



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Olsztynie

LOL – 4113-01-01/2013

D/13/508

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Olsztynie

ul. Artyleryjska 3e, 10-165 Olsztyn

T +48 89 678 82 00, F +48 89 678 82 30

lol@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-69, 10-950 Olsztyn

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	D/13/508 – Prawidłowość realizacji zadań przez straże miejskie w zakresie wykorzystania urządzeń ujawniających i zapisujących za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Olsztynie
Kontrolerzy	1. Anna Brewka, doradca techniczny, legitymacja służbowa nr 12230. 2. Janusz Dobek, gł. specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86448 z dnia 11 października 2013 r.
Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Olsztyna, ul. Jana Pawła II nr 1, kod 10-101 Olsztyn („Urząd”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Grzymowicz, Prezydent Olsztyna od 1 marca 2009 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie¹ ocenia postępowanie Urzędu w zakresie lokalizacji stacjonarnych urządzeń ujawniających i zapisujących za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego na terenie Olsztyna.

Negatywną ocenę uzasadnia niesporządzenie do czasu kontroli NIK pierwszej analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obrębie lokalizacji 14 obudów urządzeń rejestrujących znajdujących się w pasie drogowym dróg na terenie Olsztyna oraz informacji o miejscach ich lokalizacji, a także nieuzyskanie opinii wojewódzkiego komendanta policji w zakresie zasadności lokalizacji ww. urządzeń. Zgodnie natomiast z § 10 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 marca 2013 r.² sporządzenie i uzyskanie ww. dokumentów powinno nastąpić w terminie do dnia 31 maja 2013 r.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Lokalizacja stacjonarnych urządzeń rejestrujących

Opis stanu
faktycznego

1.1. Według stanu na dzień 30 października 2013 r. w pasie drogowym dróg publicznych na terenie Olsztyna znajdowało się 14 obudów (masztów) urządzeń rejestrujących, o których mowa w art. 2 pkt 59 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym³. Wszystkie obudowy zostały zainstalowane w latach 2002-2008.

(dowód: akta kontroli str. 14)

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

² Rozporządzenie 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)

³ Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 j.t.

Prezydent Olsztyna, jako zarządca wszystkich dróg publicznych w granicach miasta na prawach powiatu, zgodnie z art. 19 ust. 5 oraz art. 20b ust. 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁴ odpowiadał m.in. za instalację w pasie drogowym urządzeń rejestrujących, obudów na te urządzenia, ich usuwanie oraz utrzymanie zewnętrznej infrastruktury dla zainstalowanych urządzeń.

W okresie objętym kontrolą, zadania związane z zarządzaniem drogami publicznymi na terenie miasta, w imieniu Prezydenta Olsztyna realizowane były przez:

- Miejski Zarząd Dróg, Mostów i Zieleni - od 1 stycznia 2011 r. do 30 czerwca 2013 r.,
- Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu („ZDZiT”), utworzony od 1 lipca 2013 r.⁵, jako jednostka budżetowa Gminy Olsztyn.

Zgodnie z przyjętym statutem, do zadań ZDZiT należał m.in.: nadzór nad utrzymywaniem w sprawności technicznej oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzenie zbioru danych o ruchu i wypadkach drogowych oraz podejmowanie działań mających na celu podnoszenie bezpieczeństwa na drogach publicznych i wewnętrznych.

Jak wynika z obowiązującego regulaminu organizacyjnego Urzędu⁶, bezpośredni nadzór nad działalnością ZDZiT, sprawuje zastępca Prezydenta Olsztyna.

(dowód: akta kontroli str. 3-13)

1.2. W badanym okresie, zgodnie z obowiązującym w Urzędzie regulaminem organizacyjnym, zadania związane ze sprawowaniem nadzoru merytorycznego nad pracą Straży Miejskiej oraz prowadzeniem spraw związanych z porządkiem, bezpieczeństwem publicznym oraz miejskim programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Gambit Olsztyński” należały do Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Ochrony Ludności. Jak podał Dyrektor Wydziału nadzór merytoryczny nad Strażą Miejską obejmował:

- akceptację bieżących zmian dokonywanych w budżecie Straży Miejskiej,
- przyjmowanie rocznych sprawozdań finansowych składanych przez Komendanta Miejskiej Straży,
- opiniowanie propozycji zmian organizacyjnych w Straży Miejskiej,
- opiniowanie i akceptowanie corocznych sprawozdań z działalności Straży Miejskiej.

Urząd nie analizował dokumentacji w zakresie realizacji przez Straż Miejską zadań związanych z kontrolą ruchu drogowego, w tym dokonywania na terenie Olsztyna pomiarów prędkości pojazdów z wykorzystywaniem urządzeń rejestrujących.

(dowód: akta kontroli str. 3-6 i 15-23)

W latach 2011-2013 (III kwartał) Urząd otrzymywał z Komendy Miejskiej Policji w Olsztynie okresowe informacje o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie miasta. Na podstawie tych informacji, w ramach sprawozdań z realizacji zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, sporządzono 8 analiz stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym (kwartalnych, półrocznych i rocznych), w tym m.in.: dwie analizy roczne za lata 2011 i 2012, dwie analizy półroczne za I półrocze 2011 i I półrocze 2012 r. Uwzględniano w nich m.in.:

⁴ Dz. U. z 2013 r. poz. 260 ze zm.

⁵ uchwała Rady Miasta Olsztyna z 24 kwietnia 2013 r. w sprawie połączenia jednostek budżetowych pod nazwą „Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Olsztynie”, „Zarząd Komunikacji Miejskiej w Olsztynie” oraz „Zarząd Zieleni Miejskiej” oraz nadania nazwy i statutu jednostce budżetowej „Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie” (Dz. Urz. Woj. Warm.- Maz. z 3 czerwca 2013 r. poz. 1987).

⁶ Regulamin Organizacyjny Urzędu Olsztyna, wprowadzony zarządzeniem nr 275 Prezydenta Olsztyna z dnia 29 lipca 2011 r. (ze zm.)

- liczbę zdarzeń drogowych, ze wskazaniem nazwy ulic i skrzyżowań, na których w danym okresie dochodziło do tych zdarzeń,
- najczęstsze przyczyny zdarzeń drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 24-52)

Wszystkie ww. analizy były prezentowane na posiedzeniach Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego⁷ (zwanej dalej Radą BRD), w skład której wchodził m.in.: Prezydent Olsztyna – jako przewodniczący, Miejski Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zatrudniony w Wydziale Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa Ludności Urzędu – jako zastępca przewodniczącego oraz członkowie: Komendant Miejskiej Policji, Komendant Straży Miejskiej, Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów, Dyrektor Wydziału Komunikacji w Urzędzie, Dyrektor Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Ochrony Ludności w Urzędzie.

(dowód: akta kontroli str. 51-62)

Zgodnie z zatwierdzonym przez Prezydenta Olsztyna Regulaminem Rady BRD, pełniła ona funkcję organu opiniotwórczo-doradczego w zakresie spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań Miejskiego Inspektora Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, koordynatora działań Rady BRD, należało w szczególności: wymiana doświadczeń pomiędzy wszystkimi partnerami wdrażającymi program bezpieczeństwa ruchu drogowego, zbieranie i analiza danych o zdarzeniach drogowych na terenie Olsztyna, przygotowanie i koordynacja realizacji rocznych planów realizacyjnych Rady BRD.

W okresie objętym kontrolą, Rada BRD nie wносиła uwag i wniosków w zakresie lokalizacji urządzeń rejestrujących prędkość na terenie Olsztyna.

(dowód: akta kontroli str. 51-57)

Jak pisał Paweł Micek – pełniący od czerwca 2012 r. funkcję Miejskiego Inspektora Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: sporządzane przez Urząd analizy nie odnosiły się bezpośrednio do lokalizacji miejsc (obudów) stacjonarnych i przenośnych urządzeń rejestrujących na terenie miasta, gdyż dotyczyły ogólnego poziomu bezpieczeństwa w mieście. Z uwagi na to, że jedną z głównych przyczyn powstawania zdarzeń drogowych jest niedostosowanie prędkości, w wyniku tych analiz rekomendowano np. maksymalne wykorzystanie ręcznych mierników prędkości, w tym fotoradarów będącego na stanie Straży Miejskiej w Olsztynie i wideo-rejestratorów. Nie wskazywano jednak lokalizacji tych urządzeń. Wszystkie analizy sporządzane były w oparciu o okresowe informacje przekazywane przez Komendę Miejską Policji w Olsztynie i były również przekazywane bezpośrednio do ZDZiT oraz do Straży Miejskiej. Jako Miejski Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego odpowiadał on jedynie za obsługę techniczno-organizacyjną i administracyjną Rady BRD i nie posiadał uprawnień do wnioskowania o miejscach lokalizacji fotoradarów, w tym przenośnych i stacjonarnych urządzeń rejestrujących. Dyrektor ZDZiT, jak i komendant Straży Miejskiej będący członkami Rady BRD, uczestniczyli w posiedzeniach Rady BRD (co kwartał), podczas których referowane były wszystkie sprawy związane z bezpieczeństwem.

(dowód: akta kontroli str. 63-63)

1.3. Spośród 14 obudów (masztów) urządzeń rejestrujących przekroczenie prędkości, trzy zlokalizowano na ulicach o kategorii drogi krajowej, gdzie natężenie ruchu wg informacji ZDZiT wynosiło od 20-30 tys. pojazdów na dobę, cztery – drogi wojewódzkiej (o natężeniu od 15 - 35 tys. pojazdów na dobę) i siedem – drogi gminnej

⁷ Powołana zarządzeniem Prezydenta Olsztyna z 2010 i 2012 r.

(o natężeniu od 8-35 tys. pojazdów na dobę). Konstrukcja masztów we wszystkich przypadkach pozwalała na dokonywanie pomiaru w obu kierunkach drogi. Wszystkie maszty były usytuowane w obszarze zabudowanym, z tego: jeden maszt (ul. Wawrzyczka) zlokalizowano na odcinku drogi o dopuszczalnej prędkości 40 km/h, dziewięć - o dopuszczalnej prędkości 50 km/h i trzy maszty - 70 km/h. Jeden maszt (na ul. Bałtyckiej) był czasowo zdemontowany w związku z remontem drogi.

(dowód: akta kontroli str. 14 i 74-75)

W wyniku przeprowadzonych w dniu 30 października 2013 r. oględzin wybranych miejsc lokalizacji: obudów (8) oraz przenośnych urządzeń dokonujących pomiaru prędkości (5) ustalono, m.in. że:

- we wszystkich przypadkach ww. lokalizacje znajdowały się na obszarze zabudowanym,
- wszystkie maszty miały możliwość obrotu „głowicy” o 180° i dokonywania pomiarów w obu kierunkach jazdy,
- w odległości 500 m od masztów brak było innych urządzeń (masztów) rejestrujących prędkość na tej samej drodze,
- inne znaki i sygnały drogowe nie zasłaniały masztu,
- znaki drogowe D-51 poprzedzały lokalizację 4 masztów oraz wszystkie miejsca pomiaru przenośnym urządzeniem rejestrującym, w tym w jednym przypadku – ul. Sielska droga krajowa wjazd do Olsztyna – na odcinku 2 km, a w pozostałych – na odcinku 1 km.

(dowód: akta kontroli str. 67 i 76-84)

Stwierdzone
nieprawidłowości

Według stanu na dzień 30 października 2013 r. osiem obudów urządzeń rejestrujących przekroczenie prędkości (spośród 14) nie poprzedzono znakiem drogowym D-51, a jedna (ul. Wawrzyczka) była poprzedzona znakiem zamieszczonym tylko z jednego kierunku, pomimo iż konstrukcja obudowy pozwala na dokonywanie pomiaru w obu kierunkach jazdy.

(dowód: akta kontroli str. 65-66 i 76-84)

Obowiązek każdorazowego poprzedzenia znakiem D-51 stacjonarnych urządzeń rejestrujących dokonujących pomiaru prędkości, zgodnie § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące⁸, obowiązuje od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia (28 czerwca 2011 r.).

Jak wyjaśnił Zastępca Prezydenta Olsztyna – znaki drogowe D-51, poprzedzające lokalizację obudów na urządzenia rejestrujące przekroczenie prędkości, ustawiane były przez zarządcę drogi na wniosek Straży Miejskiej. Osiem obudów stacjonarnych urządzeń rejestrujących nie poprzedzono znakami drogowymi D-51, gdyż zarządca drogi nie otrzymał takiego wniosku. Straż Miejska zaprzestała wykorzystywania obudów stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które nie były poprzedzone znakiem D-51. Obecnie wszystkie obudowy (maszty) są puste i czekają na analizę w kwestii ewentualnego demontażu.

(dowód: akta kontroli str. 72-73)

Opis stanu
faktycznego

Znaki drogowe D-51, poprzedzające lokalizację wszystkich 5 wyznaczonych miejsc pomiaru prędkości za pomocą przenośnego urządzenia oraz 5 lokalizacji obudów tych urządzeń zostały zamontowane w latach 2012-2013 na wniosek komendanta Straży Miejskiej w Olsztynie. We wnioskach tych wskazywano lokalizację (nazwę ulicy) obudowy stacjonarnego urządzenia rejestrującego oraz w przypadku lokalizacji

⁸ Dz. U. z 2011 r. Nr 133, poz. 770 – uchylone z dniem 27 marca 2013 r.

przenośnego urządzenia rejestrującego – długość odcinka drogi objętego automatyczną kontrolą prędkości.

(dowód: akta kontroli str. 65-66 i 85-88)

Stwierdzone
nieprawidłowości

Lokalizacja wszystkich 14 obudów urządzenia rejestrującego przekroczenia prędkości znajdujących się w pasie drogowym dróg publicznych na terenie Olsztyna nie spełniała wymogów określonych w § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące⁹ (zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie lokalizacji urządzeń rejestrujących”), bowiem w terminie do 31 maja 2013 r. nie sporządzono:

- analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, na odcinku obejmującym po 500 m drogi w obu kierunkach lub do najbliższych skrzyżowań z drogami kategorii nie niższej (§ 2 ust. 1 pkt 1 ww. rozporządzenia),
- informacji o miejscu lokalizacji wymaganej dla projektu organizacji ruchu, o którym mowa w przepisach o szczegółowych warunkach zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem¹⁰, rozszerzonej o informacje wymagane § 2 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie lokalizacji urządzeń rejestrujących,
- opinii Komendanta Wojewódzkiego Policji w Olsztynie w zakresie zasadności lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących na terenie miasta. (§ 2 ust. 1 pkt 3 ww. rozporządzenia).

(dowód: akta kontroli str. 14 i 65-69)

Zgodnie z § 10 ust. 1 ww. rozporządzenia w przypadku stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które zostały zainstalowane w pasie drogowym dróg publicznych przed dniem 28 czerwca 2011 r. termin sporządzenia pierwszej analizy i informacji oraz uzyskania po raz pierwszy ww. opinii, upłynął, 31 maja 2013 r.

Bogusław Szwedowicz zastępca Prezydenta Olsztyna wyjaśnił, że maszty/obudowy urządzeń rejestrujących prędkość nie objęto do dnia 31 maja 2013 r. pierwszą analizą stanu bezpieczeństwa, informacją o miejscu lokalizacji oraz opinią właściwego terytorialnie komendanta wojewódzkiego Policji, z powodu błędnej interpretacji obowiązujących przepisów prawnych.

(dowód: akta kontroli str. 72-73)

Opis stanu
faktycznego

1.4. W okresie objętym kontrolą, w celu umieszczenia urządzenia rejestrującego dokonującego pomiar prędkości Straż Miejska w Olsztynie wykorzystywała trzy spośród 14 masztów (obudów), tj.:

- maszt oznakowany jednostronnie znakiem D-51 (zamontowany w 2007 r.) przy ulicy Wawrzyczka znajdujący się na drodze gminnej o klasie ulicy zbiorczej wykorzystano do tego celu siedmiokrotnie, w tym pięć razy w 2012 r. (3 razy w listopadzie i dwa razy w grudniu) oraz dwukrotnie w 2013 r. (w lutym i marcu).
- maszt przy ul. Sikorskiego oznakowany dwustronnie znakiem D-51 (zamontowany w 2007 r.) znajdujący w pasie drogi wojewódzkiej przy głównej ulicy był wykorzystany 12 razy w 2013 r., w tym trzy razy w lutym 2013 r., pięć razy w marcu i cztery razy w kwietniu.

⁹ Dz. U. z 2013 r., poz. 366

¹⁰ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729)

- maszt przy ul. Sielskiej oznakowany dwustronnie znakiem D-51 i zainstalowany w 2005 r. pasie głównej drogi krajowej wykorzystano jednokrotnie, tj. w kwietniu 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 65-66 i 89-93)

Urząd nie gromadził danych dotyczących wypadków i kolizji drogowych w miejscach objętych automatycznym pomiarem prędkości. Przekazywane do Urzędu przez Komendę Miejską Policji informacje obejmowały zdarzenia drogowe na terenie poszczególnych ulic, bez wyodrębnienia miejsca tych zdarzeń.

Jak podał Komendant Miejski Policji w Olsztynie „System Ewidencji Wypadków i Kolizji” nie generuje dokładnych danych dotyczących lokalizacji zdarzeń drogowych na terenie miasta. Dane te można uzyskać jedynie poprzez ręczne przeglądanie poszczególnych kart zdarzeń.

(dowód: akta kontroli str. 60-62 i 97-100)

W latach 2011-2012 i w III kwartale 2013 r., wg danych Komendy Miejskiej Policji i analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego sporządzonej przez Urząd, odnotowano na terenie Olsztyna odpowiednio 2.392 i 2.293 oraz 574 zdarzenia drogowe, w tym 142 i 152 oraz 37 wypadków. Najczęstszymi przyczynami zdarzeń było niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowa zmiana pasa ruchu oraz niedostosowanie prędkości do warunków. Najwięcej zdarzeń drogowych odnotowano na ulicach:

- Dworcowej (odpowiednio 189, 175 i 43), na której znajduje się obudowa urządzenia rejestrującego niepoprzedzona znakami D-51,
- Sikorskiego (162, 163 i 46), na której ustawiono dwa maszty (oddalone od siebie ok. 1.500 m), z tego jeden z nich został poprzedzony znakami D-51,
- Piłsudskiego (124, 145 i 27) – z jednym masztem bez oznakowania znakami D-51,
- Pstrowskiego (134, 120 i 24) – bez wyznaczonych miejsc pomiarowych.

W badanym okresie nie odnotowano natomiast zdarzeń drogowych na ulicach:

- Wawrzyczka, na której w 2007 r. postawiono maszt urządzenia rejestrującego prędkość, poprzedzony jednostronnie znakiem D-51,
- Kętrzyńskiego, na której znajduje się maszt bez oznakowania pionowego D-51,
- Witosa – gdzie wyznaczono znakami D-51 odcinki o długości 1 km, na których istnieje możliwość automatycznego pomiaru prędkości za pomocą mobilnego urządzenia rejestrującego.

(dowód: akta kontroli str. 14, 89-96)

W okresie objętym kontrolą nie stwierdzono przypadków uszkodzeń masztów (obudów) urządzeń rejestrujących prędkość w wyniku kolizji drogowych.

Urząd nie podejmował działań w zakresie wyboru i przygotowania nowych lokalizacji urządzeń systemu automatycznego rejestrowania przekroczenia prędkości. Według informacji ZDZiT, od 2014 r. będzie wdrażany na terenie Olsztyna projekt dotyczący poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach, obejmujący montaż urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle.

(dowód: akta kontroli str. 67)

1.5. Prezydent Olsztyna zarządzeniem z 2004 r. powołał Komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KBRD), której obsługa należała do zadań ZDZiT. Zgodnie z obowiązującym regulaminem pracy tej komisji jej członkowie byli powoływani i odwoływani przez Prezydenta Olsztyna. W skład KBRD wchodził m.in. przedstawiciel: ZDZiT, Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Ochrony Ludności

w Urzędzie, Straży Miejskiej, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji oraz Obywatelskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zakres działania KBRD obejmował m.in. opiniowanie wniosków związanych z bezpieczeństwem i organizacją ruchu drogowego, inicjowanie zmian rozwiązań komunikacyjnych oraz zmian związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

W okresie objętym kontrolą, KBRD odbyła łącznie 142 posiedzenia (po 50 w latach 2011 i 2012 oraz 42 od 1 stycznia do 30 października 2013 r.) i wnioskowała m.in. o:

- Montaż fotoradaru na ul. Wojska Polskiego w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wniosek ten nie został zrealizowany z uwagi na brak środków oraz planowaną przebudowę tej ulicy.
- Oznakowanie znakami D-51 obudowy fotoradaru na ul. Krasickiego, co zostało wykonane.
- Oznakowanie masztów stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz oznakowanie fotoradarów zgodnie z obowiązującymi przepisami¹¹. Wniosek ten wg informacji ZDZiT - jest w trakcie realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 101-107)

2. Dochody z tytułu mandatów wystawianych przez Straż Miejską.

Opis stanu
faktycznego

2.1. W latach 2011-2013 (III kwartał) Urząd uzyskał dochody z tytułu mandatów wystawionych przez Straż Miejską (Dz.754, rozdział 75416 § 0570) odpowiednio w wysokości:

- 312,4 tys. zł w 2011 r.,
- 533,4 tys. zł w 2012 r.,
- 356,5 tys. zł do końca III kwartału 2013 r.

Urząd nie wyodrębniał w ewidencji księgowej dochodów pochodzących z mandatów i kar za naruszenie prawa ruchu drogowego ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących prędkość, z uwagi jak podała Dyrektor Wydziału Finansów Urzędu, iż nie ma takiego obowiązku.

Wszystkie środki uzyskane z mandatów i kar nałożonych przez Straż Miejską, jak podała dyrektor Wydziału Budżetu w Urzędzie, były w całości przeznaczone na finansowanie zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych związanych z siecią drogową (dział 600, rozdział 60013, 60015, 60016 i 60017). Wykonanie tych wydatków wynosiło:

- 37.310,7 tys. zł w 2011 r.,
- 11.217,6 tys. zł w 2012 r.
- 7.144,9 tys. zł do końca III kwartału 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 108-109)

Prowadzona w Urzędzie ewidencja środków finansowych otrzymywanych z tytułu kar i grzywn nie zapewniała informacji o wysokości wpływów z mandatów nałożonych za przekroczenia prędkości, które ujawnione zostały za pomocą urządzeń rejestrujących. Zdaniem NIK, wiedza w tym zakresie jest niezbędną. Zgodnie bowiem z art. 20 d ustawy o drogach publicznych, dochody uzyskane z grzywn nałożonych za naruszenie przepisów ruchu drogowego ujawnione za

¹¹ Rozporządzenie 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 drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm.)

pomocą urzędów rejestrujących, jednostki samorządu terytorialnego przeznaczają w całości na finansowanie: 1) zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych związanych z siecią drogową; 2) utrzymania i funkcjonowania infrastruktury oraz urzędów drogowych, w tym na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich; 3) poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym popularyzację przepisów ruchu drogowego, działalność edukacyjną oraz współpracę w tym zakresie z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi.

Zastępca Prezydenta Olsztyna wyjaśnił, iż nie ma obowiązku wyodrębniania księgowo dochodów pochodzących z naruszenia prawa, stwierdzonego w wyniku działania urzędów ujawniających i zapisujących za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego. Jednak mimo nieprowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej w tym zakresie, wydatki na zadania inwestycyjne lub remontowe związane z drogami, jakie od wielu lat są finansowane z budżetu Miasta, są wielokrotnie wyższe niż dochody uzyskiwane z mandatów nakładanych przez Straż Miejską, w tym z mandatów za naruszenia przepisów o ruchu drogowym ujawnione za pomocą fotoradarów. Jego zdaniem zapewniało to w oczywisty sposób wywiązanie się z obowiązku określonego w art. 20 d ustawy o drogach publicznych.

(dowód: akta kontroli str. 70-73)

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹², wnosi o:

1. Podjęcie działań w celu sporządzenia wymaganych analiz, informacji oraz uzyskania opinii Komendanta Wojewódzkiego Policji w Olsztynie w zakresie zlokalizowanych na terenie Olsztyna stacjonarnych urzędów rejestrujących prędkość.
2. Poprzedzenie miejsc lokalizacji urzędów rejestrujących prędkość znakiem drogowym D-51.
3. Rozważenie możliwości prowadzenia ewidencji środków finansowych otrzymywanych z tytułu kar i grzywien w sposób umożliwiający uzyskanie informacji o wysokości wpływów z mandatów nałożonych za przekroczenia prędkości, ujawnione za pomocą urzędów rejestrujących.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Olsztynie.

¹² Dz.U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Olsztyn, dnia 28 listopada 2013 r.

Kontrolerzy
Anna Brewka
Doradca Techniczny

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Olsztynie
Dyrektor

.....
podpis

.....
podpis

Janusz Dobek
Główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis