

Raport przedstawiony przez Najwyższą Izbę Kontroli nie napawa optymizmem. Jak informuje NIK, Polska zajmuje jedno z ostatnich miejsc w Unii Europejskiej pod względem bezpieczeństwa. W ciągu ostatnich 10 lat (2010-2020) rocznie ginęło w Polsce średnio ponad 3,2 tys. osób (ok. 8 każdego dnia). W samym tylko 2019 r. ponad 37 tys. osób zostało rannych, a straty spowodowane wypadkami szacowane są na ponad 56 mld zł rocznie.

Brak spójnego i kompleksowego systemu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozproszenie odpowiedzialności za stan bezpieczeństwa ruchu, niska skuteczność egzekwowania prawa, stanowiący szczególny problem nietrzeźwi kierowcy, niewystarczająca jakość dróg - zwłaszcza niższej kategorii czy też niezadawalający poziom szkolenia kierowców to - obok niebezpiecznych zachowań kierowców - główne przyczyny dużej liczby wypadków drogowych.

W Polsce wciąż nie ma powszechnego i spójnego systemu oddziaływania na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Dzieje się tak mimo rekomendacji wielu instytucji w tym Najwyższej Izby Kontroli i Banku Światowego. Wskazują one na jak najszybsze zbudowanie takiego systemu. Jak wykazała kontrola NIK Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD), mimo szerokich ustawowych kompetencji, nie była w stanie skutecznie wypełniać funkcji inicjatora i koordynatora działań administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Krokiem do stworzenia – rekomendowanego przez NIK – Krajowego Systemu Zarządzania i Kontroli Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, można było uznać ustanowienie w 2015 r. Pełnomocnika Rządu do spraw Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Stanowisko Pełnomocnika funkcjonowało przez około 20 miesięcy, a ustalenia kontroli nie pozwoliły na jednoznaczne ustalenie przyczyn jego zniesienia – różne uzasadnienia zostały wskazane w uzyskanej w toku kontroli odpowiedzi Zastępcy Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów oraz projekcie rozporządzenia uchylającego. W Polsce brakuje też systemu planowania i analizy efektów działań podejmowanych w celu poprawy bezpieczeństwa.

Cały szereg procedowanych zmian nie doczekał się w ogóle realizacji. Dotyczy to np. zapowiadanych zmian w zakresie maksymalnej kwoty grzywny, którą można nałożyć w postępowaniu mandatowym, jak również zmian przepisów zaproponowanych przez NIK już w megainformacji z 2014 r., odnoszących się do trybu nakładania mandatu za przekroczenie prędkości ujawnionych przez system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym i karania cudzoziemców spoza UE dopuszczających się naruszeń przepisów.

NIK pozytywnie oceniła prowadzenie działań profilaktycznych (edukacyjnych i informacyjnych) przez część ze skontrolowanych jednostek m.in. przez policję.

Osobny problem stanowią drogi w Polsce. Należą one do jednych z najbardziej niebezpiecznych w Unii Europejskiej. Niestety, poprawa infrastruktury drogowej i poniesienie znaczących nakładów nie przyczyniło się do radykalnej poprawy wskaźników brd. Problemem jest też prawidłowe i dostosowane do realnych potrzeb oznakowanie dróg.

Spośród 91 objętych oględzinami przejść dla pieszych na jednej czwartej z nich faktyczna organizacja ruchu różniła się od wynikającej z projektu. Brakowało ujętych w dokumentacji znaków (najczęściej linii warunkowego zatrzymania pojazdów przed przejściem) bądź stosowano urządzenia, które nie zostały w nich przewidziane. Stwierdzono też przypadki, w których znaki informujące o przejściu i organizacji ruchu w tych miejscach (np. o ograniczeniu dopuszczalnej prędkości) były przesłonięte przez gałęzie

## **NIK o bezpieczeństwie uczestników ruchu drogowego**

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 22, lipiec 2021 10:01

Małgorzata Orłowska

Odsłony: 155

---

drzew, krzewy lub inne znaki pionowe.

*Źródło: NIK*