

Właśnie w sejmie rozpoczęły się prace nad zmianą ustawy o strażach gminnych. Zmiany wbrew pozorom nie dotyczą likwidacji tej formacji mundurowej, a ograniczenia jej uprawnień w stosunku do kierowców. Główną zmianą jest odebranie uprawnień do kontroli prędkości kierowców za pomocą urządzeń rejestrujących, czyli budzących strach wśród kierowców fotoradarów.

Przyczyną do pochylenia się nad tym tematem przez sejmową podkomisję, są zdaniem projektodawców, liczne nadużycia i brak skuteczności działań. W szczególności, zdaniem twórców, uprawnienia straży miejskiej w tym zakresie nie wpływają na bezpieczeństwo, bo nie widać tego wyraźnie w statystykach z ostatnich lat. Kolejny argument to taki, że pieniądze z tych fotoradarów zasilają budżet gminy i nie są przeznaczane na drogi, tak jak to jest w wypadku z grzywien nakładanych przez ITD. Innym argumentem jest powoływanie się na nastroje społeczne, które jak czytamy w uzasadnieniu są spowodowane „coraz bardziej spektakularnymi i kompromitującymi dla straży miejskiej wypadkami”. Zdaniem projektodawców odebranie uprawnień dotyczących fotoradarów i tym samym odebranie wpływów do budżetu dla samorządu zdecyduje o rozwiązaniu tych formacji na terenach wielu jednostek samorządu i problem „patologii rozwiąże się sam”

Czy argumenty są zasadne?

A teraz zastanówmy się, czy to rozwiązanie jest faktycznie remedium na problemy ze strażą gminną/miejską. Na posiedzeniu podkomisji padały głosy, że straż miejska, to tylko instrument w rękach samorządu do reperowania budżetu, bo fotoradary są ustawiane w miejscach, nie wpływających realnie na bezpieczeństwo, a stawiane w miejscach, w których mogą przysporzyć większe wpływy z mandatów. Przykładami poruszonymi były to najczęściej wyjazdy z miasta, gdzie już nie ma dużej ilości domów, a ze względu na teren zabudowany jest ograniczenie do 50 km/h. Odnosząc się do tego przykładu, po pierwsze, czy w tym rejonie z racji obowiązywania znaku ograniczającego prędkość mamy jechać szybciej niż pozwalają przepisy tylko dlatego, że jest tam mniej zabudowań? Logicznym podejściem wydaje się stosowanie do znaków ograniczających prędkość wszędzie tam gdzie one są, a nie wybiórcze podejście do kodeksu ruchu drogowego. Analizując inny argument o braku skuteczności w postaci utrzymującej się na stałym poziomie liczbie wypadków drogowych, należy wziąć pod uwagę wzrost liczby pojazdów w ciągu ostatnich lat.

Czy wzrost liczby aut nie powinien spowodować gwałtownego podniesienia liczby wypadków? Wydaje się to naturalną konsekwencją, mimo to poziom ten nie wzrasta.

Czy to nie jest argument, że kontrole dokonywane przy użyciu fotoradarów mają sens?

Na posiedzeniu komisji przedstawiciel ITD podawał dane, z których wynikało, że na obszarze kontroli liczba wypadków spada o 50 procent. Czy to mało? Moim zdaniem, jeżeli fotoradar w danym miejscu uratował już jedno życie lub czyjeś zdrowie, to jest on jak najbardziej potrzebny.

Biorąc pod uwagę argument o zasilaniu miejskiej kasy wpływami z fotoradarów, w pełni zgadzam się z argumentacją, że są w Polsce miejscowości, w których fotoradar jest zdecydowaną formą zasilania miejskiej kasy, ale czy jednostkowe przypadki mogą mieć wpływ na całość uprawnień tej formacji? Dobrze, wpływ z fotoradarów do budżetu jednostki jest bezsprzeczny, ale czy strażnik lub komendant straży miejskiej jest zatrudniony na podstawie umowy z prowizją za ilość wystawionych mandatów? Czy od tego zależą ich wynagrodzenia? Powiększa to budżet, który to jest rozdysponowywany na rzecz społeczności lokalnej. Sam argument o nie przekazywaniu środków na rzecz dróg lokalnych jest kompletnie nierealny, bo jeżeli jednym z zadań własnych gminy finansowanym z własnych środków (w tym wpływu z mandatów) jest budowa i utrzymanie dróg, to w jaki sposób środki te nie są przeznaczane

na infrastrukturę?

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych: Dochody uzyskane z grzywien nałożonych za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących, jednostki samorządu terytorialnego przeznaczają w całości na finansowanie:

- 1) zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych związanych z siecią drogową;
- 2) utrzymania i funkcjonowania infrastruktury oraz urządzeń drogowych, w tym na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- 3) poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym popularyzację przepisów ruchu drogowego, działalność edukacyjną oraz współpracę w tym zakresie z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi

Teraz trochę o nastrojach społecznych. Rozumiem uzasadnione w niektórych wypadkach głosy niezadowolenia, wręcz rozgoryczenia postawą straży gminnej. Sam jestem kierowcą i sam widzę niekiedy nadużycia w zakresie obowiązków tej formacji, jednak mimo wszystko w każdym zawodzie, czy grupie społecznej można znaleźć przykłady nadużyć, w stopniu większym lub mniejszym, ale można.

Dlatego zważywszy na powyższe może warto rozważać zmiany w zakresie ustawienia fotoradarów w miejscach newralgicznych jak w pobliżu szkół, szpitali czy miejsc szczególnie narażonych na wypadki drogowe. Może wystarczy jedynie nowelizacja przepisu 129b ustawy Prawo o ruchu drogowym, poprzez uszczegółowienie procedury, dotyczącej wyboru miejsc pomiaru, a może wystarczy jedynie znowelizować rozporządzenie w sprawie lokalizacji, warunków i oznakowania miejsc dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące? Dlaczego projektodawcy dążą do usunięcia możliwości wykonywania pomiarów przez straże gminne, jak problem „patologii” można rozwiązać inną drogą z korzyścią dla mieszkańców, bo patrole policji na tych drogach należą do rzadkości.