



Badanie prędkości na terenie Mazowsza

6-8 kwietnia 2016 r.

Warszawa, czerwiec 2016

Spis treści

1	Cel badania	3
2	Organizacja i zakres badań	4
3	Wyniki badań	7
3.1	Warszawa, al. Niepodległości przy Bibliotece Narodowej, punkt pomiarowy 14101	8
3.2	Warszawa, Wybrzeże Kościuszkowskie / ul. Karowa przed wjazdem do tunelu i przy wyjeździe z tunelu, punkt pomiarowy 14202	10
3.3	Warszawa, ul. Trakt Brzeski / ul. Objazdowa przed przejściem dla pieszych, punkt pomiarowy 14203	12
3.4	Nowy Dwór Mazowiecki, ul. Wojska Polskiego / ul. Leśna, punkt pomiarowy 14204	14
3.5	Nowy Dwór Mazowiecki, ul. Generała Ignacego Ledóchowskiego przy Twierdzy Modlin, punkt pomiarowy 14205	16
3.6	Przekroczenia prędkości o więcej niż 10 km/h w punktach pomiarowych wg godzin	17
3.7	Porównanie wyników pomiarów z sesji pomiarowych 2015 i 2016 al. Niepodległości kierunek do ul. Batorego	18
4	Podsumowanie	20

1 Cel badania

Od 1 stycznia 2016 roku, zgodnie ze zmianami w odpowiednich ustawach Straże Miejskie i Gminne utraciły prawo do kontroli prędkości (Dz. Ustaw z 9.09.2015 poz. 1335). Zmiana ta spowodowała, że około 400 fotoradarów obsługiwanych przez władze samorządowe czyli blisko połowa funkcjonujących na polskich drogach przestała działać. Skuteczny nadzór nad przestrzeganiem prędkości stanowi istotny element systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR), którego jednym z zadań jest śledzenie zmian w bezpieczeństwie ruchu, podjęło się sprawdzenia na ile likwidacja tak znacznej liczby fotoradarów wpłynęła na zmianę zachowań kierowców. W tym celu przeprowadzono wrywkowe badania prędkości w kilku miejscach gdzie przed 1 stycznia 2016 roku funkcjonowały fotoradary Straży Miejskich.

2 Organizacja i zakres badań

Badania prędkości pojazdów przeprowadzono zgodnie z metodologią badań zastosowaną w ogólnokrajowych pomiarach prędkości pojazdów realizowanych przez ITS dla Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w latach 2014 – 2015¹ Pomiary i przygotowanie danych na zlecenie ITS wykonała firma Heller Consult sp. z o.o. Badania zostały przeprowadzone w dniach 6-8 kwietnia 2016 r. w 5 punktach pomiarowych rozmieszczonych na drogach różnej kategorii na terenie województwa Mazowieckiego. Wszystkie punkty zostały zlokalizowane w obszarze zabudowanym w niewielkiej odległości od fotoradarów wyłączonych na mocy ustawy Dz.U. 2015 poz. 1335 z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o strażach gminnych.

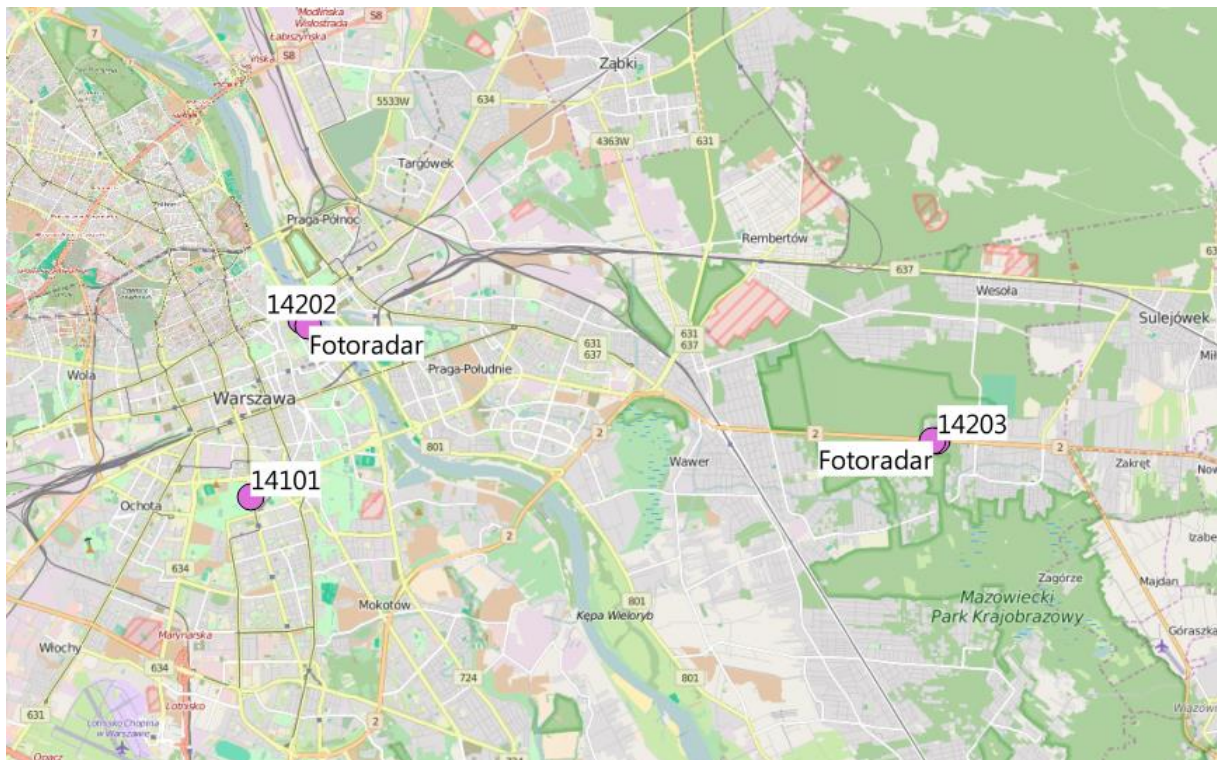
Lokalizacja punktów pomiarowych została poprzedzona dokładną analizą danych uzyskanych od Straży Miejskich w Warszawie i Nowym Dworze Mazowieckim.

Tabela 1. Wykaz lokalizacji punktów pomiarowych

Lp.	Nr punkt	Opis punktu	Lokalizacja	Vdop [km/h]	N	E
1	14101	Punkt stały z monitoringu prędkości dla MIR, stolica województwa, teren zabudowany, droga dowolna 2-jezdniowa	Warszawa, al. Niepodległości	50	52.214028	21.005806
2	14202	Fotoradar kolumnowy obrotowy dwukierunkowy w pasie dzielącym, północna strona tunelu w ciągu Wisłostrady	Warszawa, Wybrzeże Kościuszkowskie / ul. Karowa (przed wjazdem do tunelu)	50	52.245142	21.023566
3	14203	Fotoradar skrzynkowy obrotowy dwukierunkowy w pasie dzielącym, wschodnia strona przejścia dla pieszych wyposażonego w sygnalizację świetlną wzbudzaną	Warszawa, Trakt Brzeski / ul. Objazdowa (DK2 przy serwisu samochodowego MOTOLAB)	60	52.224325	21.211526
4	14204	Fotoradar skrzynkowy jednokierunkowy przy północnej krawędzi jedni, długi odcinek prosty bez zakłóceń	Nowy Dwór Mazowiecki, ul. Wojska Polskiego/Leśna	50 (60)	52.418028	20.740754
5	14205	Fotoradar skrzynkowy jednokierunkowy przy północnej krawędzi jedni, naprzeciwko przystanku autobusowy, odcinek zalesiony - słaba widoczność, przejście dla pieszych w odległości 100 m w obu kierunkach	Nowy Dwór Mazowiecki, ul. Gen. Ignacego Ledóchowskiego	50 (60)	52.441293	20.676235

¹ Dąbrowska-Loranc M, Wojsz T. i inni „Przeprowadzenie ogólnokrajowych pomiarów prędkości pojazdów, stosowania zabezpieczeń uczestników ruchu w pojazdach (pasów bezpieczeństwa, kasków ochronnych, urządzeń zabezpieczających dzieci do lat 12) oraz stopnia używania telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami wraz z przedstawieniem wyników z pomiarów” praca wykonana przez Konsorcjum ITS i Heller Consult na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2015

Lokalizacja punktów pomiarowych w Warszawie



Lokalizacja punktów pomiarowych w Nowym Dworze Mazowieckim



Pomiary w al. Niepodległości w punkcie 14101 zostały wykonane aby umożliwić odniesienie wyników pomiaru do badań zrealizowanych w kwietniu 2015 roku w ramach monitoring zachowań użytkowników dróg w Polsce. Lokalizacja punktu 14101 jest identyczne względem poprzednich lat.

W 2016 roku pomiary były prowadzone, w każdym z punktów przez 24 godziny w obydwu kierunkach ruchu na wszystkich pasach, co pozwoliło na zgromadzenie próby blisko 230 000 pojazdów. Pomiary wykonano przy zastosowaniu nieinwazyjnych, automatycznych urządzeń pomiarowych ustawionych poza pasem drogowym, prostopadle do kierunku ruchu, rejestrujących ruch w trybie „pojazd za pojazdem”.

Uzyskane dane posłużyły do przeprowadzenia analizy, w ramach której określono m.in. prędkości średnie dla poszczególnych punktów, udział pojazdów przekraczających dopuszczalne limity prędkości oraz udział pojazdów poruszających się z odstępami niebezpiecznymi.

Podstawowymi parametrami rejestrowanymi przez system pomiarowy były:

- prędkość chwilowa,
- czas rejestracji pojazdu w przekroju pomiarowym w milisekundach,
- długość pojazdu,
- pas ruchu,
- kierunek ruchu,
- klas pojazdów (ze względu na długość).

Znak czasu był określany z dokładnością do jednej dziesiątej sekundy, co w procesie post-produkcji pozwoliło na określenie odstępów niebezpiecznych, a także na rozróżnienie pojazdów poruszających się w ruchu swobodnym oraz w kolejce pojazdów. Jako kryterium wyodrębniania pojazdów poruszających się w ruchu swobodnym przyjęto odstęp 5 sekund występujący pomiędzy pojazdami.

Zmierzona długość pojazdów posłużyła do dokonania podziału na dwie kategorie pojazdów – lekkich i ciężkich. Pojazdy o długości mniejszej niż 6 metrów zakwalifikowano jako pojazdy lekkie, a pojazdy dłuższe jako ciężkie.

3 Wyniki badań

Na podstawie zarejestrowanych danych dotyczących ruchu wszystkich pojazdów obliczono średnie wartości następujących parametrów dla pojazdów poruszających się w ruchu swobodnym i całego potoku:

- natężenie ruchu (N),
- natężenie ruchu w podziale na pojazdy lekkie i ciężkie (N_L , N_C),
- liczbę pojazdów w ruchu swobodnym (N_{SW}),
- liczba pojazdów przekraczających prędkość dopuszczalną (N_{Vdop}),
- liczba pojazdów przekraczających prędkość dopuszczalną o ponad 10km/h ($N_{Vdop+10}$),
- odchylenie standardowe prędkości (S),
- udział w ruchu pojazdów ciężkich (U_C),
- udział pojazdów poruszających się z niebezpiecznymi odstępami (U_{ONB}),
- udział pojazdów w ruchu swobodnym (N_{SW}),
- udział pojazdów przekraczających prędkość dopuszczalną (U_{Vdop}),
- udział pojazdów przekraczających prędkość dopuszczalną o ponad 10km/h ($N_{Vdop+10}$),
- kwantyle prędkości 85% (V_{85}),
- mediana prędkości (V_M),
- prędkość średnia (V_{SR}),

Dodatkowo obliczono uśrednione wartości wybranych parametrów z podziałem na okresy doby, pory dziennej i nocnej.

Opracowano również zestawienie udziałów przekroczeń prędkości dopuszczalnej w wyróżnionych przedziałach prędkości w punktach pomiarowych.

Wszystkie parametry zestawiono w tabelach będących załącznikami do niniejszego Raportu. W raporcie przedstawiono najważniejsze wyniki i wnioski wynikające z analizy danych.

Dla al. Niepodległości (punkt 14101) przeprowadzono porównania wyników pomiarów z kwietnia 2016 do pomiarów wykonywanych w kwietniu 2015 roku. W porównaniu uwzględniono jedynie pojazdy poruszające się w kierunku ul. Batorego.

Dla wszystkich punktów uzyskane z pomiarów wyniki porównano z liczbą ujawnionych przekroczeń prędkości w punktach pomiarowych w okresie funkcjonowania fotoradarów (dane uzyskane od Straży Miejskiej).

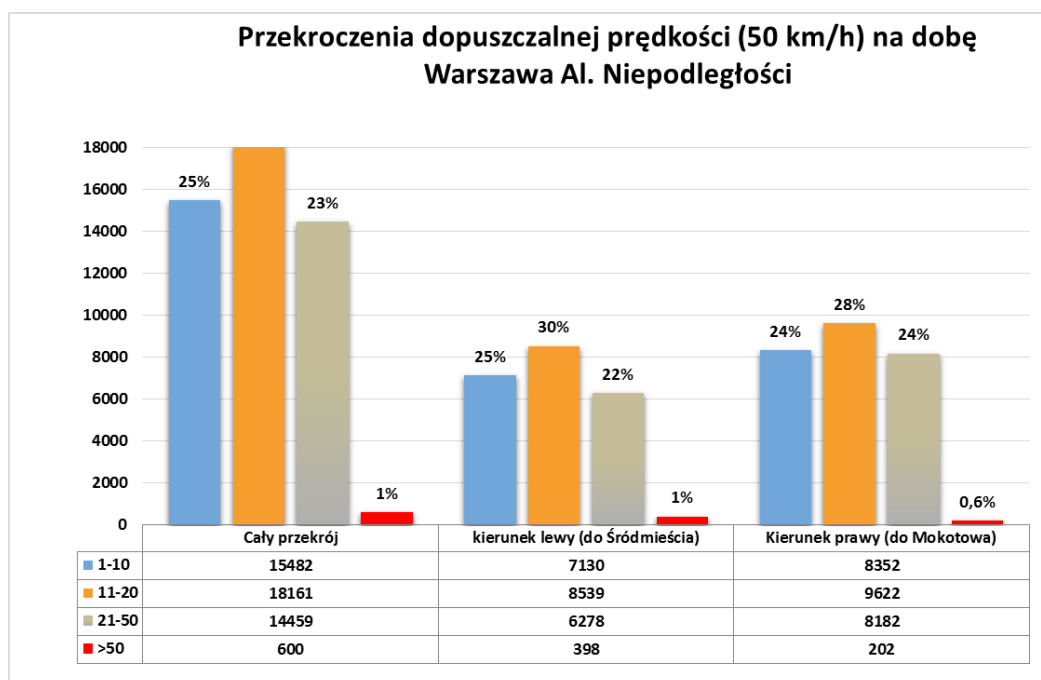
3.1 Warszawa, al. Niepodległości przy Bibliotece Narodowej, punkt pomiarowy 14101



Zbadano 63 156 pojazdów, w tym 50 256 samochodów osobowych i 12 900 samochodów ciężarowych.

W ciągu doby dopuszczalną prędkość przekroczyło 48 702 (77%) kierowców, w tym o więcej niż o +10 km/h dopuszczalną prędkość przekroczyło 33 219 (53%) kierowców.

W okresie pracy fotoradarów Straży Miejskiej ujawniano średnio 46 przypadków dziennie.



Zestawienie średnich wartości analizowanych parametrów ruchu, punkt pomiarowy 14101, al. Niepodległości, $V_{dop}=50$ km/h, potok ruchu - dzień i noc

kierunek	parametr	jednostka	doba	dzień	noc
kierunek lewy (Śródmieście)	N	P/h	28547,0	26942,0	1605,0
	N_C	P/h	8200,0	7720,0	480,0
	N_L	P/h	20347,0	19222,0	1125,0
	N_{SW}	P/h	9722,0	8515,0	1207,0
	N_{Vdop}	P/h	22345,0	21088,0	1257,0
	N_{Vdop+10}	P/h	15215,0	14244,0	971,0
	S	km/h	17,6	17,6	17,9
	U_C	%	28,7	28,7	29,9
	U_{ONB}	%	27,1	28,2	8,0
	U_{SW}	%	34,1	31,6	75,2
	U_{Vdop}	%	78,3	78,3	78,3
	U_{Vdop+10}	%	53,3	52,9	60,5
	V₈₅	km/h	74,2	74,0	78,6
	V_m	km/h	61,0	60,9	63,9
	V_{SR}	km/h	59,4	59,2	62,8
kierunek prawy (Mokotów)	N	P/h	34609,0	33116,0	1493,0
	N_C	P/h	4700,0	4556,0	144,0
	N_L	P/h	29909,0	28560,0	1349,0
	N_{SW}	P/h	11079,0	9997,0	1082,0
	N_{Vdop}	P/h	26357,0	24970,0	1387,0
	N_{Vdop+10}	P/h	18004,0	16868,0	1136,0
	S	km/h	18,3	18,3	13,1
	U_C	%	13,6	13,8	9,6
	U_{ONB}	%	25,5	26,3	7,0
	U_{SW}	%	32,0	30,2	72,5
	U_{Vdop}	%	76,2	75,4	92,9
	U_{Vdop+10}	%	52,0	50,9	76,1
	V₈₅	km/h	74,8	74,4	81,6
	V_m	km/h	60,6	60,3	68,0
	V_{SR}	km/h	58,3	57,8	68,6
razem	N	P/h	63156,0	60058,0	3098,0
	N_C	P/h	12900,0	12276,0	624,0
	N_L	P/h	50256,0	47782,0	2474,0
	N_{SW}	P/h	20801,0	18512,0	2289,0
	N_{Vdop}	P/h	48702,0	46058,0	2644,0
	N_{Vdop+10}	P/h	33219,0	31112,0	2107,0
	S	km/h	18,0	18,0	16,0
	U_C	%	20,4	20,4	20,1
	U_{ONB}	%	26,2	27,2	7,6
	U_{SW}	%	32,9	30,8	73,9
	U_{Vdop}	%	77,1	76,7	85,3
	U_{Vdop+10}	%	52,6	51,8	68,0
	V₈₅	km/h	74,5	74,2	80,1
	V_m	km/h	60,8	60,5	66,1
	V_{SR}	km/h	58,8	58,5	65,6

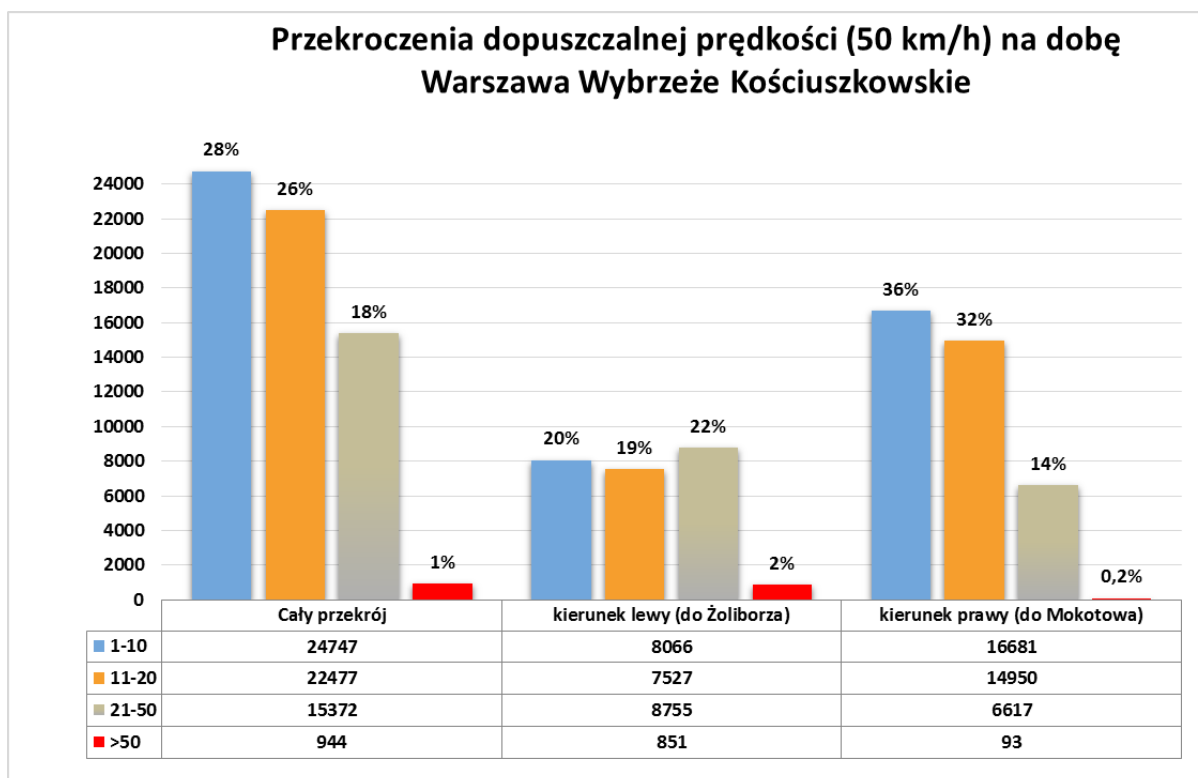
3.2 Warszawa, Wybrzeże Kościuszkowskie / ul. Karowa przed wjazdem do tunelu i przy wyjeździe z tunelu, punkt pomiarowy 14202



Przy wjeździe do tunelu Wisłostrady przy ul. Karowej, w obu kierunkach zbadano pojazdów 87 614, w tym 66 279 samochodów osobowych i 21 335 samochodów ciężarowych.

W ciągu doby dopuszczalną prędkość przekroczyło 63 539 (73%) kierowców, w tym o więcej niż 10 km/h dopuszczalną prędkość przekroczyło 38 790 (44%) kierowców.

W okresie pracy fotoradarów Straży Miejskiej ujawniano średnio 82 przypadki dziennie.



Zestawienie średnich wartości analizowanych parametrów ruchu, punkt pomiarowy 14202, Wybrzeże Kościuszkowskie/ul. Karowa $V_{dop}=50$, potok ruchu - dzień i noc

pas ruchu	parametr	jednostka	doba	dzień	noc
kierunek lewy (Żoliborz)	N	P/h	40675,0	39087,0	1588,0
	N_C	P/h	13708,0	13053,0	655,0
	N_L	P/h	26967,0	26034,0	933,0
	N_{SW}	P/h	12113,0	10880,0	1233,0
	N_{Vdop}	P/h	25198,0	23780,0	1418,0
	N_{Vdop+10}	P/h	17131,0	16018,0	1113,0
	S	km/h	19,8	19,7	16,4
	U_C	%	33,7	33,4	41,2
	U_{ONB}	%	28,2	29,2	4,5
	U_{SW}	%	29,8	27,8	77,6
	U_{Vdop}	%	61,9	60,8	89,3
	U_{Vdop+10}	%	42,1	41,0	70,1
	V₈₅	km/h	76,4	75,9	85,6
	V_m	km/h	56,0	55,5	67,5
	V_{SR}	km/h	56,6	56,1	69,1
kierunek prawy (Mokotów)	N	P/h	46939,0	45459,0	1480,0
	N_C	P/h	7627,0	7401,0	226,0
	N_L	P/h	39312,0	38058,0	1254,0
	N_{SW}	P/h	7512,0	6433,0	1079,0
	N_{Vdop}	P/h	38341,0	37021,0	1320,0
	N_{Vdop+10}	P/h	21659,0	20751,0	908,0
	S	km/h	11,0	10,8	14,4
	U_C	%	16,2	16,3	15,3
	U_{ONB}	%	43,0	44,1	7,1
	U_{SW}	%	16,0	14,2	72,9
	U_{Vdop}	%	81,7	81,4	89,2
	U_{Vdop+10}	%	46,1	45,6	61,4
	V₈₅	km/h	69,7	69,4	80,1
	V_m	km/h	59,1	59,0	63,7
	V_{SR}	km/h	59,2	59,0	65,4
razem	N	P/h	87614,0	84546,0	3068,0
	N_C	P/h	21335,0	20454,0	881,0
	N_L	P/h	66279,0	64092,0	2187,0
	N_{SW}	P/h	19625,0	17313,0	2312,0
	N_{Vdop}	P/h	63539,0	60801,0	2738,0
	N_{Vdop+10}	P/h	38790,0	36769,0	2021,0
	S	km/h	15,7	15,6	15,6
	U_C	%	24,4	24,2	28,7
	U_{ONB}	%	36,1	37,2	5,7
	U_{SW}	%	22,4	20,5	75,4
	U_{Vdop}	%	72,5	71,9	89,2
	U_{Vdop+10}	%	44,3	43,5	65,9
	V₈₅	km/h	72,3	71,8	83,1
	V_m	km/h	58,1	57,9	65,6
	V_{SR}	km/h	58,0	57,6	67,3

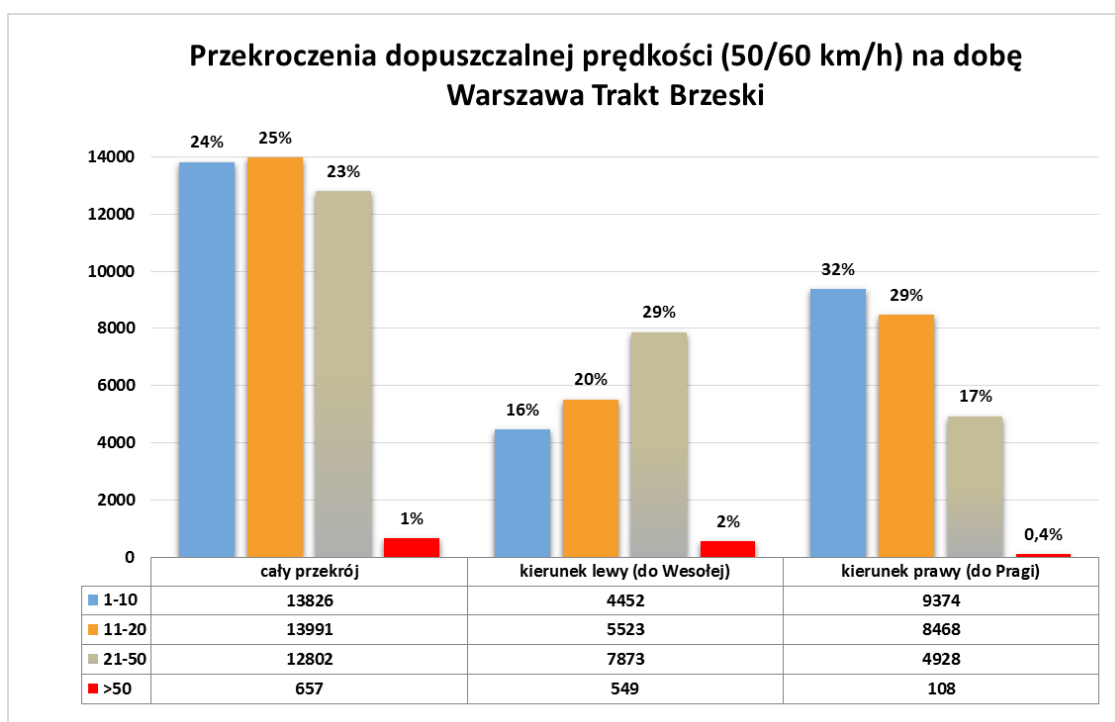
3.3 Warszawa, ul. Trakt Brzeski / ul. Objazdowa przed przejściem dla pieszych, punkt pomiarowy 14203



Zbadano 56 543 pojazdów w tym 43 678 samochodów osobowych i 12 865 samochodów ciężarowych.

W ciągu doby dopuszczalną prędkość przekroczyło 41 276 (73%) kierowców, w tym o więcej niż 10 km/h dopuszczalną prędkość przekroczyło 27 451 (49 %) kierowców.

W okresie pracy fotoradarów Straży Miejskiej ujawniano średnio 84 przypadki dziennie.



Zestawienie średnich wartości analizowanych parametrów ruchu, punkt. pomiarowy 14203, Trakt Brzeski / ul. Objazdowa Vdop=60, potok ruchu - dzień i noc

pas ruchu	parametr	jednostka	doba	dzień	noc
kierunek lewy (Wesoła)	N	P/h	27187,0	25806,0	1381,0
	N_C	P/h	7855,0	7412,0	443,0
	N_L	P/h	19332,0	18394,0	938,0
	N_{SW}	P/h	8235,0	7091,0	1144,0
	N_{Vdop}	P/h	18398,0	17092,0	1306,0
	N_{Vdop+10}	P/h	13946,0	12915,0	1031,0
	S	km/h	26,7	26,9	15,4
	U_C	%	28,9	28,7	32,1
	U_{ONB}	%	30,0	31,3	4,9
	U_{SW}	%	30,3	27,5	82,8
	U_{Vdop}	%	67,7	66,2	94,6
	U_{Vdop+10}	%	51,3	50,0	74,7
	V₈₅	km/h	89,8	89,3	96,8
	V_m	km/h	70,7	70,0	78,6
V_{SR}	km/h	64,5	63,6	81,0	
kierunek prawy (Praga Południe)	N	P/h	29356,0	27995,0	1361,0
	N_C	P/h	5010,0	4569,0	441,0
	N_L	P/h	24346,0	23426,0	920,0
	N_{SW}	P/h	7972,0	6943,0	1029,0
	N_{Vdop}	P/h	22878,0	21697,0	1181,0
	N_{Vdop+10}	P/h	13505,0	12690,0	815,0
	S	km/h	13,4	13,3	14,2
	U_C	%	17,1	16,3	32,4
	U_{ONB}	%	31,9	33,1	6,3
	U_{SW}	%	27,2	24,8	75,6
	U_{Vdop}	%	77,9	77,5	86,8
	U_{Vdop+10}	%	46,0	45,3	59,9
	V₈₅	km/h	81,1	80,7	88,7
	V_m	km/h	68,9	68,7	73,3
V_{SR}	km/h	68,7	68,4	74,3	
razem	N	P/h	56543,0	53801,0	2742,0
	N_C	P/h	12865,0	11981,0	884,0
	N_L	P/h	43678,0	41820,0	1858,0
	N_{SW}	P/h	16207,0	14034,0	2173,0
	N_{Vdop}	P/h	41276,0	38789,0	2487,0
	N_{Vdop+10}	P/h	27451,0	25605,0	1846,0
	S	km/h	21,0	21,1	15,2
	U_C	%	22,8	22,3	32,2
	U_{ONB}	%	30,9	32,2	5,6
	U_{SW}	%	28,7	26,1	79,2
	U_{Vdop}	%	73,0	72,1	90,7
	U_{Vdop+10}	%	48,5	47,6	67,3
	V₈₅	km/h	85,1	84,6	92,8
	V_m	km/h	69,5	69,2	76,1
V_{SR}	km/h	66,7	66,1	77,7	

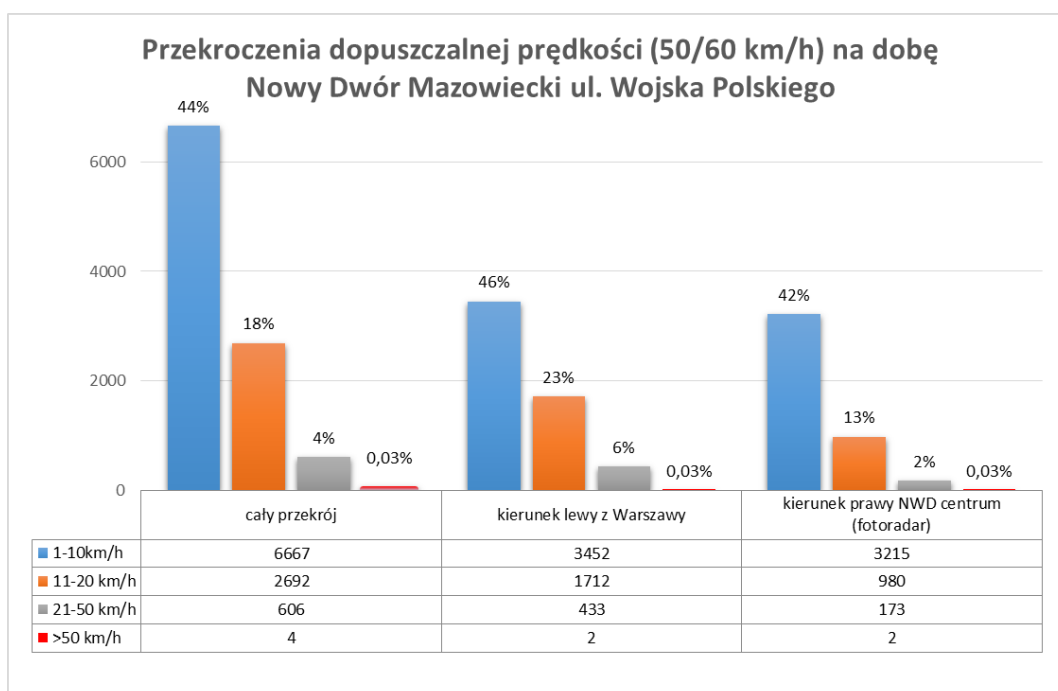
3.4 Nowy Dwór Mazowiecki, ul. Wojska Polskiego / ul. Leśna, punkt pomiarowy 14204



Zbadano 15 137 pojazdów, w tym 13 552 samochodów osobowych i 1585 samochodów ciężarowych.

W ciągu doby dopuszczalną prędkość przekroczyło 9 969 kierowców (66%), w tym o więcej niż 10 km/h dopuszczalną prędkość przekroczyło 3 302 (33%)

W okresie pracy fotoradarów Straży Miejskiej ujawniano średnio 4 przypadki dziennie.



Zestawienie średnich wartości analizowanych parametrów ruchu, punkt pomiarowy 14204, Nowy Dwór Mazowiecki, ul. Wojska Polskiego/Leśna, $V_{dop}=50/60$, potok ruchu - dzień i noc

pas ruchu	parametr	jednostka	doba	dzień	noc
kierunek lewy (Warszawa)	N	P/h	7450,0	7295,0	155,0
	N_C	P/h	814,0	773,0	41,0
	N_L	P/h	6636,0	6522,0	114,0
	N_{SW}	P/h	2976,0	2832,0	144,0
	N_{Vdop}	P/h	5599,0	5523,0	76,0
	N_{Vdop+10}	P/h	2147,0	2128,0	19,0
	S	km/h	9,4	9,4	10,1
	U_C	%	10,9	10,6	26,5
	U_{ONB}	%	21,9	22,3	2,6
	U_{SW}	%	39,9	38,8	92,9
	U_{Vdop}	%	75,2	75,7	49,0
	U_{Vdop+10}	%	28,8	29,2	12,3
	V₈₅	km/h	64,5	64,3	69,3
	V_m	km/h	55,7	55,6	59,9
V_{ŚR}	km/h	55,8	55,7	60,5	
kierunek prawy (Nowy Dwór Mazowiecki)	N	P/h	7687,0	7528,0	159,0
	N_C	P/h	771,0	713,0	58,0
	N_L	P/h	6916,0	6815,0	101,0
	N_{SW}	P/h	3369,0	3221,0	148,0
	N_{Vdop}	P/h	4370,0	4307,0	63,0
	N_{Vdop+10}	P/h	1155,0	1138,0	17,0
	S	km/h	10,1	10,0	10,2
	U_C	%	10,0	9,5	36,5
	U_{ONB}	%	19,9	20,3	3,2
	U_{SW}	%	43,8	42,8	93,1
	U_{Vdop}	%	56,8	57,2	39,6
	U_{Vdop+10}	%	15,0	15,1	10,8
	V₈₅	km/h	60,2	60,0	68,8
	V_m	km/h	51,6	51,6	57,7
V_{ŚR}	km/h	51,2	51,1	57,8	
razem	N	P/h	15137,0	14823,0	314,0
	N_C	P/h	1585,0	1486,0	99,0
	N_L	P/h	13552,0	13337,0	215,0
	N_{SW}	P/h	6345,0	6053,0	292,0
	N_{Vdop}	P/h	9969,0	9830,0	139,0
	N_{Vdop+10}	P/h	3302,0	3266,0	36,0
	S	km/h	10,0	10,0	10,2
	U_C	%	10,5	10,0	31,5
	U_{ONB}	%	20,9	21,3	2,9
	U_{SW}	%	41,9	40,8	93,0
	U_{Vdop}	%	65,9	66,3	44,3
	U_{Vdop+10}	%	21,8	22,0	11,5
	V₈₅	km/h	62,6	62,4	69,1
	V_m	km/h	53,7	53,6	58,6
V_{ŚR}	km/h	53,5	53,3	59,1	

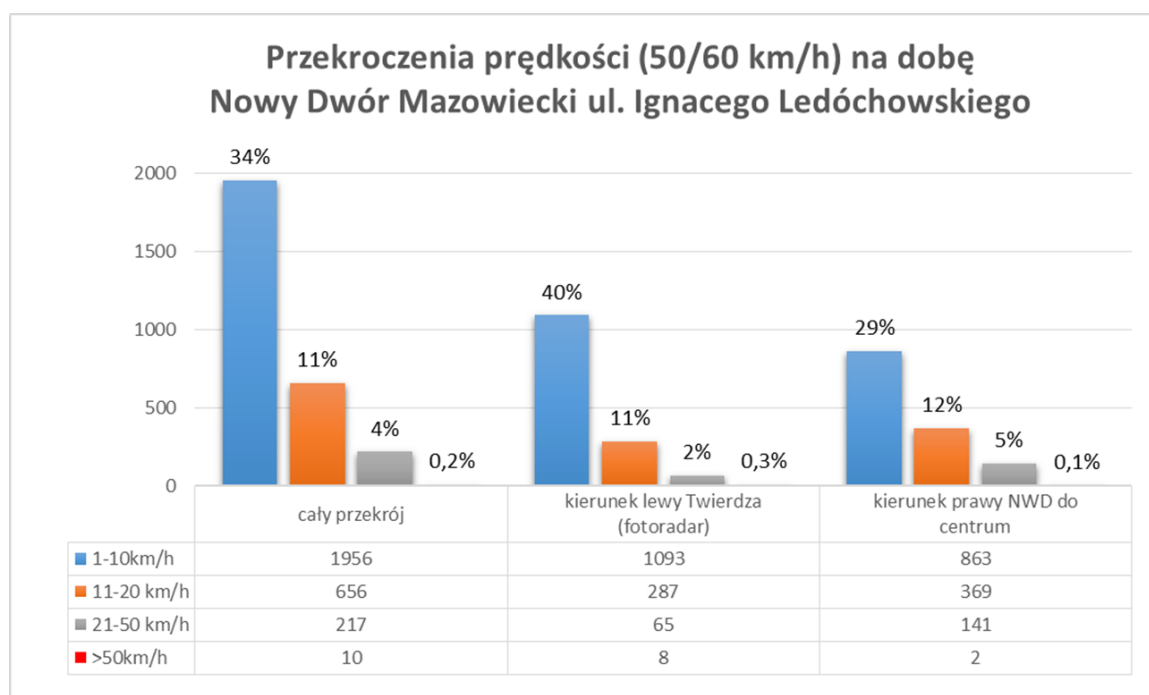
3.5 Nowy Dwór Mazowiecki, ul. Generała Ignacego Ledóchowskiego przy Twierdzy Modlin, punkt pomiarowy 14205



Zbadano 5718 pojazdów, w tym 4 982 samochodów osobowych i 736 samochodów ciężarowych.

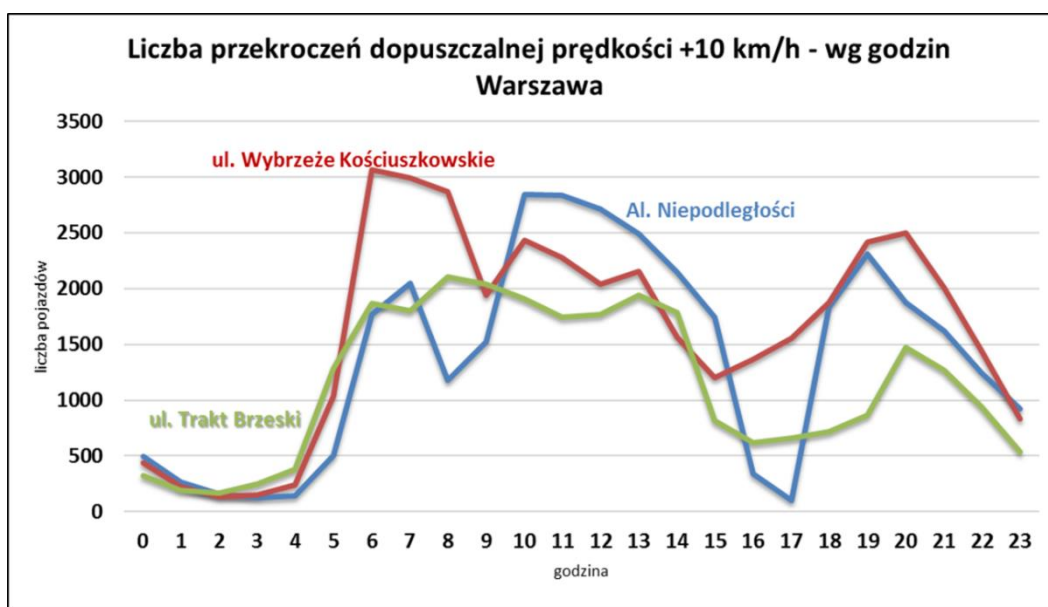
W ciągu doby dopuszczalną prędkość przekroczyło 2 828 (49%) kierowców, w tym o więcej niż 10 km/h dopuszczalną prędkość przekroczyło 883 (31%) kierowców.

W okresie pracy fotoradarów Straży Miejskiej ujawniano średnio 2 przypadki dziennie.

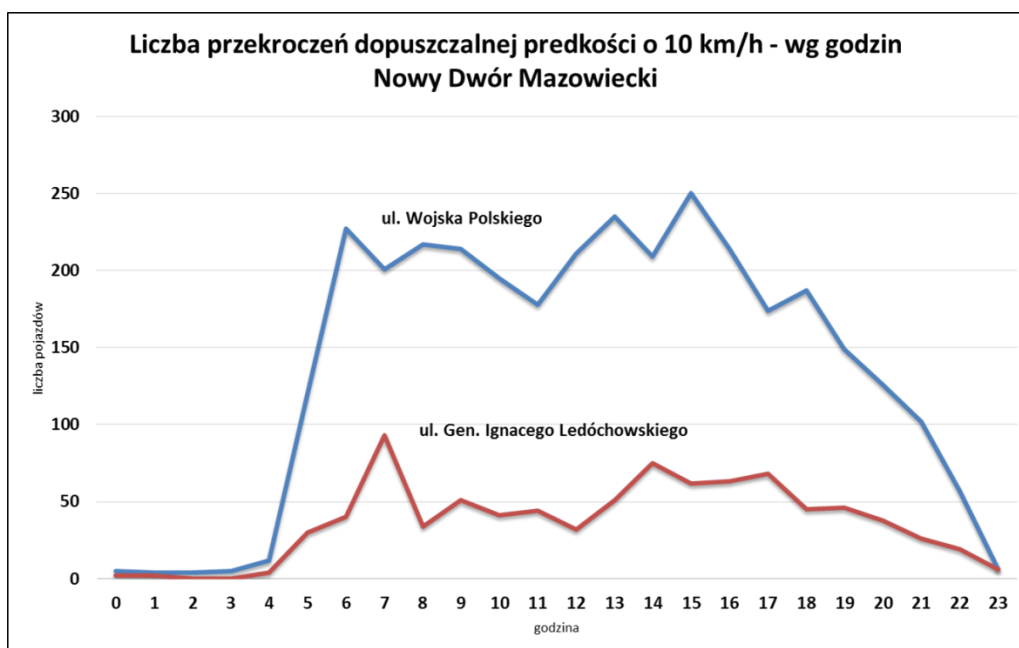


3.6 Przekroczenia prędkości o więcej niż 10 km/h w punktach pomiarowych wg godzin

Z analizy przekroczeń prędkości o więcej niż 10 km/h według godziny wynika, że najczęściej jest ich wczesnym rankiem (godz. 6-8) i wieczorem (godz. 19-20) jednak widoczny jest duży wpływ warunków ruchu. Na przykład w al. Niepodległości w godzinach 16-17 liczba przekroczeń jest bardzo niewielka ze względu na złe warunki ruchu (duże natężenie).

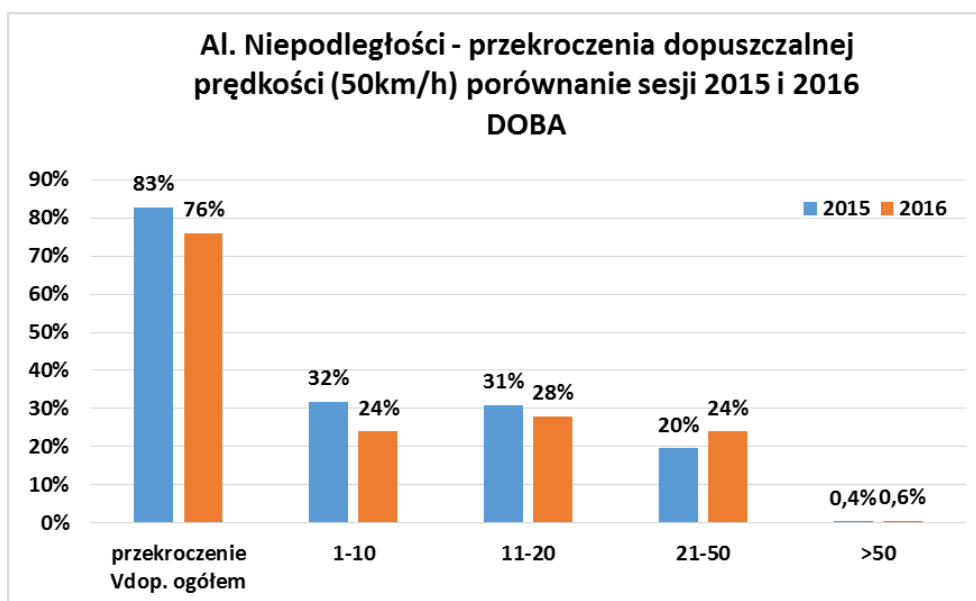


W Nowym Dworze Mazowieckim ze względu na inną specyfikę ruchu (droga jednojezdniowa, dwukierunkowa) liczba przekroczeń prędkości rozkłada się bardziej równomiernie, choć najczęściej przekroczeń zarejestrowano w godzinach porannych (godz. 6-8) i popołudniowych (godz. 14-17)



3.7 Porównanie wyników pomiarów z sesji pomiarowych 2015 i 2016 al. Niepodległości kierunek do ul. Batorego

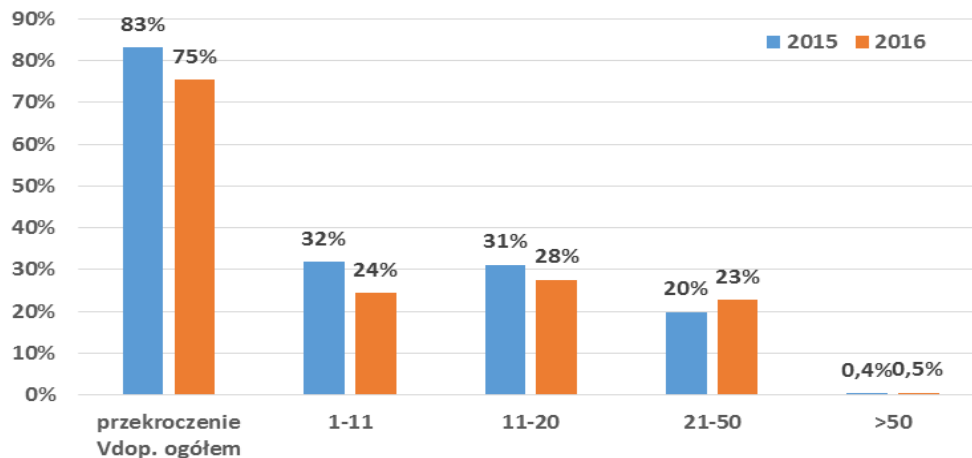
Dla punktu pomiarowego 14101 w Warszawie w al. Niepodległości w kierunku ul. Batorego (Mokotów) wyniki pomiarów z kwietnia 2016 roku porównano z wynikami z kwietnia 2015 roku². Pomiary przeprowadzono dokładnie w tym samym miejscu i tą samą metodą. Lokalizacja punktu pomiarowego nie była dok. Udział kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość ogółem w ciągu doby w 2016 roku spadł o 7 %. Bardziej szczegółowa analiza wykazała wzrost liczby kierowców jadących znacznie powyżej dopuszczalnego limitu. Udział kierowców przekraczających prędkość o więcej niż 20km/h wzrósł o 4% (dzień o 3%, w nocy o 6%). Nieznacznie wzrósł także udział kierowców przekraczających prędkość o więcej niż 50 km/h. Wyniki te jednak nie pozwalają na jednoznaczne stwierdzenie, że prędkości w kwietniu 2016 były wyższe niż w 2015 roku. Należy jednak wsiąść pod uwagę, że na prędkość pojazdów w tym miejscu może mieć wpływ szereg innych czynników takich jak natężenie czy struktura (udział samochodów ciężarowych) ruchu. Poza tym punkt pomiarowy był zlokalizowany w odległości 300 metrów od skrzyżowania, na którym funkcjonował fotoradar i 150 metrów przed znakiem informującym o kontroli prędkości, dlatego wpływ fotoradaru w tym miejscu mógł nie być tak wyraźny.



² W tym miejscu w latach 2014 i 2015 ITS w konsorcjum z Heller Consult sp. z o.o., na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przeprowadzał badania prędkości, w ramach tematu „Przeprowadzenie ogólnokrajowych pomiarów prędkości pojazdów, stosowania zabezpieczeń uczestników ruchu w pojazdach (pasów bezpieczeństwa, kasków ochronnych, urządzeń zabezpieczających dzieci do lat 12) oraz stopnia używania telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami wraz z przedstawieniem wyników z pomiarów”

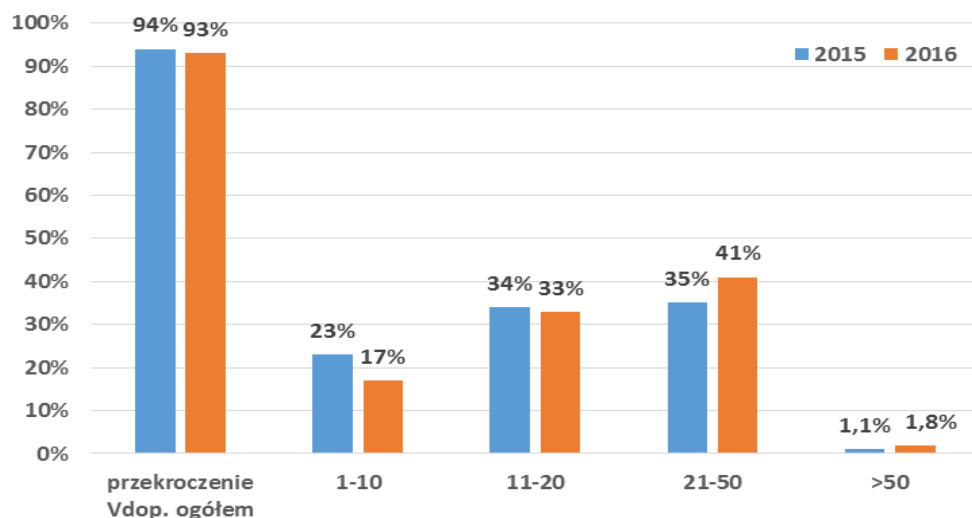
AI. Niepodległości - przekroczenia dopuszczalnej prędkości porównanie sesji 2015 i 2016

DZIEŃ



AI. Niepodległości - przekroczenia dopuszczalnej prędkości porównanie sesji 2015 i 2016

NOC



4 Podsumowanie

W badaniach przeprowadzonych w dniach 6-8 kwietnia 2016 roku w sumie w 5 punktach pomiarowych zlokalizowanych w rejonie fotoradarów Straży Miejskiej w Warszawie i w Nowym Dworze Mazowieckim, zbadano 228 168 pojazdów, w tym 178 747 samochodów osobowych i 49 421 samochodów ciężarowych. W sumie w miejscach tych w ciągu doby:

- dopuszczalną prędkość przekroczyło 166 314 (73%) kierowców,
- dopuszczalną prędkość o +10 km/h przekroczyło 103 645 (45%) kierowców.

W okresie pracy fotoradarów Straży Miejskiej w miejscach tych ujawniano średnio 218 przypadków dziennie.

Badania Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS potwierdzają tezę, że większość polskich kierowców jeździ zdecydowanie za szybko. Odebranie prawa do kontroli prędkości Strażom Miejskim i Gminnym spowodowało, że z polskich dróg zniknęło 400 fotoradarów, tym samym powstała istotna luka w systemie nadzoru tak istotnym dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego wskazane są jak najszybsze działania przywracające stałą kontrolę tam, gdzie do 1 stycznia 2016 roku funkcjonowały fotoradary. Miejsca te były przecież uznane za szczególnie niebezpieczne przez społeczności lokalne, uzgodnione z Policją i z Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym