



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Mieczysław Łuczak

LWR.410.034.01.2018

Alvin Gajadhur
Główny Inspektor Transportu Drogowego
Al. Jerozolimskie 94
00-807 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/18/061 – „Odcinkowy pomiar prędkości”

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Główny Inspektorat Transportu Drogowego Delegatura Południowo-Zachodnia we Wrocławiu, ul. Międzyzleska 4, 50-514 Wrocław, dalej: „Delegatura” lub „DPZ GITD”.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Alvin Gajadhur, Główny Inspektor Transportu Drogowego, od dnia 7 kwietnia 2017 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: <ol style="list-style-type: none">1) Alvin Gajadhur, p.o. Głównego Inspektora Transportu Drogowego, od dnia 6 stycznia 2016 r. do dnia 6 kwietnia 2017 r.,2) Tomasz Połec, Główny Inspektor Transportu Drogowego, od dnia 21 grudnia 2007 r. do dnia 5 stycznia 2016 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 4-7)</p> <p>W okresie objętym kontrolą funkcję Naczelnika Delegatury sprawowali:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Zbigniew Piłdowski, od dnia 20 sierpnia 2018 r.,2) Krzysztof Syposz, od dnia 13 czerwca 2017 r. do dnia 16 lipca 2018 r. (p.o. Naczelnika),3) Ryszard Makarczyk, od dnia 1 stycznia 2015 r. do dnia 31 marca 2016 r. oraz od dnia 7 kwietnia 2016 r. do dnia 12 czerwca 2017 r. (p.o. Naczelnika). <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 8-31)</p>
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1) Udział Delegatury w typowaniu lokalizacji odcinkowego pomiaru prędkości.2) Prawidłowość funkcjonowania urządzeń odcinkowego pomiaru prędkości.3) Wpływ odcinkowego pomiaru prędkości na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz skuteczność funkcjonowania odcinkowego pomiaru prędkości.4) 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 <i>Najwyższej Izbie Kontroli</i> ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontroler	Grzegorz Niemczyk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/246/2018 z dnia 26 listopada 2018 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 1-2)</p>

¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 524, ze zm.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Utworzenie na terenie właściwości miejscowej Delegatury dwóch odcinkowych pomiarów prędkości (dalej: „opp”)³ wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jednak nie miało dotychczas wpływu na zmniejszenie liczby wypadków drogowych, a liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się tylko na jednym z nich.

Jedynie jeden z zaproponowanych przez Delegaturę i przyjętych do realizacji opp (w Lubinie) charakteryzował się wysoką wypadkowością i jej skutkami, przez co miał wpływ na osiągnięcie celu głównego i korzyści społecznych przewidzianych dla projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”. Takiego oddziaływania nie zapewniała druga lokalizacja, Szlichtyngowa-Górczyna, gdzie w latach 2010-2014 nie było wypadków drogowych.

Na uruchomionym w 2016 r. opp w Lubinie zmniejszyła się, w stosunku do lat 2012-2014, liczba ofiar śmiertelnych (z jednej do zera), natomiast liczba wypadków drogowych pozostała na niezmiennym poziomie, a rannych uległa zwiększeniu (do jednego). Tymczasem w obrębie opp Szlichtyngowa-Górczyna nie odnotowano wypadków drogowych, tak przed (w latach 2012-2014), jak i po jego uruchomieniu (w latach 2016-2018).

Utworzenie opp zdyscyplinowało kierujących pojazdami. Większość poruszała się na tych odcinkach z dozwoloną prędkością, niemniej od 27% do 29% kierujących przekraczało na nich dozwoloną prędkość, a na opp w Lubinie, średnio co sześćdziesiąty kierujący przekraczał ją o ponad 20 km/h.

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

Z reguły skutecznie prowadzono postępowania wyjaśniające i sprawnie wymierzano kary za wykroczenia zarejestrowane na opp. Jednak w przypadku trzech (z 30) poddanych badaniu spraw doszło do przedawnienia karalności, chociaż podejmowano szereg działań niezbędnych w celu ustalenia tożsamości sprawców.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁴ kontrolowanej działalności

Słownik pojęć

„GITD” – Główny Inspektorat Transportu Drogowego, „KWP” – Komenda Wojewódzka Policji, „KPP” – Komenda Powiatowa Policji, „GDDKiA” – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, „CANARD” – Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, „CPD CANARD” – Centrum Przetwarzania Danych CANARD⁵.

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

³ Opp: Lubin i Szlichtyngowa-Górczyna.

⁴ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być formułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo w formie opisowej.

⁵ Dedykowany system teleinformatyczny, wykorzystywany do realizacji zadań GITD, w tym do obsługi postępowań w sprawach o wykroczenia zarejestrowane przez urządzenia GITD oraz do windykacji związanych z nimi należności.

1. Udział Delegatury w typowaniu lokalizacji urządzeń opp

Opis stanu
faktycznego

Pod aktualną nazwą Delegatura funkcjonowała od dnia 9 listopada 2012 r.⁶. Zasięg działania Delegatury obejmował teren województwa dolnośląskiego oraz powiatów: wschowskiego, żagańskiego i żarskiego z terenu województwa lubuskiego. Na obszarze należącym do właściwości Delegatury znajdowała się sieć drogowa, którą tworzyło m.in.: sześć autostrad i dróg ekspresowych o łącznej długości 477 km, 17 dróg krajowych o łącznej długości 1 507 km oraz 94 drogi wojewódzkie o łącznej długości 2 600 km.

(akta kontroli str. 32-45, 466)

W związku z przygotowaniem do uruchomienia na terenie właściwości Delegatury systemu odcinkowego pomiaru prędkości, DPZ GITD w 2012 r. wstępnie wskazała trzy potencjalne lokalizacje miejsc pomiarowych. Dotyczyły one: obwodnicy Lubina (DK nr 3), Radwanic (DK nr 94), Szlichtyngowej (DK nr 12). W ramach dalszych przygotowań do uruchomienia systemu pomiarowego DPZ GITD w 2013 r. zaproponowała formalnie trzy lokalizacje do instalacji urządzeń pomiarowych: Szlichtyngowa-Górczyna⁷, Borzęcin-Prusice⁸, Lubin⁹. Lokalizacje te zostały wytypowane po przeprowadzonej w 2013 r. analizie, wykonanej na podstawie złożonych wniosków o instalacje urządzeń rejestrujących, rozmów z przedstawicielami lokalnej Policji oraz własnych obserwacji i znajomości sieci drogowej. Po wytypowaniu miejsc, Delegatura wystąpiła do Policji o dane dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego na wyżej wskazanych odcinkach dróg oraz sporządziła karty oceny dla wybranych lokalizacji. Ostatecznie wytypowane lokalizacje konsultowane były z przedstawicielami Policji (KPP i KWP) oraz GDDKiA.

W zaproponowanych przez DPZ GITD lokalizacjach statystyka zdarzeń drogowych przedstawiała się następująco:

1) Szlichtyngowa-Górczyna¹⁰:

- a) w 2010 r.: 2 wypadki¹¹ (0 zabitych, 0 rannych) i 24 kolizje;
- b) w 2011 r.: 1 wypadek¹² (0 zabitych, 0 rannych) i 16 kolizji;
- c) w 2012 r.: 0 wypadków (0 zabitych, 0 rannych) i 15 kolizji;

2) Borzęcin-Prusice:

- a) w 2010 r.: 6 wypadków (2 zabitych, 15 rannych) i 23 kolizje;
- b) w 2011 r.: 5 wypadków (1 zabity, 8 rannych) i 37 kolizji;
- c) w 2012 r.: 2 wypadki (1 zabity, 9 rannych) i 26 kolizji;

⁶ Na podstawie zarządzenia Nr 92 Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 października 2012 r. w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego (M. P. z 2012 r. poz. 820). Wcześniej, bo od dnia 1 stycznia 2011 r. obowiązywało zarządzenie Nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2010 r. w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego (M. P. z 2010 r. Nr 101, poz. 1184), przewidujące funkcjonowanie Delegatury Południowo-Zachodnia GITD z siedzibą w Wojewódzkim Inspektoracie Transportu Drogowego we Wrocławiu, której zasięg terytorialny obejmował tożsamy z obecnym obszar województwa dolnośląskiego oraz powiatów: wschowskiego, żagańskiego i żarskiego.

⁷ Droga DK nr 12 w miejscowościach Szlichtyngowa i Górczyna, od km 134+750 do km 137+300.

⁸ Droga DK nr 5 pomiędzy miejscowościami Borzęcin i Prusice, od km 318+300 do km 325+600.

⁹ Droga DK nr 3 w miejscowości Lubin, od km 369+850 do km 372+100.

¹⁰ Dane z pisma Naczelnika Wydziału Prewencji KPP Wschowa z dnia 6 grudnia 2013 r. (znak: E-6347/13) oraz ze sporządzonego w dniu 20 grudnia 2013 r. przez pracownika Delegatury dokumentu pn. „Karta oceny zasadności lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego”.

¹¹ Według danych o wypadkowości ze strony obserwatoriumbrd.pl (<https://obserwatoriumbrd.pl/app/map> - dostęp w dniu 5 marca 2019 r.) na odcinku drogi obejmującej lokalizację opp Szlichtyngowa-Górczyna nie było wypadków w roku 2010, 2011 i 2012. Ilości wypadków podane przez KPP Wschowa (pismo z dnia 6 grudnia 2013 r.) zostały na stronie obserwatorium.pl odnotowane w pobliżu opp Szlichtyngowa-Górczyna, ale poza jego lokalizacją.

¹² Patrz przypis nr 11.

3) Lubin:

- a) w 2010 r.: 2 wypadki (0 zabitych, 3 rannych) i 58 kolizji;
- b) w 2011 r.: 5 wypadków (2 zabitych, 4 rannych) i 57 kolizji;
- c) w 2012 r.: 2 wypadki (1 zabity, 1 ranny) i 43 kolizji.

(akta kontroli str. 46-111, 489-491, 499, 515-513)

Według stanowiska KPP Wschowa z dnia 23 kwietnia 2012 r. proponowane zlokalizowanie opp na trasie Szlichtyngowa-Górczyna „ograniczyłoby zagrożenia i niebezpieczeństwo w ruchu drogowym, szczególnie na jakie narażony byłby pieszy uczestnik ruchu drogowego”¹³. Z kolei według opinii Komendanta Wojewódzkiego Policji z dnia 26 września 2013 r. po dokonaniu analizy stanu bezpieczeństwa na odcinku drogi krajowej DK nr 12, przebiegającej przez miejscowości Szlichtyngowa i Górczyna, lokalizacja na tym odcinku stacjonarnego urządzenia rejestrującego pomiar prędkości (opp) została uznana za w pełni uzasadnioną¹⁴.

(akta kontroli str. 71-82)

Dwie z trzech lokalizacji zgłoszonych przez Delegaturę, tj. w miejscowościach Szlichtyngowa i Górczyna oraz w mieście Lubin, były przedmiotem analizy przeprowadzonej w 2013 r. przez Katedrę Inżynierii Drogowej Wydziału Inżynierii Lądowej i Środowiska Politechniki Gdańskiej¹⁵. Obie te lokalizacje zostały w tym opracowaniu ocenione jako niezasadne. Natomiast lokalizacja pomiędzy miejscowościami Borzęcin i Prusice stała się nieaktualna z powodu planowanej przez GDDKiA zmiany kategorii tej drogi z krajowej na gminną, a to w związku z planowanym uruchomieniem w pobliżu drogi ekspresowej S5 i spodziewanym przeniesieniem się na nią ruchu tranzytowego (Wrocław-Poznań).

(akta kontroli str. 46-111)

Wszystkie trzy propozycje lokalizacji miejsc opp, zaproponowane formalnie przez Delegaturę w 2013 r., zostały uwzględnione na liście 34 lokalizacji objętych pierwszym postępowaniem cząstkowym na system opp. Natomiast dwie lokalizacje opp¹⁶, zaproponowane przez Katedrę Inżynierii Drogowej Wydziału Inżynierii Lądowej i Środowiska Politechniki Gdańskiej, zostały odrzucone przez DPZ GITD na podstawie własnej analizy z dnia 18 września 2013 r., ze względu na zbyt krótki odcinek drogowy oraz niejednorodne ograniczenie prędkości na wskazanym odcinku drogi.

(akta kontroli str. 46-111, 120-129)

W związku z nowymi wytycznymi z dnia 23 kwietnia 2014 r. Zastępcy Głównego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie wyboru lokalizacji miejsc opp, nie zaszły żadne zmiany w lokalizacjach wytypowanych na terenie działania Delegatury.

W ostatecznych lokalizacjach miejsc opp nie zaszły zmiany za wyjątkiem lokalizacji w mieście Lubin, gdzie skrócono odcinek pomiarowy o 750 m ze względu na wprowadzenie przed przejściem dla pieszych ograniczenia prędkości do 50 km/h (znak B-33).

¹³ Pismo KPP Wschowa z dnia 23 kwietnia 2012 r. (znak: E-1485/12) do GDDKiA Oddział we Wrocławiu.

¹⁴ Opinia Komendanta Wojewódzkiego Policji w Gorzowie Wlkp. z dnia 26 września 2013 r. (znak: Rd-1390/13), adresowana do dyrektora CANARD w sprawie m.in. odcinka drogi DK 12, Szlichtyngowa-Górczyna.

¹⁵ „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”.

¹⁶ [1] koło miasta Walbrzycha na drodze DK nr 35, od km 30+600 do km 31+100; [2] koło miasta Lubina na drodze DK nr 3, od km 364+300 do km 368+800.

W latach 2016-2018 do DPZ GITD wpłynęło łącznie sześć wniosków¹⁷ dotyczących instalacji urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości. Wszystkie wnioski zostały rozpatrzone negatywnie z powodu braku planów rozbudowy sieci opp (braku urządzeń pomiarowych do instalacji w nowych lokalizacjach). Natomiast GITD (CANARD) informował wszystkich wnioskodawców, że oczekuje na decyzję w sprawie przyznania dofinansowania ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko II – „Zwiększenie skuteczności i efektywności Systemu Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym”. Według GITD (CANARD) po uzyskaniu zapewnienia finansowego dla tego projektu zaplanowano przeprowadzenie ponownej weryfikacji wszystkich wniosków o instalację stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz dokonany zostanie wybór lokalizacji, w których optymalna będzie instalacja urządzeń rejestrujących.

(akta kontroli str. 46-111, 112-119)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności DPZ GITD w przedstawionym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Jedno z dwóch zaproponowanych przez Delegaturę i przyjętych do realizacji opp (w Lubinie) charakteryzowało się wysoką wypadkowością i jej skutkami, w szczególności w postaci ofiar śmiertelnych i rannych. Takich warunków nie spełniała druga z zaproponowanych i przyjętych do realizacji lokalizacji opp, tj. Szlichtyngowa-Górczyna, w obrębie której w latach 2010-2012 nie odnotowano wypadków drogowych. Tym samym jedynie w przypadku opp w Lubinie Delegatura przyczyniła się do jego rozmieszczenia w miejscu umożliwiającym osiągnięcie celu głównego i korzyści społecznych związanych z realizacją przez GITD projektu pn. „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”. Weryfikując i opiniując negatywnie dwie inne lokalizacje opp, zaproponowane w analizie Politechniki Gdańskiej, Delegatura przekazała CANARD zakres informacji umożliwiający dokonanie właściwego wyboru tych miejsc.

OBSZAR

2. Prawidłowość funkcjonowania urządzeń opp

Opis stanu
faktycznego

W latach 2016-2018 na terenie właściwości DPZ GITD funkcjonowały dwa urządzenia Unicam VELOCITY3 (prędkościomierz odcinkowy) do odcinkowego pomiaru prędkości:

1) nr PDZ.O.2.001 w miejscowościach Szlichtyngowa i Górczyna (powiat wschowski, województwo lubuskie) na odcinku jednojezdniowej drogi DK nr 12 od km 134+747 do km 137+304 (długości ok. 2,6 km), teren zabudowany z limitem prędkości 50/60 km/h¹⁸ (po 2 kamery na każdym kierunku ruchu drogowego). Urządzenie zostało uruchomione w dniu 21 czerwca 2016 r. (odbior robót budowlanych dnia 3 listopada 2015 r.)¹⁹. Przyrząd pomiarowy posiadał aktualne świadectwo legalizacji, wydane przez Dyrektora Okręgowego Urzędu Miar w Szczecinie w dniu 26 listopada 2018 r. (legalizacja ważna do dnia 30 listopada 2019 r.). Urządzenie posiadało ważne świadectwo legalizacji przez cały okres swojej działalności.

2) nr PDZ.O.3.002 w mieście Lubin (powiat lubiński, województwo dolnośląskie) na odcinku dwujezdniowej drogi DK nr 3 od km 369+950 do km 371+900 (długości ok. 2 km), teren zabudowany z limitem prędkości dla samochodów osobowych –

¹⁷ GDDKiA – 2 wnioski (autostrada A4, droga krajowa DK nr 8), KWP – 1 wniosek (droga krajowa DK nr 5), lokalne gminy – 2 wnioski (drogi krajowe: DK nr 8, DK nr 12), osoba fizyczna – 1 wniosek (droga gminna/Wrocław).

¹⁸ 50 km/h w godz. 05.00 – 23.00 oraz 60 km/h w godz. 23.01 – 04.59.

¹⁹ Długi okres oczekiwania pomiędzy odbiorem prac budowlanych a uruchomieniem urządzenia pomiarowego wynikał z problemów dotyczących zapewnienia zasilania energetycznego.

70 km/h, a dla samochodów ciężarowych – 50/60 km/h²⁰ (po 4 kamery na każdym kierunku ruchu drogowego). Urządzenie zostało uruchomione w dniu 24 marca 2016 r. (odbior robót budowlanych dnia 4 listopada 2015 r.)²¹. Przyrząd pomiarowy posiadał aktualne świadectwo legalizacji, wydane przez Dyrektora Okręgowego Urzędu Miar we Wrocławiu w dniu 23 listopada 2018 r. (legalizacja ważna do dnia 30 listopada 2019 r.). Urządzenie posiadało ważne świadectwo legalizacji przez cały okres działalności.

(akta kontroli str. 130, 141-148, 499-510)

Przeprowadzone w dniu 5 grudnia 2018 r. oględziny obu wymienionych powyżej miejsc opp w zakresie ich funkcjonowania, stanu technicznego i fizycznego urządzeń pomiarowych oraz oznakowania miejsc pomiaru nie wykazały nieprawidłowości. Stan fizyczny bram wjazdowych/wyjazdowych (konstrukcja metalowa typu wysięgnik) oraz zamontowanych urządzeń (szafki teletechniczne, szafki energetyczne, kamery, anteny, urządzenia radarowe) nie wykazywał śladów zewnętrznych uszkodzeń lub zniszczeń. Oba urządzenia pomiarowe były sprawne technicznie²². Próg rejestracji wykroczeń (próg wyzwolenia) był w obu przypadkach ustawiony na 15 km/h.

(akta kontroli str. 149-160)

DPZ GITD zapewniła właściwą obsługę techniczną urządzeń opp. W latach 2016-2018 funkcjonowaniem i obsługą techniczną urządzeń pomiarowych zajmowało się dwóch pracowników Delegatury²³, w tym: inspektor ruchu drogowego ds. kontroli ruchu drogowego, instalacji i utrzymania urządzeń rejestrujących, oraz podreferendarz ds. instalacji i utrzymania urządzeń rejestrujących. Do podstawowych ich zadań należało monitorowanie stanu technicznego i pomoc w bieżącym utrzymaniu urządzeń rejestrujących, koordynacja działań związanych z serwisowaniem oraz naprawą tych urządzeń, a także prowadzenie postępowań administracyjnych i wykonywanie czynności w sprawach o wykroczenia drogowe.

(akta kontroli str. 161-176)

Urządzenie Unicam VELOCITY3 (prędkościomierz odcinkowy), zlokalizowane w mieście Lubin, pracowało bezawaryjnie od momentu jego uruchomienia w 2016 r. do dnia 29 października 2018 r.²⁴. W tym dniu stwierdzono usterkę (niesprawność) polegającą na błędnym rozpoznawaniu kategorii pojazdów w obrębie modułu statystycznego²⁵. Usterka ta została stwierdzona przez pracownika Delegatury i zgłoszona do CANARD. W trakcie niniejszej kontroli sprawa usterki była przedmiotem analiz po stronie dostawcy urządzenia, a jego działanie w zakresie funkcjonalności statystycznej było niewłaściwe.

(akta kontroli str. 179-181, 189-200)

Według inspektora ruchu drogowego DPZ GITD przyczyna awarii urządzenia pomiarowego jest nieznana, jego niesprawność polegała na przypisywaniu dla niektórych zarejestrowanych pojazdów błędnej kategorii pojazdu (osobowy/ciężarowy), przy czym urządzenie cały czas działało poprawnie w trybie rejestracji wykroczeń drogowych. Inspektor ruchu drogowego DPZ GITD wskazał również, że Delegatura zgłosiła ten problem do CANARD, jednakże dostawca

²⁰ 50 km/h w godz. 05.00 – 23.00 oraz 60 km/h w godz. 23.01 – 04.59.

²¹ Długi okres oczekiwania pomiędzy odbiorem prac budowlanych a uruchomieniem urządzenia pomiarowego wynikał z problemów dotyczących zapewnienia zasilania energetycznego.

²² W aplikacji Unicam2GITD, w zakładce „Podgląd kamer”, na ekranach wszystkich kamerach był widoczny czytelny obraz (offline) przejeżdżających pojazdów (zdjęcie ukierunkowane na tablicę rejestracyjną). System nie sygnalizował błędów.

²³ Przeciętnie w skali roku.

²⁴ W tym czasie DPZ GITD nie odnotowała żadnej awarii.

²⁵ W trybie rejestracji wykroczeń urządzenie działało poprawnie.

urządzenia po analizie materiału dowodowego nie stwierdził nieprawidłowości, a w reakcji Delegatura podtrzymała swoje stanowisko o niewłaściwej pracy urządzenia.

(akta kontroli str. 208-210, 189-200)

Urządzenie Unicam VELOCITY3 (prędkościomierz odcinkowy), zlokalizowane w miejscowościach Szlichtyngowa i Górczyna, w latach 2016-2018 dwukrotnie uległo awarii. Obie sytuacje miały miejsce w 2018 r., tj. w dniach 7 czerwca i 12 października. Z powodu awarii urządzenie to było w 2018 r. wyłączone z użytkowania przez 4 i 5 dni, tj. łącznie przez 9 dni, w tym w soboty i niedziele: 9-10 czerwca i 13-14 października. Obie awarie zostały wykryte przez pracowników Delegatury i niezwłocznie zgłoszone do CANARD.

(akta kontroli str. 179-181, 208-210)

Z wyjaśnień inspektora ruchu drogowego DPZ GITD wynikało, że przyczyną awarii w dniu 7 czerwca 2018 r. było prawdopodobnie zawieszenie się kontrolera UnicamCPU²⁶, natomiast przyczyną awarii w dniu 12 października 2018 r. było prawdopodobnie zawieszenie się dwóch z czterech kamer. Wykonany w miejscu lokalizacji opp przez pracowników Delegatury restart²⁷ urządzenia (na polecenie CANARD) w obu przypadkach przywrócił sprawność całego systemu pomiarowego.

(akta kontroli str. 208-210, 499-510)

W kontrolowanym okresie DPZ GITD otrzymała z GDDKiA jedno zawiadomienie²⁸ dotyczące wprowadzenia czasowej organizacji ruchu na odcinku pomiarowym w Lubinie. Wprowadzona zmiana związana była z uszkodzeniem wiaduktu nad drogą krajową DK nr 3 i zastosowaniem na tym odcinku ograniczenia prędkości do 40 km/h oraz objazdu uszkodzonego wiaduktu. Remont wiaduktu trwał od 28 sierpnia do 18 września 2018 r. W okresie tym urządzenie Unicam VELOCITY3 (prędkościomierz odcinkowy) było nieaktywne²⁹. Z otrzymanej w trakcie kontroli NIK informacji GDDKiA wynika, że w dniach od 3 do 9 sierpnia 2016 r. prowadzone były roboty drogowe na drodze DK nr 12 na odcinku objętym opp w Szlichtyngowej-Górczynie. Roboty te związane były z wymianą nawierzchni drogowej, tj. z brukowej kostki kamiennej na nawierzchnię bitumiczną. Zastosowana czasowa organizacja ruchu nie przewidywała wprowadzenia ograniczenia prędkości.

(akta kontroli str. 161-178, 499-510)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności DPZ GITD w przedstawionym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura zapewniła prawidłowe funkcjonowanie urządzeń do opp poprzez wykonywanie wymaganych czynności kontrolnych i sprawdzających. Bez zwłoki podejmowano działania w celu usunięcia awarii, przez co urządzenia rejestrujące wyłączane były z eksploatacji jedynie na okres niezbędny do dokonania napraw.

OBSZAR

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

3.1. Analiza wpływu opp na zmniejszenie zdarzeń drogowych w tych lokalizacjach

Opis stanu
faktycznego

Po uruchomieniu urządzeń pomiarowych opp DPZ GITD nie przeprowadzała analiz dotyczących lokalizacji tych urządzeń. Urządzenia pomiarowe nie były również

²⁶ Jednostka sterująca prędkościomierza.

²⁷ Poprzez ręczne wyłączenie i włączenie zasilania urządzenia.

²⁸ Z dnia 28 sierpnia 2018 r.

²⁹ Na wniosek Delegatury CANARD wyłączył urządzenie pomiarowe.

przedmiotem analiz zawartych w opracowaniu pt. „Ocena skuteczności wdrażania i funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”³⁰.

(akta kontroli str. 211-213)

Z informacji dotyczących statystyki zdarzeń drogowych na miejscu opp w Lubinie, przekazanych przez KWP we Wrocławiu wynika m.in., że:

1) Na drodze krajowej DK nr 3 (na odcinku od km 370 do km 375 obejmującym miejsce opp w Lubinie) w latach 2009-2012 wydarzyły się w sumie 23 wypadki, w których zginęło 6 osób a 25 osób zostało rannych. Odcinek ten (o długości 5 km) znalazł się na 8 miejscu wśród 5-kilometrowych odcinków dróg krajowych w województwie dolnośląskim pod względem liczby wypadków w okresie 2009-2012, tj. przed podjęciem decyzji o lokalizacji miejsca opp.

2) Na odcinku drogi krajowej DK nr 3 (od km 369+950 do km 371+900 obejmującym odcinek opp w Lubinie) w latach 2012-2014 wydarzyło się 55 kolizji oraz 1 wypadek, w których śmierć poniosła 1 osoba, a nikt nie został ranny. Ze względu na rodzaj wypadek ten dotyczył zderzenia pojazdów – tylnego (1). Przyczynami tych wypadków było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (1).

3) Na odcinku drogi krajowej DK nr 3 (od km 369+950 do km 371+900 obejmującym odcinek opp w Lubinie) w latach 2016-2018 wydarzyło się 66 kolizji oraz 1 wypadek (zderzenie pojazdów tylne), w którym 1 osoba została ranna. Został on zaewidencjonowany jako zderzenie pojazdów – tylne, a jego przyczyną było niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami.

4) Na odcinku drogi krajowej DK nr 3 od km 366+900 do km 369+900 (poprzedzającym miejsce opp w Lubinie od strony miasta Polkowice) w latach 2012-2014 wydarzyło się 5 wypadków, w których śmierć poniosła 1 osoba a 5 osób zostało rannych. Wydarzyło się tam również 109 kolizji. Rodzaje tych wypadków to: najechanie na barierę ochronną (1), najechanie na pieszego (1), wywrócenie się pojazdu (2), zderzenie pojazdów tylne (1). Przyczynami tych wypadków były: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (4), nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu (1).

5) Na odcinku drogi krajowej DK nr 3 od km 366+900 do km 369+900 (poprzedzającym miejsce opp w Lubinie od strony miasta Polkowice) w latach 2016-2018 wydarzyło się 5 wypadków, w których śmierć poniosła 1 osoba oraz 7 osób zostało rannych. Wydarzyły się tam również 103 kolizje. Rodzaje tych wypadków to: najechanie na drzewo (1), najechanie na pieszego (1), wywrócenie się pojazdu (1), zderzenie pojazdów boczne (2). Przyczynami tych wypadków były: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (2), nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (2), oraz inna przyczyna niezwiązana z kierującym (1).

Z powyższych informacji wynika, że po uruchomieniu systemu opp w Lubinie nie zaobserwowano w latach 2016-2018 w porównaniu do lat 2012-2014 znaczącej poprawy statystyki zdarzeń drogowych. Ilość wypadków była na tym samym poziomie, tj. 1 (w tym ilość zabitych spadła z 1 do 0, a ilość rannych wzrosła z 0 do 1), natomiast ilość kolizji wzrosła z 55 do 66. Na 3-kilometrowym odcinku poprzedzającym odcinek pomiarowy od strony miasta Polkowice w latach 2016-2018 w porównaniu do lat 2012-2014 ilość wypadków była na tym samym poziomie, tj. 5 (w tym ilość zabitych na tym samym poziomie 1, a ilość rannych wzrosła z 5 do 7), natomiast ilość kolizji spadła ze 109 do 103.

(akta kontroli str. 315-329)

³⁰ Opracowanym przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie w 2016 r. (na zlecenie GITD).

Według informacji i opinii uzyskanych z KWP w Gorzowie Wielkopolskim:

- 1) na drodze krajowej DK nr 12 na odcinku od km 134+000 do km 144+000 (odcinek 10 km obejmującym m.in. 2,6 km opp w Szlichtyngowej i Górczynie) w latach 2009-2012 wydarzyły się 3 wypadki drogowe, w których śmierć poniosły 3 osoby oraz 1 osoba została ranna. Odcinek ten znalazł się na 6 miejscu wśród najbardziej niebezpiecznych miejsc województwa lubuskiego na terenie powiatów żagańskiego, żarskiego i wschowskiego (tj. na terenie właściwości DPZ GITD), pod względem liczby wypadków jakie wydarzyły się w latach 2009-2012, tj. przed podjęciem decyzji o lokalizacji miejsca opp;
- 2) w latach 2012-2014 oraz po zainstalowaniu systemu opp, tj. w latach 2016-2018, w miejscowościach Szlichtyngowa i Górczyna nie odnotowano wypadków drogowych;
- 3) na odcinku drogi krajowej DK nr 12 od km 134+747 do km 137+304 (miejsce opp w Szlichtyngowej i Górczynie) w latach 2012-2014 wydarzyło się 18 kolizji drogowych, w tym 1 z powodu niedostosowania prędkości do warunków drogowych, 5 kolizji z niezachowania bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami. Natomiast w latach 2016-2018 wydarzyło się 12 kolizji drogowych, w tym 5 z powodu niezachowania bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami. Nie wystąpiły kolizje spowodowane niedostosowaniem prędkości do warunków drogowych;
- 4) od momentu instalacji systemu opp stan bezpieczeństwa w tych miejscowościach uległ znacznej poprawie. Pomimo wzmożonego ruchu pojazdów, w tym pojazdów ciężarowych, w latach 2016-2018 nie odnotowano żadnych wypadków drogowych.

(akta kontroli str. 330-333)

W celu zbadania ewentualnych różnic w zachowaniu kierowców dotyczących przekraczania dopuszczalnej prędkości na miejscu opp i po opuszczeniu lub przed wjazdem na odcinek pomiarowy, DPZ GITD przeprowadziła na zlecenie NIK w dniu 19 grudnia 2018 r. pomiary kontrolne w okolicy opp w Lubinie na drodze DK nr 3:

- a) w obrębie odcinka pomiarowego, w miejscu km 370+400 dla ruchu z Lubina-Centrum w kierunku Polkowic³¹,
- b) poza odcinkiem pomiarowym w miejscu km 367+800 dla ruchu z Lubina-Centrum w kierunku Polkowic³²,
- c) poza odcinkiem pomiarowym w miejscu km 367+950 dla ruchu z Polkowic w kierunku Lubina-Centrum³³,
- d) w obrębie odcinka pomiarowego, w miejscu km 370+700 dla ruchu z Polkowic w kierunku Lubina-Centrum³⁴.

Rezultaty przeprowadzonych pomiarów przedstawiały się następująco:

- 1) W wyniku przeprowadzonych pomiarów w miejscu km 370+400 (wewnątrz odcinka pomiarowego) dla ruchu z Lubina-Centrum w kierunku Polkowic³⁵ m.in. stwierdzono, że:

³¹ W godz. 09.30 – 12.30.

³² W godz. 10.00 – 13.00.

³³ W godz. 13.00 – 15.30.

³⁴ W godz. 12.30 – 15.30.

³⁵ W analizowanym okresie czasu przez punkt pomiarowy przejechało 1 659 pojazdów samochodowych, z czego 1 242 z grupy samochody osobowe (jednoślady, samochody osobowe, samochody dostawcze) oraz 417 z grupy samochody ciężarowe (ciężarówka, ciężarówki z przyczepą). Średnia prędkość przejazdu pojazdów z grupy samochody osobowe wyniosła 69 km/h (dopuszczalna prędkość – 70 km/h), a z grupy samochody ciężarowe wyniosła 61 km/h (dopuszczalna prędkość – 60 km/h). Maksymalna prędkość w grupie samochodów osobowych wyniosła 133 km/h, natomiast w grupie samochodów ciężarowych 101 km/h. Percentyl prędkości V85 dla grupy pojazdów osobowych wyniósł 82 km/h, natomiast dla grupy pojazdów ciężarowych wyniósł 72 km/h. Różnica percentyli prędkości V85 i V15 dla wszystkich 1 659 pojazdów samochodowych wyniosła 22 km/h.

- a) z zachowaniem prędkości dopuszczalnej dla samochodów osobowych 70 km/h poruszało się 60,5% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z zachowaniem prędkości dopuszczalnej dla samochodów ciężarowych 60 km/h poruszały się 46,5% pojazdy z grupy pojazdów ciężarowych;
- b) z zachowaniem prędkości dopuszczalnej powiększonej o 10 km/h dla samochodów osobowych (tj. 80 km/h) poruszało się 84,0% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z zachowaniem prędkości dopuszczalnej powiększonej o 10 km/h dla samochodów ciężarowych (tj. 70 km/h) poruszało się 85,1% pojazdów z grupy pojazdów ciężarowych;
- c) z prędkością większą o 20 km/h od prędkości dopuszczalnej dla samochodów osobowych (tj. >90 km/h) poruszało się 5,3% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z prędkością większą o 20 km/h od prędkości dopuszczalnej dla samochodów ciężarowych (tj. >80 km/h) poruszało się 4,8% pojazdów z grupy samochodów ciężarowych.

2) W wyniku przeprowadzonych pomiarów w miejscu km 367+800 (poza odcinkiem pomiarowym, od strony Polkowic) dla ruchu z Lubina-Centrum w kierunku Polkowic³⁶ m.in. stwierdzono, że:

- a) z zachowaniem prędkości dopuszczalnej dla samochodów osobowych 70 km/h poruszało się 18,6% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z zachowaniem prędkości dopuszczalnej dla samochodów ciężarowych 70 km/h poruszało się 41,9% pojazdy z grupy pojazdów ciężarowych;
- b) z zachowaniem prędkości dopuszczalnej powiększonej o 10 km/h dla samochodów osobowych (tj. 80 km/h) poruszało się 49,0% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z zachowaniem prędkości dopuszczalnej powiększonej o 10 km/h dla samochodów ciężarowych (tj. 80 km/h) poruszało się 80,3% pojazdów z grupy pojazdów ciężarowych;
- c) z prędkością większą o 20 km/h od prędkości dopuszczalnej dla samochodów osobowych (tj. >90 km/h) poruszało się 25,1% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z prędkością większą o 20 km/h od prędkości dopuszczalnej dla samochodów ciężarowych (tj. >90 km/h) poruszało się 2,0% pojazdów z grupy samochodów ciężarowych.

3) W wyniku przeprowadzonych pomiarów w miejscu km 367+950 (poza odcinkiem pomiarowym, od strony Polkowic) dla ruchu z Polkowic w kierunku Lubina-Centrum³⁷ m.in. stwierdzono, że:

- a) z zachowaniem prędkości dopuszczalnej dla samochodów osobowych 70 km/h poruszało się 28,8% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z zachowaniem prędkości dopuszczalnej dla samochodów ciężarowych 70 km/h poruszało się 44,2% pojazdy z grupy pojazdów ciężarowych;

³⁶ W analizowanym okresie czasu przez punkt pomiarowy przejechało 1 402 pojazdów samochodowych, z czego 1 051 z grupy samochody osobowe (jednoślady, samochody osobowe, samochody dostawcze) oraz 351 z grupy samochody ciężarowe (ciężarówka, ciężarówki z przyczepą). Średnia prędkość przejazdu pojazdów z grupy samochody osobowe wyniosła 82 km/h (dopuszczalna prędkość – 70 km/h), a z grupy pojazdy ciężarowe wyniosła 72 km/h (dopuszczalna prędkość – 70 km/h). Maksymalna prędkość w grupie samochodów osobowych wyniosła 156 km/h, natomiast w grupie samochodów ciężarowych 97 km/h. Percentyl prędkości V85 dla grupy pojazdów osobowych wyniósł 111 km/h, natomiast dla grupy samochodów ciężarowych wyniósł 84 km/h. Różnica percentyli prędkości V85 i V15 dla wszystkich 1 402 pojazdów samochodowych wyniosła 28 km/h.

³⁷ W analizowanym okresie czasu przez punkt pomiarowy przejechało 1 669 pojazdów samochodowych, z czego 1 348 z grupy samochody osobowe (jednoślady, samochody osobowe, samochody dostawcze) oraz 321 z grupy samochody ciężarowe (ciężarówka, ciężarówki z przyczepą). Średnia prędkość przejazdu pojazdów z grupy samochody osobowe wyniosła 80 km/h (dopuszczalna prędkość – 70 km/h), a z grupy pojazdy ciężarowe wyniosła 71 km/h (dopuszczalna prędkość – 70 km/h). Maksymalna prędkość w grupie samochodów osobowych wyniosła 168 km/h, natomiast w grupie samochodów ciężarowych 107 km/h. Percentyl prędkości V85 dla grupy pojazdów osobowych wyniósł 100 km/h, natomiast dla grupy pojazdów ciężarowych wyniósł 87 km/h. Różnica percentyli prędkości V85 i V15 dla wszystkich 1 669 pojazdów samochodowych wyniosła 36 km/h.

b) z zachowaniem prędkości dopuszczalnej powiększonej o 10 km/h dla samochodów osobowych (tj. 80 km/h) poruszało się 50,4% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z zachowaniem prędkości dopuszczalnej powiększonej o 10 km/h dla samochodów ciężarowych (tj. 80 km/h) poruszało się 79,4% pojazdów z grupy pojazdów ciężarowych;

c) z prędkością większą o 20 km/h od prędkości dopuszczalnej dla samochodów osobowych (tj. >90 km/h) poruszało się 27,5% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z prędkością większą o 20 km/h od prędkości dopuszczalnej dla samochodów ciężarowych (tj. >90 km/h) poruszało się 5,3% pojazdów z grupy samochodów ciężarowych.

4) W wyniku przeprowadzonych pomiarów w miejscu km 370+700 (wewnątrz odcinka pomiarowego) dla ruchu z Polkowic w kierunku Lubina-Centrum³⁸ m.in. stwierdzono, że:

a) z zachowaniem prędkości dopuszczalnej na odcinku pomiarowym dla samochodów osobowych 70 km/h poruszało się 79,0% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z zachowaniem prędkości dopuszczalnej dla samochodów ciężarowych 60 km/h poruszało się 67,1% pojazdy z grupy pojazdów ciężarowych;

b) z zachowaniem prędkości dopuszczalnej powiększonej o 10 km/h na odcinku pomiarowym dla samochodów osobowych (tj. 80 km/h) poruszało się 94,4% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z zachowaniem prędkości dopuszczalnej powiększonej o 10 km/h na odcinku pomiarowym dla samochodów ciężarowych (tj. 70 km/h) poruszało się 92,4% pojazdów z grupy pojazdów ciężarowych.

c) z prędkością większą o 20 km/h od prędkości dopuszczalnej dla samochodów osobowych (tj. >90 km/h) poruszało się 1,1% pojazdów z grupy samochodów osobowych, natomiast z prędkością większą o 20 km/h od prędkości dopuszczalnej dla samochodów ciężarowych (tj. >80 km/h) poruszało się 2,0% pojazdów z grupy samochodów ciężarowych.

W przedstawionych powyżej pomiarach uwzględniono zachowanie się kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość do 10 km/h, co wynikało z art. 129h ust. 5 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*³⁹, gdzie w przypadku pomiarów dokonywanych przez urządzenia rejestrujące dopuszczono możliwość błędu kierowcy do 10 km/h. Z przedmiotowych pomiarów wynika, że uruchomienie opp we wskazanej powyżej lokalizacji w mieście Lubinie miało pozytywny wpływ na zachowania kierowców.

Wewnątrz odcinka pomiarowego, spośród kierowców samochodów osobowych 61-79% z nich poruszało się z prędkością dopuszczalną, a 84-94% poruszało się z prędkością dopuszczalną powiększoną o 10 km/h. Natomiast 1-5% kierowców samochodów osobowych poruszało się z prędkością większą o 20 km/h od prędkości dopuszczalnej. W przypadku kierowców samochodów ciężarowych, 47-67% z nich poruszało się z prędkością dopuszczalną, a 85-92% z prędkością dopuszczalną powiększoną o 10 km/h. Natomiast z prędkością większą o 20 km/h

³⁸ W analizowanym okresie czasu przez punkt pomiarowy przejechało 1 314 pojazdów samochodowych, z czego 1 065 z grupy samochody osobowe (jednoślady, samochody osobowe, samochody dostawcze) oraz 249 z grupy samochody ciężarowe (ciężarówka, ciężarówka z przyczepą). Średnia prędkość przejazdu pojazdów z grupy samochody osobowe wyniosła 64 km/h (dopuszczalna prędkość na odcinku pomiarowym – 70 km/h), a z grupy samochody ciężarowe wyniosła 57 km/h (dopuszczalna prędkość na odcinku pomiarowym – 60 km/h). Maksymalna prędkość w grupie samochodów osobowych wyniosła 100 km/h, natomiast w grupie samochodów ciężarowych 84 km/h. Percentyl prędkości V85 dla grupy pojazdów osobowych wyniósł 77 km/h, natomiast dla grupy pojazdów ciężarowych wyniósł 70 km/h. Różnica percentyli prędkości V85 i V15 dla wszystkich 1 314 pojazdów samochodowych wyniosła 19 km/h.

³⁹ Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, ze zm.

od prędkości dopuszczalnej poruszało się 2-5% kierowców samochodów ciężarowych.

Poza odcinkiem pomiarowym, spośród kierowców samochodów osobowych 19-29% z nich poruszało się z prędkością dopuszczalną, a 49-50% poruszało się z prędkością dopuszczalną powiększoną o 10 km/h. Natomiast 25-28% kierowców samochodów osobowych poruszało się z prędkością większą o 20 km/h od prędkości dopuszczalnej. W przypadku kierowców samochodów ciężarowych, 42-44% z nich poruszało się z prędkością dopuszczalną, a 79-80% z prędkością dopuszczalną powiększoną o 10 km/h. Natomiast z prędkością większą o 20 km/h od prędkości dopuszczalnej poruszało się 2-5% kierowców samochodów ciężarowych.

Z porównania powyższych danych wynika, że w miejscu pomiarowym opp w Lubinie efekt dyscyplinujący kierowców został osiągnięty. Na odcinku pomiarowym liczba kierowców poruszających się z prędkością dopuszczalną lub niewiele ją przekraczającą była większa o 35-44 punkty procentowe niż poza odcinkiem pomiarowym, tj. w miejscu nieobjętym rejestracją opp.

(akta kontroli str. 468-479)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności DPZ GITD w przedstawionym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

3.2. Skuteczność funkcjonowania opp

Opis stanu
faktycznego

W analizowanym okresie w ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na terenie działania Delegatury funkcjonowało: 27 fotoradarów stacjonarnych, dwa prędkościomierze odcinkowe i jedno urządzenie do rejestracji przejazdu na czerwonym świetle. Przedmiotowe urządzenia były zainstalowane na drogach krajowych⁴⁰.

(akta kontroli str. 134)

W latach 2015-2016 DPZ GITD przeprowadziła 17 analiz zasadności lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących (fotoradarów)⁴¹ wymaganych przed upływem 40 miesięcy od daty instalacji urządzenia w danej lokalizacji⁴². Analizy polegały na pozyskaniu danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego od lokalnej Policji na odcinku obejmującym po 500 m w obu kierunkach od lokalizacji urządzenia, opinii Komendanta Wojewódzkiego Policji w zakresie zasadności lokalizacji urządzenia, wizji lokalnej w terenie oraz sporządzenia karty oceny lokalizacji. Przeprowadzone analizy wykazują wpływ zainstalowanych urządzeń na poprawę bezpieczeństwa w danej lokalizacji. W wyniku przeprowadzonych analiz pozostawiono urządzenia w dotychczasowych lokalizacjach w celu dalszej redukcji zdarzeń drogowych. Delegatura nie przeprowadzała innych analiz dotyczących funkcjonowania poszczególnych urządzeń rejestrujących.

(akta kontroli str. 211-314, 467)

Ilość wykroczeń zarejestrowanych przez prędkościomierz odcinkowy⁴³ w mieście Lubin wyniosła: w 2016 r. – 29 256, w 2017 r. – 14 560, w 2018 r. – 5 955. Oznacza

⁴⁰ Na terenie właściwości Delegatury znajdowała się sieć drogowa sześciu autostrad i dróg ekspresowych o łącznej długości 477 km oraz 17 dróg krajowych o łącznej długości 1 507 km, nadzorowana przez Oddział GDDKiA we Wrocławiu.

⁴¹ Analizy dotyczyły 17 spośród 27 nadzorowanych fotoradarów stacjonarnych. Wykonano je w latach 2015-2016. W latach 2017-2018 takich analiz nie prowadzono.

⁴² Co wynikało z uchylonego z dniem 1 stycznia 2016 r. rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące (Dz. U. poz. 366).

⁴³ W przypadku tego urządzenia pomiarowego liczba zmian progu wyzwolenia wyniosła: w 2016 r. – 9, w 2017 r. – 2, w 2018 r. – 3.

to sukcesywny spadek potwierdzonych wykroczeń od momentu uruchomienia opp w 2016 r.

W tych samych latach ilość zdarzeń zarejestrowanych przez najbliższy fotoradar stacjonarny (w kierunku z Lubina do Polkowic), zlokalizowany w miejscowości Nowe Miasteczko (DK nr 3, km 326+390), wyniosła: w 2016 r. – 1 669, w 2017 r. – 25 768, w 2018 r.⁴⁴ – 5 519.

Ilość wykroczeń zarejestrowanych przez prędkościomierz odcinkowy w miejscowościach Szlichtyngowa i Górczyna wyniosła⁴⁵: w 2016 r. – 778, w 2017 r. – 3 715, w 2018 r. – 5 225.

W tych samym okresie ilość wykroczeń zarejestrowanych przez najbliższy fotoradar stacjonarny (w kierunku ze Szlichtyngowej do Głogowa), zlokalizowany w miejscowości Wilków (DK nr 12, km 131+717), wyniosła: w 2016 r. – 195, w 2017 r. – 171, w 2018 r.⁴⁶ – 410. Natomiast ilość wykroczeń zarejestrowanych przez najbliższy fotoradar stacjonarny (w kierunku z Górczyny do Wschowy), zlokalizowany w miejscowości Jędrzychowice (DK nr 12, km 139+850), wyniosła: w 2016 r. – 1 905, w 2017 r. – 1 986, w 2018 r.⁴⁷ – 1 575.

(akta kontroli str. 481-483)

Z danych zarejestrowanych przez system CPD CANARD w dniach od 24 marca 2016 r.⁴⁸ do 28 sierpnia 2018 r. wynikało, że odcinek pomiarowy opp w Lubinie przejechało w tym czasie łącznie 16 040,8 tys. pojazdów samochodowych⁴⁹. Kierujący 11 709,6 tys. (73,0%) pojazdami przestrzegali ograniczenia prędkości (dla samochodów osobowych – 70 km/h; dla samochodów ciężarowych – 50 km/h w godz. 5.00-23.00 i 60 km/h w godz. 23.00-5.00). Spośród 4 331,2 tys. (27,0%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 3 254,7 tys. (75,1%) przekraczało ją do 10 km/h, a 265,2 tys. (6,1%) przekraczało ją powyżej 20 km/h. Spośród 13 392 505 kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości przestrzegало 10 671,8 tys. (79,7%), natomiast 2 720,7 tys. (20,3%) przekraczało tę prędkość, w tym 2 079,7 tys. (76,4%) do 10 km/h, a 184,9 tys. (6,8%) powyżej 20 km/h. Spośród zaś 2 648,3 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości przestrzegало 1 037,8 tys. (39,2%) kierowców, natomiast 1 610,5 tys. (60,8%) przekraczało ją, w tym 1 175,0 tys. (73,0%) do 10 km/h, a 80,3 tys. (5,0%) o więcej niż 20 km/h. Średnia prędkość poruszających się w analizowanym okresie czasu samochodów osobowych wyniosła 64 km/h, natomiast samochodów ciężarowych 54 km/h w dzień i 55 km/h w nocy. W okresie tym na odcinku pomiarowym zarejestrowano 49 760 (0,3%) naruszeń ograniczenia prędkości (29 256 w 2016 r., 14 560 w 2017 r. i 5 944 w 2018 r.).

(akta kontroli str. 484)

Z danych zarejestrowanych przez system CPD CANARD w dniach od 21 czerwca 2016 r.⁵⁰ do 30 września 2018 r. wynikało, że odcinek pomiarowy opp w Szlichtyngowej-Górczynie przejechało w tym czasie łącznie 3 065,6 tys. pojazdów samochodowych⁵¹. Kierujący 2 180,3 tys. (71,1%) pojazdami przestrzegali

⁴⁴ Do dnia 31 października 2018 r.

⁴⁵ W przypadku tego urzędzenia pomiarowego liczba zmian wielkości progu wyzwolenia wyniosła: w 2016 r. – 5, w 2017 r. – 5, w 2018 r. – 4.

⁴⁶ Do dnia 31 października 2018 r.

⁴⁷ Do dnia 31 października 2018 r.

⁴⁸ Tj. od dnia uruchomienia opp w Lubinie.

⁴⁹ W tym 13 392,5 tys. samochodów osobowych i 2 648,3 tys. samochodów ciężarowych (w dzień 2 172,3 tys., w nocy 476,0 tys.).

⁵⁰ Tj. od dnia uruchomienia opp w Szlichtyngowej-Górczynie.

⁵¹ W tym 2 165,1 tys. samochodów osobowych (w dzień 2 003,9 tys., w nocy 161,2 tys.) i 900,5 tys. samochodów ciężarowych (w dzień 784,9 tys., w nocy 115,7 tys.).

ograniczenia prędkości (50 km/h w godz. 5.00-23.00 i 60 km/h w godz. 23.00-5.00). Spośród 885,3 tys. (28,9%) kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, 845,6 tys. (95,5%) przekraczało ją do 10 km/h, a 3,1 tys. (0,3%) przekraczało ją powyżej 20 km/h. Spośród 2 165,1 tys. kierowców samochodów osobowych, ograniczenia prędkości przestrzegało 1 551,2 tys. (71,6%), natomiast 613,9 tys. (28,4%) przekraczało tę prędkość, w tym 580,2 tys. (94,5%) do 10 km/h, a 2,8 tys. (0,5%) powyżej 20 km/h. Spośród zaś 900,5 tys. kierowców samochodów ciężarowych, dopuszczalnej prędkości przestrzegało 629,1 tys. (69,9%) kierowców, natomiast 271,4 tys. (30,1%) ją przekraczało, w tym 265,4 tys. (97,8%) do 10 km/h, a 0,3 tys. (0,1%) o więcej niż 20 km/h. Średnia prędkość poruszających się w analizowanym okresie czasu samochodów osobowych wyniosła 48 km/h w dzień i 50 km/h w nocy, natomiast samochodów ciężarowych 49 km/h w dzień i 51 km/h w nocy. W okresie tym na odcinku pomiarowym zarejestrowano 9 718 (0,3%) naruszeń ograniczenia prędkości (778 w 2016 r., 3 715 w 2017 r. i 5 225 w 2018 r.).

(akta kontroli str. 485)

W okolicach miejsc pomiarowych w Lubinie i Szlichtyngowej-Górczynie zlokalizowane były również trzy fotoradary stacjonarne. Usytuowano je w miejscowościach Wilków⁵², Jędrzychowice⁵³ i Nowe Miasteczko⁵⁴. Biorąc pod uwagę dużą, bo wynoszącą ok. 40 km, odległość fotoradaru w Nowym Miasteczku od opp w Lubinie, analiza funkcjonowania tych trzech urządzeń wykazała, że przynoszą one wyższe efekty dyscyplinowania kierujących pojazdami w porównaniu do najbliższych opp. Odsetek kierowców przestrzegających ograniczenia prędkości w miejscach usytuowania tych fotoradarów w okresie od kwietnia 2015 r. do października 2018 r. wynosił od 80,6% do 92,1%. Natomiast ograniczeń prędkości nie przestrzegało od 7,9% do 19,4% kierowców, w tym przekraczających dopuszczalną prędkość do 10 km/h – od 76,4% do 97,6%, a powyżej 20 km/h – od 0,3% do 3,3%. W przypadku samochodów osobowych ograniczeń prędkości przestrzegało od 83,8% do 98,1% kierowców. Natomiast ograniczeń prędkości nie przestrzegało od 1,9% do 16,2%, w tym przekraczających dopuszczalną prędkość do 10 km/h – od 76,4% do 97,3%, a powyżej 20 km/h – od 0,5% do 6,9%. W przypadku samochodów ciężarowych ograniczeń prędkości przestrzegało od 63,6% do 65,7% kierowców. Natomiast ograniczeń prędkości nie przestrzegało od 34,3% do 36,4%, w tym przekraczających dopuszczalną prędkość do 10 km/h – od 76,4% do 98,5%, a powyżej 20 km/h – od 0,0% do 2,4%.

(akta kontroli str. 486-488)

W opinii Naczelnika Delegatury odcinkowy pomiar prędkości lepiej dyscyplinuje kierowców w zakresie przestrzegania limitów prędkości na drodze niż pomiar fotoradarem stacjonarnym.

(akta kontroli str. 211-213)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności DPZ GITD w przedstawionym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Delegatura nie dokonywała analiz wpływu lokalizacji funkcjonujących pod jej nadzorem urządzeń opp na zmniejszenie liczby wypadków drogowych. Z ustaleń

⁵² Wilków, DK nr 12, km 131+717, w kierunku ze Szlichtyngowej do Głogowa, teren zabudowany. Ograniczenie prędkości: 50 km/h w godz. 5.00-23.00 i 60 km/h w godz. 23.00-5.00. Fotoradar zlokalizowany w odległości ok. 3 km od opp Szlichtyngowa-Górczyna.

⁵³ Jędrzychowice, DK nr 12, km 139+850, w kierunku z Górczyny do Wschowy, teren zabudowany. Ograniczenie prędkości: 50 km/h w godz. 5.00-23.00 i 60 km/h w godz. 23.00-5.00. Fotoradar zlokalizowany w odległości ok. 3 km od opp Szlichtyngowa-Górczyna.

⁵⁴ Nowe Miasteczko, DK nr 3, km 326+390, w kierunku z Lubina do Polkowic, teren niezabudowany. Ograniczenie prędkości: samochody osobowe – 90 km/h, samochody ciężarowe – 70 km/h. Fotoradar zlokalizowany w odległości ok. 44 km od opp w Lubinie.

kontroli NIK wynika, że na opp w Lubinie, na którym w 2015 r. zainstalowano, a w 2016 r. uruchomiono urządzenia do opp, zmniejszyła się w stosunku do lat 2012-2014 liczba ofiar śmiertelnych (z jednej do 0), natomiast liczba wypadków drogowych pozostała na niezmiennym poziomie, a rannych uległa zwiększeniu (z 0 do jednego). Tymczasem na opp Szlichtyngowa-Górczyna nie odnotowano wypadków drogowych, przed (lata 2012-2014) jak i po uruchomieniu opp (lata 2016-2018). Utworzenie tych opp zdyscyplinowało kierujących pojazdami. Większość z nich poruszała się na tych odcinkach z dozwoloną prędkością, jednak od 27% do 29% kierujących przekraczało na nich dozwoloną prędkość, a na opp w Lubinie, średnio co sześćdziesiąty kierujący przekraczał ją nawet o ponad 20 km/h. Badanie zachowania kierowców wykazało także, że liczba kierowców przestrzegających ograniczeń prędkości na opp była od 35 do 44 punktów procentowych wyższa niż na odcinkach bezpośrednio sąsiadujących z opp.

OBSZAR

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

4.1. Organizacja prowadzenia postępowań wyjaśniających

Opis stanu faktycznego

W badanym okresie w związku z prowadzonymi czynnościami wyjaśniającymi w sprawach o wykroczenie w ruchu drogowym (w tym również dotyczącymi opp) pracownicy DPZ GITD⁵⁵ realizowali działania w zakresie:

1) Bieżącej obsługi interesantów, którzy osobiście stawili się w siedzibie Delegatury⁵⁶, tj. dotyczącej:

- weryfikacji sprawy w systemie CPD CANARD,
- przyjęcia odpowiedniego oświadczenia,
- zakończenia sprawy w postępowaniu mandatowym lub przekazania sprawy wyznaczonemu pracownikowi Delegatury celem podjęcia dalszych czynności wyjaśniających i sporządzenia wniosku o ukaranie do właściwego sądu rejonowego.

Działaniami tymi w DPZ GITD zajmowało się⁵⁷: w 2014 r. – 9 osób, w 2015 r. – 11 osób, w 2016 r. – 11 osób, w 2017 r. – 8 osób, w 2018 r. – 7 osób. Pracownicy ci obsłużyli: w 2015 r. – 1 466 interesantów, w 2016 r. – 1 161 interesantów, w 2017 r. – 1 502 interesantów, w 2018 r. – 1 241 interesantów. Z danych tych, po przeliczeniu, wynika, że średnie obciążenie obsługą jednego pracownika wyniosło: w 2015 r. – 133 interesantów, w 2016 r. – 106 interesantów, w 2017 r. – 188 interesantów, w 2018 r. – 177 interesantów.

2) Realizacji wszystkich spraw przekazanych przez CANARD do Delegatury celem wykonania czynności wyjaśniających i/lub sporządzenia wniosku o ukaranie do właściwego sądu rejonowego.

Działaniami tymi w DPZ GITD zajmowało się⁵⁸: w 2014 r. – 1 osoba, w 2015 r. – 4 osoby, w 2016 r. – 5 osób, w 2017 r. – 5 osób i w 2018 r. – 6 osób. Pracownicy ci zrealizowali: w 2015 r. – 190 spraw, w 2016 r. – 162 sprawy, 2017 r. – 227 spraw i w 2018 r. – 2251 spraw. Z danych tych wynika, że szacunkowe średnie obciążenie obsługą jednego pracownika wyniosło: w 2015 r. – 48 spraw, w 2016 r. – 32 sprawy, w 2017 r. – 45 spraw, w 2018 r. – 41 spraw.

(akta kontroli str. 334-341, 498)

⁵⁵ Na koniec roku stan zatrudnienia w DPZ GITD wynosił: w 2015 r. – 13 osób, w 2016 r. – 12 osób, w 2017 r. – 9 osób, w 2018 r. – 10 osób.

⁵⁶ Obsługa sprawy w module „Stawiennictwo osobiste” w systemie „CPD CANARD”.

⁵⁷ Według stanu na koniec danego roku.

⁵⁸ Według stanu na koniec danego roku.

Osoby zajmujący się obsługą interesantów oraz realizacją postępowań w sprawie o wykroczenie w ruchu drogowym zajmowali się również realizacją innych zadań związanych z bieżącym funkcjonowaniem DPZ GITD, m.in. wykonywaniem czynności kontrolnych w ruchu drogowym, monitorowaniem stanu technicznego i pomocą w bieżącym utrzymaniu urządzeń rejestrujących, koordynowaniem działań związanych z serwisowaniem oraz naprawą urządzeń rejestrujących.

W okresie objętym kontrolą Naczelnik DPZ GITD nie występował do Głównego Inspektora Transportu Drogowego o zwiększenie zatrudnienia w Delegaturze z powodu nadmiernego obciążania pracowników obsługą interesantów lub prowadzonymi postępowaniami wyjaśniającymi w sprawie o wykroczenie w ruchu drogowym.

(akta kontroli str. 334-341)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności DPZ GITD w przedstawionym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

4.2. Skuteczność prowadzenia postępowań wyjaśniających

Opis stanu
faktycznego

Ilość postępowań wyjaśniających w sprawie wykroczeń drogowych prowadzonych przez DPZ GITD w analizowanym okresie ukształtowała się następująco:

1) W 2016 r., spośród 162 prowadzonych postępowań wyjaśniających (w tym: 20 dotyczących wykroczeń zarejestrowanych przez opp, 117 dotyczących wykroczeń zarejestrowanych przez fotoradary, a 25 dotyczących niestosowania się do sygnału świetlnego):

- a) 48 (29,6%) – zakończono wystawieniem mandatu karnego,
- b) 68 (42,0%) – zakończono skierowaniem wniosku o ukaranie do sądu,
- c) 17 (10,5%) – zakończyło się przedawnieniem wykroczenia.

Ponad połowę, tj. 83 (51,2%) sprawy otrzymano z CANARD po upływie ponad 180 dni od momentu ujawnienia wykroczenia⁵⁹, kolejne 13 (8,0%) spraw wypłynęło po upływie od 151 do 180 dni, a pozostałe 66 (40,7%) spraw przed upływem 150 dni.

(akta kontroli str. 424)

2) W 2017 r., spośród 227 prowadzonych postępowań wyjaśniających (w tym: 26 dotyczących wykroczeń zarejestrowanych przez opp, 195 dotyczących wykroczeń zarejestrowanych przez fotoradary, a 6 dotyczących niestosowania się do sygnału świetlnego):

- a) 58 (25,6%) – zakończono wystawieniem mandatu karnego,
- b) 131 (57,7%) – zakończono skierowaniem wniosku o ukaranie do sądu,
- c) 12 (5,3%) – zakończyło się przedawnieniem wykroczenia.

Ponad połowę, bo 132 (58,1%) sprawy otrzymano z CANARD po upływie ponad 180 dni od momentu ujawnienia wykroczenia, kolejne 14 (6,2%) spraw wpłynęło po upływie od 151 do 180 dni, a pozostałe 81 (35,7%) spraw do 150 dni.

(akta kontroli str. 424)

3) W 2018 r., spośród 251 prowadzonych postępowań wyjaśniających (w tym: 18 dotyczących wykroczeń zarejestrowanych przez opp, 227 dotyczących wykroczeń zarejestrowanych przez fotoradary, a 6 dotyczących niestosowania się do sygnału świetlnego):

- a) 91 (36,3%) – zakończono wystawieniem mandatu karnego,
- b) 123 (49,0%) – zakończono skierowaniem wniosku o ukaranie do sądu,
- c) 4 (1,6%) – zakończyły się przedawnieniem wykroczenia.

⁵⁹ Po takim okresie niemożliwe było wystawienie mandatu karnego.

Prawie połowę, bo 122 (48,6%) sprawy otrzymano z CANARD po upływie ponad 180 dni od momentu ujawnienia wykroczenia, kolejne 19 (7,6%) spraw wpłynęło po upływie od 151 do 180 dni, a pozostałe 110 (43,8%) spraw do 150 dni.

(akta kontroli str. 424)

Analiza 30 postępowań wyjaśniających z lat 2016-2018 wykazała, że 27 (90%) z nich zostało przekazanych do Delegatury do dalszej realizacji po upływie 180 dni od momentu popełnienia wykroczenia drogowego⁶⁰, co w praktyce oznaczało brak możliwości ukarania sprawcy wykroczenia mandatem karnym⁶¹. W trzech z 30 badanych spraw (10,0%) doszło do przedawnienia karalności wykroczenia⁶². W tych przypadkach w Delegaturze podejmowano czynności wyjaśniające mające na celu ustalenie sprawcy wykroczenia, polegające m.in. na: wzywaniu na przesłuchanie w charakterze świadka osób związanych ze sprawą, przesłuchiwanie wezwanych świadków, sporządzeniu wniosku do sądu o ukaranie. W przypadku dwóch innych badanych spraw nie ukarano sprawców z powodu przedawnienia postępowania na etapie sądowym⁶³.

(akta kontroli str. 424-463)

Liczba osób na które nałożono mandaty karne wśród ogółu interesantów, których w okresie objętym kontrolą obsłużyli pracownicy DPZ GITD wyniosła:

- a) w 2015 r. – 566 osób z 1 466 interesantów, tj. 38,6%,
- b) w 2016 r. – 793 osoby z 1 161 interesantów, tj. 68,3%,
- c) w 2017 r. – 954 osoby z 1 502 interesantów, tj. 63,5%,
- d) w 2018 r. – 667 osób z 1 241 interesantów, tj. 53,7%.

Zgłoszenia zainteresowanych osób w siedzibie Delegatury (osobiste stawiennictwo interesantów) dotyczyły w większości przypadków złożenia oświadczenia sprawcy/właściciela/posiadacza pojazdu, przyjęcia mandatu karnego lub dokonania innej czynności wyjaśniającej w sprawie o wykroczenie, a także uzyskania informacji na temat funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

(akta kontroli str. 464-465)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności DPZ GITD w przedstawionym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

W DPZ GITD z reguły skutecznie prowadzono postępowania wyjaśniające i sprawnie wymierzano kary za wykroczenia zarejestrowane na opp. Natomiast w przypadku trzech (z 30) poddanych badaniu spraw, w których dopuszczono do przedawnienia karalności, prowadzono w Delegaturze działania niezbędne w celu ustalenia tożsamości kierujących pojazdami.

⁶⁰ Pozostałe trzy sprawy zostały przekazane w terminie od 117 do 173 dni liczonych od momentu popełnienia wykroczenia.

⁶¹ Zgodnie z art. 97 § 1 pkt 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. - *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia* (Dz. U. z 2018 r. poz. 475, ze zm.), nałożenie grzywny w drodze mandatu karnego w przypadku zarejestrowania popełnienia wykroczenia za pomocą przyrządu kontrolno-pomiarowego lub urządzenia rejestrującego nie może nastąpić po upływie 180 dni od ujawnienia tego czynu (do dnia 14 listopada 2018 r.).

⁶² Według art. 45 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - *Kodeks wykroczeń* (Dz. U. z 2018 r. poz. 618, ze zm.), karalność wykroczenia ustaje, jeżeli od czasu jego popełnienia upłynął rok. Sprawa nr CAN.7420.5838.2015A przekazana została do Delegatury po 312 dniach od popełnienia wykroczenia w związku z problemem z ustaleniem tożsamości kierującego pojazdem, sprawa nr CAN.7420.69203.2016.A przekazana została do Delegatury po 191 dniach od popełnienia wykroczenia w związku z uchylaniem się kierującego od przesłuchania przez GITD, a sprawa nr CAN.7420.79423.2016.A przekazana została do Delegatury po 270 dniach od popełnienia wykroczenia w związku z problemem z ustaleniem tożsamości kierującego pojazdem.

⁶³ Sąd rejonowy nie wszczął postępowania sądowego przed upływem roku od momentu popełnienia wykroczenia drogowego. Obie sprawy przekazano do sądu rejonowego przed upływem roku od popełnienia wykroczenia, tzn.: sprawę nr CAN.7420.356.2016.A po 361 dniach od wykroczenia (wpływ do Delegatury po 282 dniach i 79 dni w Delegaturze), sprawę nr CAN.7420.4088.2015.A po 333 dniach od wykroczenia (wpływ do Delegatury po 303 dniach i 30 dni w Delegaturze).

IV. Uwagi i wnioski

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

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 *ustawy o NIK* kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK we Wrocławiu. 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 30 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.

Warszawa, dnia 18-03-2019 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli
Mieczysław Łuczak



.....
podpis

