NIK o Policji ruchu drogowego

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: piątek, 04, kwiecień 2014 00:00
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 1874

Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła przekrojową kontrolę dotyczącą działań Policji na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Izba szczególnie dobrze oceniła organizację i realizację ogólnokrajowych i regionalnych działań prewencyjnych, zwłaszcza wymierzonych przeciwko kierowcom nietrzeźwym i przekraczającym dozwoloną prędkość. Pozytywnie też ocenione zostało zwiększenie liczby etatów policyjnych w komórkach ruchu drogowego, dzięki czemu codziennie o 6 proc. więcej funkcjonariuszy pełniło służbę na drogach. Stwierdzono jednak też liczne, momentami kompromitujące nieprawidłowości.

Do najistotniejszych należą następujące:

· Aż 43 proc. policjantów drogówki nie ukończyło wymaganego przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego. Taki stan rzeczy może mieć wpływ na rzetelność dokonywanych przez policjantów ustaleń dotyczących zdarzeń na drodze, oceny uczestników ruchu, decyzji o nałożeniu mandatu, zwłaszcza w skomplikowanych sytuacjach, a także na zdolność do pomagania kierowcom np. za pomocą ręcznego kierowania ruchem na dużych skrzyżowaniach.

· Jedynie niewielki odsetek funkcjonariuszy drogówki ukończył nieobowiązkowe szkolenia dotyczące wybranych istotnych zagadnień w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kurs dotyczący czynności na miejscu zdarzenia drogowego (wypadku, kolizji) ukończyło - niecałe 7 proc. policjantów, obsługi wideorejestratorów - 8,5 proc., kontroli tachografów cyfrowych - niecałe 15 proc., kierowania motocyklem - 7 proc. (choć drogówka posiada na wyposażeniu 706 motocykli, to przeszkolonych zostało tylko 530 policjantów), kurs doskonalenia techniki jazdy samochodem ukończyło - ponad 15 proc. policjantów drogówki.

· Zdecydowana większość skontrolowanych jednostek Policji (26 spośród 33) nie miała wystarczającej liczby pojazdów, sprzętu technicznego oraz umundurowania w stosunku do obowiązujących norm wyposażenia. W połowie 2013 r. skontrolowane jednostki miały na stanie 1.719 samochodów osobowych. Brakowało 90 radiowozów, 78 ambulansów pogotowia ruchu drogowego (tylko 6 z 17 garnizonów w kraju miało je na wyposażeniu) oraz 14 ambulansów do diagnostyki stanu technicznego pojazdów (miały je 4 garnizony). Paradoksalnie choć we wszystkich garnizonach Policji i typach jednostek brakuje w sumie ponad 3 tys. pojazdów, to jednak występowały przypadki „nadwyżek sprzętu" - w sumie 529 aut i motocykli. Nie zmienia to jednak faktu, że ponad 1/3 policyjnych pojazdów jest zużyta i kwalifikuje się do wymiany. A to oznacza, że Policja w niedługim czasie będzie miała do dyspozycji nieco ponad połowę potrzebnych do służby pojazdów, gdyż nie ma środków na nowe zakupy. Dotyczy to również drogówki.

· Policjanci błędnie rejestrowali dane na temat wypadków i kolizji w kartach zdarzenia drogowego i w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK). Kontrolerzy NIK przeanalizowali dane dotyczące ponad 380 tys. zdarzeń drogowych (w tym ponad 3 tys. z ofiarami śmiertelnymi) zarejestrowanych w SEWiK (w II półroczu 2012 i w I półroczu 2013 r.). Stwierdzone błędy dotyczyły: w ponad 45 tys. przypadków - opisów miejsca zdarzenia (wpływa na identyfikację miejsc niebezpiecznych), w prawie 10 tys. zdarzeń - opisu uczestników zdarzenia (wpływa na prawidłowe identyfikowanie sprawców wypadków - np. młodocianych), a w ok. 7 tys. danych specyficznych dla zdarzeń z ofiarami śmiertelnymi (chodzi m.in. o współrzędne GPS, czas reakcji policji na zdarzenie itp.).

· Mimo obowiązku, policjanci w zdecydowanej większości przypadków nie rejestrowali współrzędnych geolokalizacyjnych (GPS) miejsca kolizji lub wypadku. Dotyczy to 96 proc.

Phoca PDF

przebadanych przez NIK danych z SEWIK czyli 366 tys. spraw. W konsekwencji utrudnia to identyfikowanie miejsc, w których często dochodzi do wypadków i kolizji, a co za tym idzie skuteczne przeciwdziałanie takim zdarzeniom. Dodatkowo wprowadzane dane GPS obarczone były istotnymi błędami. W SEWiK zarejestrowano, jako lokalizacje zdarzeń drogowych, współrzędne miejsc leżących w znacznym oddaleniu od dróg: na terenie pól uprawnych lub rzek. Współrzędne ok. 1600 miejsc wypadków i kolizji zlokalizowano poza granicami kraju, m.in. na Półwyspie Arabskim.

· W policyjnym systemie nt. zdarzeń drogowych brak jest skutecznych mechanizmów weryfikujących rejestrowane dane. Przykładowo SEWiK pozwalał na rejestrowanie nieprawidłowych numerów PESEL albo nieprawidłowych wartości poziomu alkoholu u kierowców.

· Publikowane przez Policję dane statystyczne, na temat liczby zdarzeń drogowych i ich przyczyn, były nierzetelne. Dotyczy to zwłaszcza liczby kolizji. W Polsce nie ma obowiązku wzywania Policji na miejsce wszystkich kolizji. W 2012 r. Policja odnotowała prawie 340 tys. kolizji na drogach publicznych, podczas gdy firmom ubezpieczeniowym w tym samym czasie zgłoszono prawie 400 tys. kolizji. W ocenie NIK brak informacji o ograniczeniach i błędach w systemie SEWiK może wpływać na rzetelność analiz dotyczących bezpieczeństwa na drogach, które opracowują podmioty inne niż Policja, na podstawie jej danych.

· Policja w działaniach na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym w niewielkim stopniu korzysta z opracowań naukowo-badawczych, choć ma do dyspozycji ma Wyższą Szkołę Policji w Szczytnie, trzy szkoły Policji i Centrum Szkolenia Policji w Legionowie. Zdaniem NIK Policja nie wie dokładnie jaki wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym mają podejmowane przez nią działania. Według Policji najczęstszą przyczyną wypadków (dane zaczerpnięte z SEWiK) jest „niedostosowanie prędkości do warunków jazdy". Z kolei funkcjonariusze ankietowani przez Izbę wskazują najczęściej na: „nieuwagę, zmęczenie, zaśnięcie kierowcy" oraz „stan jezdni". Rozbieżność ta wynika, z faktu że w Karcie zdarzenia drogowego pierwszą w katalogu przyczyn wypadków jest właśnie „niedostosowanie prędkości do warunków jazdy" (do SEWiK można wpisać tylko jedną przyczynę).

Należy mieć nadzieję, że Policja podejmie działania mające na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości.

Źródło: Najwyższa Izba Kontroli

Phoca PDF