



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Mieczysław Łuczak

LKA.410.037.01.2018

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 Śląska w Katowicach (dalej: „Delegatura”), ul. Żeliwna 38, 40-599 Katowice
Kierownik jednostki kontrolowanej	Alvin Gajadhur, Główny Inspektor Transportu Drogowego W okresie od 6 stycznia 2016 r. do 7 kwietnia 2017 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 Katowicach
Kontroler	Wiesław Pietrzyk – specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/364/2018 z 4 grudnia 2018 r.

(akta kontroli str. 1-5a)

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 działania miejscowej Delegatury pięciu odcinkowych pomiarów prędkości (dalej: „opp”) wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zmniejszenie w przypadku czterech z nich liczby wypadków drogowych i ich skutków.

Delegatura zaproponowała odcinki dróg, na których występowały wypadki i zweryfikowała miejsca na opp wskazane przez Politechnikę Gdańską i Policję. W dwóch z pięciu przyjętych do realizacji opp (pomiędzy Nieborowicami i Wilczą i w Łosiowie) gdzie przed utworzeniem opp występowały ofiary śmiertelne wypadków drogowych, ich utworzenie miało wpływ na osiągnięcie celu głównego i korzyści społecznych Projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”³. Na czterech (z pięciu) odcinkach dróg, na których uruchomiono urządzenia do opp, wypadkowość w latach 2016-2018 zmniejszyła się w stosunku do lat 2012–2014 przeciętnie o 53%, liczba ofiar śmiertelnych pozostała na niezmiennym poziomie⁴ a liczba rannych uległa zmniejszeniu o 54%. Jedynie na opp w Tarnowskich Górach liczba wypadków i osób poszkodowanych uległa wzrostowi⁵. Na opp pomiędzy miejscowościami Nieborowice i Wilcza oraz na opp w Gorzycach przy ul. Rybnickiej (dalej: „Gorzycy II”) nie odnotowano wypadków po uruchomieniu opp.

Utworzenie pięciu opp zdyscyplinowało kierujących pojazdami. Większość z nich (od 81% do 99% kierowców na poszczególnych odcinkach) poruszała się na tych odcinkach z dozwoloną prędkością, a tylko od 0,01% do 0,18% kierowców przekraczało dopuszczalną prędkość o ponad 20 km/h.

Delegatura prawidłowo realizowała wymagane czynności kontrolne i sprawdzające funkcjonowanie urządzeń rejestrujących na opp. Zapewniło to prawidłowe ich działanie i wyłączanie 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 częściowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Udział delegatury w typowaniu lokalizacji urządzeń opp

Opis stanu faktycznego

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 od 2016 roku liczby wypadków drogowych (o 19% rocznie), ofiar śmiertelnych (o 36%) i rannych (o 18%) w wypadkach drogowych na wszystkich drogach krajowych objętych nadzorem systemu utworzonego w wyniku realizacji Projektu. Wskazano też, że faktycznie korzyści powinny być znacznie większe, gdyż

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

³ Projekt zakładał m.in. realizację 29 opp na terenie kraju.

⁴ Odnotowano dwie ofiary śmiertelne.

⁵ Liczba wypadków wzrosła o 150%, odnotowano jedną ofiarę śmiertelną (w latach 2012-2014 nie było ofiar śmiertelnych), a liczba rannych wzrosła o 350%.

⁶ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana, jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

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. 1240)

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. 6-23)

Zgodnie z wytycznymi z 1 marca 2012 r. Zastępcy Dyrektora CANARD, Delegatura 10 maja 2012 r.⁷ – po zasięgnięciu opinii komendantów Policji i przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: „GDDKiA”) – przedstawiła Dyrektorowi CANARD sześć propozycji rozmieszczenia opp: [1] na drodze krajowej (dalej: „DK”) nr 78 w miejscowości Poręba, [2] na DK nr 1 między miejscowościami Podwarpie i Siewierz, [3] na DK nr 94 w miejscowości Łosiów, [4] na DK nr 38 między miejscowościami Pawłowiczki i Reńska Wieś, [5] na DK nr 46 między miejscowościami Szczekociny i Nakło, [6] na DK nr 46 między miejscowościami Sidzinie i Pakosławice. W latach 2009-2011 na zaproponowanych odcinkach dróg występowały wypadki drogowe, a ich największa liczba miała miejsce na: [3] DK nr 94 w miejscowości Łosiów (trzy wypadki drogowe, jedna ofiara śmiertelna i 2 osoby ciężko ranne), [6] DK nr 46 pomiędzy miejscowościami Pakosławice i Sidzina (dwa wypadki, jedna ofiara śmiertelna i jedna osoba ciężko ranna) oraz [4] DK nr 38 między miejscowościami Pawłowiczki i Reńska Wieś (jeden wypadek, jedna ofiara śmiertelna).

(akta kontroli str. 6-23)

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 (dalej: „SUR”), urządzeń służących do kontroli wjazdu na czerwonym świetle oraz urządzeń do opp” (dalej: „Analiza rozmieszczenia opp”), w której wszystkie ww. lokalizacje przedstawione przez Delegaturę po uwzględnieniu informacji o gęstości wypadków w latach 2009-2011, w tym gęstości wypadków z przyczyny nadmiernej prędkości, zaliczono do czwartej klasy kwalifikacji dróg⁸, tj. do dróg o bardzo małym lub ałym poziomie ryzyka poważnego wypadku (gdzie rozmieszczenie opp jest nieuzasadnione).

Politechnika zaproponowała własne lokalizacje: [1] DK 1, między miejscowościami Winowo i Brudzowice, [2] DK 1, w Czechowicach – Dziedzicach, [3] DK 78 w Gorzycach, [4] DK 78, między miejscowościami Nieborowice i Wilcza, [5] S 1, w Dąbrowie Górniczej.

Delegatura negatywnie zweryfikowała⁹ wszystkie ww. propozycje zaproponowane przez Politechnikę z powodu zróżnicowania dopuszczalnych prędkości oraz

⁷ W piśmie do Głównego Inspektora Transportu Drogowego wskazano numer drogi krajowej, proponowany kilometr (minimum dwa kilometry), charakterystykę drogi (liczba jezdni i kierunków, stała prędkość jazdy) i jej otoczenia (obszar zabudowany lub niezabudowany, położenie obiektów użyteczności publicznej) oraz informację, że dla wszystkich przewidywanych opp odległość do źródła zasilania w energię elektryczną wynosiła od 30 m do 50 m.

⁸ Ryzyko wypadków drogowych na tych odcinkach było małe lub bardzo małe i nie było uzasadnienia do zastosowania urządzeń do automatycznego pomiaru prędkości i wykrywania niebezpiecznych zachowań.

⁹ Weryfikacja przeprowadzona w dniach 22-23 maja 2013 r.

występujące w ciągu odcinków skrzyżowania z innymi drogami, co stwarzało kierującym pojazdami możliwość zjazdu z odcinków przed ich punktami końcowymi (akta kontroli str. 24-31, 32-48, 50-63)

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę kolejne wytyczne CANARD z 23 kwietnia 2014 r., przy weryfikacji odcinków na liście wytypowanych lokalizacji opp Delegatura wprowadziła zmiany¹⁰ polegające m.in. na modyfikacji kilometrażu poszczególnych odcinków oraz rozdzielenia jednego opp¹¹ i wprowadzenia jednego nowego opp.

Ostatecznie przyjęto do realizacji pięć opp¹², tj.: jeden opp pierwotnie wytypowany w 2012 r. przez Delegaturę [1] DK 94 w Łosiu¹³ oraz trzy opp wskazane przez Politechnikę Gdańską zweryfikowane przez Delegaturę [2] DK 78 w Gorzycach przy ul. Bogumińskiej (dalej: „Gorzyce I”) i [3] DK 78, Gorzyce II¹⁴, [4] DK 78, między miejscowościami Nieborowice i Wilcza¹⁵ i jeden opp wskazany przez KW Policji w Katowicach, tj. [5] DK 11 w Tarnowskich Górach¹⁶. W latach 2010-2014 na trzech planowanych opp (Gorzyce I, Gorzyce II i Tarnowskie Góry) nie było ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

(akta kontroli str. 6-13, 32-36, 45-48, 50-79, 85-94)

1.2. W latach 2016–2018 do Delegatury wpłynęło 21 wniosków¹⁷ z propozycjami lokalizacji opp. W wyniku rozpatrzenia tych wniosków w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz możliwości technicznych montażu urządzeń opp, Delegatura rekomendowała do montażu sześć opp na: [1] DK 40, w Kędzierzynie-Koźlu, [2] DW 942, w Bielsku-Białej, [3] DW 919, w miejscowości Trachy, [4] DW 902, w Katowicach, [5] DW 925, między miejscowościami Kobielice i Suszec oraz [6] DW 929, między miejscowościami Świerklany i Jankowice. Wnioski te zostały wpisane do Rejestru wniosków GITD w celu ponownej weryfikacji.

W pozostałych 15 przypadkach odmówiono montażu opp we wskazanych lokalizacjach, po wcześniejszym uzyskaniu informacji z Policji, że liczba zdarzeń, których przyczyną było przekroczenie prędkości była znikoma lub warunki techniczne na drodze (m.in. zróżnicowanie dopuszczalnych prędkości) uniemożliwiały montaż urządzeń opp.

(akta kontroli str. 80-84)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

¹⁰ Delegatura zrealizowała polecenie CANARD przesłania danych dotyczących wytypowanych opp w dniu 23 maja 2014 r.

¹¹ W piśmie do Dyrektora CANARD z 23 sierpnia 2013 r. Delegatura wskazała, że na planowanym opp na DK 78 w Gorzycach w km 8+000 do km 10+500 znajdowały się wprowadzone znakami B-33 dwa ograniczenia prędkości do 40 km/h (w km 9+600 i w km 9+250) oraz skrzyżowania znoszące te ograniczenia. Odcinek został podzielony po uzgodnieniu z CANARD, zgodnie z wytycznymi Zastępcy GIT (notatka służbowa z dnia 24 kwietnia 2014 r.), w których ww. wskazał, że w przypadku odcinka wytypowanego przez Politechnikę Gdańską, na którym obowiązywały różne ograniczenia prędkości należało go m.in. podzielić na kilka odcinków o stałym ograniczeniu prędkości.

¹² Dwie z tych lokalizacji, tj. na DK 78 między miejscowościami Nieborowice i Wilcza i na DK 94 w Łosiu umieszczono na liście obejmującej 34 lokalizacje objęte pierwszym postępowaniem częściowym na budowę opp w całym kraju.

¹³ Odcinek został skrócony o 100 m, z 2,3 km do 2,2 km, ze względu na możliwości związane z podłączeniem zasilania elektrycznego.

¹⁴ Odcinek podzielono na dwa opp o długości 1,0 km i 900 m, co pozwoliło na wyeliminowanie dwóch skrzyżowań z ciągu całego pierwotnie wyznaczonego 2,5 km opp.

¹⁵ Odcinek został wydłużony o 300 m, z 1,9 km do 2,2 km, ze względu na możliwości związane z podłączeniem zasilania elektrycznego.

¹⁶ Pierwotnie Politechnika Gdańska zaproponowała montaż w Tarnowskich Górach w tej lokalizacji urządzenia do punktowego pomiaru prędkości (fotoradar), jednak z uwagi na parametry techniczne drogi wykluczono zabudowę tego urządzenia (występujący na drodze długi łuk);

¹⁷ W dziewięciu przypadkach wnioskodawcami były władze samorządowe, w czterech przypadkach Policja, w dwóch zarząd dróg wojewódzkich, w pięciu przypadkach osoby fizyczne i w jednym przypadku poseł na Sejm RP.

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura, jako lokalizacje opp zaproponowała odcinki dróg, na których występowały wypadki oraz rzetelnie zweryfikowała wskazane przez Politechnikę Gdańską miejsca na opp. Jednak tylko na dwóch z pięciu przyjętych do realizacji opp (Wilcza – Nieborowice i Łosiów) występowały ofiary śmiertelne wypadków drogowych, a zatem ich utworzenie miało wpływ na osiągnięcie celu głównego i korzyści społecznych Projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”. Takich warunków nie spełniały kolejne trzy lokalizacje, gdzie, co najmniej od 2010 r. nie było ofiar śmiertelnych wypadków.

OBSZAR

Opis stanu
faktycznego

2. Prawidłowość funkcjonowania urządzeń opp

2.1. Pięć urządzeń opp funkcjonujących na obszarze właściwości Delegatury zostało zainstalowanych na jednojezdniowych drogach krajowych, z tego dwa – 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 zlokalizowane na:

- DK 11 w Tarnowskich Górach, w województwie śląskim, o długości 1,0 km (od km 572+700 do 573+700), odebrany od wykonawcy (bez przyłączy elektrycznych) 20 listopada 2015 r. i rejestrujący wykroczenia od 4 listopada 2016 r.;
- DK 78, pomiędzy miejscowościami Nieborowice i Wilcza, w województwie śląskim, o długości 2.2 km (km 42+706 do 44+906), odebrany od wykonawcy (bez przyłączy elektrycznych) 22 października 2015 r. i rejestrujący wykroczenia od 17 maja 2016 r.

Trzy opp zainstalowano w obszarze zabudowanym, 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. Były to opp zlokalizowane na:

- DK 78, Gorzyce I, w województwie śląskim, o długości 1,0 km (km 8+080 do 9+062), odebrany od wykonawcy (bez przyłączy elektrycznych) 21 października 2015 r. i rejestrujący wykroczenia od 18 maja 2016 r.;
- DK 78, Gorzyce II, w województwie śląskim, o długości 0,9 km (km 9+672 do 10+530), odebrany od wykonawcy (bez przyłączy elektrycznych) 21 października 2015 r. i rejestrujący wykroczenia od 18 maja 2016 r.;
- DK 94 w Łosiowie, w województwie opolskim, o długości 2,2 km (km 151+063 do 153+224), odebrany od wykonawcy (bez przyłączy elektrycznych) 23 czerwca 2015 r. i rejestrujący wykroczenia od 17 września 2015 r.
(akta kontroli str. 98-103, 240-260, 358-367, 468-488, 606-626, 641-652)

2.2. Oględziny urządzeń na wszystkich 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 na opp, natomiast próg rejestracji wykroczeń w obszarze zabudowanym (opp Łosiów, opp Gorzyce I i opp Gorzyce II) wynosił o 15 km/h więcej od limitów prędkości, tj. od godziny 5⁰⁰ do 23⁰⁰ 65 i 75 km/h od godziny 23⁰⁰ do 5⁰⁰, a w przypadku dwóch pozostałych opp

w obszarze niezabudowanym – 105 km/h dla samochodów osobowych i 85 km/h dla samochodów ciężarowych o masie całkowitej powyżej trzech i pół tony.

(akta kontroli str. 104-117, 261-275, 368-381, 489-503, 627-640)

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 drogach¹⁸ oraz z projektami stałej organizacji ruchu, zatwierdzonymi przez GDDKiA.

(akta kontroli str. 104-117, 261-275, 368-381, 489-503, 627-640)

2.3. W latach 2015–2018 obsługą techniczną i funkcjonowaniem opp, zajmowały się dwie osoby: specjalista ruchu drogowego i starszy inspektor ruchu drogowego z Sekcji Kontroli Drogowych Delegatury. Do zadań tych pracowników należało m.in. monitorowanie stanu technicznego, prowadzenie rejestru sprawności urządzeń rejestrujących oraz koordynowanie działań związanych z serwisowaniem, legalizacją i naprawą urządzeń rejestrujących oraz realizowaniem spraw związanych z lokalizacją, instalacją i demontażem urządzeń rejestrujących, w tym opracowywanie niezbędnej dokumentacji i współpraca z CANARD oraz przedstawicielami organów administracji w celu realizacji zadań związanych z instalacją urządzeń rejestrujących¹⁹.

(akta kontroli str. 653-656)

2.4. W Delegaturze systematycznie, przynajmniej raz w miesiącu, przeprowadzano na miejscu kontrolę pracy urządzeń opp. Zgodnie z wytycznymi określonymi w procedurach wewnętrznych²⁰ prowadzono dzienniki pracy stacjonarnych urządzeń rejestrujących, dzienniki przeglądu lokalizacji oraz dzienne rejestry stanu urządzeń pomiarowych. Dane ewidencyjne w zakresie stanu technicznego urządzeń pomiarowych były rzetelne i przedstawiały stan faktyczny.

(akta kontroli str. 657-878, 946-970)

Pracownicy Delegatury bez zbędnej zwłoki wykonywali czynności mające na celu sprawne funkcjonowanie urządzeń opp, w tym m.in. informowali pracowników CANARD o stwierdzonych nieprawidłowościach w działaniu systemu lub zaistniałych awariach.

W latach 2016–2018 stwierdzono 30 przypadków²¹ nieprawidłowego funkcjonowania urządzeń opp, z których 29 spowodowanych było problemami technicznymi dotyczącymi braku łączności z systemem lub brakiem podglądu z kamer²², a w jednym przypadku dewastacją (na opp w Łosiu²³ jego naprawą zajmowali się pracownicy firmy zewnętrznej). Liczba awarii urządzeń rejestrujących na opp ulegała

¹⁸ Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181, ze zm.

¹⁹ Pracownicy ci realizowali również zadania niezwiązane z opp, takie jak m.in. nakładanie mandatów karnych oraz wykonywanie czynności w sprawach o wykroczenia wobec naruszających przepisy ruchu drogowego, obsługa interesantów i udzielanie informacji w zakresie funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, przyjmowanie oświadczeń i wyjaśnianie kwestii formalnych, w celu zapewnienia prawidłowego prowadzenia postępowań w sprawach o wykroczenia

²⁰ 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.).

²¹ Piętnaście przypadków dotyczyło opp między Nieborowicami i Wilczą, po sześć przypadków dotyczyło opp Gorzyce I i opp Łosiu i trzy przypadki dotyczyły opp Gorzyce II.

²² W jedenastu przypadkach Delegatura powiadomiła o tym fakcie CAN-WIU, Proces usuwania przyczyn awarii był realizowany zdalnie przez pracowników CANARD. W pozostałych przypadkach po zrestartowaniu urządzenia zaczęły działać.

²³ Uszkodzenie jednej z bramownic, kolizja drogowa, po otrzymaniu informacji z Policji, Delegatura poinformowała o tym fakcie CAN-WIU.

stopniowemu zmniejszeniu – z siedemnastu w 2016 roku i dwunastu w 2017 roku do jednej w 2018 roku. Najczęściej awarii ulegały urządzenia na opp w Nieborowicach – Wilczej (15 razy), co skutkowało nierejestrowaniem wykroczeń przez 14 dni. W przypadku awarii pozostałych opp liczba dni wyłączenia urządzeń z użytkowania wynosiła od 5 dni (opp Gorzyce II), 13 dni (opp Gorzyce I) do 66 dni (opp Łosiów). Na opp w Tarnowskich Górach w całym okresie nie odnotowano żadnej awarii.

(akta kontroli str. 657-676, 677-867, 868-878, 879-912, 946-970)

Urządzenia opp działające na terenie Delegatury były poddawane corocznej legalizacji ponownej. Czterem (z pięciu) opp zapewniono ważność legalizacji od uruchomienia do zakończenia kontroli NIK. Natomiast urządzenie na opp w Łosiowie nie miało ważnej legalizacji w okresie od 1 lipca do 19 września 2017 r. (80 dni) ze względu na nie zawarcie umowy między GITD a wykonawcą legalizacji²⁴.

(akta kontroli str. 891-912)

Z informacji uzyskanych z oddziałów GDDKiA wynikało, że w latach 2016–2018 jedynie na opp pomiędzy Nieborowicami i Wilczą wprowadzono trzykrotnie czasowe zmiany organizacji ruchu w związku z prowadzeniem robót drogowych lub prac utrzymaniowych skutkujących wprowadzeniem ograniczenia prędkości na opp. Zawiadomienia w ww. sprawach były kierowane przez zarządcę drogi do GITD i do Delegatury. Liczba dni obowiązywania wprowadzonej czasowej organizacji ruchu w ww. okresie wyniosła ogółem 37 dni²⁵.

Z Dzienników comiesięcznych przeglądów poszczególnych opp prowadzonych w tym okresie wynikało, że oprócz jednego ww. przypadku wprowadzenia czasowego ograniczenia prędkości na skrzyżowaniu przed opp między Nieborowicami i Wilczą (w związku z budową infrastruktury technicznej) nie stwierdzono nieprawidłowości w oznakowaniu odcinków znakami D-42, D-51 i B-33.

(akta kontroli str. 95-97, 758-867, 913-938, 939-940)

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 opp²⁶. Przeprowadzili

²⁴ System umożliwiał wprowadzenie parametru legalizacji urządzenia (7.5. Instrukcji prędkościomierza odcinkowego).

²⁵ [1] wprowadzenie w dniu 11 lipca 2017 r. przywrócenie 14 lipca 2017 r. – ograniczenie prędkości do 60 km/h w związku z prowadzonymi robotami drogowymi; [2] wprowadzenie w dniu 27 lipca 2018 r. (od 6³⁰ do 16⁰⁰) ograniczenia prędkości do 60 km/h w związku z prowadzonymi pracami utrzymaniowymi; [3] wprowadzenie w dniu 27 listopada 2018 r. i przywrócenie 29 grudnia 2018 r. ograniczenie prędkości do 40 km/h i 70 km/h w związku z budową sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu DK – 78 z DW 921 w Nieborowie.

²⁶ Konieczność wykonania analizy dla lokalizacji SUR przed upływem 40 miesięcy od ich lokalizacji wynikała § 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące (Dz. U. poz.366), jednak ww. rozporządzenie zostało uchylone z dniem 1 stycznia 2016 r., a opp na obszarze działania

je natomiast w stosunku do 30 z 41 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 w trakcie obowiązywania rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 1 marca 2013 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące.

(akta kontroli str. 95-97, 941-945, 1068-1071, 1072-1137)

Wszystkie opp funkcjonujące na terenie właściwości Delegatury objęte zostały „Oceną skuteczności wdrażania i funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”²⁷, która dotyczyła m.in. lokalizacji opp. Pozytywnie oceniono opp w Nieborowicach – Wilczej i opp w Łosiowie, przyznając tym odcinkom odpowiednio 117 i 107 punktów²⁸. Pozostałe odcinki, tj. opp Gorzyce I, opp Gorzyce II i opp w Tarnowskich Górach oceniono zadawalająco i przyznano im odpowiednio 84, 78 i 54 punkty.

(akta kontroli str. 971-1014, 1015-1017, 1018-1067)

W latach 2012–2014 (przed uruchomieniem opp) w lokalizacjach, w których funkcjonują opp nadzorowane przez Delegaturę, miało miejsce 15 wypadków drogowych, w tym sześć wypadków na opp: w Nieborowicach – Wilczej (1 osoba zginęła, 10 zostało rannych), trzy wypadki na opp w Łosiowie ((1 osoba zginęła, 6 zostało rannych) i po dwa wypadki na opp: Gorzyce I (2 osoby ranne), Gorzyce II (2 osoby ranne), Tarnowskie Góry (2 osoby ranne).

(akta kontroli str. 1138-1156, 1157-1163)

Po uruchomieniu wszystkich opp, na czterech odcinkach tj. Łosiów (uruchomiony we wrześniu 2015 r.), Gorzyce I, Gorzyce II, między Nieborowicami i Wilczą (uruchomione w maju 2016 r.), liczba wypadków drogowych w latach 2016-2018 zmniejszyła się, w stosunku do stanu z lat 2012–2014, o 85% – z 13 do 2 wypadków (odpowiednio o 66,6%, 50%, 100% i 100%). Na opp Gorzyce II i opp między Nieborowicami i Wilczą nie odnotowano wypadków drogowych po uruchomieniu opp. Natomiast na opp w Tarnowskich Górach (uruchomiony w listopadzie 2016 r.) liczba wypadków wzrosła o 150% z dwóch do pięciu wypadków. Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach wskazała, że w latach 2016-2018 na opp w Tarnowskich Górach tylko jeden wypadek został spowodowany na skutek niedostosowania prędkości do warunków jazdy i z tego powodu jedna osoba została ranna²⁹.

Na opp pomiędzy miejscowościami Nieborowice i Wilcza oraz opp w Łosiowie zmniejszeniu uległa liczba ofiar śmiertelnych z jednej dla każdego odcinka do zera, natomiast na opp w Gorzycach I i opp w Tarnowskich Górach, gdzie nie było wypadków śmiertelnych odnotowano po jednej ofierze śmiertelnej na każdym odcinku. Na opp w Łosiowie liczba rannych zmalała z sześciu osób do jednej osoby. Nie odnotowano rannych w wypadkach drogowych na opp: Gorzyce I, Gorzyce II, między Nieborowicami i Wilczą, gdzie wcześniej łączna liczba rannych

Delegatury zostały uruchomione jak już wyżej wspomniano w okresie od 17 września 2015 r. do 4 listopada 2016 r.

²⁷ Opracowanie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie z 2016 roku, na zlecenie GITD.

²⁸ Przyjęto następującą skalę ocen: pozytywna, zadawalająca i negatywna. Opp pomiędzy Nieborowicami i Wilczą pozycja 2 (Instytut sklasyfikował 12 opp); Łosiów - 3; Gorzyce I – 8; Gorzyce II – 9; Tarnowskie Góry 12.

²⁹ Pozostałe przyczyny wypadków były spowodowane niezachowaniem bezpiecznej odległości między pojazdami [1]; nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu [2]; inne przyczyny [1].

wynosiła 14 osób. Natomiast na opp w Tarnowskich Górach liczba zabitych wzrosła o jedną osobę a liczba rannych wzrosła o 350% (z dwóch do dziewięciu osób). Porównanie danych o wypadkowości (za lata 2012–2014 i 2016–2018) na czterech odcinkach zlokalizowanych w pobliżu opp: Gorzyce I, Gorzyce II, między Nieborowicami i Wilczą i Tarnowskie Góry wykazało, że uruchomienie opp miało wpływ na zmniejszenie o 75% (z dwunastu do trzech) liczby wypadków drogowych na odcinkach sąsiadujących z tym opp w stosunku do lat 2012–2014, liczba ofiar śmiertelnych zmalała o 100% (z dwóch do 0) i liczba rannych zmalała o 76,2% (z dwudziestu jeden do pięciu).

(akta kontroli str. 104-110, 261-268, 368-374, 489-496, 1217-1232, 1138-1163)

3.2. Na terenie działania Delegatury zlokalizowano 48 stacjonarnych urządzeń rejestrujących, w tym pięć opp oraz 41 fotoradarów i dwa zestawy kamer do ujawniania wykroczeń niestosowania się kierujących do sygnalizacji świetlnej. Długość dróg krajowych nadzorowanych przez Delegaturę na terenie dwóch województw, tj. woj. śląskiego i woj. opolskiego wynosiła 928 km.

(akta kontroli str. 943-945, 1164-1182)

Według 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, poprawę bezpieczeństwa drogowego i istotne zmniejszenie liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

(akta kontroli str. 1240)

W okresie od uruchomienia do 30 września 2018 r. przez opp pomiędzy miejscowościami Nieborowice i Wilczą przejechało w obydwu kierunkach 5 832,8 tys. pojazdów. Kierowcy 5 633,1 tys. z nich (96,6%³⁰) przestrzegali ograniczenia prędkości. Spośród 199,7 tys. (3,4%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 171,2 tys. (2,9%) przekroczyło ją do 10 km/h, tj. z uwzględnieniem progu tolerancji związanego włącznie w utrzymaniu dopuszczalnej prędkości, o czym mowa w art. 129h ust. 5 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym³¹, a 4,1 tys. (0,07%) – powyżej 20 km/h³². Spośród 5 416,9 tys. kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości (90 km/h) przestrzegało 5 338,4 tys. (98,5%³³), 78,6 tys. (1,4%) przekroczyło dopuszczalną prędkość, w tym 64,7 tys. (1,2%) do 10 km/h, a 3,1 tys. (0,05%) powyżej 20 km/h. Z kolei spośród 415,9 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości (70 km/h) przestrzegało 294,7 tys. (70,8%³⁴), 121,2 tys. (29,1%) przekroczyło ją, w tym 106,5 tys. (25,6%) do 10 km/h, a 1,1 tys. (0,3%) powyżej 20 km/h. Średnia prędkość poruszających się pojazdów wynosiła 72 km/h dla samochodów osobowych i 67 km/h dla samochodów ciężarowych. W omawianym okresie na opp zarejestrowano 3 410 (0,06% wszystkich pojazdów) naruszeń ograniczenia prędkości (1 176 w 2016 roku, 1 758 w 2017 roku i 476 w 2018 roku).

³⁰ Wszystkie wartości podane w procentach odnoszą się do łącznej liczby poruszających się pojazdów. Według tej zasady były analizowane pozostałe odcinki.

³¹ Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, ze zm. Ustawa zwana dalej „Prawem o ruchu drogowym”.

³² 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. Według tej zasady będą analizowane pozostałe odcinki.

³³ Wszystkie wartości podane w procentach odnoszą się do łącznej liczby poruszających się pojazdów osobowych. Według tej zasady były analizowane pozostałe odcinki.

³⁴ Wszystkie wartości podane w procentach odnoszą się do łącznej liczby poruszających się pojazdów ciężarowych. Według tej zasady były analizowane pozostałe odcinki.

W okresie od uruchomienia do 30 września 2018 r. przez opp w Tarnowskich Górach przejechało 9 754,1 tys. pojazdów. Kierowcy 9 684,0 tys. (99,3%) przestrzegali ograniczenia prędkości. Spośród 70,1 tys. (0,72%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 62,3 tys. (0,64%) przekroczyło ją do 10 km/h, (tj. z uwzględnieniem progu tolerancji), a 1 tys. (0,01%) – powyżej 20 km/h. Spośród 8 691,4 tys. kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości (90 km/h) przestrzegało 8 677,4 tys. (99,8%), 13,9 tys. (0,16%) przekroczyło dopuszczalną prędkość, w tym 11,9 tys. (0,14%) do 10 km/h, a 0,7 tys. (0,004%) powyżej 20 km/h. Z kolei spośród 1 062,7 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości (70 km/h) przestrzegało 1 006,5 tys. (94,7%), 56,1 tys. (5,3%) przekroczyło ją, w tym 50,3 tys. (4,7%) do 10 km/h, a 0,4 tys. (0,04%) powyżej 20 km/h. Średnia prędkość poruszających się pojazdów wynosiła 59 km/h, dla samochodów osobowych i 58 km/h, dla samochodów ciężarowych. W omawianym okresie na opp zarejestrowano 2 060 (0,02% wszystkich pojazdów) naruszeń ograniczenia prędkości (47 w 2016 roku, 776 w 2017 roku i 1 237 w 2018 roku).

W okresie od uruchomienia do 30 września 2018 r. przez opp w Łosiowie przejechało 5 089,5 tys. pojazdów. Kierowcy 4 180,8 tys. z nich (82,1%) przestrzegali ograniczenia prędkości. Spośród 908,8 tys. (17,9%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 875,6 tys. (17,2%) przekroczyło ją do 10 km/h (tj. z uwzględnieniem progu tolerancji), a 3,7 tys. (0,07%) – powyżej 20 km/h. Spośród 4 121,0 tys. kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości (50/60 km/h) przestrzegało 3 411,2 tys. (83%), 709,7 tys. (17%) przekroczyło dopuszczalną prędkość, w tym 683,0 tys. (16,6%) do 10 km/h, a 3,0 tys. (0,07%) powyżej 20 km/h. Z kolei spośród 968,6 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości (70 km/h) przestrzegało 769,6 tys. (79,5%), 199,6 tys. (20,5%) przekroczyło ją, w tym 192,6 tys. (19,9%) do 10 km/h, a 1 tys. (0,1%) powyżej 20 km/h. Średnia prędkość pojazdów dzień i w nocy wyniosła odpowiednio 46 km/h i 48 km/h dla samochodów osobowych oraz 47 km/h i 50 km/h dla samochodów ciężarowych. W omawianym okresie na opp zarejestrowano 8 062 (0,01% wszystkich pojazdów) naruszeń ograniczenia prędkości (2 585 w 2016 roku, 3 765 w 2017 roku i 1 712 w 2018 roku).

W okresie od uruchomienia do 30 września 2018 r. przez opp w Gorzycach I przejechało 2 775,6 tys. pojazdów. Kierowcy 2 435,4 tys. z nich (87,7%) przestrzegali ograniczenia prędkości. Spośród 340,2 tys. (12,3%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 325,8 tys. (11,7%) przekroczyło ją do 10 km/h, (tj. z uwzględnieniem progu tolerancji), a 0,8 tys. (0,03%) – powyżej 20 km/h. Spośród 2 493,5 tys. kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości (50/60 km/h) przestrzegało 2 181,2 tys. (87,5%), 312,4 tys. (12,5%) przekroczyło dopuszczalną prędkość, w tym 299,0 tys. (12%) do 10 km/h, a 0,7 tys. (0,03%) powyżej 20 km/h. Z kolei spośród 282 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości (70 km/h) przestrzegało 254,3 tys. (90,2%), 27,8 tys. (9,8%) przekroczyło ją, w tym 26,8 tys. (9,5%) do 10 km/h, a 0,08 tys. (0,02%) powyżej 20 km/h. Średnia prędkość dla wszystkich pojazdów w dzień i w nocy wyniosła odpowiednio 45 km/h i 47 km/h. W omawianym okresie na opp zarejestrowano 1 841 (0,06% wszystkich pojazdów) naruszeń ograniczenia prędkości (494 w 2016 roku, 898 w 2017 roku i 449 w 2018 roku).

W okresie od uruchomienia do 30 września 2018 r. przez opp w Gorzycach II przejechało 3 951,3 tys. pojazdów. Kierowcy 3 210,5 tys. z nich (81,2%) przestrzegali ograniczenia prędkości. Spośród 740,8 tys. (18,7%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 683,9 tys. (17,3%) przekroczyło ją do 10 km/h, (tj. z uwzględnieniem progu tolerancji), a 6,9 tys. (0,2%) – powyżej

20 km/h. Spośród 3 624,5 tys. kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości (50/60 km/h) przestrzegało 2 952,5 tys. (81,4%), 998,8 tys. (27,5%) przekroczyło dopuszczalną prędkość, w tym 619,7 tys. (17,1%) do 10 km/h, a 6,3 tys. (0,2%) powyżej 20 km/h. Z kolei spośród 326,8 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości (70 km/h) przestrzegało 257,9 tys. (78,9%), 68,9 tys. (21,1%) przekroczyło ją, w tym 64,2 tys. (19,6%) do 10 km/h, a 3,9 tys. (1,2%) powyżej 20 km/h. Średnia prędkość wszystkich pojazdów w dzień i w nocy wyniosła odpowiednio 45 km/h i 47 km/h. W omawianym okresie na opp zarejestrowano 6 623 (0,2% wszystkich pojazdów) naruszeń ograniczenia prędkości (1 717 w 2016 roku, 2 031 w 2017 roku i 2 875 w 2018 roku).

(akta kontroli str. 1233-1239)

Przeprowadzone podczas kontroli badanie zachowań kierowców na czterech opp oraz po ich opuszczeniu (na odcinkach dróg bezpośrednio sąsiadujących z opp³⁵ o tym samym limicie prędkości dopuszczalnej i takich samych parametrach drogi) wykazało, że liczba kierowców przestrzegających ograniczeń prędkości na opp była od 1,9 do 66,2 punktów procentowych wyższa niż na odcinkach bezpośrednio sąsiadujących z opp. I tak:

- na opp pomiędzy Nieborowicami i Wilczą (2 stycznia 2019 r. od godziny 9⁴⁰ do 12³⁰) 95,5% kierujących przestrzegało ograniczenia prędkości w obydwu kierunkach, 3,9% przekraczało dopuszczalną prędkość do 10 km/h, a 0,2% – powyżej 20 km/h³⁶, natomiast przed/za opp było to odpowiednio 91,8%, 5,8% i 0,6%³⁷ (prędkość maksymalna na opp osiągnięta przez kierowców wyniosła 126 km/h (osob.) i 89 km/h (cięż.) a przed opp – 123 km/h (osob.) i 93 km/h (cięż.) przy limitach wynoszących 90 km/h i 70 km/h;
- na opp w Tarnowskich Górach (19 grudnia 2018 r. od godziny 11⁴⁵ do 14⁰⁶) 94,6% kierujących przestrzegało ograniczenia prędkości w obydwu kierunkach, 4,5% przekraczało dopuszczalną prędkość do 10 km/h, a 0,08% – powyżej 20 km/h³⁸, natomiast przed/za opp było to odpowiednio 92,7%, 6% i 0,1%³⁹ (prędkość maksymalna na opp osiągnięta przez kierowców wyniosła 107 km/h (osob.) i 99 km/h (cięż.) a przed/za opp – 116 km/h (osob.) i 97 km/h (cięż.) przy limitach wynoszących 90 km/h i 70 km/h;
- na opp Gorzyce I (27 grudnia 2018 r. od godziny 9³⁸ do 13⁴²) 75,5% kierujących przestrzegało ograniczenia prędkości w obydwu kierunkach, 19,1% przekraczało

³⁵ Nie badano zachowań kierowców na odcinku drogi w Łosiowie gdyż przed i za odcinkiem obowiązywały inne niż na opp ograniczenia prędkości (obszar niezabudowany). W pozostałych przypadkach badano zachowanie kierowców przed lub za opp dla obydwu kierunków jazdy.

³⁶ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 98,2% kierujących samochodami osobowymi i 82% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 1,5% kierujących samochodami osobowymi i 15,5% kierujących pojazdami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 0,16% kierujących pojazdami osobowymi i 0,19% kierujących pojazdami ciężarowymi.

³⁷ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 95,4% kierujących samochodami osobowymi i 73,6% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 0,3% kierujących samochodami osobowymi i 18,6% kierujących samochodami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 0,6% kierujących pojazdami osobowymi i 0,5 % kierujących pojazdami ciężarowymi.

³⁸ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 99% kierujących samochodami osobowymi i 77% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 0,8% kierujących samochodami osobowymi i 19% kierujących pojazdami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 0,4% kierujących pojazdami ciężarowymi.

³⁹ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 98,3% kierujących samochodami osobowymi i 74,7% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 0,8% kierujących samochodami osobowymi i 22,8% kierujących samochodami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 0,06% kierujących pojazdami osobowymi i 0,6% kierujących pojazdami ciężarowymi.

dopuszczalną prędkość do 10 km/h, a 0,3% – powyżej 20 km/h⁴⁰, natomiast przed/za opp było to odpowiednio 21,7%, 38% i 9,3%⁴¹ (prędkość maksymalna na opp osiągnięta przez kierowców wyniosła 85 km/h (osob.) i 81 km/h (cięż.) a przed/za opp – 112 km/h (osob.) i 93 km/h (cięż.) przy limitach wynoszących 50 km/h;

- na opp Gorzyce II (20 grudnia 2018 r. od godziny 10¹² do 13³¹), 83,5% kierujących przestrzegało ograniczenia prędkości w obydwu kierunkach, 14,6% przekraczało dopuszczalną prędkość do 10 km/h, a 0,4% – powyżej 20 km/h⁴², natomiast przed/za opp było to odpowiednio: 17,3%, 37,8% i 9,7%⁴³ (prędkość maksymalna na opp osiągnięta przez kierowców wyniosła 79 km/h (osob.) i 69 km/h (cięż.) a przed/za opp – 74 km/h (osob.) i 98 km/h (cięż.) przy limitach wynoszących 50 km/h.

(akta kontroli str. 104-110, 118-239, 261-268, 276-357, 368-374, 382-467, 489-496, 504-605, 1230-1231)

Na DK 78 i 94, przy których funkcjonowały trzy opp nadzorowane przez Delegaturę, zlokalizowane były również trzy fotoradary. Usytuowano je w obszarze zabudowanym⁴⁴ w miejscowościach Skorogoszcz⁴⁵, Zawiercie⁴⁶, Tarnowskie Góry⁴⁷ (gdzie obowiązywały ograniczenia prędkości: 50 km/h od godz. 5⁰⁰ do 23⁰⁰ i 60 km/h od godz. 23⁰⁰ do 5⁰⁰). Analiza funkcjonowania tych urządzeń wykazała, że przynoszą one porównywalne efekty dyscyplinowania kierujących pojazdami do opp zlokalizowanych w obszarze zabudowanym w Łosiu i w Gorzycach. Odsetek kierowców przestrzegających ograniczenia prędkości w miejscach usytuowania tych fotoradarów w latach 2016–2018 wynosił od 80,1% do 93,9%, przekraczających dopuszczalną prędkość do 10 km/h – od 5,6% do 17,6%, a powyżej 20 km/h – od 0,1% do 0,3%. W przypadku kierowców samochodów osobowych było to odpowiednio: od 83,2% do 94,3%, od 5,3% do 15,4% oraz od 0,1% do 0,3%, natomiast w przypadku kierowców samochodów ciężarowych od 71% do 91,2%, od 8,2% do 26% oraz od 0,06% do 0,4%. Średnie prędkości poruszających się pojazdów wynosiły: od 34 km/h do 46 km/h dla samochodów osobowych i od 39 km/h do 51 km/h dla samochodów ciężarowych.

(akta kontroli str. 1233-1239)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

⁴⁰ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 64,5% kierujących samochodami osobowymi i 64,6% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 18,9% kierujących samochodami osobowymi i 20,7% kierujących pojazdami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 1% kierujących pojazdami osobowymi i 0,8% kierujących pojazdami ciężarowymi.

⁴¹ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 20,6% kierujących samochodami osobowymi i 26,7% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 38% kierujących samochodami osobowymi i 45,5% kierujących samochodami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 9,6% kierujących pojazdami osobowymi i 5,5% kierujących pojazdami ciężarowymi.

⁴² Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 19,1% kierujących samochodami osobowymi i 25,8% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 14,4% kierujących samochodami osobowymi i 16,1% kierujących pojazdami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 0,5% kierujących pojazdami osobowymi i 0,5% kierujących pojazdami ciężarowymi.

⁴³ Dopuszczalnej prędkości przestrzegało 16,5% kierujących samochodami osobowymi i 23,8% kierujących samochodami ciężarowymi, natomiast prędkość dopuszczalną do 10 km/h przekraczało 37% kierujących samochodami osobowymi i 43,9% kierujących samochodami ciężarowymi, a powyżej 20 km/h – 8,7% kierujących pojazdami osobowymi i 3,2% kierujących pojazdami ciężarowymi.

⁴⁴ Delegatura nie dysponowała fotoradarami na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 70 km/h.

⁴⁵ Fotoradar zlokalizowany w odległości ośmiu km od opp Łosiu. Liczba zarejestrowanych w latach 2016-2018 wykroczeń ogółem wynosiła 3 111 – odpowiednio 664, 439 i 2 008 wykroczeń.

⁴⁶ Fotoradar zlokalizowany w odległości 118 km od opp Gorzyce I. Liczba zarejestrowanych w latach 2016-2018 wykroczeń ogółem wynosiła 738 – odpowiednio 101, 307 i 330 wykroczeń.

⁴⁷ Fotoradar zlokalizowany w odległości 119 km od opp Gorzyce II. Liczba zarejestrowanych w latach 2016-2018 wykroczeń ogółem wynosiła 1 171 – odpowiednio 58, 279 i 834 wykroczeń.

OCENA CZĄSTKOWA

Nie analizowano wpływu lokalizacji funkcjonujących pod jej nadzorem urządzeń opp na zmniejszenie liczby wypadków drogowych. Jednak z informacji uzyskanych od Policji wynikało, że na czterech (z pięciu) odcinkach dróg, na których w latach 2015–2016 uruchomiono urządzenia do opp, zmniejszyła się w stosunku do lat 2012–2014 liczba wypadków drogowych o 53% (z piętnastu do siedmiu wypadków), liczba ofiar śmiertelnych pozostała na tym samym poziomie (dwie osoby), zmniejszeniu uległa również liczba rannych o 54% (z 22 do 10 rannych). Natomiast na opp w Tarnowskich Górach liczba wypadków wzrosła o 150% (z dwóch do pięciu wypadków), odnotowano jedną ofiarę śmiertelną a liczba rannych wzrosła o 350% (z dwóch do dziewięciu). Utworzenie tych opp zdyscyplinowało również kierujących pojazdami, bowiem od 81% do 99% z nich poruszało się na tych odcinkach z dozwoloną prędkością, a zaledwie 0,23% wszystkich kierowców przekraczało dopuszczalną prędkość o ponad 20 km/h. Badanie zachowania kierowców wykazało także, że liczba kierowców przestrzegających ograniczeń prędkości na opp była od 2 do 66 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 okresie objętym kontrolą trzech pracowników Delegatury prowadziło postępowania wyjaśniające w sprawach ujawnionych wykroczeń w ruchu drogowym zarejestrowanych przez system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Pracownicy ci m.in. przyjmowali oświadczenia i wyjaśniali kwestie formalne w celu zapewnienia prawidłowego prowadzenia postępowań w sprawach o wykroczenia, kierowali wnioski o ukaranie do sądu⁴⁸ w sprawie popełnionych wykroczeń i wnosili środki odwoławcze, nakładali grzywny w drodze mandatów karnych. Ww. pracownicy obsługiwali również interesantów i udzielali im informacji w zakresie funkcjonowania ww. systemu⁴⁹.

(akta kontroli str. 1208-1213)

4.2. Skuteczność prowadzenia postępowań wyjaśniających

W latach 2016–2018 do Delegatury - w celu przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego - wpłynęło z CANARD 2 018 spraw zarejestrowanych przez system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (426, 687 i 905 spraw w kolejnych latach), w tym 153 sprawy (32, 33 i 88 spraw w kolejnych latach) dotyczące wykroczeń popełnionych na opp (7,6% wszystkich postępowań).

W tym okresie do Delegatury przekazano 823 sprawy, dla których upłynęło ponad 180 dni od daty zarejestrowania wykroczeń⁵⁰ (246, 364 i 213 spraw w kolejnych

⁴⁸ Reprezentowali Głównego Inspektora Transportu Drogowego, jako oskarżyciela publicznego w postępowaniach sądowych.

⁴⁹ Ponadto pracownicy ci zajmowali się m.in. ujawnianiem naruszeń za pomocą urządzeń rejestrujących zainstalowanych w środkach transportu, wykorzystywanych przez Delegaturę, oraz realizowaniem kontroli ruchu drogowego, współpracą z CANARD w zakresie przygotowywania i aktualizacji tras patrolowych, punktów kontrolnych oraz planów kontroli, prowadzeniem monitoringu stanu technicznego mobilnych urządzeń rejestrujących oraz spełniania formalnoprawnych warunków dla rejestracji wykroczeń w wyznaczonych punktach kontrolnych w celu zapewnienia prawidłowej pracy urządzeń i poprawnej rejestracji naruszeń, prowadzeniem rejestrów pracy, zgłaszaniem napraw mobilnych urządzeń rejestrujących.

⁵⁰ Zgodnie z art. 97 § 1 pkt 3 (w brzmieniu obowiązującym do 15 listopada 2018 r.) ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2018 r. poz. 475, ze zm.), nałożenie grzywny

latach, co stanowiło 40,8% wszystkich spraw), w tym 35 spraw dotyczących opp (4,2% spraw przekazanych po 180 dniach).

Do 31 grudnia 2018 r. zakończono⁵¹ 1 941 spraw, co stanowiło 96% wszystkich spraw (409, 681 i 851 w kolejnych latach), w tym 142 sprawy (20, 31 i 91 spraw w kolejnych latach, co stanowiło 93% spraw). W przypadku dziewięciu wykroczeń zarejestrowanych przez fotoradary upłynęła możliwość ukarania z powodu przedawnienia (0,4% wszystkich spraw). Spośród 153 przesłanych spraw z opp - na 31 grudnia 2018 r. - 92 zakończono nałożeniem mandatu karnego (8, 11 i 73 w kolejnych latach), 50 skierowaniem sprawy do sądu (odpowiednio: 12, 20 i 18 spraw w kolejnych latach).

(akta kontroli str. 1183-1184)

Analiza 16 (10%) wybranych⁵² 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 do ośmiu 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 wykroczenia, [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 [5], okres od daty otrzymania sprawy przez Delegaturę do daty sporządzenia i przekazania wniosku do Sądu o ukaranie sprawcy wykroczenia wynosił średnio 20 dni (od 1 do 70 dni), [6] okres jaki upływał od daty zarejestrowania wykroczenia w systemie do przesłania przez Delegaturę wniosku do Sądu o ukaranie sprawcy wykroczenia wynosił średnio 260 dni (od 208 do 313 dni).

(akta kontroli str. 1185-1190, 1195-1207)

Pracownicy Delegatury w związku z funkcjonowaniem automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym zajmowali się również przyjmowaniem interesantów. W latach 2017–2018 do Delegatury zgłosiło się ogółem 8 698 osób (odpowiednio 2 949, 2 997 i 2 752 osoby). W przypadku 934 osób (10,8%) wystawiono mandaty karne. W pozostałych przypadkach przyjmowano oświadczenia kierującego pojazdem lub udzielano informacji.

(akta kontroli str. 1191-1194, 1214-1216)

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.

w drodze mandatu karnego w przypadku zarejestrowania popełnienia wykroczenia za pomocą przyrządu kontrolno-pomiarowego lub urządzenia rejestrującego nie może nastąpić po upływie 180 dni od ujawnienia tego czynu. ITD za dzień ujawnienia czynu traktuje dzień jego popełnienia (zarejestrowanie wykroczenia przez urządzenie). Po 180 dniach pozostaje jeszcze możliwość wniesienia wniosku o ukaranie do sądu, do czasu przedawnienia karalności wykroczenia, które następuje po upływie roku od popełnienia wykroczenia (art. 45 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń, Dz. U. z 2018 r. poz. 618, ze zm.).

⁵¹ W odniesieniu do spraw, które wpłynęły w danym roku.

⁵² Analizą objęto 10% spraw dotyczących wykroczeń popełnionych na opp, których termin wpływu do Delegatury – licząc od dnia zarejestrowania wykroczenia – był najdłuższy.

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, marca 2019 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli
Mieczysław Łuczak