



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.003.23.2020

Pan
Marcin Ratajczak
Komendant Powiatowy Policji
w Inowrocławiu
ul. Toruńska 13-15
88-100 Inowrocław

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/058 Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w województwie kujawsko-pomorskim.

I. Dane identyfikacyjne

| | |
|--|--|
| <i>Jednostka kontrolowana</i> | Komenda Powiatowa Policji w Inowrocławiu ¹ , ul. Toruńska 13-15, 88-100 Inowrocław |
| <i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i> | Marcin Ratajczak – Komendant Powiatowy Policji w Inowrocławiu ² , od 25 września 2016 r. (od 25 marca 2016 r. pełniący obowiązki Komendanta) W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Mirosław Elszkowski – Komendant Powiatowy Policji w Inowrocławiu, od 1 stycznia 2016 r. do 24 marca 2016 r. |
| <i>Zakres przedmiotowy kontroli</i> | I. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych. II. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych. |
| <i>Okres objęty kontrolą</i> | Od 1 stycznia 2016 r. do dnia zakończenia kontroli ³ , z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem. |
| <i>Podstawa prawna podjęcia kontroli</i> | Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴ . |
| <i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i> | Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy |
| <i>Kontroler</i> | Andrzej Grzymysławski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/61/2020 z 18 maja 2020 r. |

(akta kontroli str. 1-2)

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podejmowanie przez Komendanta szeregu działań w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach powiatu inowrocławskiego, w tym na przejściach dla pieszych. W Komendzie dokonywano analiz i sporządzano informacje w zakresie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wymagane zarządzeniem nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych⁶. Posiadano wiedzę o liczbie wypadków drogowych, ich ofiarach, przyczynach, sprawcach i miejscach zdarzeń drogowych, którą pozyskiwano z ewidencji: SWD⁷, SEWiK⁸ i SESPol⁹, a także podczas odpraw służbowych z udziałem policjantów. Wyniki analiz oraz uwagi i propozycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych udostępniano innym podmiotom odpowiedzialnym za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zarządcom dróg i Urzędowi Miasta Inowrocławia. Na podstawie wojewódzkich programów działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2015-2016,

¹ Dalej: „KPP” lub „Komenda”.

² Dalej: „Komendant”.

³ 9 września 2020 r.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200; dalej: „ustawa o NIK”.

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Dz. Urz. KGP z 2015 r. poz. 85, ze zm., dalej: „zarządzenie w sprawie statystyki zdarzeń drogowych”.

⁷ System Wspomagania Dowodzenia; dalej: „SWD”.

⁸ System Ewidencji Wypadków i Kolizji; dalej: „SEWiK”.

⁹ System Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji; dalej: „SESPol”.

2017 oraz 2018-2020¹⁰ opracowano i wdrożono w Komendzie odpowiednie programy powiatowe¹¹. W ramach realizacji tych programów KPP współpracowała z podmiotami zewnętrznymi. Prowadzono także systematyczne działania kontrolno-prewencyjne, m.in. na podstawie planów działań pod kryptonimem „Bezpieczny pieszy”, „NURD” (niechronieni uczestnicy ruchu drogowego), „Bezpieczny pieszy, bezpieczny rowerzysta”.

Powyższe działania okazały się jednak niewystarczające dla zapewnienia pełnej ochrony uczestników ruchu drogowego wobec wzrostu w okresie od kwietnia do września 2019 r., w porównaniu do analogicznego okresu 2016 r., liczby zdarzeń kwalifikowanych jako najeżdżenie na pieszego na przejściu dla pieszych oraz ich ofiar.

W ocenie NIK, objęte kontrolą dane w SEWiK nie były rzetelne w zakresie liczby wypadków, stopnia ciężkości obrażeń odniesionych przez poszkodowanych oraz informacji zawartych kartach zdarzeń drogowych.

Jako nierzetelne NIK oceniła także nieposiadanie przez KPP części wymaganych sprawozdań z realizacji Programów wojewódzkich i powiatowych na lata 2015-2016, 2017 i 2018-2020 oraz dokumentów dotyczących typowania miejsc niebezpiecznych dla pieszych, co uniemożliwiało weryfikację i ocenę prawidłowości realizacji zadań w tym zakresie.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹² kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych.

Opis stanu faktycznego

1.1. Zgodnie z art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji¹³, Komenda jest jednostką Policji właściwą na obszarze powiatu inowrocławskiego, województwa kujawsko-pomorskiego.

W Regulaminach KPP z 30 lipca 2015 r.¹⁴ i 3 sierpnia 2018 r.¹⁵ Komendant, w porozumieniu z Komendantem Wojewódzkim Policji w Bydgoszczy, ustalił strukturę organizacyjną Komendy oraz wyodrębnił w niej Wydział Ruchu Drogowego¹⁶ i przypisał mu zadania w zakresie m.in.:

¹⁰ Tj.: „Wojewódzkiego Programu poprawy bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym na drogach województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2015-2016” z 21 maja 2015 r. (dalej: „Program wojewódzki na lata 2015-2016”), „Wojewódzkiego programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na drogach województwa kujawsko-pomorskiego w 2017 r.” z 16 stycznia 2017 r. („Program wojewódzki na 2017 r.”), „Wojewódzkiego programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na drogach województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2018-2020” z 19 grudnia 2017 r. (dalej: „Program wojewódzki na lata 2018-2020”) - opracowanych w Wydziale Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy (dalej: „WRD KWP”).

¹¹ Tj.: „Powiatowy Program poprawy bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym na drogach powiatu inowrocławskiego na lata 2015-2016” z 29 maja 2015 r. (dalej: „Program powiatowy na lata 2015-2016”), „Powiatowy program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatu inowrocławskiego w 2017 r.” z 30 stycznia 2017 r. (dalej: „Program powiatowy na 2017 r.”), „Powiatowy program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatu inowrocławskiego na lata 2018-2020” z 26 grudnia 2017 r. (dalej: „Program powiatowy na lata 2018-2020”).

¹² Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹³ Dz. U. z 2020 r. poz. 360 t. j.; dalej: „ustawa o Policji”.

¹⁴ Uchylonym Regulaminem KPP z 3 sierpnia 2018 r.

¹⁵ Zmienionym Regulaminem KPP z 2 czerwca 2020 r.

¹⁶ Dalej: „WRD”.

- czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem w ruchu drogowym na drogach powiatu inowrocławskiego, kierowania ruchem i jego kontrolowania;
- bieżącego monitorowania stanu bezpieczeństwa na drogach, opracowywania programów działań na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- ujawniania przestępstw i wykroczeń w ruchu drogowym oraz zatrzymywania ich sprawców;
- likwidacji skutków zdarzeń drogowych, w tym zabezpieczenia śladów i dowodów pozwalających zidentyfikować ich sprawców;
- opiniowania projektów zmian organizacji ruchu na drogach powiatowych i gminnych;
- występowania do zarządców drogi z wnioskami o uzupełnienie braków w infrastrukturze drogowej;
- prowadzenia działalności profilaktyczno-wychowawczej, we współdziałaniu z innymi komórkami organizacyjnymi, mieszkańcami, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i młodzieży szkolnej, w zakresie bezpiecznego korzystania z dróg, a także prawidłowego zachowania na drodze;
- podejmowania lokalnych inicjatyw, kampanii mających na celu przeciwdziałanie zagrożeniom występującym w ruchu drogowym.

(akta kontroli str. 3-40)

W okresie objętym kontrolą organizacja WRD Komendy wynikała z etatu wprowadzonego rozkazem organizacyjnym nr 3/11 Komendanta z dnia 29 kwietnia 2011 r., zmienionym rozkazem nr 1/16 z dnia 5 maja 2016 r.

Stan etatowy WRD na 1 stycznia 2016 r. i 2020 r. był taki sam i wynosił 36 etatów, co stanowiło odpowiednio: 11,1% i 11,2% stanu etatowego Komendy. Liczba funkcjonariuszy pełniących służbę w WRD wynosiła odpowiednio: 36 i 39 osób, tj. na 1 stycznia 2020 r. była o 3 osoby (8,3%) wyższa, niż ustalony etat tego wydziału. Wynikało to z oddelegowania do służby w WRD funkcjonariuszy z Wydziału Patroloowo-Interwencyjnego Komendy.

(akta kontroli str. 41-49)

W objętych kontrolą analizach i informacjach dotyczących stanu bezpieczeństwa na drogach powiatu inowrocławskiego¹⁷ nie formułowano wniosków odnoszących się do wielkości i struktury etatowej PRD oraz problemów i trudności związanych z realizacją przydzielonych mu zadań.

(akta kontroli str. 86-170)

Komendant poinformował, że wielkość i struktura etatowa WRD Komendy była i jest wynikiem analiz stanu bezpieczeństwa na drogach powiatu inowrocławskiego. Wyjaśnił, że „W latach 2016-2020 we wspomnianym wydziale nie zmniejszono liczby etatów, a wręcz przeciwnie w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w różnych okresach dodatkowo powierzane były obowiązki policjantów WRD funkcjonariuszom innych jednostek i komórek organizacyjnych tutaj KPP, a także policjantom z Oddziału Prewencji Policji w Bydgoszczy”. Podał również, że analizowano działania WRD pod kątem problemów i trudności związanych z wykonywaniem zadań przydzielonych temu wydziałowi. Wynikało z nich, że najistotniejszym problemem jest absencja policjantów, w związku z czym obowiązki policjantów WRD powierzano funkcjonariuszom innych jednostek i komórek organizacyjnych KPP.

¹⁷ Kontrolą objęto sporządzone w KPP analizy roczne za lata 2016-2019, analizy kwartalne za I kw. 2019 r. i 2020 r., analizę miesięczną za styczeń 2020 r. oraz informacje o stanie bezpieczeństwa na drogach powiatu inowrocławskiego za okresy: od 1 stycznia do 30 czerwca 2018 r. i 2019 r. oraz od 1 stycznia do 30 kwietnia 2020 r. i analizę półroczną za okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2020 r.

(akta kontroli str. 478)

Spośród 67 funkcjonariuszy pełniących służbę w WRD w okresie objętym kontrolą, przeszkolenia w niżej wymienionym zakresie miało:

- ruch drogowy (RD) – 37 funkcjonariuszy, tj. 55,2 %,
- wideorejestratory wykroczeń (VR) – 7, tj. 10,4%,
- kontrola tachografów – 12, tj. 17,9%,
- kierowanie motocyklem szosowym¹⁸ – 2, tj. 3%,
- doskonalenie techniki jazdy samochodem – 5, tj. 7,5%,
- kwalifikowana pierwszej pomocy – 5, tj. 7,5%.

Ponadto, 46 (tj. 68,7%) funkcjonariuszy zostało przeszkolonych w zakresie doskonalenia zawodowego dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi; 10 (14,9%) ukończyło kurs specjalistyczny dotyczący ręcznych mierników prędkości; 1 (1,5%) – kurs użytkowania przenośnego analizatora narkotyków, Aquilascan WDTP-10; 1 (1,5%) – szkolenie użytkowników urządzeń do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu typu Alco-Sensor IV. 26 funkcjonariuszy WRD nie posiadało przeszkolenia zarówno w zakresie ruchu drogowego, jak i w zakresie czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD)¹⁹.

(akta kontroli str. 64-73)

Według stanu na 1 stycznia 2016 r., 2018 r. i 2020 r. przeszkolenie, o którym mowa w § 2 ust 4 pkt. 5 zarządzenia Nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach²⁰, dotyczącym stosowania przyrządów kontrolno-pomiarowych do pomiaru prędkości, miało odpowiednio: jeden, jeden i 10 funkcjonariuszy pełniących wówczas służbę w WRD.

(akta kontroli str. 74-79)

W KPP nie było udokumentowanych zgłoszeń potrzeb szkoleniowych funkcjonariuszy. Komendant wyjaśnił, że policjanci WRD w latach 2016-2020 zgłaszali różne potrzeby dotyczące m.in. skierowania na: kursy specjalistyczne, kursy z zakresu obsługi mierników prędkości, uzyskania prawa jazdy kategorii A, studia w Wyższej Szkole Policji w Szczytnie. Poinformował, że trudno jednoznacznie ocenić w jakim zakresie nie udało się zaspokoić tych potrzeb

(akta kontroli str. 479)

W okresie objętym kontrolą potrzeby WRD Komendy były finansowane ze środków budżetu państwa (w tym, rezerw celowych i Programu Modernizacji Policji) oraz darowizn²¹ w łącznych kwotach, wynoszących w latach 2016-2020 (do 31 maja) odpowiednio: 2 123,3 tys. zł, 2 232,5 tys. zł, 2 415,5 tys. zł, 2 535,5 tys. zł i 1 293,2 tys. zł.

(akta kontroli str. 80)

Według stanu na 1 stycznia 2016 r. i 2018 r. WRD posiadała łącznie 12 pojazdów, przy normatywie 11, w tym:

- 9 samochodów osobowych, przy normatywie 8, tj. o 12,5 % więcej,
- 1 oznakowany furgon, przy normatywie 1,

¹⁸ Kurs specjalistyczny dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym.

¹⁹ Kurs specjalistyczny dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego.

²⁰ Dz. Urz. z 2017 r. poz. 64, ze zm., dalej: „zarządzenie w sprawie pełnienia służby na drogach”.

²¹ KPP otrzymała w formie darowizn, przeznaczone dla WRD wyposażenie (alkotesty i analizator Alcoblow) o wartości: 5,9 tys. zł w 2016 r. i 1,4 tys. zł w 2018 r.

– 2 motocykle, przy normatywie 2,

Na dzień 1 stycznia 2020 r. na stanie WRD było łącznie 15 pojazdów (tj. o 3 (25%) więcej niż na początku 2016 r.), przy normatywie 11, w tym:

- 12 samochodów osobowych, przy normatywie 8, tj. o 50% więcej,
- 1 oznakowany furgon, przy normatywie 1,
- 2 motocykle, przy normatywie 2.

(akta kontroli str. 85)

Wyposażenie WRD Komendy w sprzęt policyjny²² według stanu na 1 stycznia lat 2016-2018, przedstawiało się następująco:

- aparat fotograficzny cyfrowy: stan ilościowy w ww. okresie nie uległ zmianie i wynosił 2 szt.;
- wideorejestратор wykroczeń w RD: 2 szt. (bez zmian w ww. okresie);
- kolczatka drogowa, odpowiednio: 2, 2 i 3 szt.;
- przyrząd do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu: 5 szt. (bez zmian w ww. okresie);
- wskaźnik spożycia alkoholu, odpowiednio: 10, 15 i 15 (w tym, jeden niesprawny);
- przenośne urządzenie do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu, odpowiednio: 0, 0 i 1 szt.;
- narkotester elektroniczny stacjonarno-przenośny, odpowiednio: 0, 0 i 1 szt.;
- radarowy miernik prędkości, odpowiednio: 6, 7 i 6 szt.;
- laserowy miernik prędkości: 1 szt. (bez zmian w ww. okresie);
- wózek do mierzenia odległości, odpowiednio: 2, 2 i 3 szt.;
- radiotelefon przewoźny, odpowiednio: 7, 10 i 11 szt.;
- radiotelefon noszony, odpowiednio: 13, 10 i 10 szt.;
- zestaw podkaskowy motocyklisty: 2 szt. (bez zmian w ww. okresie);
- mobilny terminal przewoźny, odpowiednio: 0, 3 i 3 szt.;
- mobilny terminal noszony, odpowiednio: 0, 5 i 5 szt.

(akta kontroli str. 81-84)

1.2. Zgodnie z § 5 zarządzenia w sprawie statystyki zdarzeń drogowych, w WRD Komendy sporządzano okresowe statystyki zdarzeń drogowych zaistniałych na drogach powiatu inowrocławskiego, na podstawie których opracowywano półroczne i roczne analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Objęte kontrolą analizy²³ zawierały dane o zdarzeniach drogowych, dotyczące m.in.:

- liczby wypadków drogowych i ich ofiar oraz kolizji drogowych,
- charakterystyki sprawców i ofiar wypadków drogowych,

²² Tj. sprzęt, o którym mowa w zarządzeniu nr 21 Komendanta Głównego Policji 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 policjantów (Dz. Urz. KGP z 2015 r. poz. 54, ze zm.) oraz w zarządzeniu nr 27 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 kwietnia 2019 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz funkcjonariuszy i pracowników Policji w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania (Dz. Urz. KGP z 2019 r. poz. 66. Poprzednio, od 9 października 2014 r. do 5 kwietnia 2019 r. obowiązywało zarządzenie nr 25 Komendanta Głównego Policji z dnia 6 października 2014 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz szczegółowe zasady jego przyznawania i użytkowania (Dz. Urz. KGP z 2014 r. poz. 70 ze zm.).

²³ Tj. analizy, o których mowa w przypisie 17.

- rodzajów wypadków drogowych,
- przyczyn i okoliczności wypadków drogowych, w tym ich czasu i miejsca.

W powyższych dokumentach nie wyodrębniano danych dotyczących zdarzeń na przejściach dla pieszych, za wyjątkiem liczby zdarzeń z przyczyny określonej jako „nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych”.

Zgodnie z § 4 ust. 4 zarządzenia w sprawie pełnienia służby na drogach, w WRD sporządzono ponadto trzy analizy danych dotyczących naruszeń w ruchu drogowym zgromadzonych w ramach funkcjonowania Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa, obejmujące dane za IV kwartał 2019 r. oraz za I i II kwartał 2020 r.²⁴ W powyższych dokumentach nie było wyodrębnionych danych dotyczących bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych.

W okresie objętym kontrolą nie sporządzano analiz specjalnych dotyczących bezpieczeństwa przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 86-170, 473, 479)

W latach 2016-2020 (do 30 czerwca) informacje o stanie bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatu inowrocławskiego, w tym na przejściach dla pieszych, gromadzono głównie w systemie teleinformatycznym „KSIP” (Krajowym Systemie Informacyjnym Policji), umożliwiającym dostęp oraz przetwarzanie informacji, m.in. w zbiorze danych SEWiK, a także w systemach SWD i SESPol. Powyższe systemy zawierały informacje, m.in. o liczbie wypadków, ich ofiarach, przyczynach, sprawcach, miejscach niebezpiecznych.

(akta kontroli str. 479, 176-178, 199-210, 245-260, 276-287)

Z posiadanych przez KPP danych wynikało, że liczba wypadków drogowych i ich ofiar oraz kolizji, w tym, liczba wypadków kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych, na obszarze działania Komendy wynosiła w okresach:

- od kwietnia do września 2016 r.: 26 wypadków, 43 ofiary oraz 1 162 kolizje; w tym 6 (tj. 23%) wypadków kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych;
- od października 2016 r. do marca 2017 r.: 27 wypadków, 41 ofiar oraz 1 211 kolizji; w tym, 7 (tj. 26%) wypadków kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych;
- od kwietnia do września 2017 r.: 28 wypadków, 34 ofiary oraz 1 238 kolizji; w tym 8 (tj. 29%) wypadków kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych;
- od października 2017 r. do marca 2018 r.: 34 wypadki, 62 ofiary oraz 1 183 kolizje; w tym 10 (tj. 29%) wypadków kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych;
- od kwietnia do września 2018 r.: 27 wypadków, 43 ofiary oraz 1 374 kolizje; w tym 11 (tj. 41%) wypadków kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych;
- od października 2018 r. do marca 2019 r.: 34 wypadki, 60 ofiar oraz 1 231 kolizji; w tym, 12 (tj. 35%) wypadków kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych;

²⁴ Obowiązki w tym zakresie zostały wprowadzone zarządzeniem nr 59 Komendanta Głównego Policji z dnia 10 lipca 2019 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz. Urz. KGP poz. 95).

- od kwietnia do września 2019 r.: 31 wypadków, 39 ofiar oraz 1 128 kolizji; w tym 9 (tj. 29%) wypadków kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych;
- od października 2019 r. do marca 2020 r.: 36 wypadków, 58 ofiar oraz 1 130 kolizji; w tym 7 (tj. 19%) wypadków kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych.

Z powyższego wynikało, że w okresie od kwietnia do września 2019 r., w porównaniu do analogicznego okresu 2016 r., liczba wypadków drogowych kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych wzrosła o 50% (z 6 do 9), ofiar śmiertelnych o 100% (z 1 do 2), rannych o 50% (z 4 do 6). W okresach od października 2016 r. do marca 2017 r. i od października 2019 r. do marca 2020 r. liczba ww. wypadków kształtowała się na tym samym poziomie (7) i była o 1 (tj. o 16,7%) wyższa, niż w okresie od kwietnia do września 2016 r.

Główną przyczyną wypadków kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych było nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu. W latach 2016-2020 (do 30 czerwca) z ww. przyczyny miały miejsce odpowiednio: 3 (tj. 50%), 15 (tj. 94%), 11 (tj. 73%), 8 (tj. 89%) i 4 (tj. 80%) tego rodzaju zdarzenia.

(akta kontroli str. 174-175)

Komendant podał, że KPP nie wykorzystywała i nie inicjowała badań naukowych dotyczących bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, ale podczas odpraw do służby omawiano te zagadnienia, opierając się na badaniach Instytutu Transportu Samochodowego.

(akta kontroli str. 479-480)

W Komendzie nie było odrębnych zasad identyfikowania przyczyn wypadków na przejściach dla pieszych od wskazanych w rozdziale 5 zarządzenia w sprawie pełnienia służby na drogach. Zasady gromadzenia i przetwarzania informacji o zdarzeniu drogowym, w tym o jego przyczynach określały § 3 i 4 zarządzenia w sprawie statystyki zdarzeń drogowych.

(akta kontroli str. 473-474, 480)

Zgodnie z Programami wojewódzkimi i powiatowymi na lata 2015-2016, 2017 oraz 2018-2020, oceny efektywności podejmowanych działań w KPP dokonywano na podstawie wskaźników realizacji zadań określonych w tych programach, mierzonych m.in. liczbą: wypadków z udziałem pieszych, ujawnionych wykroczeń dotyczących przekraczania prędkości w rejonach przejść dla pieszych, podejmowanych działań w zakresie pomiaru prędkości w miejscach szczególnie niebezpiecznych dla pieszych, liczbą wniosków do zarządców dróg w sprawie nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej oraz w sprawie zmiany organizacji ruchu lub wdrożenia nowych rozwiązań, mających wpływ na bezpieczeństwo pieszych.

Przy czym, Komenda nie posiadała części wymaganych sprawozdań z realizacji tych programów oraz dowodów ich sporządzenia i przekazania do WRD KWP, co uniemożliwiało weryfikację i ocenę stopnia realizacji poszczególnych celów programów²⁵.

(akta kontroli str. 181-288, 765-769, 771-779, 826-849)

W objętych kontrolą analizach stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako miejsca najbardziej zagrożone wystąpieniem zdarzeń drogowych określano

²⁵ Zagadnienie to przedstawiono szerzej w części wystąpienia pokontrolnego dotyczącej stwierdzonych nieprawidłowości.

miejsowości, ulice miast i odcinki dróg na obszarze powiatu inowrocławskiego, bez wyodrębniania przejść dla pieszych. Wyniki powyższych analiz stanowiły podstawę planowania działań w ww. miejscach (dyslokacja służb, objęcie wzmożonym nadzorem).

(akta kontroli str. 86-170)

Objęte kontrolą analizy nie zawierały odniesień do elementów organizacji ruchu oraz koniecznej dla ochrony pieszych infrastruktury. Elementy te były uwzględnione w Programach wojewódzkich i powiatowych, gdzie stanowiły podstawę do określenia wskaźników realizacji zadań, mierzonych m.in. liczbą wniosków do zarządców dróg w sprawie nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej oraz w sprawie zmiany organizacji ruchu lub wdrożenia nowych rozwiązań, mających wpływ na bezpieczeństwo pieszych. Wpływ infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo m.in. pieszych był przedmiotem analiz dokonywanych w trakcie spotkań funkcjonariuszy WRD Komendy z przedstawicielami zarządców dróg, w sytuacji, gdy na drogach tych dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

(akta kontroli str. 86-170, 181-289, 780)

Wyniki analiz dotyczących bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych były przez Komendę przekazywane m.in. do Urzędu Miasta Inowrocławia, w związku udziałem obu tych podmiotów w realizacji „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020”. Przekazane przez Komendę rekomendacje dotyczyły poprawy bezpieczeństwa na wybranych przejściach dla pieszych poprzez ich doświetlenie.

(akta kontroli str. 781-825)

Komendant wyjaśnił, że wyniki dokonywanych analiz wykorzystywano w celu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych m.in.: przy opracowywaniu planów dyslokacji służby policjantów, podczas odpraw służbowych, przy opiniowaniu projektów organizacji ruchu drogowego, planowaniu działań własnych oraz profilaktycznych na terenie powiatu inowrocławskiego. Podał, że w zakresie zapobiegania zdarzeniom drogowym formułowano rekomendacje i koncepcje poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w tych miejscach, poprzez objęcie ich szczególnym nadzorem i reagowanie na wszelkie wykroczenia popełniane przez kierujących pojazdami wobec pieszych.

(akta kontroli str. 480-481)

1.3. W 2016 r. Komendant nie ustalił zasad i kryteriów typowania miejsc szczególnie niebezpiecznych na sieci dróg, w tym przejść dla pieszych. Obowiązujące w KPP od 2017 r. zasady typowania „najbardziej zagrożonych miejsc dla pieszych” były określone w Programach wojewódzkich i powiatowych na lata 2017 oraz 2018-2020. W programach tych przyjęto, że typowanie miejsc i odcinków zagrożonych dla pieszych winno odbywać się według dwóch metod, tj. na podstawie danych z SEWIK oraz „w oparciu o charakterystykę rejonu, w tym odczucia społeczne”.

W Komendzie były wykazy miejsc, w których dochodziło do zdarzeń drogowych z udziałem pieszych, w tym na przejściach dla pieszych. Jednakże, KPP nie posiadała dokumentów potwierdzających, że wykazy te sporządzano w sposób i w terminach określonych w Programach wojewódzkich i powiatowych na lata 2017

i 2018-2020 oraz, że przekazywano je do WRD KWP, co uniemożliwiało weryfikację i ocenę prawidłowości realizacji tego zadania²⁶.

(akta kontroli str. 481, 181-305)

Naczelnik WRD podał w wyjaśnieniach, że w latach 2016-2020 (I połowa) do KPP wpływały informacje dotyczące różnego rodzaju nieprawidłowości w rejonach przejść dla pieszych. Były one weryfikowane przez policjantów, po czym podejmowano stosowne czynności, np. sporządzano notatkę do zarządcy drogi.

(akta kontroli str. 499)

W informacjach przekazywanych za pośrednictwem Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa nie było kategorii zgłoszeń dotyczących wprost zagrożenia bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych.

(akta kontroli str. 158-170, 495, 499)

1.4. W latach 2016-2020 (do 27 maja) policjanci KPP pełniący służbę na drogach ujawnili 86 nieprawidłowości w stanie drogi lub infrastruktury drogowej, mogących wpływać na bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych. Zgłoszone przez funkcjonariuszy uwagi w powyższym zakresie dotyczyły najczęściej nieczytelnego (uszkodzonego) oznakowania przejść dla pieszych oraz niedostatecznego ich oświetlenia. Uwagi te zostały przez KPP przekazane właściwym zarządcom dróg (gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych).

W przypadku objętych badaniem dziesięciu z ww. spraw:

– pięć dotyczyło uszkodzonego lub nieczytelnego oznakowania poziomego przejść dla pieszych,

– po jednej: braku oznakowania pionowego, uszkodzenia i częściowego braku elementów odblaskowych, zapadnięcia nawierzchni jezdni, uszkodzenia lamp oświetleniowych przy przejściu dla pieszych oraz nieprawidłowej lokalizacji przejścia, przebiegającego przez zatokę autobusową.

Powyższe uwagi zostały przekazane właściwym zarządcom dróg, którzy w odpowiedzi poinformowali KPP o podjętych w tym zakresie działaniach i ich efektach lub o planowanych terminach działań zmierzających do usunięcia zgłoszonych nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 306-307)

1.5. Badaniem w zakresie prawidłowości dokumentowania i ewidencjonowania zdarzeń drogowych na przejściach dla pieszych objęto próbę 50 takich zdarzeń, mających miejsce na drogach powiatu inowrocławskiego w latach 2016-2020 (do 30 czerwca)²⁷. W wyniku badania ustalono, że:

– dla wszystkich zgłoszeń, objętych badaniem zdarzeń drogowych sporządzono karty zdarzenia drogowego - przy czym, w jednym przypadku (stanowiącym 2% próby) karty nie wypełniono w sposób kompletny²⁸;

²⁶ Zagadnienie to przedstawiono szerzej w części wystąpienia pokontrolnego dotyczącej stwierdzonych nieprawidłowości.

²⁷ Tj., po 10 losowo wybranych zdarzeń z każdego z lat 2018-2020 (do 30 czerwca), obejmujących m.in.: co najmniej 20 zdarzeń zakwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych i 10, które miały miejsce na przejściu dla pieszych, innych niż najechanie na pieszego oraz 4 zdarzeń, w których piesi stracili życie (w okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki zdarzeń drogowych na przejściach dla pieszych, w których piesi stracili życie i które miały miejsce w transeuropejskiej sieci drogowej TENT).

²⁸ W przypadku sprawy nr ZZ-2455/19, w karcie zdarzenia drogowego w tabeli XI "Uczestnicy (osoby uczestniczące w zdarzeniu drogowym)" w części dot. pieszego w kol. "Ranny - ciężko/lekko" nie określono obrażeń poszkodowanej. Zagadnienia ujęte w tiret pierwszym, trzecim i czwartym przedstawiono szerzej w części wystąpienia pokontrolnego dotyczącej stwierdzonych nieprawidłowości.

- w każdym z 27 przypadków, w którym było to konieczne dla wyjaśnienia przebiegu zdarzenia drogowego, przeprowadzono czynności sprawdzające, wyjaśniające lub postępowanie przygotowawcze;
- w przypadku 10 spośród 20 spraw, w których przeprowadzono powyższe czynności i których dokumentacja znajdowała się w Komendzie²⁹, dane dotyczące stopnia obrażeń pieszych zawarte w kartach zdarzenia drogowego i w SEWIK były niezgodne z danymi wynikającymi z ww. dokumentacji (opinii biegłych sądowych);
- w 40 spośród 50 objętych badaniem spraw, dane odwzorowane w systemie SEWIK były zgodne z danymi zawartymi w karcie zdarzenia drogowego³⁰; w pozostałych 10 przypadkach, dane w SEWIK były niezgodne z danymi zawartymi w tabelach od III do V kart zdarzenia drogowego;
- we wszystkich objętych badaniem sprawach dane z kart zdarzenia drogowego zostały wprowadzone do systemu SEWIK w terminie określonym w § 3 ust. 2 zarządzenia w sprawie statystyki zdarzeń drogowych;
- w przypadku wszystkich 4 zdarzeń, w wyniku których piesi stracili życie, zarejestrowano schemat miejsca zdarzenia, zawierający informacje określone w § 3 ust. 4 zarządzenia w sprawie statystyki zdarzeń drogowych;
- w objętych kontrolą sprawach nie przekazywano kart zdarzenia drogowego do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad;
- we wszystkich objętych badaniem 18 sprawach, dotyczących wypadków drogowych, policjanci skierowani do ich obsługi przeprowadzili oględziny miejsca, ustalili czy wypadek drogowy został zarejestrowany przez system monitoringu wizyjnego oraz sporządzili dokumentację z przeprowadzonych czynności procesowych.

(akta kontroli str. 308-433)

Naczelnik WRD Komendy wyjaśnił, że kontrole dotyczące rejestrowania danych w SEWIK były i są przeprowadzane przez niego lub jego zastępcę - najczęściej, w związku z udzielaniem odpowiedzi na zapytania firm ubezpieczeniowych, zarządców dróg lub innych instytucji. Ponadto, dane wprowadzane do SEWIK są weryfikowane co miesiąc lub co półtora miesiąca przez WRD KWP. W wyniku tych kontroli w KPP korygowane są stwierdzone w SEWIK błędy lub nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 500-501)

*Stwierdzone
nieprawidłowości*

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

1. W przypadku 10 (tj. 50%) spośród 20 objętych badaniem spraw dotyczących zdarzeń drogowych, w których przeprowadzono czynności sprawdzające, wyjaśniające lub postępowanie przygotowawcze³¹, dane dotyczące stopnia obrażeń pieszych zawarte w kartach zdarzenia drogowego i w SEWIK były

²⁹ Spośród objętych próbą 50 spraw, 23 zakończyły się nałożeniem mandatu lub pouczeniem, a w pozostałych 27 były prowadzone dalsze postępowania. Dokumentacja tych postępowań, w przypadku sześciu spraw znajdowała się w Sądzie Rejonowym w Inowrocławiu, a w jednym przypadku, w Żandarmerii Wojskowej w Inowrocławiu.

³⁰ Badanie w tym zakresie, z uwagi na wielkość próby, ograniczono do pkt I-VI oraz X (wraz z pozycją 171) karty zdarzenia drogowego.

³¹ Spośród objętych próbą 50 spraw, 23 zakończyły się nałożeniem mandatu lub pouczeniem, a w pozostałych 27 były prowadzone dalsze postępowania. Dokumentacja tych postępowań, w przypadku sześciu spraw znajdowała się w Sądzie Rejonowym w Inowrocławiu, a w jednym przypadku, w Żandarmerii Wojskowej w Inowrocławiu. Badaniem w zakresie zgodności danych zawartych w dokumentacji zdarzeń z danymi w kartach zdarzenia drogowego i w SEWIK objęto pozostałe 20 spraw, których dokumentacja była w posiadaniu KPP.

niezgodne z danymi wynikającymi z opinii biegłych sądowych lekarzy medycyny, wydanych w tych sprawach.

W kartach zdarzeń drogowych i w SEWIK, do czasu kontroli NIK nie zaktualizowano ww. danych, mimo posiadania informacji z opinii biegłych, kwalifikujących poszkodowanych w tych zdarzeniach pieszych jako ciężko rannych³² w przypadku spraw o numerach: ZZ-290/19, ZZ-180/20, KK-2624/19, ZZ-2455/19³³, ZZ-417/18, KG-1003/18, ZZ-2398/16, ZZ-50/20, ZZ-2635/17 oraz, jako lekko rannego³⁴ w przypadku sprawy nr KJ-256/20.

Stanowiło to naruszenie § 4 ust. 5 zarządzenia w sprawie statystyki zdarzeń drogowych, w którym określono, że w przypadku uzyskania nowych informacji na temat zdarzenia drogowego policjant, niezwłocznie aktualizuje informacje zawarte w karcie zdarzenia drogowego, na podstawie których jest dokonywana aktualizacja informacji zawartych w SEWIK. Dopuszcza się aktualizację informacji zawartych w SEWIK na podstawie dokumentu innego niż karta zdarzenia drogowego, w szczególności notatki służbowej albo urzędowej lub opinii biegłego.

W sprawie nr KJ-256/20 nie zmieniono także kwalifikacji zdarzenia drogowego z kolizji na wypadek, mimo uzyskania informacji z opinii biegłego o obrażeniach odniesionych w tym zdarzeniu przez pieszego.

Zgodnie z § 1 ust. 2 pkt 4 zarządzenia w sprawie pełnienia służby na drogach oraz § 2 ust. 1 pkt 1 zarządzenia w sprawie statystyki zdarzeń drogowych, wypadek drogowy to zdarzenie drogowe, w wyniku którego jest osoba zabita lub ranna.

(akta kontroli str. 308-472)

Naczelnik WRD Komendy podał w wyjaśnieniach, że w kartach zdarzeń drogowych, a także w SEWIK nie dokonano aktualizacji danych z zakresu odniesionych obrażeń, ponieważ nie otrzymano w tym zakresie korygującej informacji od osoby prowadzącej postępowanie przygotowawcze.

W ocenie NIK, mogło to wynikać z nieokreślenia w Komendzie szczegółowych zasad wewnętrznego obiegu dokumentacji statystycznej.

(akta kontroli str. 500, 504-511)

2. W przypadku 10 (tj. 20% spośród 50 objętych badaniem) spraw, dotyczących zdarzeń drogowych o numerach: ZZ-849/17, ZZ-180/20, KK-2624/19, ZZ-417/18, KK-941/18, KG-1003/18, ZZ-1024/17, ZZ-2398/16, ZZ-50/20, ZZ-2635/17 dane odwzorowane w systemie SEWIK były niezgodne z danymi zawartymi w kartach zdarzenia drogowego, odpowiednio:

- w części dot. tabeli V "Warunki atmosferyczne" karty w poz. 72 "Pochmurno" - w SEWIK określono jako "Dobre warunki atmosferyczne";
- w części dot. tabeli III "Informacje o drodze" poz. 55 "Mokra" - w SEWIK określono jako "Sucha" oraz w części dot. tabeli V "Warunki atmosferyczne" poz. 75 "Opady deszczu" - w SEWIK pominięto tą pozycję karty;
- w części dot. tabeli IV "Oświetlenie" poz. 69 "Noc - droga oświetlona" - w SEWIK określono jako "świt, zmrok";

³² Zgodnie z definicją określoną w § 2 ust.1 pkt 5 zarządzenia w sprawie statystyki zdarzeń drogowych.

³³ W przypadku sprawy nr ZZ-2455/19, w karcie zdarzenia drogowego w tabeli XI "Uczestnicy (osoby uczestniczące w zdarzeniu drogowym)" w części dot. pieszego w kol. "Ranny - ciężko/lekko" nie określono obrażeń poszkodowanej.

³⁴ Zgodnie z definicją określoną w § 2 ust.1 pkt 6 zarządzenia w sprawie statystyki zdarzeń drogowych.

- w części dot. tabeli III "Informacje o drodze" poz. 55 "Stan nawierzchni - Mokra" - w SEWIK określono jako "Sucha" oraz poz. 62 "Sygnalizacja świetlna - jest, nie działa" - w SEWIK określono jako "Brak";
- w części dot. tabeli III "Informacje o drodze" poz. 49 "Dwie jezdnie jednokierunkowe" - w SEWIK określono jako "Jednojezdniowa dwukierunkowa" oraz poz. Oznakowanie poziome – „nie ma” - w SEWIK określono jako "Jest";
- w części dot. obrazów pieszego określone jako "lekko ranny" były niezgodne z danymi określonymi w SEWIK jako "Ranny: ciężko";
- w części dot. tabeli III "Informacje o drodze" poz. 49 "Dwie jezdnie jednokierunkowe" - w SEWIK określono jako "Jednojezdniowa dwukierunkowa" oraz poz. Oznakowanie poziome - nie ma" - w SEWIK określono jako "Jest";
- w części dot. tabeli IV "Oświetlenie" poz. 69 "Noc - droga oświetlona" – w SEWIK określono jako "światło dzienne";
- w części dot. tabeli III "Informacje o drodze" poz. 49 "Dwie jezdnie jednokierunkowe" - w SEWIK określono jako "Jednojezdniowa dwukierunkowa";
- w części dot. tabeli III "Informacje o drodze" poz. 50 "jednokierunkowa" – w SEWIK określono jako "Jednojezdniowa dwukierunkowa".

Było to niezgodne z § 3 ust. 2 zarządzenia w sprawie statystyki zdarzeń drogowych, stanowiącym, że rejestracji informacji dotyczących zgłoszonego zdarzenia drogowego dokonuje się poprzez wprowadzenie do SEWIK danych zawartych w karcie zdarzenia drogowego.

(akta kontroli str. 308-430)

Naczelnik WRD Komendy wyjaśnił, że dane wprowadzone do SEWIK były niezgodne z danymi zawartymi w kartach zdarzeń drogowych w opisanym zakresie ponieważ najprawdopodobniej było to skutkiem omyłki osoby wprowadzającej dane do systemu. Jednocześnie nadmienił, że policjanci obsługujący zdarzenia drogowe sporządzają dokumentację na miejscu zdarzenia i niekiedy karty zdarzenia drogowego sporządzane w pojazdach służbowych w niezbyt sprzyjających okolicznościach nie są zbyt czytelne. Błędne zapisy w SEWIK skorygowano w trakcie kontroli NIK.

(akta kontroli str. 500, 434-472)

3. KPP nie posiadała części dokumentacji dotyczącej:

- 1) Sprawozdań z realizacji Programów wojewódzkich i powiatowych na lata 2015-2016, 2017 i 2018-2020 oraz przekazywania ich do WRD KWP;

W Programach wojewódzkich i powiatowych na lata 2015-2016, 2017 i 2018-2020 przyjęto, że monitorowanie realizacji zadań wyznaczonych w czterech obszarach: 1) nadzoru nad ruchem drogowym w zakresie bezpieczeństwa pieszych, 2) edukacji - kształtowania świadomości uczestników ruchu drogowego, 3) diagnozy bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych oraz 4) wdrażania rozwiązań w zakresie inżynierii i infrastruktury drogowej poprawiającej bezpieczeństwo pieszych, miało się odbywać odrębnie dla każdego z tych obszarów na podstawie określonych w programach sprawozdań (informacji), sporządzanych w cyklach miesięcznych lub kwartalnych.

W trakcie kontroli NIK w Komendzie przedłożono sprawozdania dotyczące: „Nadzoru” (obszar I) za II i III kwartał 2017 r.; „Edukacji” (obszar II) za: I-III kw.

2017 r., II-IV kw. 2018 r., I-IV kw. 2019 r. i I kw. 2020 r.; „Inżynierii” (obszar IV) za II i III kwartał 2017 r. oraz potwierdzenia przekazania drogą elektroniczną do WRD KWP sprawozdań, dotyczących: „Inżynierii” (obszar IV) za miesiące: styczeń, luty, lipiec-grudzień 2016 r. i za III kwartał 2017 r.

KPP nie dysponowała pozostałymi wymaganymi sprawozdaniami oraz dowodami ich sporządzenia i przekazania do WRD KWP. W wyniku tego nie była możliwa weryfikacja i ocena prawidłowości realizacji zadań w ww. zakresie.

(akta kontroli str. 181-288, 765-769, 771-779, 826-849)

- 2) Wyznaczania miejsc zagrożonych dla pieszych, sporządzania i przekazywania do WRD KWP wykazów tych miejsc w określonych terminach, a także powiadamiania Naczelnika WRD KWP o liczbie przypadków dyslokowania patroli ruchu drogowego w te rejony;

W punkcie III Programów wojewódzkich i powiatowych na lata 2017 i 2018-2020 (w części „Analiza”) przyjęto, że typowanie miejsc i odcinków zagrożonych dla pieszych winno odbywać się w oparciu o następujące kryteria: 1) na podstawie danych SEWIK, pochodzących z lat 2014-2016 (w przypadku Programów na 2017 r.) lub z „trzyletniego okresu – weryfikowanego co pół roku” (w przypadku Programów na lata 2018-2020) wskazujących na „co najmniej 3 zdarzenia (kolizje + wypadki) z udziałem pieszych, w odległości pomiędzy skrajnymi zdarzeniami wynoszącymi nie więcej niż 500 m”. Do wytypowania miejsc niebezpiecznych według powyższych kryteriów niezbędne było uprzednie naniesienie poszczególnych zdarzeń na mapę; 2) „w oparciu o charakterystykę rejonu, w tym odczucia społeczne. Tj. miejsce, w którym ryzyko potrącenia pieszego jest stosunkowo duże lub oczekiwania społeczności lokalnej wskazują na duży stopień poczucia zagrożenia, niezależnie od zaistniałych zdarzeń drogowych”.

Stosownie do przywołanych postanowień, KPP była zobowiązana wyznaczyć na podstawie obu ww. metod miejsca niebezpieczne, odpowiednio: „do 31 stycznia 2017 r.” oraz „co pół roku w terminach do: 31 stycznia i 31 lipca”, a następnie przekazać zweryfikowane wykazy tak wyznaczonych miejsc do WRD KWP. Na podstawie powyższych programów, KPP była także zobowiązana do „konsekwentnego dyslokowania służb” w rejony tych miejsc, a na podstawie Aneksu z 16 listopada 2018 r. do Programu wojewódzkiego na lata 2018-2020, do informowania Naczelnika WRD KWP „do 20 dnia miesiąca następującego po zakończeniu każdego kwartału” o „liczbie przypadków dyslokowania patroli ruchu drogowego w rejony wytypowanych miejsc niebezpiecznych dla pieszych”.

(akta kontroli str. 225-305, 494-495)

Naczelnik WRD podał w wyjaśnieniach, że w Komendzie dokonywano typowania miejsc i odcinków zagrożonych dla pieszych w oparciu o kryteria określone w Programach wojewódzkich i powiatowych na lata 2017 oraz 2018-2020, a wytypowane miejsca były w wyznaczonych terminach weryfikowane. Dodał, że sprawozdania z realizacji programów oraz zweryfikowane wykazy miejsc niebezpiecznych i inne wymagane programami dokumenty były terminowo przekazywane do WRD KWP w wersji elektronicznej. Jednakże część z tych dokumentów z nieznanymi powodów nie zachowała się w skrzynkach poczty elektronicznej nadawców z KPP, a także w skrzynkach odbiorców z WRD KWP.

(akta kontroli str. 498-499, 861)

NIK zauważa, że przedłożone przez KPP w trakcie kontroli NIK dokumenty dotyczące identyfikacji miejsc niebezpiecznych obejmowały jedynie:

- wykaz siedmiu miejsc, w tym pięciu przejść dla pieszych, sporządzony wg wzoru załączonego do pisma Naczelnika WRD KWP z 21 stycznia 2019 r., informującego o przesłaniu do podległych komend Policji „uaktualnionego wzoru tabeli do wytypowania zweryfikowanych miejsc i odcinków niebezpiecznych dla pieszych”.
- zestawienie lokalizacji 77 miejsc i dat z lat 2016-2018;
- zestawienie lokalizacji 13 miejsc z odręcznym dopiskiem „2018” oraz lokalizacji 10 miejsc, z odręcznym dopiskiem „30 01 2020”.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia podejmowanie przez Komendanta szeregu działań w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach powiatu inowrocławskiego, w tym na przejściach dla pieszych. W KPP dokonywano analiz i sporządzano informacje w zakresie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Posiadano wiedzę o liczbie wypadków drogowych, ich ofiarach, przyczynach, sprawcach i miejscach zdarzeń drogowych, którą pozyskiwano z ewidencji: SWD, SEWiK i SESPoL. Wyniki analiz oraz uwagi i propozycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych udostępniano innym podmiotom odpowiedzialnym za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pozytywnie oceniono także wdrożenie programów powiatowych opracowanych na podstawie wojewódzkich programów działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2015-2016, 2017 oraz 2018-2020.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły braku aktualizacji w kartach zdarzeń drogowych i w SEWiK danych dotyczących stopnia obrażeń pieszych oraz wprowadzenia części danych do SEWiK jako nieodpowiadających informacjom zawartym w ww. kartach, co miało wpływ na rzetelność prowadzonej statystyki i wykonywanych na jej podstawie analiz dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jako nierzetelne NIK oceniła nieposiadanie przez KPP części wymaganych sprawozdań z realizacji Programów wojewódzkich i powiatowych na lata 2015-2016, 2017 i 2018-2020 oraz wykazów i dokumentów dotyczących typowania miejsc niebezpiecznych dla pieszych, co uniemożliwiało ocenę prawidłowości realizacji zadań w tym zakresie.

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych.

2.1. Analiza danych KPP z 10 wybranych miesięcy lat 2016-2020 (I połowa)³⁵ wykazała, że w Komendzie w każdej dobie kierowano patrole do służby na drogach. Dobowa liczba tych patroli w ww. okresach wynosiła od 5 do 16. Natomiast, dobowa liczba policjantów pełniących służbę na drogach, po uwzględnieniu absencji³⁶, wynosiła od 9 do 29. W godzinach od 6.00 do 14.00 służbę pełniło od 2 do 19 policjantów; od godz. 14.00 do 22.00 - od 2 do 10 policjantów; a w porze nocnej od godz. 22.00 do 6.00 - od 2 do 4 policjantów.

W dziesięciu wybranych dniach, w których wystąpiły zdarzenia drogowe na przejściach dla pieszych³⁷, do służby było skierowanych w godzinach: od 6.00 do

³⁵ Tj.: czerwca i grudnia: 2016 r., 2017 r., 2018 r., 2019 r. oraz marca i czerwca 2020 r.

³⁶ Z powodu: urlopu, dni wolnych, zwolnień lekarskich, szkoleń.

³⁷ Tj. zdarzenia objęte badaniem w ramach próby, o której mowa w punkcie 1.5. niniejszego wystąpienia pokontrolnego, o numerach spraw: KG-1003/18, ZZ-2398/16, ZZ-2635/17, E-11556/16, R-6715/16, R-6673/17, E-10583/17, R-6121/18, KG-971/19, R-2420/19.

14.00 - od 2 do 10 policjantów, od 14.00 do 22.00 - od 2 do 9 policjantów, od 22.00 – 2 policjantów.

(akta kontroli str. 308-316, 512-552)

W okresie objętym kontrolą w KPP obowiązywały plany, realizowanych cyklicznie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach, w tym na przejściach dla pieszych, tj. działań pod kryptonimem „Bezpieczny pieszy”, „NURD” (niechronieni uczestnicy ruchu drogowego) oraz „Bezpieczny pieszy, bezpieczny rowerzysta”. Dyslokacji służby na drogach dokonywano z uwzględnieniem, m.in. działań przewidzianych w ww. planach.

(akta kontroli str. 553-742)

Z objętych kontrolą protokołów z odpraw do służby patrolowej³⁸ wynikało, że przekazywane funkcjonariuszom patrolu informacje o stanie bezpieczeństwa i porządku w rejonie służbowym obejmowały m.in. informacje i pouczenia o „Aktualnych wydarzeniach” oraz „Innych siłach policyjnych i pozapolicyjnych w rejonie”. Zadania przekazane patrolom do realizacji były związane m.in. z ochroną bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym, w tym na przejściach dla pieszych, a także, z likwidacją skutków zdarzeń drogowych. Funkcjonariusze byli ponadto zapoznawani z planami działań pod kryptonimem „Bezpieczny pieszy”, „NURD” oraz „Bezpieczny pieszy, bezpieczny rowerzysta”. Plany te zawierały m.in. dane statystyczne i wyniki analiz stanu bezpieczeństwa z ostatniego roku poprzedzającego okres planowanych działań.

(akta kontroli str. 553-652)

2.2. W KPP nie było opracowanej i wdrożonej „jednolitej metodologii opiniowania projektów organizacji ruchu” oraz danych dotyczących liczby zaopiniowanych projektów. Na podstawie objętych kontrolą czterech zaopiniowanych projektów z lat 2017-2020, ustalono że były one opiniowane przez naczelnika WRD lub przez jego zastępcę. Funkcjonariusze ci posiadali przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego, a zastępca naczelnika – także przeszkolenie dotyczące stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Z opinii nie wynikało, by ich wydanie było poprzedzone oględzinami miejsca, dla którego zostały opracowane projekty. Do objętych kontrolą opinii nie było udokumentowanych uwag (wniosków, zastrzeżeń) odnośnie wiedzy i doświadczenia osób opiniujących projekty organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 496, 501, 743-764)

Naczelnik WRD Komendy wyjaśnił, że w Komendzie przyjęto zasadę opiniowania projektów organizacji ruchu drogowego w odniesieniu do nowo projektowanych przejść dla pieszych w taki sposób, żeby przejścia były prawidłowo doświetlone. W sytuacji braku wystarczającego oświetlenia, opinia Komendanta zawierała w tym zakresie stosowne uwagi. Dodał także, że w KPP monitorowany jest sposób wykorzystania wydanych opinii w zakresie projektów organizacji ruchu drogowego. Poinformował, że wydanie opinii często poprzedzane było oględzinami miejsca, dla którego opracowany został projekt organizacji ruchu, a ponadto zdarzały się sytuacje, że przed wydaniem opinii powoływana była komisja składająca się m.in. z przedstawiciela Policji i zarządcy drogi, której celem było wyjaśnienie określonych problemów czy wątpliwości.

³⁸ Analizą objęto próbę 50 losowo wybranych protokołów odpraw do służby, tj. po 10 w poszczególnych latach objętych kontrolą.

(akta kontroli str. 484-485, 501)

2.3. Badaniem w zakresie prawidłowości dokumentowania okoliczności zdarzeń drogowych kwalifikowanych jako najeżdżenie na pieszego na przejściu objęto próbę 10 takich zdarzeń (w tym czterech, w których piesi stracili życie), mających miejsce na drogach powiatu inowrocławskiego w latach 2016-2020 (do 30 czerwca)³⁹. Ustalono, że w przypadku każdego z tych zdarzeń policjant skierowany do obsługi wypadku drogowego przeprowadził oględziny miejsca, ustalił czy wypadek drogowy został zarejestrowany przez system monitoringu wizyjnego oraz sporządził dokumentację z przeprowadzonych czynności procesowych, w tym: protokół oględzin wraz ze szkicem kryminalistycznym miejsca wypadku drogowego, dokumentację fotograficzną lub wideo, notatkę urzędową oraz kartę zdarzenia drogowego.

W okresie objętym kontrolą na obszarze działania Komendy nie wystąpiły przypadki zdarzeń drogowych na przejściach dla pieszych, w których piesi stracili życie i które miały miejsce w transeuropejskiej sieci drogowej „TENT”.

(akta kontroli str. 308-433)

2.4. W celu zapewnienia bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, w tym zapobiegania popełnianiu przestępstw i wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w rejonie tych miejsc w Komendzie prowadzono działania o charakterze kontrolno-prewencyjnym określone m.in. w Programach wojewódzkich i powiatowych na lata 2015-2016, 2017 i 2018-2020 oraz realizowanych cyklicznie planach działań pod kryptonimem „Bezpieczny pieszy”, „NURD”, „Bezpieczny pieszy, bezpieczny rowerzysta”. W przypadku realizacji programów wojewódzkich i powiatowych, działania te były prowadzone w czterech obszarach: nadzoru nad ruchem drogowym w zakresie bezpieczeństwa pieszych, edukacji – kształtowania świadomości uczestników ruchu drogowego, diagnozy bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych oraz wdrażania rozwiązań w zakresie inżynierii i infrastruktury drogowej poprawiającej bezpieczeństwo pieszych. Celem działań „Bezpieczny pieszy”, „NURD”, „Bezpieczny pieszy, bezpieczny rowerzysta” było każdorazowo ograniczenie liczby zdarzeń drogowych z udziałem pieszych, poprawa ich bezpieczeństwa oraz egzekwowanie stosowania się do przepisów ruchu drogowego, a także propagowanie właściwych zachowań uczestników ruchu drogowego. Zgodnie z planami ww. działań, ich realizacja odbywała się poprzez sprawowanie nadzoru nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu drogowego w sposób określony w § 13 zarządzenia w sprawie pełnienia służby na drogach, tj.: 1) dynamicznie - patrolując drogę pieszo albo przy użyciu pojazdu Policji, z prędkością zapewniającą obserwację ruchu drogowego; 2) statycznie - wykonując czynności służbowe w wyznaczonym miejscu, w tym również kierując ruchem drogowym; 3) naprzemiennie, w sposób określony w pkt 1 i 2.

(akta kontroli str. 181-289, 553-742)

Komendant wyjaśnił, że forma i taktyka pełnienia służby w rejonach przejść dla pieszych może mieć zróżnicowany charakter i może być uzależniona od charakteru działań. Najczęściej stosowaną formą jest obserwacja rejonu przejść dla pieszych pod kątem niebezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego i stanowcza reakcja na te wykroczenia. Inną formą jest pobyt policjantów poza pojazdem służbowym bezpośrednio przy przejściach dla pieszych i prowadzenie przy tej okazji działań profilaktycznych, udzielanie pomocy młodszym uczestnikom ruchu

³⁹ Tj. zdarzeń wybranych do badania w ramach próby 50 spraw, o której mowa w punkcie 1.5. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

drogowego, oddziaływanie prewencyjne, a także reakcja na niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego. Jeszcze inną formą nadzoru nad ruchem drogowym jest obserwacja z pewnej odległości przejść dla pieszych i rejestracja obrazu z wykorzystaniem wideorejestratora; współpraca np. dwóch patroli umieszczonych w różnych miejscach i przekazujących sobie drogą radiową informacje na temat popełnionych wykroczeń lub współpraca patrolu z osobą obsługującą monitoring miejski. Ponadto, policjanci WRD KPP dokonują też pomiarów prędkości pojazdów w okolicach przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 485)

W KPP nie było danych dotyczących ilości kontroli prędkości przeprowadzonych w latach 2016-2020 (do 30 czerwca) w pobliżu przejść dla pieszych. Z przedłożonych w trakcie kontroli NIK zestawień dotyczących „ujawnionych wykroczeń” i „podejmowanych działań” wynikało, że w I, II i III kwartale 2017 r. przeprowadzono, odpowiednio: 35, 30 i 35 pomiarów prędkości w „miejscach szczególnie niebezpiecznych dla pieszych” oraz ujawniono: 38, 38 i 54 przypadki „przekraczania prędkości w rejonach przejść dla pieszych”.

Komendant podał, że trudno jest ocenić ile kontroli prędkości pojazdów przeprowadzono w pobliżu przejść dla pieszych w poszczególnych latach 2016-2020, tym bardziej, że do 2019 r. nie wszędzie było możliwe dokonywanie tego typu pomiarów, ponieważ pojazdy służbowe Policji musiały być usytuowane w ściśle określonych warunkach.

(akta kontroli str. 485-486, 765-767)

W Komendzie dokonywano oceny wyników działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa pieszych m.in. na podstawie wskaźników realizacji zadań określonych w Programach wojewódzkich i powiatowych na lata 2015-2016, 2017 i 2018-2020 oraz w planach działań pod kryptonimem „Bezpieczny pieszy”, „NURD”, „Bezpieczny pieszy, bezpieczny rowerzysta”. W tym, na podstawie danych dotyczących: liczby wypadków z udziałem pieszych, reakcji policjantów na wykroczenia w relacji pojazd-pieszy, ujawnionych wykroczeń dotyczących przekraczania prędkości w rejonach przejść dla pieszych, podejmowanych działań w zakresie pomiaru prędkości w miejscach szczególnie niebezpiecznych dla pieszych, liczby wniosków do zarządców dróg w sprawie nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej oraz w sprawie zmiany organizacji ruchu lub wdrożenia nowych rozwiązań, mających wpływ na bezpieczeństwo pieszych, liczby działań profilaktycznych (kampanii informacyjno-edukacyjnych, akcji, konkursów), a także, zastosowanych środków prawnych i liczby policjantów zaangażowanych w działania pod kryptonimem „Bezpieczny pieszy”, „NURD”, „Bezpieczny pieszy, bezpieczny rowerzysta”.

(akta kontroli str. 181-289, 553-742)

Podstawowym kryterium oceny i zakładanym skutkiem realizacji Programów wojewódzkich i powiatowych na lata 2015-2016, 2017 i 2018-2020 oraz planów działań „Bezpieczny pieszy”, „NURD”, „Bezpieczny pieszy, bezpieczny rowerzysta” było ograniczenie liczby wypadków drogowych z udziałem pieszych.

(akta kontroli str. 174-175, 181-289, 553-742)

Komendant podał, że w okresie objętym kontrolą nie zwracano się do Inspekcji Transportu Drogowego z propozycją zainstalowania urządzeń rejestrujących prędkość lub pojazdy niestosujące się do sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, w celu zapewnienia bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych.

(akta kontroli str. 486)

Z objętych badaniem wniosków, dotyczących bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, zgłaszanych przez Komendę do zarządców dróg⁴⁰ wynikało, że jedno z tych zgłoszeń dotyczyło propozycji zmiany organizacji ruchu, w związku z ujawnieniem przez policjantów nieprawidłowej lokalizacji przejścia przebiegającego przez zatokę autobusową. W wyniku ww. zgłoszenia zarządca drogi zaplanował zmianę lokalizacji ww. przejścia.

(akta kontroli str. 306-307)

Komendant wyjaśnił, że KPP zwracała się do organów zarządzających ruchem lub do zarządców dróg z propozycjami zmiany organizacji ruchu lub zastosowania środków uspokojenia ruchu w pobliżu przejść dla pieszych. Nie potrafił jednakże wskazać ile było takich przypadków w latach 2016-2020. Dodał, że „Kwestie takie często poruszane były np. przy okazji spotkań czy komisji powołanych w celu omówienia organizacji ruchu w związku z planowanymi inwestycjami drogowymi (...). Podczas tych spotkań, często z udziałem projektanta i inwestora, uwagi wymieniano ustnie, po czym wszystkie poprawki po uzgodnieniach były nanoszone na projekty organizacji ruchu.”

(akta kontroli str.486-487)

2.5. W okresie objętym kontrolą Komenda współpracowała z podmiotami zewnętrznymi określonymi w Programach powiatowych na lata 2015-2016, 2017 i 2018-2020, w celu realizacji trzech, z czterech celów szczegółowych tych programów, tj.:

- zwiększenia nadzoru nad ruchem drogowym w obszarze bezpieczeństwa pieszych – współpraca m.in. ze Strażą miejską/gminną, Żandarmerią Wojskową;
- kształtowania świadomości uczestników ruchu drogowego – współpraca m.in. z placówkami oświatowo-wychowawczymi z powiatu inowrocławskiego, lokalnymi mediami i organizacjami społecznymi;
- wdrażania rozwiązań w zakresie inżynierii i infrastruktury drogowej poprawiającej bezpieczeństwo pieszych – współpraca z zarządcami dróg i organami zarządzającymi ruchem, jednostkami samorządu terytorialnego, strażami miejskimi/gminnymi z terenu powiatu inowrocławskiego.

(akta kontroli str. 199-210, 245-260, 276-289, 768-825, 828-860)

Komendant wyjaśnił, że w latach 2016-2020 KPP współpracowała z różnymi podmiotami przy realizacji działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Były to m.in.: Placówka Żandarmerii Wojskowej w Inowrocławiu, Urząd Miasta, Starostwo Powiatowe, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, zarządcy dróg, placówki oświatowe, lokalne media itp. Podał, że z podmiotami tymi nie zawierano pisemnych porozumień o współpracy w ww. zakresie, jak również nie wystąpiły przypadki odmowy zaproponowanej współpracy, zarówno po stronie KPP jak i podmiotów, do których zwracano się z taką propozycją.

(akta kontroli str. 487-489)

KPP współpracowała z Urzędem Miasta Inowrocławia m.in. w związku z realizacją przez Miasto Inowrocław „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020”. W dniach 12 i 20 lutego 2018 r. przedstawiciele Komendy dokonali wspólnie z przedstawicielami Urzędu Miasta Inowrocławia i Straży Miejskiej w Inowrocławiu

⁴⁰ Tj. próby 10 uwag i propozycji, o których mowa w punkcie 1.4. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

objazdów ulic i wytypowania 35 przejść dla pieszych oraz 22 ulic wymagających doświetlenia. Ponadto, KPP w dniu 20 lutego 2020 r przekazała do Urzędu Miasta Inowrocławia informacje o zdarzeniach na przejściach dla pieszych z lat 2016-2019.

W ramach współpracy z zarządcami dróg KPP dokonywała zgłoszeń stwierdzonych przez policjantów nieprawidłowości w stanie drogi lub infrastruktury drogowej, w tym dotyczących bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, a także, wspólnie z przedstawicielami zarządców dróg oceniała wpływ infrastruktury drogowej na zaistniałe wypadki ze skutkiem śmiertelnym.

W obszarze kształtowania świadomości uczestników ruchu drogowego Komenda współpracowała głównie z placówkami oświatowo-wychowawczymi z powiatu inowrocławskiego poprzez prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych.

(akta kontroli str. 768-825)

2.6. Komendant wyjaśnił, że KPP brała udział w wielu projektach krajowych i lokalnych, promujących bezpieczne zachowania na przejściach dla pieszych. Były to m.in.: Rządowy Program Ograniczania Przestępczości i Aspołecznych Zachowań „Razem Bezpieczniej” (promowanie noszenia elementów odblaskowych), powiatowy konkurs dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych z okazji „100-lecia Polskiej Policji”, konkurs plastyczny dla uczniów klas IV-VIII szkół podstawowych „Wiem co to Krajowa Mapa Zagrożeń Bezpieczeństwa - katalog zagrożeń, jak im przeciwdziałać?”, „Ogólnopolski Policyjny Dzień Odblasków”. Ponadto, policjanci przygotowali materiał zdjęciowy, przedstawiający sytuacje na drogach dotyczące kierowców i pieszych. Dla poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym bezpieczeństwa pieszych, policjanci zainicjowali w 2019 r. dwie akcje we współpracy z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego - Oddziałem Terenowym w Inowrocławiu; przeprowadzili szereg działań ukierunkowanych na bezpieczeństwo seniorów, takich jak „Inowrocławski kuracjusz wie jak być bezpiecznym”, czy akcja skierowana do rowerzystów i pieszych w wieku powyżej 60 lat, a także akcje „Spartakiada profilaktyczna dla dorosłych ze służbami”, „Zdrowi, bezpieczni, aktywni”. We wszystkich wymienionych projektach były promowane bezpieczne zachowania m.in. na przejściach dla pieszych, a podejmowane aktywności były upubliczniane poprzez zamieszczanie wiadomości na stronach internetowych i za pośrednictwem lokalnych mediów.

(akta kontroli str. 488-489)

*Stwierdzone
nieprawidłowości*

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że Komenda, w celu zapewnienia bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych prawidłowo i systematycznie prowadziła działania o charakterze kontrolno-prewencyjnym. W objętych kontrolą 10 miesiącach z lat 2016-2020 (I połowa) KPP w każdej dobie kierowała patrole do służby na drogach, a dyslokacji służby dokonywano z uwzględnieniem, m.in. działań przewidzianych w realizowanych cyklicznie planach działań pod kryptonimem „Bezpieczny pieszy”, „NURD”, „Bezpieczny pieszy, bezpieczny rowerzysta”. Policjanci prawidłowo dokumentowali okoliczności objętych kontrolą zdarzeń drogowych kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych. Przy realizacji działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych Komenda rzetelnie współpracowała z podmiotami zewnętrznymi, m.in. z jednostkami samorządu terytorialnego, zarządcami dróg, strażą miejską, placówkami oświatowo-wychowawczymi, lokalnymi mediami i organizacjami społecznymi.

Powyższe działania okazały się jednak niewystarczające dla zapewnienia pełnej ochrony uczestników ruchu drogowego wobec wzrostu w okresie od kwietnia do września 2019 r., w porównaniu do analogicznego okresu 2016 r., liczby zdarzeń kwalifikowanych jako najeżdżenie na pieszego na przejściu dla pieszych oraz ich ofiar.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

- Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.
- Wnioski
1. Niezwłoczne aktualizowanie w SEWiK danych dotyczących stopnia ciężkości obrażeń odniesionych przez uczestników wypadków drogowych.
 2. Kwalifikowanie i rejestrowanie w SEWiK zdarzeń drogowych zgodnie z definicjami wypadku drogowego i kolizji drogowej.
 3. Wprowadzanie do SEWiK danych zgodnych z kartami zdarzeń drogowych.
 4. Sporządzanie i przechowywanie sprawozdań i informacji z realizowanych programów.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

*Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń*

Zgodnie z art. 54 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 Bydgoszczy. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

*Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków*

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 14 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie 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.

Bydgoszcz, września 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy

p.o. Dyrektor
Tomasz Sobecki

Kontroler:
Andrzej Grzymysławski
główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

.....
podpis

