



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ – 4101-03-03/2013

P/13/100

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin

T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66

lsz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/100 – Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Szczecinie
Kontrolerzy	Kontrolę, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , przeprowadzili kontrolerzy: 1. Ewa Róg, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 85862 z dnia 27.05.2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1 - 2) 2. Danuta Laskowska, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 85859 z dnia 20.05.2013 r. (dowód: akta kontroli str. 3 - 4)
Jednostka kontrolowana	Komenda Powiatowa Policji w Kołobrzegu, ul. Kilińskiego 20, 78-100 Kołobrzeg ² .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Inspektor Waldemar Trzciński, Komendant Powiatowy Policji w Kołobrzegu ³ od 16.03.2010 r. (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie⁴, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, ocenia działania Komendanta Powiatowego Policji w Kołobrzegu na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym w latach 2012-2013 (I półrocze).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli oceniła pozytywnie:

- organizację i realizację służby na drogach,
- stan organizacyjno-kadrowy Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego⁵ oraz przygotowanie koncepcyjne KPP do pełnienia służby na drogach,
- efektywne wykorzystanie systemu ewidencyjnego wypadków i kolizji (SEWiK),
- wykonanie priorytetów Komendanta Głównego Policji oraz Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie,
- realizację przez policjantów zadań dotyczących prewencji w ruchu drogowym,
- sporządzanie okresowych analiz stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz efektywne wykorzystywanie wynikających z nich wniosków.

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła następujące nieprawidłowości:

- w 3 przypadkach nieterminowe wprowadzenie danych do systemu SEWiK,
- nieadekwatne do obowiązujących norm wyposażenie WPiRD w pojazdy oraz sprzęt techniki policyjnej,
- niezapewnienie specjalistycznego przeszkolenia odpowiedniej do potrzeb liczby policjantów WPiRD,

Niezależnie od powyższej oceny NIK zwraca uwagę na brak możliwości odczytu z poziomu KPP daty wprowadzania i aktualizacji danych w systemie SEWiK, co uniemożliwia sprawowanie nadzoru nad terminowością realizacji tych zadań.

¹ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm., zwana dalej ustawą o NIK.

² Zwana dalej również KPP lub Komendą.

³ Zwany dalej Komendantem.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

⁵ Dalej również WPiRD.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie koncepcyjne, prawno-organizacyjne, kadrowe i techniczne Policji do działań na drogach.

Opis stanu
faktycznego

Komenda Powiatowa Policji w Kołobrzegu funkcjonowała w oparciu o ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji⁶ oraz zarządzenie nr 1041 Komendanta Głównego Policji z dnia 28.09.2007 r. w sprawie organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji⁷.

Zgodnie z art. 6 ust. 2 ustawy o Policji, KPP jest jednostką Policji działającą na obszarze województwa zachodniopomorskiego.

Komendant pismem (L.dz.8900/10) wprowadził zmiany do Regulaminu KPP w Kołobrzegu, zatwierdzonego 6.05.2009 r. W § 16 Regulaminu określił zakres zadań WPIRD, w tym ustalił zadania dla Ognia Ruchu Drogowego⁸, tj.:

- ustalenie taktyki i zasad służby patrolowej, z wykorzystaniem typowych dla służb prewencji form i metod pracy oraz wdrażania nowych skutecznych metod; kontrola zgodności działań służb mundurowych Policji z obowiązującym stanem prawnym oraz zasadami bezpieczeństwa funkcjonariusza w służbie,
- organizowanie i prowadzenia działań w zakresie utrzymania bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach publicznych, zapobieganie przestępstwom, wykroczeniom i wypadkom drogowym oraz kierowanie ruchem i jego kontrola,
- wykonywanie służby patrolowej na terenie miasta Kołobrzeg i trasach rejonu,
- wykonywanie czynności na miejscu wypadków drogowych,
- ujawnianie przestępstw o charakterze innym niż drogowe,
- ochrona porządku i bezpieczeństwa podczas imprez i zawodów sportowych oraz imprez odbywających się na drogach publicznych,
- kształtowanie prawidłowych reakcji na wykroczenia drogowe.

(dowód: akta kontroli str. 6 - 17)

1.1. Przygotowanie koncepcyjne Policji do działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach.

1.1.1. Zlecanie i wykorzystywanie badań naukowych dotyczących systemu przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym.

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą KPP w Kołobrzegu nie zlecała badań naukowych z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co potwierdził Komendant w złożonych w tej sprawie wyjaśnieniach. (dowód: akta kontroli str. 20)

KPP sporządzała okresowe (miesięczne, kwartalne, roczne) „Analizy stanu bezpieczeństwa na drogach powiatu kołobrzieskiego. (dowód: akta kontroli str. 21 - 39)

1.1.2. Elastyczność systemu oddziaływania na bezpieczeństwo na drogach.

System oddziaływania na bezpieczeństwo w ruchu drogowym przewidywał elastyczne reagowanie na lokalny wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, głównie w przypadku zaistnienia wypadku drogowego, pożaru, powodzi, katastrofy. Jak wyjaśnił Komendant „...*elastyczne reagowanie na lokalny wzrost zagrożeń bezpieczeństwa realizowane było poprzez czasowa redyslokację sił i jednostek własnych ORD. W okresie objętym kontrolą nie było takich przypadków.*”.

(dowód: akta kontroli str. 20)

⁶ Dz. U. z 2011 r., Nr 287, poz. 1687 ze zm.

⁷ Dz. Urz. KGP Nr 18, poz. 135 ze zm.

⁸ Dalej również: ORD.

W dalszej części podał, że: „System oddziaływania na bezpieczeństwo w ruchu drogowym przewidywał czasową zmianę własnego planu działań kontrolno-profilaktycznych. Były to przedsięwzięcia związane z działaniami takimi jak: Trzeźwy poranek, trzeźwe popołudnie, trzeźwa noc, działania – trzeźwość na wodzie”.

Elastyczne reagowanie w związku ze wzrostem zagrożenia bezpieczeństwa na drogach wiązało się ponadto z:

- analizą przyczyn zdarzeń (wypadki, kolizje) na drogach i wdrażaniem na bieżąco przez służby patrolowe wniosków, np. wzmocnienie kontroli prędkości, zapewnienie bezpiecznej drogi do szkoły, kontrola kierowców pod kątem korzystania podczas jazdy z telefonów komórkowych,
- wzmocnieniem obsady służb drogowych w okresie sezonu letniego,
- podejmowaniem działań ukierunkowanych na eliminowanie nieprawidłowości występujących w przewozie osób (dzieci i młodzieży).

(dowód: akta kontroli str. 40 - 75)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Komendy w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność KPP w zakresie przygotowania koncepcyjnego i elastyczności reagowania na lokalny wzrost zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

1.2. Stan organizacyjny – kadrowy pionu ruchu drogowego.

1.2.1. Przesłanki i faktyczna organizacja Ognia Ruchu Drogowego.

Opis stanu
faktycznego

W Regulaminie organizacyjnym KPP w strukturze Komendy wydzielono Wydział Prewencji i Ruchu Drogowego, którym kieruje naczelnik Wydziału. ORD kieruje kierownik, służbowo podległy naczelnikowi WPIRD. (dowód: akta kontroli str. 9 - 11)

1.2.2. Stan organizacyjny i liczebny ORD - 30.06.2013 r. Fluktuacja kadr 2012 – 2013.

W KPP według stanu na 30.06.2013 r. zatrudnionych było 145 osób, przy stanie 155 etatów, w tym 27 pracowników cywilnych. Na 30.06.2013 r. w ORD zatrudnionych było 14 policjantów (9,6% ogółu zatrudnionych), w tym 13 pełniących służbę na drogach (przy stanie 14 etatów).

W okresie objętym kontrolą łączna liczba etatów w KPP wzrosła z 154 w 2011 r. do 155 w 2013 r. Stan zatrudnienia zmalał ze 154 do 145 osób. Liczba etatów w ORD w tym okresie wzrosła z 13 do 14, przy zatrudnieniu odpowiednio 13 i 14 osób.

(dowód: akta kontroli str. 76 - 82)

1.2.3. Adekwatność wielkości i struktury ORD do stanu bezpieczeństwa na drogach.

Zatwierdzony przez Komendanta KPP w Kołobrzegu „Harmonogram zmian organizacyjno-kadrowych w WPIRD” zakładał, że zgodnie z pismem Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie (KWP) z 8.05.2013 r., liczba etatów w pionie ruchu drogowego nie została zwiększona i wg stanu na 15.05.2013 r. wynosiła 14 etatów. Zwiększenie liczby etatów o 3 zaplanowano na 31.12.2013 r. Zwiększenie obsady etatowej w ORD dokonane zostanie poprzez przeniesienie etatów z: ognia patrolowo-interwencyjnego (1 etat), zespołu ds. przestępczości nieletnich (1 etat) oraz zespołu operacyjno-rozpoznawczego (1 etat).

(dowód: akta kontroli str. 83 - 85)

1.2.4. Stan wyszkolenia policjantów ORD.

W § 2 ust. 1 zarządzenia nr 609 KGP z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów⁹ ustalono, że: „Zadania Policji w zakresie kontroli ruchu drogowego wykonuje policjant pełniący służbę w komórce

⁹ Dz. Urz. Nr 13, poz. 583.

właściwej do spraw ruchu drogowego, posiadający przeszkolenie w tym zakresie, zwany dalej "policjantem ruchu drogowego".

Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA) z dnia 19 lutego 2009 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie wykształcenia, kwalifikacji zawodowych i stażu służby, jakim powinni odpowiadać policjanci na stanowiskach komendantów Policji i innych stanowiskach służbowych oraz warunków ich mianowania na wyższe stanowiska służbowe¹⁰, stanowi, że policjant mianowany na stanowisko kontrolera ruchu drogowego i referenta w ZRD powinien spełniać następujące wymagania kwalifikacyjne:

- wykształcenie ogólne: kontroler ruchu drogowego - średnie, referent - średnie,
- kwalifikacje zawodowe: dla kontrolera ruchu drogowego i referenta - podstawowe,
- staż służby w Policji w latach: kontroler ruchu drogowego - 3 lata, referent - 2 lata.

Spośród 14 zatrudnionych w prd policjantów, 6 (43%) posiadało wymagane przeszkolenie specjalistyczne w zakresie ruchu drogowego. Przeszkolenia w zakresie obsługi tachografu, RWD, kierowania motocyklem, programu GAMBIT posiadał 1 policjant (7%). Przeszkolenie w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy posiadało 7 policjantów (50%).

W 2013 r. (I półrocze) służbę na drogach faktycznie pełniło 9 funkcjonariuszy, gdyż spośród 14 zatrudnionych 4 odbywało szkolenie podstawowe, a 1 funkcjonariusz nie prowadził bezpośrednio czynności na drodze.

(dowód: akta kontroli str. 86 - 88)

W latach 2012 - 2013 (I półrocze) odpowiednio na 13 i 14 policjantów zatrudnionych w ORD, szkolenia specjalistyczne z zakresu ruchu drogowego posiadało 10 i 6 funkcjonariuszy co powodowało, iż zadania służbowe w zakresie kontroli ruchu drogowego i obsługi zdarzeń w terenie wykonywały osoby nieposiadające przeszkolenia w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 86 - 88)

Wyjaśnienia w sprawie pełnienia służby w patrolu przez policjantów, którzy nie posiadali przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego złożył Komendant stwierdzając, że: *„Wg stanu na 30.06.2013 r. w Ord KPP w Kołobrzegu na stanie ewidencyjnym było 14 policjantów, z tego 4 policjantów przebywało na szkoleniu podstawowym, a do służby skierowano 9 policjantów(dodatkowo 1 etat kierowniczy). Z 9 policjantów kierowanych do służby, 6 posiadało przeszkolenie specjalistyczne, a 3 posiadało przeszkolenie podstawowe. Służby organizowano w ten sposób, że policjanci bez przeszkolenia specjalistycznego byli łączeni z tymi, którzy posiadali przeszkolenie specjalistyczne.”.*

(dowód: akta kontroli str. 424)

W wyjaśnieniach dotyczących potrzeb szkoleniowych policjantów zatrudnionych w ORD, odbywanych szkoleniach i otrzymywanych limitach na szkolenia z-ca Komendanta, mł. inspektor Jerzy Kitowski podał, że: *„Na 2012 r .KPP w Kołobrzegu złożyła zapotrzebowanie na skierowanie 5 policjantów na przeszkolenie z zakresu RD. Z uwagi na nieotrzymanie wystarczającej liczby miejsc wystąpiono ponownie w drugiej połowie roku wskazując ilość nieprzeszkolonych policjantów. Takie samo zapotrzebowanie zostało złożone w 2013 r. Ponadto próbowano ustalić przyczynę nieotrzymania limitu miejsc, jednak uzyskano informację telefoniczną, że nie ma możliwości przyznania większego limitu, ponieważ przeszkolenia wymagają również funkcjonariusze innych jednostek.”.*

(dowód: akta kontroli str. 424)

¹⁰ Dz. U. 2009 Nr 30, poz. 202.

1.2.5. Znajomość języków obcych.

Spośród 14 zatrudnionych w ORD policjantów, wg stanu na 30.06.2013 r. nie było funkcjonariusza, który posiadał znajomość języka obcego.

(dowód: akta kontroli str. 89 - 90)

1.2.6. System motywacyjny policjantów WPIRD.

Obowiązujący w KPP, w tym przed system motywacyjny policjantów stworzony został na bazie zapisów art. 32, art. 52 i art. 87 ustawy o Policji.

W myśl ww. przepisów, policjant wzorowo wykonujący obowiązki może uzyskać: pochwałę, krótkoterminowy dodatkowy urlop, odznakę resortową, przedterminowe mianowanie na wyższy stopień oraz uzyskać nagrodę motywacyjną w formie pieniężnej lub rzeczowej.

W okresie objętym kontrolą policjanci z ORD wyróżnieni zostali m.in. poprzez:

- przyznanie nagród pieniężnych w drodze rozkazów indywidualnych (łącznie udzielono 73 nagrody w wysokości od 200 zł do 950 zł),
- podwyższenia dodatków służbowych na okres 1 miesiąca (łącznie przyznano 32 wyróżnienia),
- awans na wyższe stanowisko służbowe (awansowano 4 policjantów),
- awans na wyższy stopień policyjny (awansowano 6 policjantów).

(dowód: akta kontroli str. 91 – 92)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności KPP w opisanym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na tym, że wg stanu na 30.06.2013 r. wymagane przeszkolenie specjalistyczne z zakresu ruchu drogowego posiadało 6 policjantów (43%) na 14 zatrudnionych w ORD, co skutkowało wykonywaniem zadań służbowych w zakresie kontroli ruchu drogowego i obsługi zdarzeń w terenie przez osoby nieposiadające przeszkolenia w tym zakresie.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podejmowane przez KPP działania w zakresie organizacyjno-kadrowym, natomiast negatywnie ocenia stan wyszkolenia funkcjonariuszy ORD.

Ocena częściowa

1.3. Stan wyposażenia policjantów ORD w pojazdy i sprzęt.

1.3.1. Sposób wyposażenia policjantów ORD w pojazdy, umundurowanie i sprzęt.

Opis stanu
faktycznego

Policjanci ORD wyposażani byli w sprzęt, umundurowanie i pojazdy za pośrednictwem i przez Komendę Wojewódzką Policji w Szczecinie. Jak wyjaśnił Komendant: „KPP w Kołobrzegu otrzymuje sprzęt z KWP w Szczecinie z dokumentami o przeprowadzonych badaniach legalizacyjnych”.

(dowód: akta kontroli str. 94)

1.3.2. System certyfikacji metrologicznej sprzętu pomiarowego.

Sprzęt przekazywany KPP przez KWP w Szczecinie posiadał świadectwa legalizacji pierwotnej oraz aktualne świadectwa legalizacji wtórnej.

(dowód: akta kontroli str. 95 - 123)

1.3.3. Normowanie wyposażenia w pojazdy, sprzęt i przedmioty zaopatrzenia mundurowego.

Na podstawie § 5 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 3 zarządzenia Nr 118 Komendanta Głównego Policji z 10 lutego 2006 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy¹¹, zadania w zakresie gospodarki transportowej dla jednostek podległych KWP wykonuje Komendant Wojewódzki Policji. Zadania w zakresie gospodarki kwatermistrzowskiej, tj. zaopatrzenia mundurowego policjantów oraz sprzętu techniki policyjnej i biurowego, uregulo-

¹¹ Dz. Urz. KGP Nr 8, poz. 42 ze zm.

wane zostały w Zarządzeniu Nr 13 Komendanta Głównego Policji z 23 sierpnia 2002 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek, komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania¹², gdzie zgodnie z § 2 ust. 1 i 2 załącznika nr 7, w związku z § 4 ww. zarządzenia, ustalanie norm w tym zakresie dla jednostek podległych należy do obowiązków Komendanta Głównego.

Stosownie do postanowień § 3 ust. 2 pkt 2 Zarządzenia Nr 1305 Komendanta Głównego Policji z 6 grudnia 2011 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych oraz policjantów w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania¹³, normy dla jednostek podległych ustalają wydziały łączności i informatyki KWP.

Na lata 2012 – 2013, dla urządzeń techniki policyjnej, sprzętu teleinformatycznego i telekomunikacyjnego oraz pojazdów, KPP nie posiadała norm wyposażenia, jakie zgodnie z postanowieniami określonymi w Zarządzeniach Nr 118, Nr 13 i Nr 1305 KGP, winien określić w tym zakresie Komendant Wojewódzki Policji, dla jednostek podległych. Pojazdy, sprzęt teleinformatyczny, biurowy jak i umundurowanie przekazywane były KPP za pośrednictwem KWP w Szczecinie, co potwierdził Komendant w złożonych wyjaśnieniach stwierdzając, że: „Komenda PP w Kołobrzegu nie uczestniczy w pozyskiwaniu pojazdów i specjalistycznego sprzętu na potrzeby policji.”

(dowód: akta kontroli str. 94)

Według danych KWP w Szczecinie, jako podstawowe wyposażenie posiadane przez policjantów z ORD wg stanu na 30.06. 2013 r. stanowiły: rękawice białe letnie (16 par), rękawice skórzane 5 palcowe na futrze i na flaneli (8 par), pas biały z poprzeczką (9 szt.), opaska z elementami odblaskowymi (10 szt.), kamizelka z elementami odblaskowymi (8 szt.), pokrowiec biały na czapkę (16 szt.). Mimo zmian w ilości etatów w prd oraz zmian kadrowych, wynikających m.in. z odejścia policjantów na emerytury (5 osób w 2012 r.) i zatrudnienia w miejsce zwolnionych osób nowych policjantów, KWP w Szczecinie w przekazanych zestawieniach nie uwzględniła żadnych zmian. Podała, że ww. wyposażenie wykazane w zestawieniach przysługiwało 10 policjantom ORD, natomiast okresie objętym kontrolą w ORD zatrudnionych było od 13 policjantów w 2012 r. do 14 w 2013 r.

Wyposażenie policjantów użytkujących motocykle wg danych KWP w Szczecinie to m.in. 7 kasków ochronnych, 7 kombinezonów oraz 3 pary butów. W latach 2012 – 2013 (I półrocze) na wyposażeniu jednostki znajdowały się 4 motocykle, a przeszkolenie na kierowanie motocyklem posiadał 1 policjant.

(dowód: akta kontroli str. 152 - 153 i 82)

W wyjaśnieniach złożonych w sprawie wyposażenia posiadanego przez policjantów oraz liczby funkcjonariuszy, którym to wyposażenie przysługuje, z-ca komendanta podał, że: „Wg stanu na 30.06.2013 r. w ORD liczba policjantów pełniących służbę wynosiła 1+9. Stan zatrudnienia wynosił 14 osób, w tym 4 osoby przebywały na przeszkoleniu podstawowym. Wymieniona liczba osób, którym przysługuje takie wyposażenie wynika z faktu, że niektórzy policjanci pracujący wcześniej w ORD otrzymali awans i przeszli do innych komórek organizacyjnych w KPP.”

(dowód: akta kontroli str. 425)

1.3.4. Stan liczebny normatywny i faktyczny pojazdów i sprzętu.

Według stanu na 31.12.2011 r., 31.12.2012 r. i 30.06.2013 r. wyposażenie ORD stanowiły 3 samochody osobowe (oznakowane) i 4 motocykle.

(dowód: akta kontroli str. 124-126)

¹² Dz. Urz. KGP Nr 11, poz.70 ze zm.

¹³ Dz. Urz. KGP Nr 10, poz. 74.

Na podstawie norm określonych w Zarządzeniu Nr 118 dotyczących wyposażenia jednostek Policji w sprzęt transportowy ustalono, że:

- na każde 4 etaty w WP i RD należy być 1 samochód osobowy oznakowany A,
- na każde 6 etatów w WP i RD należy być 1 motocykl,
- na 4 etaty w pogotowiu wypadkowym należy być 1 samochód wypadkowy (furgon).

Zgodnie z ww. normami, w odniesieniu do liczby zatrudnionych policjantów (odpowiednio 13 na 31.12.2011 r., 13 na 31.12.2012 r. i 14 na 30.06.2013 r.), na wyposażeniu WPIRD w latach 2011 – 2012 powinny znajdować się 3 samochody osobowe, 1 furgon i 2 motocykle oraz 4 samochody osobowe, 1 furgon i 3 motocykle wg stanu na 30.06.2013 r.

Komendant wyjaśnił: „W ocenie KPP w Kołobrzegu stan ilościowy wyposażenia w sprzęt transportowy, tj. samochody osobowe, furgon, motocykle i wideorejestrator wpływa negatywnie na realizację zadań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na drogach. (...) Wiąże się to z koniecznością wypożyczania radiowozów z innych komórek organizacyjnych lub dostosowywania godzin rozpoczęcia służb do ilości pojazdów.”

(dowód: akta kontroli str. 128)

Wyposażenie WPIRD w sprzęt techniki policyjnej, teleinformatyczny i telekomunikacyjny wg stanu na 30.06.2013 r. stanowiły m.in.: radarowy miernik prędkości (2 szt.), laserowy mierniki prędkości, przenośne urządzenia do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu (3 szt.), wskaźniki spożycia alkoholu (4 szt.), urządzenia do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu wraz z drukarką (3 szt.), aparaty fotograficzne (2 szt.), latarki halogenowe (7 szt.), tarcze STOP (9 szt.), wózki do mierzenia odległości (2 szt.), zestaw znaków ZAPORA, radiotelefon przewoźny (5 szt.), radiotelefon noszony (6 szt.), mobilne terminale: przewoźny (2 szt.), noszony (4 szt.).

(dowód: akta kontroli str. 129 – 131)

Zgodnie z normatywami wynikającymi z Zarządzenia nr 13 KGP w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji, na wyposażeniu KPP powinno znajdować się 1 – 20 radarowych mierników prędkości, 1-10 przyrządów do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu, aparat fotograficzny (lustrzanka), 1 latarka halogenowa na osobę, 1 tarcza STOP na osobę, 1 radiotelefon przewoźny i 1 radiotelefon noszony na osobę, 1 mobilny terminal przewoźny na osobę oraz 1 na 3 osoby terminal noszony.

Obowiązujące Zarządzenie Nr 13 KGP w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek Policji nie zawierało norm dla następującego sprzętu i urządzeń: aparat fotograficzny cyfrowy, fotoradar, fotorejestrator, wideorejestrator, wskaźnik spożycia alkoholu, stacjonarne i przenośne urządzenia do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu, narkotester (jednorazowy), narkotester stacjonarno-przenośny.

1.3.5. Stan sprzętu pomiarowego z punktu widzenia prawnej kontroli metrologicznej.

Urządzenia do pomiaru prędkości pojazdów i sprzęt pomiarowy, w tym urządzenia do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu podlegały okresowej certyfikacji. W okresie objętym kontrolą wszystkie użytkowane przez ORD urządzenia posiadały pierwotne oraz aktualne świadectwa legalizacji.

(dowód: akta kontroli str. 95 - 123)

Według stanu na 30.06.2013 r., użytkowane przez KPP urządzenia do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, tj. 2 radarowe przyrządy do pomiaru prędkości (Iskra-1) oraz 1 laserowy miernik prędkości (ULTRALITE LTI 20-20) nie zapewniały (w czasie pomiaru) identyfikacji pojazdu.

(dowód: akta kontroli str. (95-97, 122)

Przepis § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych¹⁴ stanowi, że „konstrukcja i wykonanie przyrządów powinny zapewniać identyfikację pojazdu, którego prędkość jest kontrolowana.”.

Wyjaśnienia w sprawie pomiaru prędkości przez mierniki radarowe i laserowe, które w trakcie pomiaru nie zapewniały identyfikacji pojazdu, którego prędkość była mierzona złożył Komendant stwierdzając, że: „Urządzenia zostały przekazane przez KWP w Szczecinie celem użytkowania w służbie; urządzenia zostały przekazane wraz ze świadectwem legalizacji.”. (dowód: akta kontroli str.133)

W związku ze wszczęciem przez Prokuraturę Okręgową w Warszawie śledztwa w sprawie legalizacji urządzeń do radarowego pomiaru prędkości, NIK odstąpiła od szczegółowego badania i oceny tego zagadnienia. (dowód: akta kontroli str. 271-274)

W latach 2012 - 2013 (I półrocze) KPP nie dysponowała fotoradarem stacjonarnym. (dowód: akta kontroli str. 135)

Według stanu na 30.06.2013 r. na wyposażeniu ORD znajdowały się 4 urządzenia wskaźnikowe spożycia alkoholu typu AlcoBlow oraz 3 mierniki do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu z drukarkami (Alco-Sensor). (dowód: akta kontroli str. 131)

W czerwcu 2013 r. w ramach masowych akcji sprawdzających trzeźwość kierowców, urządzeniami wskaźnikowymi przebadano łącznie 1.228 osób, z tego ramach 4 akcji:

- „Trzeźwy poranek” (3 - 9.06.2013 r.) - 267
- „Trzeźwe popołudnie” (1 - 16.06.2013 r.) - 366
- „Trzeźwe popołudnie” (17 - 23.06.2013 r.) - 239
- „Trzeźwy poranek” (24 - 30.06.2013 r.) - 317

(dowód: akta kontroli str. 40 – 75)

Komendant wyjaśnił, że w czasie kontroli prowadzonych pod kątem zachowania trzeźwości przez kierujących, ujawniono 25 nietrzeźwych, w stosunku do których sporządzono protokoły z badania stanu trzeźwości. Ponadto dodał, że do pomiaru ilości alkoholu w wydychanym powietrzu w prowadzonych badaniach używano takich urządzeń jak „Alco-Sensor z drukarką.

(dowód: akta kontroli str. 133)

Ustne wyjaśnienia w sprawie okoliczności, trybu i sposobu przeprowadzania kontroli kierowców, w ramach prowadzonych akcji sprawdzających trzeźwość złożyli policjanci ORD mł. aspirant Andrzej R. i sierż. szt. Krzysztof N.

Na pytanie – W jakich okolicznościach i na jakiej podstawie zatrzymywani byli do kontroli kierowcy pojazdów? Policjanci wyjaśnili, że:

„Działając na podstawie art. 1 i art.15 ustawy o Policji, policjanci zatrzymują pojazdy do kontroli celem zbadania m.in. trzeźwości kierujących. Z chwilą zatrzymania pojazdu, urządzeniem bezkontaktowym AlcoBlow, w kierunku którego kierowca pojazdu „dmucha”, sprawdzane jest czy w wydychanym powietrzu znajduje się alkohol czy też nie. Urządzenie Alco Blow posiada trzy sygnalizatory: zielony, który zapala się jeżeli w powietrzu wydychanym nie ma cząsteczek alkoholu, żółty, który zapala się jeżeli powietrze zawiera molekuły alkoholu, ale w minimalnej ilości oraz czerwony, który zapala się jeżeli stężenie alkoholu jest wysokie. Z chwilą jeżeli zapali się sensor koloru zielonego, kierowca jako osoba trzeźwa odjeżdża. Jeżeli

¹⁴ Dz. U. z 2007 r. Nr 225, poz. 1663.

sensor zapali się na kolor żółty lub czerwony, kierowca po opuszczeniu pojazdu poddawany jest ponownemu badaniu polegającemu na „dmuchnięciu” w kierunku AlcoBlow. Jeżeli zapali się wskaźnik żółty lub czerwony kierowca poddawany jest badaniu na ilość zawartego alkoholu w organizmie urządzeniami z ustnikiem, które skojarzone są z drukarką Alco-Sensor. Wynik badania jest drukowany. Jeżeli wynik mieści się w granicach 0,00 – 0,199 promila, nie stanowi to wykroczenia i kierujący jako osoba trzeźwa może odjechać. W przypadku jeżeli po drugim badaniu wynik wskazuje 0,2 promila i więcej podejmowane są dalsze czynności, tj. sporządzany jest protokół z badania i w zależności od stwierdzonej zawartości alkoholu od 0,20 – 0,499 promila – wykroczenie, 0,5 promila i więcej – przestępstwo, podejmowane są dalsze kroki przewidziane prawem.

Na pytanie – Kiedy, w jakich przypadkach i w jakich okolicznościach sporządzane były protokoły z badania na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu? policjanci wyjaśnili, że: „Protokoły z badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu sporządza się z chwilą, kiedy po badaniu wstępnym (bezkontaktowym), dokonanym dwukrotnie w odstępie ok. 5 minut, wskaźnik kontrolny zapala się na czerwono. Dokonuje się wówczas badania urządzeniem z ustnikiem, które jest połączone z drukarką. Także takie badanie wykonywane jest dwukrotnie i gdy wynik jest „pozytywny”, sporządza się wydruk i protokół.

Wszystkie badania wykonywane są w czasie kontroli na drodze, a kierujący ma możliwość obserwowania czynności prowadzonych przez policjantów.

Protokół z badania sporządza się także na każde żądanie kierowcy poddanego badaniu.”.

(dowód: akta kontroli str. 427 - 428)

W czerwcu 2013 r. policjanci KPP przeprowadzili na drogach powiatu kontrole stanu trzeźwości kierowców urządzeniami bezkontaktowymi¹⁵, w czasie których przebadano w akcjach masowych 1.228 osób. W wyniku dokonanych kontroli sporządzono 25 protokołów.

(dowód: akta kontroli str. 40 – 75, 133)

W § 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z 6 maja 1983 r. w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu w organizmie¹⁶ podano, że rozporządzenie określa warunki i sposób dokonywania badań koniecznych do ustalenia zawartości alkoholu w organizmie osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia w stanie po spożyciu alkoholu.

Badania, o których mowa w § 1, mogą obejmować m.in. badanie wydychanego powietrza (§ 2 pkt 1). Badaniom mogą być poddane osoby wymienione w § 1 pkt 1 na żądanie organu właściwego do prowadzenia śledztwa, dochodzenia lub postępowania w sprawach o wykroczenia (§ 3 ust. 1). W § 4 ust. 1 postanowiono m.in., że badanie wydychanego powietrza przeprowadza się za pomocą probierza trzeźwości przez przedmuchiwanie go przez osobę poddaną badaniu. W § 4 ust. 2 stwierdzono, iż badanie może przeprowadzić organ, o którym mowa w § 3 ust. 1. Zgodnie z § 4 ust. 3 z przebiegu badania sporządza się protokół. W protokole należy opisać objawy lub okoliczności uzasadniające przeprowadzenie badania.

W zarządzeniu nr 496 KGP z 25 maja 2004 r. w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu¹⁷ w § 6 ust. 1 wskazano, że z przebiegu badania urządzeniem elektronicznym policjant sporządza protokół, jeżeli: kierujący pojazdem uczestniczył w wypadku drogowym, a którym jest zabity lub ranny; istnieje podejrzenie popełnienia przestępstwa przez badanego;

¹⁵ służącymi do stwierdzenia obecności lub nieobecności alkoholu w wydychanym powietrzu - pomiar bez ustnika, tzw. badanie wstępne.

¹⁶ Dz.U. Nr 25, poz. 117.

¹⁷ Dz.Urz. KGP Nr 9, poz. 40 ze zm.

uzyskany wynik wskazuje, że badana osoba znajduje się co najmniej w stanie po użyciu alkoholu; jeżeli wynik nie wskazuje, że badana osoba znajduje się co najmniej w stanie po użyciu alkoholu, ale w danej sprawie będzie prowadzone postępowanie; żąda tego osoba badana – o czym należy ją pouczyć. W § 6 ust. 2 stwierdzono, że wynik każdego pomiaru wskazywany przez urządzenie elektroniczne policjant wpisuje do protokołu z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, zaznaczając wyraźnie typ użytego urządzenia i jednostkę pomiarową w jakiej jest wyskalowane.

Cytowane wyżej przepisy, tj. rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 6 maja 1983 r. w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu w organizmie oraz zarządzenie nr 496 KGP z 25 maja 2004 r. w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu nie przewidują przeprowadzania „wstępnego badania” kierowcy na zawartość alkoholu w organizmie.

W związku z wątpliwościami dotyczącymi aktualnie obowiązujących regulacji w przedmiocie badania trzeźwości kierowców NIK stwierdza, że uwagi i wnioski w przedmiocie doprecyzowania przepisów w tym zakresie zostaną ujęte w Informacji o wynikach kontroli. (dowód: akta kontroli, str. 271)

Uwagi dotyczące
kontrolowanej działalności

Brak w KPP normatywów w zakresie wyposażenia w pojazdy, sprzęt i urządzenia techniki policyjnej i teleinformatycznej oraz niepodejmowanie w okresie objętym kontrolą działań w celu ich ustalenia.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania KPP w zakresie opisanym w pkt 1.3.

1.4. Dofinansowanie potrzeb prd przez podmioty pozapolicyjne.

1.4.1. Zasady i wielkość dofinansowania bądź doposażania w naturze Policji przez podmioty pozapolicyjne.

Opis stanu
faktycznego

Na podstawie art. 13 ust. 3, ust. 4e pkt 2 i ust. 4f pkt 1 ustawy o Policji, pomiędzy Komendantem Wojewódzkim Policji w Szczecinie, a Prezydentem Miasta Kołobrzeg, przy udziale Komendanta Powiatowego Policji w Kołobrzegu, zawarte zostały:

- w dniu 28.05.2012 r. umowa darowizny dwóch kasków o wartości ogółem 2.000 zł,
- w dniu 8.02.2013 r. umowa użyczenia dotycząca bezpłatnego użytkowania urządzenia AlcoBlow, o wartości 1.532,41 zł.

(dowód: akta kontroli str. 136 – 139)

Pomiędzy Gminą Miasto Gościno, a KPP w Kołobrzegu zawarte zostało w dniu 3.09.2012 r. porozumienie w sprawie przekazania środków z budżetu gminy na pokrycie kosztów zakupu samochodu oznakowanego w wysokości 35.000 zł.

(dowód: akta kontroli str. 140 – 141)

Ustalono
nieprawidłowości

Łączna kwota dofinansowania udzielona przez podmioty pozapolicyjne w latach 2012 – 2013 (I półrocze) wyniosła zł 38.532,41 zł.

W działalności KPP w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Komendy w zakresie doposażenia ORD w sprzęt techniczny przez podmioty pozapolicyjne.

1.5. Przygotowanie do współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi.

W ramach współpracy z jednostkami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, policjanci z KPP w latach 2012 – 2013 (I półrocze) uczestniczyli w organizowanych przez podmioty pozapolicyjne ćwiczeniach praktycznych oraz uczestniczyli w akcjach ratowniczych, np.:

- w dniu 21.05.2012 r. – udział w gaszeniu pożaru baraku i zabezpieczaniu miejsca zdarzenia,
- w dniu 23.08.2012 r. udział w ćwiczeniach w zakresie gaszenia pożaru składu magazynu i placu składowego wraz z ewakuacją pracowników,
- w dniu 24.09.2012 r. udział w ćwiczeniach w zakresie ochrony i ewakuacji mieszkańców budynku wielorodzinnego.

Wymienione akcje były podejmowane wspólnie z Państwową Strażą Pożarną w Kołobrzegu. Niezależnie od ww. akcji, funkcjonariusze ORD w 2012 r. - 224 razy brali udział w zabezpieczaniu miejsc zdarzeń, a w 2013 r. (I połowa) - 86 razy uczestniczyli a podobnych akcjach.

(dowód: akta kontroli str. 142 - 151)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Komendy w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie przygotowanie KPP do współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi.

2. Realizacja przez Policję zadań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na drogach.

2.1. Organizacja i realizacja służby na drogach.

2.1.1. Organizacja i realizacja przez WPIRD działań na drogach.

Opis stanu
faktycznego

Stosownie do wymagań określonych w §§ 5 - 6 Zarządzenia Nr 609 KGP w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów, działania związane z organizacją służby na drogach WPIRD realizował w oparciu o zasady określone przez KGP oraz wytyczne i harmonogramy KWP w Szczecinie. Do podstawowych dokumentów, na podstawie których realizowana była służba na drogach należały:

- zatwierdzone przez KGP zasady pełnienia służby na drogach objętych centralną koordynacją,
- Strategia wojewódzka Policji na lata 2010 – 2012,
- Plan działań kontrolno-profilaktycznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego do realizacji w 2012 r.,
- Harmonogram działań na 2012 r.,
- Plan działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego do realizacji w 2013 r.,
- Harmonogram działań na 2013 r.,
- grafiki służb policjantów ORD.

(dowód: akta kontroli str. 214 – 231)

Przygotowanie do służby na drogach oceniono m.in. na podstawie dokonanych oględzin odprawy do służby patrolowej oraz oględzin wyposażenia radiowozów i policjantów pełniących patrol. Oględzinami objęto 3 dwuosobowe zespoły patrolowe, pełniące służbę w dniu 26.08.2013 r, w wyniku których ustalono, że:

- zgodnie z § 11 Zarządzenia Nr 13 KGP z 23.06.2002 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek, komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania, odprawy do służby w patrolu prowadził Kierownik Ognia Ruchu Drogowego, informując policjantów o przydzielonych zadaniach, sprawdzając ich stan psychofizyczny oraz posiadanie dokumentów niezbędnych do pełnienia służby w patrolu,
- dane dotyczące obsady patrolu, patrolowanego rejonu, nadanego kryptonimu, rodzaju przypisanych do wykonania zadań zapisane zostały w Księżce odpraw do służby,
- informację o stanie technicznym pojazdu patrolowego, prowadzącemu odprawę przekazali dowódcy patroli, co wypełniało wymogi § 10 ww. zarządzenia,

- wyposażenie pojazdów odpowiadało wymogom określonym w załącznikach do ww. zarządzenia - nr 8 (zastaw nr 4 i nr 7) oraz nr 2 (zestaw nr 4) dot. wyposażenia policjantów, poza elementami, których brak stwierdzono, tj.:
 - a) w przypadku wyposażenia policjantów brakowało: fartuchów ochronnych, rękawic ochronnych, butów gumowych, okularów przeciwsłonecznych,
 - b) w przypadku wyposażenia pojazdów brakowało: aparatu fotograficznego typu lustrzanka, kamer wideo, kaftanów bezpieczeństwa, szablonów zakresów pomiarowych prędkości,
 - przebieg służby w patrolu zweryfikowano na podstawie zapisów w notatnikach służbowych policjantów biorących udział w patrolu, nie wnosząc uwag.
- (dowód: akta kontroli str. 232 - 270)

2.1.2. Dyslokacja służby na drogach.

Organizacja służby na drogach, w tym jej dyslokacja związana była bezpośrednio z ilością i rodzajem zdarzeń jakie miały miejsce na drogach w danym czasie, natężeniem ruchu, planowanymi imprezami masowymi, projektowanymi zmianami organizacji ruchu w związku z remontami dróg lub ich przebudową oraz dokonywanymi co miesiąc przez WPIRD analizami stanu bezpieczeństwa. Z chwilą podjęcia przez naczelnika lub z-cę naczelnika WPIRD decyzji o dyslokacji służby na drogach, pod uwagę brano także warunki atmosferyczne, porę roku oraz informacje przekazywane przez inne służby.

Miesięczne analizy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie działania KPP w Kołobrzegu zawierały dane o ilości, rodzaju i skutkach zdarzeń drogowych, przyczynach, miejscach ich wystąpienia z określeniem dnia tygodnia oraz godziny zaistnienia. Analizy te pozwalały na intensyfikację działań patroli w rejonach, gdzie zagrożenie bezpieczeństwa było podwyższone. Wnioski formułowane na bazie dokonanych analiz dotyczyły m.in.:

- planowania służby na drogach z uwzględnieniem okresu występowania największego zagrożenia i nasilenia ruchu,
- zwiększania ilości patroli w czasie, kiedy występuje wzmożenie ruchu na drogach,
- zintensyfikowania kontroli trzeźwości kierowców oraz kontroli czasu pracy kierowców pracujących w transporcie drogowym,
- w miejscach, w których występują utrudnienia w ruchu, niezwłocznie decydowano o ręcznym kierowaniu ruchem.

W planach dyslokacji uwzględniano harmonogramy pełnienia służby na trasach centralnie koordynowanych oraz harmonogramy pełnienia służby przez patrole ORD w mieście Kołobrzeg i na terenie powiatu kołobrzесьkiego. Sposób, forma i zasady planowania i realizacji dyslokacji służby na drogach, odpowiadały wymaganiom określonym w § 7 Zarządzenia Nr 609 KGP. (dowód: akta kontroli str. 229 - 231)

2.1.3. Realizacja zadań przez policjanta ruchu drogowego. Karta pracy policjanta ruchu drogowego.

Stosownie do postanowień § 27 ust. 1 Zarządzenia nr 609 KGP w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów, w WPIRD prowadzone były w formie elektronicznej Statystyczne karty czynności policjanta, tzw. system SESPOL. Dane do systemu, na podstawie zapisów z notatników policjantów pełniących służbę na drodze, wprowadzały 2 uprawnione osoby: kierownik ORD i inspektor z WPIRD. Dane wprowadzane były do systemu bezpośrednio po zdaniu służby przez każdy patrol.

(dowód: akta kontroli str. 113 - 117)

Z zestawienia zbiorczego (formularz XIII/2 Statystyczna karta czynności policjanta) za okres 1.01.2012 r. – 31.12.2012 r. wynika, że w 2012 r. na łączną ilość 3.232 dni, 14 policjantów z ORD dni przepracowało w służbie 1.565, dni, 1.667 dni stanowiły absencje (dni wolne od pracy - 806, zwolnienia lekarskie - 570, urlopy - 291), a 184

dni to oddelegowanie do innych służb. Wykorzystanie czasu w służbie (1.565 dni), w których przepracowano łącznie 13.971,5 godzin kształtowało się następująco:

- kontrola ruchu na drodze 7.856,2 godz., co stanowiło 56,2% czasu ogółem w służbie,
- obsługa zdarzeń 1.661,2 godz., co stanowiło (11,9%),
- inne czynności związane z ruchem drogowym (odprawy, narady inne) - 1.856 godz. (13,3%),
- pozostałe czynności 2.598,1 godz. (18,6%).

Ogółem z 13.971,5 godzin w służbie, na czynności związane z obsługą ruchu drogowego wykorzystanych zostało 11.373,4 godzin (81,4%), a na pozostałe czynności 2.598,1 godzin (18,6%). (dowód: akta kontroli str. 287 - 288)

W okresie I – VI 2013 r. z 1.388 dni 9 policjantów w służbie przepracowało 780 dni, w tym nie odnotowano oddelegowania do innych służb. Absencje wyniosły łącznie 608 (dni wolne - 466, zwolnienia lekarskie - 28, urlopy - 114). Wykorzystanie czasu pracy w służbie - 780 dni, w których przepracowano 7.070 godzin, było następujące:

- kontrola ruchu na drodze 3.868,3 godz., tj. 54,7% czasu ogółem w służbie,
- obsługa zdarzeń 838,3 godz. (11,9%),
- inne czynności związane z ruchem drogowym (odprawy, narady inne) 961,3 godz. (13,6%),
- pozostałe czynności 1.402,1 godz. (19,8%).

Ogółem na 7.070 godzin w służbie, na czynności związane z obsługą ruchu drogowego wykorzystanych zostało 5.667,9 godzin (80,2%), a na pozostałe czynności - 1.402,1 godzin (19,8%). (dowód: akta kontroli str. 289 - 290)

Analiza zapisów 5 losowo wybranych kart policjantów z 7 kolejnych dni z czerwca 2013 r., z wyłączeniem okresów absencji wykazała, że:

- godziny rozpoczęcia służby i czas jej pełnienia w poszczególnych dniach odpowiadały zapisom w księdze odpraw,
- dane zawarte w notatnikach dotyczące wykorzystania czasu w służbie na poszczególne czynności, tj. czas kontroli ruchu na drodze, obsługa zdarzeń drogowych, pilotaż lub inne zadania specjalne, działalność profilaktyczna i inne czynności związane z ruchem drogowym były zgodne z danymi zamieszczonymi w systemie,
- w notatnikach policjantów znajdowały się potwierdzenia (podpis i imienna pieczęć) odbioru zakończonej służby patrolowej - przez uprawnionego policjanta,
- czas pracy w służbie poszczególnych policjantów w okresie 7 kolejnych dni to odpowiednio: 49 godzin, 48 godzin, 42 godziny, 40 godzin i 24 godziny.

(dowód: akta kontroli str. 271 - 286)

2.1.4. Weryfikacja absencji chorobowej policjantów.

Absencja chorobowa policjantów WPIRD w 2012 r. to 570 dni, co w stosunku do łącznej liczby dni w służbie (3.232) stanowiło 17,6%. W 2013 r. (I półrocze) absencja chorobowa wynosiła 28 dni (2% dni w służbie ogółem). Absencja chorobowa policjantów wynikająca ze zwolnień lekarskich nie była weryfikowana.

(dowód: akta kontroli str. 287 - 290)

2.1.5. Zdefiniowanie i praktyczne wykorzystanie pojęć „miejsca szczególnie niebezpieczne”, „miejsca szczególnie zagrożone”.

Pojęcia „miejsce szczególnie niebezpieczne” i „miejsce szczególnie zagrożone”, zostały zdefiniowane na potrzeby Komendy. Jak wyjaśnił Komendant: „zdefiniowane pojęcia są wykorzystywane w comiesięcznych informacjach o stanie bezpieczeństwa na drogach powiatu kołobrzeskiego, są to:

- miejsca powstawania wypadków drogowych,
- najbardziej zagrożone drogi.”

(dowód: akta kontroli str. 424)

Określenia te odnoszono do miejsc powstawania większej liczby wypadków drogowych oraz dróg najbardziej zagrożonych, tj. dróg na których dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Według danych zawartych w Informacjach o stanie bezpieczeństwa na drogach miasta Kołobrzeg i powiatu kołobrzieskiego w latach 2012 - 2013 (I półrocze), jako miejsca szczególnie niebezpieczne i miejsca szczególnie zagrożone wskazano ulice: Koszalińską (droga krajowa nr 11 – 3 wypadki śmiertelne), ul. Dworcowa (4 wypadki śmiertelne), ul. Starynowska (2 wypadki ze skutkiem śmiertelnym i 3 rannych), ul. VI Dywizji Piechoty (droga powiatowa nr 102 – 2 wypadki śmiertelne).

(akta kontroli str. 21 – 39)

2.1.6. Sposób i efekty nadzorowania „miejsc szczególnie niebezpiecznych” i „miejsc szczególnie zagrożonych”.

Zgodnie z zapisem § 5 ust. 1 zarządzenia Nr 635 KGP w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystycznych zdarzeń drogowych, w okresie objętym kontrolą w KPP sporządzano miesięczne i kwartalne informacje o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmujące dane z badanego okresu dotyczące ilości wypadków i kolizji drogowych, przyczyn, sprawców z uwzględnieniem miejsc, gdzie zdarzeń takich jest najwięcej. W celu poprawy stanu bezpieczeństwa, w miejsca, w których dochodziło do większej ilości zdarzeń drogowych, w ramach dyslokacji częściej kierowane były patrole wspólne pełnione ze Strażą Miejską oraz Strażą Graniczną. Wspólnie z zarządcą drogi podejmowano działania w zakresie zmiany organizacji ruchu celem zmniejszenia liczby zdarzeń drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 21 - 39)

2.1.7. Zgłaszanie uwag i propozycji przez policjantów i ich wykorzystanie.

W okresie objętym kontrolą policjanci przed przedstawili i zgłosili łącznie 81 wniosków dotyczących zmiany organizacji ruchu, zmiany oznakowania pionowego dróg, poprawy widoczności, zmian w ograniczeniu prędkości, nieczytelnych lub nieaktualnych znaków drogowych oraz braków w oznakowaniu. Powyższe wnioski kierowane były do Zarządu Dróg Powiatowych w Kołobrzegu i Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, Zarządu Dróg Powiatowych w Gryficach, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Rejon w Koszalinie oraz urzędów gmin z powiatu kołobrzieskiego. Znaczna część wniosków była uwzględniana przy opiniowaniu projektów organizacji ruchu drogowego. Nie stwierdzono wniosków nie przyjętych do realizacji.

W ramach realizacji skierowanych do zarządców dróg wniosków, w latach 2012 – 2013 na terenie Kołobrzegu zmieniona została organizacja ruchu poprzez przebudowę skrzyżowań w rejonach ul. Młyńska - Szpitalna - Trzebiatowska (droga nr 102) oraz Koszalińska - Myśliwska - Bolesława Krzywoustego, tworząc rondo z ruchem okrężnym.

(dowód: akta kontroli str. 207 – 213)

W działalności Komendy w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność KPP w zakresie organizacji i realizacji służby na drogach.

2.2. Systemy wspierające policjantów ORD: SEWiK i SWD.

2.2.1. Wykorzystanie systemu SWD w działaniach policjantów ORD.

System Wspomagania Dowodzenia funkcjonował w KPP i był wykorzystywany przede wszystkim do planowania służb w poszczególnych miesiącach. Jak wyjaśnił z-ca Komendanta: „SWD nie wpływa na poprawę działania Policji i nie wspiera działań policjantów pionu RD.”.

(dowód: akta kontroli str. 424)

Ustalono
nieprawidłowości

Ocena częściowa

Opis stanu faktycznego

2.2.2. Funkcjonowanie systemu SEWiK.

Zgodnie z § 4 ust. 7 zarządzenia nr 635 KGP z 30.06.2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych w WPiRD przechowywane były karty zdarzeń drogowych sporządzane przez policjantów na miejscu zdarzenia, a dane z kart wprowadzane były do systemu SEWiK.

Wypełnione przez policjantów karty rejestrowane były w WPiRD, poprzez nadanie kolejnego numeru oraz oznaczenie miesiąca i roku, w którym zastały zgłoszone do rejestracji. Z karty zdarzenia drogowego do systemu wprowadzane były dane dotyczące: daty i miejsca zdarzenia, daty wpływu karty do rejestracji, dane uczestników zdarzenia, nazwisko policjanta sporządzającego kartę, a w przypadku wypadków, w których były osoby poszkodowane lub ofiary śmiertelne, począwszy od 1.01.2012 r. także skan szkicu sytuacyjnego wypadku. Na podstawie zarejestrowanych już oryginałów, do systemu SEWiK wprowadzane były pozostałe dane z działów I-XII karty.

(dowód: akta kontroli str. 291 - 293 i 326 - 327)

W 2012 r. w WPiRD Kołobrzegu zarejestrowano i wprowadzono do systemu SEWiK łącznie 740 kart zdarzeń drogowych, a w I półroczu 2013 r. - 315 kart.

Badaniem kontrolnym objęto łącznie 28 kart zdarzeń drogowych, w tym wszystkie karty dotyczące wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Na 28 kart, 17 dotyczyło zdarzeń z 2012 r. i 11 z 2013 r. (I półrocze). Spośród 28 kart 8 dotyczyło wypadków ze skutkiem śmiertelnym, w tym 7 to wypadki z 2012 r., w których zginęło 7 osób i 1 z 2013 r. (I półrocze), kiedy odnotowano 1 ofiarę śmiertelną. Pozostałe 20 kart wybranych zostało w drodze losowania.

W wyniku badania kart zdarzeń drogowych ustalono, że:

- karty przechowywane były w sposób uporządkowany, z przyporządkowaniem do kolejnych miesięcy danego roku,
- karty (28 szt.) nie były poddawane weryfikacji, nie nosiły śladów skreśleń, poprawek ani zmian,
- na objętych kontrolą kartach (28) wypełnione zostały wszystkie działy od I – XII, za wyjątkiem działu VII dotyczącego uszkodzeń poza pojazdami, gdyż okoliczności w odniesieniu do analizowanych zdarzeń nie wystąpiły,
- dane znajdujące się w systemie SEWiK były zgodne z danymi na karcie zdarzenia,
- karty (28) zawierały nazwiska, stanowiska i numery identyfikacyjne policjantów, którzy je sporządzali,
- policjanci ORD kierowani byli na miejsce zdarzenia przez dyżurnego KPP, który odbierał zgłoszenia pod nr telefonu 997 i podejmował decyzje o skierowaniu pełniącego służbę patrolu na miejsce zdarzenia.

Stosownie do postanowień § 4 ust. 5 zarządzenia Nr 635 KGP w sprawie statystyki wypadków, dane z kart zdarzenia powinny zostać wprowadzone do systemu SEWiK nie później niż:

- a) 5 dni od daty zdarzenia drogowego w przypadku, o którym mowa w § 3, tj. jeżeli na miejscu zdarzenia na sprawcę nałożono grzywnę (mandat) lub zastosowano środek oddziaływania wychowawczego,
- b) 30 dni od daty zdarzenia drogowego, jeżeli prowadzone jest postępowanie przygotowawcze lub wyjaśniające.

(dowód: akta kontroli str. 292 – 319)

Spośród kontrolowanych 28 kart zdarzeń, w 3 przypadkach dotyczących kolizji drogowych przekroczony został pięciodniowy termin na wprowadzenie kart do systemu SEWiK:

nr karty	data zdarzenia	data wprowadzenia do systemu	ilość dni
97878698D	23.07.2012 r.	31.07.2012 r.	8
96859235P	06.06.2012 r.	12.06.2012 r.	6
96860467L	06.06.2012 r.	12.06.2012 r.	6

(dowód: akta kontroli str. 320 - 325)

W toku oględzin funkcjonowania systemu SEWiK stwierdzono, że data wprowadzenia danych do systemu nie miała wpływu na statystykę zdarzeń, gdyż system dokonywał automatycznej rejestracji wg daty zaistnienia zdarzenia.

(dowód: akta kontroli str. 291 – 293)

W wyjaśnieniach w sprawie przekroczenia terminu wprowadzenia do systemu SEWiK danych dotyczących zdarzeń drogowych, inspektor WPiRD Krystyna Zawolska podała, że: „...Karty 96860467L, 97872698D i 96859235P wprowadziła niezwłocznie po otrzymaniu ich od Kierownika ORD, który otrzymał je z opóźnieniem od funkcjonariuszy RD.”.

(dowód: akta kontroli str. 426)

Spośród 28 objętych kontrolą kart zdarzeń, w 14 przypadkach jako rozstrzygnięcie w dziale XII zaznaczono poz. 165, tj. nałożenie mandatu karnego, w 1 przypadku poz. 166 – pouczenie, w 4 przypadkach poz. 164 – wniosek o ukaranie, a w 9 zaznaczono poz. 163, tj. dochodzenie. Dotyczyło to wszystkich zdarzeń, gdzie w wypadkach były ofiary śmiertelne, a dochodzenie prowadził Wydział Kryminalny KPP.

Wszelkie zmiany danych w systemie SEWiK dokonywane były przez osoby uprawnione do wprowadzania danych i ich aktualizacji.

Wprowadzane do systemu zmiany danych nie były widoczne z poziomu wprowadzającego zmianę, tj. brak było na tym poziomie narzędzi umożliwiających przeanalizowanie kolejności ich wprowadzania, a data wprowadzenia danych z karty pozostawała niezmienną. Analiza dokonanych zmian, kolejności wprowadzania, faktów (np. śmierć w wyniku obrażeń na skutek wypadku w terminie 30 dni od zdarzenia) możliwa była na podstawie dokumentów załączonych do karty zdarzeń i przechowywanych w WPiRD, np. telegramu lub informacji z innego wydziału, prowadzącego postępowanie.

(dowód: akta kontroli str. 291 - 293)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności KPP w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość: w 3 przypadkach przy rejestrowaniu kart zdarzeń w systemie SEWiK nie dochowano 5-dniowego terminu wprowadzenia, określonego § 4 ust 5 lit.a Zarządzenia nr 635 KGP w sprawie statystyki wypadków.

Uwagi dotyczące
kontrolowanej
działalności

Brak możliwości odczytu z poziomu KPP daty aktualizacji danych w systemie SEWiK, w praktyce uniemożliwiający sprawowanie nadzoru nad terminowością realizacji tych zadań.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność KPP w zakresie wykorzystania w pracy WPiRD systemu SEWiK.

2.3. Opiniowanie projektów organizacji ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

W latach 2012 - 2013 (I półrocze) KPP zaopiniowała odpowiednio 152 i 72 projekty organizacji ruchu drogowego. Projekty do opiniowania przedkładały przez instytucje państwowe, firmy prywatne oraz osoby fizyczne i dotyczyły m.in. zmiany organizacji ruchu na czas remontu lub przebudowy, wykonywania robót instalacyjnych oraz wprowadzania nowych rozwiązań w obrębie istniejących skrzyżowań, ulic i ciągów pieszo-jezdnych.

(dowód: akta kontroli str. 199 - 227)

W okresie objętym kontrolą opinie do projektów zmiany organizacji ruchu wydawane były przez: Komendanta i zastępcę Komendanta KPP oraz kierownika prd.

(dowód: akta kontroli str. 155)

W wyjaśnieniach dotyczących opiniowania projektów zastępca Komendanta stwierdził, że: „Opinia wydawana jest w formie pisma zawierającego informacje, tj. czego dotyczy projekt, podstawy prawnej wydania opinii, informacja w jaki sposób zaopiniowano projekt oraz pouczenie o zobowiązaniu jednostki wprowadzającej organizację ruchu o obowiązku zawiadomienia KPP w Kołobrzegu o wprowadzeniu zmiany na drodze.”.

(dowód: akta kontroli str. 155)

W I półroczu 2013 r. KPP opiniowała m.in. zmiany czasowej organizacji ruchu, o które wystąpili: Gaz.Energia S.A. (2 wnioski), Gmina Miasto Kołobrzeg (4 wnioski).

(dowód: akta kontroli str. 156 - 159)

Jak wyjaśnił Komendant, opinia KPP uwzględniana była przez zarządców dróg we wszystkich przypadkach, w jakich projekty opiniowano.

(dowód: akta kontroli str. 155)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność KPP w zakresie opiniowania projektów organizacji ruchu drogowego.

2.4. Priorytety Komendanta Głównego Policji i Komendanta Wojewódzkiego Policji.

2.4.1. Realizacja w 2012 r. Priorytetu nr III na lata 2010 – 2012.

Opis stanu faktycznego

W priorytecie nr III KGP – „Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym” określone zostały dwa zadania:

- zwiększenie liczby policjantów ruchu drogowego pełniących służbę na drodze. Dla tego zadania określony został miernik „Procentowego udziału policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drodze”, który dla wszystkich jednostek powiatowych podległych KWP na koniec 2012 r. ustalony został na poziomie 45,36%. KPP powyższy miernik zrealizowała na poziomie 47,5%,
- dostosowanie właściwych proporcji reakcji policjantów ruchu drogowego na popełniane naruszenia przez określonych użytkowników drogi (kierowca-pieszy), w stosunku do występującego zagrożenia (wypadków) w tym obszarze. Dla tego zadania podporządkowany został miernik „Procentowego udziału wypadków drogowych spowodowanych przez określonych użytkowników drogi (kierowca-pieszy), a efektywnością zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników”.

Wartością oczekiwaną miernika w 2012 r. było uzyskanie proporcji pomiędzy procentowym udziałem zastosowanych środków na poziomie reakcji nie niższym niż wartość wynikająca z procentowego udziału wypadków dla danej grupy. Na koniec 2012 r. w rejonie działania Komendy procentowy udział wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących wynosił 98,7%, a procentowy udział wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych 0,8%. 0,5% stanowiły inne przyczyny. Poziom realizacji tego miernika w KPP kształtował się następująco:

- procentowy stosunek środków prawnych wobec kierujących do ogółu zastosowanych środków prawnych wynosił 75,03%,
- procentowy stosunek środków prawnych wobec pieszych do ogółu zastosowanych środków prawnych wynosił 24,9%.

(dowód: akta kontroli str. 328-358)

2.4.2. Priorytety KWP na 2012 r. i ich realizacja.

Opis stanu faktycznego

Na rzecz „Poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym” w KWP w Szczecinie zostały przyjęte do realizacji, przez wszystkie podległe jednostki powiatowe Policji, następujące zadania priorytetowe:

- akcja „Prędkość” w dniach 26.03., 20.04., 6.05., 13.07., 5.10.2012 r.,
- akcja „Alkohol i narkotyki” w dniach 27.01., 10.03., 13.08., 12.11., 14.12.2012 r.

- akcja „Truck” w dniach 15.02., 28.05., 10.08., 11.10. 2012 r.,
- akcja „Bus” w dniach 6.03., 2.04., 11.06., 28.07., 18.09., 9.11. 2012 r.,
- akcja „Pasy” w dniach 15.03., 22.07., 10.09 .
- akcja „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” w dniach 21.03., 25.04., 25.05., 7.09., 23.10. 22.11. 2012 r.,
- akcja „Bezpieczny weekend” w dniach 1-03.05., 31.10- 4.11., 22-26.12. 2012 r.,
- akcja „Telefon” w dniach 18.01., 20.02., 30.03., 17.04., 15.05., 21.06., 2.07., 22.08., 27.09., 27.11., 10.12. 2012 r.,
- akcja „Niebezpieczne przewozy” w dniach 10.02., 28.08., 4.12. 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 214)

KPP brała udział we wszystkich akcjach i realizowała je w terminach przyjętych w harmonogramie ustalonym przez KWP. Z każdej akcji sporządzana była informacja o efektach działań uzyskanych w trakcie ich przeprowadzania.

(dowód: akta kontroli str. 359-374)

2.4.3. Realizacja w 2013 r. Priorytetu nr II KGP na lata 2013-2015

Opis stanu
faktycznego

W priorytecie nr II KGP - „Działania Policji skierowane na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach” zostały określone następujące zadania, do których przyporządkowano mierniki, służące do monitorowania i określenia poziomu ich realizacji:

- zwiększenie liczby policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drogach, dla którego progi satysfakcji określono na następującym poziomie: wzrost o 2 punkty procentowe – jednostki, które w 2012 r. nie osiągnęły 40% udziału w służbie bezpośrednio na drodze; wzrost o 1 punkt procentowy – jednostki, które w roku 2012 r. nie przekroczyły 42% udziału w służbie bezpośrednio na drodze; utrzymanie na poziomie z 2012 r.— jednostki, które osiągnęły średnią krajową i wyżej. Dla KWP w Szczecinie zakładany miernik na rok 2013 został określony na poziomie 47,51%. Za 6 miesięcy 2013 r. Komenda zrealizowała miernik w 45,8%,
- aktywizacja działań na rzecz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, zwłaszcza pieszych, dla którego wartością oczekiwaną miernika w 2013 r. będzie uzyskanie proporcji między procentowym udziałem zastosowanych środków na poziomie reakcji nie niższym niż wartość wynikająca z procentowego udziału wypadków dla danej grupy. Za okres 6 miesięcy 2013 r. wskaźnik wypadków z winy pieszego dla woj. zachodniopomorskiego określono na poziomie 8,3%. W Komendzie w tym okresie nie odnotowano wypadków z winy pieszego.

Miernik efektywności zastosowanych środków prawnych w stosunku do kierujących pojazdami uzyskany przez KPP wynosił 87,6%, przy wartości oczekiwanej 78,1%, a w stosunku do pieszych 11,2 %, przy założonej dla województwa 8,1%.

(dowód: akta kontroli str. 375-397)

2.4.4. Priorytety KWP na 2013 r. i ich realizacja.

Opis stanu
faktycznego

Przyjęte na 2013 r. przez KWP priorytety działań Policji skierowane na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach nie odbiegały od zadań realizowanych w 2012 r. W harmonogramie działań na 2013 r. przyjęto realizację tych samych akcji, co w roku poprzednim. W I półroczu 2013 r. Komenda przeprowadziła kontrolę w ramach akcji „Bus” i „Telefon” 5-krotnie, akcje „Prędkość”, „Alkohol i narkotyki”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” - 3 krotnie oraz pozostałe akcje „Pasy”, „Bezpieczny weekend” i „Niebezpieczne przewozy” - 2 krotnie.

(dowód: akta kontroli str. 221, 398-421)

Ocena cząstkowa

NIK pozytywnie ocenia realizację przez KPP priorytetów Komendanta Głównego Policji i Komendanta Wojewódzkiego Policji.

2.5. Pozostałe przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym

2.5.1. Wykorzystanie lotnictwa policyjnego w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Opis stanu
faktycznego

W latach 2012 – 2013 (I półrocze) KPP nie planowała i nie realizowała działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, z wykorzystaniem lotnictwa policyjnego.
(dowód: akta kontroli str. 160)

2.5.2. Współpraca z podmiotami pozapolicyjnymi (PSP, Pogotowie ratunkowe).

W zakresie współpracy z policjantów KPP z podmiotami pozapolicyjnymi zastępca Komendanta wyjaśnił: „W latach 2012 – 2013 (do 30.06.) KPP w Kołobrzegu prowadziła działania z podmiotami pozapolicyjnymi na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. ze Strażą Miejską, Państwową Strażą Pożarną, Strażą Graniczną, Pogotowiem Ratunkowym - zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego, zabezpieczanie imprez na terenie miasta i powiatu kołobrzесьkiego, wspólne służby. W ramach powyższych działań wykonano z podmiotami pozapolicyjnymi 89 wspólnych służb oraz zabezpieczono 140 miejsc wypadków drogowych. Zabezpieczono wspólnie z podmiotami pozapolicyjnymi 19 imprez masowych.”.

(dowód: akta kontroli str. 161)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności KPP nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

2.5.3. Udział Policji w regionalnych programach prewencyjnych. Programy inicjowane przez Policję i ich efektywność.

W latach 2012 – 2013 (I półrocze) KPP w Kołobrzegu, jak wyjaśnił Komendant, „nie inicjowała własnych programów prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.”.

(dowód: akta kontroli str. 160)

KPP uczestniczyła w ogólnopolskim programie „Bezpiecznie – Chce się żyć”. Ponadto brała udział w realizowanych regionalnych programach pn.: „Przyjaciele Gryfusia”, „Ekologiczny kierowca II i III”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczne ferie”, „Świadomi i bezpieczni” i „Ekologicznie na dwóch kółkach”. Policjanci prd prowadzili cykliczne spotkania z dziećmi z przedszkoli i szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych, mające na celu profilaktykę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz działania edukacyjne w tym zakresie. Zorganizowano festyn rodzinny w 2012 r. oraz przeprowadzono dwa turnieje „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym”.

(dowód: akta kontroli str. 161 - 167)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Komendy w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania KPP w zakresie współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi oraz udział ORD w realizacji regionalnych programów prewencyjnych.

3. System badania i oceniania przez Policję efektywności działań w zakresie bezpieczeństwa na drogach.

3.1. Realizacja przedsięwzięć dotyczących jakości wykonywania działań na rzecz bezpieczeństwa.

Opis stanu
faktycznego

Działania Policji, w tym ORD KPP w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jakość ich wykonywania podlegały nadzorowi w formie:

- nadzoru służbowego, sprawowanego przez Komendanta oraz jego zastępcę i naczelników sekcji w ramach codziennych odpraw służbowych,
- nadzoru nad przedsięwzięciami doraźnymi (np. Akcja lato, Bezpieczna droga do szkoły, Bus),
- nadzoru nad bieżącą pracą pionu ruchu drogowego poprzez akceptowanie i zatwierdzanie planowych działań lub projektów.

(dowód: akta kontroli str. 168 - 170)

Zastępca Komendanta wyjaśnił: „Nadzór funkcjonowania prd jest realizowany jednocześnie na dwa sposoby:

- a) nadzór bezpośredni funkcjonowania prd realizowany jest przez bezpośredniego przełożonego, tj. kierownika prd,
- b) nadzór doraźny, jak również kontrole funkcjonowania prd, zgodnie z Decyzją Nr 20/2005 Komendanta KPP w Kołobrzegu.”.

(dowód: akta kontroli str. 168 – 179)

3.1.1. Przedsięwzięcia w zakresie audytu i kontroli, ich wyniki oraz ich wykorzystanie.

W latach 2012 – 2013 (I półrocze) prd KPP nie był objęty nadzorem instancyjnym oraz tzw. patrolem oficerskim przez policjantów z Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie. Jak wyjaśnił Komendant „...w latach 2012 – 2013 nie były prowadzone kontrole zewnętrzne w zakresie realizacji zadań przez prd. W zakresie kontroli wewnętrznych kontrole takie były prowadzone przez KWP w Szczecinie. ...Kontrole prowadził Wydział Prewencji KWP w Szczecinie i dotyczyła ona m.in. ruchu drogowego w zakresie następujących zadań:

- prawidłowości pełnienia służby policjantów prd,
- prawidłowości przeprowadzania odprawy służbowej,
- umundurowania i wyposażenia oraz znajomości zasad stosowania środków przymusu bezpośredniego i broni służbowej.”.

(dowód: akta kontroli str. 172 - 176)

Pion ruchu drogowego KPP nie był objęty audytem w latach 2012 - 2013.

(dowód: akta kontroli str. 172)

3.1.2. Skargi na działalność ORD, ich rozpatrywanie i wykorzystanie.

Skargi i wnioski kierowane do KPP, dotyczące funkcjonowania ORD rozpatrywane były przez naczelnika WPiRD i Komendanta lub zastępcę Komendanta. Skargi były rejestrowane w opisanym Rejestrze skarg i wniosków (opatrzonym sygnaturą WKt-111p 178/09) prowadzonym od 20 października 2009 r. W latach 2012 - 2013 (I półrocze) do KPP wpłynęły łącznie 41 skarg (26 w 2012 r. i 15 do 30.06.2013 r.), z których 10 dotyczyło działalności prd, odpowiednio 4 w 2012 r. i 6 w 2013 r.

(dowód: akta kontroli str.180 - 202)

Badaniem objęto 6 skarg stwierdzając, że:

- skargi wpisywano do Rejestru skarg, nadając numer kolejny i symbol S-.../12/13,
- postępowanie w sprawie skargi prowadzili pracownicy ORD wyznaczani przez Komendanta,
- wszystkie objęte kontrolą skargi załatwione były nie później niż w terminie 30 dni od ich wniesienia,
- skarżący byli na piśmie informowani o sposobie załatwienia skargi,
- spośród analizowanych postępowań skargowych, wszystkie skargi zostały uznane jako niezasadne.

(dowód: akta kontroli str. 203 – 204)

3.2. Pozostałe zagadnienia. Statystyczna ocena stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, analizy porównawcze i wnioski.

Zgodnie z § 5 ust. 1 zarządzenia Nr 635 KGP z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystycznych zdarzeń drogowych, w okresie objętym kontrolą prd sporządzał miesięczne i kwartalne informacje o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmujące dane z badanego okresu oraz dane narastająco od początku roku dotyczące liczby wypadków i ich ofiar, liczby kolizji drogowych, ich przyczyn, sprawców i miejsc niebezpiecznych. Wielkości te były porównywane z odpowiednimi danymi z dwóch poprzednich lat.

Półroczne i roczne analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego zawierały dane określone w § 5 ust. 1 pkt 2 przywołanego zarządzenia. Prowadzone były także analizy specjalne, poświęcone wybranym problemom występującym w ruchu drogowym, w szczególności dotyczące bezpieczeństwa pieszych, dzieci, nietrzeźwości użytkowników dróg.

W 2012 r. na drogach znajdujących się w obszarze działania KPP odnotowano ogółem 740 zdarzeń drogowych, w tym 98 wypadki drogowe, w których 7 osób poniosło śmierć oraz 642 kolizje drogowe. W porównaniu do 2011 r. (791 zdarzenia) nastąpił spadek liczby zdarzeń drogowych o 51, w tym spadek liczby wypadków o 3 i spadek kolizji drogowych o 48. Liczba osób zabitych zmniejszyła się o 8 osób, a liczby rannych o 6.

W I półroczu 2013 r. odnotowano 315 zdarzeń drogowych, w tym 42 wypadki drogowe, w których 1 osoba poniosła śmierć, a 55 doznało obrażeń ciała. W tym okresie odnotowano 273 kolizje drogowe. W porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. nastąpił wzrost o 9 liczby wypadków drogowych oraz spadek kolizji drogowych o 17, przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby zabitych o 1 osobę i zmniejszeniu osób rannych o 1.

W celu poprawy warunków i stanu bezpieczeństwa na drogach, na podstawie sporządzanych miesięcznych ocen, podejmowane były następujące wnioski:

- dokonywanie analizy wypadków drogowych pod kątem przyczyn ich powstawania,
- kierowanie wniosków do zarządców dróg dotyczących zmian organizacji ruchu szczególnie w rejonie przejść dla pieszych oraz miejsc o zwiększonej ilości zdarzeń,
- przekazywanie informacji o wypadkach mediom, celem prewencyjnego ich oddziaływania,
- masowe kontrole trzeźwości kierowców.

Przyjęte w I półroczu 2013 r. wnioski w celu poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach zbliżone były treścią do przyjętych i realizowanych w I półroczu 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 21 – 39 i 205 - 206)

W działalności Komendy w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie sposób badania, oceniania i bieżącego reagowania KPP w związku z zaistniałymi zdarzeniami drogowymi.

IV. Uwagi i wnioski

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK wnosi o:

1. *Zapewnienie specjalistycznego przeszkolenia w zakresie ruchu drogowego odpowiedniej do potrzeb i przepisów liczby policjantów prd.*

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena częściowa

Wnioski pokontrolne

2. Podjęcie działań zmierzających do uzupełnienia stanu normatywnego pojazdów, sprzętu i wyposażenia technicznego, stosownie do obowiązujących w tym zakresie zarządzeń KGP.
3. Terminowe wprowadzanie danych do systemu SEWiK, zgodnie z wymogami zarządzenia Nr 635 KGP w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych,.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla Komendanta Powiatowego Policji w Kołobrzegu, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54ust. 1 i 2 ustawy o NIK, kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie.

Obowiązek poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Szczecin, dnia

Ewa Róg
Gł. specjalista k.p.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor
Andrzej Donigiewicz

Danuta Laskowska
Gł. specjalista k.p.