



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.014.02.2016
P.16.037

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.

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/16/037 – Organizacja i przygotowanie do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych.
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
<i>Kontroler</i>	Kontrolę przeprowadziła, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , Anna Dejk-Chojnacka, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/60/2016 z dnia 17.08.2016 r. <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 1-2)</p>
<i>Jednostka kontrolowana</i>	Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie ² ul. Małopolska 47, 70-515 Szczecin
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Komendantem Wojewódzkim Policji w Szczecinie jest od 29.04.2016 r. mł. insp. Jacek Cegiela ³ . Poprzednio Komendantem Wojewódzkim Policji w Szczecinie w okresie od 1.01.2015 r. do 15.03.2016 r. był nadinspektor Jarosław Sawicki, a w okresie od 16.03.2016 r. do 28.04.2016 r. obowiązki Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie pełnił inspektor Piotr Ostrowski. <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 3)</p>

II. Ocena kontrolowanej działalności.

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości⁴, działalność Komendanta Wojewódzkiego w zakresie organizacji i przygotowania do działań ratowniczych na autostradzie i drogach ekspresowych województwa zachodniopomorskiego w latach 2015-2016 (do 30.06).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Pozytywną ocenę uzasadnia:

- sporządzanie okresowych analiz stanu bezpieczeństwa na drogach województwa, w tym na autostradzie i drogach ekspresowych,
- organizowanie zadań na drogach, w tym dyslokowanie służby na podstawie ww. analiz, harmonogramu pełnienia służby centralnie koordynowanej oraz harmonogramu pełnienia służby na drogach objętych koordynacją określoną przez Komendanta Wojewódzkiego,
- adekwatne reagowanie na lokalny wzrost zagrożeń poprzez redyslokację sił i środków własnego pionu ruchu drogowego,
- monitorowanie czasów dojazdu policjantów do zdarzeń drogowych,
- kierowanie do zarządcy drogi propozycji niezbędnych przedsięwzięć zmierzających do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na autostradzie A-6 i na drogach klasy S,
- współpraca z innymi podmiotami w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym udział we wspólnych ćwiczeniach ratowniczych, przeprowadzanie wspólnych patroli i kontroli uczestników ruchu drogowego, przekazywanie informacji o zdarzeniach drogowych i utrudnieniach w ruchu,

¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2015 r. poz. 1096 ze zm.), zwanej dalej: ustawą o NIK.

² Dalej: KWPP Szczecin lub Komenda.

³ Dalej: Komendant Wojewódzki.

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

- podejmowanie działań w zakresie rozładowywania korków i zatorów na autostradzie i drogach ekspresowych województwa.

Na obniżenie oceny ogólnej wpływ miało:

- nieodpowiadające normatywom wyposażenie policjantów pionu ruchu drogowego garnizonu w radiotelefony oraz zestawy ratownicze „R”,
- nieadekwatne do potrzeb przeszkolenie policjantów w zakresie ruchu drogowego⁵.

NIK zwraca uwagę, że na skuteczne i sprawne prowadzenie przez Policję działań ratowniczych na wskazanych drogach województwa zachodniopomorskiego może mieć również wpływ utrzymywanie łączności (poza obszarem miasta Szczecina) za pomocą analogowych kanałów radiowych. Zapewniają one możliwość jednoczesnej realizacji tylko jednego połączenia, co może być niewystarczające w przypadku zdarzeń o dużej skali. Kanały te nie mają zaimplementowanej możliwości szyfrowania korespondencji radiowej, niezbędnej w przypadku przekazywania informacji wrażliwych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

KWP Szczecin, w tym Wydział Ruchu Drogowego⁶, funkcjonuje w oparciu o ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji⁷, inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa oraz zarządzenie nr 1041 Komendanta Głównego Policji z dnia 28 września 2007 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji⁸. Stosownie do dyspozycji art. 6 ust. 2 ustawy o Policji, KWP Szczecin była jednostką Policji właściwą na obszarze województwa zachodniopomorskiego.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego znajdowały się:

- autostrada A-6 (od km 0+000 do 25+271) o łącznej długości 25,3 km, oddawana do użytku etapami w latach 1996-2007, znajdująca się na obszarze właściwości terytorialnej Komendy Powiatowej Policji⁹ Police, KPP Gryfino oraz Komendy Miejskiej Policji¹⁰ Szczecin,
- odcinek drogi ekspresowej S-3h (od km 0+000 do 5+087) – obwodnica Troszyna – Parłówka – Ostromie o łącznej długości 5,1 km, oddany do użytku 13.07.2011 r., we właściwości KPP Kamień Pomorski,
- odcinek drogi ekspresowej S-3 (od km 61+715 do km 89+627) – obwodnica Miękowa – Szczecin Dąbie o łącznej długości 27,9 km, oddany do użytku 16.12.2011 r., we właściwości KMP Szczecin oraz KPP Goleniów,
- odcinek drogi ekspresowej S-3 (od km 0+000 do 54+012) – Klucz – Myślibórz o łącznej długości 54 km, oddany do użytku w 2 etapach, tj. 26.05.2010 r. oraz 22.10.2010 r., we właściwości KMP Szczecin, KPP Gryfino, KPP Pyrzyce oraz KPP Myślibórz,
- odcinek drogi ekspresowej S-3 (od km 55+980 do km 66+083) – Myślibórz – granica z woj. lubuskim o łącznej długości 10,1 km, oddany do użytku 11.01.2010 r., we właściwości KPP Myślibórz,
- odcinek drogi ekspresowej S-6d (od km 0+000 do km 9+400) – obwodnica Nowogardu o łącznej długości 9,4 km, oddany do użytku 22.12.2011 r., we

⁵ Zgłaszane przez Komendanta Wojewódzkiego zapotrzebowanie nie było uwzględniane w limitach miejsc na szkolenia przez szkoły Policji.

⁶ Dalej: WRD KWP Szczecin lub Wydział.

⁷ Dz. U. z 2015 r., poz. 355 ze zm.

⁸ Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 50 ze zm.

⁹ Dalej: KPP.

¹⁰ Dalej: KMP.

- właściwości KPP Goleniów,
g) odcinek drogi ekspresowej S-10b (od km 9+250 do km 21+696) – obwodnica Stargardu o łącznej długości 13,4 km, oddany do użytku 21.12.2009 r., we właściwości KPP Stargard.

(dowód: akta kontroli str. 36-38)

1. Udział Policji w zabezpieczeniu działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych.

1.1. Stan organizacyjno-kadrowy pionu ruchu drogowego.

Opis stanu faktycznego

Strukturę WRD KWP Szczecin tworzyły 3 zespoły:

- Zespół Profilaktyki Społecznej i Przystępstw w Ruchu Drogowym, do zadań którego należało m.in.: analizowanie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego¹¹ na terenie województwa, sprawowanie merytorycznego nadzoru nad funkcjonowaniem programu Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji¹²;
- Zespół Organizacji Służby, do zadań którego należał m.in.: nadzór nad organizacją i koordynacją służby ruchu drogowego w województwie, planowanie i koordynowanie działań kontrolno – prewencyjnych na drogach województwa, opiniowanie projektów organizacji ruchu;
- Zespół Kontroli Ruchu Drogowego¹³ (8 zatrudnionych), do zadań którego należał m.in.: nadzór nad brd na drogach publicznych województwa, współdziałanie z innymi jednostkami w zakresie poprawy i zapewnienia brd.

(dowód: akta kontroli str. 22-28)

W 16 z 20 komend podległych KWP Szczecin zadania w zakresie bezpieczeństwa na drogach, w tym autostradach i drogach ekspresowych, wykonywali policjanci zatrudnieni w Referatach/ Ogniwach Ruchu Drogowego Wydziałów Prewencji i Ruchu Drogowego. W pozostałych 4 jednostkach (KMP Szczecin, KMP Koszalin, KPP Kamień Pomorski, KPP Stargard) ww. zadania zostały przypisane Wydziałom Ruchu Drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 29-32)

Stan kadrowy w pionie ruchu drogowego¹⁴ w zachodniopomorskim garnizonie Policji przedstawiał się następująco:

- 1) na 1.01.2015 r.:
 - stan etatowy – 429 osób (4 wolne etaty),
 - stan zatrudnienia – 425 policjantów¹⁵, z tego 380 (tj. 89,4%) realizujących zadania na drogach,
- 2) na 30.06.2016 r.:
 - stan etatowy – 430 osób (1 wolny etat),
 - stan zatrudnienia – 429 policjantów¹⁶, w tym 384 (tj. 89,5%) realizujących zadania na drogach.

¹¹ Dalej: brd.

¹² Dalej: SEWiK.

¹³ Dalej: ZKRD.

¹⁴ Dalej: prd.

¹⁵ W tym: 113 w KMP Szczecin, 40 w KMP Koszalin, 10 w KMP Świnoujście, 10 w KPP Białogard, 12 w KPP Choszczno, 13 w KPP Drawsko Pomorskie, 18 w KPP Goleniów, 14 w KPP Gryfice, 17 w KPP Gryfino, 13 w KPP Kamień Pomorski, 18 w KPP Kołobrzeg, 9 w KPP Łobez, 15 w KPP Myślibórz, 15 w KPP Police, 9 w KPP Pyrzyce, 12 w KPP Stawno, 26 w KPP Stargard, 16 w KPP Szczecinek, 11 w KPP Świdwin, 14 w KPP Wałcz, 20 w WRD KWP Szczecin.

¹⁶ W tym: 113 w KMP Szczecin, 40 w KMP Koszalin, 10 w KMP Świnoujście, 12 w KPP Białogard, 12 w KPP Choszczno, 13 w KPP Drawsko Pomorskie, 18 w KPP Goleniów, 14 w KPP Gryfice, 17 w KPP Gryfino, 13 w KPP Kamień Pomorski, 18 w KPP Kołobrzeg, 9 w KPP Łobez, 15 w KPP Myślibórz, 15 w KPP Police, 9 w KPP Pyrzyce, 12 w KPP Stawno, 28 w KPP Stargard, 16 w KPP Szczecinek, 11 w KPP Świdwin, 14 w KPP Wałcz, 20 w WRD KWP Szczecin.

Liczba etatów w prd stanowiła w tych latach odpowiednio 10% oraz 10,1% etatów garnizonu¹⁷, co było zgodne z poleceniem Komendanta Głównego Policji¹⁸, określonym pismem z dnia 24.04.2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 29-34)

W prd zachodniopomorskiego garnizonu Policji nie wydzielono komórki organizacyjnej prowadzącej wyłącznie działania na autostradach i drogach ekspresowych województwa. Insp. Piotr Ostrowski Zastępca Komendanta Wojewódzkiego sprawujący nadzór nad prd, wyjaśnił, że było to spowodowane: stanem bezpieczeństwa w ruchu drogowym, istniejącą infrastrukturą drogową, jej znacznym obszarem oraz podziałem dróg na odcinki „S”, będące częścią składową dróg krajowych. Ponadto wykazał, że w garnizonie zachodniopomorskim nie występowały odcinki płatne dróg, w związku z czym nie było zasadne powołanie Policji Autostradowej.

(dowód: akta kontroli str. 35-36)

Według analiz brd, opracowywanych okresowo przez WRD KWP Szczecin, liczba zdarzeń drogowych na autostradzie i drogach ekspresowych województwa zachodniopomorskiego wyniosła 173 w 2015 r. (co stanowiło wzrost o 4% w stosunku do roku poprzedniego) oraz 83 w I półroczu 2016 r. Liczba wypadków na ww. drogach wynosiła 12 w 2015 r. (spadek o 20% w stosunku do roku 2014 r.) oraz 2 w I półroczu 2016 r. W wypadkach poszkodowane były odpowiednio 23 (co stanowiło wzrost o 5% w porównaniu z 2014 r.) i 4 osoby, z tego:

- ofiarami śmiertelnymi w 2015 r. były 2 osoby (spadek o 80%); w I półroczu 2016 r. nie było ofiar śmiertelnych;
- ciężko rannych było 17 osób w 2015 r. (wzrost o 325%) i 4 osoby w I półroczu 2016 r.;
- lekko ranne były 4 osoby w 2015 r. (spadek o 50%); w I półroczu 2016 r. nie było lekko rannych.

(dowód: akta kontroli str. 39)

Insp. Piotr Ostrowski wyjaśnił: *Struktura etatowa prd stanowi wynik wieloletnich zmian organizacyjno – etatowych przeprowadzonych w jednostkach Policji, w oparciu o analizę stanu bezpieczeństwa na drogach województwa oraz możliwości etatowe. (...) W wyniku analiz (...) Komendant Główny Policji polecił, aby stan etatowy prd osiągnął 10% całego stanu etatowego we wszystkich województwach (...) W latach 2015-2016 (do 30.06) wielkość i struktura etatowa prd została wzmocniona dwoma etatami dedykowanymi do KPP w Białogardzie i KPP w Gryfinie. Informuję, że WRD KWP Szczecin opracowuje dane statystyczne na temat stanu bezpieczeństwa na drogach, z którego wynika, iż w okresie od 2013 r. do końca 2015 r. nastąpił spadek liczby wypadków, w tym wypadków śmiertelnych i liczby rannych, za wyjątkiem liczby kolizji, które uległy zwiększeniu (...). W 2015 r. w województwie zgłoszono 1298 wypadków (...), w porównaniu do roku 2014 (...) nastąpił spadek o 123 wypadki (...), w porównaniu do roku 2013 (...) nastąpił spadek o 206 wypadków (...). W wyniku wypadków 125 osób poniosło śmierć, w porównaniu z rokiem 2014 (...) odnotowano spadek o 22 ofiary śmiertelne (...), w porównaniu z rokiem 2013 (...), nastąpił spadek o 30 ofiar śmiertelnych (...). W wypadkach 1470 zostało rannych, w porównaniu z rokiem 2014 (...), liczba rannych spadła o 251 (...), w porównaniu do roku 2013 (...) liczba rannych spadła o 343 (...).*

(dowód: akta kontroli str. 40-42)

¹⁷ W liczbie etatów policyjnych nie uwzględniano etatów Oddziału Prewencji Policji w Szczecinie oraz Samodzielnego Pododdziału Antyterrorystycznego Policji w Szczecinie, które na dzień 1.01.2015 r. oraz na dzień 30.06.2016 r. wynosiły 386 etatów.

¹⁸ Dale: KGP.

1.2. Organizacja i realizacja służby na autostradach i drogach ekspresowych.

Organizacja zadań na drogach, w tym dyslokacja służby w WRD KWP Szczecin, stosownie do dyspozycji §7 zarządzenia nr 609 KGP z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów¹⁹, planowana i realizowana była w oparciu o:

- zatwierdzony przez dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji²⁰ harmonogram pełnienia służby centralnie koordynowanej na drogach: DK-6, w tym odcinku A-6²¹ oraz S-6d; DK-10, w tym odcinku S-10b; DK-11;
- zatwierdzony przez Komendanta Wojewódzkiego harmonogram pełnienia służby w ramach koordynacji wojewódzkiej na drogach nieobjętych koordynacją centralną, z tego m.in.: DK-3, w tym odcinku S-3h, gdzie harmonogram obowiązywał przez cały rok oraz S-3, gdzie harmonogram obowiązywał od 1.06 do 30.09 każdego roku;
- zatwierdzone przez KGP plany działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy brd do realizacji w poszczególnych latach oraz opracowane do każdego działania plany przedsięwzięć (np. akcja „Prędkość”, „Bezpieczny weekend”, „Bezpieczne wakacje/ ferie”);
- działania akcyjne zaplanowane przez KWP Szczecin (np. „Motocykl”, „Ruch prawostronny”, „Materiały niebezpieczne”), w tym wynikające z potrzeb lokalnych (np. mecze sportowe, manifestacje, zajęcia pasa drogowego z związku z budową/ przebudową drogi);
- analizy stanu bezpieczeństwa i porządku na drogach województwa oraz zagrożenia przestępczością – wynikające z nich wnioski były kierowane do poszczególnych KPP/ KMP;
- potwierdzone uwagi i wnioski zgłoszone przez obywateli, organy i instytucje oraz policjantów,
- informacje o natężeniu i strukturze ruchu na poszczególnych odcinkach dróg i skrzyżowaniach (dane pozyskiwane z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad²²);
- bieżące informacje o zdarzeniach drogowych;
- porę roku i doby, dzień tygodnia, warunki atmosferyczne, przewidywane zagrożenia, informacje przekazane przez inne służby.

Dyslokacja służby policjantów WRD KWP Szczecin, poza uwzględnieniem ww. potrzeb, opierała się na założeniach ekonomicznych, tj. czasie i kosztach dojazdu do oddalonych rejonów, czasie możliwym do wykorzystania w rejonie, miesięcznym limicie kilometrów, co miało swoje odzwierciedlenie w planowaniu służby, jako doraźnej lub w oddelegowaniu.

(dowód: akta kontroli str. 43-114)

W latach 2015-2016 (do 30.06) w prd zachodniopomorskiego garnizonu Policji do służby na autostradzie/drodze ekspresowej województwa skierowano 7.834 policjantów w 2015 r. (średnio 10,7 patroli) oraz 4.056 policjantów w I półroczu 2016 r. (średnio 11 patroli). Policjanci prd wykonywali zadania w systemie 8-godzinnym. Każdorazowo w przypadku dyslokacji patrolu ruchu drogowego ZKRD na terenie danego powiatu, powiadamiana była o tym fakcie służba dyżurna z danej komendy

¹⁹ Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100 ze zm., dalej: zarządzenie w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach.

²⁰ Dalej: KGP.

²¹ A-6 była objęta centralną koordynacją do dnia 30.04.2015 r.

²² Dalej: GDDKiA.

miejskiej/powiatowej. Mł. insp. Grzegorz Sudakow, Naczelnik WRD KWP Szczecin wyjaśnił, że w okresie objętym kontrolą w Systemie Wspomagania Dowodzenia²³ zarejestrowano łącznie 19.630 rekordów o wszystkich zdarzeniach drogowych zaistniałych na terenie powiatów, przez które przebiega A-6 i drogi szybkiego ruchu.
(dowód: akta kontroli str. 102)

System oddziaływania na brd przewidywał elastyczne reagowanie na lokalny wzrost zagrożeń poprzez redyslokację sił i środków własnego prd. Przykładowo w związku z realizowaną na terenie całego kraju operacją „Przymierze”, wymagającą zabezpieczenia Szczytu NATO oraz Światowych Dni Młodzieży, w dniach 1.07-30.08.2016 r. została zawieszona centralna koordynacja służby²⁴. Na wniosek komendantów miejskich/powiatowych, Naczelnik Wydziału wyrażał zgodę na czasowe wykonywanie zadań poza trasą koordynacji wojewódzkiej (np. ze względu na procesje, biegi, manifestacje itp.). Żaden wniosek nie dotyczył wykonywania służby na A-6/ drogach klasy S z terenu województwa.
(dowód: akta kontroli str. 103-114)

Mł. insp. Grzegorz Sudakow stwierdził, że pojęcie „miejsca szczególnie niebezpiecznego” nie zostało zdefiniowane w aktach prawnych szczebla centralnego i wyjaśnił: *Uznanie miejsca za szczególnie niebezpieczne do 30.10.2015 r. regulowało zarządzenie nr 635 KGP z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych²⁵, które określało, iż informacje o stanie bezpieczeństwa dotyczyły m.in. miejsc szczególnie niebezpiecznych, zaś analizy specjalne były poświęcone wybranym problemom, w tym dotyczyły miejsc szczególnie zagrożonych – bez doprecyzowania definicji (...). Następnie kwestie te uregulowano w §5 ust. 1 pkt 2 lit. b) zarządzenia nr 31 KGP z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych²⁶, w myśl którego jest to miejsce kumulacji zdarzeń drogowych. Dodatkowo §5 ust. 1 pkt 3 cyt. zarządzenia określał analizy specjalne poświęcone wybranym problemom, w tym dotyczące miejsc szczególnie zagrożonych, bez doprecyzowania definicji.*
(dowód: akta kontroli str. 115-117)

W badanym okresie, stosownie do dyspozycji KGP określonej pismem z dnia 20.01.2016 r. oraz decyzją nr 28/16 Komendanta Wojewódzkiego z dnia 8.02.2016 r., w KWP, opracowano mapę zagrożeń w obszarze brd na terenie województwa zachodniopomorskiego²⁷. Na potrzeby jej sporządzenia przyjęto, że kryterium wyznaczenia niebezpiecznych odcinków dróg (5 km) krajowych i wojewódzkich będzie odnotowanie, co najmniej 20 zdarzeń drogowych, z których więcej niż 5 stanowiły wypadki. Na obszarze województwa zidentyfikowano 2 takie odcinki²⁸. Żaden z nich nie był zlokalizowany na A-6 i drogach ekspresowych województwa.
(dowód: akta kontroli str. 118-130)

W okresie objętym kontrolą, stosownie do dyspozycji określonej w §15 ust. 1 pkt 7 zarządzenia w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach, policjanci zgłosili łącznie 7 uwag i propozycji niezbędnych przedsięwzięć na autostradzie A-6 i drodze ekspresowej S-3 zmierzających do poprawy bezpieczeństwa i porządku ruchu (w tym dotyczących infrastruktury drogowej), z tego 2 wnioski do zarządcy drogi (GDDKiA) zgłosili policjanci z KMP Szczecin, a 5 policjanci z WRD KWP Szczecin.

²³ Dalej: SWD.

²⁴ Pismem KGP z dnia 10.06.2016 r. oraz 28.07.2016 r.

²⁵ Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 75, dalej: zarządzenie w sprawie statystyki zdarzeń drogowych z 2006 r., uchylone z dniem 1.11.2015 r.

²⁶ Dz. Urz. KGP poz. 85 ze zm., dalej: zarządzenie w sprawie statystyki zdarzeń drogowych z 2015 r.

²⁷ Konsultacje między KGP a Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji (dalej: MSWiA) w sprawie ostatecznego kształtu map zagrożeń nie zostały jeszcze zakończone.

²⁸ Na DK-11.

Zgłoszenia w zakresie A-6 (5 przypadków) dotyczyły: zmiany oznakowania pionowego w zakresie ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych (1); konieczności usprawnienia współdziałania służb przy likwidacji zdarzeń drogowych, w tym usuwaniu z drogi zwłok potrąconych zwierząt (1); zamontowania stałych barier ochronnych np. z uwagi na występujące betonowe elementy w rowie odwadniającym, drzewa i spadek terenu (skarpy) przy drodze (3). Wszystkie propozycje policjantów prd zostały zrealizowane.

Zgłoszenie w zakresie drogi ekspresowej S-3 dotyczyło konieczności usunięcia nierówności na drodze z powodu ryzyka wytrącenia pojazdu z toru jazdy, a w skrajnych przypadkach utraty panowania nad autem. Zarządca drogi poinformował Wydział o bieżącej obserwacji nierówności na wskazanym odcinku drogi i gotowości do podjęcia działań eliminujących problem w przypadku stwierdzenia występujących pogłębień. Wymianę nawierzchni ścieralnej zaplanował nie wcześniej niż w 2017 r.

W 1 wniosku WRD KWP Szczecin postulował o zintensyfikowanie działań ukierunkowanych na poprawę stanu brd na wszystkich drogach województwa zachodniopomorskiego. Zalecenie to realizowane było przez GDDKiA na bieżąco.

(dowód: akta kontroli str. 131-133)

W latach 2015-2016 (do 30.06) na podstawie danych zgromadzonych w SEWiK, stosownie do dyspozycji określonej w §5 ust. 1 zarządzenia w sprawie statystyki zdarzeń drogowych odpowiednio z 2006 r. i 2015 r., WRD KWP Szczecin sporządzał okresowe statystyki zdarzeń zaistniałych na obszarze województwa, tj.: informacje/ analizy o stanie brd oraz analizy specjalne, poświęcone wybranym problemom ruchu drogowego (np. bezpieczeństwu pieszych; nietrzeźwości użytkowników dróg; wypadkom drogowym z udziałem motocyklistów; analizy stanu bezpieczeństwa oraz oceny realizacji zadań wykonywanych w ramach centralnej koordynacji służby na DK-6 {w tym na A-6 i S-6d}, DK-10 {w tym na S-10b} i DK-11). Analizy były wykonywane w ujęciu miesięcznym, kwartalnym, półrocznym, rocznym, obejmowały dane z badanego okresu oraz narastająco od początku roku, bądź dla wybranego okresu, np. wakacji. W analizach zawierano dane o wypadkach drogowych, tj. ich liczbie, rodzajach, ofiarach, charakterystykach sprawców, przyczynach i okolicznościach ich wystąpienia, w tym o ich czasie i miejscu, oraz o kolizjach drogowych. Dane prezentowano w formie opisowej, tabelarycznej i graficznej (wykresy, mapy) i rozsyłano do GDDKiA Oddziału w Szczecinie, kierowników ruchu drogowego KMP/ KPP, lokalnych mediów oraz zamieszczano na stronie KWP Szczecin. Komenda zleciła ponadto wykonawcy zewnętrznemu opracowanie aplikacji umożliwiającej graficzną ilustrację danych o stanie brd w postaci map zagrożeń, według różnych kryteriów i sposobów prezentacji, np. ze względu na: natężenie zdarzeń drogowych w postaci mapy ciepła; wypadki w korelacji z natężeniem ruchu na drogach krajowych; pokrycie terenu województwa czasem dojazdu w odstępach 10, 15 i 20 minut od komend miejskich/ powiatowych; wypadki na drogach krajowych i wojewódzkich, których przyczyną było czołowe lub boczne uderzenie w przydrożne drzewo. Dane uzyskane w wyniku przeprowadzonych analiz były wykorzystywane do organizacji zadań na drogach, w tym dyslokacji służby.

Ponadto stan brd oraz efektywność policjantów ruchu drogowego Naczelnik WRD KWP Szczecin omawiał co miesiąc na odprawach służbowych z komendantami miejskimi/powiatowymi Policji.

(dowód: akta kontroli str. 138-150)

Badanie wypadków²⁹ (17), jakie miały miejsce w okresie 1.01.2015 r. – 30.06.2016 r. na autostradzie A-6 i odcinkach dróg ekspresowych województwa zachodniopomorskiego pod względem czasów dojazdu Policji na miejsce zdarzenia wykazało, że:

- czas dojazdu (od przyjęcia zgłoszenia do przyjazdu na miejsce zdarzenia) wynosił od 2,5 do 18 minut;
- średnia arytmetyczna czasów dojazdu wyniosła 9,5 minuty;
- czas dojazdu był dłuższy od średniej w 9 przypadkach, z tego w 3 przypadkach od 1 do 2,5 minuty, w 3 przypadkach od 3,5 do 4 minut i w 3 przypadkach od 6,5 do 8,5 minuty³⁰,
- w każdym przypadku policjanci działali na terenie macierzystego powiatu,
- w żadnym przypadku policjanci nie udzielali pierwszej pomocy medycznej.

(dowód: akta kontroli str. 157-158)

Stwierdzono rozbieżności w zakresie danych dotyczących tych samych wypadków w systemach informatycznych SWD i SEWiK, tj.:

- W 2 z 17 zbadanych wypadków (w dniu 11.09.2015 r. na S-3, interwencja podjęta przez KPP Kamień Pomorski; w dniu 10.12.2015 r. na A-6, wypadek obsługiwany przez KMP Szczecin) różniły się dane o godzinie przyjęcia zgłoszenia i podjęcia interwencji. W pierwszym wypadku według SWD zgłoszenie przyjęto o 19:05, a patrol przybył na miejsce o 19:16. Według SEWiK czasy te wynosiły odpowiednio 19:23 i 19:35, tj. zdarzenie zarejestrowano 18 minut po jego odnotowaniu w SWD, a czynność podjęcia interwencji miała miejsce 19 minut po jej zarejestrowaniu w SWD. W drugim wypadku według SWD zgłoszenie przyjęto o 8:28 a patrol przybył na miejsce o 8:34. Według SEWiK czasy te wynosiły odpowiednio 8:42 i 9:10, tj. zdarzenie zarejestrowano 13 minut po jego odnotowaniu w SWD, a czynność podjęcia interwencji miała miejsce 36 minut po jej zarejestrowaniu w SWD.
- W 3 wypadkach czas dojazdu na miejsce zdarzenia zarejestrowany w SWD różnił się (od 5 do 22,5 minuty), od czasu odnotowanego w notatnikach służbowych policjantów oraz systemie SEWiK, tj.: 1) wypadek w dniu 6.06.2015 r. na S-3, obsługiwany przez KPP Myślibórz – według SWD czas dojazdu wynosił 16 minut, a według notatników policjantów obsługujących zdarzenie i danych odnotowanych w SEWiK czas reakcji wynosił 21 minut (różnica 5 minut); 2) wypadek w dniu 26.09.2015 r. na S-3, obsługiwany przez KPP Myślibórz - według SWD czas dojazdu wynosił 2,5 minuty, a według SEWiK czas reakcji wynosił 10 minut (różnica 7,5 minuty); 3) wypadek w dniu 10.12.2015 r. na A-6, obsługiwany przez KMP Szczecin - według SWD czas dojazdu wynosił 5,5 minuty, a według notatników policjantów obsługujących zdarzenie czas reakcji wynosił 28 minut (różnica 22,5 minuty).

(dowód: akta kontroli str. 154-158)

Zgodnie z §26 regulaminu Komendy z dnia 4 sierpnia 2015 r.³¹ oraz szczegółowego zakresu zadań WRD KWP Szczecin, sprawowanie merytorycznego nadzoru nad rejestracją zdarzeń drogowych prowadzoną w systemie SEWiK oraz monitorowanie i nadzór nad funkcjonowaniem SWD należało do zadań policjantów Wydziału.

(dowód: akta kontroli str. 4-28)

Kom. Artur Ostrowski, Zastępca Naczelnika WRD KWP Szczecin wyjaśnił: *Zdarzenie zarejestrowane (...) w dniu 10.12.2015 r. obsługiwane było przez dwie załogi Wydziału Ruchu Drogowego KMP Szczecin. Po otrzymaniu informacji*

²⁹ Liczone na podstawie danych z SWD.

³⁰ Z tego: 1) S-3, Myślibórz, 6.06.2015 r., przyjęcie zgłoszenia godz. 8:50; przyjazd Policji 9:06 – czas dojazdu wynoszący 16 minut; 2) S-3, Myślibórz, 25.04.2015 r., godz. 21:58-22:15 – 17 minut; 3) A-6, Szczecin, 16.07.2015 r., godz. 12:21-12:39 – 18 minut.

³¹ L.dz. Ks. 2267/15.

o wypadku drogowym pierwsza z załóg udała się na miejsce zdarzenia celem jego zabezpieczenia do przyjazdu załogi z Referatu Obsługi Zdarzeń Drogowych (...). Rozbieżności w dokumentowaniu czasów (...) wynikają z tego, że czas reakcji na zdarzenie w SWD liczony jest od momentu zgłoszenia do momentu przybycia na miejsce pierwszej z załóg. Natomiast dane zawarte w SEWiK oparte są na informacjach o czasie zgłoszenia do momentu przybycia na miejsce wypadku załogi z Referatu Obsługi Zdarzeń Drogowych, która to obsługiwała ww. zdarzenie drogowe. Różnice czasowe w zdarzeniach (...) z dnia 6.06.2015 r. oraz (...) 25.09.2015 r. (...) wynikają ze sporządzania dokumentacji zdarzeń drogowych, która przeprowadzona została na końcu podejmowanych interwencji. Policjanci po przyjeździe na miejsce w pierwszej kolejności zajmują się zabezpieczeniem miejsca zdarzenia (...). Jednocześnie udzielają pierwszej pomocy osobom poszkodowanym by następnie przystąpić do likwidacji skutków zdarzenia drogowego. Po wszystkich czynnościach (...) policjanci dokumentują przebieg zdarzenia, co ma wpływ na przedmiotowe rozbieżności czasowe rejestrowane w kartach zdarzeń drogowych a SWD. Nadmienić należy, iż w SWD wszystkie czynności dokumentowane są automatycznie w oparciu o czas systemowy. W przypadku zdarzenia (...) w dniu 11.09.2015 r. (...) kartę zdarzenia drogowego sporządzał policjant będący bezpośrednio na miejscu zdarzenia drogowego. W tym przypadku również dokumentacja (...) odbywała się po zakończonych czynnościach (...).

(dowód: akta kontroli str. 177-180)

W badanym okresie w Komendzie analizowano czasy dojazdu policjantów do zdarzeń drogowych. W tym celu każdego dnia Sztab Policji KWP Szczecin sporządzał z SWD uproszczone raporty czasów reakcji na zdarzenia (SWD-R-026), w których ustalano liczbę interwencji podjętych przez patrole każdej z podległych komend miejskich/ powiatowych, średni czas reakcji (liczony średnią arytmetyczną oraz medianą) oraz dziewięćdziesiąty percentyl czasu reakcji. Kolejno wyznaczano wartości maksymalne i minimalne oraz rozkład czasów reakcji. Komendanci miejscy/ powiatowi jednostek, w których czasy reakcji osiągnęły wartości maksymalne, byli zobowiązani do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego oraz do podjęcia działań zaradczych, mających na celu skrócenie czasu reakcji do wartości pożądaných.

(dowód: akta kontroli str. 160-176)

Komendant Wojewódzki otrzymał od Oddziału GDDKiA w Szczecinie plany działań ratowniczych³² dla odcinka autostrady A-6 oraz wszystkich dróg ekspresowych zlokalizowanych na terenie województwa zachodniopomorskiego. W planach znajdowały się mapy wskazujące graficzny przebieg ww. dróg z naniesionymi informacjami dotyczącymi infrastruktury ratowniczej m.in. wjazdami i przejazdami awaryjnymi. W sprawie sposobu wykorzystywania informacji zawartych w tych planach do organizacji i koordynacji działań Policji, mł. insp. Grzegorz Sudakow wyjaśnił: (...) Jednostki terenowe mające pod swym nadzorem odcinki dróg klasy A i S znają umiejscowienie bram, wjazdów i przejazdów awaryjnych oraz mają wypracowane zasady współpracy z innymi podmiotami uczestniczącymi w likwidacji skutków zdarzeń drogowych. Policjanci z WRD KWP w Szczecinie zajmujący się zagadnieniami z zakresu dróg krajowych (wszystkich klas) są w stałym kontakcie z kierownikami rejonów dróg, a także z pracownikami Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem GDDKiA Oddziału w Szczecinie. (...) Dla Policji z punktu widzenia współdziałania służb najbardziej wykorzystywane są następujące elementy zawarte w planach ratowniczych: precyzyjna lokalizacja bram zjazdowych i przejazdowych (pikietaż drogi); wskazanie odcinków dróg, gdzie znajdują się bariery rozbieżne; zapoznanie się ze sposobem oznakowania

³² Dalej: PDR.

odcinków rozbieralnych barier; informacje w zakresie bezpośredniego kontaktu telefonicznego z przedstawicielami zarządcy drogi lub osób upoważnionych; dla potrzeb planowania i organizacji posterunków kontrolno – blokadowych.

(dowód: akta kontroli str. 182-185)

Insp. Piotr Ostrowski wyjaśnił, iż w okresie objętym kontrolą w zachodniopomorskim garnizonie Policji nie wystąpiły trudności i ograniczenia w realizacji zadań związanych z zapewnieniem przygotowania jednostek Policji do prowadzenia działań na autostradach i drogach ekspresowych.

(dowód: akta kontroli str. 186-187)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność KWP Szczecin w zbadanym zakresie.

2. Wymiana informacji i koordynacja działań pomiędzy Policją a służbami prowadzącymi działania ratownicze.

Opis stanu
faktycznego

2.1. Współpraca Policji z jednostkami organizacyjnymi innych służb i podmiotami ratowniczymi oraz osobami fizycznymi i prawnymi w zakresie ratownictwa na drogach.

W badanym okresie WRD KWP Szczecin współpracował w zakresie ratownictwa na drogach z:

- Państwową Strażą Pożarną³³ - przeprowadzano szkolenia dla strażaków PSP i Ochotniczych Straży Pożarnych w zakresie kierowania ruchem oraz zabezpieczania miejsc zdarzeń drogowych,
- pogotowiem ratunkowym – prowadzono wspólne ćwiczenia ratownicze,
- GDDKiA Oddziału w Szczecinie – przeprowadzano wspólne lustracje dróg pod kątem prawidłowości oznakowania, opiniowano projekty zmiany organizacji ruchu oraz zastosowania nowych rozwiązań służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
- ze Strażą Graniczną – przeprowadzano wspólne patrole na drogach,
- Wojewódzkim Inspektoratem Transportu Drogowego w Szczecinie – przeprowadzano wspólne kontrole, w tym w zakresie przewożenia paliw płynnych,
- Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska Gospodarki Wodnej i Gospodarki Wodnej w Szczecinie - ze środków Funduszu w ramach autorskich projektów Wydziału dla funkcjonariuszy prd garnizonu zakupiono sonometry, kamery termowizyjne i inspekcyjne do kontroli stanu technicznego pojazdów silnikowych, a także flary ostrzegawcze do zabezpieczania miejsc zdarzeń drogowych zaistniałych na drogach regionu, w tym na autostradzie i drodze ekspresowej³⁴,
- Samorządem Województwa Zachodniopomorskiego – ze środków Samorządu zrealizowano kampanię „Bezpiecznie nad morze”³⁵.

Policjanci prd zachodniopomorskiego garnizonu Policji uczestniczyli w komisjach bezpieczeństwa powoływanych przez samorządy, w obradach powiatowych rad brd oraz Zachodniopomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

³³ Dalej: PSP.

³⁴ W ramach projektu „Ekologiczny Kierowca III – zakup specjalistycznego sprzętu do przeprowadzania kontroli stanu technicznego pojazdów”, zrealizowanego w 2015 r., zakupiono 8 sonometrów, 10 kamer inspekcyjnych, 14 zestawów flar ostrzegawczych. Całkowity koszt kampanii to 61,6 tys. zł. Dotacja WFOŚiGW w Szczecinie stanowiła 100% wartości projektu.

³⁵ O czym szerzej opisano w punkcie 5 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

Przeprowadzali ponadto szkolenia z zakresu brd dla różnych grup zawodowych (m.in. strażników miejskich, ratowników medycznych).

(dowód: akta kontroli str. 209-211)

2.2. Organizacja łączności na potrzeby działań Policji na autostradach i drogach ekspresowych.

System łączności w zachodniopomorskim garnizonie Policji działał w oparciu o: urządzenia retransmisyjne (radioprzełazniki), które pokrywały zasięgiem radiowym określony obszar powiatu czy miasta, stacje bazowe i radiotelefony ruchome. W przypadku konieczności nawiązania łączności ze służbą dyżurną lub pomiędzy patrolami Policji, niezbędne było przełączenie na przełaznik zlokalizowany najbliżej miejsca zdarzenia³⁶. Do prowadzenia działań ratowniczych służb MSWiA bezpośrednio na miejscu zdarzenia została utworzona radiowa sieć współdziałania oparta na kanale pracy B112, zaprogramowanym w radiotelefonach ruchomych użytkowanych przez policjantów garnizonu zachodniopomorskiego. W ramach systemu konwencjonalnego (analogowego) funkcjonowała ponadto Krajowa Sieć Współdziałania i Alarmowania (KSWiA), służąca do przekazywania sygnałów lub krótkich informacji do stanowisk kierowania przez policjantów pełniących służbę w dowolnym miejscu na terenie kraju, w przypadku niemożności szybkiego ich przekazania na kanale roboczym własnej sieci. Współpraca zachodniopomorskiej Policji ze służbami spoza MSWiA została uregulowana zarządzeniem nr 375/2011 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 29 czerwca 2011 r. w sprawie utworzenia sieci radiowej koordynacji działań ratowniczych na terenie województwa zachodniopomorskiego. Na potrzeby sieci współdziałania jednostek wchodzących w skład Policji, krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego³⁷, zespołów ratownictwa medycznego, Urzędów Morskich, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Straży Granicznej, straży miejskich i gminnych oraz Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego została przydzielona częstotliwość na kanale BW37. Została ona zaprogramowana w radiotelefonach użytkowanych w zachodniopomorskim garnizonie Policji. Łączność radiowa pomiędzy Policją a pozostałymi podmiotami na miejscu działań ratowniczych, była możliwa wówczas, gdy podmioty te były wyposażone w radiotelefony umożliwiające korzystanie z ww. kanałów łączności. W innym wypadku łączność była utrzymywana wyłącznie za pośrednictwem stanowisk kierowania/ centrów dyspozytorskich. Na odcinkach A-6 i drogi S-3, usytuowanych w granicach administracyjnych miasta Szczecina, wykorzystywano system cyfrowy w standardzie Tetra³⁸, w ramach którego dla zapewnienia współpracy różnych służb została stworzona dedykowana grupa rozmowna „Ratunek”. Jednostki Policji miały możliwość nawiązania bezpośredniej łączności radiowej na miejscu działań ratowniczych z kierującym tymi działaniami, jednostkami kserg oraz innymi podmiotami biorącymi udział w akcji ratowniczej.

(dowód: akta kontroli str. 188-200)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

³⁶ Radioprzełazniki były zlokalizowane: na odcinku S-3h (obwodnica Troszyna – Parłówka – Ostrolic) w Wolinie; na odcinku S-3 od obwodnicy Miękowa do Szczecina Dąbie - w Szczecinie (Tetra) oraz Goleniowie; na odcinku S-3 od Klucza do Myśliborza – w Szczecinie (Tetra), Gryfinie, Pyrzycach, Lipianach i Myśliborzu; na odcinku A-6 – w Mierzynie i Szczecinie (Tetra); na odcinku S-6 obwodnicy Nowogardu – w Nowogardzie; na odcinku S-10 obwodnicy Stargardu – w Stargardzie.

³⁷ Dalej: kserg.

³⁸ Otwarty standard cyfrowej radiotelefonicznej łączności dyspozytorskiej (trankingowej).

3. Wyposażenie jednostek Policji oraz przeszkolenie policjantów w zakresie prowadzenia działań ratowniczych.

Opis stanu faktycznego

3.1. Stan wyposażenia policjantów prd w pojazdy i sprzęt.

Według stanu na dzień 30.06.2016 r. prd zachodniopomorskiego garnizonu Policji posiadał następujące wyposażenie:

- 115 radiowozów oznakowanych³⁹ (wzrost o 9,5% w stosunku do stanu na 1.01.2015 r.) oraz 29 nieoznakowanych⁴⁰ (wzrost o 7,4%), w tym wyposażonych w wideorejestratory było odpowiednio 5⁴¹ (bez zmian) i 22⁴² (wzrost o 4,8%);
- 5 Ambulansów Pogotowia Ruchu Drogowego⁴³ (bez zmian) oraz 3 furgony Ekipy Techniki Drogowej i Ekologii⁴⁴ (wzrost o 50%);
- 36 motocykli⁴⁵ (spadek o 2,7%);
- 97 kompletów sprzętu i wyposażenia do oznakowania miejsc zdarzeń drogowych, w szczególności w nocy - komplety do oznakowania drogowego⁴⁶ (spadek o 11%);
- 237 radiotelefonów (mobilnych i noszonych)⁴⁷ (wzrost o 1,7%);
- 102 zestawy ratownicze „R”⁴⁸ (wzrost o 3%).

(dowód: akta kontroli str. 201-204)

Marek Jasztal, Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie wyjaśnił: *W ubiegłym roku ruch drogowy (...) doposażono w 21 nowych pojazdów. Na lata 2017-2020 zaplanowano do zakupu w ramach „Programu wzmocnienia bezpieczeństwa publicznego i ochrony obywateli” m.in. 7 samochodów oznakowanych wyposażonych w wideorejestratory oraz 3 motocykle. (...) w KWP w Szczecinie w ramach programu Interreg V złożyła wraz z Policją Niemiecką wniosek o wzmocnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – w 2017 r. planowany jest zakup 6 specjalistycznych pojazdów do kontroli prędkości (...).*

(dowód: akta kontroli str. 205-208)

Wyposażenie prd było zróżnicowane w stosunku do obowiązujących normatywów:

- liczba posiadanych pojazdów stanowiła 172,5% normy należności⁴⁹, określonej zarządzeniem nr 9 KGP z dnia 5 maja 2015 r. w sprawie norm wyposażenia

³⁹ W tym: 36 w KMP Szczecin, 13 w KMP Koszalin, 2 w KMP Świnoujście, 5 w KPP Białogard, 3 w KPP Choszczno, 3 w KPP Drawsko Pomorskie, 4 w KPP Goleniów, 2 w KPP Gryfice, 3 w KPP Gryfino, 2 w KPP Kamień Pomorski, 5 w KPP Kołobrzeg, 4 w KPP Łobez, 3 w KPP Myślibórz, 3 w KPP Police, 2 w KPP Pyrzyce, 2 w KPP Sławno, 8 w KPP Stargard, 3 w KPP Świdwin, 4 w KPP Szczecinek, 4 w KPP Wałcz, 4 w WRD KWP Szczecin.

⁴⁰ W tym: 1 w KMP Szczecin, 3 w KMP Koszalin, 2 w KMP Świnoujście, 2 w KPP Białogard, 1 w KPP Choszczno, 1 w KPP Drawsko Pomorskie, 3 w KPP Goleniów, 1 w KPP Gryfice, 2 w KPP Gryfino, 1 w KPP Kamień Pomorski, 1 w KPP Kołobrzeg, 1 w KPP Myślibórz, 1 w KPP Police, 1 w KPP Pyrzyce, 1 w KPP Sławno, 1 w KPP Stargard, 1 w KPP Świdwin, 2 w KPP Szczecinek, 1 w KPP Wałcz, 2 w WRD. Samochodów nieoznakowanych nie było w KPP Łobez.

⁴¹ W tym: 2 w KMP Szczecin, 2 w KMP Koszalin, 1 w KPP Stargard.

⁴² W tym: 1 w KMP Szczecin, 1 w KMP Koszalin, 1 w KMP Świnoujście, 1 w KPP Białogard, 1 w KPP Choszczno, 1 w KPP Drawsko Pomorskie, 2 w KPP Goleniów, 1 w KPP Gryfice, 2 w KPP Gryfino, 1 w KPP Kamień Pomorski, 1 w KPP Kołobrzeg, 1 w KPP Myślibórz, 1 w KPP Police, 1 w KPP Pyrzyce, 1 w KPP Sławno, 1 w KPP Stargard, 1 w KPP Świdwin, 1 w KPP Szczecinek, 1 w KPP Wałcz, 1 w WRD KWP Szczecin.

⁴³ W tym: 2 w KMP Szczecin, 1 w KMP Koszalin, 1 w KPP Goleniów, 1 w KPP Stargard.

⁴⁴ W tym: 2 w KMP Szczecin, 1 w WRD KWP Szczecin.

⁴⁵ W tym: 7 w KMP Szczecin, 2 w KMP Koszalin, 2 w KMP Świnoujście, 2 w KPP Choszczno, 2 w KPP Drawsko Pomorskie, 4 w KPP Goleniów, 2 w KPP Gryfino, 2 w KPP Kamień Pomorski, 2 w KPP Kołobrzeg, 2 w KPP Myślibórz, 2 w KPP Stargard, 1 w KPP Świdwin, 2 w KPP Szczecinek, 4 w KPP Wałcz.

⁴⁶ W tym: 9 w KMP Szczecin, 11 w KMP Koszalin, 6 w KMP Świnoujście, 3 w KPP Białogard, 4 w KPP Choszczno, 3 w KPP Drawsko Pomorskie, 5 w KPP Goleniów, 2 w KPP Gryfice, 7 w KPP Gryfino, 8 w KPP Kamień Pomorski, 2 w KPP Kołobrzeg, 3 w KPP Łobez, 3 w KPP Myślibórz, 6 w KPP Police, 2 w KPP Pyrzyce, 3 w KPP Sławno, 4 w KPP Stargard, 2 w KPP Świdwin, 4 w KPP Szczecinek, 9 w KPP Wałcz, 1 w WRD KWP Szczecin.

⁴⁷ W tym: 74 w KMP Szczecin, 25 w KMP Koszalin, 6 w KMP Świnoujście, 5 w KPP Białogard, 6 w KPP Choszczno, 6 w KPP Drawsko Pomorskie, 13 w KPP Goleniów, 3 w KPP Gryfice, 7 w KPP Gryfino, 6 w KPP Kamień Pomorski, 9 w KPP Kołobrzeg, 3 w KPP Łobez, 7 w KPP Myślibórz, 5 w KPP Police, 4 w KPP Pyrzyce, 3 w KPP Sławno, 11 w KPP Stargard, 4 w KPP Świdwin, 8 w KPP Szczecinek, 5 w KPP Wałcz, 27 w WRD KWP Szczecin.

⁴⁸ W tym: 24 w KMP Szczecin, 8 w KMP Koszalin, 4 w KMP Świnoujście, 3 w KPP Białogard, 3 w KPP Choszczno, 3 w KPP Drawsko Pomorskie, 5 w KPP Goleniów, 4 w KPP Gryfice, 4 w KPP Gryfino, 3 w KPP Kamień Pomorski, 3 w KPP Kołobrzeg, 2 w KPP Łobez, 4 w KPP Myślibórz, 5 w KPP Police, 2 w KPP Pyrzyce, 2 w KPP Sławno, 7 w KPP Stargard, 2 w KPP Świdwin, 5 w KPP Szczecinek, 1 w KPP Wałcz, 8 w WRD KWP Szczecin.

⁴⁹ Wynoszącej 109 pojazdów.

jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy⁵⁰;

- liczba kompletów do oznakowania miejsc zdarzeń drogowych stanowiła 100% normy określonej w załączniku nr 10 do zarządzenia nr 21 KGP z dnia 16 lipca 2015 r. w sprawie określenia norm wyposażenia i szczegółowych zasad przyznawania i użytkowania sprzętu techniki policyjnej dla jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów⁵¹; o ilości ww. wyposażenia decydowali kierownicy poszczególnych jednostek Policji w zależności od potrzeb służby,
- liczba radiotelefonów stanowiła 78,2% normy należności⁵², określonej zarządzeniem nr 25 KGP z dnia 6 października 2014 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania⁵³,
- liczba zestawów ratowniczych „R” stanowiła 57% normy należności⁵⁴, określonej zarządzeniem nr 13 KGP z dnia 23 sierpnia 2002 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek, komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania⁵⁵.

(dowód: akta kontroli str. 201-203)

3.2. Szkolenie policjantów prd.

System szkolenia policjantów został określony rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Policji⁵⁶. Stosownie do dyspozycji §10 ust. 1 ww. rozporządzenia, każdy policjant bezpośrednio po przyjęciu do służby był kierowany na szkolenie podstawowe. W ramach doskonalenia zawodowego centralnego, o którym mowa w dziale III rozporządzenia w sprawie szkoleń, policjanci mogli ponadto uczestniczyć w kursach specjalistycznych organizowanych przez szkoły Policji oraz Wyższą Szkołę Policji w Szczytnie. Według §4 pkt 1-3 zarządzenia w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach, zadania wymagające wiedzy specjalistycznej w zakresie kierowania ruchem drogowym, z wyłączeniem czynności podejmowanych na miejscu zdarzeń drogowych oraz przy zabezpieczeniu imprez na drogach, kontroli stanu technicznego pojazdów silnikowych oraz wykonywania czynności na miejscu wypadków drogowych, wykonywał wyłącznie policjant ruchu drogowego, mający odpowiednie przeszkolenie zawodowe⁵⁷.

Według stanu na dzień 30.06.2016 r. stan przeszkolenia policjantów WRD KWP Szczecin (z wyłączeniem Naczelnika i jego zastępcy, tj. 18 policjantów) przedstawiał się następująco:

- 11 osób, w tym wszyscy policjanci ZKRD (8), ukończyło kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego (RD) lub inny kurs specjalistyczny nadający uprawnienie wynikające z §4 pkt 1-3 zarządzenia w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach. W badanym okresie w ramach zgłoszonego zapotrzebowania zostały przeszkolone 2 osoby,

⁵⁰ Dz. Urz. KGP poz. 29, ze zm.

⁵¹ Dz. Urz. KGP poz. 54.

⁵² Norma na radiotelefony noszone i przewoźne wynosiła łącznie 2.189 aparatów; na stanie poszczególnych jednostek Policji oraz WRD KWP Szczecin było ogółem 1.712 radiotelefonów.

⁵³ Dz. Urz. KGP poz. 70.

⁵⁴ Norma należności odpowiadała liczbie samochodów będących na stanie prd garnizonu (179 samochodów).

⁵⁵ Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 70 ze zm.

⁵⁶ Dz. U. Nr 126, poz. 877 ze zm., dalej: rozporządzenie w sprawie szkoleń.

⁵⁷ Według §25 ust. 2 zarządzenia KGP w sprawie pełnienia służby na drogach, czynności na miejscu zdarzenia drogowego mogą wykonywać również policjanci grupy dochodzeniowo-śledczej, a w przypadku zdarzenia, w którym nie ma osoby zabitej lub rannej, w uzasadnionych okolicznościach na polecenie dyżurnego jednostki Policji - inni policjanci.

- 1 osoba ukończyła kurs specjalistyczny dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD). W badanym okresie Wydział nie zgłaszał potrzeb szkoleniowych w tym zakresie (policjanci ZKRD nie prowadzili obsługi zdarzeń drogowych),
- 1 osoba ukończyła kurs specjalistyczny dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym (TJMS). W badanym okresie Wydział nie zgłaszał potrzeb szkoleniowych w tym zakresie,
- 5 policjantów zostało przeszkolonych w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem (TJS), co stanowiło 45,5% ogółu policjantów Wydziału, którzy w ocenie Naczelnika powinni posiadać ww. przeszkolenie (11 osób). W badanym okresie WRD KWP Szczecin zgłaszał zapotrzebowanie na 2 miejsca i nie otrzymał przydziału. Jedna osoba ukończyła kurs TJS organizowany poza szkołami Policji,
- 2 policjantów, w tym 1 z ZKRD, ukończyło kurs w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy (dalej: Kw.PP) i zdało egzamin potwierdzający nabyte uprawnienia (Naczelnik Wydziału ocenił potrzeby szkoleniowe na 7 osób, co oznacza, że zostały one zaspokojone w 28,6%). W badanym okresie WRD KWP Szczecin nie zgłaszał potrzeb szkoleniowych na Kw.PP. Podinsp. Tomasz Kopka, Zastępca Naczelnika Wydziału Kadry i Szkolenia w KWP Szczecin, wyjaśnił, że jest to szkolenie, które nie znajdowało się w wykazie przedsięwzięć organizowanych centralnie. Wszyscy policjanci w ramach szkolenia podstawowego zostali zapoznani z podstawami udzielania pierwszej pomocy, jednak nie było to równoznaczne z ukończeniem kursu w zakresie Kw.PP. Do ww. egzaminu mogli przystąpić wyłącznie policjanci, którzy mają ukończony kurs Kw.PP przed upływem 3 lat od dnia skończenia kursu.

(dowód: akta kontroli str. 214-216)

W latach 2015-2016 (do 30.06) policjanci prd garnizonu zachodniopomorskiego posiadali następujące przeszkolenie:

- 229⁵⁸ policjantów ukończyło kurs specjalistyczny w zakresie RD lub inny kurs specjalistyczny nadający uprawnienie wynikające z §4 pkt 1-3 zarządzenia w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach (potrzeby szkoleniowe, ocenione na 409 osób - z czego 384 policjantów pełniło służbę na drodze, a pozostałych 25 wykonywało czynności administracyjno-biurowe - zostały zaspokojone w 56%). W badanym okresie zgłoszono potrzebę przeszkolenia 166 funkcjonariuszy w 2015 r. oraz 89 w 2016 r., przyznane limity miejsc wynosiły 49 w 2015 r. oraz 18 w 2016 r. i zostały wykorzystane,
- 8 policjantów ukończyło kurs specjalistyczny RWD (potrzeby szkoleniowe, ocenione na 152 osoby, zostały zaspokojone w 5,3%). W badanym okresie zapotrzebowano 15 miejsc w 2015 r. oraz 8 w 2016 r. W 2015 r. przyznano 1 miejsce na ww. szkolenie i zostało ono wykorzystane. W 2016 r. nie przyznano limitu miejsc,
- 23 policjantów ukończyło kurs specjalistyczny TJMS (potrzeby szkoleniowe, ocenione na 78 osób, zostały zaspokojone w 29,5%). W badanym okresie zapotrzebowano 26 miejsc w 2015 r. oraz 13 w 2016 r., przyznane limity miejsc wynosiły 2 w 2015 r. oraz 2 w 2016 r. i zostały wykorzystane,
- 49 policjantów zostało przeszkolonych w zakresie TJS (potrzeby szkoleniowe, ocenione na 297 osób, zostały zaspokojone w 16,5%). W badanym okresie zapotrzebowano 144 miejsca w 2015 r. oraz 73 w 2016 r., przyznane limity miejsc wynosiły 4 w 2015 r. oraz 2 w 2016 r. i zostały wykorzystane,

⁵⁸ W liczbie tej uwzględniono 11 policjantów, którzy ukończyli część ogólną kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego.

- 68 policjantów ukończyło kurs w zakresie Kw.PP (potrzeby szkoleniowe, ocenione na 315 osób, zostały zaspokojone w 21,6%) a 46 zdało egzamin potwierdzający nabyte uprawnienia.

(dowód: akta kontroli str. 212-215)

W badanym okresie policjanci z WRD KWP Szczecin uczestniczyli w 2 ćwiczeniach obejmujących działania ratownicze na autostradzie i drodze ekspresowej S-3, tj.:

- w dniu 31.05.2016 r. - ćwiczenia związane z wdrożeniem PDR na A-6 i S-3, przeprowadzone z inicjatywy GDDKiA Oddziału w Szczecinie w Komendzie PSP w Goleniowie oraz na drodze S-3, z udziałem przedstawicieli Komendy Wojewódzkiej PSP w Szczecinie, Komendy Miejskiej/Powiatowej PSP w Szczecinie i Goleniowie, Komendy Powiatowej Policji w Goleniowie oraz lokalnych władz samorządowych; szkolenie, poza omówieniem doświadczeń ww. służb w zakresie działań na drogach, obejmowało część praktyczną, podczas której dokonywano demontażu barier rozbiornych; uczestnicy szkolenia wnioskowali m.in. o: wspólne opracowanie problematyki działań ratowniczych na drogach, która byłaby akceptowana przez GDDKiA oraz PSP i mogłaby być ujmowana w PDR; kolejne ćwiczenia w zakresie demontażu barier, zwłaszcza przed sezonem wakacyjnym; podjęcie przez lokalny samorząd (powiatowy i gminny) tematyki udzielania pomocy osobom uwięzionym w zatorach drogowych, jako jednego z obszarów zarządzania kryzysowego;
- w dniu 22.06.2016 r. - wspólne ćwiczenia związane z wdrożeniem PDR na S-3, przeprowadzone z inicjatywy GDDKiA Oddziału w Gorzowie Wielkopolskim oraz Komendy Wojewódzkiej PSP w Gorzowie Wielkopolskim na drodze S-3, z udziałem przedstawicieli m.in. Komendy Wojewódzkiej PSP w Szczecinie, Komendy Miejskiej PSP w Gorzowie Wielkopolskim, Komendy Powiatowej PSP w Myśliborzu, Komendy Wojewódzkiej Policji w Gorzowie Wielkopolskim, Komendy Miejskiej Policji w Gorzowie Wielkopolskim, podmiotów Państwowego Ratownictwa Medycznego, Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Gorzowie Wielkopolskim; celem ćwiczeń było m.in.: sprawdzenie procedur alarmowania, dysponowania i przepływu informacji podczas zdarzeń na S-3; sprawdzenie organizacji węzłów drogowych oraz bram awaryjnych odcinka S-3 pod kątem prowadzenia działań ratowniczych; doskonalenie współdziałania służb podczas zdarzeń mnogich i masowych na podstawie wykonanych działań pozorowanych; doskonalenie technik ratowniczych; doskonalenie powiadamiania służb ratunkowych i innych podmiotów w przypadku zdarzeń na granicy województw; wnioski sformułowane w wyniku ww. ćwiczeń dotyczyły działań podmiotów funkcjonujących w ramach ksrg i nie obejmowały działań Policji.

(dowód: akta kontroli str. 219)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Wyposażenie prd zachodniopomorskiego garnizonu Policji w radiotelefony i zestawy ratownicze „R” nie zostało zabezpieczone zgodnie z normami należności, tj. wynosiło odpowiednio 78,2% i 57% normy. Powyższe mogło mieć wpływ na sprawność i skuteczność działań ratowniczych policjantów prd na drogach, w tym na autostradzie i drogach ekspresowych województwa.

(dowód: akta kontroli str. 202, 415-418)

W sprawie wyposażenia w radiotelefony mł. insp. Andrzej Czapla, Naczelnik Wydziału Łączności i Informatyki KWP Szczecin, wyjaśnił: *Zgodnie z zarządzeniem nr 25 normy na sprzęt sporządzane są dla jednostek i komórek organizacyjnych KWP, bez wyszczególnienia poszczególnych pionów służbowych. (...) Sprzęt znajdujący się na stanie jednostki jest w dyspozycji*

Komendanta jednostki i jest przez niego przydzielany do odpowiednich służb. Norma należności jest to maksymalna ilość sprzętu wynikająca z zarządzenia 25 KGP, często wykraczająca ponad faktyczne potrzeby jednostki.

(dowód: akta kontroli str. 417-418)

W sprawie wyposażenia w zestawy ratownicze „R”, Renata Gadomska, Zastępca Naczelnika Wydziału Zaopatrzenia i Inwestycji KWP Szczecin, wyjaśniła: *W roku bieżącym w budżecie Wydziału (...) zostały zabezpieczone środki finansowe w kwocie 32 tys. zł na zakup 30 zestawów RO⁵⁹. Jednakże ze względu na udział policjantów woj. zachodniopomorskiego w zabezpieczeniu Światowych Dni Młodzieży w Krakowie oraz Szczytu NATO w Warszawie posiadane środki zmuszeni byliśmy przeznaczyć na zakup dodatkowego wyposażenia z zakresu sprzętu medycznego, uzbrojenia i techniki policyjnej oraz przedmiotów umundurowania specjalnego, które zgodnie z poleceniem Głównego Sztabu Policji należało wyposażyć funkcjonariuszy. Niezwłocznie po otrzymaniu z KGP refundacji poniesionych kosztów, dokonamy zakupów zestawów RO. Kolejne zakupy brakujących zestawów RO przewidziane są w roku 2017.*

(dowód: akta kontroli str. 415-416)

2. Przeszkolenie 229 z 409, tj. 56% policjantów prd zachodniopomorskiego garnizonu Policji z zakresu RD było niewystarczające i stwarzało ryzyko wykonywania zadań wymagających wiedzy specjalistycznej (określonych w §4 pkt 1-3 zarządzenia KGP w sprawie pełnienia służby na drogach) przez policjantów nieposiadających odpowiedniego przeszkolenia zawodowego. Zgłaszane przez Komendanta Wojewódzkiego zapotrzebowanie nie było uwzględniane przez szkoły Policji w limitach miejsc na ww. szkolenie.

Insp. Jan Pytka, Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji, wyjaśnił: (...) *Stan powyższy wynika z kilku powodów: odejścia na emerytury bądź skierowania do innych zadań (...), braku możliwości zapotrzebowania w ciągu jednego roku miejsc dla wszystkich wyszkolonych policjantów (konieczność realizacji zadań bieżących), braku realizacji w pełnym zakresie zapotrzebowania składanego corocznie przez Policję (...) w celu eliminacji ewentualnych negatywnych skutków braku specjalistycznego przeszkolenia w skład załogi ruchu drogowego w miarę możliwości wchodzi policjant posiadający przeszkolenie specjalistyczne z RD oraz funkcjonariusz Policji po przeszkoleniu zawodowym podstawowym. Należy zauważyć, że program szkolenia zawodowego podstawowego w Policji (...) zawiera tematykę dotyczącą podstaw ruchu drogowego, co powoduje, iż każdy policjant kończący powyższe szkolenie posiada podstawy wiedzy umożliwiające mu pełnienie służby w kontroli ruchu drogowego. Jednocześnie informuję, iż w miarę możliwości, przy zachowaniu ciągłości służby na drogach, policjanci nieposiadający przeszkolenia specjalistycznego, będą sukcesywnie na nie kierowani.*

(dowód: akta kontroli str. 217-218)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność KWP Szczecin w zbadanym zakresie.

4. Współpraca Policji z podmiotami zarządzającymi autostradami i drogami ekspresowymi.

Opis stanu faktycznego

Autostrada A-6 została wybudowana w latach trzydziestych XX wieku. Od lat dziewięćdziesiątych XX wieku realizowano przebudowę jej fragmentów, oddawanych do użytku etapami w latach 1996-2007. Autostrada nie była autostradą

⁵⁹ Zakup 30 zestawów RO spowoduje, że zapotrzebowanie na to wyposażenie będzie stanowiło 73,7% normy.

płatną w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2012 r. w sprawie autostrad płatnych⁶⁰ i przejazd nią był bezpłatny. Plan działań ratowniczych dla autostrady został uzgodniony z Komendantem Wojewódzkim⁶¹. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych oraz zarządzenie nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 maja 2013 r. w sprawie opracowania planu działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez GDDKiA, reguluje wymóg uzgadniania z Policją warunków bezpieczeństwa, w tym warunków podjęcia działań przez służby ratownicze, dla autostrad płatnych.

(dowód: akta kontroli str. 182-183)

Stosownie do postanowień porozumienia Komendanta Głównego Policji i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 21 listopada 2003 r. w sprawie współdziałania jednostek organizacyjnych Policji i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego⁶², współpraca prd zachodniopomorskiego garnizonu Policji z GDDKiA, poza wyżej opisanym uzgadnianiem z Policją warunków bezpieczeństwa, obejmowała:

- wymianę informacji o zdarzeniach drogowych, w tym na A-6 i drogach klasy S z obszaru województwa,
- przekazywanie do Punktów Informacji Drogowej danych o utrudnieniach i ograniczeniach w ruchu oraz wyznaczonych objazdach,
- cykliczne i okresowe przeglądy/ lustracje dróg pod kątem ich stanu technicznego,
- przekazywanie GDDKiA analiz o stanie brd na terenie województwa,
- kierowanie do GDDKiA uwag i propozycji policjantów w zakresie niezbędnych przedsięwzięć na drogach, zmierzających do poprawy bezpieczeństwa i porządku ruchu (w tym dotyczących infrastruktury drogowej)⁶³,
- udostępnianie Policji aktualnych map dróg z pikietażem; Komenda otrzymała od GDDKiA plany liniowe autostrady A-6 oraz dróg ekspresowych z pikietażem oraz zaznaczonymi obiektami inżynierskimi,
- przekazywanie Policji danych o średnim dobowym natężeniu ruchu na poszczególnych odcinkach dróg krajowych, w tym klasy A i S.

Policjanci WRD KWP Szczecin zajmujący się tematyką inżynierii ruchu drogowego na zaproszenie GDDKiA Oddziału w Szczecinie uczestniczyli w posiedzeniach Rady Technicznej (dla koncepcji rozwiązań drogowych) i posiedzeniach Zespołu Opiniowania Projektów Inwestycyjnych dla koncepcji programowej budowy drogi⁶⁴. Informacje uzyskane podczas spotkań były wykorzystywane na etapie opiniowania projektów stałej organizacji ruchu dla tych dróg.

(dowód: akta kontroli str. 220-241)

W badanym okresie Policja nakazywała usunięcie pojazdów z autostrady A-6 i dróg ekspresowych województwa ogółem w 29 przypadkach, z tego w 17⁶⁵ w 2015 r. oraz 12⁶⁶ w I połowie 2016 r. Przyczyną usuwania pojazdów było: w 5 przypadkach pozostawienie pojazdu w miejscu, gdzie było to zabronione i utrudniało ruch lub w inny sposób zagrażało bezpieczeństwu (art. 130a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁶⁷); w 9 przypadkach kierowanie pojazdem przez osobę nieposiadającą uprawnienia do kierowania pojazdami, albo

⁶⁰ Dz. U. z 2014 r. poz. 45.

⁶¹ Pismem z dnia 3.09.2015 r.

⁶² Dz. Urz. KGP Nr 21, poz. 124.

⁶³ O czym szerzej w punkcie 1.2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

⁶⁴ Posiedzenia dotyczyły m.in.: koncepcji programowej budowy drogi ekspresowej S-6 na odcinku Nowogard – Płoty – Kołobrzeg, Sianów-Sławno oraz na odcinku Sianów-Słupsk.

⁶⁵ Z tego: w 9 przypadkach na A-6 oraz w 8 na S-3.

⁶⁶ Z tego: w 4 przypadkach na A-6, w 6 na S-3 oraz w 2 na S-6.

⁶⁷ Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm., dalej: ustawa Prd.

której zatrzymano prawo jazdy (art. 130a ust. 1 pkt 6 ustawy Prd); w 8 przypadkach kierowanie pojazdem przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu (art. 130a ust. 2 pkt 1 lit. a) ustawy Prd); w 1 przypadku brak dokumentów uprawniających do kierowania lub używania pojazdu (art. 130a ust. 2 pkt 1 lit. b) ustawy Prd); w 6 przypadkach stan techniczny pojazdu zagrażający brd (art. 130a ust. 2 pkt 2 ustawy Prd).

(dowód: akta kontroli str. 242-246)

W latach 2015-2016 (do.30.06) działania policjantów garnizonu w przedmiocie usuwania pojazdu na koszt właściciela w przypadku, gdy pojazd został pozostawiony w miejscu, gdzie było to zabronione i utrudniał ruch lub w inny sposób zagrażał bezpieczeństwu, były realizowane w oparciu o przepisy ustawy Prd, rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej⁶⁸ oraz decyzję nr 309/06 Komendanta Wojewódzkiego z dnia 11 września 2006 r. w sprawie rejestracji w programie „Parking” pojazdów zabezpieczonych przez Policję i przekazanych do jej dyspozycji oraz usuniętych z drogi na podstawie ustawy „Prawo o ruchu drogowym”⁶⁹.

(dowód: akta kontroli str. 248-301)

Jak wyjaśnił mł. insp. Grzegorz Sudakow, z dniem 21 września 2016 r. weszła w życie decyzja nr 245/2016 Komendanta Wojewódzkiego w sprawie zasad usuwania pojazdów z dróg publicznych do celów nieprocesowych i umieszczania ich na parkingach strzeżonych wyznaczonych przez uprawnionego starostę.

(dowód: akta kontroli str. 247, 302-329)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność KWP Szczecin w zbadanym zakresie.

5. Działania Policji związane z rozładowywaniem korków i zatorów na autostradzie lub drodze ekspresowej.

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą policjanci prd zachodniopomorskiego garnizonu Policji celem rozładowywania korków i zatorów na drogach, w tym klasy A i S, dokonywali: ręcznego kierowania ruchem, wyznaczali objazdy, na bieżąco kierowali informacje o utrudnieniach w ruchu do dyżurnych poszczególnych punktów informacji drogowej GDDKiA oraz do lokalnych mediów. Dyslokacja służby uwzględniała przewidywany wzrost natężenia ruchu na drogach prowadzących do miejscowości nadmorskich w okresie wakacji, ferii, świąt. Policjanci byli kierowani na odcinki dróg, gdzie zmieniał się przekrój drogi z jedno- w dwujezdniowy. Do nadzoru nad ruchem w obrębie A-6, S-6, S-3, w tym dla zapewnienia bieżącej informacji o natężeniu ruchu wykorzystywano śmigłowiec policyjny. We współpracy z Samorządem Województwa Zachodniopomorskiego oraz GDDKiA prowadzono kampanię „Bezpiecznie nad morze”. W jej ramach promowano alternatywne trasy dojazdu do miejscowości nadmorskich (mapy wyznaczonych tras zamieszczano w lokalnych gazetach, na stronie www.zachodniopomorska.policja.gov.pl oraz www.ruchdrogowy.pl, rozdawano kierowcom).

(dowód: akta kontroli str. 84-92, 209-211, 420-421, 330-343)

⁶⁸ Dz. U. Nr 143, poz. 846 ze zm.

⁶⁹ Zm. decyzja nr 34/08 z dnia 3 marca 2008 r., decyzja nr 400/10 z dnia 20 grudnia 2010 r., decyzja nr 199/12 z dnia 20 sierpnia 2012 r., decyzja nr 10/13 z dnia 26 kwietnia 2013 r.

Według danych z systemu SESPOL⁷⁰ policjanci prd zachodniopomorskiego garnizonu Policji kierowali ruchem na drogach województwa przez ogółem 9.481,5 godzin w 2015 r. oraz 3.740,4 godzin w I półroczu 2016 r. Kom. Artur Ostrowski wyjaśnił, że nie było możliwe wygenerowanie z ww. systemu danych w zakresie ilości godzin, jaką policjanci ręcznie kierowali ruchem wyłącznie na drogach kategorii A i S.

(dowód: akta kontroli str. 338-343)

Badanie 57¹ z 17 wypadków, jakie miały miejsce od 1.01.2015 r. do 30.06.2016 r. wykazało, że:

- w 2 przypadkach zabezpieczenie drogi w postaci ręcznego kierowania ruchem nie było konieczne - w trakcie obsługi przedmiotowych zdarzeń na autostradzie A-6 oraz drodze ekspresowej S-3 nie powstały utrudnienia, które powodowałyby zablokowanie przepustowości dróg;
- w 3 przypadkach zaistniała konieczność ręcznego kierowania ruchem przez ogółem 15 godzin i 20 minut, z tego:
 - ✓ w 1 przypadku zdarzenie obsługiwali policjanci z dwóch jednostek, tj. policjanci z WRD KMP Szczecin kierowali ruchem na miejscu zdarzenia przez 180 minut, a z KPP Gryfino zostali skierowani na węzeł Gardno, gdzie kierowali uczestników ruchu przez 170 minut na wyznaczony objazd drogami wojewódzkimi DW119 i DW120;
 - ✓ w 2 przypadkach zdarzenie obsługiwali policjanci KMP Szczecin, którzy kierowali ruchem przez odpowiednio 240 i 330 minut; podczas likwidacji zdarzeń czynności policjantów ograniczały się do zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego w postaci ręcznej regulacji i zabezpieczenia pasa ruchu, na którym doszło do kolizji bądź wypadku drogowego; drugi pas ruchu posiadał przepustowość umożliwiającą swobodny przejazd.

(dowód: akta kontroli str. 344-345)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność KWP Szczecin w zbadanym zakresie.

Ocena cząstkowa

6. Działania kontrolne w Policji.

W badanym okresie w KWP Szczecin przeprowadzono 54 kontrole wewnętrzne⁷². Nie obejmowały one swoim zakresem działań zachodniopomorskiego garnizonu Policji na rzecz brd, w tym prowadzenia działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych województwa. Tematyka ta nie była przedmiotem kontroli/ audytów zewnętrznych.

(dowód: akta kontroli str. 346-394)

WRD KWP Szczecin w ramach sprawowanego nadzoru nad organizacją i pełnieniem służby na drogach w jednostkach organizacyjnych Policji garnizonu przeprowadzili ogółem:

- 25 patroli inspekcyjnych (oficerskich), realizowanych na podstawie decyzji nr 135/13 Komendanta Wojewódzkiego z dnia 31 maja 2013 r. w sprawie organizacji służby patroli oficerskich na terenie województwa zachodniopomorskiego; stwierdzone uchybienia/ nieprawidłowości dotyczyły m.in.: braków formalnych w analizach okresowych i rocznej stanu brd, stosowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych nieadekwatnych do wyników analiz brd,

⁷⁰ System Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji.

⁷¹ W dniach: 28.02.2015 r., 17.07.2015 r., 26.07.2015 r., 15.03.2016 r., 25.06.2016 r.

⁷² Z uwagi na długotrwałe zwolnienie lekarskie audytora wewnętrznego oraz nie rozstrzygnięcie konkursów (2) na to stanowisko, w latach 2015-2016 (do 30.06) nie były realizowane zadania audytowe.

nieprawidłowości w rejestracji kart zdarzeń drogowych w SEWiK, braków w wyposażeniu (np. latarek, zestawu ratowniczego „R”); niezgodności w SEWiK zostały skorygowane, dokonano zakupów brakującego wyposażenia;

- 105 czynności nadzorczo – kontrolnych, realizowanych w ramach nadzoru instancyjnego Naczelnika oraz policjantów z WRD KWP Szczecin nad prd zachodniopomorskiego garnizonu Policji; przedmiotem kontroli były wybrane obszary z zakresu brd (np. sposób badania trzeźwości kierowców), pełnienie służby na drodze, w tym patroli na trasach objętych koordynacją centralną i wojewódzką; w wyniku kontroli stwierdzano m.in.: brak wpisów w notatnikach policjantów o pełnieniu służby w ramach koordynacji, nieskierowanie uwag do zarządcy drogi o stwierdzonym zagrożeniu na drodze; pełnienie służby niezgodnie z poleceniami KWP, skierowanie patrolu pełniącego koordynację centralną na inną drogę; w ramach prowadzonego nadzoru policjanci WRD KWP Szczecin udzielali instruktażu w zakresie właściwej organizacji i pełnienia służby na drogach.

(dowód: akta kontroli str. 395-411)

Kom. Artur Ostrowski wyjaśnił, że w KWP Szczecin *nie zaistniały przesłanki uzasadniające przeprowadzenie analiz działań podejmowanych na miejscu zdarzeń drogowych przez policjantów likwidujących ich skutki. (...) w okresie 1.01.2015 r. – 30.06.2016 r. na autostradzie i drogach ekspresowych (...) województwa nie doszło do zdarzenia drogowego lub katastrofy, następstwem których było poważne i długotrwałe utrudnienie w ruchu bądź długotrwałe zamknięcia odcinka drogi. Likwidacja skutków zdarzeń drogowych przebiegała bez problemów logistycznych i nie powodowała nadmiernych bądź długotrwałych uciążliwości dla uczestników ruchu drogowego W sytuacji, kiedy do WRD KWP Szczecin wpływała informacja o zdarzeniu bezpośrednio po jego zaistnieniu na miejsce wypadku kierowano: patrol koordynacyjny pełniący służbę weekendową w okresie letnim, znajdujący się w pobliżu patrol ZKRD Wydziału w ramach nadzoru instancyjnego, policjantów WRD KWP Szczecin pełniących służbę na II zmianie (...). Nadmieniam, iż wszystkie interwencje policjantów prd podlegają bieżącej kontroli i analizie pod kątem tzw. czasu reakcji. (...) Wszystkie wypadki z terenu województwa są omawiane na codziennych odprawach służbowych w Komendzie (...). Szczególną uwagę zwraca się na przyczyny oraz okoliczności.*

(dowód: akta kontroli str. 412-414)

IV. Uwagi i wnioski

NIK zwraca uwagę, że:

1. Zabezpieczenie łączności radiowej pomiędzy służbą dyżurną, patrolami Policji i innymi podmiotami zobligowanymi do wykonywania czynności ratowniczych na drogach (w tym na autostradach i drogach ekspresowych) przy użyciu analogowych kanałów radiowych może być niewystarczające w przypadku zdarzeń o dużej skali, z uwagi na możliwość jednoczesnej realizacji tylko jednego połączenia⁷³. Ponadto z uwagi na różnorodność stosowanych rozwiązań w poszczególnych służbach i podmiotach ratunkowych, kanały te nie mają zaimplementowanej możliwości szyfrowania korespondencji radiowej, niezbędnej w przypadku przekazywania informacji wrażliwych. Stworzenie wspólnego cyfrowego systemu radiokomunikacyjnego, jak to ma miejsce na terenie miasta Szczecina, zdecydowanie usprawniłoby działanie służb.
2. Utrzymywanie łączności radiowej pomiędzy uczestnikami działań ratowniczych wyłącznie za pośrednictwem ich stanowisk kierowania/centrów dyspozytorskich

⁷³ Przykładowo w ramach systemu TETRA istnieje możliwość komunikacji czterema niezależnymi kanałami łączności lub ich wielokrotności.

może utrudnić sprawną wymianę informacji pomiędzy tymi podmiotami, a w szczególności z kierującym działaniami ratowniczymi na drodze.

Wnioski pokontrolne 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 podjęcie działań zmierzających do:

1. *zapewnienia wyposażenia policjantów prd zachodniopomorskiego garnizonu Policji w radiotelefony oraz zestawy ratownicze „R” w ilości określonej normami należności,*
2. *przeszkolenia niezbędnej liczby policjantów prd w zakresie ruchu drogowego.*

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ust. 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 30 dni od dnia 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 24 października 2016 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

Kontroler
Anna Dejk-Chojnacka
Starszy inspektor kontroli państwowej

.....
podpis

.....
Podpis