



Fotoradary – fakty i mity

MIT: Fotoradary są nieskuteczne

FAKT: Liczne badania^{1,2} dowodzą, że w miejscu ustawienia fotoradarów dochodzi do zmniejszenia liczby wypadków, w tym wypadków najpoważniejszych, z udziałem ofiar śmiertelnych i rannych. Skuteczność fotoradarów potwierdzają także statystyki z miejsc, w których znajdują się urządzenia w Polsce³.

Urządzenia stacjonarne GITD	Wypadki (śr. na miesiąc)	Zabici (śr. na miesiąc)	Ranni (śr. na miesiąc)
Lata 2008-2012 (przed instalacją urządzeń)	17,3	2,7	22,9
Lata 2013-2014 (po instalacji urządzeń)	12,8	1,3	15,8
REDUKCJA	-26,0%	-51,9%	-31,0%

Dane dot. stanu BRD w obrębie fotoradarów stacjonarnych GITD (za okres styczeń 2008-wrzesień 2014).

MIT: Środki z mandatów z fotoradarów są wydawane na cele nie związane z bezpieczeństwem

FAKT: Od 1 stycznia 2014 r. środki finansowe uzyskane z mandatów z fotoradarów GITD przekazywane są na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na zadania inwestycyjne mające na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach krajowych oraz budowę lub przebudowę dróg krajowych⁵.

MIT: Fotoradary robią zdjęcia z ukrycia

FAKT: Lokalizacja każdego fotoradaru w Polsce jest poprzedzona znakiem informującym o kontroli umieszczanym przed urządzeniem⁶.

MIT: Fotoradary powodują, że kierowcy dekoncentrują się w trakcie jazdy

FAKT: Jazda z dozwoloną prędkością jest takim samym obowiązkiem kierowcy jak sprawdzanie lusterek czy zapinanie pasów bezpieczeństwa. Nie ma żadnych dowodów naukowych, że fotoradary powodują wypadki.

MIT: Fotoradary są niesprawiedliwe

FAKT: Rejestrując wykroczenia wszystkich przejeżdżających urządzenia automatycznego nadzoru są najbardziej obiektywną metodą kontroli prędkości.

MIT: Społeczeństwo nie chce fotoradarów

FAKT: Wśród wniosków społecznych dot. fotoradarów, które w ciągu ostatnich 3 lat wpłynęły do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego blisko 80% dotyczyło prośby o instalację urządzenia. Jak wykazują badania opinii publicznej oznakowane fotoradary jako środek egzekwowania przepisów akceptuje 9 na 10 Polaków⁷.

Źródła:

(1) C. Wilson i inni, "Speed Cameras for the prevention of Road traffic injuries and deaths (Review)", The Cochrane Library 2010, Issue 10

(2) W. Kustra, K. Jamroz, J. Stanisławski „Automatyzacja nadzoru nad ruchem drogowym najbardziej efektywnym działaniem poprawy BRD”, Transport Miejski i Regionalny 07-08-2006

(3) Główny Inspektorat Transportu Drogowego (4) Dziennik Ustaw 2013 r., poz. 366

(5) Dziennik Ustaw 1985 r., nr 14, poz. 60

(6) Dziennik Ustaw 2003 r., nr 220, poz. 2181

(7) Sondaż CATI „Przekraczanie dozwolonej prędkości”, Millward Brown na zlecenie SKRBRD (2013 r.)

(8) TISPOL Organisation

(9) Eurostat - długość dróg ogółem

LICZBA FOTORADARÓW:

Strefy oddziaływania fotoradarów stacjonarnych* GITD obejmują zaledwie 1,8% km dróg krajowych, a strefy oddziaływania wszystkich stacjonarnych fotoradarów w Polsce - 0,1% km wszystkich dróg.

W porównaniu do większości krajów, które zaczęły stosować fotoradary wcześniej i osiągnęły dzięki temu znaczną poprawę poziomu bezpieczeństwa na drogach liczba urządzeń w Polsce jest zdecydowanie mniejsza⁸

Liczba fotoradarów stacjonarnych na 10 tys. km dróg:⁹

POLSKA:

11

SZWAJCARIA:

54

WIELKA BRYTANIA:

72

SZWECJA:

76

*Strefa oddziaływania fotoradaru stacjonarnego mierzącego prędkość: 500 m przed i za urządzeniem