



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO.410.024.01.2018

Pan Alvin Gajadhur
Główny Inspektor Transportu Drogowego
Al. 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 Centralna w Łodzi, ul. Łagiewnicka 54/56, zwana dalej Delegaturą
Kierownik jednostki kontrolowanej	Alvin Gajadhur, Główny Inspektor Transportu Drogowego, od 7 kwietnia 2017 r., poprzednio od 6 stycznia 2016 r. p.o. Głównego Inspektora Transportu Drogowego W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Tomasz Połeć od 21 grudnia 2007 do 5 stycznia 2016
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Udział Delegatury w typowaniu lokalizacji odcinkowych pomiarów prędkości¹2. Prawidłowość funkcjonowania urządzeń opp3. Wpływ opp na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz skuteczność funkcjonowania opp4. Prowadzenie działań zmierzających do ukarania sprawców zarejestrowanych wykroczeń
Okres objęty kontrolą	Lata 2015 – 2018 oraz okres wcześniejszy dotyczący realizacji przez 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 ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi
Kontrolerzy	Dariusz Krawczyk, Doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LLO/164/2018 z dnia 5 listopada 2018 r. Krzysztof Wójcik, Główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/165/2018 z dnia 5 listopada 2018 r.

(akta kontroli str.1-4)

¹ Dalej opp

² Dz. U. z 2017 r. poz. 524 ze zm., dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Na podstawie analizy zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu drogowego, a także uwzględniając opinie Komendanta Wojewódzkiego Policji w Łodzi i wnioski organów samorządu terytorialnego, Delegatura wskazała Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (zwane dalej CANARD) 5 miejsc charakteryzujących się wysoką wypadkowością i jej skutkami lub innymi istotnymi zagrożeniami bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Instalacja urządzeń odcinkowego pomiaru prędkości w 3 lokalizacjach znajdujących się na terenie działania Delegatury, miała pozytywny wpływ na zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych, których przyczyną była nadmierna prędkość. Z porównania statystyk wypadkowości obejmujących okresy przed instalacją opp (lata 2012-2014) z okresami po ich instalacji (lata 2016 – 2018) wynika, że na DK 72 w miejscowości Złota nadmierna prędkość była przyczyną 5 zdarzeń drogowych przed instalacją opp, a po uruchomieniu opp 3 zdarzeń. Na odcinku opp DK 48 w Tomaszowie Mazowieckim liczba takich zdarzeń zmniejszyła się z 9 w do 4. Na DK 74 w miejscowości Kluki wypadkowość spadła z dwóch do zera.

Na odcinkach pomiaru odsetek pojazdów osobowych i ciężarowych nieprzekraczających prędkości dopuszczalnej w porze dnia i nocy wynosił od 47,9%⁴ do 98,6%⁵. Na badanym na zlecenie NIK odcinku w połowie opp na DK 72 Złota nastąpiło spowolnienie ruchu pojazdów w porównaniu do odcinka zlokalizowanego bezpośrednio za nim. Na DK 72 bezpośrednio za opp w kierunku Rawy Mazowieckiej liczba kierowców nieprzeznaczających prędkości dopuszczalnej była o 38,5 punktów procentowych wyższa niż na opp (91 % do 52,5%). Znalazło to również odzwierciedlenie w statystykach wypadkowości, według których liczba zdarzeń spowodowanych nadmierną prędkością przewyższyła efekty ich redukcji na samym opp (wzrost z 6 zdarzeń przed instalacją opp do 10 zdarzeń po uruchomieniu pomiaru).

Delegatura zapewniła sprawne funkcjonowanie urządzeń opp, co miało wpływ na minimalizację czasu wyłączenia tych urządzeń z eksploatacji. Monitorowaniem stanu technicznego urządzeń, działaniami związanymi z serwisowaniem i naprawą urządzeń rejestrujących, zajmowali się inspektorzy, do których obowiązków należały również inne zadania, w tym m.in. nakładanie grzywien, prowadzenie postępowań administracyjnych i wykonywanie czynności w sprawach o wykroczenia.

Skutecznie prowadzone były otrzymane z CANARD postępowania wyjaśniające w sprawach o wykroczenia oraz nakładanie kar. Nie wystąpiły przypadki przedawnienia karalności za te czyny.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

1. Udział delegatury w typowaniu urządzeń opp

1.1 Delegatura uczestniczyła w typowaniu miejsc lokalizacji opp na terenie swojego działania. Delegatura zgłosiła CANARD 5 propozycji lokalizacji opp:

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną, jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Na DK 72 w porze dnia pojazdy ciężarowe.

⁵ Na DK 72 w porze nocy pojazdy ciężarowe.

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

- na DK 12 od km 330,7 do km 336,4 w Grabowcu-Czechy (droga jednojezdniowa w obszarze zabudowanym),
- na DK 1 od km 323 do km 326,9 w Ozorkowie (droga jednojezdniowa stanowiąca obwodnicę Ozorkowa z ograniczeniem prędkości do 70 km/h),
- na DK 48 od km 1,4 km do km 3,7 w Tomaszowie Mazowieckim (przejście przez miasto (peryferia),
- na DK 8 (obecnie DK-74) od 292,65 do km 294,25 w Klukach (droga jednojezdniowa w obszarze zabudowanym),
- na DK 60 od km 27+300 do km 29+200 w Strzelcach (droga jednojezdniowa z ograniczeniem prędkości do 90 km/h).

Przy zgłaszaniu w/w propozycji wzięto pod uwagę dane dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Analiza statystyk wypadkowości dokonana przez NIK⁷ potwierdziła, że wszystkie wskazane przez Delegaturę miejsca lokalizacji opp charakteryzowały się wysoką liczbą zdarzeń obejmującą wypadki i kolizje, w tym spowodowane niedostosowaniem prędkości.

Pierwsze cztery z propozycji zgłoszonych przez Delegaturę były przedmiotem analizy przeprowadzonej przez Politechnikę Gdańską⁸. Dodatkowo, z terenu działania Delegatury analizą objęto również trzy inne propozycje wskazane przez GITD: opp na DK-72 o kilometrażu od 153,2 do 156,5, opp na DK 50 o kilometrażu od 184,45 do 195,7 oraz opp na DK 62 o kilometrażu od 235,2 do 236,8). Lokalizacja na DK 48 w Tomaszowie Mazowieckim została pozytywnie zweryfikowana przez Politechnikę, jako „zalecana” z powodu dużego ryzyka wypadku poważnego spowodowanego nadmierną prędkością. Pozostałych 6 lokalizacji zostało uznanych za nieuzasadnione. Politechnika Gdańska w analizie zarekomendowała dodatkowo 7 innych odcinków drogowych do objęcia pomiarem stacjonarnym odcinkowym:

- jeden odcinek o długości 5,8 km na DK 2,
- cztery odcinki o długości od 3,3 km do 5,1 km na DK 7.
- jeden odcinek o długości 3,8 km na DK 50,
- jeden odcinek o długości 4,5 km na DK 71.

Delegatura zweryfikowała pozytywnie dwie spośród lokalizacji wskazanych przez Politechnikę Gdańską⁹, tj. na DK 48 w Tomaszowie Mazowieckim (od km 1 + 400 do km 3+700, w wyniku weryfikacji zaproponowano skrócenie odcinka o 300 metrów ze względu na dostęp do przyłącza energetycznego) oraz na DK 7 w Jedlińsku (od km 457,4 do 460,6 – w wyniku weryfikacji zaproponowano skrócenie odcinka o 1,4 km ze względu na obecność na tym odcinku skrzyżowań z sygnalizacją świetlną). Na polecenie CANARD Delegatura zweryfikowała również lokalizację na DK-72 w Złotej i na DK-74 w Klukach. O lokalizację opp w Klukach wnioskował również Wójt Gminy Kluki, składając wniosek do GITD w 2013 roku.

Ostatecznie, na ustalonej przez GITD liście obejmującej 34 lokalizacje objęte pierwszym postępowaniem częściowym na budowę opp w całym kraju zostały ujęte, jako podstawowe dwie z propozycji zgłoszonych przez delegaturę (opp na DK 74 Kluki oraz opp na DK 48 Tomaszów Mazowiecki) oraz jedna wskazana przez CANARD (opp na DK 72 Złota)¹⁰. Z powodu nierozstrzygnięcia pierwszego

⁷ Na podstawie danych Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi za lata 2009-2012.

⁸ „Analiza wieloczynnikowa prowadząca do wytypowania listy miejsc szczególnie niebezpiecznych, w których wskazana jest instalacja stacjonarnych urządzeń rejestrujących, urządzeń służących do kontroli wjazdu na czerwonym świetle oraz urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości”, Politechnika Gdańska, kwiecień 2013.

⁹ Ze względu na inny terytorialny obszar działania Delegatury Centralnej w roku 2013, pozostałe lokalizacje nie były przez nią weryfikowane.

¹⁰ Na weryfikowanym odcinku DK 7w Jedlińsku w 2015 r. zlokalizowano fotoradar.

postępowania, w/w lokalizacje zostały również ujęte, jako podstawowe w drugim i trzecim przetargu. Nie zaszły żadne zmiany w ostatecznych lokalizacjach wytypowanych odcinków w związku z wprowadzonymi nowymi wytycznymi Zastępcy GITD z 23.04.2014 r. Nastąpiło natomiast skrócenie długości odcinka w przypadku opp na DK 74 w Klukach z 1,6 km na 1,4 km. Powodem były kwestie związane z dostępnością przyłącza energetycznego.

W/w lokalizacje zostały pozytywnie zaopiniowane przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Łodzi ze względu na wysoką wypadkowość i jej skutki.

(akta kontroli str.5-45, 151)

1.2 W latach 2016 – 2018 do CANARD wpłynęło łącznie 27 wniosków o instalację opp na terenie działania Delegatury. Wnioski te były zgłaszane głównie przez organy samorządu terytorialnego, a także przez Policję (2 zgłoszenia), Posłów (3 zgłoszenia) oraz społeczeństwo (6 zgłoszeń). Większość z wniosków dotyczyła dróg krajowych, jeden wniosek dotyczył drogi wojewódzkiej, a dwa dróg powiatowych. Delegatura zweryfikowała 14 wniosków, 11 spośród nich zostało pozytywnie zaopiniowanych przez Policję. Żadne ze zgłoszeń nie dotyczyło odcinka dróg bezpośrednio sąsiadującego z już istniejącymi opp. Do czasu zakończenia kontroli wnioski te nie zostały zrealizowane.

(akta kontroli str.46)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura przyczyniła się do zapewnienia właściwego wyboru lokalizacji opp. Wskazane przez nią lokalizacje opp charakteryzowały się wysoką wypadkowością i jej skutkami lub innymi istotnymi zagrożeniami bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co odpowiadało wymogom art. 129h ust.2 Prawa o ruchu drogowym¹¹. Weryfikując inne propozycje lokalizacji opp, Delegatura przekazała do CANARD zakres informacji umożliwiający dokonanie właściwego wyboru tych miejsc.

OBSZAR

2. Prawidłowość funkcjonowania urządzeń opp

Opis stanu
faktycznego

2.1 Na terenie działania Delegatury Centralnej funkcjonują 3 opp:

- Na DK 48 ulokowano opp w miejscowości Tomaszów Mazowiecki od km 1+395 do km 3+585 o długości 2,2 km (droga jednojezdniowa po jednym pasie ruchu w obu kierunkach). Na całym odcinku opp obowiązywała prędkość 50 km/h (teren zabudowany) w godzinach od 5.00 do 23.00 i 60 km/h w godzinach od 23.00 do 5.00, zarówno dla pojazdów osobowych jak i ciężarowych. Roboty budowlane i instalacyjne zakończono w 2015 r. (odbior urządzeń przez GITD nastąpił 9 listopada 2015 r.) a pomiary rozpoczęto 25 października 2016 r.
- Na DK 72 ulokowano opp w miejscowości Złota od km153+204 do km 156+484 o długości 3,3 km (droga jednojezdniowa po jednym pasie ruchu w obu kierunkach). Na całym odcinku opp obowiązywała prędkość 50 km/h (teren zabudowany) w godzinach od 5.00 do 23.00 i 60 km/h w godzinach od 23.00 do 5.00, zarówno dla pojazdów osobowych jak i ciężarowych. Roboty budowlane i instalacyjne zakończono w 2015 r. (odbior urządzeń przez GITD nastąpił 26 listopada 2015 r.) a pomiary uruchomiono 13 września 2016 r.
- Na DK 74 ulokowano opp w miejscowości Kluki od km 67+514 do km 68+894 o długości 1,4 km (droga jednojezdniowa po jednym pasie ruchu w obu kierunkach). Na całym odcinku opp obowiązywała prędkość 50 km/h (teren

¹¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U z 2018 r., poz 1990)

zabudowany) w godzinach od 5.00 do 23.00 i 60 km/h w godzinach od 23.00 do 5.00, zarówno dla pojazdów osobowych jak i ciężarowych. Roboty budowlane i instalacyjne zakończono w 2015 r. (odbior urządzeń przez GITD nastąpił 10 listopada 2015 r.), a pomiary uruchomiono 7 marca 2016 r.

P.o. Naczelnika Delegatury Centralnej wskazał, że: okres od odbioru urządzeń do rozpoczęcia pomiarów „... stanowił czas oczekiwania przez Delegaturę Centralną Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego w Łodzi na instalację w skrzynkach energetycznych liczników pomiarowych przez Rejony Energetyczne PGE Dystrybucja S.A. Oddział Łódź. Założenie liczników pomiarowych w opisanych powyżej opp dało możliwość na zasilanie urządzeń z sieci i podjęcie przez nie pracy”.

Ponadto na terenie działania Delegatury zainstalowanych było 38 fotoradarów oraz 1 urządzenie do rejestracji przejazdu na czerwonym świetle.

(akta kontroli str.47-50)

2.2 Oględziny urządzeń na opp wykazały, że wszystkie bramy wjazdowe były wyposażone w dwie kamery skierowane na wjazd i wyjazd z bramy pod kątem umożliwiającym punkt pomiaru przed kamerami, każdy z opp był wyposażony w urządzenie radarowe służące do zliczania przejeżdżających pojazdów z uwzględnieniem ich rozróżnienia oraz osiąganych prędkości. Stan kamer, bram i zamontowanych urządzeń (szafek teletechnicznych, anten GSM i GPS, radarów oraz szafek energetycznych) nie wykazywał śladów zewnętrznych uszkodzeń lub zniszczeń. Ponadto w trakcie sprawdzenia funkcjonowania urządzeń trzech opp w aplikacji Unicam2GITD, na podglądzie ze wszystkich kamer był widoczny i czytelny obraz online przejeżdżających pojazdów, umożliwiający identyfikację ich tablic rejestracyjnych, a system nie sygnalizował błędów. Limity prędkości były ustawione zgodnie z dopuszczalnymi limitami na opp, natomiast próg rejestracji wykroczeń wynosił o 15 km/h więcej od limitów prędkości, tj. 65 km/h w godzinach 05: 00 – 23: 00 i 75 km/h w godzinach 23:00 - 05.00 i był ustalany niezależnie od Delegatury. We wszystkich przypadkach zapewniono właściwe oznakowanie wjazdu na odcinki opp, zgodnie z projektami stałej organizacji ruchu dla tych odcinków, zatwierdzonymi przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

(akta kontroli str.51-68)

2.3 W kontrolowanym okresie w Delegaturze łącznie 7¹² osób zajmowało się obsługą techniczną i funkcjonowaniem opp. Do ich obowiązków należało:

- monitorowanie stanu technicznego urządzeń i pomaganie w bieżącym utrzymaniu urządzeń rejestrujących w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania infrastruktury należącej do GITD,
- prowadzenie ewidencji urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia,
- koordynowanie działań związanych z serwisowaniem, a także naprawą urządzeń rejestrujących wykorzystywanych przez Delegaturę,
- wspieranie działań związanych z monitorowaniem na bieżąco stanu technicznego urządzeń rejestrujących wykorzystywanych przez Delegaturę w celu utrzymania ich sprawności.

Osoby te miały przypisane zakresami zadań również inne obowiązki, niezwiązane z obsługą techniczną i funkcjonowaniem opp, m.in:

- ujawnianie naruszeń za pomocą urządzeń rejestrujących,

¹² Na podstawie zapisów w dziennikach pracy urządzeń.

- nakładanie grzywien w drodze postępowania mandatowego na naruszających przepisy ruchu drogowego,
- prowadzenie postępowań administracyjnych i wykonywanie czynności w sprawach o wykroczenia w cel zakończenia spraw wynikających z przeprowadzonych kontroli drogowych,
- rozliczanie środków pieniężnych z tytułu nałożonych kar administracyjnych, mandatów karnych nałożonych w toku kontroli drogowych w celu przekazania ich na właściwe rachunki bankowe,
- sporządzanie raportów i sprawozdań dotyczących realizowanych działań w celach analitycznych i umożliwiających ocenę merytoryczną podjętych działań.

(akta kontroli str.69-119)

2.4 Pracownicy Delegatury prowadzili systematyczny nadzór nad pracą urządzeń opp oraz podejmowali stosowne działania w przypadkach ich nieprawidłowego funkcjonowania. Prowadzone były:

- dzienniki pracy stacjonarnych urządzeń rejestrujących,
- dzienniki przeglądu lokalizacji,
- dzienne rejestry stan urządzeń CEN.

Delegatura przysyłała codziennie w dniach pracy drogą mailową ostatni z w/w rejestrów do CANARD w Warszawie.

Z analizy rejestrów oraz wyjaśnień naczelnika Delegatury wynika, że w latach 2016-2018¹³:

- wszystkie urządzenia były poddane w 2017 roku ponownej legalizacji, która była przeprowadzana w czasie od jednego dnia (opp na DK 48 Tomaszów Mazowiecki), do 17 (opp na DK 74 Kluki) i 25 dni (opp na DK 72 Złota); w 2018 roku legalizacja trwała jeden dzień w przypadku opp na DK 74 Kluki, brak danych odnośnie czasu trwania legalizacji w przypadku pozostałych opp;¹⁴
- sprawdzenia urządzeń w miejscu lokalizacji dokonywano, co najmniej raz w miesiącu,
- w 2016 roku, po uruchomieniu urządzeń odnotowano na każdym opp po jednej awarii, które usunięte zostały w ciągu maksymalnie od dwóch dni (opp na DK 72 Złota i opp na DK 48 Tomaszów Mazowiecki) do 5 dni (opp na DK 72 Kluki);
- w 2017 roku odnotowano po jednej awarii urządzeń w przypadku opp na DK 48 Tomaszów Mazowiecki i opp na DK 74 Kluki, czas naprawy nie przekraczał jednego dnia; w przypadku opp na DK 72 Złota odnotowano 3 awarie, czas pozostawiania urządzenia w naprawie wyniósł łącznie 21 dni;
- w 2018 dwie awarie odnotowano jedynie na opp na DK 72 Złota, przy czym w przypadku jednej z awarii czas niesprawności wyniósł 3 dni, natomiast w drugim przypadku urządzenie było niesprawne przez 81 dni; p.o. Naczelnika Delegatury wskazał, że „W okresie od dnia 07.02.2018 r. do dnia 29.04.2018 r. odcinkowy pomiar prędkości w m. Złota był wyłączony z powodu problemów z jego zasilaniem. W ramach podjętych działań CANARD GITD w Warszawie dokonał zgłoszenia do PGE Dystrybucja S.A. Oddział w Łodzi celem weryfikacji parametrów instalacji zasilającej opp oraz po uzyskaniu potwierdzenia o braku

¹³ Ze względu na fakt uruchomienia urządzeń na każdym z opp w 2016 roku, nie dokonywano analiz roku 2015.

¹⁴ W przypadku opp na DK 48 Tomaszów Maz. legalizacja rozpoczęła się w trakcie trwania kontroli, w przypadku opp na DK 72 Złota aktualne świadectwo legalizacji pochodzi z dnia 15.10.2018 r., jednak data legalizacji nie została odnotowana w rejestrze stanu urządzeń CEN ani w dzienniku pracy stacjonarnych urządzeń technicznych.

anomalii na sieci przyłączeniowej, zgłosił usterkę wykonawcy Sprint S.A. W dniu 29 kwietnia 2018 r. przywrócono prawidłową rejestrację w miejscowości Złota.”

- nastąpiła dwukrotna zmiana progów wyzwolenia urządzeń na opp na DK 74 Kluki, jeden raz dokonano takiej zmiany także na opp na DK 72 Złota; p.o. Naczelnika Delegatury wyjaśnił, że „W sprawie przyczyn zmiany progów rejestracji wykroczeń na odcinkowych pomiarach prędkości w miejscowości Kluki oraz Złota właściwym adresatem zapytania jest Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego z siedzibą w Warszawie przy ul. Pszczółkowskiej 109A. Regulacje w zakresie zmiany progów na w/w urządzeniach oraz powody tych zmian były realizowane bez udziału Delegatury Centralnej GITD.”
- urządzenie na opp na DK 48 Tomaszów Mazowiecki znajdowało się w fazie testów od dnia 28.10.2016 r. do dnia 21.11.2016 r., p.o. Naczelnika Delegatury wyjaśnił, że „W dniu 28.10.2016 r. nastąpiło uruchomienie odcinkowego pomiaru prędkości w Tomaszowie Mazowieckim przy udziale pracowników Delegatury Centralnej GITD oraz przedstawicieli firmy Sprint S.A. W trakcie prowadzenia prac zostało stwierdzone, iż na pewnym odcinku drogi krajowej nr 48 w Tomaszowie Mazowieckim objętej pomiarem prędkości zostały ustawione znaki B-33 ograniczające prędkość do 40 km/h. Powyższy fakt został tego samego dnia zgłoszony do GDDKiA Oddział w Łodzi celem uregulowania powstałej sytuacji. W dniu 14.11.2016 r. zarządca drogi usunął znaki B-33, co pozwoliło na odbiór projektu stałej organizacji ruchu. W ramach opisanej sytuacji urządzenie w Tomaszowie Mazowiecki w fazie testów działało od dnia 28.10.2016 r. do godz. 13⁰⁰ dnia 21.11.2016 r. (...). W dniu 21.11.2016 r. o godzinie 13⁰⁰ rozpoczęto rejestrację naruszeń na opp w Tomaszowie Mazowieckim.”
- wystąpiły rozbieżności pomiędzy danymi dotyczącymi statusu urządzeń w *rejestrze stanu urządzeń CEN* przedkładanym codziennie przez Delegaturę do CANARD a *dziennikiem pracy stacjonarnego urządzenia rejestrującego*, z którego wynika, że w dniach 10.01.2018 r. i 19.01.2018 r. stwierdzono braki łączności z kamer na opp w miejscowości Złota i przeprowadzono restarty bramownic; z rejestru *stan urządzeń CEN* wynika, że w tych dniach urządzenia były sprawne; p.o. Naczelnika Delegatury wyjaśnił, że „W dniach 10.01.2018 r. oraz 19.01.2018 r. został stwierdzony brak łączności z kamerami zainstalowanymi na odcinkowym pomiarze prędkości w m. Złota. W związku z powyższym został na miejscu przeprowadzony restart bramownic urządzenia rejestrującego. Działania te przywróciły urządzenie do prawidłowej pracy tego samego dnia, w którym stwierdzono nieprawidłowość. Fakt stwierdzenia awarii i jej usunięcia w dniu 10 i 19 stycznia 2018 r. został odnotowany w dzienniku pracy SUR. Z uwagi, że kwestia stwierdzenia awarii oraz ich usunięcia zamykała się w obrębie kilku godzin poszczególnych dni w *rejestrze stanu urządzeń CEN* za dzień 10 stycznia oraz 19 stycznia 2018 r. zaznaczono, iż urządzenie było sprawne. Należy wyjaśnić, iż arkusz kalkulacyjny stanowiący bazę do zapisów codziennego stanu urządzeń CEN posiada ograniczony słownik do słów: legalizacja, w naprawie, dewastacja, brak zasilania, sprawny i nie pozwala na takie rozdrobnienie opisu jak w przypadku dziennika pracy SUR. Powyższe działania wpisują się w ramy przewidziane przez CANARD GITD w procedurze P/2/2017. W/w procedura opisuje również codzienny raport stanu urządzeń w tym możliwość opisu stanu faktycznego.”

- Delegatura nie dokumentowała wykonywanych kontroli on-line urządzeń opp¹⁵. P.o. Naczelnika Delegatury wyjaśnił, że „Zgodnie z procedurą GITD CANARD P/2/2017 Delegatura Centralna GITD prowadzi kontrole online odcinkowych pomiarów prędkości nie rzadziej, niż co dwa tygodnie. W ramach ww. procedury tutejsza Delegatura jest zobowiązana zgodnie z pkt. 5.2. codziennie wypełniać i wysyłać plik Excela o nazwie codzienny raport *stanu urządzeń CEN* na adres mailowy monitoring.urzadzen@gitd.gov.pl, a także zgodnie z pkt. 5.3. zgłaszać wszystkie nieprawidłowości w pracy opp na adres mailowy monitoring.urzadzen@gitd.gov.pl lub telefonicznie na numer 22 220 4533, 22 220 4513, 22 220 4563. Z w/w obowiązku nałożonego na Delegaturę Centralną GITD tutejszy urząd wywiązuje się na bieżąco. Nieprowadzona jest inna dokumentacja, poza którą prowadzenia wymaga procedura GITD CANARD P/2/2017.”

(akta kontroli str. 120-125, 137-147)

W latach 2016 – 2018 Delegatura dwukrotnie występowała do GDDKiA Oddział w Łodzi z prośbą o informacje na temat planowanych zmian w organizacji ruchu na odcinkach dróg (w tym również terminów budowy/przebudowy), na których ustawione były urządzenia rejestrujące wykroczenia w ruchu drogowym. GDDKiA Oddział w Łodzi dwukrotnie udzielała Delegaturze informacji w przedmiotowym zakresie, żaden z przypadków nie dotyczył dróg objętych opp.

(akta kontroli str.126-136, 148-150)

W latach 2016 – 2018 nie były wprowadzane zmiany w organizacji ruchu na odcinkach dróg objętych opp, których wynikiem byłyby korekty dopuszczalnej prędkości pojazdów¹⁶.

(akta kontroli str.148-150)

2.5 Według *rejestrów stanu urządzeń CEN* w przypadku dwóch wybranych fotoradarów na DK 48 Spała i DK 74 Osjaków urządzenia te w latach 2016 – 2018 były w naprawie odpowiednio: 51 i 15 dni, a w legalizacji odpowiednio: 6 i 63 dni.

(akta kontroli str.151)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

W wyniku niedopełnienia obowiązków przez pracownika, nie została odnotowana legalizacja urządzenia w dziennym rejestrze *stan urządzeń CEN*, przeprowadzona w 2018 r. na opp na DK 72 w Złotej.

(akta kontroli str.122)

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura zapewniła sprawne funkcjonowanie opp i innych urządzeń elektronicznego nadzoru nad ruchem drogowym, poprzez wykonywanie wymaganych czynności kontrolnych i sprawdzających, co do zakresu i częstotliwości ich przeprowadzania. Skutkowało to wczesnym wykrywaniem awarii lub uszkodzeń i niezwłocznym podejmowaniem wymaganych działań, dla zminimalizowania czasu niesprawności tych urządzeń. W przypadku opp na DK 72 w Złotej łączny czas niesprawności urządzenia w 2018 roku wyniósł 84 dni i był wynikiem – niezależnych od Delegatury – działań naprawczych.

W jednym przypadku stwierdzono nieodnotowanie w dziennym rejestrze *stan urządzeń CEN* legalizacji urządzenia na opp.

¹⁵ Częstotliwość ich wykonywania (co dwa tygodnie) wynika z procedury P/2/2017 *Zadania realizowane przez pracowników delegatur terenowych GITD i pracowników zespołu monitorującego CAN-WIUU w przypadkach stwierdzonych nieprawidłowości w działaniu stacjonarnych urządzeń technicznych.*

¹⁶ pismo dyrektora GDDKiA o w Łodzi z dnia 18.11.2018 r., znak:O.Ł.Z-2.0810.16.2018.mk,

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

Opis stanu faktycznego

3.1 Delegatura nie sporządzała analiz zasadności lokalizacji uruchomionych urządzeń opp¹⁷. Nie przeprowadzano również innych analiz ich dotyczących. Opracowana przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie w 2016 r., na zlecenie GITD „Ocena skuteczności wdrażania i funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” nie dotyczyła żadnego spośród trzech opp oraz dwóch badanych fotoradarów (na DK 74 w Osjakowie i na DK 48 w Spale) funkcjonujących na terenie działania Delegatury.

W ramach niniejszej kontroli, w dniu 14.11.2018 r. Delegatura przeprowadziła pomiary zachowania kierujących w połowie odcinka opp na DK-72 Złota (kilometraż 155+319) oraz na odcinku DK 72 bezpośrednio za opp w miejscowości Soszyce (kilometraż 157+345), gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości identyczne jak dla opp (tj.: do 50 km/h dla pojazdów osobowych i ciężarowych w godzinach 05.00 – 23.00 i do 60 km/h w godzinach 23.00 – 5.00).¹⁸ Analiza danych wykazała, że opp wpływa na uspokojenie ruchu.

W połowie odcinka opp w Złotej w godzinach 10.00 – 23.00 średnia prędkość przebadanych 3772 pojazdów w obydwu kierunkach wyniosła 52 km/h, podczas gdy poza tym odcinkiem średnia prędkość przebadanych 4546 pojazdów wzrosła do 65 km/h. Obowiązującego ograniczenia prędkości przestrzegało 47,5 % kierujących na opp, natomiast na odcinku poza opp już tylko 9%. Ponadto w połowie opp prędkość zachowania ruchu V85 wyniosła 57 km/h, na odcinku poza opp prędkość ta wzrosła do 77 km/h.

(akta kontroli str.151)

3.2 Na podstawie danych uzyskanych z Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi przeanalizowano statystyki w zakresie zmian w wypadkowości i ich skutkach na odcinkach objętych opp przed (lata 2012-2014) i po (lata 2016-2018) ich uruchomieniu oraz na odcinku DK-72 zlokalizowanym bezpośrednio za opp Złota w analogicznym okresie.¹⁹ Z porównania tych danych wynika, że liczba zdarzeń drogowych, których przyczyną była nadmierna prędkość uległa zmniejszeniu na odcinkach objętych opp, natomiast wzrost liczby zdarzeń na odcinku DK-72 zlokalizowanym bezpośrednio za opp:

- W przypadku opp na DK 72 Złota w latach 2012-2014 (przed instalacją opp) odnotowano 8 zdarzeń drogowych, z których 5 wynikało z niedostosowania prędkości przez kierujących. Dotyczyło to 2 wypadków drogowych, w których zostały ranne dwie osoby oraz 3 kolizji. Po instalacji opp (w latach 2016-2018) na tym odcinku odnotowano 14 zdarzeń drogowych, z których 3 spowodowane były niedostosowaniem prędkości. Dotyczyło to 2 wypadków, w których zostało rannych pięć osób oraz 1 kolizji;
- na odcinku DK 72 w kierunku Warszawy bezpośrednio za opp (kilometraż od 156 + 484 do km 160 + 484) w latach 2012-2014 (przed instalacją opp) odnotowano 12 zdarzeń drogowych, z których 6 wynikało z

¹⁷ Analizy takie delegatury przeprowadzały przed upływem 40 miesięcy od daty lokalizacji urządzeń na podstawie nieobowiązującego już Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące (Dz. U. 2013, poz. 366), uchylonego z dniem 01.01.2016 r.

¹⁸ Badanie przeprowadzono urządzeniami Viacount.

¹⁹ Ze względu na odmienne ograniczenia prędkości dopuszczalnej bezpośrednio przed i za opp na DK 48 i DK 74 oraz przed opp na DK 72 w kierunku Łodzi, ograniczono zakres badań do opisanego fragmentu DK 72 za opp na kilometrażu od km od 156 + 484 do km 160 + 484.

niedostosowania prędkości przez kierujących. Dotyczyło to 3 wypadków drogowych, w których siedem osób zostało rannych oraz 3 kolizji. Po instalacji opp (w latach 2016-2018) na tym odcinku odnotowano 19 zdarzeń drogowych, z których 10 spowodowanych było niedostosowaniem prędkości. Dotyczyło to 3 wypadków, w których zginęła jedna osoba, a ranne zostały cztery osoby oraz 7 kolizji;

- na DK 48 objętej opp w Tomaszowie Mazowieckim w latach 2012-2014 (przed instalacją opp) odnotowano 22 zdarzenia drogowe, z których 9 wynikało z niedostosowania prędkości przez kierujących. Dotyczyło to wyłącznie kolizji. Po instalacji opp (w latach 2016-2018) na tym odcinku odnotowano 25 zdarzeń drogowych, z których 4 spowodowane były niedostosowaniem prędkości. Dotyczyło to 1 wypadku, w którym ranne zostały cztery osoby oraz 3 kolizji;
- na DK 74 w objętej opp w miejscowości Kluki w latach 2012-2014 (przed instalacją opp) odnotowano 12 zdarzeń drogowych, z których 2 wynikały z niedostosowania prędkości przez kierujących. Dotyczyło to 1 wypadku drogowego, w którym jedna osoba została ranna oraz 1 kolizji. Po instalacji opp (w latach 2016-2018) na tym odcinku odnotowano 6 zdarzeń drogowych, z których żadne nie było spowodowane niedostosowaniem prędkości przez kierujących.

(akta kontroli str.151-159)

3.3 W ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na terenie działania Delegatury (która obejmuje swoim nadzorem ok. 1650 km dróg krajowych) funkcjonują następujące urządzenia do rejestracji naruszeń:

- 38 fotoradarów (43 km dróg krajowych/fotoradar),
- 1 urządzenie do rejestracji przejazdów na czerwonym świetle,
- 3 opp (550 km dróg krajowych/opp).

Żadne z opp ani dwóch fotoradarów wybranych do badań (na DK 74 w Osjakowie i DK 48 w Spale) nie były przedmiotami opracowania „Oceny skuteczności wdrażania i funkcjonowania opp i fotoradarów” opracowanym w 2016 roku przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie.

Delegatura wykonała analizy zasadności lokalizacji 4 fotoradarów po ich uruchomieniu, w tym dla badanych fotoradarów w Osjakowie i Spale. Wynika z nich, że po uruchomieniu urządzeń odnotowano zmniejszenie ogólnej liczby zdarzeń drogowych (lata 2009 – 2011 i 2013-2016), zarówno w przypadku DK-48 w Spale jak i DK 74 w Osjakowie:

- liczba wypadków w Spale zmniejszyła się z 6 do 0, a kolizji z 13 do 3, stwierdzono jedną kolizję z powodu niedostosowania prędkości do warunków ruchu po uruchomieniu urządzenia (nie odnotowano takich zdarzeń przed jego uruchomieniem), przyczyny większości kolizji były inne niż nadmierna prędkość;
- liczba wypadków w Osjakowie zmniejszyła się z 4 do 0, a kolizji z 24 do 5, stwierdzono wystąpienie dwóch przypadków kolizji z powodu niedostosowania prędkości do warunków ruchu po uruchomieniu urządzenia (nie odnotowano takich zdarzeń przed jego uruchomieniem), przyczyny większości kolizji były inne niż nadmierna prędkość.

(akta kontroli str.158-161)

3.4 Z danych CANARD na temat zarejestrowanych naruszeń przepisów ruchu drogowego wynika, że w latach 2016 - 2018 odnotowano:

- 10 051 naruszeń na opp na DK 72 w Złotej,

- 15 925 naruszeń na opp na DK 48 w Tomaszowie Maz.,
- 10 514 naruszeń na opp na DK 74 w Klukach,
- 2 296 naruszeń w przypadku fotoradaru na DK 48 w Spale,
- 13 722 naruszeń w przypadku fotoradaru na DK 74 w Osjakowie.²⁰

Z danych statystycznych rejestrowanych przez poszczególne urządzenia (trzy opp oraz dwa fotoradary) w latach 2015-2018²¹ wynika, że:

- na DK 72 w Złotej odsetek pojazdów osobowych i ciężarowych nieprzekraczających prędkości dopuszczalnej w porze dnia i nocy wyniósł odpowiednio: 57,8% i 94,5 % (pojazdy osobowe) oraz 47,9% i 98,6% (pojazdy ciężarowe), natomiast z uwzględnieniem tolerancji + 10 km/h: 97,4% i 98,6% (pojazdy osobowe) oraz 97,7 % i 99,2% (pojazdy ciężarowe). Odsetek pojazdów przekraczających dopuszczalną prędkość, o co najmniej 20 km/h wyniósł 0,5% w dzień i w nocy (pojazdy osobowe) oraz 0,2% i 0,1% (pojazdy ciężarowe). Prędkość zachowania ruchu V85 wyniosła 54 km/h.
- na DK 48 nieco większe uspokojenie ruchu osiągnięto w przypadku fotoradaru w Spale niż opp w Tomaszowie Maz.: odsetek pojazdów osobowych i ciężarowych nieprzekraczających prędkości dopuszczalnej w porze dnia i nocy wyniósł odpowiednio: 93,7% i 98,4% (pojazdy osobowe) oraz 83,6% i 99% (pojazdy ciężarowe), natomiast z uwzględnieniem tolerancji + 10 km/h: 99,3% i 99,7% (pojazdy osobowe) oraz 99,5 % i 99,9% (pojazdy ciężarowe) w przypadku fotoradaru, natomiast na opp: 71,8% i 95% (pojazdy osobowe) oraz 74,7% i 97,7% (pojazdy ciężarowe), natomiast z uwzględnieniem tolerancji + 10 km/h: 96,4% i 99,1% (pojazdy osobowe) oraz 98,9% i 99,7% (pojazdy ciężarowe). Odsetek pojazdów przekraczających dopuszczalną prędkość, o co najmniej 20 km/h dla fotoradaru w Spale wyniósł 0,1% i 0,06% (pojazdy osobowe) oraz 0,03% i 0,005% (pojazdy ciężarowe), na opp: 0,5% i 0,1% (pojazdy osobowe) oraz 0,1% i 0,04% (pojazdy ciężarowe). Prędkość zachowania ruchu V85 wyniosła 48 km/h w przypadku fotoradaru i 53 km/h w przypadku opp.
- na DK 74 większe uspokojenie ruchu osiągnięto w przypadku opp w Klukach niż fotoradaru w Osjakowie: odsetek pojazdów osobowych i ciężarowych nieprzekraczających prędkości dopuszczalnej w porze dnia i nocy wyniósł odpowiednio: 74% i 94,6% (pojazdy osobowe) oraz 45,1% i 90,4% (pojazdy ciężarowe), natomiast z uwzględnieniem tolerancji +10 km/h: 96,8% i 98,2% (pojazdy osobowe) oraz 96,3% i 99,1% (pojazdy ciężarowe) w przypadku fotoradaru, natomiast na opp: 78% i 96% (pojazdy osobowe) oraz 59,8% i 94,1% (pojazdy ciężarowe), natomiast z uwzględnieniem tolerancji +10 km/h: 98,8% i 98,8% (pojazdy osobowe) oraz 98,1% i 99% (pojazdy ciężarowe). Odsetek pojazdów przekraczających dopuszczalną prędkość, o co najmniej 20 km/h dla fotoradaru w Osjakowie wyniósł 0,9% i 0,7% (pojazdy osobowe) oraz 0,4% i 0,2% (pojazdy ciężarowe), na opp: 0,2 % i 0,5% (pojazdy osobowe) oraz 0,2% i 0,2% (pojazdy ciężarowe). Prędkość zachowania ruchu V85 wyniosła 54 km/h w przypadku fotoradaru i 53 km/h w przypadku opp.

(akta kontroli str. 151, 154-163)

²⁰ Ze względu na kilkukrotne zmiany progów wyzwolenia w przypadku omawianych fotoradarów i opp w latach 2015 - 2016, niezasadne jest dokonywanie porównań w tym zakresie.

²¹ W przypadku opp w Tomaszowie i Klukach dane statystyczne dotyczące zachowania kierowców pochodzą również z roku 2015, przed uruchomieniem rejestracji naruszeń. Dla opp w Złotej badaniem objęto dane z lat 2016 – 2018.

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Wzrost liczby zdarzeń drogowych na odcinku DK – 72 bezpośrednio za opp po jego uruchomieniu, przewyższający redukcję ich liczby na odcinku objętym opp, co koresponduje z badaniem zachowania kierowców przeprowadzonym przez Delegaturę w czasie kontroli NIK, w dniu 14.11.2018 r. Z badań tych wynika, że poza odcinkiem drogi objętym opp liczba kierowców przestrzegająca prędkości dopuszczalnej jest mniejsza o 38,5 punktów procentowych niż na opp.

(akta kontroli str.151)

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura przeanalizowała zasadność lokalizacji wybranych fotoradarów, nie dokonała takich analiz w przypadku opp. Z ustaleń kontroli NIK wynika, że na opp nastąpiła redukcja zdarzeń drogowych, których przyczyną była nadmierna prędkość, a także osiągnięto efekt dyscyplinowania zachowań kierujących. Skuteczność funkcjonowania opp była porównywalna z innymi urządzeniami systemu automatycznego zarządzania ruchem (fotoradarami). Funkcjonowanie opp nie wpłynęło jednak na zachowania kierowców na drodze bezpośrednio sąsiadującej z opp. Potwierdza to wzrost liczby zdarzeń drogowych wskutek nadmiernej prędkości na odcinku DK 72 za opp w miejscowości Złota (kilometraż 156 + 484 do 160+484), przewyższający efekty redukcji zdarzeń drogowych na opp. Poza odcinkiem drogi objętym opp odsetek kierowców przestrzegających prędkość dopuszczalną – według badań Delegatury wykonanych podczas kontroli NIK – był niższy o 38,5 punktów procentowych niż na opp.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

4.1 W latach 2015 – 2018 postępowania wyjaśniające prowadziło łącznie 7 pracowników Delegatury²². W okresie tym do Delegatury wpłynęło 1 269 spraw zarejestrowanych przez system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w tym 45 dotyczących wykroczeń popełnionych na opp. Na pracownika przypadło średnio 181 spraw (6,4 dot. opp).

Czynności przypisane pracownikom Delegatury w związku z prowadzeniem w/w postępowań obejmowały:

- nakładanie grzywien w drodze postępowania mandatowego na sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego,
- prowadzenie czynności wyjaśniających, przyjmowanie i analizowanie korespondencji w sprawach oraz określanie dalszego trybu postępowania w celu ustalenia sprawcy wykroczenia,
- wykonywanie czynności w postępowaniach prowadzonych w ramach systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym w celu merytorycznego zakończenia spraw.

Oprócz w/w czynności pracownicy ci realizowali również zadania związane z obsługą techniczną i funkcjonowaniem stacjonarnych urządzeń rejestrujących wykroczenia, a także zadania związane z kontrolami ruchu drogowego.

(akta kontroli str.69-119, 179-180)

²²Łączne zatrudnienie w Delegaturze na dzień rozpoczęcia kontroli wyniosło 10 osób, w tym jedna osoba (Naczelnik Delegatury) przebywa na urlopie bezpłatnym, jednocześnie pełniąc obecnie funkcję Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w Łodzi. Z dniem 08.08.2018 r. powierzono koordynowanie pracy Delegatury pracownikowi zajmującemu stanowisko starszego kontrolera ruchu drogowego.

W 2015 roku w Delegaturze zatrudniono 1 osobę na stanowisko podreferendarza ds. wykroczeń, w latach roku 2016 - 2017 ogłoszone trzy razy nabory na stanowisko podreferendarza ds. administracyjnych, nie zakończyły się zatrudnieniem pracownika. W roku 2018 Delegatura czterokrotnie występowała do GITD o zwiększenie zatrudnienia:

- w dniu 19.04.2018 r. o zatrudnienie na stanowisko sekretarki (w związku z wykonywaniem obowiązków na tym stanowisku przez Głównego specjalistę, prowadzącego postępowania wyjaśniające) – wniosek rozpatrzony odmownie; ponowny wniosek w tej sprawie złożony w dniu 17.08.2018 r., rozpatrzono pozytywnie, z dniem 06.11.2018 r. zatrudniono osobę na stanowisko sekretarki;
- w dniu 18.09.2018 r. o zatrudnienie na stanowisko podreferendarza ds. postępowań, (co umotywowano niepełnym stanem kadrowym jednostki) – wniosek rozpatrzony odmownie.
- w dniu 11.10.2018 r. o zatrudnienie na stanowisko podreferendarza ds. postępowań (w związku z przeniesieniem pracownika ds. postępowań na stanowisko Starszego Inspektora BHP w GITD z dniem 01.11.2018 r.) – wniosek rozpatrzony odmownie. Z dniem 10.12.2018 r. oddelegowano pracownika Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Łodzi do Delegatury pracy na stanowisku referendarza ds. postępowań.

(akta kontroli str.164-178, 197-200)

4.2 Z ogólnej liczby 1269 spraw, które wpłynęły do Delegatury (294 w 2015 r., 275 w 2016 r., 370 w 2017 r. i 330 w 2018 r.) w celu przeprowadzenia postępowań wyjaśniających, 45 (3,5%) dotyczyło wykroczeń popełnionych na opp (odpowiednio: 0, 7, 26 i 12). Większość z tych spraw (55%) wpłynęła do Delegatury po upływie 180 dni od daty ujawnienia wykroczenia. W przypadku spraw z opp było to 60 %.

W latach 2015 – 2018 Delegatura zakończyła 212 (72%), 249 (90,5%), 338 (91,3%) i 252 (76,4%) postępowań ukaraniem mandatem lub skierowaniem sprawy do sądu, a odpowiednio 7 (2,4%), 14 (5,1%), 7 (1,9%) i 15 (4,5%) przekazano do innych jednostek (Delegatur GITD, CANARD lub Policji). W kolejno 10 (3,4%), 8 (2,9%), 2 (0,5%) i 3 (0,9%) sprawach upłynęła możliwość ukarania z powodu przedawnienia, w dwóch przypadkach (po jednym w latach 2015 i 2017) sprawcy zmarli.²³ W przypadku 45 postępowań wyjaśniających dotyczących opp:

- siedem, które wpłynęły do Delegatury w 2016 roku zostało wyjaśnionych, w tym dwa zakończono nałożeniem grzywny w drodze mandatu karnego, a 5 – skierowaniem wniosków o ukaranie do sądu,
- z 26, które wpłynęły do Delegatury w 2017 roku, wszystkie zostały wyjaśnione, w tym 6 zakończono nałożeniem grzywny w drodze mandatu karnego, 20 – skierowaniem wniosków o ukaranie do sądu,
- z 12, które wpłynęły w 2018 roku (do 31.10.2018 r.) 9 zostało wyjaśnionych, w tym 3 zakończyły się nałożeniem grzywny w drodze mandatu karnego, 6 – skierowaniem wniosków o ukaranie do sądu, jedna sprawa została przekazana do innego organu; pozostałe sprawy były procedowane w czasie trwania kontroli.

Analiza 10 wybranych postępowań wyjaśniających, które wpłynęły do Delegatury w latach 2016 – 2018 wykazała, że skutecznie podejmowano czynności, dążąc do ustalenia sprawców zarejestrowanych wykroczeń:

- pierwsze czynności w 8 przypisanych sprawach podejmowano w czasie od 1 do 19 dni, w jednym przypadku pierwszą czynność, tj. wezwanie świadka

²³ Sprawy dotyczące wykroczeń na zarejestrowanych przez fotoradary i urządzenie do rejestracji przejazdu na czerwonym świetle.

w sprawie podjęto po 38 dniach, w kolejnej sprawie po 52 dniach; p.o. Naczelnika Delegatury wskazał, że „(...) ww. zwłoki w podjęciu działań powstały z uwagi na to, że Delegatura Centralna posiada ograniczone zasoby kadrowe. Powyższe powoduje, że pracownicy Delegatury realizują szeroki zakres obowiązków, tj. działania kontrolne na drodze, prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia, lustrację i podejmowanie podstawowych czynności obsługowych stacjonarnych urzędzeń rejestrujących, obsługę bezpośrednią petentów, zadania w CPD CANARD np. zatwierdzanie mandatów karnych oraz inne doraźne zadania wynikające z bieżącej pracy Delegatury. Powyższy stan rzeczy powoduje, że pracownicy zostają zmuszeni do bieżącej analizy priorytetów podejmowanych działań. Hierarchizacja ta jest podyktowana aktualnym stanem faktycznym wynikającym z proporcji ilości pracowników obecnych w pracy w danym okresie do wielkości obszaru zadaniowego zleconego tutejszej Delegaturze. Sytuacja ta jednak poza zwłoką nie wywołała żadnych negatywnych skutków dla prawidłowości prowadzenia postępowań wskazanych w piśmie spraw.”

- w czterech sprawach wystąpiono do właściwych jednostek samorządowych o udostępnienie wizerunku osób, które podejrzewano o prowadzenie pojazdu podczas popełnienia wykroczenia – złożone wcześniej oświadczenia o kierowaniu pojazdem dotyczyły osób o innej płci niż wynikało to z wizerunku zarejestrowanego podczas wykroczenia;
- w 8 sprawach Delegatura zakończyła postępowania kierując wnioski do właściwych sądów o ukaranie, w 6 sprawach, po wnioskach Delegatury, sądy uznały winnymi wskazanych sprawców, w kolejnych dwóch - sprawy nie zostały jeszcze zakończone;
- w 8 sprawach skierowano do właściwych miejscowo jednostek Policji karty rejestracyjne MRD 5 (w celu dopisania sprawcy właściwej liczby punktów karnych).

(akta kontroli str.179-191)

4.3 Pracownicy Delegatury prowadzili obsługę interesantów w związku z funkcjonowaniem automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. W latach 2017-2018 do Delegatury zgłosiło się łącznie 1009 osób – większość ze zgłoszeń dotyczyła przyjęcia mandatu karnego, okazania zdjęcia dokumentującego popełnione naruszenie oraz uzyskania informacji o funkcjonowaniu systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

(akta kontroli str.192-196)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura skutecznie prowadziła postępowania wyjaśniające i nakładała kary za wykroczenia zarejestrowane na opp. Niezwłocznie podejmowano czynności oraz dążono do ustalenia sprawców wykroczeń zarejestrowanych na opp. W dwóch badanych sprawach, ze względu na niedobory kadrowe, podjęcie czynności nastąpiło w okresie dłuższym niż miesiąc, nie doprowadziło to jednak do ich przedawnienia.

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujący wniosek:

Wnioski

W związku ze wzrostem liczby zdarzeń drogowych na odcinku drogi DK-72 bezpośrednio za odcinkiem objętym opp (kilometraż od 156 + 484 do 160 + 484) przewyższającym efekty redukcji osiągnięte na opp, rozważyć możliwość objęcia tego odcinka drogi nadzorem nad ruchem drogowym.

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 dyrektora Delegatury NIK w Łodzi. 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.


Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę 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.

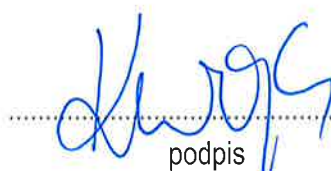
Łódź, 7 stycznia 2019 r.

Kontrolerzy
Dariusz Krawczyk
Doradca techniczny



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Krzysztof Wójcik
Główny specjalista k.p.



.....
podpis

Delegatura w Łodzi

p.o. Dyrektor

Przemysław Szewczyk



.....
podpis

2019.01.07

Dobrosiński - Gugiński