Utekelezaji wa Sheria za Trafiki

Kubadilisha Mbinu za Ofisi ya Liwali ili Kuboresha Usalama Barabarani

Imeandaliwa kwa Ushirikiano na:
Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, na Washington for Black Lives, mradi wa Washington Community Alliance

Novemba 2025

King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

Utekelezaji wa Sheria za Trafiki

Kubadilisha Utendakazi wa Ofisi ya Liwali Ili Kuboresha Usalama Barabarani

Yaliyomo

Muhtasari wa Utendaji ... 3

Utangulizi ... 5

Hali ya Usalama na Utekelezaji wa Sheria za Trafiki katika Kaunti ya King ... 8

- Awamu ya Uhamasishaji ... 8
- Utendakazi wa Ofisi ya Liwali ... 9
- Uundaji wa Mapendekezo ya Sera ... 10

Mapendekezo ... 11

- Pendekezo 1 ... 12
- Pendekezo 2 ... 15
- Pendekezo 3 ... 17
- Pendekezo 4 ... 20

Hitimisho ... 22

Maelezo ya ziada ... 23

Ripoti imeandaliwa na:
Simrit Hans, Molly Webster, Lea Hunter, na Katy Kirschner

Kwa ushirikiano na: Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, na kwa michango ya Washington for Black Lives, mradi wa Washington Community Alliance.

King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO) hutoa usimamizi huru wa Ofisi ya Liwali (Sheriff's Office). Tunafanya mapitio ya kitaalamu yasiyoegemea upande wowote na uchunguzi huru, na kutoa mapendekezo ya sera yanayotegemea ushahidi yakiongozwa na jamii na kuzingatia misingi ya usawa. Ili kutoa mapendekezo haya, OLEO hushirikiana na kufanya kazi kwa karibu na mashirika ya kijamii.

Wasiliana na OLEO

Simu: 206-263-8870

Barua pepe: OLEO@kingcounty.gov

Tovuti: kingcounty.gov/OLEO

Tanbihi kuhusu data: Kadri inavyowezekana, OLEO imechagua kutumia data maalum za Kaunti ya King ili kuhakikisha usahihi na umuhimu wa matokeo ya utafiti. Hata hivyo, katika hali ambapo data za-ngazi ya kaunti hazipatikani, OLEO inategemea data za-ngazi ya serikali au kitaifa ili kuunda matokeo ya utafiti.

Ripoti imehaririwa na:
Liz Dop

Miundo mbadala inapatikana.
Piga simu kwa 206-263-8870 au TTY: 711.

Muhtasari wa Utendaji

Ripoti Hii: Mbinu na Mchakato Unaongozwa na Jamii

Katika ripoti hii, OLEO na washirika wake wa kijamii wanachunguza utendakazi wa Ofisi ya Liwali katika utekelezaji wa sheria za trafiki na kutoa mapendekezo manne kwa ajili ya kuendeleza mkakati wa utekelezaji wa sheria za trafiki unaotegemea data, unaozingatia usawa, na unaolenga usalama.

Ripoti hii inaashiria Mradi wa kwanza wa Sera Unaongozwa na Jamii ya OLEO—uliokamilishwa kwa ushirikiano na washirika wetu kutoka Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, na kwa michango ya Washington for Black Lives, mradi wa Washington Community Alliance.[a]

Ili kuandaa ripoti hii, OLEO na washirika wake walisikiliza maoni ya watumiaji wa barabara katika Kaunti ya King kuhusu na vipaumbele vyao kuhusiana na hatari za trafiki na mikakati ya utekelezaji wa sheria. OLEO pia ilifanya mahojiano na wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali ili kujifunza zaidi kuhusu sera na mbinu za taasisi hiyo katika utekelezaji wa sheria za trafiki. OLEO ilichambua data za utekelezaji wa sheria za trafiki za Ofisi ya Liwali kwa kipindi cha 2020-2024 ili kuelewa kwa kina hali ya sasa ya utekelezaji wa sheria za trafiki katika Kaunti ya King, na pia ilipitia mbinu bora za kitaifa na mifumo ya sera katika maeneo mengine yanayofanana. Matokeo yote ya utafiti yaliwasilishwa kwa washirika wa OLEO. Mapendekezo manne yanayoongozwa na jamii yaliyotolewa katika ripoti hii yaliandaliwa kwa ushirikiano na kuidhinishwa na washirika wote wa OLEO.

Hali ya Usalama wa Trafiki na Utekelezaji wa Sheria

Ingawa Ofisi ya Liwali inaona usalama wa trafiki kama kipaumbele, taasisi haina mkakati wa jumla wa utekelezaji wa sheria za trafiki. Badala yake, utekelezaji unaachwa kwa upendeleo wa maafisa binafsi, na kusababisha mbinu isiyo na muundo wa kutekeleza sheria za trafiki. Ofisi ya Liwali haitumi data kwa uthabiti kufahamisha utekelezaji wa sheria za trafiki katika vitengo vyake vyote, na haikusanyi data kamili kwa kila kusimamishwa kwa magari. Hii inamaanisha kwamba Ofisi ya Liwali haina uwezo wa kutathmini kama utekelezaji wake wa trafiki unafanya kazi vizuri au jinsi unavyoweza kuboreshwa. Zaidi ya hayo, kwa kuwa Ofisi ya Liwali haikusanyi taarifa za kidemografia zinazohusiana na kusimaishwa kwa magari, haiwezi kupima iwapo wanatekeleza sheria za trafiki kwa usawa au wanazalisha tofauti au ukosefu wa usawa.

Uchambuzi wa OLEO uligundua kwamba zaidi ya nusu (52%) ya kusimamishwa kwa magari na afisa wa trafiki uliofanywa na Ofisi ya Liwali kati ya 2020-2024 ulikuwa kwa ukiukaji wa trafiki ambapo dereva hakuwakilisha hatari inayoweza kuwadhuru wao wenyewe au wengine, kama vile usajili uliopitwa au taa ya nyuma iliyovunjika. **Matokeo ya OLEO yanaonyesha kuwa kuna fursa kubwa kwa Ofisi ya Liwali kutumia rasilimali chache na kuegemea kwenye mbinu za utekelezaji wa trafiki zinazotegemea data na zinazolenga usalama.**

Watetezi kote Washington, na kitaifa, wanapendekeza kuzingatia rasilimali za utekelezaji wa sheria kwa kupunguza vifo vya barabarani huku wakitambua tofauti za kikabila na kiuchumi zinazotokana na mbinu za kawaida za utekelezaji wa sheria za trafiki. Utafiti unaonyesha kwamba kusimamishwa kwa magari Marekani kunawaathiri zaidi watu wa rangi na jamii zenye kipato cha chini.[1] OLEO na washirika wake walitengeneza mapendekezo katika ripoti hii kushughulikia tofauti katika utekelezaji wa sheria za trafiki na kuboresha usalama wa barabarani kwa watumiaji wote wa barabara katika Kaunti ya King.

---

[a] Soma zaidi kuhusu mchakato wa Mfumo wa Mwongozo wa Jamii hapa..

Mapendekezo

1.

Kurekebisha miongozo ya sera ili kuipa kipaumbele utekelezaji wa sheria kwa ukiukaji wa trafiki unaohusiana na usalama, kupunguza kusimamishwa kwa magari kwa makosa yasiyo ya usalama, na kuunda mkakati wa utekelezaji wa sheria za trafiki wa taasisi nzima unaoongozwa na data.

1.1 Zingatia kusimamishwa kunaohusiana na usalama.

1.2 Punguza kusimamishwa kwa magari kusiohusiana na usalama.

1.3 Toa miongozo inayotegemea data kwa maafisa ili kukuza usalama wa barabarani.

1.4 Fuata hatua zisizo za adhabu kushughulikia sababu za msingi za ukiukaji wa trafiki.

2.

Kuweka mipaka kwa maswali na kupiga marufuku upekuzi wa ridhaa wakati wa kusimamishwa kwa magari ili kulinda haki za madereva na kupunguza tofauti za kikabila katika utekelezaji wa sheria.

2.1 Kuwataka maafisa waweke mipaka ya maswali yao wakati wa kusimamisha gari, kwa kuzingatia sababu kuu iliyosababisha kusimamishwa.

2.2 Kuwataka maafisa kumjulisha dereva mara moja sababu ya awali ya kusimamishwa pindi tu wanapowasiliana naye kwa mara ya kwanza.

2.3 Piga marufuku “upekuzi wa ridhaa” wakati wa kusimamishwa kwa magari.

3.

Kusanya data kwa kila sehemu ya kusimamishwa kwa magari—ikiwemo data za kidemografia—na kutekeleza mbinu bora za ukusanyaji, uhifadhi, na uchambuzi wa data ili kuboresha uwazi na kkuza uwajibikaji.

3.1 Kusanya na chambua data kwa kila sehemu ya kusimamishwa kwa magari.

3.2 Kusanya na chambua data za kidemografia za kusimamishwa kwa magari.

3.3 Rahisisha mbinu za ukusanyaji wa data.

4.

Iwapo Ofisi ya Liwali inazingatia kuongeza utekelezaji wa trafiki unaotumia mifumo ya kiotomatiki, Kaunti ya King inapaswa kwanza kuagiza utafiti huru wa uwezekano na usawa na kuhitaji ushirikishwaji madhubuti wa jamii kuhusu utekelezaji unaowezekana wa mifumo hiyo.

4.1 Ofisi ya Liwali haipaswi kuendeleza utekelezaji wa kiotomatiki mpya au wa ziada hadi utafiti wa uhakika na usawa ukapoonyesha njia za kupunguza masuala ya faragha na usawa.

4.2 Mipango yoyote ya baadaye ya utekelezaji wa ziada wa kiotomatiki inapaswa kuongozwa na jamii na kulenga kushughulikia sababu za msingi za changamoto za usalama wa trafiki.

Utangulizi

Juhudi za Kutetea Usalama Barabarani Zimekua Katika Miaka ya Hivi Karibuni, Pamoja na Mwelekeo wa Kuongezeka kwa Vifo Barabarani

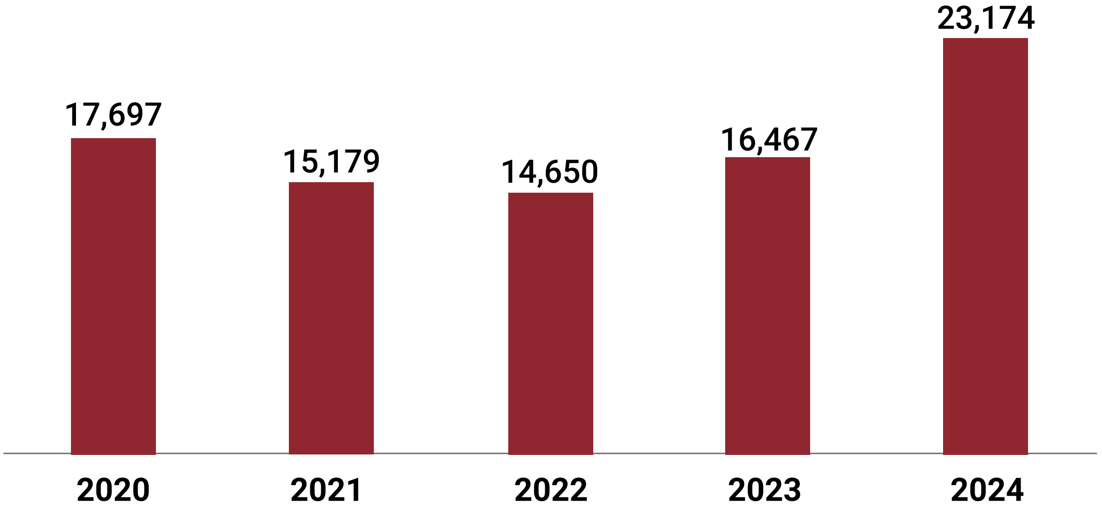
Ajali za magari ni mojawapo ya sababu kuu za vifo Marekani.[2] Kitaifa, idadi ya vifo barabarani ilipanda wakati wa janga la COVID-19, na ingawa miaka michache iliyopita imeonyesha maboresho polepole katika idadi ya vifo vinavyohusiana na trafiki kitaifa, maendeleo yamekuwa ya polepole katika Jimbo la Washington ambapo vifo barabarani vilifikia kiwango cha juu katika miaka 33 mnamo 2023.[3] Kaunti ya King imeshuhudia mwelekeo kama huo, na ajali 118 zilisababisha vifo katika eneo la mamlaka ya Ofisi ya Liwali kati ya 2020-2024.[b,4]

33-mwaka kiwango cha juu cha vifo

Wakati wa janga la COVID-19, maeneo mengi yalipunguza juhudi za utekelezaji wa sheria za trafiki kutokana na kupungua kwa idadi ya magari barabarani na wataalamu wa afya ya umma wakashauri kupunguza mawasiliano kati ya watu kadiri inavyowezekana.[5] Utekelezaji wa sheria za trafiki katika Kaunti ya King ulifuata mtindo sawa, ambapo kiwango cha kusimamishwa kwa magari kulipungua kutoka 2020 hadi 2022 kisha ikaongezeka kwa 40% kati ya 2023 na 2024.[6]

Licha ya kupungua kwa idadi hii, kusimamishwa kwa magari bado ndio muingiliano wa kawaida zaidi kati ya umma na maafisa wa Kaunti ya King,[7] ambapo maafisa walisimamisha magari zaidi ya 87,000 kati ya 2020-2024.[8] Hata hivyo, athari za kusimaishwa huku hakuleti adhari sawa. Kitaifa, utafiti umeonyesha mara nyingi ubaguzi wa rangi na upendeleo wa watu binafsi katika kusimamishwa kwa magari na ukaguzi wa trafiki pamoja na athari zisizo sawa kwa jamii zenye kipato kidogo.[9]

Trafiki ya Ofisi ya Liwali Iliongezeka mnamo 2024 Ikilinganishwa na Miaka Minne iliyopita



b "Mamlaka ya Ofisi ya Liwali" inarejelea barabara zinazotunzwa na Kaunti katika maeneo yasiyo ya manispaa ya Kaunti ya King, na barabara zilizoko ndani ya miji yenye mikataba ya Beaux Arts Village, Burien, Carnation, Covington, Kenmore, Maple Valley, Muckleshoot Indian Tribe, Newcastle, Sammamish, SeaTac, Shoreline, Skykomish, na Woodinville. Shirika la Uwanja wa Ndege la Kaunti ya King, Metro, na Sound Transit pia ziko ndani ya mamlaka ya Ofisi ya Liwali.

Kitaifa, na kikanda, watetezi na watunga sera wanajitahidi kutekeleza suluhisho bunifu kufanya barabara zetu kuwa salama zaidi huku wakipunguza utekelezaji wa trafiki usiofaa unaoongeza tofauti za kijamii na kiuchumi.[10] Watetezi wamekuwa wakisisitiza kuwa utekelezaji wa makosa madogo ya trafiki hauboreshi usalama barabarani,[11] kwa kihistoria umetumika kuzingatia jamii za rangi na zenye kipato kidogo na kusababisha matokeo tofauti kwa makundi haya,[12] na pia unazuia afisa kuzingatia makosa makubwa zaidi kama udhaifu wa kuendesha gari, kuendeshwa huku mtu akichanganyikiwa, matumizi ya kamba za usalama, na mwendo kasi, ambazo ndizo sababu kuu za vifo barabarani.[13] Kadri mashirika ya sheria yanavyoongeza uwezo wa kutumia data, kunakuwa na fursa ya kushirikiana na wataalamu wa usalama barabarani kuboresha utekelezaji kulingana na changamoto kuu za usalama barabarani. Teknolojia mpya zinaibuka ambazo—zinapotumika ipasavyo na kwa mwongozo wa jamii—zinaweza kupunguza mzigo kwa rasilimali za sheria na kusababisha kuendesha gari kwa usalama zaidi. Kwa pamoja, utafiti mpya na mbinu bunifu katika maeneo mengine yanaonyesha njia za kuondoa madhara yanayoweza kutokea kutokana na utekelezaji wa jadi wa trafiki na kufanya barabara zetu ziwe salama zaidi.

Ripoti ya Mkaguzi wa Kaunti ya King Kuhusu Usalama Barabarani

Ofisi ya Mkaguzi wa Kaunti ya King (Ofisi ya Mkaguzi [Auditor's Office]) ilifanya ukaguzi wa mikakati na taratibu za Ofisi ya Liwali kuhusiana na utendakazi wa trafiki mnamo 2022. Ripoti ilibaini kuwa shirika halina mkakati wa jumla wa utekelezaji wa trafiki, na halikadirii kama shughuli za maafisa zinalingana na malengo ya shirika au kuathiri usalama barabarani. Kutokana na matokeo hayo, utekelezaji wa sheria za trafiki unatofautiana katika maeneo yote ya mamlaka ya Ofisi ya Liwali. Ofisi ya Liwali pia haikusanyi kwa mfumo data za trafiki kuhusu kusimamishwa kwa magari wala haichambui iwapo kuna tofauti katika jinsi maafisa wake wanavyosimamia kusimamishwa kwa magari. Kutumia data chache zilizokusanywa, Ofisi ya Mkaguzi iligundua kuwa maafisa Wazungu walikuwa na uwezekano mkubwa zaidi wa kutumia nguvu dhidi ya madereva Weusi kuliko madereva wa rangi nyingine.

Ofisi ya Mkaguzi iliipa Ofisi ya Liwali mapendekezo matatu kutokana na matokeo yake. Hadi uchapishaji wa ripoti hii, Ofisi ya Liwali haijatekeleza yoyote kati ya mapendekezo haya.

Pendekezo 1

"Ofisi ya Liwali ya Kaunti ya King inapaswa kubainisha malengo ya utekelezaji wa sheria za trafiki na kuunda pamoja na kutekeleza mikakati ya kufikia malengo hayo, huku ikitumia data kufuatilia maendeleo kuelekea lengo lake kuu la usalama.

Pendekezo 2

Ofisi ya Liwali ya Kaunti ya King inapaswa kushirikiana na makamanda wa maeneo yasiyo ya manispaa, washirika wa mikataba, na Idara ya Huduma za Mitaa ya Kaunti ya King Kitengo cha Huduma za Barabara (Department of Local Services Road Services Division) ili kuhakikisha kuwa malengo na mikakati ya usalama wa trafiki yanaendana na malengo ya kaunti.

Pendekezo 3

Ofisi ya Liwali ya Kaunti ya King inapaswa kukusanya data za kidemografia zinazochukuliwa kulingana na mtazamo wa maafisa kwa kila kusimamishwa kwa gari, bila kujali sababu ya kusimamishwa au matokeo yake."

Soma ripoti kamili hapa.

OLEO & Washirika Wake Wafanya Ushirikiano wa Sera Unaoongozwa na Jamii

Kwa kuzingatia kampeni za hivi karibuni za utetezi katika ngazi ya kitaifa na ya jimbo, pamoja na kuongezeka kwa vifo vya barabarani, OLEO na washirika wake walilenga kutathmini na kuboresha mbinu za Ofisi ya Liwali katika utekelezaji wa sheria za trafiki. Ripoti hii inatoa mapendekezo manne ambayo ni matokeo ya Mchakato wa Sera Unaosimamiwa na Jamii ya OLEO,[14] ukiwa umeunganisha mashirika kadhaa ya kijamii kwa jitihada za ushirikiano.

Washirika wa OLEO walichagua utekelezaji wa sheria za trafiki kama lengo la mradi huu kutoka kwenye orodha ya ada tano zinazowezekana za sera. Mradi wa utekelezaji wa sheria za trafiki ulikamilika ndani ya mwaka mmoja na ulijumuisha mashirika matano yanayotegemea jamii: Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, na Washington for Black Lives, mradi wa Washington Community Alliance. OLEO ilikutana na washirika hawa mara kwa mara ili kuwasilisha na kujadili utafiti kuhusu mbinu za sasa za Ofisi ya Liwali, mbinu bora za kitaifa, na mapendekezo yanayoweza kutolewa. OLEO pia ilikutana na wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali na kuchambua data za utekelezaji wa sheria za trafiki zilizopatikana. Baada ya kupitia mapendekezo yanayoweza kutolewa na utafiti unaohusiana, washirika wa OLEO walipiga kura kutoa mapendekezo manne yaliyoorodheshwa katika ripoti hii. Mapendekezo yote manne yalipokelewa kwa kauli moja na mashirika ya kijamii yaliyoishirikiana na OLEO.

Muda wa mchakato

2024

SEPTEMBA	Kuanza mikutano na washirika Congolese Integration Network, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, na Washington for Black Lives, Washington Community Alliance.
OKTOBA	Washirika walichagua utekelezaji wa sheria za trafiki kama mradi wa sera.
NOVEMBA	Awamu ya uhamasishaji wa nje-OLEO ilikutana na Ofisi ya Mkaguzi wa Kaunti ya King (King County Auditor's Office) kujadili ukaguzi wao na hali ya mapendekezo yao. Washirika walianza kusambaza Dodoso za Usalama Barabarani na Utekelezaji wa Sheria.
DISEMBA	Vikao vya kusikiliza vya ana kwa ana vilifanyika na Congolese Integration Network na Washington for Black Lives.

2025

JANUARI	Utafiti ulifungwa baada ya kupokea majibu 187.
FEBRUARI-APRILI	Awamu ya utafiti-Mahojiano ya taarifa yalifanyika na wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali katika mamlaka mbalimbali. Data za utekelezaji wa sheria za trafiki zilipokelewa na kuchambuliwa kutoka Ofisi ya Liwali.
APRILI	Utafiti na chaguo za sera ziliwasilishwa kwa washirika. Eastside For All ilijiunga kama mshirika wa jamii.
MEI	Mikutano na washirika ilifanyika ili kuandaa mapendekezo ya sera.
JULAI	Mapendekezo ya mwisho ya sera yaliidhinishwa.
AGOSTI-NOVEMBA	Ripoti iliandaliwa na kukamilishwa. Rasimu ya mwisho ya ripoti ilishirikiwa na Ofisi ya Liwali kwa ajili ya mapitio.

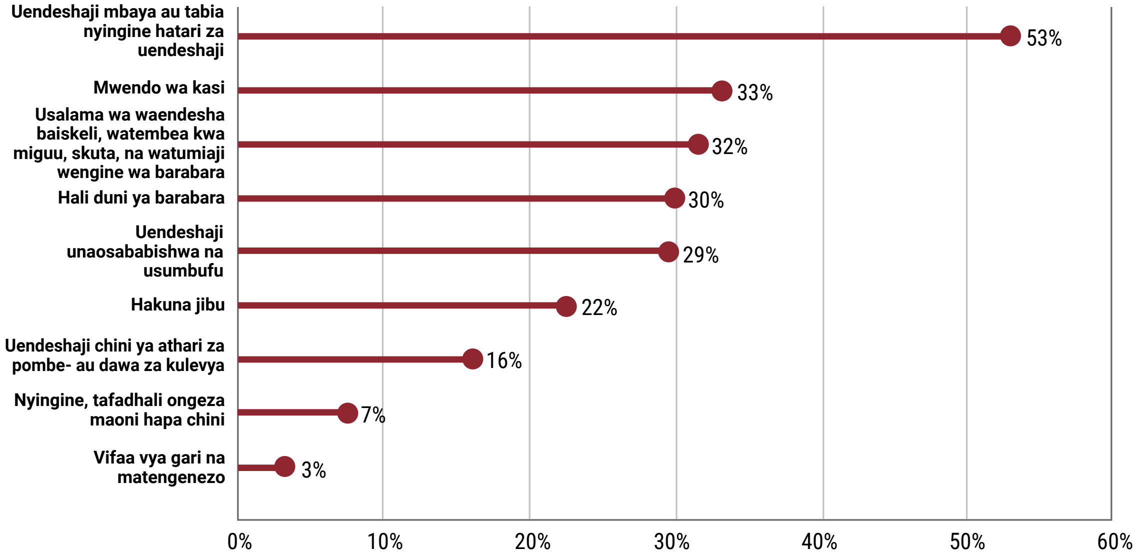
Hali ya Usalama na Utekelezaji wa Sheria za Trafiki katika Kaunti ya King

Uhamasishaji: Mtazamo Kuhusu Usalama wa Barabarani na Utekelezaji Wake

Baada ya kubainisha usalama na utekelezaji wa sheria za trafiki kama lengo la mradi, OLEO na washirika wake walianza mawasiliano ili kuelewa jinsi wanajamii wanaoishi, kufanya kazi, na kuendesha magari katika Kaunti ya King wanavyojisikia kuhusu mada hii. Washirika wote wa OLEO walishiriki katika awamu ya uhamasishaji kwa kusambaza dodoso au kuandaa vikao vya kusikiliza maoni ya jamii.

Dodoso, lililotengenezwa kwa ushirikiano na washirika wa OLEO, lilianzishwa Novemba 18, 2024 hadi Januari 7, 2025, na kupokea jumla ya majibu 187. Maswali yote ya dodoso yalikuwa ya hiari, ikiwa na mchanganyiko wa maswali ya kiwango cha Likert na maswali ya majibu ya wazi.[c] Dodoso lilikuwa mtandaoni, na walioshiriki waliweza kulijaza bila kutambulika. OLEO lilishiriki dodoso hilo na washirika wake—ambao waliwasambazia wahusika wao mbalimbali—pamoja na miji yote inayopata huduma chini ya mikataba na Ofisi ya Liwali, na pia kupitia Jarida la Maeneo Yasiyo ya Manispaa la Kaunti ya King (King County's Unincorporated Area Newsletter).

Washiriki Waliorodhesha Uendeshaji Mbaya wa Magari, Mwendo wa Kasi, na Usalama wa Watumiaji wa Barabara Wasio Tumia Magari Miongoni mwa Wasiwasi Wao Mkuu wa Usalama Barabarani



Wengi wa washiriki walikuwa wanawake Wazungu wasiokuwa na ulemavu, ambao hawazungumzi lugha nyingine isipokuwa Kiingereza nyumbani—hii haionyeshi jamii mbalimbali za Kaunti ya King, jambo linalopunguza nguvu ya matokeo ya dodoso. Kwa kuzingatia vikwazo hivi, uchambuzi wa OLEO wa matokeo ya dodoso ulitoa baadhi ya taarifa muhimu kuhusu wasiwasi wa watumiaji wa barabara kuhusu usalama wa trafiki. Kwanza, washiriki walitaja uendeshaji mbaya, mwendo kupita kiasi, na usalama wa watumiaji wa barabara wasio na magari kama wasiwasi wao mkubwa zaidi. Pili, takriban theluthi moja ya washiriki waliamini kuwa panapaswa kuwepo na vikwazo vya ziada

---

[c] Kipimo cha Likert ni mfumo wa upimaji unaotumika kupima hisia, mitazamo, na dhana za washiriki kwa kuwauliza washiriki kuchagua kutoka kwa safu ya majibu—kwa mfano, kutoka sikubaliani kabisa hadi nakubaliana kabisa.

kwa ukaguzi wa magari wakati wa kusimamishwa, huku asilimia 12% ya washiriki wakisisitiza kwamba kusimamishwa kunapaswa kufanyika tu kwa sababu halali za usalama, na asilimia 15% wakionyesha kwamba polisi hawapaswi kuuliza maswali zaidi ya sababu ya awali ya kusimamishwa au kufanya kusimamishwa kwa sababu zisizo za kimsingi.[d]

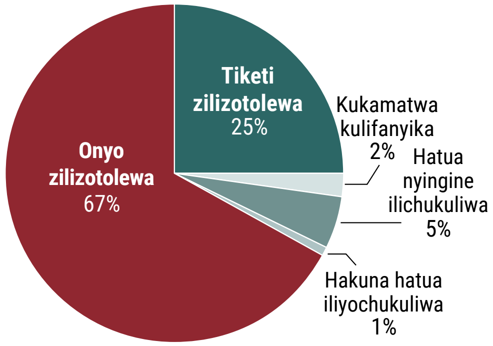
Ili kuendeleza juhudi za ushirikishaji za OLEO kwa mradi huu, mashirika mawili—Congolese Integration Network na Washington for Black Lives, Washington Community Alliance—yaliandaa vikao vya kusikiliza ili kujadili maswali ya dodoso katika mazingira ya majadiliano ya kikundi. Hili liliwawezesha watu waliokosa ufikiaji wa kiteknolojia wa dodoso au waliokuwa wakihitaji huduma za tafsiri kutoa maoni yao na kushiriki uzoefu wao. Vikao kadhaa vya kusikiliza vilifanyika mwishoni mwa Novemba na mwanzoni mwa Desemba mwaka 2024. Kwa kuzingatia hilo, demografia ya idadi ya watu walioshiriki kwenye vikao vya kusikiliza ulitofautiana na ule wa waliojaza dodoso. Congolese Integration Network inahudumia wakimbizi na wahamiaji, hasa kutoka eneo la Afrika Kusini mwa Jangwa la Sahara. Zaidi ya hayo, Washington for Black Lives iliandaa kikao cha kusikiliza kwa akina baba Weusi wanaolea watoto pekee yao.

Washiriki wa vikao vya kusikiliza walitaja wasiwasi zilizobainishwa na waliojaza dodoso, wakiorodhesha uendeshaji mbaya wa gari, uendeshaji uliosababisha usumbufu, na mwendo kasi kuwa miongoni mwa changamoto kuu za usalama wa trafiki. Hata hivyo, baadhi ya taarifa zilizokusanywa kutoka kwenye vikao vya kusikiliza zilikinzana na matokeo ya dodoso. Kwa mfano, huku washiriki wa dodoso wakionyesha nia ya kuongezwa kwa maafisa wa sheria katika maeneo yao, washiriki wa vikao vya kusikiliza walishiriki hisia za hofu dhidi ya maafisa wa sheria na kutaka kupunguza mwingiliano nao.

Utendakazi wa Sasa wa Ofisi ya Liwali

Ili kupata muktadha zaidi kuhusu sera na utendakazi wa Ofisi ya Liwali, OLEO ilifanya mahojiano kadhaa na wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali, kwa kuzingatia vyeo, majukumu, na maeneo mbalimbali. OLEO pia ilishiriki katika ziara za kuambatana na maafisa waliobobea katika utekelezaji wa sheria za trafiki. Mazungumzo haya yaliweka wazi kuwa, licha ya kutaja usalama wa trafiki kama moja ya vipaumbele vya shirika kwa mwaka 2025,[15] Ofisi ya Liwali haina mkakati wazi wa usalama wa trafiki unaoshirikisha shirika lote. Utekelezaji wa sheria za trafiki mara nyingi hubaki kuwa maamuzi ya kila afisa binafsi na zinatofautiana sana kati ya miji yenye mikataba na maeneo yasiyo chini ya manispaa ya Kaunti ya King.[16]

Matokeo ya Kusimamishwa kwa Magari Katika Kaunti ya King, 2020–2024



Ukosefu wa mkakati au mwongozo wa jumla kuhusu utekelezaji wa sheria za trafiki unasababisha wasiwasi mkubwa. **Yaani, pale ambapo utekelezaji unaachiwa kwa hiari ya maafisa, shirika haliwezi kuhakikisha kwamba wakazi na wageni wa Kaunti ya King wanapata huduma inayolingana na yenye usawa.** Bila mbinu sahihi za ukusanyaji wa data, shirika haliwezi kufuatilia tabia maalum za usalama barabarani na hatua za utekelezaji zinazotokana nazo kote Kaunti ya King. Wasiwasi huu unaendana na kilichogunduliwa na Ofisi ya Mkaguzi katika ukaguzi wao wa 2022 wa utendakazi wa Ofisi ya Liwali.[17]

Ili kuelewa zaidi utendakazi wa sasa wa Ofisi ya Liwali na kuunda ripoti ya Ofisi ya Mkaguzi ya 2022, OLEO ilichambua data za kusimamishwa kwa magari kutoka 2020 hadi 2024. OLEO iligundua kwamba wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali walichukua takriban hatua 112,219 za utekelezaji wa sheria za trafiki na uegeshaji,[e] wakisababisha kusimamishwa kwa magari 87,167. Katika[18] kipindi icho hicho, kusimamishwa kwa magari mbili kati ya tatu kulimalizika kwa onyo. Takriban katika asilimia 25% ya kusimamishwa kwa magari, maafisa walitoa tiketi. Kusimamishwa kwa magari chache sana—asilimia 2% tu—kulimalizika kwa kukamatwa.

---

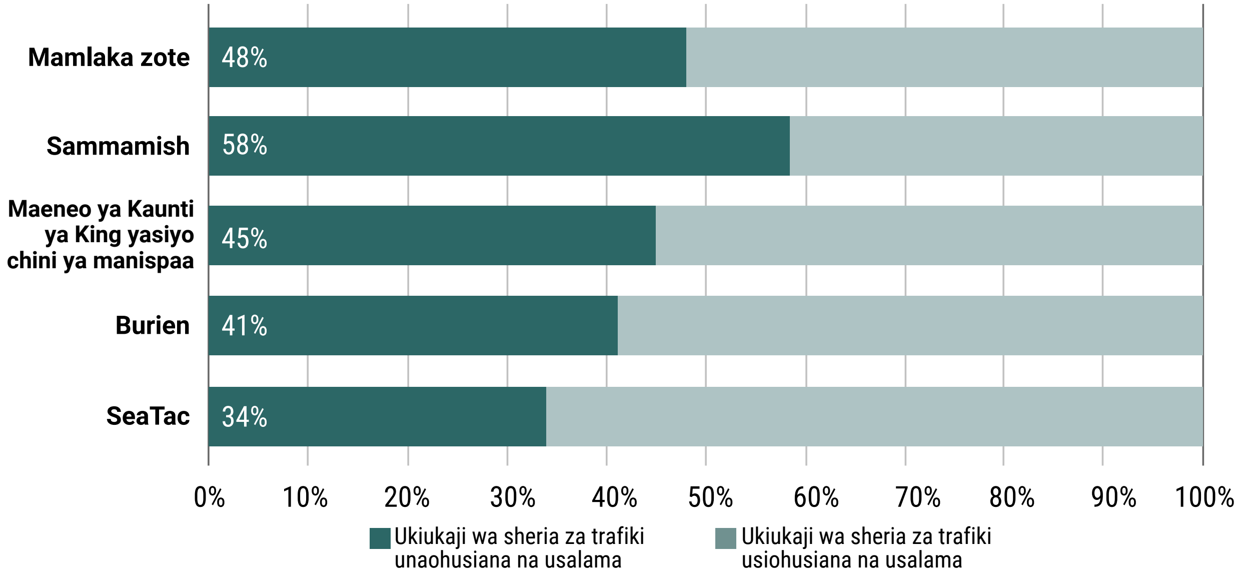
[d] Usimamishaji wa awali ni pale afisa wa utekelezaji wa sheria anaposimama mtu kwa kosa dogo akiwa na nia ya kufanya upekuzi au kuchunguza kosa kubwa zaidi. Ukaguzi mwingi unaofanywa wakati wa usimamishaji wa magari hautokani na afisa kuwa na kibali au sababu inayowezekana ya kufanya upekuzi huo, bali ni kibali cha dereva.

[e] Hii ni makadirio yanayotokana na uchambuzi wa OLEO wa idadi ya kumbukumbu za utekelezaji zinazohusiana na trafiki katika mfumo wa CAD (Computer Aided Dispatch, Usaidizi wa Usambazaji wa Kompyuta) wa Ofisi ya Liwali. Kumbukumbu moja ya CAD wakati mwingine inaweza kujumuisha vitendo vingi vya utekelezaji, jambo linaloweza kufanya makadirio haya kuwa chini ya idadi halisi.

OLEO ilichambua mara ngapi kusimamishwa kwa magari kunatokea kwa ukiukaji unaohusiana na usalama, ambapo dereva alikuwa akihatarisha maisha yake au ya wengine waziwazi, ikilinganishwa na kusimamishwa kwa makosa ya trafiki yasiyo ya usalama. Ikizingatiwa utekelezaji wote wa sheria za trafiki na za uegeshaji, kusimamishwa kwa magari kwa makosa yasiyo ya usalama kulichangia 52% ya jumla ya hatua zote za utekelezaji zilizofanywa na maafisa wa doria wa Ofisi ya Liwali.

Maeneo yasiyo ya manispaa ya Kaunti ya King, pamoja na Burien, SeaTac, na Sammamish, yalipata idadi kubwa zaidi ya utekelezaji wa sheria za trafiki katika eneo lote la mamlaka ya Ofisi ya Liwali. SeaTac, asilimia 34% tu ya kusimamishwa kwa magari ilikuwa kwa makosa yanayohusiana na usalama, huku Sammamish, asilimia hiyo ikikaribia 60%.

Ulinganisho wa Ukiukaji wa Sheria za Trafiki Zinazohusiana na Usalama na Zisizohusiana na Usalama Katika Kaunti ya King, 2020-2024



Kati ya mwaka 2020 na 2024, wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali walitumia nguvu katika kusimamishwa 41 kwa magari, chini ya 0.01% ya jumla ya kusimamishwa kwa magari. Ingawa sampuli ni ndogo, kuna mifumo muhimu inayojitokeza katika data. Katika kipindi icho hicho, 3 kati ya raia 4 waliohusika katika matukio ya matumizi ya nguvu walikuwa wa kiume. Aidha, licha ya kuwakilisha asilimia 7% ya idadi ya watu wa Kaunti ya King,[19] Madereva Weusi walihusika katika asilimia 30% ya kusimamishwa kwa magari kulikohusisha utumizi wa nguvu, jambo linalozua wasiwasi kwamba nguvu inatumiwa kwa kiwango kisicho sawia dhidi ya madereva Weusi.[20]

Uundaji wa Mapendekezo ya Sera

Kwa kuzingatia msingi na uelewa wa changamoto za sasa katika barabara za Kaunti ya King, OLEO ilichunguza tafiti za kitaifa na mbinu bora za kushughulikia masuala ya usalama wa trafiki, wasiwasi unaohusiana na tofauti za kikabila na kiuchumi katika utekelezaji wa sheria za trafiki, na tathmini za mipango ya usalama na utekelezaji wa trafiki katika maeneo sawia. Sehemu inayofuata ya ripoti hii inawasilisha matokeo makuu ya utafiti huo. Chaguo zinazowezekana za sera za kushughulikia masuala haya ziligawanyika katika makundi manne makuu; kubadilisha sera zinazohusu maamuzi ya utekelezaji wa sheria za trafiki; utekelezaji wa mifumo ya ufuatiliaji wa kiotomatiki; kuhamisha baadhi ya majukumu ya utekelezaji wa sheria za trafiki kwa raia,[f] na kuboresha mbinu za ukusanyaji wa data na ukaguzi ili kuongoza mikakati ya utekelezaji wa sheria za trafiki. OLEO iliwasilisha matokeo haya kwa washirika wake ambao walibainisha mapendekezo ya sera yaliyoainishwa hapa chini ili kuwasilishwa kwa Ofisi ya Liwali

---

[f] Uraia wa kazi unarejelea matumizi ya wafanyakazi raia wasio na silaha kushughulikia ukiukaji wa trafiki badala ya kutumia maafisa wa polisi wenye silaha. OLEO na washirika wake walizingatia utafiti na utetezi wa uraia wa kazi lakini mwishowe waliamua kutotoa pendekezo lolote kuhusu uraia wa kazi katika ripoti hii.

Mapendekezo

Mapendekezo manne yafuatayo yaliandaliwa kwa ushirikiano na washirika wa OLEO kwa lengo la kuboresha usalama wa trafiki katika Kaunti yote ya King.

1. Kurekebisha miongozo ya sera ili kuipa kipaumbele utekelezaji wa sheria kwa ukiukaji wa trafiki unaohusiana na usalama, kupunguza kusimamishwa kwa magari kwa makosa yasiyo ya usalama, na kuunda mkakati wa utekelezaji wa sheria za trafiki wa taasisi nzima unaoongozwa na data.

2. Kuweka mipaka kwa maswali na kupiga marufuku upekuzi wa ridhaa wakati wa kusimamishwa kwa magari ili kulinda haki za madereva na kupunguza tofauti za kikabila katika utekelezaji wa sheria.

3. Kusanya data kwa kila sehemu ya kusimamishwa kwa magari—ikiwemo data za kidemografia—na kutekeleza mbinu bora za ukusanyaji, uhifadhi, na uchambuzi wa data ili kuboresha uwazi na kkuza uwajibikaji.

4. Iwapo Ofisi ya Liwali inazingatia kuongeza utekelezaji wa sheria za trafiki kwa njia ya mifumo ya kiotomatiki, Kaunti ya King inapaswa kwanza kuagiza kufanywa kwa utafiti huru wa uwezekano na usawa na kuhitaji ushirikishwaji mpana wa jamii kuhusu utekelezaji unaowezekana wa mifumo hiyo ya kiotomatiki.

Pendekezo 1

Kurekebisha miongozo ya sera ili kuipa kipaumbele utekelezaji wa sheria kwa ukiukaji wa trafiki unaohusiana na usalama, kupunguza kusimamishwa kwa magari kwa makosa yasiyo ya usalama, na kuunda mkakati wa utekelezaji wa sheria za trafiki wa taasisi nzima unaoongozwa na data.

Watetezi wa Washington, na kitaifa, wanapendekeza kutilia mkazo kusimamishwa kwa magari kunakohusiana na usalama na kupunguza kusimamishwa kwa makosa yanayoweka hatari ndogo kwa usalama wa watumiaji wa barabara.[21] Uangalizi upya katika utekelezaji wa sheria unaohusiana na sababu kuu za vifo barabarani—ikijumuisha uendeshaji mbaya, usumbufu wakati wa kuendesha gari, matumizi ya vifaa vya kidhani, na mwendo kasi—unahitajika kwa haraka kutokana na kuongezeka kwa ajali za kifo na majeraha yanayohusiana na kuendesha gari katika jimbo zima.[22] Kupunguza kusimamishwa kwa makosa madogo kunaweza kuboresha usalama wa trafiki, kurekebisha imani ya jamii, kupunguza uwezekano wa tofauti katika ukaguzi wa polisi, na kupunguza gharama za kifedha zisizo za lazima kwa jamii.[23]

Kitaifa, madhara yanayoweza kutokea kutokana na kusimamishwa kwa magari hayaathiri sawa—madereva Weusi huweza kusimamishwa zaidi kuliko madereva Wazungu, na madereva Weusi na Wahispania wana uwezekano mkubwa wa kufanyiwa upekuzi, kupewa tiketi, kukamatwa,[24] na hata kuuawa wakati wa kusimamishwa kwa gari.[25] Licha ya kutokuwa na ushahidi wa tofauti katika tabia za uendeshaji gari, madereva Weusi wako katika hatari kubwa zaidi ya kusimamishwa kwa makosa madogo au yasiyo ya usalama.[g,26] Marekebisho ya sera yanayolenga kupunguza kusimamishwa kwa magari kwa makosa yasiyo ya usalama yanakusudia kupunguza tofauti katika utekelezaji wa sheria za trafiki kwa kuwapa maafisa miongozo ya kuhakikisha juhudi za utekelezaji zinazingatia ukiukaji unaohusiana na usalama na kupunguza mbinu kama kusimamishwa kwa sababu zisizo dhahiri. Kwa mfano, mwaka 2022, Baraza la Mji wa Philadelphia (Philadelphia City Council) liliweka marufuku kusimamishwa kwa magari kwa baadhi ya makosa madogo yasiyo ya usalama.[27] Baada ya kutekelezwa, kusimamishwa kwa magari kwa madereva Weusi wa kiume kwa makosa madogo kulipungua kwa asilimia 54%—kuirekebisha mtindo ulioandikwa vizuri wa utekelezaji usio sawia huko Philadelphia.[28] Wakati Mkuu wa Polisi Harold Medlock wa Fayetteville, North Carolina, aliwaamuru maafisa wake kuzingatia juhudi za utekelezaji wa sheria za trafiki katika masuala makubwa zaidi ya usalama barabarani na kuacha kusimamisha makosa madogo yasiyo ya usalama, mji huo ulishuhudia kupungua kwa tofauti za kikabila katika kusimamishwa kwa magari pamoja na kupungua kwa ajali za magari, majeraha yanayohusiana na trafiki, na vifo barabarani—yote bila kuathiri makosa yasiyo ya trafiki.[29]

Maamuzi ya utekelezaji wa sheria za trafiki katika Kaunti ya King kwa kiasi kikubwa huachwa kwa hiari binafsi ya kila afisa, jambo linalosababisha mbinu isiyo ya usawa ya usalama wa trafiki katika eneo la mamlaka ya Ofisi ya Liwali. Kama inavyobainishwa katika ripoti ya Ofisi ya Mkaguzi ya 2022, Ofisi ya Liwali haitoi mwelekeo wa kimkakati kwa utekelezaji wa sheria za trafiki,[30] na bila viashiria na malengo yaliyoelezwa, shirika haliwezi kuhakikisha kuwa malengo yake ya utekelezaji yanaweza kufanikisha matokeo yanayohusiana na usalama. Mapendekezo ya OLEO yanakuza mkakati wa utekelezaji wa trafiki unaoongozwa na data unaoelekeza rasilimali chache za shirika kushughulikia masuala makuu ya usalama wa trafiki na kupunguza hatari zinazoweza kutokea kimwili, kiakili na kiuchumi kutokana na kusimamishwa kwa magari.[31]

---

[g] OLEO haina data kamili za kidemografia kuhusu usimamishaji wa magari katika Kaunti ya King. Kulingana na ripoti ya Ofisi ya Mkaguzi ya mwaka 2022, Ofisi ya Liwali haina data za kidemografia za kuchambua tofauti za kikabila katika utekelezaji wa sheria za trafiki. Kwa sasa, taarifa za kidemografia ambazo Ofisi ya Liwali inakusanya si thabiti na haziwezi kutegemewa. Kwa hivyo, katika ripoti hii maelezo kuhusu tofauti za rangi katika utekelezaji wa sheria za trafiki hutegemea data ya kitaifa. See Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," 2022, https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement.

1.1 Zingatia kusimamishwa kunaohusiana na usalama.

Lugha ya sera inapaswa kueleza kwamba maafisa wanaweza kusimamisha au kukamata dereva ili kutekeleza ukiukaji wowote wa trafiki unaohusiana na usalama kama ifuatavyo:[h]

a. Ukiukaji wowote wa kanuni za jinai;
b. Ukiukaji wowote unaotokea wakati wa kuendesha gari (ukiukaji unaofanywa na dereva anapoendesha gari, kama vile kuendesha gari vibaya au kwa mwendo wa kasi);[i]
    i. Maafisa hawapaswi kuchukua hatua za kisheria kwa kuendesha gari ikiwa leseni imekataliwa au kusitishwa kutokana na sababu tu za:
        - Hali ya kifedha;
        - Ukiukaji uliofanywa katika jimbo jingine ambao usingepelekea kusitishwa au kukataliwa kwa leseni kama ungefanywa Washington; au
        - Tiketi au taarifa za makosa ya trafiki zilizosababisha kusitishwa kwa leseni za madereva wa kiwango cha kati[j]
c. Ukiukaji wowote wa matumizi ya mkanda wa usalama au vizuizi vya usalama;
d. Ukiukaji wa sharti la madereva kusogea kando au kusimamisha gari kwa magari yenye taa za dharura, ishara za kusimama, au ving'ora.[k]

Lugha ya sera inapaswa pia kueleza kwamba maafisa wanapaswa kusimamisha madereva kwa makosa ya vifaa tu yanayoweka hatari kubwa kwa usalama wa dereva au wengine barabarani ili kutoa elimu au taarifa kuhusu kupata vocha za ukarabati. Ukiukaji wa vifaa unaofikia kiwango cha kuleta hatari kubwa kwa usalama wa dereva au wengine barabarani "una maana kwamba, kwa kuzingatia jumla ya hali zilizopo, ni kawaida kwa mtazamaji wa kimsingi kuamini kwamba ukiukaji huo wa vifaa unaweza kusababisha ajali au kujeruhi dereva au watu wengine au magari yaliyoko karibu. [Hii inaweza kujumuisha]… kuwa taa za nyuma, taa za mbele, au taa za breki hazifanyi kazi au hazionekani wakati wa usiku au pale hali ya hewa inapopunguza mwonekano; kioo cha mbele kilichovunjika kinachomzuia dereva kuona vizuri; au kipumuzi cha kelele kinachovuta chini.[32]

Pendekezo hili halipaswi kuzuia Ofisi ya Liwali kuchukua hatua ya kukamata gari ambalo limeharibika kwa namna inayoweza kusababisha hatari ya papo hapo ya ajali au kujeruhi dereva na wengine walioko barabarani.

1.2 Punguza kusimamishwa kwa magari kusiohusiana na usalama.

Sera ya Ofisi ya Liwali inapaswa kusasishwa ili kupiga marufuku kuanzisha kusimamishwa kwa magari kwa ukiukaji usio wa usalama isipokuwa kwa ukiukaji unaohusiana na gari lisilo na nambari ya usajili, au ikiwa nambari ya usajili hailingani na aina, modeli, mwaka, na rangi iliyosajiliwa ya gari, ili kuhakikisha Ofisi ya Liwali inaweza kusaidia katika kupata magari yaliyoibiwa. Ukiukaji usio wa usalama ni ukiukaji wowote wa nyaraka unaohusiana na bima, leseni au ukaguzi, usajili, na ukiukaji wowote wa vifaa ambavyo havileti hatari kubwa kwa usalama wa dereva au wengine walioko barabarani. Maeneo mbalimbali nchini yameanzisha sera sawia, zinazozuia maafisa kuanzisha kusimamishwa kwa magari kwa ukiukaji mdogo. Huko Philadelphia, San Francisco, na Virginia, maafisa hawawezi kuanzisha kusimamishwa kwa magari kwa ukiukaji ufuatao: usajili wa gari umeisha

---

[h] Muundo na maudhui ya pendekezo hili yametolewa kulingana na Mswada wa Bunge wa 1512 (2025).

[i] Kwa ufafanuzi kamili na orodha ya sheria za gari ambazo ukiukaji unaweza kufikia "ukiukaji wa sheria za barabarani unaotokea gari likiwa linaendeshwa," rejelea WAC (Washington Administrative Code, Kanuni ya Utawala ya Washington) 308-104-160, https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160.

[j] Rejelea RCW (Revised Code of Washington, Kanuni Iliyorekebishwa ya Washington) 46.20.342(1)(c) (ii), (v), or (vii), kutoka kwa maandishi ya Mswada wa Bunge uliopendekezwa 1512(2025), Kifungu. 3. (1) (a) (ii), 1512.pdf.

[k] Rejelea RCW 46.37.190, https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.37.190.

muda wake (kwa nyakati tofauti za muda wa kurahisisha), taa zisizofanya kazi (isipokuwa taa zote hazifanyi kazi), au vitu vinavyopachikwa kwenye kioo cha nyuma.[33] Maeneo mengine yanachukulia ukiukaji ufuatao kuwa ukiukaji mdogo:

a. Rangi za madirisha na vibandiko,[34]
b. Kuhamisha nambari za usajili,[35]
c. Matumizi ya vifaa vilivyoharibika,[36]
d. Kuendesha gari lililojaa kupita kiasi,[37] na
e. Matatizo madogo ya bamba.[38]

1.3 Toa miongozo inayotegemea data kwa maafisa ili kukuza usalama wa barabarani.

Ofisi ya Liwali inapaswa kuanzisha rasmi utaratibu wa kutumia vyanzo vipya vya data kama vile mashirika ya trafiki ya manispaa ili kuongoza mikakati ya utekelezaji na kuhakikisha rasilimali zinaelekezwa kwenye masuala ya usalama wa trafiki yenye athari kubwa zaidi. Katika mahojiano na OLEO, wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali walijadili kuhusu kutumia data zilizopo kuelekeza utekelezaji kwenye mizunguko na barabara zilizo na kiwango kikubwa cha ukiukaji wa usalama, kama vile mwendo kasi kupita kiasi au kupita taa nyekundu, lakini mbinu hii haizingatiwi kwa usawa katika shirika na mara nyingi inategemea juhudi binafsi za afisa. Wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali pia walishiriki jinsi shirika linavyoweza kushirikiana na wahandisi wa trafiki na waandaaji miji kutumia data kushughulikia masuala ya muundo wa barabara yanayochangia hali zisizo salama za trafiki.

Uongozi wa Ofisi ya Liwali unapaswa kuendelea kutumia data kutoka vyanzo mbalimbali, ikiwemo data za usalama wa trafiki, malalamiko ya jamii, na data za kihistoria za utekelezaji, ili kuongoza mikakati ya utekelezaji na kuratibu jitihada za shirika zima za kupima mbinu za utekelezaji na athari zake kwenye matokeo ya usalama wa trafiki. Kuhakikisha maafisa wanapokea maagizo kamili, yanayoongozwa na data kutasaidia kupunguza uwezekano wa upendeleo kuathiri maamuzi ya utekelezaji na kuboresha imani ya jamii.

1.4 Fuata hatua zisizo za adhabu kushughulikia sababu za msingi za ukiukaji wa trafiki.

Ofisi ya Liwali inapaswa kushughulikia ukiukaji usio wa usalama kwa hatua zisizo za adhabu zinazoweza kushughulikia sababu msingi ya ukiukaji, badala ya kuongeza matatizo ambayo dereva anaweza kuwa nayo. Kwa mfano, ikiwa dereva hajarekebisha taa ya nyuma iliyovunjika kutokana na ukosefu wa kifedha, kumkamata dereva na kutoza faini kutaongeza mzigo wa kifedha kwa dereva na kunaweza kuchelewesha uwezo wake wa kushughulikia taa hiyo. Imeandikwa vizuri kwamba faini na ada pekee yake si zana bora za kuzuia tabia hasi,[39] na mara nyingi huathiri kwa kiwango kikubwa watu wanaoishi kwa mapato madogo.[40]

Mnamo mwaka 2024, Polisi wa Burien, idara inayofanya kazi kwa mkataba na Ofisi ya Liwali, walifanya ukaguzi wa viti vya watoto 145 na kununua viti vya watoto 45 vilivyotolewa kwa familia zinazo hitaji kupitia ruzuku inayofadhiliwa na serikali. OLEO inahimiza Ofisi ya Liwali kuendelea kuendeleza programu zinazotumia hatua zisizo za adhabu kuwapa madereva vifaa wanavyohitaji ili kuendesha gari kwa usalama barabarani.

Pendekezo 2

Kuweka mipaka kwa maswali na kupiga marufuku upekuzi wa ridhaa wakati wa kusimamishwa kwa magari ili kulinda haki za madereva na kupunguza tofauti za kikabila katika utekelezaji wa sheria.

Kupunguza wigo wa maswali ambayo afisa anaweza kuuliza wakati wa kusimamishwa kwa gari na kupunguza uwezo wa afisa kuomba idhini ya dereva kukagua gari lake kunaweza kuelekeza rasilimali chache za Ofisi ya Liwali zaidi kwenye utekelezaji wa ukiukaji unaohusiana na usalama na kupunguza tofauti za kikabila katika utekelezaji wa sheria za trafiki. Ingawa maswali ya uchunguzi yenye wigo mpana na "upekuzi wa ridhaa" ni halali kisheria, mara nyingi huambatana na mbinu za polisi zenye shinikizo na zinazotokana na upendeleo.[41] Kwa mfano, Idara ya Polisi ya San Francisco (San Francisco Police Department) ilitaja kwa uwazi lengo la kupunguza kusimamishwa kwa magari kwa sababu zisizo za msingi kama sababu ya mabadiliko yao ya sera ya hivi karibuni ya kupunguza maswali ambayo maafisa wanaweza kuuliza wakati wa kusimamishwa kwa gari.[42] Wakati maeneo mengi yanapitia mageuzi ya kutumia upekuzi wa ridhaa, Scotland ilipiga marufuku upekuzi kwa sababu ulitumika kwa viwango vya juu mno na kwa kiwango kisicho sawa uliwalenga vijana-wafanyakazi.[43] Baada ya marufuku ya Scotland dhidi ya upekuzi wa ridhaa, ukaguzi uliofanikiwa—ambapo maafisa walipata mali iliyoporwa au dawa za kulevya—uliongezeka na uhalifu ukaelekea kushuka.[44]

Upekuzi wa ridhaa unazua wasiwasi maalum kutokana na jinsi unavyotumika kwa kawaida. Tofauti na aina nyingine za upekuzi,[l] kizuizi cha upekuzi wa ridhaa hakihitaji afisa wa sheria kufikia kiwango cha ushahidi, na kwa hivyo hakuna kiwango kinachohitajika cha ushahidi au uhakika wa kutokea kwa uhalifu. Kuomba ridhaa ya upekuzi kunabaki chini ya hiari ya afisa binafsi na ridhaa ya mtu anayefanyiwa upekuzi.

Licha ya jina lao, watafiti na watetezi wanasema kwamba "upekuzi wa ridhaa hauwi kweli ridhaa ya hiari."[45] Hata pale ambapo haki ya kukataa upekuzi imeelezewa na kueleweka, wasomi wa sheria wanasema kwamba kukubaliana na mtu mwenye mamlaka kama afisa wa polisi si sawa na kutoa ridhaa kwa hiari, na wengi hufanya hivyo kwa kujilinda, wakijua kwamba hawawezi tu kutembea au kuondoka kutoka kwenye tukio hilo na wangekabiliwa na matokeo mengine.[46] Zaidi ya hayo, watu wanyonge, kama vile watoto na wale wenye ulemavu wa akili, wanaweza "kukubali" au kuachilia haki zao za kisheria kwa sababu wanaathiriwa zaidi na wenye mamlaka na hawana uwezekano mkubwa wa kuelewa matekeo kikamilifu.[47]

Mwisho, data za kitaifa zinaonyesha kwamba upekuzi wa ridhaa unafanywa kwa kiwango kisicho sawa dhidi ya madereva wenye weusi, na sehemu kubwa haizalishi kugunduliwa kwa mali haramu.[48] Licha ya kufanyiwa upekuzi wa magari ya madereva Weusi kwa viwango vya juu, viwango vya kugundua mali haramu kwa madereva Weusi ni sawa au vya chini ikilinganishwa na madereva Wazungu.[49] Uchambuzi wa data za kusimamishwa kwa magari pia umebaini kwamba kiwango cha kigezo cha kufanya upekuzi kwa madereva Weusi na Wahispania ni cha chini kuliko kwa madereva Weupe.[50] Wakati baadhi ya wafanyakazi wa sheria wanasema kwamba upekuzi wa ridhaa ni zana muhimu ya uchunguzi, watafiti wamebaini kwamba upekuzi wa ridhaa una uwezekano mdogo wa kugundua mali haramu ikilinganishwa na upekuzi unaofanywa kwa msingi wa sababu zinazowezekana,[m] na hakuna uhusiano kati ya matumizi ya upekuzi wa ridhaa na viwango vya uhalifu wa dhuluma.[51]

---

l I Wakati upekuzi unafanywa chini ya kibali, sababu inayowezekana, au tuhuma zinazofaa, kuna "kiwango cha uthibitisho," au kiwango cha ushahidi, ambacho afisa wa sheria lazima akidhi ili kufanya upekuzi huo. Hii inaunda kiwango sawa na kuweka mamlaka kwa ajili ya vyombo vya sheria wakati vinapoingilia haki ya Ibara ya Nne ya kuwa huru kutokana na ukaguzi usio wa haki.

m Utafiti huu unaonyesha kwamba ukaguzi wa ridhaa ni dhaifu zaidi kuliko ukaguzi unaohitaji kiwango kikubwa cha ushahidi, lakini OLEO pia inatambua kuwa upekuzi unaotegemea sababu za kutenda bila kibali umepigwa marufuku Washington na Mahakama Kuu ya Jimbo. *Jimbo la Washington v. Tibbles (State of Washington v. Tibbles)* (2010).

Licha ya wasiwasi mwingi na muhimu kuhusu utendaji huu, Ofisi ya Liwali mara nyingi hufanya upekuzi wa ridhaa pale inapokuwa "halali na ya maana," lakini haufuatiliwi kwa njia ya kimsingi au inayofikiwa ambayo ingewezesha uchambuzi au uwazi kwa umma.[52] Vivyo hivyo, bila sera za ziada na mafunzo ya tahadhari kuhusu maswali na tabia wakati wa kusimamishwa kwa magari, maafisa wa Ofisi ya Liwali wanaweza kutumia mbinu za uchunguzi zinazohangaisha kwa gharama ya imani na uhusiano na jamii.

2.1 Kuwataka maafisa waweke mipaka ya maswali yao wakati wa kusimamisha gari kwa kuzingatia sababu kuu iliyosababisha kusimamishwa.

Ofisi ya Liwali inapaswa kuhakikisha kuwa kusimamishwa kwa magari kunalenga kushughulikia ukiukaji maalum wa usalama wa trafiki, badala ya kutumika kama zana ya uchunguzi wa jumla. Kupunguza maswali wakati wa kusimamishwa kwa gari ili kushughulikia sababu ya kusimamishwa kunahakikisha kuwa maafisa wanachukua hatua kwa tabia hatarishi, jambo linalokuza usalama wa trafiki na elimu kwa madereva. Hata hivyo, lugha ya sera inapaswa kufafanua wazi kwamba ikiwa afisa ana shaka ya kweli kwamba shughuli ya jinai imefanyika, inaendelea, au inakaribia kufanyika, anaweza kuendelea na uchunguzi wa ziada.[53] Pendekezo hili lina lengo la kupunguza kusimamishwa kwa magari kwa sababu zisizo za msingi, ambazo zimebainiwa kuwalenga madereva Weusi kwa kiwango kisicho sawa kitaifa.[54] Kizuizi cha wigo wa maswali hakipaswi kuzuia afisa kuzungumza na dereva kuhusu ukiukaji wa ziada au wa trafiki wa aina mbalimbali ambao anaweza kuwa ameufanya, na hakipaswi kuzuia afisa kumfundisha dereva kuhusu ukiukaji usio wa usalama au kutoa vocha cha ukarabati.

2.2 Kuwataka maafisa kumjulisha dereva mara moja sababu ya awali ya kusimamishwa pindi tu wanapowasiliana naye kwa mara ya kwanza.

Miongozo ya sera inapaswa kuweka matarajio ya mawasiliano wazi mwanzoni mwa kusimamishwa kwa gari ili kukuza uelewa kati ya maafisa na madereva na kuboresha uhusiano kati ya vyombo vya sheria na jamii.[55] Kuanzisha kusimamishwa kwa gari kwa heshima na uwazi kunalingana na wajibu wa Ofisi ya Liwali kwa haki za kiserikali na imebainika kuashiria kuaminika kwa wanajamii.[56] Imeandikwa vizuri kwamba kuendesha shughuli kwa kuzingatia kanuni za haki za kiserikali kunaweza kuboresha utii wa hiari na ushirikiano kutoka kwa madereva na kusaidia kuzuia kusimamishwa kwa gari kuongezeka.[57]

2.3 Piga marufuku "upekuzi wa ridhaa" wakati wa kusimamishwa kwa magari.

OLEO inapendekeza kwamba Ofisi ya Liwali isitishe matumizi ya upekuzi wa ridhaa wakati wa kusimamishwa kwa magari. Kitendo hicho huzua wasiwasi kadhaa: kulazimisha, tofauti za kikabila katika upekuzi, na kiwango cha ushahidi kinachohitajika kwa upekuzi. Ingawa ni halali kisheria kufanya upekuzi wa ridhaa, wasomi wanasema kwamba upekuzi hauwezi kuwa wa hiari kikweli. Kutokana na wasiwasi huu mkubwa, na ukosefu wa mkakati wa pamoja na data katika Ofisi ya Liwali kuhusu upekuzi wa ridhaa ili kuelewa vyema athari' za upekuzi, OLEO inapendekeza kwamba Ofisi ya Liwali isitishe utekelezaji wa utaratibu huo.

Pendekezo 3

Kusanya data kwa kila sehemu ya kusimamishwa kwa magari—ikiwemo data za kidemografia—na kutekeleza mbinu bora za ukusanyaji, uhifadhi, na uchambuzi wa data ili kuboresha uwazi na kkuza uwajibikaji.

Kuboresha mbinu za ukusanyaji wa data kutaiwezesha Ofisi ya Liwali kuchambua ufanisi, usawa, na mienendo isiyo ya kawaida za tabia za maafisa na kusaidia kuunda mkakati wa jumla wa shirika zima wa kushughulikia usalama wa trafiki.[58] Ingawa data inaweza kuwa zana muhimu ya kuboresha usalama wa trafiki katika eneo lote la mamlaka ya Ofisi ya Liwali, manufaa ya data zinazokusanywa yanapunguzwa na ubora wake na uwezo wa kuchambuliwa. Watetezi wa kitaifa wamebuni mikakati ya kukusanya data inayoweza kuchambuliwa kwa kila kusimamishwa kwa magari huku wakipunguza mzigo wa kiutawala usio wa lazima kwa maafisa.[59] Hivi sasa, ingawa Ofisi ya Liwali hukusanya baadhi ya taarifa kuhusu kusimamishwa kwa magari, data hiyo si kamili, haipatikani kwa umma, wala si rahisi kuchambuliwa. Ni muhimu sana kuhakikisha kwamba data inapatikana kwa umma, kwani data yenye ubora na maelezo ya kina inaweza kuongeza imani kwa vyombo vya sheria miongoni mwa umma na vyombo vya habari, kuboresha tathmini za sera, na kuunda mikakati.[60]

3.1 Kusanya na chambua data kwa kila sehemu ya kusimamishwa kwa magari.

Ofisi ya Liwali inapaswa kurekodi kusimamishwa kwa magari yote, bila kujali matokeo yake, na kukusanya data kuhusu watu waliohusika katika kila kusimamishwa ili kuboresha rekodi ya maandishi na uthibitishaji wa taratibu za utekelezaji wa sheria za trafiki za Ofisi ya Liwali. Wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali walieleza kwamba kuhitaji ukusanyaji wa data zaidi wakati wa kusimamishwa kwa magari kutawafisha moyo maafisa wanaotaka kusimamisha magari. Hata hivyo, mzigo wa kiutawala kwa maafisa unaweza kupunguzwa kwa kutumia menyu kunjuzi zinazowezesha uteuzi rahisi wa data katika mfumo wa Usaidizi wa Usambazaji wa Kompyuta (CAD). Zaidi ya hayo, kukusanya data wakati wa kusimamishwa kwa magari yote kutapunguza mzigo wa kiutawala kwa muda kwa kutoa uelewa kuhusu mahali rasilimali zinatumika, na jinsi Ofisi ya Liwali inaweza kukuza na kuwezesha rasilimali za utekelezaji wa sheria za trafiki kwa athari ya juu zaidi. Vituo vyote vya kusimamishwa kwa magari vinajumuisha kusimamishwa:

a. Kwa madhumuni ya kutoa elimu,
b. Pale ambapo onyo la tamko limetolewa,
c. Kwa sababu ya kizuizi au kituo cha ukaguzi kilichowekwa na Ofisi ya Liwali au wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali,
d. Pale ambapo onyo limetolewa,
e. Pale ambapo tiketi imetolewa, au
f. Pale ambapo mtu amekamatwa.

Data zilizokusanywa kwenye vituo vyote vya kusimamisha magari zinapaswa kujumuisha:

a. Sababu ya kusimamisha gari;
b. Matokeo ya usimamishaji (kama vile elimu, onyo la tamko, onyo rasmi, tiketi, n.k.);
c. Wakati na eneo la usimamishaji;

d. Wafanyakazi waliohusika katika usimamishaji, ikiwemo:
   i. Sifa za kidemografia (kabila, jinsia, umri); na
   ii. Sifa za shirika (cheo, miaka ya huduma kama afisa); na
e. Hatua (iliyochukuliwa) zilizochukuliwa na afisa wakati wa kusimamishwa, zikiwemo:
   i. Ikiwa kuna mtu aliyetolewa garini, mtu alitolewa gari kwa kuguswa, kusimamishwa kando ya barabara, kutiwa pingu, au kutumiwa kwa mbwa kufanya upekuzi.
   ii. Ikiwa upekuzi ulifanya na kwa nini;
   iii. Matokeo ya upekuzi (bidhaa haramu, silaha, mali iliyoporwa, pesa, hakuna kitu kilichopatikana, n.k.);
   iv. Maelezo ya vitu vilivyopatikana; na
   v. Taarifa kuhusu utumizi wa nguvu.

3.2 Kusanya na chambua data za kidemografia za kusimamishwa kwa magari.

Ili kupima iwapo na kwa kiwango gani utendakazi wa Ofisi ya Liwali katika utekelezaji wa sheria za trafiki unaweza kuwa na athari zisizo sawa kwa jamii katika Kaunti ya King, taarifa za kidemografia zinapaswa kukusanywa kwa kila kituo cha kusimamishwa kwa magari. Ripoti ya Ofisi ya Mkaguzi ya 2022 iligundua kwamba “Ofisi ya Liwali haikusanyi au kuchambua data za kidemografia za kusimamishwa kwa magari kwa mfumo maalumu kama sehemu ya shughuli zake. Hii inamaanisha kwamba Ofisi ya Liwali haiwezi kutathmini uwezekano wa tofauti zisizo sawa katika kusimamishwa kwa magari.” [61] Ofisi ya Mkaguzi ilipendekeza kwamba Ofisi ya Liwali ikusanye data za kidemografia iliyowakilishwa kwa kila kituo cha kusimamishwa kwa magari, bila kujali lengo la kusimamishwa au matokeo yake.

Wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali walionyesha mashaka na kusumbuka kuhusiana na kuandika taarifa za kidemografia inavyowakilishwa wakati wa kusimamishwa kwa magari. Wasiwasi ulijumuisha ukosefu wa usahihi, kutoweza kutekelezeka, na kuvuruga uhusiano kati ya maafisa na madereva. Hata hivyo, kwa mujibu wa Idara ya Sheria ya Marekani (U.S. Department of Justice), ni mbinu bora kurekodi mtazamo wa afisa kuhusu utambulisho wa mtu kwani mtazamo huo ndio unaweza kusababisha ubaguzi wa kikabila au upendeleo dhidi ya mtu—bila kujali usahihi wa mtazamo huo.[62]

OLEO inaunga mkono na kurudia pendekezo kwamba Ofisi ya Liwali ikusanye data ya kidemografia inayoonekana katika kila usimamishaji wa magari. Maafisa hawapaswi kuomba watu waliosimamishwa wajitambulishe kwa sifa zilizoorodheshwa hapa chini.[63]

Pendekezo hili limeundwa kufuatana na Sheria ya California ya Ufafanuzi wa Kikabila na Utambulisho (California's Racial and Identity Profiling Act) ya 2015 inayolenga kupunguza ubaguzi wa kikabila katika utekelezaji wa sheria. Huko California, maafisa wanahitajika kukusanya data ya kidemografia inayoonekana kwa kila usimamishaji wa magari na watu wanaotembea[64] Data ya kidemografia inayokusanywa inapaswa kujumuisha:

a. Mtazamo wa afisa kuhusu rangi au kabila la mtu(watu) waliosimamishwa,[n] jinsia, mwelekeo wa kijinsia, ,[o] umri, hali ya ulemavu, na ufasaha wa Kiingereza;

b. Iwapo mtu aliye simamishwa inaonekana kuwa anakabiliana na matatizo ya afya ya akili au tabia; na

c. Rangi au kabila la afisa na miaka ya huduma yake.[p]

3.3 Rahisisha mbinu za ukusanyaji wa data.

Kwa kuwa Ofisi ya Liwali kwa sasa inasasisha programu zake za data,[q] OLEO inapendekeza kutumia fursa hii kuunda taratibu sawa za ukusanyaji wa data kwa programu zote za data (ikijumuisha lakini si tu kwenye CAD, IAPro, Mark 43, na Sector[r]), ili data zinazoingizwa na wafanyakazi tofauti ziwe za muundo mmoja kadri iwezekanavyo, na kutoa data zenye ubora wa juu. Taratibu za kawaida za ukusanyaji wa data pia zitaboresha uwezo wa kuchambua data zilizokusanywa, na kuwezesha kutumia data hizo kwa njia yenye athari kubwa zaidi.

a. Programu za kompyuta zinapaswa kulinganishwa na Mwongozo wa Amri za Jumla wa Ofisi ya Liwali ili kuhakikisha kwamba sehemu za kuingiza data zinaendana na hatua za utekelezaji zinazoruhusiwa kwa mujibu wa sera.

---

[n] OLEO inapendekeza kwamba Ofisi ya Liwali itumie makundi ya kikabila na kiasili yaliyoorodheshwa na Ofisi ya Sensa ya Marekani (U.S. Census Bureau) ili data ziweze kuchambuliwa ipasavyo ikilinganishwa na hifadhidata nyingine: Wazungu, Waafrika-Amerika, Waasia, Wamerekani wa Kiasili wa Hawaii na Visiwa vya Pasifiki, Wamerekani wa Kiasili, Wahispania na Walatinx, na Wenye mchanganyiko wa rangi nyingi. OLEO inatambua kwamba orodha hii haijajumuisha kikamilifu rangi na utambulisho wa kabila wa wakazi wa Kaunti ya King, na inakaribisha maoni ya jamii ili kushughulikia changamoto hizi za data kwa ufanisi zaidi.

[o] Watetezi wa jamii za LGBTQ+ (Lesbian, Gay, Bisexual, Transgender, Queer+, Wasagaji, Mashoga, Wapenzi wa jinsia zote mbili, Wanaotambulika kwa jinsia tofauti na waliyozaliwa nayo, Basha) wana wasiwasi halali kuhusu vyombo vya sheria kukusanya taarifa kuhusu utambulisho wa kingono au jinsia ya mtu kutokana na hofu ya kupendelea zaidi na kuimarisha upendeleo uliopo. Hata hivyo, ili kutathmini tofauti zisizo sawa na kufuatilia ushahidi wa ubaguzi wa kimuonekano unaotokana na jinsia au mwelekeo wa kingono, inapendekezwa kwamba maafisa waandike mtazamo wao wenyewe kuhusu jinsia na mwelekeo wa kingono wa mtu. Hili linaunda data zinazoonyesha mtazamo au imani ya afisa kuhusu mtu anayemsimamisha, jambo linaloweza kufichua ushahidi wa ubaguzi wa kimuonekano na kuchochea mageuzi yanayohitajika. Rejelea Leonore F. Carpenter na R. Barrett Marshall, "Walking While Trans: Profiling of Transgender Women by Law Enforcement, and the Problem of Proof," William & Mary Journal of Race, Gender, and Social Justice, Novemba 2017, https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl.

[p] OLEO inahimiza Ofisi ya Liwali kubaini mbinu za kuhifadhi taarifa hizi kwa kila afisa ili kuepuka hitaji la kuingiza taarifa kwa mfumo usio wa kiotomatiki katika kila ukaguzi wa magari. Ni utaratibu bora kukusanya taarifa hizi na kuondoa taarifa zote zinazoweza kumtambulisha mtu binafsi, ikiwemo majina na namba za vitambulisho vya kazi—hali hii inaweza kufikiwa kwa kumpa kila afisa kitambulisho cha kipekee. Rejelea Marie Pryor, Phillip Atiba Goff, Farhang Heydari, na Barry Friedman, "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, The Center on Policing Equity, the Policing Project cha New York University School of Law, na California Department of Justice, https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf.

[q] Kwa sasa, Ofisi ya Liwali iko katika mchakato wa kuhamia mfumo mpya wa CAD.

[r] Ofisi ya Liwali hutumia programu kadhaa kupanga data, zikiwemo zilizoorodheshwa hapa chini: mfumo wa CAD hutumika wakati maafisa wanapoitikia simu na kutoa onyo pamoja na tiketi. IAPro ni programu inayotumika kufuatilia uchunguzi wa ndani na kesi za matumizi ya nguvu. Mark43 ni hifadhidata inayojumuisha taarifa zote zinazokusanywa wakati wa kukamatwa kwa mtuhumiwa. Mwisho, Sector, ambayo inaendeshwa na Doria ya Jimbo la Washington (Washington State Patrol), inahifadhi data za utekelezaji wa sheria za trafiki katika jimbo zima. Inawezekana kwa kesi moja kuhifadhiwa data zake katika programu mbalimbali, jambo linalofanya uchambuzi kuwa mgumu na kuchukua muda mrefu.

b. Data zinazohusu usimamishaji wa magari inapaswa kuhifadhiwa katika programu moja ili kurahisisha michakato ya uchambuzi. Data zinazohusu jumla ya idadi ya usimamishaji wa magari, eneo la jumla la usimamishaji, matokeo ya usimamishaji, na sifa za kidemografia inapaswa kufikiwa na umma.

c. Maafisa wote wanapaswa kukamilisha mafunzo ya kina ya kawaida na endelevu, kuhusu jinsi ya kutumia zana za ukusanyaji wa data za Ofisi ya Liwali.

d. Ofisi ya Liwali inapaswa kutumia programu za kompyuta zinazotambua kiotomatiki makosa na sehemu zilizokosekana ili kupunguza data zenye makosa.

Pendekezo 4

Iwapo Ofisi ya Liwali inazingatia kuongeza utekelezaji wa trafiki unaotumia mifumo ya kiotomatiki, Kaunti ya King inapaswa kwanza kuagiza utafiti huru wa uwezekano na usawa na kuhitaji ushirikishwaji madhubuti wa jamii kuhusu utekelezaji unaowezekana wa mifumo hiyo.

"Utekelezaji wa kiotomatiki" ni mkakati wa utekezaji wa trafiki unaotegemea kamera kurekodi picha ya nambari ya usajili ya magari yanayokiuka sheria na kutuma onyo au tiketi kwa barua pepe kwa mmiliki aliyesajiliwa wa gari.[65] Kamera zinatumika mara nyingi kufuatilia mwendo kasi na ukiukaji wa taa nyekundu, ingawa kitaifa, maeneo mengi yana jaribio la aina nyingine ya utekelezaji wa kiotomatiki kama vile kutumia kamera kugundua madereva wenye usumbufu.[66] Kwa sasa, kamera za taa nyekundu zinatumika kwa kiasi kidogo katika mamlaka ya Ofisi ya Liwali, hasa katika jiji la Kenmore.[67]

Matumizi ya utekelezaji wa kiotomatiki kunaweza kuleta faida na hasara kwa maafisa na wanajamii kwa usawa. Faida kuu ya kutumia utekelezaji wa kiotomatiki ni kwamba unapunguza idadi ya usimamishaji wa magari unaofanywa, hivyo kupunguza uwezekano wa migongano hatarishi na mwingiliano wa kihisia unaoathiri uhusiano kati ya wafanyakazi wa Ofisi ya Liwali na wanajamii.[68] Pia zinaweza kuwa na ufanisi katika kubadilisha tabia hatarishi za madereva na kupunguza ajali.[69]

Hata hivyo, utekelezaji wa kiotomatiki unaweza kuleta wasiwasi kuhusu faragha na ufuatiliaji.[70] Kamera nyingi za mwendo kasi zinatumia ALPR (Automatic license Plate Reader, Teknolojia ya Kusoma Nambari za Usajili Kiotomatiki) ambayo inaweza kurekodi hadi nambari 1,800 kwa dakika. Mashirika ya utekelezaji wa sheria yametumia teknolojia ya ALPR kufuatilia jamii zilizotengwa, ikiwemo jamii za rangi na watu wenye kipato kidogo.[71] Kampuni za ALPR, ambazo zinakusanya na kuhifadhi data nyeti za maeneo, pia zinakashifiwa kwa kuvunja sheria za serikali kwa kushiriki taarifa za eneo la magari na mashirika ya utekelezaji wa mipaka ya shirikisho.[72] Na, mikataba ambayo mashirika ya utekelezaji wa sheria yanafanya na wauzaji wa ALPR haitolewi kwa umma, jambo linalozuia uwazi kwa umma.

Utekelezaji wa kiotomatiki pia unaweza kuongeza tofauti za kikabila na kiuchumi katika ukaguzi wa trafiki kutokana na kuwekwa kwa kamera katika barabara za mwendo kasi ambazo mara nyingi ziko katika maeneo yenye wakazi wengi wakiwemo wakazi wa rangi na watu wenye kipato kidogo.[73] Hivyo basi, faini zinazohusiana na tiketi za trafiki zinazotolewa kwa utekelezaji wa kiotomatiki zinaweza kuwaathiri madereva wa rangi na madereva wenye kipato kidogo ambao huenda wasiweze kulipa tiketi.[74]

Ingawa OLEO haijui kuhusu mpango wowote wa sasa wa kuongeza matumizi ya utekelezaji wa kiotomatiki katika Kaunti ya King, Ofisi ya Liwali inapaswa kuwa makini katika kupanua matumizi ya utekelezaji wa kiotomatiki kutokana na bajeti ndogo pamoja na wasiwasi uliotajwa hapo juu. Wasiwasi wa ziada kuhusu utekelezaji wa kiotomatiki ni kwamba faini zake ni kubwa kupita kiasi na zinaendeshwa kwa lengo la mapato na kwamba

utekelezaji wa kiotomatiki haushughuliki chanzo halisi cha hali hatarishi za trafiki.[75] Tafiti zinaonyesha kuwa kuboresha muundo wa barabara kunaweza kuwa na ufanisi zaidi katika kuimarisha usalama wa trafiki (kwa mfano, kuunda mizunguko ya barabara badala ya taa za trafiki au alama za kusimama hupunguza ajali zinazosababisha majeraha kwa asilimia 75%).[76]

4.1 Ofisi ya Liwali haipaswi kuendeleza utekelezaji wa kiotomatiki mpya au wa ziada hadi utafiti wa uhakika na usawa utakapoonyesha njia za kupunguza masuala ya faragha na usawa.

Kwa kuzingatia ushahidi unaoonyesha kwamba utekelezaji wa kiotomatiki unaweza kuathiri kwa kiwango kikubwa zaidi watu wenye kipato kidogo na jamii za rangi,[77] OLEO inapendekeza kwamba Kaunti ya King ifanye utafiti zaidi kabla ya kuongeza matumizi ya utekelezaji wa kiotomatiki, ikiwemo kuweka kamera za ziada, kuongeza matumizi ya kamera zilizopo (kw.mfn., kutumia kamera ya eneo la shule nje ya masaa na madhumuni ya matumizi), au aina mpya za teknolojia ya utekelezaji wa sheria wa kiotomatiki katika eneo lote la mamlaka ya Ofisi ya Liwali. Utafiti wa uwezekano na usawa unapaswa kuchunguza:

a. Ni jamii gani zinakumbana na viwango visivyo sawa vya masuala ya usalama wa trafiki kama vile mwendo kasi na ukiukaji wa taa nyekundu, na kwa hivyo zingefaidika zaidi na utekelezaji wa kiotomatiki;
b. Iwapo fedha zinaweza kutumika kwa ufanisi kushughulikia au kuboresha muundo wa barabara badala ya utekelezaji wa kiotomatiki;
c. Ikiwa kuongeza matumizi ya kamera kungeleta athari zisizo sawa za kikabila katika Kaunti ya King;
d. Ufanisi wa kamera zilizopo zinazotumika katika mamlaka ya Ofisi ya Liwali katika kuboresha usalama wa trafiki—kipimo cha mafanikio hakipaswi kuwa ukuaji wa mapato au idadi ya tiketi zilizotolewa;
e. Matumizi ya mapato ya sasa, wasiwasi wa faragha, na athari za usawa za utekelezaji wa kiotomatiki uliopo katika mamlaka ya Ofisi ya Liwali;
f. Mbinu za kushiriki data kati ya mamlaka tofauti na mashirika ya utekelezaji wa sheria ya shirikisho;
g. Jinsi kampuni za kibinafsi au wakandarasi na programu zao zinavyotumika, ikiwemo mbinu zao za kushiriki data; na
h. Tarajibu za matumizi na uhifadhi wa data.

Utafiti wa uwezekano na usawa unapaswa kufanywa na shirika lisilo tegemea Ofisi ya Liwali na kuandaliwa kwa ushirikiano na jamii za mitaa katika mamlaka yote ya Ofisi ya Liwali ili kuhakikisha kwamba idadi ya watu waliyoathirika ina fursa ya kutosha kutoa maoni na michango katika mchakato mzima.

4.2 Mipango yoyote ya baadaye ya utekelezaji wa ziada wa kiotomatiki inapaswa kuongozwa na jamii na kulenga kushughulikia sababu za msingi za changamoto za usalama wa trafiki.

OLEO inapendekeza kwamba jitihada zozote za kutekeleza hatua za utekelezaji wa kiotomatiki zichukuliwe kwa ushirikiano na jamii. Iwapo, baada ya kukamilika na kuchapishwa kwa utafiti wa uwezekano na usawa, Ofisi ya Liwali na washirika wake wa serikali ya mitaa wanapanga kutekeleza utekelezaji wa kiotomatiki zaidi, wanajamii wanapaswa kushiriki kikamilifu katika maamuzi kuhusu eneo la kuwekwa kwa kamera za utekelezaji wa kiotomatiki na mikakati ya ukaguzi, ikiwemo adhabu, ili kuhakikisha mpango unazingatia masuala ya usalama wa trafiki.

Mpango wowote wa baadaye wa utekelezaji wa kiotomatiki unapaswa kulenga kupunguza madhara yanayohusiana na faini za kifedha zinazotolewa katika ukaguzi wa kiotomatiki ambazo hazishughuliki chanzo halisi cha masuala ya usalama wa trafiki. Mamlaka zinapaswa kuzingatia:

a. Mipango ya majaribio inayowezekana kwa tiketi ambazo hazitoi faini za kifedha na badala yake kutumia onyo kwa kipindi fulani;
b. Viwango vya faini na chaguzi za malipo (mfn., faini kulingana na kipato au mipango ya malipo isiyo na gharama) na vibadala vitakavyoyatumika (mfano, tiketi za kurekebisha makosa au chaguzi za huduma kwa jamii); na
c. Jinsi ya kuhakikisha kwamba mapato yoyote yanayopatikana kutokana na utekelezaji wa kiotomatiki yanarudishwa katika maboresho ya muundo wa barabara na miundombinu ya usalama wa trafiki ambayo jamii imebaini.

Hitimisho

Washirika wa OLEO walitaja usalama na utekelezaji wa trafiki kama wasiwasi kuu kwa wale wanaoishi, kufanya kazi, na kuendesha gari katika Kaunti ya King. Kuzingatia kwamba usimamishaji wa magari ndiyo mwingiliano wa kawaida zaidi kati ya umma na vyombo vya sheria, ni muhimu sana kwamba Ofisi ya Liwali iwe na sera na taratibu wazi za utekelezaji wa trafiki zinzokidhi mahitaji ya jamii.[78]

Mnamo mwaka 2022, Ofisi ya Mkaguzi ilifanya ukaguzi wa mbinu za utekelezaji wa sheria za trafiki za Ofisi ya Liwali.[79] Ripoti hiyo iligundua kwamba shirika hilo halina mwongozo wa kimkakati wa utekelezaji wa sheria za trafiki na halikusanyi data kamili ya usimamishaji wa magari. Taarifa zilizokusanywa katika awamu ya uhamasishaji ya OLEO zinathibitisha matokeo haya.

OLEO na washirika wake waliunda mapendekezo ya ziada kwa mkakati wa utekelezaji wa sheria za trafiki ya Ofisi ya Liwali, kwa lengo la kuboresha usalama wa trafiki, kukuza mbinu za ukaguzi zenye usawa, na kuhimiza ukusanyaji sahihi wa data. Baada ya kuwasilisha mapendekezo hayo kwa Baraza la Kaunti ya King na Ofisi ya Liwali (King County Council), OLEO inapanga kufuatilia utekelezaji wa mapendekezo hayo, ili washirika wake na jamii za Kaunti ya King waendelee kupata taarifa kuhusu hatua zinazochukuliwa kuboresha usalama wa trafiki na mbinu za utekelezaji katika Kaunti ya King.[80]

Maelezo ya Ziada

1 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford Report, https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, https://injepijournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6; Emma Pierson et al, "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf; Matthew A. Graham et al, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stops,'" 2023, https://openpolicing.stanford.edu/findings/.

2 Centers for Disease Control and Prevention, "About Transportation Safety," November 19, 2024, https://www.cdc.gov/transportation-safety/about/index.html#:~:text=Highlights,data%20can%20help%20prevention%20efforts.

3 Washinton Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/2024/05/WTSC_2023-Traffic-Fatalities-press-release_May-13-2024.pdf.

4 Washington State Department of Transportation, "Collision Data Portal," 2025. https://remoteapps.wsdot.wa.gov/highwaysafety/collision/data/portal/public/

5 Emily Badger and Ben Platt, "Traffic Enforcement Dwindled in the Pandemic. In Many Places, It Hasn't Come Back," July 2024, The New York Times. https://www.nytimes.com/interactive/2024/07/29/upshot/traffic-enforcement-dwindled.html#

6 Uchambuzi wa OLEO wa "CAD Data 2020-2024," Aprili 17, 2025, maelezo yapo kwenye faili ya waandishi.

7 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement.

8 Uchambuzi wa OLEO wa "CAD Data 2020-2024," Aprili 17, 2025, maelezo yapo kwenye faili ya waandishi.

9 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," Injury Epidemiology, no. 7(3), 2020, https://injepijournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf; Matthew A. Graham et al, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, https://openpolicing.stanford.edu/findings/.

10 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety.

11 Ibid.

12 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf; Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops.

13 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/.

14 King County Office of Law Enforcement Oversight, "Community Guidance Framework for Policy Reviews," https://cdn.kingcounty.gov/-/media/king-county/independent/governance-and-leadership/government-oversight/office-of-law-enforcement-oversight/policy-reviews/oleo-community-guidance-framework-for-policy-reviews.pdf.

15 King County Sheriff's Office, "General Information Bulletin 25-044," March 6, 2025, Sheriff's Office internal document.

16 Wafanyakazi wa King County Sheriff's Office, mahojiano na OLEO, Februari–Aprili 2025.

17 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement.

18 Uchambuzi wa OLEO wa "CAD Data 2020-2024," Aprili 17, 2025, maelezo yapo kwenye faili ya waandishi.

19 U.S. Census Bureau, "DP05 | ACS Demographic and Housing Estimates," 2023 1-Year Estimate Data Profile, https://data.census.gov/table/ACSDP1Y2023.DP05?q=King+County,+Washington.

20 Uchambuzi wa OLEO wa "CAD Data 2020-2024" na "IAPro Data 2020-2024," Aprili 17, 2025, maelezo yapo kwenye faili ya waandishi.

21 Enoka Herat, "It's time to prioritize traffic safety for all Washingtonians," 2025, https://wcforpa.org/our-voice/its-time-to-prioritize-traffic-safety-for-all-washingtonians; Traffic Safety for All, "Policy Platform," https://www.trafficsafety4all.org/our-solutions; Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS), https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/

Maelezo ya Ziada *maendelezo*

public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety; Emily Roscoe, "Policing Traffic Violations," March 2023, University of North Carolina School of Government, https://cjil.sog.unc.edu/wp-content/uploads/2023/07/Policing-Traffic-Violations_2023.3.24.pdf.

22 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/.

23 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic ordinances for Public Safety (STOPS)," https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety.

24 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf.

25 Sam Levin, "US police have killed nearly 600 people in traffic stops since 2017, data shows," April 21, 2022, *The Guardian*, https://www.theguardian.com/us-news/2022/apr/21/us-police-violence-traffic-stop-data; "Mapping Police Violence," https://mappingpoliceviolence.org.

26 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, https://openpolicing.stanford.edu/findings/.

27 City Council of Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality is Law," March 3, 2022, https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/.

28 Sammy Caiola, "Data shows Philly traffic stops involving Black men are down 54%," March 6 2023, PBS WHYY News, https://whyy.org/articles/philadelphiadriving-equality-act-data-traffic-stops-black-men-reduction/.

29 Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, Injury Epidemiology, no. 7(3), 2020, https://injepijournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6; Vera Institute for Justice, "Police Are Stopping Fewer Drivers – and It's Increasing Safety," January 11, 2024, https://www.vera.org/news/police-are-stopping-fewer-drivers-and-its-increasing-safety.

30 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement.

31 Vera Institute for Justice, "For Safety and Justice, Enact Policies to Limit Non-Safety-Related Traffic Stops," March 2023, https://vera-institute.files.svdcdn.com/production/images/STOPS-For-Safety-and-Justice-Enact-Policies-to-Limit-Non-Safety-Related-Traffic-Stops.pdf?dm=1709587229.

32 Washington House Bill 1512 (2025), Sec. 3. (1) (a) (ii), 1512.pdf.

33 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058; City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/.

34 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17, 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058.

35 City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/.

36 Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058; Mecklenburg County Sheriff's Office, "MCSO General Order #20," September 19, 2022, https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf.

37 Mecklenburg County Sheriff's Office, "MCSO General Order #20," September 19, 2022, https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf.

38 City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/.

39 Johns Hopkins International Injury Research Unit, "Evidence Synthesis on Impact of Traffic Fines to Improve Road Safety," October 2024, https://publichealth.jhu.edu/sites/default/files/2024-10/BIGRS_Evidence-Synthesis-Traffic-Fines_v3.pdf.

40 Aravind Boddupalli et al., "How Fines and Fees Impact Family Well-Being," August 14, 2024, Tax Policy Center, https://taxpolicycenter.org/sites/default/files/publication/166004/how_fines_and_fees_impact_family_well-being.pdf; Jordan Woods, "Reimagining Traffic Fines and Fees," 2024, UC Irvine Law Review, 14:3, https://escholarship.org/uc/item/6vf096vn; Molly Webster, "Monetary sanctions imposed by courts continue to cause harmful debt for people in our state," December 12, 2024, Washington State Budget and Policy Center, https://budgetandpolicy.org/schmudget/monetary-sanctions-imposed-by-courts-continue-to-cause-harmful-debt-for-people-in-our-state/.

41 Margaret Meyer and Richard Gonzalez, "Detecting Bias in Traffic Searches: Examining False Searches of Innocent Drivers," April 27, 2024, Journal of Quantitative Criminology, 40, 791–812 (2024), https://doi.org/10.1007/s10940-024-09585-4.

Maelezo ya Ziada *maendelezo*

42 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, **https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf**.

43 Josephine Ross, "Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland," 2023, American University Law Review, 72:6, **https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2363&context=aulr**.

44 Ibid.

45 Kaylah Alexander et al., "Eliminate Consent Searches," October 2020, DC Justice Lab + STAAND, **https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf**; Aline Ara Santos Carvalho et al., "Racial Prejudice and Police Stops: A Systematic Review of the Empirical Literature," Behavior Analysis in Practice, May 28, 2021, **https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9744975/**.

46 Josephine Ross, "Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland," 2023, American Law University, 72:6, **https://aulawreview.org/blog/abolishing-police-consent-searches-through-legislation-lessons-from-scotland/**; Andrew Lance, "Why Abolishing the Fourth Amendment Consent Exception is Long Overdue," October 4, 2021, University of Cincinnati Law Review, **https://uclawreview.org/2021/10/04/why-abolishing-the-fourth-amendment-consent-exception-is-long-overdue/**; Roseanna Sommers and Vanessa K. Bohns, "The Voluntariness of Voluntary Consent: Consent Searches and the Psychology of Compliance," 2019, The Yale Law Journal, **https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/10383/Sommers__Bohns.pdf?sequence=3&isAllowed=y**; Tracey Maclin, "The Good and Bad News About Consent Searches in the Supreme Court," 2008, University of Florida Law Faculty Publications, **https://scholarship.law.ufl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2178&context=facultypub**.

47 Kaylah Alexander et al., "Eliminate Consent Searches," October 2020, DC Justice Lab + STAAND, **https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf**.

48 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, Stanford Computational Policy Lab, **https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf**; Deepak Premkumar et al., "How Often Are Firearms Confiscated During Traffic Stops?," February 16, 2023, Public Policy Institute of California, **https://www.ppic.org/blog/how-often-are-firearms-confiscated-during-traffic-stops/.**

49 Matthew A. Graham et al., "Racial disparities in use of force at traffic stops," 2024, Center for Policing Equity, **https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf**.

50 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, Stanford Computational Policy Lab, **https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf**.

51 Megan Dias et al., "Consent Searches: Evaluating the Usefulness of a Common and Highly Discretionary Police Practice," May 16, 2022, University of Texas Department of Government, **https://www.marcelroman.com/pdfs/wps/consent.pdf**.

52 Wafanyakazi wa King County Sheriff's Office, barua pepe ya mawasiliano na OLEO, Aprili 18, 2025

53 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, **https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf**.

54 Matthew A. Graham et al., "Racial disparities in use of force at traffic stops," 2024, Center for Policing Equity, **https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf**; Bradley R. Haywood, "Ending Race-Based Pretextual Stops: Strategies For Eliminating America's Most Egregious Police Practice," January 17, 2023, Richmond Public Interest Law Review, **https://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1550&context=pilr**.

55 Johns Hopkins University Police Department, "Traffic Control & Enforcement Operational Procedure #442," July 25, 2024, **https://www.jhu.edu/assets/uploads/policies/final/442%20Traffic%20Control%20&%20Enforcement%20FINAL.pdf**.

56 Nicholas P Camp et al., "Leveraging body-worn camera footage to assess the effects of training on officer communication during traffic stops," September 17, 2024, PNAS Nexus, 3:9, **https://academic.oup.com/pnasnexus/article/3/9/pgae359/7756556**.

57 Kristina Murphy, "Procedural justice and its role in promoting voluntary compliance," 2017, Regulatory Theory: Foundations and Applications, pg. 43-58, **https://www.jstor.org/stable/j.ctt1q1crtm.10**; David Weisburd et al., "Reforming the police through procedural justice training: A multicity randomized trial at crime hot spots," March 28, 2022, PNAS, **https://doi.org/10.1073/pnas.2118780119**.

58 Marie Pryor et al., "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, Center for Policing Equity and Policing Project at New York University School of Law, **https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/07/CPE-Toolkit-StopDataCollection-Guidebook.pdf**.

59 Marie Pryor et al., "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, Center for Policing Equity and Policing Project New York University School of Law, **https://www.policingproject.org/stopdata**.

60 Police Executive Research Forum, "What Police Chiefs and Sheriffs Need to Know About Collecting and Analyzing Use-of-Force Data," February 2021, **https://www.policeforum.org/assets/CollectingAnalyzingUOFData.pdf**.

61 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, **https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement**.

Maelezo ya Ziada *maendelezo*

62 Deborah Ramirez et al., "A Resource Guide on Racial Profiling Data Collection Systems: Promising Practices and Lessons Learned," 2000, U.S. Department of Justice, https://www.ojp.gov/pdffiles1/bja/184768.pdf.

63 Magnus Lofstrom et al., "Racial Disparities in Traffic Stops," October 2022, Public Policy Institute of California, https://www.ppic.org/?show-pdf=true&docraptor=true&url=https%3A%2F%2Fwww.ppic.org%2Fpublication%2Fracial-disparities-in-traffic-stops%2F.

64 11 CCR § 999.226, "Article 3 Data Elements to be Reported," https://www.law.cornell.edu/regulations/california/11-CCR-999.226; California Legislature, "AB-953 Law enforcement: racial profiling," October 3, 2015, https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201520160AB953; Racial and Identity Profiling Advisory Board, "Annual Report 2025," January 1, 2025, https://oag.ca.gov/system/files/media/ripa-board-report-2025.pdf.

65 Governors Highway Safety Association, "Automated Enforcement in a New Era," December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.

66 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement.

67 Wafanyakazi wa King County Sheriff's Office, mahojiano na OLEO, Februari 5, 2025 .

68 Governors Highway Safety Association, "Automated Enforcement in a New Era," December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.

69 Washington Traffic Safety Commission, "Automated Speed Enforcement Readiness Guide," September 2022, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/2022/09/Automated-Speed-Enforcement-Readiness-Guide-09-2022.pdf; Intelligent Transportation Systems Joint Program Office, "Study Finds Red-Light Cameras to Be Effective at Reducing About 30 Percent of Rear-End and Right-Angle Crashes with a Benefit-to-Cost Ratio of 2.61," August 26, 2021, https://www.itskrs.its.dot.gov/2021-b01588.

70 Angel Diaz and Rachel Levinson-Waldman, "Automatic License Plate Readers: Legal Status and Policy Recommendations for Law Enforcement Use," September 10, 2020, Brennan Center for Justice, https://www.brennancenter.org/our-work/research-reports/automatic-license-plate-readers-legal-status-and-policy-recommendations.

71 Ibid.

72 Andrew Adams, "Hundreds of police departments use camera company accused of breaking state law," August 27, 2025, Capital News Illinois, https://capitolnewsillinois.com/news/hundreds-of-police-departments-use-camera-company-accused-of-breaking-state-law/; see also University of Washington Center for Human Rights, "Leaving the Door Wide Open: Flock Surveillance Systems Expose Washington Data to Immigration Enforcement," October 21, 2025, https://jsis.washington.edu/humanrights/2025/10/21/leaving-the-door-wide-open/.

73 Maya Fegan, "Speeding into the Future," April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, "Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?," Frontier Centre for Public Policy, December 2015, https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf.

74 Ibid.

75 Maya Fegan, "Speeding into the Future," April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, "Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?," Frontier Centre for Public Policy, December 2015, https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf.

76 Washington State Department of Transportation, "Roundabouts," https://wsdot.wa.gov/travel/traffic-safety-methods/roundabouts; U.S. Department of Transportation, "Proven Safety Countermeasures," https://highways.dot.gov/safety/proven-safety-countermeasures; U.S. Department of Transportation, "Safer Roads," https://www.transportation.gov/safe-system-approach/safer-roads.

77 Maya Fegan, "Speeding into the Future," April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement.

78 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement.

79 Ibid.

80 The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop," 2023, https://openpolicing.stanford.edu/findings/.

King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

2507_13892E_OLEO_Traffic _Enforcement_Policy_Report.indd