



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 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