

Kozuń-Cieślak, Grażyna / Szymańska, Elżbieta

Wykorzystanie funduszy europejskich w policji

Rocznik Żyrardowski 7, 287-300

2009

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Grażyna Kozuń-Cieślak, Elżbieta Szymańska

Wykorzystanie funduszy europejskich w policji

1. Polityka regionalna Unii Europejskiej

Unia Europejska obejmuje 27 państw członkowskich, które tworzą Wspólnotę Europejską i wewnętrzny rynek, liczący 493 miliony obywateli¹. Różnice gospodarcze i społeczne pomiędzy państwami i ich 268 regionami są ogromne, mimo że Wspólnota ta należy do najbogatszych obszarów świata. Najważniejszym instrumentem skracania dystansów rozwojowych poszczególnych części Wspólnoty Europejskiej jest jej polityka regionalna.

Pierwsze przesłanki determinujące powstanie polityki regionalnej pojawiły się w Traktacie Rzymskim ustanawiającym Europejską Wspólnotę Gospodarczą². W preambule do tego traktatu z 1957 roku przyjęto następujący zapis: *Państwa członkowskie pragną wzmocnienia jedności swoich gospodarek i zabezpieczenia ich harmonijnego rozwoju przez redukcję różnicowań istniejących między regionami oraz łagodzenie zacofania regionów mniej uprzywilejowanych.*

Polityka regionalna to zarówno instrument solidarności finansowej, jak i potężna siła napędowa integracji społecznej i gospodarczej. Solidarność ma przynieść wymierne korzyści regionom i obywatelom, prowadząc do wyrównania warunków i standardów życia. Dążenie do spójności opiera się na przekonaniu, że na zmniejszeniu dysproporcji dochodów i dobrobytu między krajami skorzystają wszyscy³. Różnice w poziomie dobrobytu występują zarówno wewnątrz państw członkowskich, jak i między nimi. Trzeba mieć świadomość, że polityka regionalna Wspólnoty zmierzająca do polepszenia wyników gospodarczych regionów jest przede wszystkim polityką gospodarczą, a nie jedynie polityką socjalną, ograniczającą się do transferu dochodów⁴. Polityka regionalna pomaga sfinansować konkretne projekty na

¹ Polityka Regionalna Inforegio, <http://ec.europa.eu>.

² J. Babiak, *Fundusze Unii Europejskiej doświadczenia i perspektywy*, Wyd. Studio Emka, Warszawa 2006, s. 15.

³ Europa – Polityka Regionalna, <http://europa.eu>.

⁴ P. Jasiński, *Europa jako szansa: polityka regionalna Unii Europejskiej i jej instrumenty a władze lokalne i regionalne*, Wyd. Elipsa, Warszawa 2000, s. 19.

rzecz regionów, miast i ich mieszkańców. Jej ideą jest stworzenie takich warunków, by regiony mogły rozwijać się i konkurować ze sobą oraz by mogły wymieniać między sobą idee i dobre praktyki.

W duchu solidarności opartej na mechanizmach wyrównywania dysproporcji międzyregionalnej pozostawała też wypowiedź Danuty Hübner na konferencji w Mariborze w dniu 7 kwietnia 2008 roku, unijnej komisarz ds. polityki regionalnej, w której stwierdziła: *W świecie globalnym zwykła redystrybucja środków finansowych z jednego miejsca do drugiego nie jest wystarczającym sposobem osiągnięcia spójności; potrzebujemy polityki rozwoju z prawdziwego zdarzenia, która jest ukierunkowana na rozwój endogenny naszych regionów. (...) Wyzwania stojące przed europejskimi regionami wymagają polityki, nakierowanej na strukturalne elementy konkurencyjności, zrównoważony i trwały ekologicznie oraz społecznie rozwój, który promuje restrukturyzację gospodarek lokalnych, korzystając z ich specyficznych zasobów fizycznych, instytucjonalnych i osobowych. Polityka ta wymaga również wzmocnienia współpracy w ramach całej Unii, aby móc odpowiedzieć na problemy związane z globalizacją, zmianami klimatycznymi, bezpieczeństwem energetycznym, demografią oraz integracją społeczną⁵.*

Jednym z kluczowych elementów wspólnej polityki Unii Europejskiej jest współpraca w dziedzinie wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych. Utworzenie jej wynikało w zasadniczej mierze z zamiaru uporządkowania rozwijających się form współpracy państw członkowskich w zakresie ich bezpieczeństwa wewnętrznego. Do zagadnień objętych tą współpracą włączono kwestie dotyczące swobodnego przepływu osób oraz kwestie związane z bezpieczeństwem wewnętrznym i utrzymaniem ładu publicznego w krajach członkowskich.

Postanowienia w sprawie współpracy państw członkowskich zostały zawarte w tytule V Traktatu o Unii Europejskiej podpisanego 7 lutego 1992 roku w Maastricht. Wspólna polityka zagraniczna i polityka bezpieczeństwa obejmuje:

- ochronę wspólnych wartości, podstawowych interesów i niezależności Unii,
- umacnianie bezpieczeństwa Unii i państw członkowskich we wszystkich formach,
- zachowanie pokoju i umacnianie bezpieczeństwa międzynarodowego zgodnie z zasadami Karty Narodów Zjednoczonych, Aktu Końcowego z Helsinek i celami Karty Paryskiej,
- rozwijanie i konsolidacja demokracji oraz rządów prawa, poszanowania praw człowieka i podstawowych wolności.

⁵ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, <http://www.mrr.gov.pl>.

Polityka ta ma być prowadzona w duchu lojalności i wzajemnej solidarności. Państwa członkowskie mają wspierać politykę zewnętrzną i politykę bezpieczeństwa Wspólnoty aktywnie i bez ograniczeń. Powstrzymując się przy tym od działań sprzecznych z interesami Wspólnoty oraz działań, które mogłyby osłabić jej skuteczność jako wspólnej siły w stosunkach międzynarodowych⁶.

Celem niniejszego artykułu jest pokazanie w jaki sposób policja wykorzystuje możliwości wynikające ze wstąpienia Polski do Unii Europejskiej i strefy Schengen oraz jak wykorzystanie pozyskanych środków wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa.

2. Polska policja jako beneficjent funduszy europejskich

Według art. 1 Ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 roku o Policji „Tworzy się Policję jako umundurowaną i uzbrojoną formację służącą społeczeństwu i przeznaczoną do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz do utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego”⁷.

Do podstawowych zadań policji należą:

- Ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia przed bezprawnymi zamachami naruszającymi te dobra;
- Ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania;
- Inicjowanie i organizowanie działań mających na celu zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń oraz zjawiskom kryminogennym i współdziałanie w tym zakresie z organami państwowymi, samorządowymi i organizacjami społecznymi;
- Wykrywanie przestępstw i wykroczeń oraz ściganie ich sprawców;
- Nadzór nad strażami gminnymi (miejskimi) oraz nad specjalistycznymi uzbrojonymi formacjami ochronnymi;
- Kontrola przestrzegania przepisów porządkowych i administracyjnych związanych z działalnością publiczną lub obowiązujących w miejscach publicznych;
- Współdziałanie z policjami innych państw oraz ich organizacjami międzynarodowymi⁸.

W Polsce o pozyskiwaniu funduszy europejskich najczęściej mówi się w kontekście samorządu lokalnego, którego jednostki są największą grupą

⁶ Traktat o Unii Europejskiej <http://www.rcie.lodz.pl>.

⁷ Ustawa z dn. 6 kwietnia 1990 roku o Policji DzU 02.7.58 zm. DzU 02.74.676 z dn. 2002.06.29, art. 1 pkt. 1.

⁸ Ibidem, art. 1 pkt. 2.

odbiorców pomocy strukturalnej. To do nich przede wszystkim kierowane są działania informacyjne oraz edukacyjne. Zadania i charakter wykonywanej przez policję pracy powodują, że bardzo często nie postrzega się jej jako partnera w pozyskiwaniu funduszy europejskich. W powszechnie dostępnych materiałach informacyjnych skierowanych do samorządu trudno jest znaleźć informację o tym, jakie możliwości współpracy ma administracja lokalna lub jakie działania powinna podjąć, aby wspólnie z policją pozyskiwać środki z Unii Europejskiej. Znaczenie działań policji dla powodzenia realizacji większości celów polityki spójności w Polsce, uwzględnionych w Narodowym Planie Rozwoju, oddaje stwierdzenie, zawarte w jednym z komunikatów Komisji Europejskiej z 2000 roku dla Rady Europejskiej i Parlamentu Europejskiego: *Każde działanie, inwestycja, która chociaż w najmniejszym stopniu poprawia skuteczność działań policji, wpływa na poprawę bezpieczeństwa tak mieszkańców, jak i inwestorów. Obszary bezpieczne to tereny atrakcyjne dla inwestycji społecznych i gospodarczych*⁹.

Moment akcesji Polski do Unii Europejskiej dla policji oznaczał zatem nowe perspektywy finansowania projektów policyjnych ze środków pomocy europejskiej. Obecnie polska policja ma możliwość uczestniczenia w wykorzystaniu funduszy z następujących źródeł:

- Fundusze Strukturalne UE,
- Instrument Norweski/Europejski Obszar Gospodarczy,
- Fundusz Schengen,
- Inicjatywy Wspólnotowe,
- Programy Unii Europejskiej w ramach obszaru sprawiedliwość, wolność i bezpieczeństwo – program „Prawa podstawowe i sprawiedliwości”¹⁰.

W perspektywie finansowej 2004–2006 polska policja skutecznie pozyskiwała środki z Unii Europejskiej na realizację projektów w ramach:

- Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (29,4 mln PLN, 9 projektów),
- Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (48,9 mln PLN, 5 projektów),
- Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG (11,9 mln PLN, 3 projekty),
- Fundusz Schengen (317 mln PLN, 4 projekty).

W perspektywie finansowej 2007–2013 policja ma możliwość otrzymania środków na projekty finansowane w ramach:

- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (28,7 mld euro),
- Regionalnych Programów Operacyjnych (15,9 mld euro),
- Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki (9,7 mld euro),
- Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka (8,3 mld euro),

⁹ Komenda Główna Policji, <http://www.policja.pl>.

¹⁰ Komenda Wojewódzka w Bydgoszczy, <http://www.kujawsko-pomorska.policja.gov.pl>.

- Programu „Prawa Podstawowe i Sprawiedliwość” (542,9 mln euro),
- Instrumentu Norweskiego (113 mln euro, 5 projektów)¹¹.

3. Projekty policji sfinansowane z Sektorowego Programu Operacyjnego Transport

Sektorowy Program Operacyjny Transport (SPOT) był jednym z siedmiu programów operacyjnych realizujących założenia Narodowego Planu Rozwoju/Podstaw Wsparcia Wspólnoty na lata 2004–2006. Przez Komisję Europejską został zaakceptowany w dniu 29 czerwca 2004 roku. Celem strategicznym programu było zwiększenie spójności transportowej oraz polepszenie dostępności przestrzennej miast i regionów Polski w układzie Unii Europejskiej. Program finansowany był ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz środków krajowych. Ogółem na program w latach 2004–2006 przeznaczono 892,3 mln euro, w tym wkład ze strony publicznych środków krajowych wyniósł 265,1 mln euro. Przeznaczone środki mogły być wydatkowane do końca 2008 roku¹².

Największe, z punktu widzenia policji, znaczenie miał priorytet – bezpieczna infrastruktura drogowa, mający na celu wdrożenie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa na drogach krajowych poprzez:

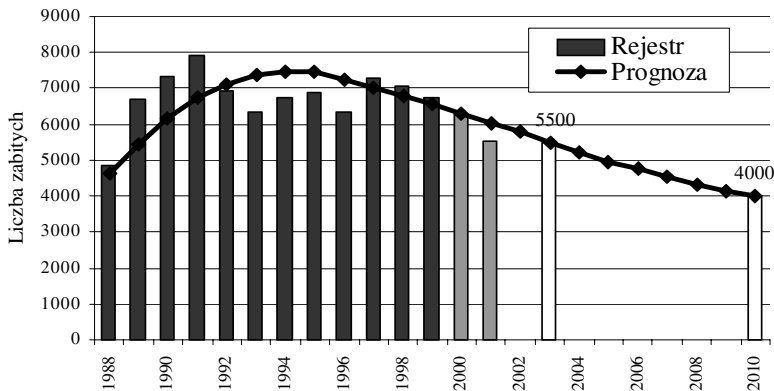
- likwidację miejsc niebezpiecznych,
- zapewnienie odpowiedniego oznakowania, wyposażenia i informacji,
- wspieranie ratownictwa na drogach krajowych,
- rozwój systemów zarządzania ruchem oraz systemów poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- poprawa skuteczności działań prewencyjnych policji ruchu drogowego.

Realizowane przez Komendę Główną Policji programy musiały spełniać szereg kryteriów. Kryteria te to zgodność z krajową polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (program Gambit 2000), wpisanie projektu do Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przyczynienie się do realizacji jego założeń i celów, zgodność projektu ze wspólną polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (Biała Księga Polityki Transportowej UE), przyczynianie się projektu do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, wpisanie projektu w zakresie Europejskiego Programu Działań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zachowanie zastosowania projektu w przypadku jego kontynuacji po ustaniu finansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego¹³.

¹¹ Komenda Stołeczna Policji, <http://www.warszawa.policja.gov.pl>.

¹² Narodowy Plan Rozwoju na lata 2004–2006, Departament Koordynacji i monitorowania pomocy Zagranicznej, s. 5.

¹³ Komenda Główna Policji, <http://www.policja.pl>.



Wykres 1. Założenia programu Gambit 2000

Źródło: Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit 2000, <http://www.pg.gda.pl>.

„Gambit 2000” to przyjęty przez rząd na posiedzeniu w dniu 8 maja 2001 roku Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce na lata 2001–2010, znowelizowany i przyjęty 19 kwietnia 2005 jako „Gambit 2005” na lata 2005–2007–2013. „Biała Księga” Polityki Transportowej Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego postawiła przed Wspólnotą cel zmniejszenie o 50% liczby zabitych w wypadkach drogowych w ciągu kolejnych 10 lat, tj. do 2010 roku¹⁴.

Czasem w publicznych debatach stawiane są pytania czy potrzebne są działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kontrole Policji, akcje „bezpieczny weekend”, „pasy bezpieczeństwa”, przecież przeszkadzają one w osiąganiu dobrych wyników ekonomicznych i sprzeczne są z dążeniami ludzi do skracania czasu podróży. Odpowiedzią na to niech będą następujące statystyki (tab. 2). Na przykład katastrofa samolotu pasażerskiego wywołuje gwałtowną reakcję społeczeństwa, władz, mediów. Takiej reakcji nie wywołują jednak pojedyncze wypadki drogowe, mimo że na drogach zaledwie w ciągu tygodnia ginie tyle osób, co w jednej katastrofie lotniczej. Światowa Organizacja Zdrowia szacuje, że na drogach świata co 30 sekund ginie 1 człowiek. Rocznie to 1 milion zabitych i 50 milionów rannych. W Unii Europejskiej giną 42 tysiące osób, a w Polsce 6 tysięcy. Bezpośrednie koszty tych zdarzeń w Polsce wyniosły ponad 300 mld zł, co oznacza 20 mld zł rocznie. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w tym działania prewencyjne policji „bezpieczny weekend”, „akcja pasy”, „akcja prędkość”, to zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych o 17 tys. osób i 180 tys. osób rannych do 2013 roku oraz zmniejszenie kosztów o 68 mld zł.

¹⁴ Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, <http://www.krbrd.gov.pl>.

Tabela 1. Projekty policji sfinansowane z Sektorowego Programu Operacyjnego Transport

Projekty Policji sfinansowane w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport					
Projekty policji	Wartość Projektu w PLN		Cele projektu	Sposoby realizacji	Spodziewane efekty
	Budżet projektu	Dofinansowanie z EFRR			
Rozbudowa Systemu Realizującego Zadania Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji	20 100 000	15 000 000	Poprawa jakości danych gromadzonych w systemie KSIP	Rozbudowa infrastruktury dostępu do baz danych, zakup 2313 mobilnych terminali noszonych	Lepsze rozpoznanie miejsc zagrożonych, poprawa dyslokacji służb
Wyposażenie policji w urządzenia do wykrywania środków działających podobnie do alkoholu u kierowców	2 793 770	2 095 327,5	Nadzór nad ruchem drogowym	Zakup 100 000 testerów narkotykowych, które pozwolą na wykrycie u kierującego objawów amfetaminy, kokainy,	Zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych
Doposażenie policji w urządzenia rejestrujące zachowanie kierowców zamontowane na radiowozach	1 438 997,8	1 077 723,7	Podniesie efektywności działań policji zmierzających do poprawy bezpieczeństwa, zwiększenie mobilności pozwalające na objęcie zasięgiem dłuższych odcinków dróg	Zakup 10 wideo rejestratorów i samochodów osobowych o podwyższonych parametrach technicznych	Zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych
Wyposażenie policji w urządzenia do automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem limitów prędkości	9 607 500	7 205 625	Objęcie kontrolą stacjonarną 250 niebezpiecznych miejsc na drogach	Zakup 50 sztuk fotoradarów	Obniżenie realnej prędkości, obniżenie liczby ofiar wypadków drogowych
Wyposażenie policji w urządzenia do wykrywania alkoholu w organizmie kierowcy	2 379 000	1 784 250	Zwiększenie częstotliwości kontroli trzeźwości	Zakup 1000 sztuk alkotestów	Zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych

Źródło: Komenda Główna Policji, <http://www.policja.pl>.

Największą redukcję zagrożenia na polskich drogach przynieść może koncentracja działań oparta na niwelowaniu problemów, którymi są:

- nadmierna prędkość,
- niechronieni użytkownicy dróg,
- nietrzeźwi użytkownicy dróg,
- ciężkość wypadków,

- przejścia dróg przez małe miejscowości,
- miejsca koncentracji wypadków drogowych¹⁵.

Zakupiony przez Komendę Główną Policji sprzęt w postaci wideorejestраторów, urządzeń do wykrywania alkoholu w organizmie kierującego, urządzeń do wykrywania środków działających podobnie do alkoholu u kierowców, zakup samochodów o podwyższonych parametrach technicznych z wideorejestраторami, rozbudowa systemu realizującego zadania SEWiK w głównej mierze miał przyczynić się i doprowadzić do spadku liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych z 4970 osób w 2005 roku do 4310 osób w 2008 roku, a do końca 2010 roku o 50% mniej.

Tabela 2. Wypadki drogowe i ich skutki w latach 2004–2008

Lata	Wypadki	Ranni	Ofiary śmiertelne	Kolizje drogowe
2008	48 917	61 930	5414	38 1520
2007	49 536	63 224	5583	386 934
2006	46 876	59 123	5243	411 727
2005	48 100	61 191	5444	401 440
2004	51 069	64 661	5712	b.d.

Źródło: Opracowanie własne na podst. Komenda Główna Policji, Wypadki drogowe w Polsce, <http://www.policja.pl>.

Ogólnie stan bezpieczeństwa na polskich drogach w porównaniu do 2004 roku uległ poprawie. Jednak patrząc na dane z 2005 i 2006 roku, rok 2007 był najgorszym pod względem bezpieczeństwa. Mimo wysiłków wielu instytucji i podmiotów związanych z problematyką ruchu drogowego, wejście do strefy Schengen spowodowało eskalację migracji przejawiającą się zwiększeniem ruchu tranzytowego i tym samym pogorszeniem stanu bezpieczeństwa na naszych drogach.

W trakcie rutynowych kontroli pojazdów oraz w ramach prowadzonych akcji mających na celu eliminowanie z ruchu nietrzeźwych kierujących pojazdami policja zatrzymała następującą ilość osób znajdujących się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających w rozbiu na lata 2004–2007.

Tabela 3 pokazuje liczbę zatrzymanych kierujących pojazdami w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających ogólnie maleje. Większa ich liczba w latach 2005–2006 to wynik coraz częstszych kontroli za pomocą nowoczesnego sprzętu napływającego do jednostek

¹⁵ Komenda Główna Policji, <http://www.policja.pl>.

policji. Obecnie każdy patrol wyjeżdżający w rejon służbowy wyposażony jest w przenośne urządzenie do wykrywania alkoholu w organizmie kierującego. W przypadku zatrzymania takiej osoby wszystkie czynności wykonywane są na miejscu (na drodze) i trwa to około 20 minut. Czas obsługi takiego zdarzenia znacznie się skrócił i policja jest w stanie skontrolować większą liczbę osób kierujących pojazdami. Mimo to nietrzeźwi kierujący nadal stanowią duże zagrożenie dla innych uczestników ruchu. W większości przypadków zatrzymani nietrzeźwi kierujący, twierdzą, że nic złego nie robią. Nie mają świadomości, jakim zagrożeniem są na drodze w stosunku do innych uczestników ruchu.

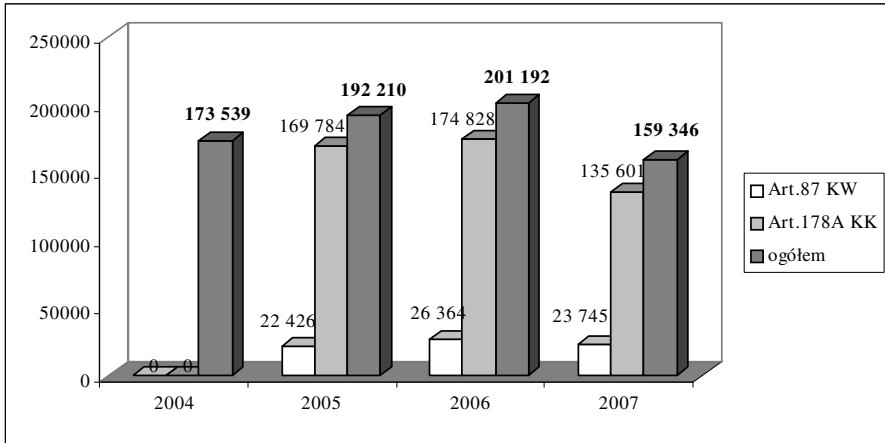
Tabela 3. Prowadzący pojazdy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających wobec których prowadzono postępowanie karne

Rok	Kierujący pojazdami mechanicznymi	Kierujący innymi pojazdami
2007	79 210	71 233
2006	84 120	96 926
2005	85 544	93 124
2004	78 048	80 555

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Komenda Główna Policji, Przepięstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, <http://www.policja.pl>.

W porównaniu z rokiem 2006 w 2007 stwierdzono spadek liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu o 41 846 osób (rys. 1). Jest to również mniej w porównaniu do 2004 roku, czyli o 14 193 osoby i 2005 roku mniej o 32 864 osoby. Częste kontrole policji w ramach prowadzonych akcji zmusiły wielu Polaków do rezygnacji z kierowania pojazdem na przysłowiowych dwóch gazach. Jednak i tak większą liczbę stanowią ci, którzy kierując pojazdami popełniają przestępstwo, nie wykroczenie. Gdzie w przypadku popełnienia przestępstwa wysokość i uciążliwość (w postaci zakazu kierowania pojazdami) kar jest znacznie większa. Najbardziej przerażającym jest fakt, iż wielu z pośród tych zatrzymanych kierujących, przeciwko którym prowadzone były postępowania, po raz kolejny wsiada za „kółko” i kieruje pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, nie mając przy sobie nawet prawa jazdy¹⁶.

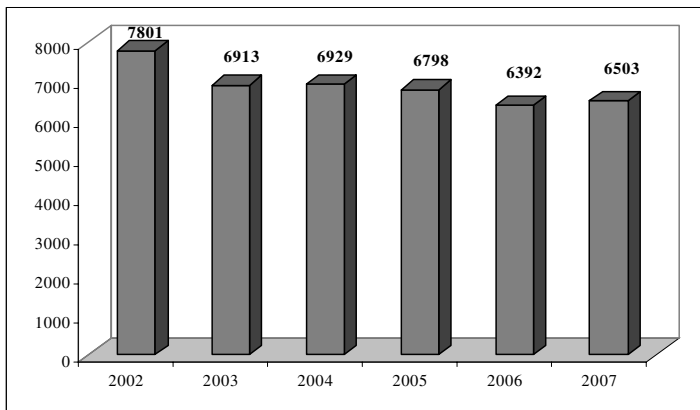
¹⁶ E. Symon, *Wypadki drogowe w Polsce w 2007.*, Wyd. Komenda Główna Policji, Warszawa 2008, s. 52.



Rys. 1. Kierujący pojazdami pod wpływem alkoholu lub środków odurzających

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Komenda Główna Policji, <http://www.policja.pl>.

Wykres 2 pokazuje, iż liczba wypadków z udziałem osób nietrzeźwych z każdym rokiem maleje. Jednak same działania prewencyjne policji, informacje w mediach o skutkach wypadków z udziałem osób nietrzeźwych nie wystarczą, potrzebna jest jeszcze zmiana mentalności polskich użytkowników dróg.



Rys. 2. Wypadki z udziałem osób nietrzeźwych w latach 2002–2007

Źródło. Opracowanie własne na podst.: Komenda Główna Policji, <http://www.policja.pl>

W ostatnich latach można zaobserwować wzmożone akcje policji w dniach wolnych od pracy, najczęściej są to długie weekendy, dni świąteczne. Według prowadzonych badań to właśnie w tych dniach, nietrzeźwi najczęściej uczestniczą w zdarzeniach drogowych, z reguły są to: piątek, sobota i niedziela, w godzinach między 17–23. Niewątpliwie wpływ na to ma fakt, iż jest to koniec tygodnia. Dni wolne od pracy sprzyjają spotkaniom towarzyskim i imprezom, w czasie których spożywa się alkohol. W tych dniach policja zatrzymuje największą liczbę uczestników ruchu kierujących pod wpływem alkoholu. Kulminacyjne godziny to przedział między 17:00 a 21:00¹⁷.

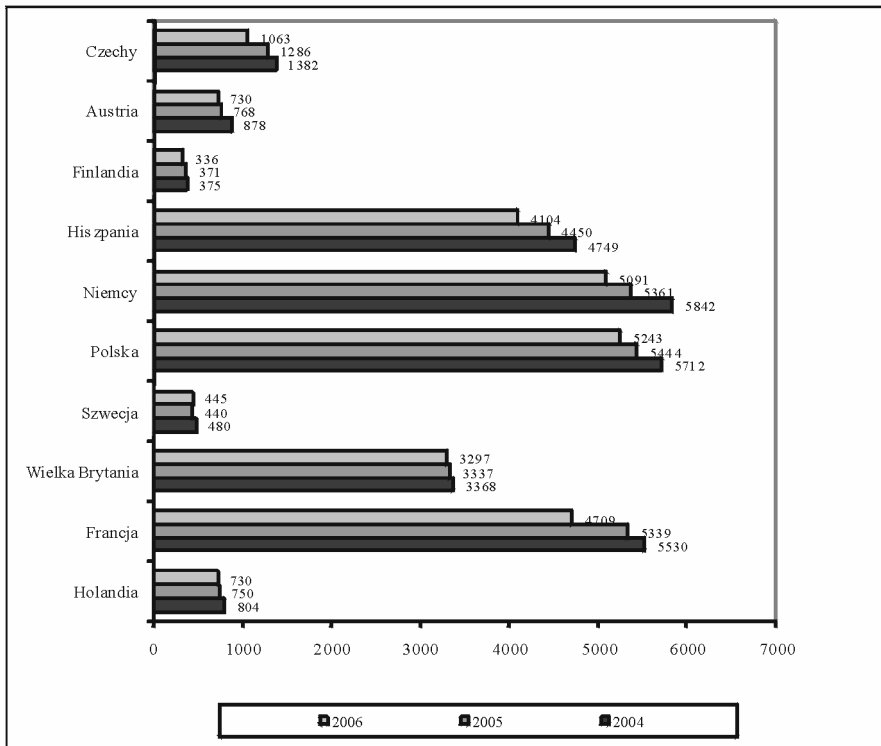
Niezależnie od działań policji największą liczbę wypadków odnotowuje się w miesiącach letnich, związanych z okresem wakacyjnym i większym natężeniem ruchu oraz na jesieni, głównie w październiku, gdyż w okresie tym pogarszają się warunki atmosferyczne oraz drogowe, wcześniej zapada zmrok. Przede wszystkim dochodzi do potrażeń pieszych, gdyż stają się oni gorzej widoczni. Na spadek ilości wypadków drogowych mają wpływ bardzo złe warunki atmosferyczne. Obfite śniegi, silny mróz powodują, że po drogach porusza się znacznie mniej pojazdów, a kierujący jeżdżą ostrożnie i nie rozwijają dużych prędkości. Nawet jeśli dojdzie do wypadku, to jego skutki są znacznie mniejsze, nie ma ofiar w ludziach.

Przedstawione dane o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce wskazują, że rok 2008 był najbezpieczniejszym rokiem. Policyjne statystyki zanotowały 48 917 wypadków, w których zginęło 5414 osób, a obrażeń doznało 61 930 osoby. Dla porównania w roku 1989, w którym zarejestrowanych było o połowę mniej pojazdów silnikowych, odnotowano 46 338 wypadków drogowych, w których śmierć poniosły 6724 osoby i 53 639 osób było rannych. Zestawienie to pokazuje, iż mimo ogromnego rozwoju motoryzacji w Polsce udało się zatrzymać tę straszną hekatombę na naszych drogach. Symptomy poprawy bezpieczeństwa zauważalne są we wszystkich kategoriach. Należy tu podkreślić, że osiągnięte wyniki nie są dziełem przypadku. Na taki stan rzeczy miało wpływ wiele czynników, przede wszystkim do najważniejszych należy zaliczyć bieżące i systematyczne działania policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach. Zmodyfikowana forma pełnienia służby wspomaganie, coraz częściej automatyczna forma prowadzenia nadzoru nad ruchem drogowym. Ponadto nie bez znaczenia były również stale prowadzone przez policję i inne podmioty działania profilaktyczne oraz kampanie społeczne w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podkreślić należy tu również wzrost świadomości naszych użytkowników dróg, wyrazem tego jest spadek negatywnych zjawisk wśród kierujących, mimo że wielu jeszcze wsiada za kierownicę w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających. Mamy oczywiście świadomość jako policja, że przed nami jeszcze

¹⁷ Ibidem, s. 53–54.

jest wiele do zrobienia, aby polskie drogi przestały być groźne. Nie osiągniemy tego jednak bez budowy nowych bezpieczniejszych tras komunikacyjnych, modernizacji i przebudowy istniejących sieci dróg, spowolnienia ruchu, a przede wszystkim bez zmiany mentalności wszystkich użytkowników dróg. Poszanowanie prawa przez pieszych i kierujących to fundament, bez którego daleko i bezpiecznie nie pojedziemy.

Wykres 3 pokazuje liczbę zabitych w wypadkach drogowych w wybranych krajach Unii Europejskiej. Dane w nim zamieszczone mają tendencję spadkową, potwierdzają zgodność projektów policji ze wspólną polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przerażający jest fakt, że polskie drogi należą do jednych z najniebezpieczniejszych, obok Niemiec i Francji, w Europie.



Rys. 3. Liczba zabitych w wypadkach w innych krajach Unii Europejskiej

Źródło: Opracowanie własne na podst. E. Symon, *Wypadki drogowe w Polsce w 2007 r.*, Wyd. Komenda Główna Policji, Warszawa 2008, s. 70.

Niestety, ilość sfinansowanych projektów nie świadczy o nadzwyczaj wysokich dotacjach z funduszy pomocowych – biorąc pod uwagę wielkość formacji liczącej blisko 100 tysięcy funkcjonariuszy – raczej o ograniczonych możliwościach budżetowych resortu.

Patrząc na ilość programów, do których powstania przyczyniła się Komenda Główna i Komenda Stołeczna Policji, można stwierdzić, iż policja w tej dziedzinie stawia pierwsze kroki. Odrębny problem stanowi w tym przypadku obsługa funduszy. Ogrom zadań i ich skomplikowany charakter przerasta możliwości kadry z wydziałów logistyki. Brak jest specjalistów do obsługi prawnej funduszy, władających językiem angielskim oraz mających wiedzę z zakresu prawa unijnego. Obieg dokumentów w samej Komendzie Głównej Policji jest czasochłonny i czasem trudno nadażyć za wymaganiami stawianymi przez przedstawicieli Unii, przy obsłudze funduszy pomocowych. Największe nakłady nadal idą na policyjną informatykę. Jedyne niewielki ich procent przeznaczają się na łączność, technikę specjalną i transport. Na szarym końcu są szkolenia.

Patrząc na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, symptomy jego poprawy są widoczne, mimo iż próg 4310 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych nie został osiągnięty, to liczba osób zabitych systematycznie spada. Zaslugą tego stanu jest na pewno nowoczesny sprzęt, w który zostali wyposażeni policjanci i który znacząco ułatwił ich pracę, a został zakupiony z pomocą funduszy europejskich. Jednakże, aby osiągnąć postawiony próg, konieczna jest jeszcze zmiana mentalności użytkowników polskich dróg oraz poprawa ich jakości. Same działania policji nie wystarczą.

Bibliografia

1. Babiak J., *Fundusze Unii Europejskiej doświadczenia i perspektywy*, Wydawnictwo Studio Emka, Warszawa 2006.
2. Europa – Polityka Regionalna, <http://europa.eu>.
3. Jasiński P., *Europa jako szansa: polityka regionalna Unii Europejskiej i jej instrumenty a władze lokalne i regionalne*, Wydawnictwo Elipsa, Warszawa 2000
4. Komenda Główna Policji, <http://www.policja.pl>.
5. Komenda Stołeczna Policji, <http://www.warszawa.policja.gov.pl>.
6. Komenda Wojewódzka w Bydgoszczy, <http://www.kujawsko-pomorska.policja.gov.pl>.
7. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, <http://www.krbrd.gov.pl>.
8. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit 2000, <http://www.pg.gda.pl>.

9. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, <http://www.mrr.gov.pl>.
10. Narodowy Plan Rozwoju Regionalnego na lata 2004–2006 / Departament Koordynacji i Monitorowania Pomocy Zagranicznej.
11. Polityka Regionalna Inforegio, <http://ec.europa.eu>.
12. Symon E., *Wypadki drogowe w Polsce w 2007 r.*, Wydawnictwo Komenda Główna Policji, Warszawa 2008.
13. Traktat Maastricht z 7 lutego 1992 roku, DzU UE nr C 191 z 29 lipca 1992 roku, art. F.
14. Traktat o Unii Europejskiej, <http://www.ukie.gov.pl>.
15. Ustawa z dn. 6 kwietnia 1990 r. o Policji DzU 02.7.58 zm. DzU 02.74.676 z dn. 2002.06.29.

The usage of European Funds in Police

Summary

Authors of this article in the first part describe briefly the principles of regional policy in the EU. The second part is devoted to present Polish Police as beneficiary of European funds. The third part projects of Police were characterised. They were funded from Sectorial Operational Program of Transport. The number of traffic accidents in 2004–2008 is presented. On various diagrams the driving under drug or alcohol influence is shown. The majority of financial support is devoted to introducing the IT techniques. Thanks to the European Funds the number of accidents is decreasing, because Police is using more and more effective instruments.