

POLICJA AUTOSTRADOWA W POLSCE

mł. insp. Jarosław Zgierski

Kierownik
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

PROGRAM BUDOWY AUTOSTRAD W POLSCE

Pierwsze prace koncepcyjne zmierzające do utworzenia jednostek Policji odpowiedzialnych za nadzór nad ruchem drogowym na autostradach Komenda Główna Policji podjęła na przełomie 1993 i 1994 r. Było to konsekwencją przyjęcia przez Radę Ministrów w dniu 27 lipca 1993 r. Programu Budowy Autostrad w Polsce. Zgodnie z przyjętą koncepcją, przewidywano zbudowanie do 2007 r. trzech autostrad o łącznej długości 1961 km, tj.:

- autostrady A1, na kierunku północ – południe (Gdańsk – Gorzyczki), o długości 597 km;
- autostrady A2, na kierunku zachód – wschód (Świecko – Terespol), o długości 626 km;
- autostrady A4, na kierunku zachód – wschód (Zgorzelec – Medyka), o długości 738 km.

Te dwie ostatnie, łącznie z przewidzianą do modernizacji 78-kilometrową autostradą A18 z Krzyżowej w kierunku granicy z Niemcami, miały połączyć kraje Europy Zachodniej z Polską i Ukrainą.

Do projektowanej sieci zamierzano włączyć kilka odcinków autostrad o łącznej długości 140 km, oddanych do ruchu w poprzednich 10 latach, wymagających modernizacji, oraz 200 km dróg dwujezdniowych i jednojezdniowych istniejących w ciągu projektowanych autostrad. W pierwszym etapie Programu, już w latach 1993–1997, miały być oddane do ruchu odcinki: Golnice – Wrocław – Opole i Katowice – Kraków na autostradzie A4 oraz odcinek Łódź – Częstochowa na autostradzie A1, o łącznej długości 338 km.

Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28 września 1993 r. został przyjęty *Kierunkowy układ autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej*, zgodnie z którym sieć autostrad rozszerzono do 2600 km o autostradę A3 (Szczecin – Zielona Góra – granica z Czechami), autostradę A6 (granica z Niemcami – Szczecin) oraz autostradę A8 (Łódź – Wrocław – granica z Czechami).

W kolejnych latach kilkakrotnie zmieniano przepisy określające przebieg autostrad w Polsce. Według aktualnie obowiązujących regulacji, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.)¹, sieć autostrad ma mieć łączną długość ok. 2000 km, a docelowy – kierunkowy przebieg autostrad ma być następujący:

- A1 – S6 (Rusocin) – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki – granica państwa (Ostrawa), łącznie 568 km;
- A2 – (Berlin) granica państwa – Świecko – Poznań – Łódź – S2 (Konotopa)² S2 (Lubelska) – Biała Podlaska – Kukuryki – granica państwa (Mińsk), łącznie 657 km;
- A4 – (Drezno) granica państwa – Jędrzychowice – Krzyżowa – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korczowa – granica państwa (Lwów), łącznie 672,75 km;
- A6 – (Berlin) granica państwa – S6 (Kołbaskowo) – Szczecin – S3 (Rzęśnica), łącznie 29,2 km;
- A8 – autostradowa obwodnica Wrocławia na odcinku A4 – Psie Pole, łącznie 22,4 km;
- A18 – (Berlin) granica państwa – Olszyna – A4 (Krzyżowa), łącznie 78 km.

Skala planowanych nakładów inwestycyjnych przekraczała możliwości finansowe budżetu państwa, z uwagi na co podstawą polityki autostradowej stała się koncepcja budowy autostrad płatnych. W dniu 27 października 1994 r. uchwalono ustawę o autostradach płatnych, zgodnie z którą za przygotowanie i koordynację budowy i eksploatacji autostrad odpowiadała Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad. Do zadań ABiEA należało m.in. zawieranie umów koncesyjnych z firmami, które na podstawie koncesji zyskały uprawnienia do płatnej eksploatacji autostrad. Zgodnie z ustawą, umowa koncesyjna określała m.in. zasady współpracy koncesjonariusza z Policją.

ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE POLICJI AUTOSTRADOWEJ

W konsekwencji podpisania we wrześniu 1997 r. umów koncesyjnych z firmą Stalexport S.A. na eksploatację autostrady A4 na 62-kilometrowym odcinku Katowice – Kraków oraz z firmą Autostrada Wielkopolska S.A. na budowę i eksploatację autostrady A2 na 255-kilometrowym odcinku Świecko – Konin, na przełomie 1997 i 1998 r. w Wydziale Ruchu Drogowego Biura Koordynacji Służby Prewencyjnej Komendy Głównej Policji opracowano *Koncepcję założeń funkcjonalno-organizacyjnych Policji przewidzianej do służby na autostradach płatnych*. Koncepcja przewidywała wyodrębnienie ze struktury policji ruchu drogowego policji autostradowej, która

PROGRAM BUDOWY AUTOSTRAD W POLSCE

Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych



bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ujawniania przestępstw i wykroczeń, a także obsługa zdarzeń drogowych, w tym wypadków i kolizji drogowych. Postępowania przygotowawcze w sprawach o wykroczenia oraz przestępstwa zaistniałe na autostradzie miały prowadzić właściwe terytorialnie komendy rejonowe (powiatowe) Policji.

Z uwagi na to, iż w chwili opracowania koncepcji założeń funkcjonalno-organizacyjnych Policji przewidzianej do służby na autostradach płatnych w Polsce w eksploatacji znajdowało się łącznie 269 km autostrad, a zgodnie z założeniami programu budowy autostrad planowano, że w kolejnych latach rocznie do użytku będą oddawane nowe odcinki o łącznej długości 130 km, przyjęto, że:

- w 1999 r. w budżecie Policji należy zarezerwować środki na 92 etaty – jako uzupełnienie stanu etatowego pionu ruchu drogowego, w celu utworzenia zaczątków policji autostradowej na trzech istniejących odcinkach autostrad;
- z chwilą oddawania do użytku kolejnych odcinków autostrad płatnych zostanie zwiększona obsada etatowa policji autostradowej, średnio o 130 stanowisk rocznie.

nadal miała pozostawać jej integralną częścią. Zakładano, że nadzór nad ruchem na autostradach powinien być realizowany przez jednostki policji autostradowej obejmujące swoim działaniem odcinki modułowe o długości ok. 50 km drogi wraz z obiektami z nią związanymi, tj. miejscami obsługi podróżnych, obwodami utrzymania autostrady oraz węzłami drogowymi. Teren działania policji autostradowej pomijał podział administracyjny kraju i był określany dla poszczególnych jednostek z uwzględnieniem infrastruktury drogowej. Dla każdej autostrady miała być wyznaczona co najmniej jedna nadrzędna jednostka policji autostradowej, której zadaniem miało być koordynowanie oraz nadzorowanie działania podległych jednostek. Jednostki nadrzędne policji autostradowej miały podlegać właściwym miejscowo komendom wojewódzkim Policji, a nadzór merytoryczny nad ich dowódcami (stanowiska równorzędne ze stanowiskiem naczelnika wydziału KWP) miało sprawować Biuro Koordynacji Służby Prewencyjnej Komendy Głównej Policji. Przewidywano następujące lokalizacje dla nadrzędnych jednostek policji autostradowej:

- rejon m. Łódź dla autostrady A1;
- rejon m. Warszawa dla autostrady A2;
- rejon m. Zielona Góra dla autostrady A3;
- rejon m. Kraków dla autostrady A4.

Lokalizacja siedzib jednostek policji autostradowej miała być dostosowana do warunków miejscowych, ze wskazaniem na: obwody utrzymania autostrady, węzły drogowe, punkty poboru opłat lub miejsca obsługi podróżnych (w celu zapewnienia szybkiego wjazdu pojazdów służbowych na podległy teren oraz umożliwienia potencjalnym interesantom dostępu do siedziby jednostek). Przewidywano, że liczebność obsady etatowej poszczególnych jednostek będzie proporcjonalna do długości nadzorowanego odcinka, z założeniem, że na 1 km autostrady ma przypadać 1 policjant (w tym kierownictwo oraz służba dyżurna jednostki). W strukturach organizacyjnych poszczególnych jednostek policji autostradowej zakładano wyodrębnienie ogniwa patrolowego, ogniwa pogotowia wypadkowego oraz ogniwa dyżurnych. Do zakresu działania policji autostradowej w szczególności należało patrolowanie podległego odcinka autostrady w celu zapewnienia

Mając na względzie potrzebę zapewnienia nadzoru nad ruchem drogowym przez policję autostradową na istniejących już odcinkach autostrad:

- A1 odcinek Gołogów – Kargał Las, o długości 14 km,
 - A2 odcinek Września – Konin, o długości 48 km,
 - A4 odcinek Gołnice – Wrocław, o długości 108 km,
 - A4 odcinek Katowice – Kraków, o długości 70 km,
 - A6 odcinek Kołbaskowo – Szczecin-Klucz, o długości 29 km,
- w 1998 r. w Wydziale Ruchu Drogowego Biura Koordynacji Służby Prewencyjnej KGP opracowano *Koncepcję organizacji policji autostradowej na istniejących odcinkach autostrad*. Koncepcja zakładała, że policję autostradową organizuje się na odcinkach autostrad, których długość wynosi min. 40 km, z uwagi na co planowano utworzyć jednostkę na autostradzie A2 z siedzibą w obiekcie komendy wojewódzkiej lub Komendy Rejonowej Policji w Koninie oraz dwie jednostki na autostradzie A4 z siedzibami w obiekcie komendy wojewódzkiej lub Komendy Rejonowej Policji w Legnicy oraz w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Krakowie.

Pomimo opracowania założeń do tworzenia policji autostradowej, Komenda Główna Policji nie narzuciła komendantom wojewódzkim Policji jednoznacznej formy, w jakiej miała być tworzona policja autostradowa, tj. nie dokonano w tym zakresie nowelizacji zarządzenia Komendanta Głównego Policji w sprawie organizacji i zakresu działania komend i komisariatów oraz innych jednostek organizacyjnych Policji. Do czasu utworzenia policji autostradowej nadzór nad ruchem drogowym na wszystkich odcinkach autostrad realizowany był przez właściwe miejscowo komendy rejonowe (powiatowe) Policji oraz właściwe komendy wojewódzkie Policji. Brak jednoznacznej decyzji w zakresie tworzenia jednolitej formacji policji autostradowej wynikał przede wszystkim z faktu, że autostrady nie stanowiły jeszcze w tym czasie spójnej sieci drogowej, a ponoszenie znacznych nakładów na tworzenie odrębnych jednostek policji autostradowej nie było uzasadnione ekonomicznie. Jednak oddawanie do użytku kolejnych odcinków autostrad oraz rozpoczęcie poboru opłat na płatnych odcinkach przez concessionariuszy, na których we wrześniu

2000 r. nałożono obowiązek zapewnienia Policji pomieszczeń umożliwiających skuteczne realizowanie zadań w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem w ruchu drogowym oraz jego kontrolowania na obszarze autostrad płatnych, dało możliwość rozpoczęcia tworzenia nowych jednostek Policji wyspecjalizowanych do nadzoru autostrad. Przyjęto, iż będą to komisariaty specjalistyczne bezpośrednio podległe właściwemu miejscowo komendantowi wojewódzkiemu Policji, który miał zapewnić siły i środki niezbędne do ich działalności.

KOMISARIATY AUTOSTRADOWE

Pierwszy komisariat autostradowy Policji powstał w 2002 r. w Poznaniu i początkowo miał do dyspozycji obiekt w Sługocinie, a w 2003 r. koncesjonariusz – spółka Autostrada Wielkopolska S.A. wybudowała nowy obiekt w Kotowie, do którego przeniesiono siedzibę komisariatu. W późniejszym okresie koncesjonariusz na potrzeby Policji wybudował kolejny budynek, w Bolewicach koło Nowego Tomyśla, jednak nie był on nigdy wykorzystywany przez policję autostradową. KAP w Poznaniu początkowo nadzorował 63 km autostrady A2 na odcinku Poznań Zachód – Września, w późniejszym okresie teren jego działania zwiększono o 50-kilometrowy odcinek Nowy Tomyśl – Poznań-Komorniki (2004 r.) oraz 103-kilometrowy odcinek Konin – Stryków (2006 r.). Obsadę komisariatu stanowiło 37 policjantów. Jednostkę zlikwidowano w listopadzie 2010 r., a nadzór nad 210 km autostrady A2 przejął Zespół Zabezpieczenia Autostrady Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Poznaniu.

W kwietniu 2004 r. działalność rozpoczął Komisariat Autostradowy Policji w Krakowie, z siedzibą w Balicach, w obiekcie wybudowanym przez koncesjonariusza – spółkę Stalexport Autostrada Małopolska S.A. Komisariat początkowo w zakresie swego działania miał nadzór nad płatnym 50-kilometrowym odcinkiem autostrady A4 Katowice – Kraków, 20-kilometrową autostradową obwodnicą Krakowa, 5-kilometrowym odcinkiem drogi ekspresowej S7 oraz 2,8-kilometrowym odcinkiem drogi krajowej DK94. Później (w 2009 r.), w związku z oddaniem do użytku kolejnych odcinków autostrady w kierunku granicy z Ukrainą, rejon jego działania zwiększono o 20 km, tj. o odcinek Kraków – Szarów. Stan etatowy komisariatu wynosi 30 stanowisk policyjnych.

Komisariat Autostradowy Policji w Łodzi, z siedzibą w Parzęczewie, powstał w czerwcu 2006 r. W lipcu 2011 r. siedzibę komisariatu przeniesiono do Sosnowca, koło Strykowa, gdzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wybudowała obiekt przeznaczony na potrzeby policji autostradowej. W swoim nadzorze KAP w Łodzi obejmował 94,2 km autostrady A1 – odcinek węzeł Sójki – węzeł Tuszyń oraz 106 km autostrady A2 – odcinek węzeł Dąbie – granica województwa mazowieckiego. Obsadę komisariatu stanowiło 57 policjantów. W lipcu 2014 r. dokonano likwidacji jednostki, a nadzór nad autostradami A1 i A2 przejął Referat Zabezpieczenia Autostrad Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Łodzi, któremu przekazano 30 etatów. Pozostałe 27 etatów wzmocniło strukturę komórek organizacyjnych pionu ruchu drogowego województwa łódzkiego, przez których teren działania przebiegają autostrady A1 i A2.

W styczniu 2013 r. utworzono Komisariat Autostradowy Policji w Gliwicach, który ma swoją siedzibę w obiekcie wybudowanym przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Rejon działania komisariatu obejmuje 91-kilometrowy odcinek autostrady A1 oraz 83-kilometrowy odcinek autostrady A4. W jednostce pełni służbę 55 policjantów, wśród których znaczna część to kadra byłej Sekcji Kontroli Ruchu Drogowego Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Katowicach sprawująca nadzór nad śląskim odcinkiem autostrady A4 od 2005 r.

Do zakresu działania wszystkich komisariatów autostradowych Policji należało przede wszystkim patrolowanie podległych odcinków w celu reagowania na przypadki zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ujawnianie przestępstw i wykroczeń drogowych. Funkcjonariusze komisariatów zabezpieczali także miejsca zdarzeń drogowych. Policjanci komisariatów autostradowych likwidują skutki kolizji drogowych oraz w pełnym zakresie realizują czynności w miejscach wypadków drogowych. Materiały zebrane do postępowań przygotowawczych oraz w celu prowadzenia czynności wyjaśniających w sprawach wykroczeń są przekazywane do właściwych miejscowo komend powiatowych lub miejskich Policji. W zależności od przebiegu odcinka autostrady teren działania poszczególnych komisariatów może obejmować rejon działania kilku komend powiatowych/miejskich, a także – z uwagi na uwarunkowania infrastrukturalne autostrady – może wykraczać poza teren jednego województwa. Komisariaty autostradowe podlegają bezpośrednio komendantowi wojewódzkiemu Policji, a w zakresie merytorycznym są nadzorowane przez wydziały ruchu drogowego KWP.

INNE KOMÓRKI ORGANIZACYJNE POLICJI AUTOSTRADOWEJ

Na pozostałych odcinkach autostrad, w szczególności tam, gdzie nie było możliwości pozyskania od koncesjonariusza obiektu na siedzibę komisariatu autostradowego, nadzór nad ruchem drogowym na autostradach realizowały właściwe miejscowo komendy powiatowe/miejskie Policji lub wydziały ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji, w których strukturach wyodrębniono komórki organizacyjne ds. zapewnienia nadzoru nad autostradami (tab. 1).

Zakres działania sekcji/zespołów ds. nadzoru nad autostradami był węższy niż zakres działania komisariatów autostradowych Policji. Policjanci tych komórek organizacyjnych patrolowali teren autostrady w celu przeciwdziałania przypadkom zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, likwidowali skutki kolizji drogowych, a także wykonywali wstępne czynności na miejscu wypadków drogowych oraz zabezpieczali miejsce tych zdarzeń do czasu podjęcia działań przez policjantów z właściwych miejscowo jednostek Policji.

ZAŁOŻENIA NADZORU POLICJI NAD RUCHEM DROGOWYM NA AUTOSTRADACH I DROGACH EKSPRESOWYCH

Przygotowując się do konieczności zapewnienia bezpieczeństwa podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, w szczególności na szlakach komunikacyjnych E30 oraz E40, w których ciągu znajdują się autostrady A2 i A4,

ZAŁOŻENIA NADZORU POLICJI NAD RUCHEM DROGOWYM NA AUTOSTRADACH

Tabela 1. Komórki organizacyjne ds. zapewnienia nadzoru nad autostradami

Nazwa komórki organizacyjnej	Nadzorowane drogi	Stan etatowy	Data utworzenia	Uwagi
Sekcja Kontroli Ruchu Drogowego i Obsługi Zdarzeń Drogowych Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu	A4 – 192 km A8 – 22 km A18 – 71* S8 – 60	42	2003 r.	Zlikwidowano 28 lutego 2014 r. w związku z powierzeniem nadzoru nad autostradami właściwym KMP/KPP.
Sekcja Kontroli Ruchu Drogowego Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach	A1 – 91 km A4 – 83 km	19	2005 r.	Zlikwidowano 31 grudnia 2012 r. w związku z powierzeniem nadzoru nad autostradami KAP w Gliwicach.
Zespół Kontroli Ruchu Drogowego Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku	A1 – 25 km	14	2007 r.	Zlikwidowano 7 listopada 2012 r. w związku z powierzeniem nadzoru nad autostradami KMP w Gdańsku.
Zespół Zabezpieczenia Autostrady Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Poznaniu	A2 – 210 km	37	grudzień 2010 r.	Utworzono po likwidacji Komisariatu Autostradowego Policji w Poznaniu z siedzibą w Kotowie. Zlikwidowano 31 grudnia 2012 r. w związku z powierzeniem nadzoru nad autostradami właściwym KMP/KPP.
Referat Kontroli Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu	A2 – 210 km A2 – 88 km A2 – 74 km A2 – 48 km	b.d.	styczeń 2013 r.	Utworzono po likwidacji Zespołu Zabezpieczenia Autostrady WRD KWP w Poznaniu. Zlikwidowano 14 listopada 2013 r. w związku z powierzeniem nadzoru nad autostradami: – WRD KMP w Poznaniu, – WRD KMP w Koninie, – WRD KPP w Nowym Tomyślu.
Sekcja Zabezpieczenia Autostrady Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gorzowie Wielkopolskim	A2 – 90 km	13	grudzień 2011 r.	Odcinek autostrad A4 oddano do eksploatacji w 2011 r.
Zespół ds. Zabezpieczenia Autostrad Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Tarnowie	A4 – 60 km	14	styczeń 2013 r.	Odcinek autostrad A4 oddano do eksploatacji w 2012 r.
Sekcja Zabezpieczenia Autostrady Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi	A1 – 21 km A2 – 36 km	14	wrzesień 2014 r.	Utworzono po zlikwidowaniu Komisariatu Autostradowego Policji w Łodzi z siedzibą w Sosnowcu.
Sekcja Kontroli Ruchu Drogowego i Zabezpieczenia Autostrad Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie	A4 – 166 km S19 – 11 km	17	styczeń 2015 r.	Odcinek autostrad A4 oddano do eksploatacji w 2013 r.

* Odcinek jezdni północnej
Źródło: Opracowanie własne.

Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji w 2009 r. opracowało *Założenia funkcjonalno-organizacyjne nadzoru Policji nad ruchem drogowym na autostradach i drogach ekspresowych*. Oddawanie do eksploatacji kolejnych odcinków autostrad oraz rozbudowa sieci dróg ekspresowych, a także stale zwiększające się na nich natężenie ruchu drogowego spowodowały konieczność opracowania założeń nadzoru nad ruchem drogowym na trasach szybkiego ruchu. Założono, że za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach oraz drogach ekspresowych będzie odpowiedzialna ta sama formacja. Opracowane założenia uwzględniały fakt, że

płatnymi autostradami zarządzają koncesjonariusze – prywatne spółki, a pozostałe odcinki autostrad oraz drogi ekspresowe podlegają Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Z uwagi na to, że na autostradach płatnych funkcjonowały komisariaty autostradowe, a na pozostałych odcinkach nadzór nad ruchem drogowym sprawowały komórki organizacyjne wyodrębnione ze struktur wydziałów ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji lub właściwe miejscowo komendy powiatowe/miejskie Policji, zwrócono uwagę na konieczność ujednolicenia zasad w tym zakresie. Stwierdzono, że dla zapewnienia możliwości dostosowania struktur policji

autostradowej do obecnych i przyszłych potrzeb w zakresie nadzoru nad autostradami konieczne jest zapewnienie potrzeb lokalowych Policji. Wnioskowano o określenie w przepisach prawa tego obowiązku dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, tak jak było to w przypadku koncesjonariuszy autostrad płatnych. Biuro Ruchu Drogowego KGP wskazało, że należy dążyć do wzmocnienia istniejących komórek działających w strukturach Policji, sprawujących nadzór nad ruchem drogowym na autostradach. Nowe struktury powinny powstawać z uwzględnieniem możliwości logistycznych i organizacyjnych danej komendy wojewódzkiej Policji i zarządcy autostrady. Uznano, że korzystnym rozwiązaniem jest objęcie nadzorem autostrad przez komórki ruchu drogowego powołane przy wydziałach ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji (np. sekcje) z zamiejscową siedzibą w obiektach przekazanych przez zarządcę autostrady lub z siedzibą w istniejących jednostkach Policji, po ich modernizacji przez koncesjonariusza. Decyzje w zakresie tworzenia nowych komisariatów autostradowych lub likwidacji już istniejących w celu przekształcenia ich w sekcje ds. nadzoru nad autostradami pozostawiono poszczególnym komendantom wojewódzkim Policji. Od opracowania założeń do chwili obecnej zlikwidowano dwa komisariaty autostradowe Policji (w Poznaniu i w Łodzi) oraz utworzono jeden (w Gliwicach).

W okresie od 1 stycznia 2012 r. do 30 czerwca 2013 r. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę w zakresie działań Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym, w trakcie której zwrócono uwagę m.in. na kwestię nadzoru Policji nad autostradami. Choć ocena działalności Policji na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym była pozytywna, NIK wytknął niewdrożenie, pomimo opracowania, standardów w zakresie taktyki pełnienia służby, w szczególności na autostradach i drogach ekspresowych.

4 MODELE NADZORU POLICJI NAD AUTOSTRADAMI

Działalność komisariatów autostradowych podlega bieżącemu nadzorowi właściwych komend wojewódzkich Policji oraz była kontrolowana przez Komendę Główną Policji. W lutym 2014 r. na polecenie Pierwszego Zastępcy Komendanta Głównego Policji nadinsp. Krzysztofa Gajewskiego przeprowadzono czynności badawcze funkcjonowania komisariatów autostradowych Policji w: Łodzi zs. w Sosnowcu, Gliwicach i Krakowie zs. w Balicach. Celem badań było ustalenie rozwiązań organiza-

Tabela 2. Odcinki autostrad oddawane do eksploatacji w poszczególnych latach

	A1	A2	A4	A6	A8	A18	Łączna długość odcinków oddanych w poszczególnych latach
do 1989	17,50	48	99	21	–	–	185,5
1990–1995	–	–	–	–	–	–	–
1996	–	–	63,70	–	–	–	63,7
1997–2002	–	–	–	–	–	–	–
2003	–	63,60	167	–	–	–	230,6
2004	–	50,40	–	–	–	–	50,4
2005	–	–	43	–	–	–	43
2006	–	103	–	–	–	70,90*	103
2007	24,79	–	–	–	–	–	24,79
2008	64,80	1,70	16,11	–	–	–	82,61
2009	17,58	–	76,74	–	–	7,6	94,32
2010	–	–	–	–	–	–	–
2011	82,53	104,52	–	–	21,97	–	209,02
2012	118,74	110,26	63,79	2,24	–	–	295,03
2013	44,66	–	85,40	–	–	–	130,06
2014	26,79	–	34,25	0,56	–	–	61,6
2015	–	–	–	–	–	–	–
2016	40,09	–	41,20	–	–	–	81,29
Łączna długość oddanych odcinków autostrad	419,39	465,68	681,19	31,5	21,97	7,6	1627,33
Docelowa długość autostrad	568	657	681,19	31,5	21,97	78	2037,66

* W użytkowaniu jest tylko jezdnia północna.

Źródło: Opracowanie własne.

4 MODELE NADZORU POLICJI NAD AUTOSTRADAMI

cyjnych w komisariatach autostradowych Policji, sprawdzenie ich infrastruktury oraz taktyki pełnienia służby przez policjantów. Jednym z wniosków sprawozdania po przeprowadzonych badaniach było odstąpienie od ujednoczenia rozwiązań organizacyjnych w zakresie nadzoru nad autostradami z uwagi na trwający jeszcze proces sukcesywnego powiększania sieci autostrad oraz ich zróżnicowania na odcinki płatne i bezpłatne.

Wyniki tych czynności badawczych omówiono w Gronowie w kwietniu 2014 r. podczas odprawy służbowej kierownictwa Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP z naczelnikami wydziałów ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji. W trakcie tej odprawy przedstawiono także zalecenia pokontrolne Najwyższej Izby Kontroli dotyczące ujednoczenia nadzoru na autostradach i drogach ekspresowych w Polsce. Uznano, że pomimo funkcjonowania w Polsce czterech modeli nadzoru Policji nad autostradami (komisariaty autostradowe, wydziały ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji, właściwe miejscowo komendy miejskie/powiatowe Policji lub wyznaczone komendy miejskie/powiatowe Policji), właściwe jest pozostawienie bez zmian dotychczas wdrożonych rozwiązań organizacyjnych w poszczególnych garnizonach Policji. Ponadto zarekomendowano przeprowadzenie ponownego przeglądu istniejących rozwiązań organizacyjnych Policji po

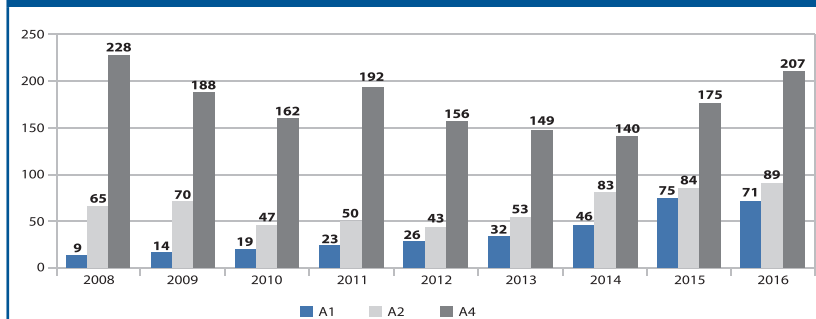
oddaniu do użytku pełnej sieci autostrad w Polsce. Powyższa decyzja została podjęta w szczególności z uwagi na uwarunkowania organizacyjne jednostek Policji, różnorodność podmiotów zarządzających autostradami oraz relatywnie niewielki poziom zagrożenia w ruchu drogowym na autostradach i drogach ekspresowych w Polsce (tab. 2).

STAN BEZPIECZEŃSTWA ORAZ NATĘŻENIE RUCHU NA AUTOSTRADACH

Obecnie w Polsce jest eksploatowanych 3160 km dróg ekspresowych, w tym 1627 km autostrad. Autostrady stanowią zaledwie 0,38% długości dróg publicznych, których łączna długość wynosi około 420 000 km. Z analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na trasach szybkiego ruchu można stwierdzić, że w 2016 r. wypadki zaistniałe na wszystkich odcinkach autostrad stanowiły jedynie 1,23% wszystkich wypadków drogowych w Polsce, a w ich wyniku doszło do 1,65% liczby ofiar śmiertelnych oraz 1,49% liczby rannych.

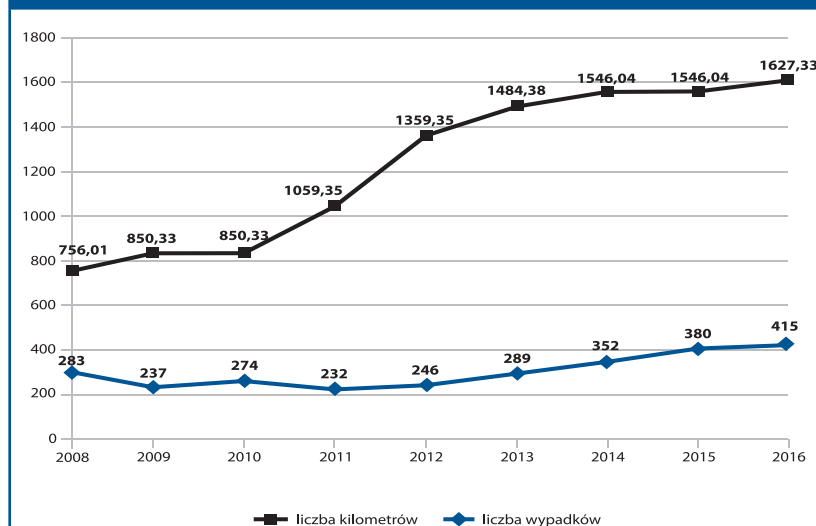
Należy zwrócić uwagę, że na zwiększenie się liczby zdarzeń drogowych, oprócz zwiększenia długości autostrad, ma przede wszystkim wpływ stały wzrost występującego tam natężenia ruchu drogowego. Z pomiarów średniego dobowego natężenia ruchu, przeprowadzonych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad w latach 2005, 2010 i 2015 r., wynika, że w ciągu dziesięciu lat ruch na autostradzie A1 na poszczególnych odcinkach zwiększył się w przedziale od 36 do 60%. Na autostradzie A2 ruch zwiększył się w przedziale od 118 do 227%, natomiast na autostradzie A4 natężenie ruchu od 2005 do 2015 r. na niektórych odcinkach wzrosło o 140%. Podczas pomiaru przeprowadzonego w 2015 r. stwierdzono, że na autostradach A1 i A4 występują liczne odcinki, na których średnie dobowe natężenie ruchu przekracza 50 tys. pojazdów, a rekordowy jest odcinek A4 w Katowicach, gdzie natężenie ruchu przekracza 100 tys. pojazdów na dobę. Zwiększenie natężenia ruchu na autostradzie jest konsekwencją łączenia poszczególnych odcinków autostrad w zwartą sieć, ale wynika także ze wzrostu liczby pojazdów zarejestrowanych w Polsce oraz liczby pojazdów przekraczających polskie granice. W 2015 r. zarejestrowanych było 27 409 106 pojazdów (w tym 20 723 423 samochody osobowe, 3 098 376 pojazdów ciężarowych oraz 1 272 333 motocykle), co stanowi blisko 24-procentowy wzrost w porównaniu z 2009 r. (22 024 697 pojazdów). Ponadto w analogicznym okresie odnotowano ponad 32-procentowe zwiększenie liczby pojazdów wjeżdżających z terenu Rosji, Białorusi i Ukrainy. W 2015 r. ogółem ze wschodu do Polski wjechało 13 228 789 pojazdów, w tym 11 365 379 samochodów osobowych. Z uwagi na zniesienie odpraw granicznych po wejściu Polski do strefy Schengen brak jest informacji na temat liczby pojazdów wjeżdżających obecnie przez granicę zachodnią oraz południową.

Wykres 1. Liczba wypadków drogowych na poszczególnych autostradach w latach 2008–2016



Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 2. Łączna długość autostrad oraz liczba wypadków



Źródło: Opracowanie własne.

PODSUMOWANIE

Sukcesywnie postępująca rozbudowa sieci autostrad i dróg ekspresowych, a także stale zwiększające się na nich natężenie ruchu drogowego oraz związane z tym zagrożenie bezpieczeństwa wskazują na pilną potrzebę wypracowania jednolitych zasad sprawowania nadzoru nad trasami szybkiego ruchu przez polską Policję. Warto zwrócić uwagę, że w większości państw Unii Europejskiej zadanie to realizuje policja autostradowa, która wszędzie ma zbliżony zakres działania. Organizacja tej formacji jest uzależniona od lokalnych uwarunkowań, jednak wszędzie wyodrębniono ją ze struktur policji drogowej. Biorąc pod uwagę koszty związane z utworzeniem oraz zapewnieniem możliwości funkcjonowania policji autostradowej, wydaje się, że będzie to możliwe po zwiększeniu zaangażowania zarządców autostrad i dróg ekspresowych nie tylko w udostępnianie Policji obiektów na siedziby tych jednostek, ale także w wyposażenie oraz częściowe pokrycie kosztów funkcjonowania policji autostradowej. Przyjęcie rozwiązań prawnych w tym zakresie umożliwi Policji skierowanie sił i środków niezbędnych do nadzoru nad drogami szybkiego ruchu oraz wprowadzenie jednolitych struktur tej formacji.

¹ Stan aktualny – zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 784).

² Planowana jest przerwa w przebiegu autostrady A2 w obszarze miasta stołecznego Warszawa – na tym odcinku droga ta będzie miała status drogi ekspresowej S2.

Bibliografia

- Kaliński J., *Autostrady w Polsce, czyli drogi przez mękę*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, 2011.
- Koncepcja założeń funkcjonalno-organizacyjnych Policji przewidzianej do służby na autostradach płatnych*, opracowanie Wydziału Ruchu Drogowego Biura Służby Prewencyjnej KGP, czerwiec 1998 r.
- Sprawozdanie z czynności badawczych funkcjonowania komisariatów autostradowych Policji w: Łodzi zs. w Sosnowcu, Gliwicach i Krakowie zs. w Balicach, z 28 lutego 2014 r.
- Informacje uzyskane od naczelników wydziałów ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji na temat sprawowanego nadzoru nad ruchem drogowym na odcinkach autostrad przebiegających przez teren danego województwa.
- Informacje uzyskane od obecnej oraz byłej kadry Biura Ruchu Drogowego KGP na temat działań podjętych przez Policję w zakresie wdrożenia nadzoru nad ruchem drogowym na autostradach.
- Informacje uzyskane od zarządców płatnych odcinków autostrad A1 i A2 – spółek Autostrada Wielkopolska I S.A., Autostrada Wielkopolska II S.A. oraz Gdańsk Transport Company S.A. na temat współpracy koncesjonariuszy z Policją w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach.
- Informacje uzyskane od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na temat długości dróg szybkiego ruchu oraz długości odcinków autostrad oddawanych do eksploatacji w poszczególnych latach.
- Notatka służbowa z odprawy służbowej kierownictwa Biura Prewencji i Ruchu Drogowego z naczelnikami WRD KWP/KSP, Gronów 9–10.04.2014 r., z 28 kwietnia 2014 r.
- Założenia funkcjonalno-organizacyjne nadzoru Policji nad ruchem drogowym na autostradach i drogach ekspresowych, opracowanie Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, luty 2009 r.

Akty prawne

- Uchwała nr 63 Rady Ministrów w dniu 27 lipca 1993 r. w sprawie przyjęcia Programu Budowy Autostrad w Polsce.
- Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 641, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 września 1993 r. w sprawie ustalenia kierunkowego układu autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 92, poz. 424).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.).

Netografia

- Informacja o wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli, Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym, www.nik.gov.pl/plik/id,6353,vp,8118.pdf [dostęp 26.05.2017].
- Informacje Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na temat pomiarów średniego dobowego natężenia ruchu na drogach krajowych w latach 2000, 2005, 2010 i 2015, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu;http://infografika.wp.pl/title> [dostęp: 26.05.2017].
- Opracowania statystyczne Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji – Wypadki drogowe – raporty roczne obejmujące okres od 2000 do 2016 r., zamieszczone na stronie internetowej KGP – <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>.
- WP infografika, *Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych*, <http://infografika.wp.pl/title,Docelowa-siec-autostrad-i-drog-ekspresowych,wid,14149792,wiadomosc.html?icaid=119391> [dostęp: 26.05.2017].

*Autor dziękuje obecnej i byłej kadry
Biura Ruchu Drogowego KGP
za okazaną pomoc w udostępnieniu materiałów
do opracowania niniejszego artykułu.*

Summary

Motorway Police in Poland

The article describes the idea of implementing supervision on motorways, developed by Polish Police. The introduction presents the process of planning and building motorways in Poland and the final network of motorways in Poland. The article indicates differences in managing toll motorways and other road sections. Moreover, it presents duties of concessionaries towards the police in the field of supervision over the motorways. The next part describes the idea of police supervision over traffic on motorways and expressways. Furthermore it presents actions taken by the National Police Headquarters in the mentioned area. It also describes a reaction of the NPC on the results of the control of Supreme Chamber of Control concerning police actions, the aim of which is ensuring safety of citizens in road traffic in the area of motorways supervision. At the end the article presents statistical data relating to security situation and the volume of traffic on motorways.

Thumaczenie: Joanna Łaszyn, WP