



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ – 4113-01-03/2013

D/13/508

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin

T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66

lsz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	D/13/508 – Prawidłowość realizacji zadań przez straże miejskie (gminne) w zakresie wykorzystywania urządzeń ujawniających i zapisujących za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontroler	Karolina Wirszyc-Sitkowska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 87886 z dnia 14.10.2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Straż Miejska Szczecin ¹ , ul. Zygmunta Felczaka 9, 71-417 Szczecin.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Leon Gajewski, Komendant Straży Miejskiej Szczecin ² . (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości³, realizację przez Straż Miejską w latach 2011-2013 (do dnia zakończenia kontroli) zadań w zakresie wykorzystywania urządzeń ujawniających i zapisujących za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości dotyczyły prowadzenia przez Straż kontroli prędkości ruchu drogowego za pomocą przenośnego urządzenia rejestrującego prędkość od 21.06.2011 r. do 31.03.2012 r., tj. w okresie obowiązywania czasowej organizacji ruchu, w którym znaki drogowe D-51 informujące o automatycznej kontroli prędkości nie zostały umieszczone przez zarządcę dróg. Działanie takie stanowiło naruszenie przepisu art. 129b ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁴ w zw. z § 11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁵ który stanowi, że czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnego urządzenia rejestrującego Straż może dokonywać w oznakowanym miejscu, natomiast organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu znaków drogowych, realizuje zarząd drogi. Straż Miejska w okresie tym wystawiła 3.865 mandatów na łączną sumę 607.840 zł.

¹ Zwana dalej: Strażą.

² Leon Gajewski Komendantem Straży Miejskiej Szczecin jest od dnia 1.04.2003 r.

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

⁴ Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm. – zwaną dalej: Ustawą Prawo o ruchu drogowym.

⁵ Dz.U. Nr 177, poz. 1729 – zwane dalej: Rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Realizacja zadań związanych z kontrolą ruchu drogowego przy użyciu urządzeń rejestrujących ze szczególnym uwzględnieniem warunków lokalizacji, w tym sposoby wyboru miejsca lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące.

Opis stanu
faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą Straż będąca jednostką budżetową Gminy Miasto Szczecin posiadała:

- radarowy system kontroli prędkości pojazdów wraz z kompleksowym oprogramowaniem Multanova 6F⁶,
- dwa stacjonarne maszty do fotoradaru zlokalizowane przy ul. Gdańskiej nr 11⁷ i 11F⁸, przy jezdni dla obu kierunków ruchu,
- pomiarowy cyfrowy system przejazdu na czerwonym świetle TraffiStar R520⁹,
- dwa maszty z kabiną dla obudowy do systemu rejestracji przejazdów na czerwonym świetle, zlokalizowane w pasie drogowym na skrzyżowaniu Al. Piastów a ul. Ku Słońcu¹⁰ oraz Al. Wojska Polskiego a ul. Królowej Korony Polskiej¹¹.

(dowód: akta kontroli str. 4-40)

Realizacją zadań z zakresu kontroli ruchu drogowego przy pomocy ww. urządzeń rejestrujących zajmował się Referat Ruchu Drogowego Straży, do zadań którego należało m.in. prowadzenie spraw związanych z popełnionymi wykroczeniami w ruchu drogowym. W latach 2011 – 2013 (do 30 września) w Straży zatrudnionych było średniorocznie 121 strażników, w tym w ww. Referacie 3¹². W poszczególnych latach każde urządzenie obsługiwane było przez jednego strażnika. Strażnicy posiadali certyfikaty ze szkoleń z obsługi przedmiotowych urządzeń.

(dowód: akta kontroli str. 40-42, 43)

Zgodnie z § 15 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego¹³ ww. strażnicy miejscy byli przeszkoleni z zakresu prawa o ruchu drogowym oraz posiadali upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego wydane przez Komendanta Miejskiego Policji w Szczecinie. Strażnicy odbywali okresowe szkolenia uzupełniające przed upływem 5 lat od ukończenia szkolenia lub poprzedniego przeszkolenia uzupełniającego (§ 15 ust. 6 ww. rozporządzenia).

(dowód: akta kontroli str. 41-42)

1.2. Zgodnie z § 10 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków lokalizacji¹⁴ w terminie do 31.05.2013 r. sporządzono dla lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących pomiar prędkości (obu obudów) w pasie drogowym drogi krajowej Nr 10 ul. Gdańska przy jezdni dla obu kierunków ruchu:

⁶ Zwany dalej: *Przyrząd do pomiaru prędkości lub Fotoradar*. Przyrząd ten może być zainstalowany do stacjonarnych masztów zlokalizowanych przy ul. Gdańskiej lub do kontenera Multaguard.

⁷ Maszt zainstalowano i przeprowadzono kontrolę jego kalibracji i dokonano jego odbioru w dniu 15.04.2008 r.

⁸ Maszt zainstalowano i przeprowadzono kontrolę jego kalibracji i dokonano jego odbioru w dniu 30.04.2008 r.

⁹ Zwany dalej: *Przejazdem na czerwonym świetle*.

¹⁰ Maszt zamontowano, uruchomiono i oddano do użytku w dniu 14.11.2008 r.

¹¹ Maszt zamontowano, uruchomiono i oddano do użytku w dniu 14.12.2009 r.

¹² W tym jeden strażnik od 26.11.2012 r.

¹³ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz.U. Nr 132, poz. 841 ze zm.), zwanego dalej: *rozporządzeniem w sprawie kontroli ruchu drogowego*.

¹⁴ 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, zwane dalej: *rozporządzeniem w sprawie warunków lokalizacji*.

- pierwszą analizę stanu bezpieczeństwa na odcinku obejmującym po 500 m drogi w obu kierunkach, obejmującą ostatnie 3 lata i uwzględniającą przyczyny zdarzeń drogowych występujących na danym odcinku,
 - informację o miejscu lokalizacji wymaganą dla projektu organizacji ruchu, o którym mowa w przepisach o szczegółowych warunkach zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- oraz uzyskano opinię Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie potwierdzającą zasadność tych lokalizacji.

(dowód: akta kontroli str. 67-92)

Komendant Wojewódzki Policji w Szczecinie¹⁵ poinformował, że wydanie ww. opinii podyktowane było m.in.:

- zwiększeniem bezpieczeństwa przed przejściem dla pieszych (znajdujących się w okolicy przystanków komunikacji miejskiej i portu¹⁶),
- nagminnym przekraczaniem dopuszczalnej prędkości obowiązującej na wyznaczonym odcinku drogi, a w szczególności w okresie zmniejszonego natężenia ruchu pojazdów (z uwagi na parametry techniczne ul. Gdańskiej),
- odnotowaniem w latach 2010-2012 na ul. Gdańskiej 523 kolizji drogowych oraz 53 wypadków, w których zginęła 1 osoba, a 65 zostało rannych.

Ponadto wskazał: *ulica Gdańska pełni ważną rolę (tranzytową, dojazdu do portu) w ciągu drogi krajowej Nr 10 miasta Szczecin. Poza Autostradą Poznańską (droga krajowa Nr 31) i drogą krajową Nr 13 jest jedyną możliwą alternatywą wjazdu i wyjazdu z miasta.*

(dowód: akta kontroli str. 328-329, 330-359)

Obudowy stacjonarnych urządzeń rejestrujących (pomiar prędkości i przejazd na czerwonym świetle) zlokalizowano – zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 1 w sprawie warunków lokalizacji – w obszarze zabudowanym na odcinkach dróg, na których obowiązuje stała prędkość, a ich długość nie przekracza 10 000 m. W odległości nie mniejszej niż 500 m od tych lokalizacji nie występowały inne urządzenia rejestrujące (§ 2 ust. 2 pkt 1 ww. rozporządzenia). Przeprowadzone 29 i 30 października 2013 r. oględziny lokalizacji obudów ww. urządzeń wykazały, że miejsca te były widoczne, co nie powodowało dodatkowych utrudnień w ruchu drogowym innym jego uczestnikom. W dniu oględzin w obudowach przy ul. Gdańskiej fotoradar nie był zainstalowany, natomiast cyfrowy system przejazdu na czerwonym świetle rejestrował zdarzenia drogowe na skrzyżowaniu Al. Wojska Polskiego z ul. Królowej Korony Polskiej. Stosownie do treści § 4 wyżej cytowanego rozporządzenia obudowy przy ul. Gdańskiej zostały poprzedzone znakiem drogowym D-51.

(dowód: akta kontroli str. 235-236, 251-252, 253-256)

1.3. W wyniku oględzin¹⁷ miejsca lokalizacji oraz ustawień technicznych przenośnego urządzenia rejestrującego pomiar prędkości pojazdów stwierdzono, że urządzenie ustawione było zgodnie z instrukcją obsługi oraz zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych do jego wnętrza i do elementów regulujących. Na początku odcinka ulicy objętego kontrolą posadowiony był znak drogowy D-51 z tabliczką informującą o długości pomiaru. W pobliżu miejsca jego lokalizacji znajdowało się: przejście dla pieszych, przystanek autobusowy, wejście na Cmentarz Centralny, centra handlowe wielkopowierzchniowe. Zgodnie z § 6 rozporządzenia w sprawie warunków lokalizacji urządzenie nie zapisywało za pomocą technik utrwalania obrazów naruszeń polegających na przekroczeniu przez

¹⁵ W informacji udzielonej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli Dz. U. z 2012 r., poz. 82, zwaną dalej: *Ustawą o NIK*.

¹⁶ W pobliżu których zlokalizowano stacjonarne urządzenia rejestrujące prędkość.

¹⁷ Przeprowadzonych 29.10.2013 r. przy ul. Mieszka I.

kierujących pojazdami dopuszczalnej prędkości o 10 lub mniej km/h oraz zostało zaprogramowane tak, aby zapisywało naruszenia dopuszczalnej prędkości o ustaloną wartość postępującą (próg) co 1 km/h (§ 7 ust. 1). Pomiar prędkości nie dotyczył miejsca znajdującego się przed znakiem D-51.

(dowód: akta kontroli str. 230-232)

Ogłędziny¹⁸ lokalizacji umiejscawiania przenośnego urządzenia rejestrującego¹⁹ wykazały, że miejsca te były widoczne, co nie powodowało dodatkowych utrudnień w ruchu innym jego uczestnikom, ponad wynikający z ograniczeń w obowiązującej organizacji ruchu na tej drodze (§ 8 pkt 1 rozporządzenia w sprawie warunków lokalizacji). Lokalizacje każdorazowo były poprzedzone znakiem drogowym D-51. W odległości mniejszej niż 500 m od znaku D-51 nie znajdowały się inne urządzenia rejestrujące zlokalizowane na tej samej drodze i dokonujące pomiarów prędkości w tym samym kierunku ruchu (§ 8 pkt 2 ww. rozporządzenia). W pobliżu tych lokalizacji znajdowały się obiekty użyteczności publicznej, w tym w szczególności: szkoły, uczelnie wyższe, domy studenckie, przystanki komunikacji miejskiej.

(dowód: akta kontroli str. 233-234, 237-250)

W wyniku ogłędzin lokalizacji umiejscawiania przenośnego urządzenia rejestrującego przy ul. 26 Kwietnia (za skrzyżowaniem z ul. Santocką dla kierunku ruchu do centrum miasta) stwierdzono, że widoczność tarczy znaku drogowego D-51 ogranicza rosnąca przed znakiem brzoza.

(dowód: akta kontroli str. 241, 244)

Kierownik Referatu Ruchu Drogowego Straży pismem z dnia 5.11.2013 r. poinformował o wynikach ogłędzin zarządcę dróg²⁰ (tj. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie) i zwrócił się o przycięcie gałęzi zasłaniających znak. Według stanu na 15.11.2013 r. ww. zgłoszenie zostało przekazane do Zakładu Usług Komunalnych w Szczecinie w celu realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 288, 290, 504)

Kontrola pomiarów prędkości²¹ pracy urządzenia rejestrującego (stacjonarnego i przenośnego) wykazała, że we wszystkich pomiarach różnica pomiędzy utrwaloną prędkością, a prędkością dopuszczalną była większa niż 10 km/h (wynosiła 20 lub więcej km/h), czym spełniono warunki określone w § 6 rozporządzenia w sprawie warunków lokalizacji. Urządzenie stosownie do treści § 7 pkt 1 ww. rozporządzenia – zapisywało naruszenia dopuszczalnej prędkości o wartość postępującą (próg) co 1 km/h.

(dowód: akta kontroli str. 198-227, 228-229, 230-231)

Krzysztof Kamiński oświadczył: *Głównym celem posadowienia fotoradaru przenośnego było i jest działanie prewencyjne, skierowane przede wszystkim na bezpieczeństwo obywateli. Często słyszymy w eterze, iż kierujący nawzajem się informują o miejscu dokonywania pomiaru, co niewątpliwie ma wpływ na zmniejszenie prędkości. W miejscach, gdzie ograniczenie prędkości znakiem B-33 do 40 km/h często ustawiana prędkość to 18 km więcej niż ograniczenie. Straż Miejska Szczecin uważa, iż ustawianie progu wyzwolenia wyższego niż minimalny wykazuje, że działania te nie mają wymiaru fiskalnego oraz czytelnie pokazuje intencje straży.*

¹⁸ Przeprowadzone 29 i 30 października 2013 r.

¹⁹ Ogłędziny przeprowadzono w 8 lokalizacji umiejscawiania przenośnego urządzenia rejestrującego prędkość ruchu.

²⁰ Zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2013 r., poz. 260) oraz uchwałą XIII/303/11 Rady Miasta Szczecina z dnia 21 listopada 2011 r. w sprawie likwidacji samorządowego zakładu budżetowego pn. „Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego” w celu utworzenia jednostki budżetowej pn. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego”, zmiany w regulaminie organizacyjnym Urzędu Miejskiego w Szczecinie (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 50, poz. 1357 z 2001 r. z póź. zm.) zarządcą dróg w mieście Szczecin jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie.

²¹ Wybrana według osądu kontrolera, dokonanych w ciągu ostatnich 4 miesięcy: tj. 28.08.2013 r., 17.09.2013 r., 24.09.2013 r., 16.10.2013 r., 24.10.2013 r. i 29.10.2013 r.

Nadrzędnym naszym zamysłem na dzień dzisiejszy jest karanie przede wszystkim „piratów drogowych”, którzy znacznie przekraczają dozwoloną prędkość.

(dowód: akta kontroli str. 288)

W okresie od 18.04.2011 r. do 31.12.2012 r. w pasie drogowym dróg publicznych na terenie Miasta Szczecin obowiązywała czasowa organizacja ruchu na czas prowadzenia automatycznej kontroli i rejestracji prędkości. Stała organizacja ruchu związana z oznakowaniem urządzeń automatycznego pomiaru i rejestracji prędkości jazdy obowiązywała bezterminowo: od 31.03.2012 r. w pasie drogowym dla 17 odcinków ulic, od 31.08.2012 r. dla kolejnych 2 odcinków ulic, od 30.04.2013 r. dla 6 i po 1 odcinku ulic od 30.09. i 30.10.2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 394, 398-407, 408-449)

Piotr Makuch zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Szczecinie poinformował²², że w okresie od 1.01.2011 r. do 30.09.2013 r. w 29 uzgodnionych lokalizacjach miało miejsce od 1 do 656 zdarzeń drogowych, w tym do 50 zdarzeń w 15 lokalizacjach. Najwięcej zdarzeń drogowych w tym okresie wystąpiło w 3 lokalizacjach, tj. 656 przy Al. Wojska Polskiego, 583 przy Al. Piastów, 361 przy ul. Gdańskiej oraz 389 przy ul. Ku Słońcu.

Ponadto wyszczególnił 6 miejsc najbardziej niebezpiecznych na terenie Miasta Gminy Szczecin, w których dochodziło do największej liczby zdarzeń drogowych w latach 2011 – 2013 (do 30 września) i tylko w przypadku 1 ulicy (z 6), tj. Al. Wyzwolenia²³ Straż nie prowadziła kontroli prędkości.

(dowód: akta kontroli str. 360-361, 362-369, 474-475, 476-479, 136-197)

Stała organizacja ruchu w pasie drogowym Al. Wyzwolenia uwzględniająca oznakowania miejsc pomiarów i rejestracji prędkości jazdy została zatwierdzona 14.03.2013 r., termin jej wprowadzenia wyznaczono do 30.04.2013 r. Zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu znak D-51 znajduje się po prawej stronie jezdni w ciągu Al. Wyzwolenia za skrzyżowaniem z ul. Odzieżową dla kierunku ruchu do pl. Rodła.

(dowód: akta kontroli str. 426-428)

Krzysztof Kamiński oświadczył: *dotychczas nie dokonywano pomiarów (na Al. Wyzwolenia) ze względu na warunki techniczne (brak możliwości zaparkowania radiowozu zgodnie z obowiązującymi przepisami), jak również na warunki terenowe (znaczne nachylenie jezdni, co uniemożliwia odczyt tablic rejestracyjnych). Niezwłocznie sporządzimy wniosek o wydłużenie odcinka pomiarów co umożliwi dokonywanie prowadzenia kontroli.*

(dowód: akta kontroli str. 505)

Harmonogram pracy przenośnego urządzenia rejestrującego pomiar prędkości ustalany był na miesiąc, z uwzględnieniem w szczególności miejsc niebezpiecznych wynikających ze statystyk zdarzeń drogowych i pism mieszkańców. Każdorazowo harmonogram uzgadniany i zatwierdzany był przez Komendanta Miejskiego Policji w Szczecinie. Szczegółowa analiza zgodności zatwierdzonych lokalizacji i czasu przeprowadzenia kontroli prędkości z ich wykonaniem na przykładzie 12 losowo wybranych miesięcy (po 4 z każdego badanego roku) wykazała, że Straż dokonywała kontroli prędkości tylko w miejscach i czasie uzgodnionym.

(dowód: akta kontroli str. 93-135, 257-274)

²² W informacji udzielonej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

²³ W rejonie skrzyżowania z pl. Rodła, rondem Giedroycia i pl. Żołnierza.

Piotr Makuch zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Szczecinie poinformował²⁴, że Straż przekazywała informacje na temat zmiany miejsc dokonywania pomiarów prędkości. Wskazał, że każdorazowo przy dyslokowaniu patroli Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej w Szczecinie uwzględniane były miejsca kontroli prędkości dokonywane przez Straż.

(dowód: akta kontroli str. 474-475, 479)

1.4. Straż nie wykonywała analiz lokalnego stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym przed i po zamieszczaniu przenośnych urządzeń rejestrujących.

(dowód: akta kontroli str. 275, 278)

Krzysztof Kamiński wyjaśnił: *Takie analizy wykonywane są przez Policję (...). Wyniki syntetyczne dla Gminy Miasto Szczecin dostępne są m.in. na stronie internetowej KMP Szczecin. Analizy wykazują w latach objętych kontrolą zarówno w ujęciu procentowym jak i liczbach bezwzględnych spadek liczby wypadków, spadek liczby zabitych, spadek liczby rannych, spadek liczby wypadków śmiertelnych oraz spadek liczby kolizji.*

(dowód: akta kontroli str. 275, 278)

W latach 2011-2013 (do 30 września) Straż nie podejmowała działań w zakresie wyboru i przygotowania nowych lokalizacji dla stacjonarnych urządzeń rejestrujących.

(dowód: akta kontroli str. 275, 278)

W badanym okresie nie wystąpiły przypadki uszkodzeń urządzeń rejestrujących pomiar prędkości i przejazd na czerwonym świetle w wyniku kolizji drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 275, 277)

W latach 2011 – 2013 do Straży wpłynęły niżej wymienione wnioski dotyczące objęcia kontrolą ruchu drogowego za pomocą fotoradaru, z tego odnoszące się do:

- a) ustalenia nowych lokalizacji dokonywania kontroli prędkości:
 - przy skrzyżowaniu ul. Duńskiej z ul. Złotowską – wniosek dyrektora Szkoły Podstawowej nr 7 (15.01.2013 r.) i radnego Rady Miasta Szczecin (25.01.2013 r.). W dniu 7.02.2013 r. Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Szczecinie przychylił się do wniosku dyrektora Szkoły i po przeprowadzeniu analizy w piśmie z 13.02.2013 poinformował, iż w okresie od 2011 r. do 2013 r. na ww. skrzyżowaniu odnotowano 14 zdarzeń drogowych, w tym 3 wypadki oraz 11 kolizji. Znak drogowy D-51 ustawiony został w dniu 30.10.2013 r., po zatwierdzeniu stałej organizacji ruchu.
 - na ul. Przestrzennej – wniosek Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Szczecinie w związku z rosnącą liczbą zdarzeń drogowych, a w szczególności wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Przy piśmie z 4.07.2013 r. załączył analizę, w której zapisano, że od 1.01.2013 r. do 11.06.2013 r. odnotowano 4 kolizje i 4 wypadki drogowe, w których 10 osób zostało rannych, a 3 osoby poniosły śmierć na miejscu. Ponadto wskazano, że wzrost wypadków na powyższym odcinku drogi w porównaniu do roku 2012 wynosi 500%. Znak D-51 ustawiony został w dniu 30.09.2013 r., po zatwierdzeniu stałej organizacji ruchu.
 - na ul. Traugutta – na wniosek Rady Osiedla Pogodno. Znak D-51 ustawiony został w dniu 31.08.2012 r., po zatwierdzeniu stałej organizacji ruchu.

²⁴ W informacji udzielonej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

- na ul. Okulickiego i Ogrodniczej – na wniosek rad osiedlowych. Straż Miejska po konsultacjach z Wydziałem Ruchu Drogowego KMP w Szczecinie oraz kilkukrotnej obserwacji wskazanych odcinków ulic odstąpiła od wystąpienia o ustalenie stałej organizacji ruchu dotyczącej oznakowania miejsc pomiarów i rejestracji prędkości jazdy (w przypadku ul. Okulickiego ze względu na małe natężenie ruchu kołowego, w przypadku ul. Ogrodniczej ze względu na warunki techniczne jezdni).

b) częstszego dokonywania pomiarów prędkości w ustalonych lokalizacjach:

- na ulicy Bałtyckiej, Szosie Stargardzkiej i Miodowej – na wniosek rad osiedlowych. Na ul. Bałtyckiej i Miodowej zwiększono częstotliwość dokonywania pomiarów prędkości, natomiast na ul. Szosa Stargardzka²⁵ po uzyskaniu negatywnej opinii KMP w Szczecinie od lutego 2012 r. pomiary zostały wstrzymane.

(dowód: akta kontroli str. 296-327)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Straż dokonywała pomiarów prędkości ruchu drogowego za pomocą przenośnego urządzenia rejestrującego od 21 czerwca 2011 r. do 31 marca 2012 r., tj. w okresie obowiązywania czasowej organizacji ruchu, w którym znaki drogowe D-51 informujące o automatycznej kontroli prędkości nie zostały umieszczone przez zarządcę dróg, tj. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie.

(dowód: akta kontroli str. 142-160, 398-407)

Zastępca Komendanta Straży Krzysztof Kamiński pismem z dnia 7.12.2011 r. zwrócił się do dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta w Szczecinie z prośbą o przygotowanie organizacji ruchu dotyczącej oznakowania na czas prowadzenia pomiarów i rejestracji prędkości na terenie miasta Szczecin, bez wskazania konkretnych lokalizacji.

(dowód: akta kontroli str. 394, 396)

Krzysztof Kamiński wyjaśnił: (...) *Możliwość prowadzenia pomiarów na terenie całego miasta Szczecin pozwalała na szybszą reakcję na zgłoszenia lokalnej społeczności oraz na zgłoszenia Policji.*

(dowód: akta kontroli str. 291, 294)

Czasowa organizacja ruchu zatwierdzona przez Prezydenta Miasta Szczecin w okresie od 18.04.2011 r. do 31.12.2011 r.²⁶ i przedłużona od 31.12.2011 r. do 31.12.2012 r.²⁷ w pasie drogowym dróg publicznych na terenie Miasta Szczecin na czas prowadzenia automatycznej kontroli i rejestracji prędkości jazdy nie określała miejsc posadowienia znaków drogowych D-51. Załączony projekt organizacji ruchu nie zawierał planu orientacyjnego z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczy, planu sytuacyjnego zawierającego m.in. lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, wymaganych przepisami § 5 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach.

(dowód: akta kontroli str. 398-407)

Stosownie do przepisów § 11 oraz § 4 ust. 1 ww. rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach – organizację ruchu,

²⁵ Wniosek Rady Osiedla Wielgowo-Sławociesze z dnia 11.08.2011 r. W 2011 r. dokonano 9 pomiarów prędkości, w 2012 r. 2 pomiary.

²⁶ Zatwierdzenie czasowej organizacji ruchu z 18.04.2011 r., nr: C-206/2011.

²⁷ Zatwierdzenie czasowej organizacji ruchu z 7.12.2011 r., nr: C-206/2011.

w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu znaków drogowych, realizuje zarząd drogi, zaś podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu jest jej zatwierdzenie przez organ zarządzający ruchem. Ustawienie znaku D-51 następuje na podstawie zatwierdzonego przez organ zarządzający ruchem na drodze projektu organizacji ruchu. Umieszczenie tego znaku należy do zarządcy drogi.

Według § 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach²⁸ znak D-51 "automatyczna kontrola prędkości" stosuje się w celu poinformowania kierujących pojazdami o lokalizacji urządzeń rejestrujących działających samoczynnie, kontrolujących i rejestrujących prędkość ruchu pojazdów. W przypadku wykonywania automatycznej kontroli prędkości przez strażników gminnych (miejskich) w trybie określonym w art. 129b ust. 4 ww. ustawy Prawo o ruchu drogowym, na początku odcinka drogi objętego okresową kontrolą umieszcza się znak D-51 z tabliczką z napisem "Na odcinku ...".

Jerzy Barański zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie²⁹ w odpowiedzi na pytanie: czy w trakcie obowiązywania czasowej organizacji ruchu Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego umieszczał znaki informujące o kontroli prędkości D-51 – poinformował: *czasową organizację ruchu C-3206/2011 wprowadzała Straż Miejska Szczecin.*

(dowód: akta kontroli str. 480-481, 483)

Krzysztof Kamiński wyjaśniając³⁰ dlaczego w czasie obowiązywania czasowej organizacji ruchu dokonywano pomiarów prędkości za pomocą przenośnego urządzenia rejestrującego, skoro znaki drogowe D-51 nie zostały umieszczone przez zarządcę dróg – wyjaśnił: *Ustawienie znaku drogowego D-51 w pasie drogowym podczas pomiaru prędkości za pomocą przenośnego urządzenia rejestrującego miało na celu poinformowanie użytkowników dróg, iż dokonywany jest pomiar prędkości w miejscu wskazanym przez policję, zgodnie z grafiką pracy fotoradaru. Odbывало się to za wiedzą i zgodą zarządcy dróg, tj. Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego. Zgoda ta wynikała z uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych ww. jednostki.*

(dowód: akta kontroli str. 450, 453, 457)

2. Od 21.06.2011 r. do 31.03.2012 r., tj. w okresie obowiązywania czasowej organizacji ruchu, w czasie której zarządca dróg nie umieścił znaków drogowych D-51 w pasie drogowym dróg publicznych na terenie Miasta Szczecin, Straż Miejska wystawiła 3.865 mandatów nałożonych za wykroczenia ujawnione przy pomocy przenośnego urządzenia rejestrującego prędkość jazdy na łączną sumę 607.840 zł. W okresie tym Straż wystawiła 146 wniosków do sądu za niewskazanie kierującego (art. 96 § 3 ustawy z dnia 20 maja 1971 Kodeksu wykroczeń³¹).

(dowód: akta kontroli str. 451, 454)

²⁸ Dz.U. Nr 133, poz. 772.

²⁹ W informacji udzielonej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

³⁰ Do wyjaśnień załączono pismo z 12.11.2013 r. podpisane przez Krzysztofa Kamińskiego Zastępcę Komendanta Straży, w którym m.in. zapisano: *Niniejszym potwierdza się, że w okresie od 21 czerwca 2011 roku do 31 marca 2012 roku w czasie obowiązywania czasowej organizacji ruchu dotyczącej dokonywania pomiarów prędkości w miejscach uzgodnionych z Policją ustawienie znaku D-51 było uzgodnione z zarządcą drogi. Odbывало się za jego wiedzą i zgodą. (...) Na ww. piśmie widnieje odrębny zapis: Potwierdzam wyrażenie zgody na samodzielne ustawianie znaku D-51 przez S.M. ze względu na koszty i uwarunkowania organizacyjne oraz podpis (nieczytelny) na pieczęcie o treści: Zastępca Dyrektora ds. Infrastruktury Drogowej Jerzy Barański.*

³¹ Dz.U. z 2013 r., poz. 482 ze zm.

Krzysztof Kamiński wyjaśnił: *Pismo Departamentu Nadzoru i Analiz MSWiA wskazuje na konieczność posiadania przez straż gminną (miejską) zatwierdzonej organizacji ruchu cyt.: „Zastosowanie znajdują tu przepisy § 11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem, zgodnie z którym m.in. organizację ruchu, realizuje zarząd drogi. Tym samym straże gminne (miejskie) prowadzące prace związane z kontrolą ruchu drogowego, zobowiązane są do uzgodnienia projektu organizacji ruchu z zarządcą drogi i dopiero na tej podstawie umieszczania i utrzymania m.in. znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu”. Wobec powyższego spełniając uwarunkowania organizacyjne wskazane w przywołanym piśmie Departamentu Kontroli i Nadzoru MSWiA oraz posiadając nadane strażnikom miejskim rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 16 lutego 2011 r. uprawnienie do nakładania grzywien za wykroczenia z art. 92a Kodeksu Wykroczeń polegające na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości realizowano postępowania mandatowe.*

(dowód: akta kontroli str. 450-451, 453-454)

3. W okresie od 1.01.2011 r. do 28.06.2011 r. Straż przeprowadziła kontrolę prędkości ruchu drogowego za pomocą przenośnego urządzenia rejestrującego w dniu 21.06.2011 r., w którym nie obowiązywało rozporządzenie określające szczegółowe warunki wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129b ust. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Za wykroczenia polegające na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości Straż wystawiła 112 mandatów na łączną kwotę 26.750 zł.

(dowód: akta kontroli str. 142, 505)

W dniu 28 czerwca 2011 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące³². Przepis § 9 tego rozporządzenia stanowi, że: strażnik gminny (miejski) może wykonywać czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129b ust. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym z zachowaniem m.in. warunku, że odcinek lub miejsce wykonywania czynności jest oznakowane znakiem drogowym, zgodnie z przepisami o znakach i sygnałach drogowych oraz warunkach technicznych dla znaków, sygnałów drogowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych (...) ³³ weszło w życie 28.06.2011 r.

Art. 129b ust. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowi, że strażnicy gminni (miejscy) mogą dokonywać na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz drogach krajowych w obszarze zabudowanym, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych, czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących w oznakowanym miejscu i określonym czasie, uzgodnionymi z właściwym miejscowo komendantem powiatowym (miejskim) lub Komendantem Stołecznym Policji.

Krzysztof Kamiński wyjaśnił, że przeprowadzenie kontroli prędkości 21.06.2013 r. wynikało głównie z uwagi na: kierowane do Straży oczekiwania przedstawicieli społeczności lokalnej dotyczące zwiększenia nadzoru nad porządkiem w ruchu

³² Dz.U. Nr 133, poz. 770.

³³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 133, poz. 772).

drogowym oraz wskazanie miejsca i czasu pomiaru przez Wydział Ruchu Drogowego KMP w Szczecinie. Ponadto wskazał, że Straż otrzymała dwa dokumenty drogą mailową, tj. stanowisko Departamentu Analiz i Nadzoru MSWiA³⁴ oraz opracowane na jego podstawie pismo Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Szczecinie. *Wskazują one, iż dotychczasowy brak rozporządzenia regulującego m.in. kwestie oznakowania urządzeń rejestrujących nie stoi na przeszkodzie w stosowaniu znaku D-51 do oznaczania miejsc lub odcinków drogi, na których prowadzony jest pomiar. (...) W ocenie DAiN MSWiA brak wydania przez ministra właściwego do spraw transportu odpowiedniego rozporządzenia nie stoi na przeszkodzie wykonywaniu strażnikom straży gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa a art. 129b ust. 2 ww. ustawy. Uprawnienia do tych czynności wynikają bowiem z ustawy, a nie z rozporządzenia. Wobec powyższego, do czasu wydania i wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia, warunkiem wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z art. 129b ust. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, jest posiadanie aktualnego zatwierdzenia projektu organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem właściwy dla danej kategorii, obejmujący projektowaną lokalizację znaków D-51 dla potrzeb wykonywania kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących.*

(dowód: akta kontroli str. 461, 463-464, 469-471)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Legalność urządzeń rejestrujących.

Opis stanu faktycznego

Radarowy system kontroli prędkości pojazdów Multanova 6Fb podlegał, stosownie do art. 8 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach³⁵, prawnej kontroli metrologicznej. Urządzenie to posiadało ważną decyzję zatwierdzenia typu, wraz z nadaniem znaku zatwierdzenia typu³⁶. Posiadało świadectwa legalizacji (wydane w latach 2011 –2013, ważne do 30.04.2014 r.).

(dowód: akta kontroli str. 44-48)

W świadectwach legalizacji zapisano m.in., że przedmiotowy fotoradar spełnia wymagania rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych³⁷.

(dowód: akta kontroli str. 49-52)

Pomiarowy cyfrowy system przejazdu na czerwonym świetle TraffiStar R520 nie jest przyrządem pomiarowym w rozumieniu przepisów ustawy Prawo o miarach i nie podlega prawnej kontroli metrologicznej. Urządzenie to posiada świadectwo dopuszczenia³⁸ Nr CH-P-08175-00 z dnia 5.09.2008 r. wystawione przez

³⁴ Cytowane pismo dyrektora Departamentu Nadzoru i Analiz MSWiA z 15.03.2010 r. adresowane do rzecznika MSWiA dotyczyło odpowiedzi na pytania dziennikarzy: czy do czasu wydania rozporządzeń wykonawczych straża miejskie mają prawo użytkować fotoradary i nakładać mandaty na kierowców za przekroczenie dozwolonej prędkości. Pismo nie zostało podpisane.

³⁵ Dz. U. z 2004 r. Nr 243, poz. 2441 ze zm.

³⁶ Decyzja Prezesa Głównego Urzędu Miar Nr ZT 232/2006 z dnia 18.06.2006 r. ważna do 18.09.2016 r., zmieniona decyzją Nr ZZT 15/2007 z dnia 19.06.2007 r. w zakresie danych charakteryzujących zatwierdzony typ, w związku z modyfikacją przyrządów radarowych.

³⁷ Dz. U. Nr 225, poz. 1663.

³⁸ Wydane w oparciu o art. 17 ustawy z dnia 9 czerwca 1977 r. w sprawie miernictwa i art. 16 rozporządzenia w sprawie urządzeń i przyrządów pomiarowych z dnia 15 lutego 2006 r.

Szwajcarski Departament ds. Sprawiedliwości i Policji EJPD Federalny Urząd Metrologii METAS, ważne do 5.09.2018 r.

(dowód: akta kontroli str. 53-66)

Obudowy stacjonarnych urządzeń rejestrujących (pomiar prędkości i przejazd na czerwonym świetle) zostały zainstalowane w pasie drogowym dróg publicznych przed dniem 28.06.2011 r. Oględziny wykazały, że były zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych do jego wnętrza i do elementów regulujących. Zgodnie z § 9 rozporządzenia w sprawie warunków lokalizacji, obudowy te od 28.06.2014 r. powinny spełniać warunki techniczne określone w przepisach o szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

(dowód: akta kontroli str. 11-12, 20-21, 235-236, 251-256)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

3. Postępowania mandatowe prowadzone w związku z wykroczeniami ujawnionymi przy pomocy urządzeń rejestrujących.

Opis stanu
faktycznego

W latach 2011 – 2013 (do 30 września) strażnicy miejscy wystawili łącznie 52.426 mandatów na kwotę 8.640.470 zł, z tego odpowiednio:

	2011 r.			2012 r.			2013 r. (do 30.09.)		
	Liczba	Kwota	%	Liczba	Kwota	%	Liczba	Kwota	%
Mandaty ogółem, z tego z tytułu:	19.229	2.992.935	100	20.648	3.463.045	100	12.549	2.184.490	100
pomiaru prędkości	4.714	802.725	24,5	6.484	1.007.100	31,4	4.934	781.790	39,3
przejazdu na czerwonym świetle	1.762	573.700	9,1	2.361	761.900	11,4	1.779	588.650	14,1

(dowód: akta kontroli str. 280)

Ewidencję wpływów i należności grzywien nałożonych z tytułu wykroczeń drogowych ujawnionych za pomocą urządzeń rejestrujących oraz ich egzekucję prowadzi Urząd Miasta Szczecin.

(dowód: akta kontroli str. 287)

W okresie objętym kontrolą strażnicy miejscy wystawili łącznie 4.265 mandatów za niewskazanie kierującego pojazdem w związku z przekroczeniem prędkości na kwotę 1.492.455 zł, z tego odpowiednio: 1.598 mandatów na kwotę 506.200 zł w 2011 r., 2.088 na kwotę 702.755 zł w 2012 r. oraz 579 na kwotę 283.500 zł w 2013 r. (do 30 września). Straż Miejska w okresie tym sporządziła 382 wniosków do sądu o ukaranie (art. 96 § 3 ustawy Kodeksu wykroczeń), z tego odpowiednio: 31 wniosków w 2011 r., 279 w 2012 r. oraz 72 w 2013 r. (do 30 września).

(dowód: akta kontroli str. 280, 451, 454, 505)

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

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 Kontroli³⁹, nie zgłasza wniosków.

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 Szczecinie.

Szczecin, dnia 29 listopada 2013 r.

Dyrektor
Delegatury NIK w Szczecinie

Kontroler
Karolina Wirszyt-Sitkowska
główny specjalista k. p.

.....
podpis

.....
podpis

³⁹ Dz.U. z 2012 r., poz.82.