



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.231.2015

Kraków, 25 MAR. 2015

Pan
Aleksander Miszański
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie monitoringu pojazdów wjeżdżających do strefy B, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 4 marca 2015 r., uprzejmie informuję.

W konkluzji interpelacji postuluje Pan instalację monitoringu, którego celem miałyby być ujawnianie sprawców wykroczeń polegających na niestosowaniu się do znaku B-1 zakazującego nieuprawnionych wjazdów do strefy ograniczonego ruchu „B”.

Analiza możliwości wprowadzenia tego rodzaju rozwiązania była podejmowana w przeszłości. Liczne kontrowersje związane z zakresem uprawnień straży miejskich do kontroli ruchu drogowego przy pomocy tzw. fotoradarów, a także wysokie koszty obsługi systemu stały się podstawą do zawieszenia pilotażowego programu, o którym Pan wspomina.

Aktualnie podejmowanie tego zagadnienia nie jest uzasadnione ze względu na trwające prace ustawodawcze, tj. poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o straży gminnej (i niektórych innych ustaw) - druk sejmowy 2973 oraz poselski projekt ustawy o zmianie ustawy prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw - druk 3222. Wspólnym dla obu projektów jest planowane zniesienie uprawnień dla straży gminnych do kontroli ruchu drogowego za pomocą jakichkolwiek urządzeń rejestrujących.

Odnośnie prac i analiz dokonywanych w latach ubiegłych wyjaśniam, że Straż Miejska Miasta Krakowa w ramach programu Civitas Caravel użytkowała system tzw. fotorejestratora, zlokalizowany przy pl. Wszystkich Świętych, służący do ujawniania nieuprawnionych wjazdów pojazdów do strefy ograniczonego ruchu B. Powodem decyzji o zaprzestaniu użytkowania ww. systemu były wydane w 2013 r. opinie Rzecznika Praw Obywatelskich oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w których zakwestionowana została możliwość użytkowania przez straże gminne (miejskie) urządzeń służących do rejestrowania i kontroli wjazdu pojazdów w strefę ograniczonego ruchu.

Według opinii Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej urządzenie to nie spełniało wymogów definicji

urządzenia rejestrującego, zawartej w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.). Zwrócona została również uwaga na fakt, iż straże mogą używać wyłącznie urządzeń przenośnych, które automatycznie rejestrują wykroczenie. Działanie takiego urządzenia polega na automatycznym dokonywaniu selekcji pojazdów na dwie grupy: pierwszą – kierujący, którzy naruszają przepisy ruchu drogowego oraz drugą – kierujący, którzy poruszają się prawidłowo. Urządzenie automatycznie zapisuje wyłącznie pojazdy z grupy pierwszej. Natomiast system fotorejestratora był systemem stacjonarnym i nie w pełni automatycznym. Ograniczenie wjazdu pojazdów do strefy ruchu „B” posiadało i posiada nadal wiele wyłączeń, a przez to nie dotyczy m.in. osób niepełnosprawnych, dojazdu na teren nieruchomości, czy też gości hotelowych. Uniemożliwia to stworzenie bazy danych, katalogu zamkniętego, w którym byłyby zapisane absolutnie bez wyjątku wszystkie numery pojazdów uprawnionych do wjazdu, tak aby system sam, automatycznie – bez udziału weryfikującej osoby – kwalifikował pojazdy do jednej z dwóch wyżej opisanych grup. Ponadto Rzecznik Praw Obywatelskich w swoim wystąpieniu do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, zwrócił uwagę na fakt, iż strażnicy mogą wykorzystywać urządzenia przenośne, a system fotorejestratora wykorzystywał urządzenie stacjonarne. Zgodnie ze wspomnianymi stanowiskami przy pomocy urządzeń rejestrujących, które mogą użytkować straż gminne (miejskie), można ujawniać wykroczenia popełniane przez kierujących pojazdami polegające na niestosowaniu się do sygnalizacji świetlnej (przejazd na czerwonym świetle) lub też przekroczeniu dozwolonej prędkości. W takich przypadkach, w sposób automatyczny, urządzenia rejestrują wyłącznie wykroczenia.

W związku z powyższym, Straż Miejska zawiesiła użytkowanie ww. urządzenia. Nadmieniam, że zaprzestanie użytkowania systemu fotorejestratora nie wywołało żadnych negatywnych skutków finansowych bądź prawnych dla Gminy Miejskiej Kraków.

Mimo, że niektóre z kontrowersyjnych zagadnień wyjaśniano w orzeczeniach Sądu Najwyższego i Trybunału Konstytucyjnego wskazane na wstępie uwarunkowania uzasadniają podtrzymanie tego stanowiska.

Jednocześnie informuję, że w czerwcu 2013 r. firma Hewlett Packard przedstawiła wyliczenia związane z ówczesnie rozpatrywanym projektem „Rozwoju systemu kontroli dostępu do strefy ruchu uspokojonego i nadzoru nad pasami komunikacji zbiorowej (ACMS)” zakładającym montaż 11 kamer monitorujących wjazd do strefy „B”, jak również 15 kamer monitorujących ruch na tzw. buspasach. Przygotowując wyliczenia liczby niezbędnych do obsługi stanowisk, firma HP przyjęła założenie, iż system działać będzie przez 8 godzin dziennie, przez 22 dni w miesiącu. Do obsługi systemu przez Straż Miejską konieczna byłaby liczba od 50 do 142 osób (w zależności od stopnia zautomatyzowania procesu obsługi), co wiązałoby się z koniecznością zatrudnienia odpowiednio 50 lub 142 dodatkowych strażników, lub też przesunięciem funkcjonariuszy patrolujących ulice wyłącznie do obsługi systemu, co jest niemożliwe ze względu na zakres i liczbę zadań realizowanych na terenie całego Krakowa. Dodatkową nierozwiązaną kwestią pozostawało pozyskanie odpowiedniej siedziby dla nowoutworzonych stanowisk oraz jej wyposażenie i utrzymanie.

Oprócz wątpliwości prawnych dotyczących możliwości obsługi systemu przez Straż Miejską, rozwiązanie to budziło duże wątpliwości ze względu na zaproponowaną liczbę stanowisk, a zatem niewspółmiernie wysokie koszty uruchomienia, jak i późniejszego utrzymania. Według szacunków z 2013 r. samo tylko pozyskanie siedziby, jej wyposażenie i utrzymanie, a także zatrudnienie od 50 do 142 osób, wyniosłoby w samym pierwszym roku

odpowiednio od 5,6 mln zł do 12 mln zł (byłyby to dodatkowe środki, oprócz przyznanych w budżecie Straży Miejskiej Miasta Krakowa). Znacznie lepszy efekt, również z punktu widzenia wizerunku Miasta oraz zapewnienia spokoju i porządku publicznego, zostałby osiągnięty w sytuacji skierowania ww. liczby nowozatrudnionych strażników do bezpośredniej kontroli prawidłowości wjazdu do strefy ograniczonego ruchu „B”. Strażnicy mogliby natychmiast egzekwować przestrzeganie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym zamiast obsługiwać system poprzez wykonywanie czynności biurowych takich jak identyfikacja pojazdów na zdjęciach, ustalanie poprzez właściciela kierującego pojazdem, przygotowywanie i wysyłanie wezwań, przesłuchiwanie świadków itp.

Dodatkowo informuję, że funkcjonariusze Oddziału I Śródmieście Straży Miejskiej prowadzą aktualnie zarówno bieżące kontrole kierujących pojazdami, którzy parkują na terenie strefy „B”, pod kątem uprawnienia do wjazdu, a także bezpośrednie kontrole prawidłowości wjazdu w strefę ograniczonego ruchu „B”, przy wjeździe do tejże strefy. Tylko w wyniku prowadzonych w dniach od 2 do 8 marca 2015 r. działań na skrzyżowaniu ulic św. Anny i Podwale ujawniono i podjęto interwencje wobec 327 kierujących pojazdami, którzy nie posiadali uprawnień do wjazdu do strefy przy liczbie 15 000 użytkowników pojazdów, które takie uprawnienia posiadało.

Z uwagi na wszystkie wskazane wyżej okoliczności realizacja przedmiotowego zadania byłaby aktualnie obciążona poważnym ryzykiem wydatkowania środków publicznych w sposób nieefektywny. Dalsze analizy zaproponowanych przez Pana rozwiązań zostaną podjęte po rozstrzygnięciu w sprawie projektów ustaw, o których wspomniałem na wstępie.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Straż Miejska Miasta Krakowa
3. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
4. Miejska Infrastruktura Sp. z o.o.
5. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. aa