

NIK: jak działa odcinkowy pomiar prędkości?

Utworzono: piątek, 13, wrzesień 2019 11:57 Ilona Hałucha



Spośród 204 tys. zarejestrowanych i zweryfikowanych wykroczeń popełnionych w latach 2015-2017 na odcinkach dróg objętych odcinkowym pomiarem prędkości, w Generalnym Inspektoracie Transportu Drogowego dopuszczono do przedawnienia aż 115 tys. spraw. Głównym powodem były niedobory kadrowe w Inspektoracie.

W związku z tym GITD znacząco ograniczył rejestrację wykroczeń programując urządzenia nawet o 30 km/h powyżej prędkości dozwolonej na danym odcinku. Tym samym zmniejszało to poczucie nieuchronności kary wśród kierowców i negatywnie wpływało na oczekiwaną redukcję liczby wypadków i ich skutków. Utrzymujący się od 2017 roku stopniowy wzrost liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, w zestawieniu z błędami popełnionymi na etapie planowania i realizacji projektu zakładającego budowę systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w ocenie NIK, wskazuje na konieczność podjęcia natychmiastowych zmian organizacyjnych i prawnych w tym zakresie.

Wypadki drogowe to w dalszym ciągu jedna z najczęstszych przyczyn śmierci Polaków. W latach 2010-2018 średnio co dwie i pół godziny na polskich drogach ginął człowiek. Tym samym należeliśmy do krajów Unii Europejskiej o jednym z najwyższych wskaźników ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na milion mieszkańców. W 2018 roku zajmowaliśmy 25. miejsce - większa liczba ofiar śmiertelnych była jedynie w Chorwacji, na Łotwie, w Bułgarii i Rumunii.

Liczba ofiar śmiertelnych w Polsce i innych krajach UE w przeliczeniu na milion mieszkańców, według stanu na 31 grudnia 2018 r.

NIK: jak działa odcinkowy pomiar prędkości?

Utworzono: piątek, 13, wrzesień 2019 11:57 Ilona Hałucha

Dane na temat tragicznych skutków wypadków drogowych na polskich drogach zdecydowanie odbiegają nie tylko od danych w innych krajach Unii Europejskiej, ale również od głównych założeń określonych w strategiach europejskich i krajowych. W „Białej Księdze Transportu” i w „Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” (NPBRD) założono zmniejszenie do 2020 roku o połowę liczby ofiar śmiertelnych wypadków w krajach Unii Europejskiej i osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym do 2050 roku. W przypadku Polski, celem na 2020 rok jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych poniżej 2 tys. rocznie, jednak wydaje się to bardzo mało prawdopodobne. W latach wcześniejszych nie osiągnięto bowiem wyznaczonych celów pośrednich, a dane za pierwszy kwartał 2019 r. są jeszcze bardziej niepojące i wskazują na blisko 20% wzrost liczby ofiar śmiertelnych w porównaniu z rokiem 2018.

NIK skontrolowała Ministerstwo Infrastruktury, Główny Inspektorat transportu Drogowego oraz siedem Delegatur Terenowych GITD. Kontrola objęła lata 2015 - 2018 oraz wcześniejsze działania związane z realizacją projektu.

Odcinkowe pomiary prędkości: etap przygotowania

Odpowiedzią na niezadowalający poziom bezpieczeństwa na polskich drogach i liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych miał być projekt „Budowa systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”. Według ustaleń NIK na etapie planowania tej inwestycji ani Ministerstwo Infrastruktury, ani Główny Inspektorat Transportu Drogowego nie dokonały kompleksowej analizy potrzeb w zakresie liczby urządzeń rejestrujących i ich lokalizacji. W konsekwencji liczba i rodzaje urządzeń nabywanych w ramach Projektu zostały dopasowane do puli środków zaplanowanych w nim na ten cel. Zakupione urządzenia rejestrujące do odcinkowych pomiarów prędkości sprawowały nadzór jedynie nad 77 km dróg krajowych, co stanowiło niespełna 1% ogółu długości tych dróg w Polsce. W konsekwencji średnia długość opp wynosiła zaledwie 2,7 km zamiast planowanych 10 km. Powodem odstępstw od założeń Projektu był wymóg lokalizowania urządzeń na odcinkach o niezmiennych ograniczeniach prędkości oraz problemy z wykonaniem przyłączy elektrycznych w niektórych miejscach pierwotnie wytypowanych do objęcia nadzorem tych urządzeń. Przez tak niewielki zakres ich oddziaływania, urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości nie mogły znacząco wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zakładaną w strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego, której celem było znaczne zmniejszenie liczby wypadków drogowych i ich skutków, a w szczególności liczby ofiar śmiertelnych.

Wybór lokalizacji 29 urządzeń do odcinkowych pomiarów prędkości trwał dwa i pół roku, jednak nie był pozbawiony wad. Odpowiedzialny za planowanie i realizację projektu Główny Inspektorat Transportu Drogowego właściwie rozmieścił 18 z nich, instalując je na odcinkach dróg krajowych charakteryzujących się wysoką wypadkowością i jej skutkami (ofiarami). Takich warunków nie spełniało osiem lokalizacji (Szlichtyngowa - Górczyna, Krościenko Górne - Iskrzynia, Tarnów - Ładna oraz w miejscowościach Złota, Karniewo, Tarnowskie Góry i w Gorzycach przy ul. Bogumińskiej i ul. Rybnickiej), w których co najmniej w latach 2011-2014 nie było

NIK: jak działa odcinkowy pomiar prędkości?

Utworzono: piątek, 13, wrzesień 2019 11:57 Ilona Hałucha

ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Ponadto urządzenia do obsługi trzech kolejnych odcinkowych pomiarów prędkości (Rybitwa-Polesie, Pawłowo, Szymaki) zlokalizowano w bliskiej odległości od siebie na 10-kilometrowym fragmencie drogi krajowej nr 7. Odcinki te zastąpiły planowany wcześniej jeden dłuższy. Zdaniem NIK, było to niecelowe i niegospodarne. Uniemożliwiło bowiem objęcie dwóch innych odcinków dróg krajowych nadzorem urządzeń zakupionych w ramach projektu i zwiększyło koszty nadzoru nad fragmentem drogi krajowej nr 7 o ponad 575 tys. zł.

Odcinkowe pomiary prędkości: etap realizacji

Urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości skutecznie, choć w różnym stopniu dyscyplinowały kierowców. Co najmniej 71% kierujących pojazdami poruszało się na 27 z 29 odcinkach z dozwoloną prędkością, a średnio co pięćsetny kierowca przekraczał na nich dopuszczalną prędkość o ponad 20 km/h. Mniejszą skuteczność w tym zakresie odnotowano na pozostałych dwóch opp (w Karniewie i Złotej), na których odsetek kierujących, przestrzegających dopuszczalnej prędkości był znacząco niższy. Skuteczność funkcjonowania odcinkowych pomiarów prędkości, w zakresie liczby wypadków drogowych i ich skutków była zróżnicowana.

W stosunku do lat 2012-2014, po uruchomieniu odcinkowych pomiarów prędkości, na 10 z nich odnotowano zmniejszenie się wszystkich trzech wskaźników, czyli liczby wypadków drogowych, ofiar śmiertelnych i rannych. Na 10 kolejnych jeden lub dwa wskaźniki uległy zmniejszeniu, na trzech nie odnotowano wypadków, a na sześciu odcinkach wzrósł przynajmniej jeden wskaźnik.

Funkcjonowanie odcinkowych pomiarów prędkości, w przeliczeniu na oszacowane koszty jednego wypadku oraz koszty ofiar śmiertelnych, przyniosło szacunkowy efekt korzyści społecznych w wysokości 120 mln zł, który ponad 12-krotnie przewyższył koszty zakupu i utrzymania tych urządzeń. Jednak w związku z tym, że nadzorem urządzeń do odcinkowych pomiarów prędkości objęto niespełna 1% dróg krajowych zwiększenie bezpieczeństwa w obrębie większości z tych odcinków nie przeniosło się na ogólne dane dotyczące bezpieczeństwa na drogach krajowych. W 2018 roku, w stosunku do roku 2015 osiągnięte rezultaty znacząco odbiegały od wartości prognozowanych.

W latach 2015-2018 urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości zarejestrowały ponad 560 tys. potencjalnych wykroczeń, tj. 9% zarejestrowanych przez wszystkie urządzenia funkcjonujące w ramach systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. W przeliczeniu na jedno urządzenie, opp rejestrowały średniorocznie najwięcej potencjalnych wykroczeń (4.673), tj. niespełna 50% więcej niż fotoradar i ponad dwukrotnie więcej niż urządzenie rejestrujące przejazd pojazdu na czerwonym świetle i urządzenie mobilne. Ponad 67 tys. (12%) spraw zarejestrowanych przez urządzenia do odcinkowych pomiarów prędkości było jednak odrzucanych z procedowania z powodu nieczytelności zdjęć, której przyczyną było niewyposażenie urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości w dodatkowe oświetlenie. Tym samym urządzenia te nie były skutecznym narzędziem do nadzoru nad ruchem drogowym w porze nocnej. Szacunkowa wartość nienałożonych kar z tego tytułu wyniosła 14,7 mln zł.

NIK: jak działa odcinkowy pomiar prędkości?

Utworzono: piątek, 13, wrzesień 2019 11:57 Ilona Hałucha

Spośród 204 tys. zarejestrowanych i zweryfikowanych wykroczeń popełnionych w latach 2015-2017 na odcinkach dróg objętych nadzorem urzędów do odcinkowego pomiaru prędkości, w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego dopuszczono do przedawnienia aż 115 tys. (57%), o wartości kar wynoszącej ok. 26,3 mln zł. W przypadku całego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym przedawniło się aż 1,6 mln wykroczeń, o wartości kar wynoszącej ok. 371 mln zł. Przyczyną tego były wadliwe regulacje prawne w zakresie możliwości ustalania i karania sprawców wykroczeń, a przede wszystkim niewystarczająca obsada kadrowa Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Liczba pracowników obsługująca system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na koniec 2018 roku wynosiła bowiem 243 osoby i o blisko 1/4 odbiegała od założeń przyjętych w projekcie przy jednocześnie wysokiej rotacji kadry, sięgającej w 2018 roku aż 90%.

W związku z tymi problemami, Główny Inspektorat Transportu Drogowego znacząco ograniczał również rejestrację wykroczeń, poprzez programowanie urzędów nawet o 30 km/h powyżej prędkości dozwolonej na danym odcinku drogi, czyli znacznie powyżej wartości określonej w Prawie o ruchu drogowym (kodeks dopuszcza 10 km/h). Tym samym kreował on nowe ograniczenia prędkości na odcinkach dróg objętych automatycznym nadzorem, co nie znajdowało podstawy prawnej i szacunkowo ośmiokrotnie zmniejszyło liczbę procedowanych spraw oraz uniemożliwiło nałożenie kar za przekroczenie prędkości, wynoszących w latach 2015-2018 co najmniej 2,8 mld zł, w tym 410 mln zł na odcinkowych pomiarach prędkości. NIK zwraca uwagę, że dostosowanie zatrudnienia do liczby założonej w studium wykonalności projektu wiązałoby się z kosztem ok. 5,5 mln zł rocznie, odpowiadającym jedynie 0,7% kar nienałożonych przeciętnie w roku na sprawców wykroczeń drogowych (788,7 mln zł).

Główny Inspektorat Transportu Drogowego przygotowując się do realizacji Projektu „Budowa systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” prawidłowo zdiagnozował przyczyny złego stanu bezpieczeństwa na drogach i zidentyfikował największe niedoskonałości systemu. W dokumentach planistycznych określono cele projektu, w których wskazano, że aby zwiększyć bezpieczeństwo na drogach i zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych należy bezwzględnie stworzyć i wdrożyć skuteczny system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, a zmiana postaw i zachowań jego uczestników możliwa będzie jedynie poprzez zwiększenie efektywności wykrywania naruszeń drogowych. Kontrola NIK wykazała jednoznacznie, że taki system dotychczas nie istnieje i nie będzie istniał bez gruntownych zmian organizacyjnych i prawnych w tym zakresie.

Źródło: NIK