



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ – 4101-03-02/2013
P/13/100

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie
ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin
T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66
lsz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/100 – Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie.
Kontrolerzy	Kontrolę przeprowadziły na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , <ol style="list-style-type: none">1. Ewa Róg, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 85861 z dnia 27.05.2013 r.2. Danuta Laskowska, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 85858 z dnia 20.05.2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1 - 4)
Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji w Koszalinie, ul. Słowackiego 11, 75-009 Koszalin ² .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Inspektor Wiesław Tyl, Komendant Miejski Policji w Koszalinie ³ od 01.07.2005 r. (dowód: akta kontroli str. 5 - 6)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

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

Najwyższa Izba Kontroli oceniła pozytywnie:

Uzasadnienie
oceny ogólnej

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

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła następujące nieprawidłowości:

- niezapewnienie specjalistycznego przeszkolenia odpowiedniej do potrzeb liczby policjantów WRD,
- nieterminowe wprowadzanie danych do systemu SEWiK (9 przypadków),
- nieadekwatne do obowiązujących norm wyposażenie WRD w pojazdy oraz sprzęt techniki policyjnej.

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

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

² Zwana dalej również KMP lub Komendą.

³ Zwany dalej również Komendantem.

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

⁵ Zwany dalej również WRD.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu faktycznego

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

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

Komendant Miejski Policji w Koszalinie pismem z 6.05.2009 r.⁸ zatwierdził Regulamin KMP w Koszalinie, w którym w § 17 określił zakres zadań WRD, tj.:

1. Ochronę bezpieczeństwa ludzi oraz porządku publicznego w komunikacji publicznej.
2. Wykonywanie czynności zapewniających bezpieczeństwo i porządek w ruchu na drogach publicznych przez kierowanie tym ruchem oraz jego kontrolowanie.
3. Analizowanie zjawisk w dziedzinie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, określanie tendencji w tym zakresie i kreowanie lokalnej polityki przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym.
4. Realizowanie zadań związanych z likwidacją skutków zdarzeń drogowych oraz zabezpieczeniem procesowym śladów i dowodów.
5. Określanie kierunków działania dla policjantów służb prewencji w dziedzinie utrzymywania porządku i bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
6. Organizowanie działań w ramach ogólnokrajowych i lokalnych akcji i operacji kontrolno-porządkowych na drogach oraz współdziałanie w tym zakresie z pozostałymi służbami i innymi organizacjami.
7. Ochronę porządku i bezpieczeństwa podczas imprez masowych, uroczystości i zawodów sportowych odbywających się na drogach publicznych,
8. Edukację mieszkańców ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i młodzieży szkolnej, w zakresie bezpiecznego korzystania z dróg i przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym.
9. Współdziałanie z organami administracji państwowej i samorządowej oraz instytucjami, organizacjami społecznymi i mediami w zakresie bezpieczeństwa na drogach.
10. Współdziałanie z organami administracji publicznej w zakresie inżynierii ruchu drogowego, opiniowanie projektów tymczasowego zajęcia pasa drogowego, zmiany organizacji ruchu (wg posiadanych kompetencji).
11. Obsługę programów informatycznych dotyczących ruchu drogowego.

(Dowód: akta kontroli str. 7 - 16)

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

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

Opis stanu faktycznego

Z inicjatywy Komendanta i na zlecenie Prezydenta Miasta Koszalina w 2012 r. (po raz czwarty) Koszalińska Wyższa Szkoła Nauk Humanistycznych w Koszalinie przeprowadziła badania opinii społecznej w zakresie poczucia bezpieczeństwa mieszkańców Koszalina, w tym bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Badania przeprowadzone zostały w formie ankietowej na reprezentatywnej grupie 510 mieszkańców. Końcowe wyniki badań w formie raportu zawierały wnioski dotyczące:

⁶ Dz.U. z 2011 r., Nr 287 poz.1687 ze zm., zwaną dalej ustawą o Policji.

⁷ Dz.Urz. KGP Nr 18, poz.135 ze zm.

⁸ Znak P-I-011-561/2009.

- przyczyn zagrożeń, wypadków i kolizji na drogach (nadmierna prędkość stan i jakość ulic i dróg),
- brawury kierowców samochodów ciężarowych i motocykli,
- stanu technicznego pojazdów,
- oznakowania dróg,
- nieostrożność pieszych i rowerzystów.

Wnioski te wykorzystywane były w Analizach stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sporządzanych przez pracowników WRD.

(dowód: akta kontroli str. 17 - 25)

1.1.2. Elastyczność systemu oddziaływania na bezpieczeństwo na drogach.

System oddziaływania na bezpieczeństwo w ruchu drogowym przewidywał elastyczne reagowanie na lokalny wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, głównie w przypadku zaistnienia wypadku drogowego, pożaru, powodzi, katastrofy. Jak wyjaśnił I zastępca Komendanta, podkomisarz Sławomir Bober: *„Stosuje się w takim przypadku dyslokację sił własnych ruchu drogowego bądź też sił jednostki sąsiedniej, np. w przypadku zaistnienia wypadku drogowego skutkującego czasowym zablokowaniem drogi. W ramach działań takiego rodzaju sąsiednie jednostki udzielają pomocy i wsparcia w zakresie m.in. zabezpieczania objazdów miejsca zdarzenia. W kontrolowanym okresie były na terenie działania tutejszej jednostki 3 takie zdarzenia.”*

W dalszej części podał, że: *„W kontrolowanym okresie stosowano czasowe zmiany własnego planu działań kontrolno-profilaktycznych, które oddziaływały na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Działania takie polegały na wzmożonej kontroli kierowców. Ponadto prowadzone były akcje profilaktyczne w rejonach szkół i przedszkoli, ukierunkowane na kontrolę i propagowanie zasad prawidłowego przewożenia dzieci w pojazdach...”*

(dowód: akta kontroli str. 28 - 29)

W związku ze wzrostem zagrożenia bezpieczeństwa na drogach, elastyczne reagowanie wiązało się ponadto z:

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

(dowód: akta kontroli str. 31 - 32)

W działalności Komendy w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

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

1.2. Stan organizacyjny - kadrowy pionu ruchu drogowego.

1.2.1. Przesłanki i faktyczna organizacja pionu ruchu drogowego.

W Regulaminie organizacyjnym KMP (w strukturze organizacyjnej) ujęto Wydział Ruchu Drogowego, którym kieruje naczelnik. WRD podporządkowany był zastępcy Komendanta.

(dowód: akta kontroli str. 7 – 16 i 33 – 37)

1.2.2. Stan organizacyjny i liczebny WRD 0- 30.06.2013 r. Fluktuacja kadr w latach 2012 – 2013.

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą łączna ilość etatów w KMP nie ulegała zmianie i wynosiła 349. Stan zatrudnienia wzrósł z 343 osób na koniec 2011 r. do 344 na 30.06.2013 r., w tym 66 pracowników cywilnych. Liczba etatów w WRD wzrosła w tym okresie z 33 do 36 (10,3% ogólnej liczby etatów), przy liczbie zatrudnionych odpowiednio 28 osób i 30 osób. Według stanu na 30.06.2013 r. w WRD zatrudnionych było 30 policjantów (8,7% ogółu zatrudnionych), w tym 25 pełniących służbę na drogach.

(dowód: akta kontroli str. 38 – 43)

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

Zatwierdzony przez Komendanta „Harmonogram zmian organizacyjno - kadrowych w WRD” zakładał, że zgodnie z Rozkazem organizacyjnym z 29.04.2013 r. liczba etatów w pionie ruchu drogowego zwiększona została na 30.06.2013 r. o 3, tj. do 36. Zostały one pozyskane wyniku przesunięcia z Wydziału Prewencji (2 etaty) i z Posterunku Policji w Będzinie (1). Po wdrożeniu zmian organizacyjnych, liczba etatów w pionie ruchu drogowego na 30.09.2013 r. wyniesie 38, a na 31.12.2013 r. - 40 etatów. Zwiększenie obsady etatowej w WRD dokonane zostanie poprzez przeniesienie etatów z Izby dziecka (2 etaty - referent i asystent) oraz z Komisariatów Policji I i II (2 etaty - policjanci).

(dowód: akta kontroli str. 44 – 47)

1.2.4. Stan wykształcenia policjantów WRD.

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

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

- wykształcenie ogólne: kontroler ruchu drogowego - średnie, referent - średnie,
 - kwalifikacje zawodowe: dla kontrolera ruchu drogowego i referenta - podstawowe,
 - staż służby w Policji w latach: kontroler ruchu drogowego - 3 lata, referent - 2 lata.
- Zatrudnieni w WRD policjanci według stanu na 30.06.2013 r. (30 osób) posiadali następujące przeszkolenia:
- 13 policjantów, tj. 43% ogółu zatrudnionych w WRD posiadało przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego,
 - 4 policjantów (13% zatrudnionych w WRD) było przeszkolonych w zakresie obsługi tachografów,
 - 2 policjantów (6%) przeszkolono w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem,
 - 6 policjantów (20%) posiadało przeszkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy,
 - 2 policjantów (naczelnik i z-ca naczelnika WRD) ukończyli Wyższą Szkołę Policijną w Szczytnie.

(dowód: akta kontroli str. 48 - 50)

Na odpowiednio 28 i 30 policjantów zatrudnionych w WRD w okresie 2012 – 2013 (I półrocze), szkolenia specjalistyczne z zakresu ruchu drogowego posiadało 13 funkcjonariuszy, co stanowiło 46% i 43% stanu kadrowego. Zatem wykonywaniem

⁹ Dz. Urz. Nr 13 poz. 583, zwane dalej zarządzeniem KGP w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów.

¹⁰ Dz. U. 2009 Nr 30, poz. 202.

zadań służbowych w zakresie kontroli ruchu drogowego i obsługi zdarzeń w terenie zajmowały się osoby nieposiadające przeszkolenia w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 48 – 50)

W wyjaśnieniach w sprawie pełnienia służby w patrolu przez policjantów, którzy nie posiadali przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego, naczelnik WRD podał: „WRD KMP w Koszalinie informuje, że przeszkolenie podstawowe z zakresu ruchu drogowego posiadają wszyscy funkcjonariusze pełniący służbę w WRD, natomiast przeszkolenie specjalistyczne określone wymogami zarządzenia nr 609 KGP z 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów posiada 13 funkcjonariuszy. Jednocześnie informuję, że do zadań gdzie jest potrzebna wiedza specjalistyczna z zakresu ruchu drogowego kierowani są policjanci po przeszkoleniu specjalistycznym. Planowanie służb w WRD KMP w Koszalinie ukierunkowane jest w taki sposób, że zawsze z policjantami nie posiadającymi przeszkolenia specjalistycznego pełnią służbę policjanci, którzy takie przeszkolenie posiadają.”

(dowód: akta kontroli str. 481)

Na 2013 r. Komendant złożył w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Szczecinie¹¹ zapotrzebowanie na przeszkolenie 8 osób w zakresie ruchu drogowego (RD), 2 osób w zakresie kierowania motocyklem i 26 osób w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Dodatkowo zapotrzebowanie na przeszkolenie 5 policjantów w zakresie ruchu drogowego złożone zostało KWP 15.04.2013 r. W I półroczu br. Komenda nie otrzymała miejsc na szkolenia specjalistyczne w 2013 r.

Szkolenia w zakresie kontroli tachografów do 30.06.2013 r. odbyła 1 osoba, a 4 ukończyły szkolenia w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy.

W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki niewykorzystania przyznanych miejsc na szkolenia specjalistyczne.

(dowód: akta kontroli str. 48 i 54)

W wyjaśnieniach w sprawie potrzeb szkoleniowych policjantów zatrudnionych w WRD, odbywanych szkoleniach i otrzymywanych na nie limitach Komendant podał, że: „W 2012 r. zaplanowanych do przeszkolenia w ramach kursu specjalistycznego RD było 8 policjantów. W tym czasie bez przeszkolenia specjalistycznego w WRD pozostawało 11 policjantów z czego 1 z wyższym szkoleniem zawodowym (oficer), 1 osoba zaplanowana do zwolnienia ze służby oraz 1 przeniesiona z innego wydziału. Zrealizowane zgodnie z liczbą przydzielonych miejsc zostały tylko 2 szkolenia. ...Na dzień 1.01.2013 r. stan zatrudnienia w WRD wynosił 24 policjantów, z czego przeszkolenie specjalistyczne posiadało 12 policjantów i 1 oficer. Bez przeszkolenia pozostawało wówczas 11 policjantów. ...Skierowanie policjanta na kurs specjalistyczny w zakresie czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD), wymaga od policjanta uprzednio ukończonego kursu specjalistycznego ruchu drogowego (RD), uzasadnieniem w zakresie braku planów szkoleniowych w zakresie RWD jest w pierwszej kolejności konieczność przeszkolenia w większym stopniu niż dotychczas policjantów w zakresie kursu specjalistycznego RD. (...) Pismem z 21.03.2012 r. zostałem poinformowany, że w okresie od 1.04.2012 r. do 31.12.2012 r. nie będą realizowane kursy specjalistyczne w zakresie: czynności na miejscu zdarzenia drogowego RWD i programu „Gambit-2005”.

(dowód: akta kontroli str. 96)

W zakresie działań podejmowanych w celu zwiększenia limitu miejsc na szkoleniach Komendant wyjaśnił: „Podstawowym działaniem Komendanta Miejskiego w celu zapewnienia potrzeb szkoleniowych jednostki jest przygotowanie w sposób prawidłowy, zgodnie z możliwościami kierowania, planu szkoleniowego.(...)”

¹¹ Dalej również KWP.

Pracownicy KMP w Koszalinie w kontaktach bezpośrednich z komórką szkoleniową KWP w Szczecinie czynią starania o uzyskanie dla naszej jednostki możliwie dużej ilości skierowań, z przyznanego naszemu garnizonowi limitu. Nadmieniam, że istotnym elementem realizacji szkoleń jest brak odmowy skierowania policjantów na przydzielone przez KWP Szczecin naszej jednostce miejsca. Ponadto występowałem w 2013 r. (pismo z 15.04.2013 r.) o zwiększenie limitu miejsc na szkolenia specjalistyczne w zakresie ruchu drogowego. Oceniam, że obecnie niski procent policjantów z przeszkoleniem specjalistycznym w zakresie ruchu drogowego nie jest wynikiem naszych zaniedbań i znajduje uzasadnienie w dużej rotacji kadrowej policjantów w ostatnich latach.”

(dowód: akta kontroli str. 97)

1.2.5. Znajomość języków obcych.

Spośród 30 zatrudnionych (na dzień 30.06.2013 r.) w WRD policjantów, 3 osoby legitymowały się znajomością języków obcych, z tego 1 osoba posiadała certyfikaty z języków angielskiego na poziomie B2 i rosyjskiego na poziomie A1 oraz 2 osoby z języka angielskiego na poziomie B2 i B1. (dowód: akta kontroli str. 55 – 56)

1.2.6. System motywacyjny policjantów WRD.

Obowiązujący w KMP (w tym WRD) system motywacyjny policjantów stworzony został na bazie zapisów art. 32, art. 52 i art. 87 ustawy o Policji.

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

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

- przyznanie nagród pieniężnych udzielonych w formie rozkazów zbiorowych (łącznie udzielono 75 wyróżnień),
- przyznanie nagród pieniężnych w drodze rozkazów indywidualnych (łącznie udzielono 55 nagród),
- podwyższenia dodatków służbowych na okres 1 miesiąca (łącznie przyznano 40 wyróżnień),
- awans na wyższe stanowisko służbowe (awansowano 15 policjantów),
- awans na wyższy stopień policyjny (awansowano 27 policjantów).

Jak wyjaśnił I zastępca Komendanta: „W latach 2012 – 2013 nie stosowano wobec policjantów wyróżnień w postaci: pochwał, krótkoterminowych dodatkowych urlopów wypoczynkowych, przyznania oznaki resortowej, przedterminowego mianowania na wyższy stopień, udzielenia nagrody motywacyjnej w formie rzeczowej.”

(dowód: akta kontroli str. 29 – 30)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Komendy w opisanym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości: w latach 2012 - 2013 (I półrocze) odpowiednio na 28 i 30 policjantów zatrudnionych w WRD szkolenia specjalistyczne z zakresu ruchu drogowego posiadało 13 osób (46% i 43% zatrudnionych) co powodowało, iż zadania służbowe w zakresie kontroli ruchu drogowego i obsługi zdarzeń w terenie wykonywały osoby nieposiadające przeszkolenia w tym zakresie.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie stan wyszkolenia funkcjonariuszy WRD, natomiast pozytywnie ocenia podejmowane w KMP działania w zakresie organizacyjno-kadrowym WRD.

Ocena cząstkowa

1.3. Stan wyposażenia policjantów WRD w pojazdy i sprzęt.

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

Opis stanu
faktycznego

Policjanci WRD w okresie objętym kontrolą wyposażeni byli w sprzęt, umundurowanie i pojazdy za pośrednictwem Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie, co potwierdził Komendant w złożonych wyjaśnieniach. (dowód: akta kontroli str. 99)

1.3.2. System certyfikacji metrologicznej sprzętu pomiarowego.

Sprzęt przekazywany KMP w Koszalinie przez KWP posiadał aktualne świadectwa legalizacji. Jak wyjaśnił Komendant: „*Nowo zakupiony sprzęt pomiarowy po przydzieleniu go WRD KMP w Koszalinie jest monitorowany pod względem ważności świadectw legalizacji, świadectw wzorcowania i po zakończeniu daty ważności przesyłany jest za pośrednictwem Zespołu Administracyjno-Gospodarczego KMP w Koszalinie do KWP w Szczecinie celem wykonania homologacji.*” (dowód: akta kontroli str. 99)

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

Na podstawie § 5 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 3 zarządzenia Nr 118 Komendanta Głównego Policji z 10 lutego 2006 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy¹², zadania w zakresie gospodarki transportowej dla jednostek podległych KWP wykonuje Komendant Wojewódzki Policji.

Zadania w zakresie gospodarki kwatermistrzowskiej, tj. zaopatrzenia mundurowego policjantów oraz sprzętu techniki policyjnej i biurowego, uregulowane zostały w Zarządzeniu Nr 13 Komendanta Głównego Policji z 23 sierpnia 2002 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek, komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania¹³, gdzie zgodnie z § 2 ust. 1 i 2 załącznika nr 7, w związku z § 4 ww. zarządzenia, ustalanie norm w tym zakresie dla jednostek podległych należy do obowiązków Komendanta Wojewódzkiego Policji.

Stosownie do postanowień § 3 ust. 2 pkt 2 Zarządzenia Nr 1305 Komendanta Głównego Policji z 6 grudnia 2011 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych oraz policjantów w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania¹⁴, normy dla jednostek podległych ustalają wydziały łączności i informatyki KWP.

Dla urządzeń techniki policyjnej, sprzętu teleinformatycznego i telekomunikacyjnego oraz pojazdów na lata 2012 – 2013 KMP nie posiadała norm wyposażenia, jakie dla jednostek podległych, zgodnie z postanowieniami określonymi w Zarządzeniach Nr 118, Nr 13 i Nr 1305 KGP, powinien określić w tym zakresie Komendant Wojewódzki Policji.

Komendant wyjaśnił: „*W latach 2012 – 2013 (I półrocze) dla KMP w Koszalinie nie zostały ustalone przez KWP w Szczecinie normatywy wyposażenie w sprzęt transportowy, specjalistyczny oraz teleinformatyczny i telekomunikacyjny. Normy wyposażenia w sprzęt określone są przez KGP. W latach 2011 - 2013 (I półrocze) dla KMP w Koszalinie nie były określone dodatkowe normatywy w zakresie sprzętu transportowego. W KMP w Koszalinie nie ma pojazdów lub sprzętu specjalistycznego nie objętego normatywami.*” W dalszej treści stwierdził, że: „*WRD KMP w Koszalinie nie inicjuje, nie opiniuje i nie uczestniczy w pozyskiwaniu pojazdów i specjalistycznego sprzętu na potrzeby KMP w Koszalinie.*”

(dowód: akta kontroli str. 99)

Według danych przekazanych przez KWP, jako podstawowe wyposażenie posiadane przez policjantów z WRD w latach 2012 i 2013 wykazano: rękawice białe letnie (41 par), rękawice skórzane 5 palcowe na futrze i na flaneli (odpowiednio 3 i 16

¹² Dz. Urz. KGP Nr 8 poz. 42 ze zm.

¹³ Dz. Urz. KGP Nr 11 poz. 70 ze zm.

¹⁴ Dz. Urz. KGP Nr 10, poz. 74

par), pas biały z poprzeczką (25 szt.), opaska z elementami odblaskowymi (27 szt.), kamizelka z elementami odblaskowymi 25 szt.), pokrowiec biały na czapkę (39 szt.). Mimo zmian w liczbie i etatów w WRD oraz zmian kadrowych wynikających m.in. z odejścia policjantów na emeryturę (8 osób w 2012 r.) oraz zatrudnienia w miejsce zwolnionych osób nowych policjantów, KWP (w przekazanych zestawieniach) nie uwzględniła żadnych zmian. Z ww. danych wynika, że wyposażenie policjantów WRD w okresie objętym kontrolą nie podlegało żadnym zmianom. Analiza przedłożonych zestawień wykazała, że np. wyposażenie motocyklistów to m.in. 7 kasków ochronnych z szybą, 8 kombinezonów skórzanych, 7 par butów do jazdy na motocyklu. W okresie objętym kontrolą na wyposażeniu WRD znajdowały się dwa motocykle; 2 policjantów posiada uprawnienia do kierowania motocyklem, a posiadane przez nich sorty mundurowe (należne motocyklistom) nie były wymieniane od ponad 12 lat.

(dowód: akta kontroli str. 110 – 112)

1.3.4. Stan liczebny normatywny i faktyczny pojazdów i sprzętu.

Według stanu na 31.12.2011 r., 31.12.2012 r. i 30.06.2013 r. wyposażenie WRD stanowiło łącznie 7 samochodów osobowych oznakowanych, 1 furgon - pojazd wypadkowy i 2 motocykle.

(dowód: akta kontroli str. 107 – 109)

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

- na każde 4 etaty w WRD należny był 1 samochód osobowy oznakowany A,
- na każde 6 etatów w WRD należny był 1 motocykl,
- na 4 etaty w pogotowiu wypadkowym należny był 1 samochód wypadkowy (furgon).

Zgodnie z ww. normami, w odniesieniu do liczby zatrudnionych policjantów (odpowiednio 33 na 31.12.2011 r., 33 na 31.12.2012 r. i 36 na 30.06.2013 r.), na wyposażeniu WRD KMP w Koszalinie winno znajdować się 8 samochodów osobowych, 1 furgon i 5 motocykli w latach 2011 – 2012, oraz 9 samochodów osobowych, 1 furgon i 6 motocykli wg stanu na 30.06.2013 r.

Komendant wyjaśnił: *„...Niższy od normatywów wynikających z Zarządzenia Nr 118 i Nr 13 KGP stan ilościowy wyposażenia WRD KMP w Koszalinie w sprzęt transportowy oraz sprzęt techniki policyjnej, teleinformatyki i telekomunikacyjnej, nie wpływa znacząco na prawidłowy sposób realizacji zadań przez policjantów pionu ruchu drogowego w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na drogach. W oparciu o comiesięczną analizę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ważnym elementem jest właściwe planowanie dyslokacji patroli ruchu drogowego i zlecenie im do realizacji stosownych zadań doraźnych w zakresie zapobiegania i eliminowania występujących zagrożeń w ruchu drogowym. W związku z wprowadzaniem zwiększeniem stanów etatowych komórek pionu ruchu drogowego, w celu prawidłowego realizowania zadań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zasadnym jest stopniowe zwiększanie wyposażenia WRD KMP w Koszalinie w sprzęt transportowy oraz sprzęt techniki policyjnej, teleinformatyki i telekomunikacyjnej.”*

(dowód: akta kontroli str. 136)

Wyposażenie WRD w sprzęt techniki policyjnej, teleinformatyczny i telekomunikacyjny według stanu na 30.06.2013 r. stanowiły m.in.: wideorejestратор (2 szt.), radarowy miernik prędkości (5 szt.), laserowe mierniki prędkości (2 szt.), przenośne urządzenia do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu (7 szt.), wskaźniki spożycia alkoholu (8 szt.), urządzenia do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu wraz z drukarką (6 szt.), aparaty fotograficzne (3 szt.), latarki halogenowe (24 szt.), tarcze STOP (35 szt.), wózki do mierzenia odległości (8 szt.), zestaw znaków ZAPORA (9 szt.), radiotelefon przewoźny (11 szt.), radiotelefon noszony (14 szt.), mobilne terminale: przewoźny (5 szt.), noszony (9 szt.).

(dowód: akta kontroli str. 100 – 106)

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

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

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

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

(dowód: akta kontroli str. 281 -320)

Według stanu na 30.06.2013 r. użytkowane przez KMP urządzenia do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, tj. 5 radarowych przyrządów do pomiaru prędkości (typu Iskra) oraz 2 laserowe mierniki prędkości (ULTRALYTE LT1) nie zapewniały (w czasie pomiaru) identyfikacji pojazdu.

(dowód: akta kontroli str. 280)

Przepis § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych¹⁵ stanowi, że „konstrukcja i wykonanie przyrządów powinny zapewniać identyfikację pojazdu, którego prędkość jest kontrolowana”.

Wyjaśnienia w tej sprawie złożył Komendant stwierdzając, że: „W WRD na wyposażeniu znajdują się i wykorzystywane są do służby n/w urządzenia:

- laserowy miernik prędkości ULTRALYTE LTI 20-20 100LR - szt. 2,
- ręczne mierniki prędkości Iskra - szt. 5.

Ww. urządzenia zostały przekazane na wyposażenie Komendy przez Wydział Zaopatrzenia KWP w Szczecinie wraz z ważnymi świadectwami legalizacji pierwotnej. W chwili obecnej urządzenia znajdujące się na naszym stanie posiadają ważne świadectwa legalizacji ponownej. Stosowane przez Policję, w tym także przez naszą jednostkę radarowe mierniki prędkości posiadają ważne decyzje zatwierdzenia typu, wydane w drodze decyzji administracyjnej przez Prezesa Głównego Urzędu Miar oraz aktualne świadectwa legalizacji (pierwotne lub ponowne) wydane na okres do 13 miesięcy przez Dyrektora Okręgowego Urzędu M został upoważniony do sprawowania nadzoru nad wykonywaniem przepisów ustawy iar, potwierdzające, że przyrządy spełniają wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007 r. Właściwym organem do wyjaśnienia wszystkich wątpliwości w zakresie poprawności wprowadzonych do obrotu i użytkowania przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej, w tym ręcznych radarowych przyrządów

¹⁵ Dz. U. z 2007 r. Nr 225 poz. 1663.

do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, jest Prezes Głównego Urzędu Miar, który z Prawo o miarach (art. 21 ust. 1 ustawy) i jest wydawcą decyzji zatwierdzenia typu przedmiotowych przyrządów pomiarowych. (dowód: akta kontroli str. 322 – 323)

W związku ze wszczęciem przez Prokuraturę Okręgową w Warszawie śledztwa w sprawie legalizacji urządzeń do radarowego pomiaru prędkości, NIK odstąpiła od szczegółowego badania i oceny tego zagadnienia. (dowód: akta kontroli str. 429-432)

Realizując zapis § 7 ust. 1 i 2 Zarządzenia 497 KGP z dnia 25 .05.2004 r. w sprawie pełnienia służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego¹⁶, WRD powinien przysyłać do KWP w Szczecinie kopie fragmentów materiałów zarejestrowanych przez wideorejestratory, w przypadku jeżeli nagrany materiał nadawał się do działalności profilaktyczno-szkoleniowej prowadzonej przez Policję.

Jak wyjaśnił Komendant, w okresie objętym kontrolą WRD „nie przysyłał do KWP w Szczecinie zarejestrowanych materiałów, gdyż nie były one przydatne do działalności profilaktyczno-szkoleniowej.”

(akta kontroli str. 326)

Stosownie do wymagań określonych w § 4 ust. 2 zarządzeniu Nr 497 KGP z 25.05.2004 r., WRD prowadził ewidencję pracy wideorejestratorów zgodnie z określonymi wzorami, a informacje w zakresie ich wykorzystania przekazywał do KWP w Szczecinie w terminie do 10 dnia każdego miesiąca.

(dowód: akta kontroli str. 326)

W latach 2012 – 2013 (I półrocze) KMP nie dysponowała fotoradarem stacjonarym. Użytkowany w latach poprzednich fotoradar, którego obsługą zajmowało się 2 funkcjonariuszy, w 2011 r. przekazany został Inspekcji Transportu Drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 340)

Według stanu na 30.06.2013 r. na wyposażeniu WRD KMP w Koszalinie znajdowało się 8 urządzeń wskaźnikowych spożycia alkoholu typu AlcoBlow oraz 6 mierników do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu z drukarkami (Alco-Sensor, Draber, Alco-Qunt).

(dowód: akta kontroli str. 104)

W czerwcu 2013 r. w ramach masowych akcji sprawdzających trzeźwość kierowców, urządzeniami wskaźnikowymi przebadano łącznie 1.334 osoby, z tego w czasie 5 akcji:

- „Trzeźwy poranek” (06.06.2013 r.)	- 428
- „Alkohol i narkotyki” (11.06.2013 r.)	- 165
- „Trzeźwe popołudnie” (14.06.2013 r.)	- 168
- „Trzeźwy poranek” (14.06.2013 r.)	- 169
- „Trzeźwy poranek” (20.06.2013 r.)	- 404

Jak wyjaśnił Komendant: „Podczas działań policjanci używali bezkontaktowych (pomiar bez ustnika) urządzeń typu Alco-Blow” służących do stwierdzenia obecności lub nieobecności alkoholu w wydychanym powietrzu. AlcoBlow jest to prosty wskaźnik do szybkiej kontroli dużej liczby osób w większości trzeźwych, używany przez Policję na drodze w czasie zmasowanych akcji kontroli trzeźwości”

(dowód: akta kontroli str. 323 – 324)

Komendant wyjaśnił ponadto, że do pomiaru ilości alkoholu w wydychanym powietrzu w prowadzonych badaniach używano takich urządzeń jak „Alco-Sensor z drukarką, „Draber” z drukarką, Alco-Qunt” z drukarką.

(dowód: akta kontroli str. 324)

¹⁶ Dz. Urz. KGP z 2004 r. Nr 9, poz. 41 ze zm.

Wyjaśnienia w sprawie okoliczności, trybu i sposobu przeprowadzania kontroli kierowców pojazdów, w ramach prowadzonych akcji sprawdzających trzeźwość, złożyli policjanci WRD: asp. szt. Paweł T. i mł. asp. Ireneusz T.

Na pytanie, w jakich okolicznościach i na jakiej podstawie zatrzymywani byli do kontroli kierowcy pojazdów, policjanci wyjaśnili:

„Działając na podstawie art. 1 i art.15 ustawy o Policji, policjanci zatrzymują pojazdy do kontroli celem zbadania m.in. trzeźwości kierujących. Z chwilą zatrzymania pojazdu, urządzeniem bezkontaktowym AlcoBlow, w kierunku którego kierowca pojazdu „dmucha”, sprawdzane jest czy w wydychanym powietrzu znajduje się alkohol czy też nie. Urządzenie Alco Blow posiada trzy sygnalizatory: zielony, który zapala się jeżeli w powietrzu wydychanym nie ma cząsteczek alkoholu, żółty, który zapala się jeżeli powietrze zawiera molekuly alkoholu, ale w minimalnej ilości oraz czerwony, który zapala się jeżeli stężenie alkoholu jest wysokie. Z chwilą jeżeli zapali się sensor koloru zielonego, kierowca jako osoba trzeźwa odjeżdża. Jeżeli sensor zapali się na kolor żółty lub czerwony, kierowca po opuszczeniu pojazdu poddawany jest ponownemu badaniu polegającemu na „dmuchnięciu” w kierunku AlcoBlow. Jeżeli zapali się wskaźnik żółty lub czerwony kierowca poddawany jest badaniu na ilość zawartego alkoholu w organizmie urządzeniami z ustnikiem, które skojarzone są z drukarką (Alco-Sensor, Draber, Alco-Qunt). Gdy i tym razem wynik jest „pozytywny”, wskazujący na spożywanie alkoholu, kierowca po 15 minutach poddawany jest ponownemu badaniu sprawdzającemu czy ilość alkoholu w wydychanym powietrzu rośnie czy maleje. Wynik badania jest drukowany. Jeżeli wynik mieści się w granicach 0,00 – 0,199 promila, nie stanowi to wykroczenia i kierujący jako osoba trzeźwa może odjechać. W przypadku jeżeli po drugim badaniu wynik wskazuje 0,2 promila i więcej podejmowane są dalsze czynności, tj. sporządzany jest protokół z badania i w zależności od stwierdzonej zawartości alkoholu od 0,20 - 0,499 promila - wykroczenie, 0,5 promila i więcej - przestępstwo, podejmowane są dalsze kroki przewidziane prawem.”

(dowód: akta kontroli str. 365 - 366)

W czerwcu 2013 r. policjanci KMP przeprowadzili na drogach kontrole stanu trzeźwości kierowców urządzeniami bezkontaktowymi¹⁷, w czasie których przebadano 3.676 osób, w tym w akcjach masowych 1.334 osoby. W wyniku dokonanych kontroli sporządzono 34 protokoły.

(dowód: akta kontroli, str. 323 - 324, 367 - 368)

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

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

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

(dowód: akta kontroli str. 365 - 366)

¹⁷ służącymi do stwierdzenia obecności lub nieobecności alkoholu w wydychanym powietrzu - pomiar bez ustnika, tzw. badanie wstępne.

W § 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z 6 maja 1983 r. w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu w organizmie¹⁸ podano, że rozporządzenie określa warunki i sposób dokonywania badań koniecznych do ustalenia zawartości alkoholu w organizmie osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia w stanie po spożyciu alkoholu.

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

W zarządzeniu nr 496 KGP z 25 maja 2004 r. w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu¹⁹ w § 6 ust. 1 wskazano, że z przebiegu badania urządzeniem elektronicznym policjant sporządza protokół, jeżeli: kierujący pojazdem uczestniczył w wypadku drogowym, a którym jest zabity lub ranny; istnieje podejrzenie popełnienia przestępstwa przez badanego; uzyskany wynik wskazuje, że badana osoba znajduje się co najmniej w stanie po użyciu alkoholu; jeżeli wynik nie wskazuje, że badana osoba znajduje się co najmniej w stanie po użyciu alkoholu, ale w danej sprawie będzie prowadzone postępowanie; żąda tego osoba badana – o czym należy ją pouczyć. W § 6 ust. 2 stwierdzono, że wynik każdego pomiaru wskazywany przez urządzenie elektroniczne policjant wpisuje do protokołu z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, zaznaczając wyraźnie typ użytego urządzenia i jednostkę pomiarową w jakiej jest wyskalowane.

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

W związku z wątpliwościami dotyczącymi aktualnie obowiązujących regulacji w przedmiocie badania trzeźwości kierowców NIK stwierdza, że uwagi i wnioski w przedmiocie doprecyzowania przepisów w tym zakresie zostaną ujęte w Informacji o wynikach kontroli. (dowód: akta kontroli, str. 429)

Uwagi dotyczące
kontrolowanej
działalności

Brak w KMP normatywów w zakresie wyposażenia w pojazdy, sprzętu i urządzenia techniki policyjnej i teleinformatyczny oraz niepodejmowanie w kontrolowanym okresie działań w celu ich ustalenia.

Ocena cząstkowa

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

1.4. Dofinansowanie potrzeb WRD przez podmioty pozapolicyjne.

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

Opis stanu
faktycznego

¹⁸ Dz.U. Nr 25, poz. 117.

¹⁹ Dz.Urz. KGP Nr 9, poz. 40 ze zm.

Na podstawie art. 13 ust. 3, ust. 4e pkt 2 i ust. 4f pkt 1 ustawy o Policji oraz w oparciu o uchwały Rady Miejskiej w Koszalinie (Nr LX/701/2010 z 28.10.2010 r., Nr XIX/266/2012 z 29.03.2012 r. oraz Nr XXIV/361/12 z 27.09.2012 r.), pomiędzy Komendantem Wojewódzkim Policji w Szczecinie a Prezydentem Miasta Koszalina, przy udziale Komendanta Miejskiego Policji w Koszalinie, zawarte zostały w dniach 26.03.2012 r., 18.04.2012 r., 17.10.2012 r. porozumienia w sprawie przekazania środków z budżetu Miasta Koszalina na pokrycie bieżących kosztów funkcjonowania Komendy Miejskiej Policji w Koszalinie.

Na mocy ww. porozumień, środki finansowe w kwotach: 16.000 zł, 20.000 zł i 50.000 zł przekazane zostały na rachunek bankowy Funduszu Wsparcia Policji, z przeznaczeniem na pokrycie wydatków związanych z funkcjonowaniem KMP.

(dowód: akta kontroli str. 74 - 79)

Ze sprawozdań rzeczowo-finansowych wynika, że środki finansowe wydatkowano na:

- zakupy sprzętu specjalistycznego (walizka oględzinowa, aparaty cyfrowe, urządzenie do pomiaru alkoholu w organizmie AlcoBlow, zestawy do badania substancji odurzających Marqisa, Fast Blue, Narko II) - 14.000 zł,
- zakup samochodu oznakowanego - 30.800 zł,
- zakup sprzętu i materiałów informatyczno-łącznościowych - 6.600 zł,
- zakup kopiarki – 12.500 zł,
- prace remontowe obiektów KMP w Koszalinie – 6.200 zł,
- zakup materiałów biurowych i wyposażenia, środków czystości – 10.200 zł,
- zakup części samochodowych, materiałów transportowych – 5.700 zł.

Łączna kwota dofinansowania udzielona przez Radę Miejską w Koszalinie w latach 2012 – 2013 (I półrocze) wyniosła 86.000 zł.

W okresie objętym kontrolą Komenda nie otrzymała dofinansowania w postaci środków finansowych lub darowizn rzeczowych od innych podmiotów pozabudżetowych.

(dowód: akta kontroli str. 80 - 86)

W działalności KMP w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania KMP w zakresie doposażenia WRD w sprzęt techniczny przez podmioty pozapolicyjne.

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

1.5. Przygotowanie do współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi.

W ramach współpracy z jednostkami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, Policjanci z KMP w Koszalinie w latach 2012 – 2013 (I półrocze) uczestniczyli w organizowanych przez podmioty pozapolicyjne ćwiczeniach praktycznych np.:

- w dniu 5.11.2012 r. – w ćwiczeniach Specjalistycznej Grupy Ratownictwa Chemiczno-Ekologicznego Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Koszalinie,
- w dniu 18.10.2012 r. w ćwiczeniach współdziałających na terenie Zakładu Karnego w Starem Bornem (Oddział Zewnętrzny w Opatówku) z udziałem Jednostek Ochrony Przeciwpożarowej Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego i służb medycznych,
- w dniu 29.11.2012 r. w ćwiczeniach w zakresie ochrony i ewakuacji osób przebywających w areszcie śledczym, prowadzonych wspólnie z Komendą Miejską PSP w Koszalinie, Okręgowego Inspektoratu Służby Więziennej w Koszalinie, Aresztem Śledczym w Koszalinie.

(dowód: akta kontroli str. 87 - 92)

W działalności KMP w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

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

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

2.1. Organizacja i realizacja służby na drogach.

2.1.1. Organizacja i realizacja przez WRD działań na drogach.

Opis stanu faktycznego

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

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

(dowód: akta kontroli str. 141 – 182)

Przygotowanie do służby na drogach oceniono m.in. na podstawie oględzin odprawy do służby patrolowej oraz oględzin wyposażenia radiowozów i policjantów pełniących patrol. Oględzinami objęto 3 dwuosobowe zespoły patrolowe, pełniące służbę w dniach 26.06.2013 r. (2 zespoły) i 27.06.2013 r. (1 zespół), w wyniku których stwierdzono:

- zgodnie z § 11 Zarządzenia Nr 13 KGP z 23.06.2002 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek, komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania, odprawy do służby w patrolu prowadził z-ca naczelnika WRD, informując policjantów o przydzielonych zadaniach, sprawdzając ich stan psychofizyczny oraz posiadanie dokumentów niezbędnych do pełnienia służby w patrolu,
- dane dotyczące obsady patrolu, patrolowanego rejonu, nadanego kryptonimu, rodzaju przypisanych do wykonania zadań zapisano w Książce odpraw do służby,
- informację o stanie technicznym pojazdu patrolowego, prowadzącemu odprawę przekazali dowódcy patroli, co wypełniało wymogi § 10 ww. zarządzenia,
- wyposażenie pojazdów nie w pełni odpowiadało wymogom określonym w załącznikach do ww. zarządzenia - nr 8 (zestaw nr 4 i nr 7) oraz nr 2 (zestaw nr 4) dot. wyposażenia policjantów,
- przebieg służby w patrolu zweryfikowano na podstawie zapisów w notatnikach służbowych policjantów biorących udział w patrolu nie wnosząc uwag.

(dowód: akta kontroli str. 233 – 279)

2.1.2. Dyslokacja służby na drogach.

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

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

- planowania służby na drogach z uwzględnieniem okresu występowania największego zagrożenia i nasilenia ruchu,
- zwiększania ilości patroli w czasie, kiedy występuje wzmożenie ruchu na drogach,
- wykorzystywania wideorejestratorów także w służbie statycznej (przejazd na czerwonym świetle, nieprawidłowe wyprzedzanie),
- zintensyfikowania kontroli trzeźwości kierowców oraz kontroli czasu pracy kierowców pracujących w transporcie drogowym,
- w miejscach, w których występują utrudnienia w ruchu, niezwłocznie decydowano o ręcznym kierowaniu ruchem.

W planach dyslokacji uwzględniano harmonogramy pełnienia służby na trasach centralnie koordynowanych oraz harmonogramy pełnienia służby przez patrole WRD KMP w Koszalinie i powiatach sąsiednich. Sposób, forma i zasady planowania i realizacji dyslokacji służby na drogach, odpowiadały wymaganiom określonym w § 7 Zarządzenia Nr 609 KGP.

(dowód: akta kontroli str. 183 – 197)

W wyniku oględzin zapisów wideorejestratora marki PolCam PC 2006 (nr fabryczny 1489 PL firmy Media AktiVision Sp. z o.o. w Warszawie), zamontowanego w oznakowanym samochodzie marki Alfa Romeo nr rejestracyjny HPW A936, obrazujących przebieg służby w patrolu w dniach 6,8 i 16 lipca 2013 r. ustalono, że:

- stosownie do postanowień § 3.1. zarządzenia Nr 497 KGP z 25.05.2004 r. w sprawie pełnienia służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego, zapisy wideorejestratora w każdej ze służb patrolowych obejmowały cały przebieg służby; wideorejestrator w trakcie pełnienia patrolu nie był wyłączany,
- dokonane oględziny odnosiły się do zapisów obrazu; przeglądarka, na której odtwarzano zapisy z wideorejestratora nie była wyposażona w głośniki,
- działania podejmowane przez policjantów w trakcie pełnienia patrolu odpowiadały wymaganiom określonym w § 15 ust. 1 zarządzenia Nr 609 KGP w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach, tj. w każdym przypadku kiedy uczestnik ruchu drogowego postępował nieprawidłowo, policjanci podejmowali interwencję,
- nie stwierdzono w przypadku patroli objętych oględzinami, aby nieprawidłowe zachowania na drodze i w jej obrębie pozostało bez reakcji policjantów.

(dowód: akta kontroli str. 361 - 364)

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

Stosownie do postanowień § 27 ust. 1 Zarządzenia nr 609 KGP w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów, w WRD KMP w Koszalinie prowadzone były w formie elektronicznej Statystyczne karty czynności policjanta, tzw. system SESPOL. Dane do systemu, na podstawie zapisów z notatników policjantów pełniących służbę na drodze, wprowadzało 6 uprawnionych funkcjonariuszy. Dane wprowadzane były do systemu bezpośrednio po zdaniu służby przez każdy patrol.

(dowód: akta kontroli str. 113 – 117)

Z zestawienia zbiorczego - formularz XIII/2 Statystyczna karta czynności policjanta za okres 1.01.2012 r. – 31.12.2012 r. wynika, że w 2012 r. na łączną ilość 8.205 dni, 28 policjantów WRD przepracowało w służbie 4.175 dni, absencje wynosiły 3.809 dni (dni wolne od pracy – 2.184, zwolnienia lekarskie - 900, urlopy - 725), a 221 dni to oddelegowanie do innych służb. Wykorzystanie czasu w służbie (4.175 dni), w czasie których przepracowano łącznie 36.578,5 godzin kształtowało się w sposób następujący:

- kontrola ruchu na drodze 22.167,06 godz., co stanowiło 60,6% ogółu czasu w służbie,
- obsługa zdarzeń 5.282,4 godz. (14,4% czasu),
- inne czynności związane z ruchem drogowym (odprawy, narady inne) 4.508,24 godz. (12,3%),
- pozostałe czynności 4.620,8 godz. (12,7%).

Ogółem na 36.578,5 godzin w służbie, na czynności związane z obsługą ruchu drogowego wykorzystanych zostało 31.957,7 godzin (87,3%), a czynności pozostałe - 4.620,8 godzin (12,7%).

(dowód: akta kontroli str. 118 - 119)

W okresie I – VI 2013 r. na 3.927 dni, 27 policjantów w służbie przepracowało 2.168 dni, w tym oddelegowanie do innych służb - 8 dni. Absencje wyniosły łącznie 1.751 dni (wolne - 1.152, zwolnienia lekarskie - 241 dni, urlopy - 358). Wykorzystanie czasu pracy w służbie (2.168 dni), w których przepracowano łącznie 17.754,3 godziny, było następujące:

- kontrola ruchu na drodze 11.753 godz., co stanowiło 66,2% czasu w służbie,
- obsługa zdarzeń 2.388 godz. (13,4% czasu),
- inne czynności związane z ruchem drogowym (odprawy, narady inne) 2.088 godz. (11,3%),
- pozostałe czynności 1.531,3 godz. (9,1%).

Ogółem na 17.754,3 godzin w służbie, na czynności związane z obsługą ruchu drogowego wykorzystanych zostało 16.223 godzin (90,9%), a czynności pozostałe 1.531,3 godzin (9,1%).

(dowód: akta kontroli str. 120 - 121)

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

- godziny rozpoczęcia służby i czas jej pełnienia w poszczególnych dniach odpowiadały zapisom w księdze odpraw,
- dane zawarte w notatnikach dotyczące wykorzystania czasu w służbie na poszczególne czynności, tj. czas kontroli ruchu na drodze, ręczne kierowanie ruchem, obsługa zdarzeń drogowych, zabezpieczanie imprez, inne czynności związane z ruchem drogowym, były zgodne z danymi zamieszczonymi w systemie,
- w notatnikach policjantów znajdowały się potwierdzenia (podpis i imienna pieczęć) odbioru zakończonej służby patrolowej przez policjanta uprawnionego, który dane zawarte w notatniku wprowadzał do systemu,
- czas pracy w służbie poszczególnych policjantów w okresie 7 kolejnych dni to odpowiednio: 45 godzin, 43 i w trzech przypadkach po 41 godzin,

(dowód: akta kontroli str. 113 – 117 i 122 – 131)

2.1.4. Weryfikacja absencji chorobowej policjantów.

Absencja chorobowa policjantów WRD w roku 2012 to ogółem 900 dni, co w stosunku do łącznej liczby dni w służbie (4175) stanowiło 21,5%. W 2013 r. (I półrocze) absencja chorobowa wynosiła 241 dni, co stanowiło 11,1% ogółu dni w służbie. Absencja chorobowa policjantów, wynikająca ze zwolnień lekarskich nie była weryfikowana.

(dowód: akta kontroli str. 118 - 121)

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

Pojęcia „miejsce szczególnie niebezpieczne” i „miejsce szczególnie zagrożone”, jak wyjaśnił Komendant nie zostały szczegółowo zdefiniowane na potrzeby WRD. Wyrażenia te były używane do określania miejsc, w których dochodziło do większej liczby zdarzeń drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 138)

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

Zgodnie z zapisem § 5 ust.1 zarządzenia Nr 635 KGP w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystycznych zdarzeń drogowych, w okresie objętym kontrolą WRD sporządzał miesięczne i kwartalne informacje o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmujące dane z badanego okresu dotyczące liczby wypadków i kolizji drogowych, przyczyn, sprawców, z uwzględnieniem miejsc, gdzie zdarzeń takich jest najwięcej. W celu poprawy stanu bezpieczeństwa, jak wynikało ze sporządzanych w KMP sprawozdań miesięcznych, w miejscach w których dochodziło do większej liczby zdarzeń drogowych, w ramach dyslokacji częściej kierowane były patrole. Efektem sprawowanego nadzoru było m.in., wspólne z zarządcą dróg, podejmowanie działań w zakresie zmiany organizacji ruchu, celem zmniejszenia liczby zdarzeń drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 183 – 184)

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

W okresie objętym kontrolą policjanci WRD zgłosili łącznie 187 wniosków dotyczących zmiany organizacji ruchu, zmiany oznakowania pionowego dróg, poprawy widoczności, zmian w ograniczeniu prędkości, nieczytelnych lub nieaktualnych znaków drogowych, braków w oznakowaniu. Wnioski te kierowane były do Zarządu dróg Miejskich w Koszalinie, Zarządu Dróg Powiatowych w Manowie, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Rejon w Koszalinie i w Szczecinku, urzędów gmin z powiatu koszalińskiego. Ponadto zgłaszane wnioski rozpatrywane były w czasie posiedzeń komisji infrastruktury przy Zarządzie Dróg Miejskich w Koszalinie. Znaczna część z formułowanych wniosków była uwzględniana przy opiniowaniu projektów organizacji ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 338 i 341 - 360)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności KMP w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

Oględziny pojazdów i przygotowania policjantów do służby patrolowej wykazały następujące braki:

- a) w wyposażeniu policjantów brakowało: fartuchów ochronnych, rękawic ochronnych, butów gumowych, okularów przeciwsłonecznych,
- b) w wyposażeniu pojazdów brakowało: aparatu fotograficznego typu lustrzanka, kamer wideo, kolczatek drogowych (znajdowały się na wyposażeniu pojazdów biorących udział w działaniach koordynowanych), reflektorów przenośnych, zestawów znaków do zabezpieczania miejsca wypadku (ZAPORA), kaftanów bezpieczeństwa.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, ocenia pozytywnie działalność KMP w zakresie organizacji i realizacji służby na drogach.

Opis stanu
faktycznego

2.2. Systemy wspierające policjantów WRD: SEWIK i SWD.

2.2.1. Wykorzystanie systemu SWD w działaniach policjantów WRD.

System Wspomagania Dowodzenia w WRD był wykorzystywany przede wszystkim do planowania służb w poszczególnych miesiącach. Komendant wyjaśnił: „SWD jest narzędziem wykorzystywanym przede wszystkim przez służbę dyżurną w obszarze rejestracji i obsługi zgłoszeń- zdarzeń, dyslokacji patroli (patrole w służbie, książka przebiegu służby). System SWD umożliwia zdefiniowanie służby patroli uwzględniając ich rodzaj m.in. związanych z ruchem drogowym. Aplikacja jest wykorzystywana do bieżącego wykorzystywania sił i środków WRD.”

(dowód: akta kontroli str. 138)

2.2.2. Funkcjonowanie systemu SEWIK.

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

Wypełnione przez policjantów karty rejestrowane były w WRD poprzez nadanie kolejnego numeru, oraz oznaczenie miesiąca i roku, w którym zastały zgłoszone do rejestracji. Z karty zdarzenia drogowego do systemu wprowadzane były dane dotyczące: daty i miejsca zdarzenia, daty wpływu karty do rejestracji, dane uczestników zdarzenia, nazwisko policjanta sporządzającego kartę, a w przypadku wypadków, w których były osoby poszkodowane lub ofiary śmiertelne, począwszy od 1.06.2012 r. także skan szkicu sytuacyjnego wypadku. Na podstawie zarejestrowanych oryginałów, do systemu SEWiK wprowadzane były pozostałe dane z działów I-XII z karty.

W 2012 r. w WRD zarejestrowano i wprowadzono do systemu SEWiK łącznie 1.446 kart zdarzeń drogowych, a w I półroczu 2013 r. - 635 kart.

Badaniem kontrolnym objęto 46 kart zdarzeń drogowych, w tym wszystkie karty dotyczące wypadków ze skutkiem śmiertelnym, z tego 36 kart dotyczyło zdarzeń z 2012 r. i 10 z I półrocza 2013 r. Spośród wszystkich kart 21 dotyczyło wypadków ze skutkiem śmiertelnym, w tym 16 to wypadki z 2012 r., kiedy zginęło 17 osób i 5 z 2013 r. (I półrocze), kiedy odnotowano 6 ofiar śmiertelnych. Pozostałe 25 kart wybranych zostało w drodze losowania.

Badając zapisy kart zdarzeń drogowych stwierdzono, że:

- karty przechowywane były w segregatorach, w sposób uporządkowany z przyporządkowaniem do kolejnych miesięcy danego roku,
- karty (46 szt.) nie były poddawane weryfikacji, nie nosiły śladów skreśleń, poprawek ani zmian,
- na objętych kontrolą kartach (46) wypełnione zostały wszystkie działy od I – XII za wyjątkiem działu VII dotyczącego uszkodzeń poza pojazdami. Dział ten wypełniono w 3 kartach, tj. w sytuacji, gdy w wyniku zdarzenia drogowego wystąpiły takie uszkodzenia,
- dane znajdujące się w systemie SEWiK były zgodne z danymi na karcie zdarzenia,
- karty (46) zawierały nazwiska, stanowiska i numery identyfikacyjne policjantów, którzy je sporządzali,
- policjanci WRD kierowani byli na miejsce zdarzenia przez dyżurnego KMP, który odbierał zgłoszenia pod nr telefonu 997 i podejmował decyzje o skierowaniu pełniącego służbę patrolu na miejsce zdarzenia.

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

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

Spośród kontrolowanych 46 kart zdarzeń, w 9 przypadkach przekroczone zostały pięciodniowy termin na wprowadzenie kart do systemu SEWiK:

nr karty	data zdarzenia	data wprowadzenia do systemu	ilość dni
97451636P	27.11.2012 r.	04.12.2012 r.	7
97496881M	13.12.2012 r.	20.12.2012 r.	7
797118763Y	15.08.2012 r.	29.08.2012 r.	14
96994127W	19.07.2012 r.	25.07.2012 r.	6
96921618E	28.06.2012 r.	05.07.2012 r.	7
96916660A	23.06.2012 r.	04.07.2012 r.	11
96834445Y	17.05.2012 r.	24.05.2012 r.	7
96816590P	05.05.2012 r.	11.05.2012 r.	6
96150088L	30.01.2012 r.	07.02.2012 r.	8

(dowód: akta kontroli str. 132 – 134 i 230 - 232)

W wyniku oględzin stwierdzono, że system SEWiK dokonywał automatycznej rejestracji wprowadzanych danych wg daty zaistnienia zdarzenia.

W wyjaśnieniach w sprawie przekroczenia terminu wprowadzenia do systemu SEWiK danych dotyczących zdarzeń drogowych, Komendant podał: *„W przypadku zdarzeń drogowych o numerach: 97451636P, 97496881M, 96994127W, 96921618E, 96834445Y przekroczenie wymaganego przepisami 5 dniowego terminu wprowadzenia do systemu SEWiK zdarzeń wynikało z tego, iż miały one miejsce w czwartek. Biorąc pod uwagę czas na sporządzenie notatki przez policjanta, odnotowanie jej w rejestrze oraz to, że do czasu przekroczenia doliczana jest sobota i niedziela, nie było możliwe dotrzymanie 5 dniowego terminu. Nadmienić również należy, iż pracownik cywilny prowadzący ewidencję zdarzeń drogowych w poniedziałki oddelegowany jest do pełnienia innych zajęć służbowych, co również skutkuje dodatkowym dniem opóźnienia.(...) W przypadku zdarzeń drogowych o numerach 971200080D, 96916660A, 97120080D, 797118763Y opóźnienie spowodowane było urlopem wypoczynkowym pracownika cywilnego prowadzącego ewidencję zdarzeń drogowych.”*

(dowód: akta kontroli str. 140)

Z 46 objętych kontrolą kart zdarzeń, w 24 przypadkach jako rozstrzygnięcie w dziale XII zaznaczono poz. 165, tj. nałożenie mandatu karnego, w 1 przypadku poz. 166 – pouczenie, a w pozostałych 21 przypadkach zaznaczono poz. 163, tj. dochodzenie. Dotyczyło to wszystkich zdarzeń, gdzie w wypadkach były ofiary śmiertelne, a dochodzenie prowadził Wydział Kryminalny KMP w Koszalinie.

Jak wyjaśnił Komendant: *„Odnosząc się do adnotacji w dziale XII Rozstrzygnięcia – pozycja 163 w zdarzeniach drogowych została zaznaczona w przypadkach, kiedy sprawa przekazana została do Wydziału Kryminalnego KMP w Koszalinie celem przeprowadzenia dochodzenia w sprawie wypadku drogowego. Po zakończeniu dochodzenia sprawa przekazywana jest do Prokuratury, a następnie do Sądu celem jej rozpoznania. O wynikach rozstrzygnięć Sąd nie powiadamia Wydziału Kryminalnego oraz Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Koszalinie.”*

(dowód: akta kontroli str. 140)

Wszelkie zmiany danych w systemie SEWIK dokonywane były przez osobę uprawnioną do wprowadzania danych i ich aktualizacji.

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

(dowód: akta kontroli str. 132 – 134, 482 - 500)

Na 24 policjantów wypełniający badane karty zdarzeń drogowych w latach 2012 - 2013 (I półrocze), 16 posiadało ukończone kursy w zakresie ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 48)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Komendy w opisanym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

- w 9 przypadkach przy rejestrowaniu kart zdarzeń w systemie SEWIK nie dochowano 5-dniowego terminu wprowadzenia do systemu, określonego w § 4 ust 5 lit.a Zarządzenia nr 635 KGP w sprawie statystyki wypadków.

Uwagi dotyczące
kontrolowanej
działalności

Brak możliwości odczytu z poziomu KMP daty wprowadzania i aktualizacji danych w systemie SEWIK, co uniemożliwiało sprawowanie nadzoru nad terminowością wprowadzania tych danych.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność KMP w zakresie wykorzystania w pracy WRD systemów SWD i SEWiK.

2.3. Opiniowanie projektów organizacji ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

W latach 2012 – 2013 (I półrocze) WRD zaopiniował odpowiednio 187 i 81 projektów organizacji ruchu drogowego. Projekty do opiniowania przedkładane były przez instytucje państwowe, firmy prywatne oraz osoby fizyczne i dotyczyły m.in. zmiany organizacji ruchu na czas remontu lub przebudowy, wykonywania robót instalacyjnych oraz wprowadzania nowych rozwiązań w obrębie istniejących skrzyżowań, ulic, ciągów pieszo-jezdnych.

(dowód: akta kontroli str. 199 – 226)

W 2012 r. projekty organizacji ruchu opiniował b. naczelnik WRD asp. szt. Marek Leciacho. Od 1.08.2012 r. projekty opiniował naczelnik WRD asp. szt. Paweł Teterycz. W czasie nieobecności naczelnika projekty opiniował jego zastępca podkom. Dariusz Bindas. Wymienieni funkcjonariusze upoważnieni zostali do wydawania opinii w imieniu Komendanta na podstawie Decyzji Nr 57/2010 i Nr 58/2012.

(dowód: akta kontroli str. 227 – 228)

W sprawie metodologii opiniowania projektów organizacji ruchu wyjaśnienia złożył Komendant stwierdzając: „W WRD KMP w Koszalinie przez wnioskodawców składane są do opiniowania projekty organizacji ruchu drogowego. Projekty odnotowywane są w Rejestrze wydawanych opinii. W projektach znajduje się strona uzgodnień, na której opiniujący wpisuje swoje uwagi lub stwierdza brak uwag. Uzgodnienia są również wpisywane do rejestru wydanych opinii. Tak zaopiniowane projekty przekazywane są wnioskodawcom.”

(dowód: akta kontroli str. 199)

W latach 2012 – 2013 (I półrocze) WRD odpowiednio 39 i 9 razy wnioskował do zarządców dróg w sprawie zmiany istniejącej organizacji ruchu drogowego. Na 39 wniosków z 2012 r. - 26 zostało zrealizowanych, a 13 przyjętych zostało do wykonania

w terminie późniejszym. Spośród 9 wniosków złożonych w 2013 r. - 5 zostało zrealizowanych, 3 znajdują się w realizacji, a jeden wniosek nie został uwzględniony.
(dowód: akta kontroli str. 229)

Komendant wyjaśnił: „W przypadku nieuwzględnienia przez Zarząd Dróg Publicznych wniosków, jeżeli było to umotywowane przepisami, że nie można było wprowadzić nowej organizacji ruchu drogowego, wnioski pozostawiane są bez dalszego załatwiania.”
(dowód: akta kontroli str. 199)

W latach 2012 – 2013 (I półrocze) Zarząd Dróg Publicznych nie uwzględnił jednego wniosku skierowanego do zarządcy przez KMP.
(dowód: akta kontroli str. 229)

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

Ocena cząstkowa

2.4. Priorytety Komendanta Głównego Policji i Komendanta Wojewódzkiego Policji.

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

Opis stanu faktycznego

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

- zwiększenie liczby policjantów ruchu drogowego pełniących służbę na drodze. Dla tego zadania określony został miernik „Procentowego udziału policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drodze”, który dla wszystkich jednostek powiatowych podległych KWP na koniec 2012 r. ustalony został na poziomie 45,36%. Powyższy miernik przez KMP został zrealizowany na poziomie 84,8%,
- dostosowanie właściwych proporcji reakcji policjantów ruchu drogowego na popełniane naruszenia przez określonych użytkowników drogi (kierowca-pieszcy) w stosunku do występującego zagrożenia (wypadków) w tym obszarze. Dla tego zadania podporządkowany został miernik „Procentowego udziału wypadków drogowych spowodowanych przez określonych użytkowników drogi (kierowca-pieszcy), a efektywnością zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników”. Wartością oczekiwaną miernika w 2012 r. było uzyskanie proporcji pomiędzy procentowym udziałem zastosowanych środków na poziomie reakcji nie niższym niż wartość wynikająca z procentowego udziału wypadków dla danej grupy. Na koniec 2012 r. w KMP procentowy udział wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących wynosił 77%, a procentowy udział wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych 7%. Poziom realizacji tego miernika przez KMP kształtował się następująco:
 - procentowy stosunek środków prawnych wobec kierujących do ogółu zastosowanych środków prawnych wynosił 87%,
 - procentowy stosunek środków prawnych wobec pieszych do ogółu zastosowanych środków prawnych wynosił 12,7%.

(dowód: akta kontroli str. 369 -420)

2.4.2. Priorytety Komendanta Wojewódzkiego Policji na 2012 r. i ich realizacja.

Opis stanu faktycznego

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

- akcja „Prędkość” prowadzona w dniach 26.03., 20.04., 6.05., 13.07., 5.10.2012 r.,
- akcja „Alkohol i narkotyki” prowadzona w dniach 27.01., 10.03., 13.08., 12.11., 14.12.2012 r.,
- akcja „Truck” prowadzona w dniach 15.02., 28.05., 10.08., 11.10.2012 r.,
- akcja „Bus” prowadzona w dniach 6.03., 2.04., 11.06., 28.07., 18.09., 9.11.2012 r.,
- akcja „Pasy” prowadzona w dniach 15.03., 22.07., 10.09.2012 r.,

- akcja „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” prowadzonego w dniach 21.03., 25.04., 25.05., 7.09.23.10. 22.11.2012 r,
- akcja „Bezpieczny weekend” prowadzona w dniach 1-03.05., 31.10- 4.11., 22-26.12.2012 r.,
- akcja „Telefon” prowadzona w dniach 18.01., 20.02., 30.03., 17.04., 15.05., 21.06., 2.07., 22.08., 27.09., 27.11., 10.12.2012 r.,
- akcja „Niebezpieczne przewozy” prowadzona w dniach 10.02., 28.08., 4.12.2012 r.

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

(dowód: akta kontroli str. 421 - 429)

2.4.3. Realizacja w 2013 r. Priorytetu nr II Komendanta Głównego Policji na lata 2013 – 2015.

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

- zwiększenie liczby policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drogach, dla którego progi satysfakcji określono na następującym poziomie: wzrost o 2 punkty procentowe – jednostki, które w 2012 r. nie osiągnęły 40% udziału w służbie bezpośrednio na drodze; wzrost o 1 punkt procentowy – jednostki, które w roku 2012 r. nie przekroczyły 42% udziału w służbie bezpośrednio na drodze; utrzymanie na poziomie z 2012 r. – jednostki, które osiągnęły średnią krajową i wyżej. Za 6 miesięcy 2013 r. KMP zrealizowała miernik na poziomie 83,3%.
- aktywizacja działań na rzecz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, zwłaszcza pieszych, dla którego wartością oczekiwaną miernika w 2013 r. będzie uzyskanie proporcji między procentowym udziałem zastosowanych środków na poziomie reakcji nie niższym niż wartość wynikająca z procentowego udziału wypadków dla danej grupy. Za okres 6 miesięcy 2013 r. wskaźnik wypadków z winy pieszego dla woj. zachodniopomorskiego wyniósł 8,3%. W rejonie działania KMP w Koszalinie wskaźnik wypadków z winy pieszego wyniósł 9%, a wskaźnik wypadków z winy kierującego 81%.

Miernik efektywności zastosowanych środków prawnych w stosunku do kierujących pojazdami uzyskany przez KMP uzyskany w I półroczu 2013 r. wyniósł 89,4%, przy założonej wartości oczekiwanej w 2013 r. 78,1%. W stosunku do pieszych wskaźnik ten wyniósł 10,3 % w I półroczu 2013 r., przy założonej dla województwa wartości 8,1%.

(dowód: akta kontroli str. 430 - 448)

2.4.4. Priorytety Komendanta Wojewódzkiego Policji na 2013 r. i ich realizacja.

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

(dowód: akta kontroli str. 449 – 455)

W działalności KMP w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Komendy w zakresie realizacji priorytetów określonych przez KGP i KWP w latach 2012 – 2013.

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

2.5. Pozostałe przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym

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

Opis stanu faktycznego

W latach 2012 – 2013 (I półrocze) KMP nie planowała i nie realizowała działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego z wykorzystaniem lotnictwa policyjnego.

(dowód: akta kontroli str. 138)

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

W ramach współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi, Policjanci z KMP w Koszalinie w latach 2012 – 2013 (I półrocze) uczestniczyli w organizowanych przez te podmioty ćwiczeniach praktycznych, np.:

- w dniu 21.08.2012 r. w ćwiczeniach związanych z ewakuacją pacjentów Szpitala Psychiatrycznego w Koszalinie,
- w dniu 29.11.2012 r. w ćwiczeniach w zakresie ochrony i ewakuacji osób przebywających w areszcie śledczym, prowadzonych wspólnie z Komendą Miejską PSP w Koszalinie, Okręgowego Inspektoratu Służby Więziennej w Koszalinie, Aresztem Śledczym w Koszalinie,
- w dniach 20-22.05.2013 r. w ćwiczeniach organizowanych przez Dowództwo Operacyjne Sił Zbrojnych RP pn. „Renegade 13/I” i „Kaper 13/I”.

(dowód: akta kontroli str. 87 - 92)

Ustalone nieprawidłowości

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

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

W ramach działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, KMP opracowała i wdrożyła autorski program profilaktyczny „Dwa mundury, wspólny cel – Twoje życie”, przewidziany do realizacji w okresie marzec – grudzień 2013. Do współpracy zostali zaproszeni funkcjonariusze z Komendy Miejskiej PSP w Koszalinie. W ramach programu przewidziano łącznie 12 akcji prowadzonych cyklicznie w miejscach i czasie, w którym występuje największe natężenie ruchu – trasy wyjazdowe z miasta – drogi krajowe nr 6 i nr 11. Jako podstawowe cele projektu określono:

- zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego,
- podnoszenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa i związanych z tym aspektów psychologicznych,
- upowszechnianie zasad ratownictwa drogowego,
- promowanie działań na rzecz udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

(dowód: akta kontroli str. 93 – 94 i 327 - 332)

Innym projektem autorskim KMP, zrealizowanym w kwietniu 2013 r. przy udziale Zachodniopomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Koszalinie (ZORD), był projekt pn. „Koszalińska Akademia Bezpiecznego Kierowcy”, skierowany do uczniów szkół ponadgimnazjalnych, którzy zamierzają ubiegać się o uzyskanie prawa jazdy. Celem projektu było zminimalizowanie ilości zdarzeń na drogach spowodowanych z winy kierowców w przedziale wiekowym 18 – 24 lata, wynikających z brawury, braku doświadczenia i braku odpowiedzialności za swoje zachowania i przeceniania własnych możliwości.

(dowód: akta kontroli str. 333- 334)

WRD prowadził cykliczne spotkania z dziećmi z przedszkoli i szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych, mające na celu profilaktykę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz działania edukacyjne w tym zakresie. W 2012 r. funkcjonariusze WRD przeprowadzili łącznie 28 spotkań o charakterze profilaktycznym, jak np. spotkania pn. „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Na czerwonym stój, na zielonym idź”, „Młody kierowca też myśli”. W 2013 r. (I półrocze) policjanci WRD uczestniczyli w 18 akcjach m.in. : „Bądź bezpieczny – załóż odbłask”, „Patrz w lusterka – motocykliści są wszędzie”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”. We współpracy z ZORD w Koszalinie, WRD organizował konkurs „Bezpieczeństwo w Ruchu Drogowym” oraz „Turniej wiedzy o bezpieczeństwie Ruchu Drogowego”. Prowadził także działalność edukacyjną poprzez dystrybucję plakatów i ulotek propagujących trzeźwość wśród kierowców oraz informujących o wpływie narkotyków na kierującego pojazdem.

(dowód: akta kontroli str. 335 - 336)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Komendy w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

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

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

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

Opis stanu
faktycznego

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

- nadzoru służbowego, sprawowanego przez Komendanta oraz jego zastępców w ramach codziennych odpraw służbowych, w trakcie których dokonywana jest ocena jakości i efektywności działań policjantów ruchu drogowego,
- nadzoru nad przedsięwzięciami doraźnymi (np. Akcja lato, Bezpieczna droga do szkoły, Bus),
- nadzoru nad bieżącą pracą WRD poprzez akceptowanie i zatwierdzanie planowych działań lub projektów oraz ocenę osiągniętych rezultatów,
- patroli oficerskich policjantów KWP w Szczecinie, w zakresie sposobu i prawidłowości wykonywania obowiązków przez policjantów pionu ruchu drogowego,
- patroli inspekcyjnych realizowanych przez policjantów KMP, wyznaczanych na podstawie decyzji Komendanta, w zakresie sposobu pełnienia służby i jej dokumentowania.

(dowód: akta kontroli str. 58)

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

W latach 2012 - 2013 (I półrocze) WRD był objęty nadzorem instancyjnym oraz tzw. patrolem oficerskim przez policjantów z Komendy Wojewódzkiej w Szczecinie. Jak wyjaśnił Komendant „*W latach 2012 – 2013 w WRD KMP w Koszalinie nie były przeprowadzane kontrole wewnętrzne lub zewnętrzne. WRD nie był objęty audytem.*”.

(dowód: akta kontroli str. 58 i 65-67)

W dniu 19 kwietnia 2013 r. w ramach patrolu oficerskiego Wydział Ruchu Drogowego KWP w Szczecinie przeprowadził działania kontrolno-nadzorcze WRD w zakresie: analizy stanu bezpieczeństwa, dokumentacji związanej z kontrolą transportu drogowego, opiniowania projektów organizacji ruchu na drogach krajowych, efektywności pracy wybranych policjantów. Kontrola zakończona została notatką służbową, w której zawarto uwagi dotyczące kontrolowanego obszaru:

- nieaktualne podstawy prawne w dokumentacji dotyczącej kontroli transportu drogowego,
- nieczytelne podpisy osoby przeprowadzającej badanie w Rejestrze badań na zawartość alkoholu w organizmie (wzór rejestru – załącznik nr 1 do Zarządzenia nr 496 KGP z 25.05.2004 r.).

Notatkę przekazano Komendantowi KMP do wykorzystania służbowego.

(dowód: akta kontroli str. 60 - 64)

Nadzór instancyjny nad służbą w WRD przeprowadzony został 22.04.2013 r. W ramach nadzoru udzielono instruktażu w zakresie dyslokacji i planowania służby.

(dowód: akta kontroli str. 59)

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

Skargi i wnioski kierowane do KMP w Koszalinie rozpatrywane były przez Zespół ds. Skarg i Wniosków Dyscyplinarnych oraz BHP, podporządkowany Komendantowi. Skargi były rejestrowane w opisanym Rejestrze skarg i wniosków opatrzonym sygnaturą P/IK-WKT-108-15/2011, prowadzonym od 3 stycznia 2011 r. W latach 2012 – 2013 (I półrocze) do KMP wpłynęły łącznie 42 skargi (35 w 2012 r. i 7 do 30.06.2013 r.), z których 11 dotyczyło działalności WRD, odpowiednio 7 z 2012 r. i 4 z 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 68 - 70)

Badaniem objęto 8 skarg stwierdzając, że:

- wszystkie zostały ujęte w dzienniku pism przychodzących (IK-0510/./12/13) prowadzonym przez Zespół Prezydyalny KMP w Koszalinie,
- skargi wpisywano do Rejestru skarg, nadając numer kolejny i symbol S-.../12/13,
- postępowanie w sprawie skargi prowadzili pracownicy każdorazowo wyznaczani przez Komendanta,
- wszystkie objęte kontrolą skargi załatwione były nie później niż w terminie 30 dni od ich wniesienia,
- skarżący byli na piśmie informowani o sposobie załatwienia skargi,
- spośród analizowanych postępowań skargowych, w 1 przypadku przeprowadzono rozmowę dyscyplinującą z policjantem; w pozostałych 7 przypadkach skargi zostały uznane jako niezasadne.

(dowód: akta kontroli str. 71 – 73)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność KMP w zbadanym zakresie.

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

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

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

W 2012 r. na drogach znajdujących się w obszarze działania KMP w Koszalinie odnotowano ogółem 1.429 zdarzeń drogowych, w tym 94 wypadki drogowe, w których 17 osób poniosło śmierć oraz 1.335 kolizji drogowych. W porównaniu do 2011 r. (1.444 zdarzenia drogowe) nastąpił spadek liczby zdarzeń drogowych o 15, wzrost liczby wypadków drogowych o 3 (91 wypadków) i liczby zabitych o 6 osób (11 osób) oraz spadek ilości kolizji drogowych o 18 (1.353). Liczba osób rannych nie uległa zmianie; w zdarzeniach drogowych obrażenia odniosło ogółem 105 osób.

W I półroczu 2013 r. odnotowano 645 zdarzeń drogowych, w tym 37 wypadków drogowych, w których 6 osób poniosło śmierć, a 58 doznało obrażeń ciała. W porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. nastąpił wzrost liczby zdarzeń drogowych o 21 (o 3%), w przypadku osób rannych o 10, (21%), w odniesieniu do liczby kolizji drogowych (o 4%), przy jednoczesnym spadku wypadków drogowych o 9 (20%) i liczby osób zabitych - o 3 osoby (34%).

Ze statystycznych danych dotyczących zdarzeń drogowych i ich ofiar z terenu województwa zachodniopomorskiego wynikało, w 2012 r. (w porównaniu do 2011 r.) we wszystkich powiatach nastąpił spadek liczby zdarzeń drogowych. Wzrost liczby wypadków drogowych o 14 odnotowano w powiecie białogardzkim, o 6 w powiecie kamieńskim oraz po 4 w powiatach choszczeńskim, drawskim, stargardzkim i w Świnoujściu. Wzrost liczby zabitych odnotowano w powiecie białogardzkim o 7 osób, powiatach łobeskim i polickim po 3 osoby. Za I półrocze 2013 r. brak było danych statystycznych w tym zakresie.

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

- w zakresie organizacji służby: zwiększenie patroli w poniedziałek i sobotę I i II zmiana; wykorzystywania videorejestratorów nie tylko do zadań dynamicznych, ale także statystycznych (przejazd przy czerwonym świetle, nieprawidłowe wyprzedzanie); prowadzenie szczegółowej kontroli stanu technicznego pojazdów kierowanych przez młodych kierowców; podejmowanie działań profilaktycznych ukierunkowanych na uczestników ruchu, a przede wszystkim pieszych oraz rowerzystów.
- w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego: kontrola zawartości bagażników w samochodach; masowe kontrole trzeźwości kierowców; kontrola pojazdów przewożonych na „lawetach”; zwiększenie kontroli w obszarze wykroczeń związanych z nieprawidłowym przewożeniem dzieci w pojazdach; wzmożenie nadzoru poprzez wystawianie dodatkowych patroli w godzinach wieczornych.

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

(dowód: akta kontroli str. 456 - 480)

W działalności KMP w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

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

1. *Zapewnienie specjalistycznego przeszkolenia w zakresie ruchu drogowego odpowiedniej do potrzeb i przepisów liczby policjantów WRD.*
2. *Podjęcie działań zmierzających do uzupełnienia stanu normatywnego pojazdów, sprzętu i wyposażenia technicznego, stosownie do obowiązujących w tym zakresie zarządzeń KGP.*
3. *Terminowe wprowadzanie danych do systemu SEWiK, zgodnie z wymogami zarządzenia Nr 635 KGP w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych.*

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla Komendanta Miejskiego Policji w Koszalinie, 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 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Szczecin, dnia

Ewa Róg
Gł. specjalista k.p.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor
Andrzej Donigiewicz

Danuta Laskowska
Gł. specjalista k.p.