



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Mieczysław Łuczak

LBI.410.016.02.2018

Pan
Alvin Gajadhur
Główny Inspektor Transportu Drogowego
Aleje Jerozolimskie 94, 00-807 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/18/061 Odcinkowy pomiar prędkości w ruchu drogowym

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Główny Inspektorat Transportu Drogowego Delegatura Północno-Wschodnia w Białymstoku (dalej: „Delegatura”), ul. Kombatantów 4, 15-110 Białystok
Kierownik jednostki kontrolowanej	Alvin Gajadhur, Główny Inspektor Transportu Drogowego, od 7 kwietnia 2017 r.; od 6 stycznia 2016 r. Pan Alvin Gajadhur pełnił obowiązki Głównego Inspektora Transportu Drogowego W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki wcześniej (od 21 grudnia 2007 r. do 5 stycznia 2016 r.) pełnił Tomasz Poleć
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Udział Delegatury w typowaniu lokalizacji odcinkowego pomiaru prędkości. 2. Prawdliwość funkcjonowania urządzeń odcinkowego pomiaru prędkości. 3. Wpływ odcinkowych pomiarów prędkości na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz skuteczność funkcjonowania opp. 4. Prowadzenie działań zmierzających do ukarania sprawców zarejestrowanych wykroczeń.
Okres objęty kontrolą	Lata 2015–2018 oraz okres wcześniejszy dotyczący realizacji przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego (dalej: „GITD”) projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku
Kontroler	Mariusz Lenkiewicz – starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBI/166/2018 z 2 grudnia 2018 r. (akta kontroli str. 1-3)

¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 524, ze zm. Ustawa zwana dalej: „ustawą o NIK”.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Utworzenie na terenie właściwości miejscowej Delegatury trzech³ (z czterech) odcinkowych pomiarów prędkości (dalej: „opp”) wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zmniejszenie liczby wypadków drogowych i ich skutków.

Delegatura zaproponowała lokalizacje opp charakteryzujące się wysoką wypadkowością i jej skutkami oraz rzetelnie zweryfikowała miejsca na opp wskazane przez Politechnikę Gdańską. Przyczyniła się do rozmieszczenia urządzeń do opp w miejscach umożliwiających osiągnięcie celu głównego i korzyści społecznych Projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”⁴. Takich warunków nie spełniał opp w Karniewie, w wyborze lokalizacji którego Delegatura nie uczestniczyła.

Na dwóch⁵ (z czterech) odcinkach dróg, na których w latach 2015–2016 uruchomiono urządzenia do opp, zmniejszyła się w stosunku do lat 2012–2014 średnioroczna liczba wypadków drogowych (od 87,5% do 100%), ofiar śmiertelnych (o 100%) i rannych (od 84,6% do 100%). Nieco mniejszą skuteczność odnotowano na opp Gietrzwałd – Nagłady, gdzie przy niezmiennej liczbie ofiar śmiertelnych – liczba wypadków zmniejszyła się o 25%, a rannych o 57,1%. W miejscowości Karniewo nie odnotowano wypadków drogowych, przed jak i po uruchomieniu opp (w latach 2012-2014 i 2016-2018).

Utworzenie trzech⁶ opp zdyscyplinowało również kierujących pojazdami. Większość z nich (91%–92%) poruszała się na tych odcinkach z dozwoloną prędkością, a zaledwie jeden z tysiąca kierowców przekraczał dopuszczalną prędkość o ponad 20 km/h. Najmniejszą skuteczność odnotowano na opp w Karniewie, na którym aż 45,6% kierujących przekraczało dopuszczalną prędkość.

Delegatura prawidłowo realizowała wymagane czynności kontrolne i sprawdzające funkcjonowanie urządzeń rejestrujących na opp. Zapewniło to prawidłowe ich działanie i wyłączenie z eksploatacji jedynie na okres niezbędny do dokonania napraw.

Skutecznie prowadzono postępowania wyjaśniające i sprawnie wymierzano kary za wykroczenia zarejestrowane na opp.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁷ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

1. Udział delegatury w typowaniu lokalizacji urządzeń opp

1.1. Celem głównym Projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” (dalej: „Projekt”) było zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków. Jako jego korzyści społeczne, w Studium wykonalności wskazano przede wszystkim zmniejszenie co roku, począwszy od 2016 roku, liczby wypadków drogowych (o 19%), ofiar śmiertelnych (o 36%) i rannych (o 18%) w wypadkach drogowych⁸

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną, jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Opp Zwierki – Zabłudów, Gwiazdowo – Piecki i Gietrzwałd – Nagłady.

⁴ Projekt zakładał m.in. realizację 29 opp na terenie kraju.

⁵ Opp Zwierki – Zabłudów i Gwiazdowo – Piecki.

⁶ Opp Zwierki – Zabłudów, Gwiazdowo – Piecki i Gietrzwałd – Nagłady.

⁷ 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.

⁸ W stosunku do wartości prognozowanych na dany rok w przypadku niezrealizowania Projektu, które – jak założono – w każdym roku miały obniżyć się odpowiednio o 4,7%, 6,5% i 4,6%.

na drogach krajowych objętych nadzorem systemu utworzonego w wyniku realizacji Projektu. Wskazano też, że faktycznie korzyści powinny być znacznie większe, gdyż obszary wybierane do ochrony przez system będą cechowały się liczbą wypadków wyższą niż średnia. Istotnym było utworzenie opp oraz rozmieszczenie fotoradarów i innych planowanych urządzeń w miejscach szczególnie niebezpiecznych, charakteryzujących się wysoką wypadkowością oraz dużą liczbą ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych. (akta kontroli str. 276-289)

W latach 2012–2014 Delegatura w ramach przygotowań do uruchomienia systemu opp uczestniczyła w typowaniu rozmieszczenia urządzeń do opp na terenie swojej właściwości. W tym celu przedstawiła Dyrektorowi Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (dalej: „CANARD”) wstępne propozycje usytuowania tych urządzeń oraz zweryfikowała lokalizacje przez niego wskazane. (akta kontroli str. 13-60)

Zgodnie z wytycznymi z 1 marca 2012 r. Zastępcy Dyrektora CANARD, Delegatura 12 kwietnia 2012 r.⁹ – po zasięgnięciu opinii komendantów Policji i przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: „GDDKiA”) – przedstawiła Dyrektorowi CANARD pięć propozycji rozmieszczenia opp: [1] na drodze krajowej (dalej: „DK”) nr 51 między miejscowościami Miłogórze i Somolajny, [2] na DK nr 61 między miejscowościami Kisielnica i Stawiski, [3] na DK nr 19 między miejscowościami Zwierki i Zabłudów, [4] na DK nr 16 między miejscowościami Olsztyn i Gietrzwałd oraz [5] na DK nr 16 między miejscowościami Kalinowo i Rutki. Charakteryzowały się one wysoką wypadkowością (i jej skutkami), spowodowaną, m.in. niedostosowaniem przez kierujących prędkości do warunków jazdy. Spośród ww. lokalizacji największa liczba zdarzeń drogowych, ofiar śmiertelnych i rannych w latach 2009–2011 wystąpiła na: [1] DK nr 61 między miejscowościami Kisielnica i Stawiski (12 wypadków drogowych, dwie ofiary śmiertelne i 12 osób rannych), [2] DK nr 16 pomiędzy miejscowościami Gietrzwałd i Olsztyn (cztery wypadki i sześć rannych) oraz [3] DK nr 19 między miejscowościami Zwierki i Zabłudów (pięć wypadków i sześć rannych). Pracownicy Delegatury 8 maja 2012 r. zweryfikowali zaproponowany wcześniej odcinek pomiędzy miejscowościami Miłogórze i Somolajny, jako niespełniający warunków do objęcia opp, z uwagi na występujące na nim ostre zakręty i zmiany obowiązującej na odcinku prędkości. W 2013 roku dokonano ponownej oceny zasadności lokalizacji opp. Na podstawie danych uzyskanych z Policji ustalono, że na planowanych opp: Stawiski – Kisielnica w latach 2010–2012 miało miejsce sześć wypadków, które skutkowały dwoma ofiarami śmiertelnymi i 11 rannymi, opp Gietrzwałd – Nagłady było osiem wypadków (cztery ofiary śmiertelne i 16 rannych), opp Zwierki – Zabłudów wystąpiło sześć wypadków (dwie ofiary śmiertelne i siedmiu rannych). (akta kontroli str. 14-22)

W kwietniu 2013 roku, na zlecenie GITD, Politechnika Gdańska opracowała „Analizę wieloczynnikową prowadzącą do wytypowania miejsc szczególnie niebezpiecznych, w których wskazana jest instalacja stacjonarnych urządzeń rejestrujących, urządzeń służących do kontroli wjazdu na czerwonym świetle oraz urządzeń do opp” (dalej: „Analiza rozmieszczenia opp”), w której zweryfikowano zasadność zlokalizowania opp na siedmiu odcinkach dróg znajdujących się na terenie właściwości Delegatury, w tym czterech zaproponowanych przez Delegaturę¹⁰. Politechnika zaproponowała własne lokalizacje: na DK nr 53 (km od 6+800 do 8+200) w miejscowości Purda, w powiecie olsztyńskim oraz na DK nr 59 (km od 45+200 do 48+200) między miejscowościami Gwiazdowo i Piecki, w powiecie mrągowskim. Na zlecenie

⁹ W piśmie do Głównego Inspektora Transportu Drogowego wskazano numer drogi krajowej, proponowany kilometr oraz przewidywaną długość przewodu elektrycznego niezbędnego do podłączenia urządzeń pomiarowych do sieci elektrycznej.

¹⁰ Zwierki i Zabłudów, Gietrzwałd i Olsztyn, Stawiski i Kisielnica oraz Kalinowo i Rutki.

CANARD z 1 sierpnia 2013 r., Delegatura negatywnie zweryfikowała¹¹ obie propozycje, z powodu utrudnień w podłączeniu energii elektrycznej oraz występowania różnych ograniczeń prędkości. (akta kontroli str. 23-38, 39-60)

Ostatecznie do realizacji¹² wybrano lokalizacje opp charakteryzujące się wysoką wypadkowością i jej skutkami, spełniające zatem wymogi art. 129h ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹³, tj. trzy zgłoszone w 2012 roku przez Delegaturę (Stawiski – Kisielnica, Gietrzwałd – Nagłady¹⁴ i Zwierki – Zabłudów) oraz jedną lokalizację wskazaną przez Politechnikę Gdańską (Piecki – Gwiazdowo) – po zmianie kilometrażu DK nr 59¹⁵. Po zmianie właściwości delegatur GITD¹⁶, Delegaturze przekazano nadzór nad opp usytuowanym na DK nr 60 w miejscowości Karniewo, w województwie mazowieckim (w wyborze tej lokalizacji Delegatura nie brała udziału). (akta kontroli str. 13, 23-38)

W 2016 roku, z uwagi na problemy z budową przyłącza energetycznego (po obu stronach opp) na planowanym do realizacji opp między miejscowościami Stawiski i Kisielnica, urządzenie zostało przeniesione i zainstalowane między miejscowościami Łączna i Turowola, w województwie lubelskim (właściwość Delegatury Wschodniej GITD). W przypadku pozostałych opp zakończono prace budowlane i rozpoczęto rejestrowanie wykroczeń (w przypadku opp Zwierki – Zabłudów od 21 października 2015 r., a Gietrzwałd – Nagłady i Gwiazdowo – Piecki od 24 listopada 2016 r.). Szerzej funkcjonujące na terenie działania Delegatury opp opisano w pkt 2 wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 13, 81)

1.2. W latach 2016–2018 do Delegatury wpłynęły cztery wnioski¹⁷ proponujące instalację opp na: [1] DK nr 16 między Olsztynem i Biskupcem, [2] DK nr 19 między miejscowościami Ploski i Haćki, [3] DK nr 58 w miejscowości Narty oraz [4] DK nr 58 w miejscowości Zgon. Po zasięgnięciu od komendantów wojewódzkich Policji informacji na temat liczby kolizji i wypadków drogowych w tych lokalizacjach, wnioski zostały rozpatrzone odmownie, z uwagi na niedysponowanie wolnymi urządzeniami pomiarowymi (zaznaczono, że odmowa ma charakter czasowy i jest do rozważenia w przyszłości). (akta kontroli str. 61, 62-70)

Naczelnik Delegatury wyjaśnił, że: „(...) pomimo odmownego rozpatrzenia ww. wniosków – z uwagi na brak finansowania zakupu urządzeń pomiarowych, które ewentualnie mogłyby być na takich odcinkach zamontowane – w przypadku pojawienia się takiej możliwości lokalizacje te na pewno zostaną przeanalizowane, w szczególności jeżeli chodzi o DK nr 19 pomiędzy miejscowościami Ploski i Haćki¹⁸, gdzie w latach 2015–2018 miało miejsce 96 zdarzeń drogowych, w tym wypadki samochodowe ze skutkiem śmiertelnym”. (akta kontroli str. 213-214)

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

Stwierdzone
nieprawidłowości

¹¹ 21 sierpnia 2013 r.

¹² Lokalizacje umieszczono na liście obejmującej 34 lokalizacje objęte pierwszym postępowaniem częstokowym na budowę opp w całym kraju.

¹³ Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, ze zm. Ustawa zwana dalej „Prawem o ruchu drogowym”.

¹⁴ Po zmianie długości odcinka z proponowanych 10,8 km (Gietrzwałd – Olsztyn) na 5 km (Gietrzwałd – Nagłady), z uwagi na zbyt dużą odległość od przyłącza energetycznego po jednej stronie odcinka.

¹⁵ Zmieniono kilometraż z 45+200–48+200 na 45+310–50+910, z uwagi na konieczność zastosowania jednolitego ograniczenia prędkości na całym odcinku.

¹⁶ Właściwość Delegatury została powiększona o część województwa mazowieckiego. Znajdujące się na tym terenie urządzenia pomiarowe zostały przekazane pod nadzór Delegatury.

¹⁷ Wnioskodawcami w dwóch przypadkach byli komendanci Policji, a w dwóch przedstawiciele mieszkańców.

¹⁸ Lokalizacja ta została zaopiniowana pozytywnie przez Naczelnika Delegatury.

Delegatura przyczyniła się do właściwego rozmieszczenia urządzeń do opp. Wskazane przez nią lokalizacje charakteryzowały się wysoką wypadkowością i jej skutkami, co odpowiadało wymogom art. 129h ust. 2 Prawa o ruchu drogowym. Delegatura właściwie też zweryfikowała propozycje usytuowania opp zgłoszone przez Politechnikę Gdańską i przekazała CANARD informacje umożliwiające podjęcie decyzji o wyborze tych miejsc.

OBSZAR

2. Prawidłowość funkcjonowania urządzeń opp

Opis stanu faktycznego

2.1. Cztery urządzenia opp funkcjonujące na obszarze właściwości Delegatury zostały zainstalowane na jednojezdniowych drogach krajowych, z tego trzy – poza obszarem zabudowanym – z obowiązującą dozwoloną prędkością 90 km/h dla jednośladów, samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o masie całkowitej do trzech i pół tony oraz 70 km/h dla samochodów ciężarowych o masie całkowitej powyżej trzech i pół tony. Były to opp na:

- DK nr 19 pomiędzy miejscowościami Zwierki i Zabłudów, w województwie podlaskim o długości 3,8 km (od km 70+378 do 74+230), odebrany od wykonawcy (bez przyłączy elektrycznych) 24 lipca 2015 r. i rejestrujący wykroczenia od 21 października 2015 r.,
- DK nr 16 pomiędzy miejscowościami Gietrzwałd i Nagłady, w województwie warmińsko-mazurskim o długości 5 km (od km 123+700 do 128+730), odebrany 10 grudnia 2015 r. i rejestrujący wykroczenia od 24 listopada 2016 r.,
- DK nr 59 pomiędzy miejscowościami Gwiazdowo i Piecki, w województwie warmińsko-mazurskim o długości 5,6 km (od km 45+310 do 50+910), odebrany 16 grudnia 2015 r. i rejestrujący wykroczenia od 24 listopada 2016 r.

(akta kontroli str. 81)

Jeden opp zainstalowano w obszarze zabudowanym na DK nr 60 w miejscowości Karniewo, w województwie mazowieckim, gdzie wszystkie pojazdy poruszające się od godz. 5⁰⁰ do 23⁰⁰ obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 km/h, a od 23⁰⁰ do 5⁰⁰ – do 60 km/h. Opp o długości 1,8 km (od km 178+910 do 180+700) oddano do użytkowania 31 sierpnia 2015 r., natomiast rejestrację wykroczeń rozpoczęto 30 listopada 2015 r. Nadzór Delegatury nad prawidłowością funkcjonowania rzeczonoego opp rozpoczął się 31 sierpnia 2015 r., w związku z zakończeniem prac budowlanych i zmianą właściwości delegatur GITD. (akta kontroli str. 81, 139)

Naczelnik Delegatury wyjaśnił, że: „(...) wydłużone terminy rozpoczęcia funkcjonowania opp w województwie warmińsko-mazurskim spowodowane były problemami na etapie montażu przyłączy energetycznych związanych m.in. z instalowaniem liczników pomiarowych zużycia prądu w skrzynkach energetycznych”. (akta kontroli str. 213-214)

2.2. Oględziny urządzeń na wszystkich czterech opp wykazały, że bramy wjazdowe wyposażono w dwie kamery skierowane pod kątem na wjazd i wyjazd z bramy w obu kierunkach ruchu. Stan kamer, masztów, wysięgników, szafek teletechnicznych, anten GSM i GPS, radarów oraz szafek energetycznych nie wykazywał śladów zewnętrznych uszkodzeń lub zniszczeń. W dniu oględzin podgląd online przejeżdżających pojazdów ze wszystkich kamer umożliwiał identyfikację marki i tablic rejestracyjnych pojazdów, a system nie sygnalizował błędów. Limity prędkości były ustawione zgodnie z dopuszczalnymi limitami na opp, natomiast próg rejestracji wykroczeń wynosił o 15 km/h więcej od limitów prędkości, tj. w przypadku opp w Karniewie – 65 km/h od godziny 5⁰⁰ do 23⁰⁰ i 75 km/h od godziny 23⁰⁰ do 5⁰⁰, a w przypadku trzech pozostałych opp – 105 km/h dla samochodów osobowych i 85 km/h dla samochodów ciężarowych o masie całkowitej powyżej trzech i pół tony. (akta kontroli str. 234-244)

Zapewniono właściwe oznakowanie wjazdu na wszystkie opp, zgodnie z wymogami określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach¹⁹ (w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem zmieniającym z 3 lipca 2015 r.) oraz z projektami stałej organizacji ruchu, zatwierdzonymi przez GDDKiA. (akta kontroli str. 234-244)

2.3. W latach 2015–2018 obsługą techniczną i funkcjonowaniem opp, w tym m.in.: monitorowaniem stanu technicznego, prowadzeniem ewidencji urządzeń rejestrujących oraz koordynowaniem napraw i konserwacji zajmowało się dwóch pracowników²⁰ Delegatury oraz czterech pracowników Zespołu Zamiejscowego Delegatury w Olsztynie. (akta kontroli str. 3, 4-6, 7-12)

2.4. W Delegaturze systematycznie, przynajmniej raz w miesiącu, przeprowadzano na miejscu kontrolę pracy urządzeń opp. Zgodnie z wytycznymi określonymi w procedurach wewnętrznych²¹ prowadzono dzienniki pracy stacjonarnych urządzeń rejestrujących, dzienniki przeglądu lokalizacji oraz dzienne rejestry stanu urządzeń pomiarowych, które codziennie – po przeprowadzeniu weryfikacji pracy urządzeń online – przesyłane były drogą mailową do CANARD. Dane ewidencyjne w zakresie stanu technicznego urządzeń pomiarowych były rzetelne i przedstawiały stan faktyczny. (akta kontroli str. 182, 207-212)

Pracownicy Delegatury bez zbędnej zwłoki wykonywali czynności mające na celu sprawne funkcjonowanie urządzeń do opp (m.in. ich oględziny, informowanie pracowników CANARD o skutkach zdarzenia, udział w odbiorze prac naprawczych). W latach 2016–2018 stwierdzono 14²² przypadków nieprawidłowego funkcjonowania urządzeń opp, z których 12 spowodowanych było problemami technicznymi, a dwa – dewastacją. Proces usuwania przyczyn awarii w dziewięciu przypadkach był realizowany zdalnie przez pracowników CANARD. W kolejnych trzech przypadkach pracownicy Delegatury – po otrzymaniu informacji o awarii od pracowników CANARD²³ – dokonywali oględzin urządzenia na miejscu oraz jego restartu, w terminie do trzech dni roboczych od otrzymania takiej informacji. W przypadku stwierdzenia dewastacji urządzenia (na opp w Karniewie²⁴ i opp Gwiazdowo – Piecki²⁵) jego naprawą zajmowali się pracownicy firmy zewnętrznej. Liczba awarii urządzeń rejestrujących na opp ulegała stopniowemu zmniejszeniu – z siedmiu w 2016 roku i czterech w 2017 roku do jednej w 2018 roku. Najczęściej awarii (lub dewastacji) ulegały urządzenia na opp w Karniewie (cztery razy), co skutkowało nierejestrowaniem wykroczeń przez 174 dni. W przypadku awarii pozostałych opp liczba dni wyłączenia urządzeń z użytkowania wynosiła od jednego (opp Zwierki

¹⁹ Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 ze zm.

²⁰ Pracownicy zajmujący się obsługą techniczną i funkcjonowaniem opp odpowiedzialni byli również m.in. za przyjmowanie interesantów w siedzibie Delegatury, nakładanie grzywny w postępowaniu mandatowym oraz zatwierdzanie mandatów karnych i weryfikowanie wezwań właściciela pojazdu w systemie informatycznym.

²¹ Procedura P/1/2018 „Zadania realizowane przez pracowników delegatur terenowych GITD i pracowników zespołu monitorującego w przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości w działaniu stacjonarnych urządzeń rejestrujących” z 23 marca 2018 r. (wcześniej z 11 maja 2016 r. i 12 października 2017 r.).

²² Cztery przypadki dotyczyły opp w Karniewie, po trzy – opp pomiędzy miejscowościami Gietrzwałd i Nagłady oraz Piecki i Gwiazdowo, a dwa przypadki – opp pomiędzy miejscowościami Zwierki i Zabłudów.

²³ Wszystkie awarie stwierdzone zostały przez pracowników CANARD.

²⁴ Uszkodzenie jednej z bramownic, stwierdzone przez pracowników Delegatury podczas oględzin urządzenia na miejscu. Niemożliwość poprawnego rejestrowania wykroczeń trwała od 3 listopada 2016 r. do 26 kwietnia 2017 r. Zdarzenie zgłoszono do komendy Policji. Umorzono je z uwagi na niewykrycie sprawców.

²⁵ Uszkodzenie przewodu zasilającego w słupie masztu, uniemożliwiające pracę urządzenia od 23 grudnia 2016 r. do 29 stycznia 2017 r. Delegatura zgłosiła zdarzenie do komendy powiatowej Policji – umorzono je z uwagi na niewykrycie sprawców.

– Zabłudów) i czterech (opp Gietrzwałd – Nagłady) do 54 dni (opp Gwiazdowo – Piecki).
(akta kontroli str. 172-173)

Z wyjaśnień Naczelnika Delegatury oraz z informacji wynikających z kart monitorowania funkcjonowania urządzeń rejestrujących, sporządzanych przez pracowników Delegatury wynika, że głównymi przyczynami niesprawności, w usunięciu których niezbędne było sprawdzenie urządzenia na miejscu przez pracowników Delegatury był brak odpowiedniej łączności urządzeń opp lub ich dewastacja wymagająca naprawy (wymiany) komponentów.
(akta kontroli str. 125-138, 172-173)

Opp działające na terenie Delegatury były poddawane corocznej legalizacji ponownej. Trzem (z czterech) opp zapewniono ważność legalizacji od uruchomienia do zakończenia kontroli NIK. Natomiast urządzenie na opp Zwierki – Zabłudów od 1 sierpnia do 10 października 2017 r. (przez 70 dni) wyłączone było z rejestracji z powodu niewykonania do 19 września 2017 r. takiej legalizacji (ze względu na niezawarcie umowy między GITD a wykonawcą), a następnie (do 10 października 2017 r.) nie było uruchomione przez CANARD.
(akta kontroli str. 245-246, 250-251)

W okresie objętym kontrolą Delegatura otrzymała z GDDKiA 16 zawiadomień dotyczących wprowadzenia czasowej organizacji ruchu na drogach objętych nadzorem opp. Jej wprowadzenie spowodowane było m.in. remontem nawierzchni, budową zatok autobusowych, przebudową dróg, usuwaniem wiatrołomów lub odnową oznakowania poziomego. Informacje te wpływały do Delegatury najpóźniej w dniu rozpoczęcia i wprowadzenia zmian w organizacji ruchu i każdorazowo tego samego dnia przekazywane były przez Naczelnika Delegatury do pracowników CANARD, co umożliwiało – na czas obowiązywania czasowej organizacji ruchu – wyłączenie lub przestawienie urządzeń rejestrujących w tryb testowy (nierejestrujący wykroczeń). Z informacji uzyskanych z oddziałów GDDKiA wynika, że w latach 2016–2018 na poszczególnych opp przeprowadzano od dwóch (na opp w Karniewie) do 14 (na opp Gwiazdowo – Piecki) prac drogowych, skutkujących zmianą organizacji ruchu (obniżeniem dopuszczalnej prędkości). Liczba dni obowiązywania czasowej organizacji ruchu w latach 2016–2018 wynosiła 201²⁶ na opp Zwierki – Zabłudów, po 40 na opp Gwiazdowo – Piecki i Karniewo i osiem na opp Gietrzwałd – Nagłady. (akta kontroli str. 71-80, 140-141, 142-171, 245-246)

Naczelnik Delegatury wyjaśnił, że: „(...) informowanie przez oddziały GDDKiA o planowanym wprowadzeniu czasowej organizacji ruchu na opp lub jego części jest dla Delegatury i CANARD bardzo istotne, ponieważ w przypadku niepoinformowania nas lub poinformowania w trakcie nie mamy możliwości wprowadzenia urządzenia rejestrującego w tryb testowy i pozostaje pracownikom CANARD jedynie ręczne usuwanie z procedowania zarejestrowanych wykroczeń”. Dodał, że: „(...) zdarzył się przypadek, kiedy to pracownicy Delegatury stwierdzili wprowadzenie czasowej organizacji ruchu, wcześniej nie uzyskując żadnej informacji z GDDKiA”.
(akta kontroli str. 213-214)

Analiza danych otrzymanych z oddziałów GDDKiA na temat 31 prac przeprowadzonych w latach 2016–2018 na opp skutkujących zmianami w organizacji ruchu na tych odcinkach, wykazała, że w 15 (48,4%) przypadkach Delegatura nie została o takim fakcie poinformowana. W jednym przypadku

²⁶ W tym: od 20 kwietnia do 10 października 2018 r. (174 dni) na odcinku DK nr 19 km. od 73+665 do 74+047 przeprowadzano inwestycję drogową „Inwestycja Gminy Zabłudów – dojazd do terenów inwestycyjnych Samasz”, co skutkowało wprowadzeniem w tym okresie czasowej organizacji ruchu (ograniczano prędkość do 40 km/h i 70 km/h). W okresie tym urządzenia rejestrujące na opp pomiędzy miejscowościami Zwierki i Zabłudów były wyłączone z rejestracji.

pracownik Delegatury 25 lipca 2017 r., podczas kontroli opp pomiędzy miejscowościami Gwiazdowo i Piecki stwierdził, że w obrębie odcinka wprowadzono ograniczenie prędkości do 50 km/h (na odcinku obowiązuje – 90 km/h)²⁷. Po ustaleniu daty rozpoczęcia obowiązywania czasowej organizacji ruchu (17 lipca 2017 r.), pracowników CANARD poinformowano o konieczności usunięcia z dalszego procedowania wykroczeń zarejestrowanych w okresie obowiązywania czasowej organizacji ruchu na opp. Dwa z 31²⁸ wykroczeń zarejestrowanych na tym opp od 18 do 24 lipca 2017 r. było procedowanych i zakończonych mandatem.
(akta kontroli str. 76-79, 80, 140-141, 273-275)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności Delegatury w przedstawionym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura zapewniła prawidłowe funkcjonowanie urządzeń do opp poprzez wykonywanie wymaganych czynności kontrolnych i sprawdzających. Niezwłocznie podejmowano działania w celu usunięcia awarii, co miało wpływ na wyłączanie urządzeń rejestrujących z eksploatacji jedynie na okres niezbędny do dokonania napraw.

OBSZAR

3. Wpływ opp na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym i skuteczność funkcjonowania opp

Opis stanu
faktycznego

3.1. W latach 2015–2018 pracownicy Delegatury nie przeprowadzali analiz skuteczności funkcjonowania urządzeń rejestrujących na opp. Przeprowadzili je natomiast w stosunku do 33 z 45 fotoradarów. Z analiz wynikała potrzeba dalszego utrzymania stacjonarnych urządzeń rejestrujących w dotychczasowych lokalizacjach. Wnioski takie sformułowano na podstawie badania wpływu urządzenia na bezpieczeństwo, poprzez porównanie liczby zarejestrowanych przez urządzenie naruszeń oraz opinii komendantów Policji w zakresie zasadności lokalizacji fotoradarów. Analizy skuteczności funkcjonowania fotoradarów dokonywane były zarówno w trakcie obowiązywania, jak i po uchyleniu (1 stycznia 2016 r.) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 1 marca 2013 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące²⁹.

(akta kontroli str. 82-124, 182)

Dwa opp, z czterech funkcjonujących na terenie właściwości Delegatury (między miejscowościami Gietrzwałd i Nagłady oraz Zwierki i Zabłudów), objęte zostały „Oceną skuteczności wdrażania i funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”³⁰, która dotyczyła m.in. lokalizacji opp. Obie lokalizacje ocenione zostały jako zadowalające³¹.
(akta kontroli str. 182)

W latach 2012–2014 (przed uruchomieniem opp) w lokalizacjach, w których funkcjonują opp nadzorowane przez Delegaturę, miały miejsce 24 wypadki drogowe, w tym po osiem pomiędzy miejscowościami Zwierki i Zabłudów, Gwiazdowo i Piecki oraz Gietrzwałd i Nagłady (zginęły po dwie osoby, a odpowiednio 13, 13 i siedem zostało rannych). Przeciętnie na opp Zwierki – Zabłudów, Gwiazdowo – Piecki oraz Gietrzwałd – Nagłady dochodziło zatem do niespełna trzech wypadków drogowych

²⁷ Wprowadzenie czasowej organizacji ruchu odnotowane zostało w karcie przeglądu lokalizacji odcinkowego stacjonarnego urządzenia rejestrującego na opp Gwiazdowo – Piecki.

²⁸ W 29 sprawach w systemie informatycznym wprowadzono informację o zamknięciu sprawy z uwagi na remont nawierzchni na opp.

²⁹ Dz. U. poz. 366.

³⁰ Opracowanie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie z 2016 roku, na zlecenie GITD.

³¹ W treści opinii czytamy, że w przypadku oceny zadowalającej należy ponownie zapoznać się z wynikami analizy oraz dobowymi rozkładami badanych parametrów, na podstawie których można zorientować się, jak kierowcy zachowywali się na badanym fragmencie drogi.

rocznie, których skutkiem była jedna ofiara śmiertelna i od dwóch do czterech rannych. Na opp w Karniewie nie odnotowano wypadków drogowych.

(akta kontroli str. 140-141, 142-171)

Po uruchomieniu trzech (z czterech) opp, tj. Zwierki – Zabłudów (pod koniec 2015 roku) oraz Gwiazdowo – Piecki i Gietrzwałd – Nagłady (pod koniec 2016 roku) średnioroczna liczba wypadków drogowych na odcinkach dróg objętych nadzorem urzędów do opp zmniejszyła się, w stosunku do stanu z lat 2012–2014, o 75% – z ośmiu do dwóch (odpowiednio o 87,5%, 100% i 25%). W miejscowości Karniewo nie odnotowano wypadków drogowych przed i po uruchomieniu opp.

Na opp pomiędzy miejscowościami Zwierki i Zabłudów oraz Gwiazdowo i Piecki zmniejszeniu uległa też średnioroczna liczba ofiar śmiertelnych z dwóch do 0. Na niezmiennym poziomie pozostała liczba ofiar śmiertelnych (jedna średniorocznie) na opp Gietrzwałd – Nagłady. Liczba rannych zaś zmniejszyła się na trzech opp przeciętnie o 81,8% – z 11 do dwóch rocznie (odpowiednio o 84,6%, 100% i 57,1%).

Porównanie danych o wypadkowości (za lata 2012–2014 i 2016–2018) na dwóch odcinkach zlokalizowanych w pobliżu opp w miejscowości Karniewo i pomiędzy miejscowościami Gietrzwałd i Nagłady wykazało, że uruchomienie opp na drodze Gietrzwałd – Nagłady miało wpływ na zmniejszenie o 22,2% (z dziewięciu do siedmiu) liczby wypadków drogowych na odcinku sąsiadującym z tym opp w stosunku do lat 2012–2014 oraz liczby ofiar śmiertelnych – o 100% (z dwóch do 0) i rannych – o 38,5% (z trzynastu do ośmiu). Na odcinku w pobliżu opp w Karniewie w latach 2012–2014 i 2016–2018 nie było wypadków drogowych.

(akta kontroli str. 140-171)

3.2. Na terenie działania Delegatury zlokalizowano 49 stacjonarnych urządzeń rejestrujących, w tym cztery opp oraz 45 fotoradarów. Długość dróg krajowych na terenie właściwości Delegatury wynosiła 2.350 km. (akta kontroli str. 81, 225)

Wg założeń Studium wykonalności Projektu, wdrożenie systemu wykrywania i karania osób popełniających wykroczenia drogowe miało spowodować zmianę zachowań kierowców na drogach i w efekcie: sukcesywne zmniejszenie liczby naruszeń drogowych, poprawa bezpieczeństwa drogowego i istotne zmniejszenie liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym. (akta kontroli str. 276-289)

Od uruchomienia opp między miejscowościami Zwierki i Zabłudów do 20 kwietnia 2018 r. poruszało się tam 6.110 tys. pojazdów. Kierowcy 5.633,6 tys. z nich (92,2%) przestrzegali ograniczenia prędkości. Spośród 476,6 tys. (7,8%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 398,6 tys. (6,5%³²) przekroczyło ją do 10 km/h, tj. z uwzględnieniem progu tolerancji, określonego w art. 129h ust. 5 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, a 6,9 tys. (0,1%) – powyżej 20 km/h³³. Spośród 5.258,9 tys. kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości (90 km/h) przestrzegało 5.187 tys. (98,6%), 71,9 tys. (1,4%) przekroczyło dopuszczalną prędkość, w tym 63,2 tys. (1,2%) do 10 km/h, a 1,6 tys. (0,03%) powyżej 20 km/h. Z kolei spośród 851,2 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości (70 km/h) przestrzegało 446,6 tys. (52,5%), 404,6 tys. (47,5%) przekroczyło ją, w tym 335,4 tys. (39,4%) do 10 km/h, a 5,3 tys. (0,6%) powyżej 20 km/h. Średnia prędkość i procentyle (V85 i V15) poruszających się pojazdów wyniosły odpowiednio 74 km/h, 82 km/h i 67 km/h dla samochodów osobowych i 71 km/h, 77 km/h i 65 km/h dla samochodów ciężarowych. W omawianym okresie

³² Wszystkie wartości podane w procentach odnoszą się do łącznej liczby poruszających się pojazdów.

³³ Do analizy przyjęto wartość „powyżej 20 km/h” analogicznie do używanej w „Analizie rozmieszczenia opp”, opracowanej przez Politechnikę Gdańską, którą to wartość wskazano jako istotne przekroczenie prędkości.

na opp zarejestrowano 5.328 (0,09% pojazdów) naruszeń ograniczenia prędkości (3.354 w 2016 roku, 1.825 w 2017 roku i 149 w 2018 roku).

Od uruchomienia opp między miejscowościami Gietrzwałd i Nagłady do 30 września 2018 r. na trasie tej poruszało się 4.893,9 tys. pojazdów. Kierowcy 4.494,3 tys. z nich (91,8%) przestrzegali ograniczenia prędkości. Spośród 399,6 tys. (8,2%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 346,1 tys. (7,1%) przekroczyło ją do 10 km/h, a 6,1 tys. (0,1%) – powyżej 20 km/h. Z 4.449,8 tys. kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości przestrzegało 4.269,3 tys. (95,9%), 180,5 tys. (4,1%) przekroczyło dopuszczalną prędkość (90 km/h), w tym 157,5 tys. (3,5%) przekroczyło ją do 10 km/h, a 3,9 tys. (0,1%) – powyżej 20 km/h. Natomiast z 444,1 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości (70 km/h) przestrzegało 225 tys. (50,7%), 219,1 tys. (49,3%) przekroczyło tę prędkość, w tym 188,5 tys. (42,5%) do 10 km/h, a 2,2 tys. (0,1%) powyżej 20 km/h. Średnia prędkość i procentyle (V85 i V15) poruszających się pojazdów wyniosły odpowiednio 74 km/h, 85 km/h i 68 km/h dla samochodów osobowych i 69 km/h, 77 km/h i 65 km/h dla samochodów ciężarowych. W okresie tym na opp zarejestrowano 8.384 (0,2% pojazdów) naruszeń ograniczenia prędkości (3.523 w 2016 roku, 3.485 w 2017 roku i 1.376 w 2018 roku).

Od uruchomienia opp między miejscowościami Gwiazdowo i Piecki do 30 września 2018 r. przejechało tamtędy 2.583,4 tys. pojazdów. Kierowcy 2.361,8 tys. z nich (91,4%) przestrzegali ograniczenia prędkości. Spośród 221,6 tys. (8,6%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 198,4 tys. (7,7%) przekraczało ją do 10 km/h, a 2,3 tys. (0,09%) – powyżej 20 km/h. Spośród 2.293,9 tys. kierujących samochodami osobowymi, ograniczenia prędkości przestrzegało 2.201,6 tys. (96%), 92,3 tys. (4%) przekroczyło dozwoloną prędkość (90 km/h), w tym 82,2 tys. (3,6%) do 10 km/h, a 1,6 tys. (0,1%) powyżej 20 km/h. Z kolei z 289,4 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości (70 km/h) przestrzegało 160,3 tys. (55,4%), 129,1 tys. (44,6%) przekroczyło ją, w tym 116,2 tys. (40,1%) do 10 km/h, a 0,8 tys. (0,3%) – powyżej 20 km/h. Średnia prędkość i procentyle (V85 i V15) poruszających się pojazdów wyniosły odpowiednio 78 km/h, 86 km/h i 70 km/h dla samochodów osobowych i 70 km/h, 75 km/h i 65 km/h dla samochodów ciężarowych. W okresie tym na opp zarejestrowano 6.665 (0,3% pojazdów) naruszeń ograniczenia prędkości (396 w 2016 roku, 5.086 w 2017 roku i 1.183 w 2018 roku).

Od uruchomienia opp w Karniewie do 30 września 2018 r. odcinek ten przejechało 1.478,3 tys. pojazdów. Kierujący 804 tys. pojazdami (54,4%) przestrzegali ograniczenia prędkości (50 km/h od godz. 5⁰⁰ do 23⁰⁰ i 60 km/h od godz. 23⁰⁰ do 5⁰⁰). Spośród 674,3 tys. (45,6%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 560,3 tys. (37,9%) przekraczało ją do 10 km/h, a 32,9 tys. (2,2%) – powyżej 20 km/h. Z 992 tys. kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości przestrzegało 573,6 tys. (57,8%), 418,4 tys. (42,2%) przekroczyło tę prędkość, w tym 337,2 tys. (34%) do 10 km/h, a 24,1 tys. (2,4%) – powyżej 20 km/h. Spośród zaś 486,4 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości przestrzegało 230,4 tys. (47,4%), 256 tys. (52,6%) przekroczyło ją, w tym 223,1 tys. (45,9%) do 10 km/h, a 8,8 tys. (1,8%) o więcej niż 20 km/h. Średnia prędkość poruszających się pojazdów wyniosła 50 km/h dla samochodów osobowych i 52 km/h dla samochodów ciężarowych, a procentyle (V85 i V15) dla całego ruchu odpowiednio 57 km/h i 46 km/h. W okresie tym na opp zarejestrowano 21.499 (1,5% pojazdów) naruszeń ograniczenia prędkości (10.606 w 2016 roku, 6.618 w 2017 roku i 4.275 w 2018 roku).

(akta kontroli str. 174-176, 179-181)

Przeprowadzone podczas kontroli badanie zachowań kierowców na dwóch opp oraz po ich opuszczeniu (na odcinkach dróg bezpośrednio sąsiadujących z opp³⁴ o tym samym limicie prędkości dopuszczalnej i porównywalnych innych parametrach drogi) wykazało, że liczba kierowców przestrzegających ograniczeń prędkości na opp była od 11 do 30 punktów procentowych wyższa niż na odcinkach bezpośrednio sąsiadujących z opp. I tak:

- na opp w Karniewie (8 stycznia 2019 r. od godziny 10⁰⁰ do 14⁰⁰) 76,7% kierujących przestrzegało ograniczenia prędkości, 21,7% przekraczało dopuszczalną prędkość do 10 km/h, a 0,3% – powyżej 20 km/h³⁵, natomiast przed opp było to odpowiednio 65,7%, 27% i 0,6%³⁶ (prędkość maksymalna na opp osiągnięta przez kierowców wyniosła 72 km/h, a przed opp – 74 km/h, przy limicie wynoszącym 50 km/h);
- na opp pomiędzy miejscowościami Gietrzwałd i Nagłady (10 stycznia 2019 r. od godziny 10⁴⁵ do 13⁵⁵) 91,5% kierujących przestrzegało ograniczenia prędkości, 7,5% przekraczało prędkość do 10 km/h, a 0,1% – powyżej 20 km/h³⁷, natomiast przed opp – 62% (19,2% przekraczało dopuszczalną prędkość do 10 km/h, a 4,8% – powyżej 20 km/h)³⁸; prędkość maksymalna na opp osiągnięta przez kierowców wyniosła 113 km/h, a przed opp 139 km/h.

(akta kontroli str. 174-176, 183-198)

Na DK nr 16, 19, 59 i 60, przy których funkcjonowały cztery opp nadzorowane przez Delegaturę, zlokalizowane były również cztery fotoradary. Usytuowano je w terenach zabudowanych w miejscowościach Ryboły, Rapaty, Piecki i Żaluzie (gdzie obowiązywały ograniczenia prędkości: 50 km/h od godz. 5⁰⁰ do 23⁰⁰ i 60 km/h od godz. 23⁰⁰ do 5⁰⁰). Analiza funkcjonowania tych czterech urządzeń wykazała, że przynoszą one porównywalne efekty dyscyplinowania kierujących pojazdami do opp w Karniewie, zlokalizowanego również w obszarze zabudowanym. Odsetek kierowców przestrzegających ograniczenia prędkości w miejscach usytuowania tych fotoradarów w latach 2016–2018 wynosił od 47,9% do 82,5%, przekraczających dopuszczalną prędkość do 10 km/h – od 11,9% do 45%, a powyżej 20 km/h – od 0,1% do 1,9%. W przypadku kierowców samochodów osobowych było to odpowiednio: od 55,2% do 85,9%, od 8,1% do 38,9% oraz od 0,1% do 1,5%, natomiast w przypadku kierowców samochodów ciężarowych – od 36,7% do 80,1%, od 18,5% do 54,4% oraz od 0,1% do 1,5%. Średnie prędkości poruszających się pojazdów wynosiły: od 46 km/h do 50 km/h dla samochodów osobowych i od 47 km/h do 54 km/h dla samochodów ciężarowych, a procentyle (V85 i V15) dla całego ruchu odpowiednio od 51 km/h do 57 km/h oraz od 40 km/h do 45 km/h.

(akta kontroli str. 174-181)

³⁴ Nie badano zachowań kierowców na odcinkach dróg bezpośrednio po opuszczeniu opp gdyż obowiązywały na nich inne niż na opp ograniczenia prędkości.

³⁵ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 78,6% kierujących samochodami osobowymi i 77,6% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 18,6% kierujących samochodami osobowymi i 26,2% kierujących pojazdami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 0,5% kierujących pojazdami osobowymi.

³⁶ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 65,5% kierujących samochodami osobowymi i 65,8% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 26,3% kierujących samochodami osobowymi i 28,4% kierujących samochodami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 1% kierujących pojazdami osobowymi.

³⁷ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 98,6% kierujących samochodami osobowymi i 65,1% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 1,2% kierujących samochodami osobowymi i 31,4% kierujących samochodami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 1% kierujących pojazdami osobowymi.

³⁸ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 76,9% kierujących samochodami osobowymi i 8,9% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 14,1% kierujących samochodami osobowymi i 37,5% kierujących samochodami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – odpowiednio 3,6% i 9,8% kierujących.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura nie dokonywała analiz wpływu lokalizacji funkcjonujących pod jej nadzorem urządzeń opp na zmniejszenie liczby wypadków drogowych. Z ustaleń kontroli NIK wynika, że na dwóch (z czterech) odcinkach dróg, na których w latach 2015–2016 uruchomiono urządzenia do opp zmniejszyła się w stosunku do lat 2012–2014 średnioroczna liczba wypadków drogowych (od 87,5% do 100%), ofiar śmiertelnych (o 100%) i rannych (od 84,6% do 100%). Nieco mniejszą skuteczność odnotowano na opp Gietrzwałd – Nagłady, gdzie – przy nieziennej liczbie ofiar śmiertelnych – liczba wypadków zmniejszyła się o 25%, a rannych o 57,1%. Utworzenie tych opp zdyscyplinowało również kierujących pojazdami. Ponad 90% z nich na tych odcinkach poruszała się z dozwoloną prędkością, a zaledwie jeden z tysiąca kierowców przekraczał dopuszczalną prędkość o ponad 20 km/h. Najmniejszą skuteczność odnotowano w przypadku opp funkcjonującego w Karniewie. Odsetek przestrzegających ograniczenia prędkości wyniósł tam zaledwie 54,4%, prędkości dozwolone powyżej 20 km/h przekraczało 2,2% kierowców. Badanie zachowania kierowców wykazało także, że liczba kierowców przestrzegających ograniczeń prędkości na opp była od 11 do 30 punktów procentowych wyższa niż na odcinkach bezpośrednio sąsiadujących z opp.

OBSZAR

4. Skuteczność i sprawność wymierzania kar za wykroczenia zarejestrowane na opp

4.1. Organizacja prowadzenia postępowań wyjaśniających

Opis stanu
faktycznego

W latach 2015–2017 w Delegaturze zatrudnionych było 13 pracowników, a na 31 grudnia 2018 r. – 16³⁹. Prowadzenie postępowań wyjaśniających przypisano jednemu pracownikowi, odpowiedzialnemu za przygotowywanie dokumentacji i gromadzenie danych w związku z zarejestrowanymi naruszeniami, celem zakończenia spraw w drodze mandatów karnych lub postępowań sądowych⁴⁰. Część czynności w ramach postępowań wyjaśniających, tj. m.in. przesłuchanie w charakterze świadka lub nałożenie mandatu karnego, wykonywanych było przez pozostałych pracowników Delegatury. (akta kontroli str. 3-12)

Naczelnik Delegatury wyjaśnił, że: „(...) postępowania wyjaśniające od początku do końca prowadzone są przez wyznaczonego pracownika Delegatury, natomiast z uwagi na ekonomikę takich postępowań i chęć skutecznego zakończenia sprawy, innym pracownikom zlecane są konkretne czynności w ramach prowadzonego postępowania. Dotyczy to w większości przypadków czynności przesłuchania, które wykonują pracownicy, którzy pracują w danym momencie najbliższej miejsca zamieszkania osoby wezwanej na świadka. Takie postępowanie wpływa pozytywnie zarówno na efektywność i zmniejszenie kosztowności prowadzonych postępowań oraz pozwala na poświęcenie czasu weryfikacji wezwań i nakładania mandatów w systemie informatycznym”. (akta kontroli str. 213-214)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

4.2. Skuteczność prowadzenia postępowań wyjaśniających

Opis stanu
faktycznego

W latach 2016–2018 do Delegatury – w celu przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego – wpłynęło z CANARD 773 sprawy (158, 287 i 328 w kolejnych

³⁹ Trzech pracowników zatrudniono w Delegaturze w 2018 roku. Naczelnik nie składał wniosków o zwiększenie liczby pracowników zajmujących się postępowaniami wyjaśniającymi.

⁴⁰ Pracownikowi temu przypisano też prowadzenie spraw kadrowych i szkoleniowych pracowników Delegatury.

latach) zarejestrowane przez system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w tym 121 (kolejno 22, 58 i 41) dotyczących wykroczeń popełnionych na opp. Połowa z nich (383 sprawy zarejestrowane przez system, w tym 60 z opp) wpłynęła po upływie 180 dni od zarejestrowania wykroczenia. Do 31 grudnia 2018 r. zakończono⁴¹ 638 (82,5%) spraw (130, 229 i 267 w kolejnych latach), w tym 110 (90,9%) dotyczących opp (odpowiednio 21, 57 i 32). W przypadku dwóch (z 773) spraw upłynęła możliwość ukarania z powodu przedawnienia, w tym w jednym przypadku z powodu śmierci sprawcy wykroczenia. Ze 121 przesłanych spraw z opp – na 31 grudnia 2018 r. – 50 zakończono nałożeniem mandatu karnego (sześć, 31 i 13 w kolejnych latach), 60 skierowaniem sprawy do sądu (odpowiednio 15, 26 i 19), jedną – pouczeniem, jedną – odstąpieniem od kierowania wniosku o ukaranie, a dziewięć było w toku. (akta kontroli str. 216)

Analiza 13 (10%) wybranych⁴² postępowań wyjaśniających dotyczących wykroczeń popełnionych na opp, które wpłynęły do Delegatury w latach 2016–2018 wykazała, że skutecznie i bezzwłocznie podejmowano czynności wyjaśniające, dążąc każdorazowo do ustalenia sprawców zarejestrowanych wykroczeń. Stwierdzono, że: [1] pierwsze czynności podejmowano w ciągu 24 dni od wpływu sprawy do Delegatury, [2] w dwóch sprawach wystąpiono do właściwych jednostek samorządowych o udostępnienie wizerunku osób, które podejrzewano o prowadzenie pojazdu podczas popełnienia wykroczenia⁴³, [3] we wszystkich sprawach skierowano wnioski o ukaranie do sądów, które zakończyły się nałożeniem grzywny w postępowaniu sądowym, [4] we wszystkich sprawach skierowano do właściwych miejscowo jednostek Policji karty rejestracyjne, w celu dopisania sprawcy właściwej liczby punktów karnych. (akta kontroli str. 220-223)

Od 15 listopada 2018 r. weszła w życie zmiana art. 97 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia⁴⁴, umożliwiająca wystawienie mandatu karnego w terminie 60 dni od daty ustalenia sprawcy wykroczenia⁴⁵. Pracownik Delegatury odpowiedzialna za prowadzenie czynności wyjaśniających wyjaśniła, że: „(...) zmiana zapisu kodeksu wykroczeń wpłynie pozytywnie na liczbę postępowań wyjaśniających kończonych mandatem karnym, co jest korzystne zarówno dla organu prowadzącego postępowanie jak i dla ukaranego”. Dodała, że: „(...) mniejsze znaczenie będzie miał termin przesłania sprawy do wyjaśnienia do Delegatury, a większe – sprawność prowadzonego postępowania. Wpłynie to zapewne na zmniejszenie liczby spraw kierowanych do sądów rejonowych o ukaranie sprawców wykroczeń (przy jednoczesnym zwiększeniu spraw kończonych mandatem karnym), a w konsekwencji na zmniejszenie pracochłonności i kosztochłonności prowadzonych postępowań”. (akta kontroli str. 215)

Pracownicy Delegatury w związku z funkcjonowaniem automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym zajmowali się również przyjmowaniem interesantów. W latach 2017–2018 do Delegatury zgłosiło się 3.190 osób (1.268 i 1.922 w kolejnych latach), z których 1.702 (53,3%) wystawiono mandaty karne łącznie na 307,6 tys. zł. W pozostałych przypadkach przyjmowano oświadczenia kierującego pojazdem lub udzielano informacji. (akta kontroli str. 224)

⁴¹ W odniesieniu do spraw, które wpłynęły w danym roku.

⁴² Analizą objęto 10% spraw dotyczących wykroczeń popełnionych na opp, których termin wpływu do Delegatury – licząc od dnia zarejestrowania wykroczenia – był najdłuższy.

⁴³ Złożone wcześniej oświadczenia o kierowaniu pojazdem dotyczyły osób o innej płci niż wynikało to z wizerunku zarejestrowanego podczas wykroczenia.

⁴⁴ Dz. U. z 2018 r. poz. 475, ze zm.

⁴⁵ Do 15 listopada 2018 r. art. 97 § 1 dopuszczał wystawienie mandatu w terminie 180 dni od daty ujawnienia czynu za pomocą przyrządu lokalizacyjno-pomiarowego lub urządzenia pomiarowego.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura niezwłocznie wszczyniała i skutecznie prowadziła postępowania wyjaśniające oraz wymierzała kary za wykroczenia zarejestrowane na opp.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

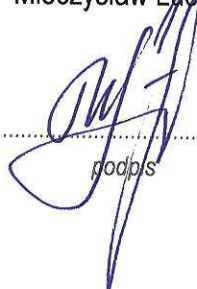
Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

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 Prezesa NIK. 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.

Warszawa, 27 lutego 2019 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli
Mieczysław Łuczak



.....
podpis