



ROK ZAŁ. 1952

**INSTYTUT TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO**

MOTOR TRANSPORT INSTITUTE

[www.its.waw.pl](http://www.its.waw.pl)



**Polskie Obserwatorium  
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

# **Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie: styczeń – sierpień 2016 roku**

Analiza wstępna wpływu likwidacji fotoradarów straży  
miejskich i gminnych na zagrożenia na drogach

Autorzy opracowania:

Anna Zielińska, Przemysław Skoczyński

Warszawa, wrzesień 2016

## Spis treści

<b>1</b>	<b>Cel opracowania.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Stan bezpieczeństwa ruchu w 8 miesiącach 2016 roku.....</b>	<b>4</b>
	2.1 Ogólne tendencje w wypadkowości w miejscowościach, w których funkcjonowały fotoradary straży miejskich i gminnych .....	4
	2.2 Zmiany w zagrożeniu pieszych w miejscowościach, w których funkcjonowały fotoradary straży miejskich i gminnych .....	6
	2.3 Zmiany wypadkowości w wybranych miejscach funkcjonowania fotoradarów straży miejskich i gminnych.....	7
<b>3</b>	<b>Badania prędkości w 2016 roku.....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Podsumowanie.....</b>	<b>12</b>

## 1 Cel opracowania

W drugim i trzecim kwartale 2016 roku po raz pierwszy od wielu lat liczba wypadków na Polskich drogach wzrosła. Na te negatywne tendencje zwrócił uwagę Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zwracając się do Instytutu Transportu Samochodowego z prośbą o przeprowadzenie pogłębionej analizy przyczyn wzrostu zagrożenia. Na problem ten wskazała również Komenda Główna Policji. Zmiany te zbiegły się w czasie ze znacznymi zmianami w systemie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów. Od 1 stycznia 2016 roku, zgodnie ze zmianami w odpowiednich ustawach, Straże Miejskie i Gminne utraciły prawo do kontroli prędkości (Dz.U. z 9.09.2015 poz. 1335). Nowe regulacje spowodowały, 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. Sprawa likwidacji fotoradarów jest również tematem wielu komentarzy i dyskusji w mediach. Wielokrotnie wyrażane są opinie, że straże miejskie i gminne nadużywały swoich uprawnień, instalując fotoradary w przypadkowych miejscach. Należy zwrócić uwagę, że zasady lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących przekroczenie dozwolonej prędkości i/lub przejazd na czerwonym świetle, zostały precyzyjnie określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące (Dz. U. z 2013 r. poz. 366) oraz w Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260, z późn. zm.). Zgodnie z regulacjami tych aktów prawnych, straże miejskie i gminne były zobowiązane do uzyskania opinii właściwego komendanta wojewódzkiego Policji i Głównego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie zasadności lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego. Propozycja lokalizacji stacjonarnego fotoradaru musiała być także poprzedzona analizą stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie (500m) funkcjonowania urządzenia rejestrującego oraz przygotowaniem informacji potrzebnych do projektu organizacji ruchu.

**Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR)** w Instytucie Transportu Samochodowego, którego jednym z zadań jest śledzenie zmian w bezpieczeństwie ruchu, podjęło się sprawdzenia na ile likwidacja tak znacznej liczby fotoradarów wpłynęła na:

- stan bezpieczeństwa ruchu w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem miejscowości w których do 31 grudnia 2015 roku funkcjonowały fotoradary straży miejskich i gminnych,
- zachowania kierowców - w tym celu przeprowadzono wrywkowe badania prędkości w 5 miejscach, w których przed 1 stycznia 2016 roku funkcjonowały fotoradary straży miejskich.

## 2 Stan bezpieczeństwa ruchu w 8 miesiącach 2016 roku

W celu zbadania zmian w wypadkowości po znacznym zmniejszeniu liczby fotoradarów funkcjonujących na polskich drogach przeprowadzono analizę danych<sup>1</sup> z 8 miesięcy 2016 roku i analogicznych miesięcy 2015 roku. Należy zwrócić uwagę, że dane z bazy SEWiK uzyskane we wrześniu 2016 roku, nie są danymi ostatecznymi. Według Zarządzenia<sup>2</sup> Komendanta Głównego Policji (§ 4. 5) dane o wypadkach zbierane przez Policję w Systemie Ewidencji o Wypadkach o Kolizjach (SEWiK) mogą być aktualizowane w przypadku uzyskania nowych informacji, w szczególności w zakresie danych dotyczących ciężkości obrażeń czy zgonu ofiary wypadku.. Dane z danego roku uznaje się za ostateczne w lutym roku następnego. W przedstawionej analizie dla poszczególnych miesięcy porównano ostateczne dane z 2015 roku z danymi wstępnymi z roku 2016. Dlatego wyniki analizy należy traktować jako wstępne.

### 2.1 Ogólne tendencje w wypadkowości w miejscowościach, w których funkcjonowały fotoradary straży miejskich i gminnych

Analizie poddano dane o wypadkach, które wydarzyły się w 43<sup>3</sup> miejscowościach, w których do 31 grudnia 2015 roku funkcjonowały fotoradary stacjonarne straży miejskich/gminnych. Lista ta została udostępniona przez Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym i obejmuje lokalizacje 112 fotoradarów, o przejęcie których samorządy zwróciły się do GITD. Jest to jedyny wykaz na temat lokalizacji funkcjonujących przed 1 stycznia 2016 roku. Brak jest natomiast dokładnych informacji o liczbie i lokalizacji wszystkich fotoradarów straży miejskich i gminnych funkcjonujących w latach 2014-2015. Nawet Raport NIK<sup>4</sup>, w którym oceniono sposób prowadzenia kontroli prędkości przez straże miejskie i gminne nie podaje całościowego zestawienia, a jedynie ocenia 47 jednostek poddanych kontroli.

Przeprowadzono analizę porównawczą danych o wypadkach, które wydarzyły się w poszczególnych miesiącach (styczeń-sierpień) w latach 2015 i 2016. Zmiany w wypadkowości w obszarze funkcjonowania fotoradarów porównano z ogólnymi

---

<sup>1</sup> Dane źródłowe: Komenda Główna Policji, baza SEWiK wg stanu z 12.09.2016 r., opracowane w Polskim Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS

<sup>2</sup> Zarządzenie Nr 31 komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych

<sup>3</sup> Lista miejscowości z wykazu CANARD: Białystok, Będzino, Biały Bór, Bieńkowiec, Bochnia, Chabrowo, Czaplonek, Częstochowa, Darżyno, Dębowa Łęka, Dygowo, Gniewkowo, Grudziądz, Jarzysław, Kościerzyna, Krosno, Krzyżanowice, Lublin, Mińsk Mazowiecki, Mirosławiec, Nieporęt, Nowa Dęba, Nowa Sól, Nowy Dwór Mazowiecki, Olesno, Olsztyn, Olszyna, Piecnik, Pogórze, Potęgowo, Puszczykowo, Recz, Romanów, Rymanów, Sianów, Sitaniec, Stare Bielice, Suchorze, Świercze, Tarnowiec, Toruń, Warszawa, Wierzbice

<sup>4</sup> Informacja o wynikach kontroli NIK: *Raport Prawidłowość Realizacji Zadań Przez Straże Miejskie (Gminne) W Zakresie Wykorzystania Urządzeń Do Pomiaru I Rejestracji Wykroczeń Drogowych* Nr ewid. 25/2014/D/13/508/D/13/504/KPB

tendencjami występującymi na wszystkich drogach oraz we wszystkich obszarach zabudowanych (tab.1).

**Z uzyskanych danych jednoznacznie wynika, że w 43 miejscowościach, w których przed 1 stycznia 2016 roku funkcjonowały fotoradary straży miejskich i gminnych zagrożenie wzrosło znacznie więcej niż we wszystkich obszarach zabudowanych i ogółem na wszystkich drogach.**

**Tab. 1. Wypadki drogowe i ich ofiary, w Polsce od stycznia do sierpnia w 2015 i 2016 roku**

Nazwa miesiąca	Wypadki				Ofiary śmiertelne				Ranni			
	2015	2016	2016-2015	2016/2015	2015	2016	2016-2015	2016/2015	2015	2016	2016-2015	2016/2015
<b>Razem 43 miejscowości z fotoradarami Straży Miejskiej</b>												
Styczeń-sierpień	1375	1516	141	10%	67	71	4	6%	1584	1768	184	12%
Maj-sierpień	762	942	180	24%	28	41	13	46%	892	1095	203	23%
<b>Razem w obszarach zabudowanych</b>												
Styczeń-sierpień	15229	15260	31	0%	767	769	2	0,3%	17910	17878	-32	-0,2%
Maj-sierpień	8398	9027	629	7%	383	434	51	13%	9922	10635	713	7%
<b>Ogółem w Polsce (obszary zabudowane i niezabudowane)</b>												
Styczeń-sierpień	21211	21733	522	2,5%	1809	1865	56	3,1%	26014	26616	602	2,3%
Maj-sierpień	11879	12966	1087	9%	957	1088	131	14%	14809	15972	1163	8%

W szczególności z przeprowadzonej analizy wynika, że:

1. W miesiącach styczeń - sierpień 2016 roku, w stosunku do analogicznego okresu 2015 roku, stwierdzono kilkuprocentowy wzrost liczby wypadków (+2,5%), ofiar śmiertelnych (+3,1%) i rannych (+2,3%).
2. Szczególnie wysoki wzrost zagrożenia nastąpił w miesiącach maj-sierpień 2016 roku. W porównaniu do analogicznego okresu 2015 roku liczba:
  - wypadków wzrosła o 9%,
  - liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 14%
  - liczba rannych wzrosła o 8%.
3. W obszarach zabudowanych wzrost zagrożenia w 8 miesiącach 2016 roku w stosunku do analogicznego okresu 2015 roku był niewielki, natomiast w okresie od maja do sierpnia 2016 roku:
  - liczba wypadków wzrosła o 7%,
  - liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 13%,
  - liczba rannych wzrosła o 7%.
4. Analiza danych o wypadkach w 43 miejscowościach, w których do 31 grudnia 2015 roku funkcjonowały fotoradary straży miejskich/gminnych, wykazała, że

zagrożenie w tych lokalizacjach wzrosło bardziej niż ogółem w obszarach zabudowanych. W miesiącach maj-sierpień 2016 roku w stosunku do analogicznego okresu 2015 roku:

- liczba wypadków wzrosła o 24%,
- liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 46%,
- liczba rannych wzrosła o 23%.

## 2.2 Zmiany w zagrożeniu pieszych w miejscowościach, w których funkcjonowały fotoradary straży miejskich i gminnych

Fotoradary straży miejskich i gminnych funkcjonowały głównie w obszarach zabudowanych, czyli tam gdzie piesi są najbardziej narażeni na udział w wypadkach drogowych, dlatego oddzielnie przeprowadzono analizę danych dotyczących ofiar wśród pieszych. Dane z 43 miejscowości, w których funkcjonowały fotoradary straży miejskich i gminnych porównano z zagrożeniem pieszych w obszarach zabudowanych i na terenie całego kraju (tab.2).

**Tab.2. Piesi ofiary śmiertelne i ranni w wypadkach drogowych w Polsce od stycznia do sierpnia w 2015 i 2016 roku**

Nazwa miesiąca	Piesi ofiary śmiertelne				Piesi ranni			
	2015	2016	2016-2015	2016/2015	2015	2016	2016-2015	2016/2015
<b>Razem 43 miejscowości z fotoradarami Straży Miejskiej</b>								
Styczeń-sierpień	35	35	0	0%	464	476	12	3%
Maj-sierpień	14	15	1	7%	186	230	44	24%
<b>Obszar zabudowany</b>								
Styczeń-sierpień	311	302	-9	-3%	4309	4120	-189	-4%
Maj-sierpień	105	127	22	21%	1801	1845	44	2%
<b>Ogółem w Polsce (obszary zabudowane i niezabudowane)</b>								
Styczeń-sierpień	463	450	-13	-2,8%	4631	4430	-201	-4%
Maj-sierpień	153	196	43	28%	1933	1998	65	3%

Z przedstawionych danych wynika że:

1. W pierwszych 8 miesiącach 2016 roku w stosunku do analogicznego okresu 2015 roku zagrożenie pieszych spadło zarówno na wszystkich drogach jak i w obszarach zabudowanych:
  - liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych zmalała o 2,8%,
  - liczba rannych pieszych zmalała o 4%.

Zmiany te były szczególnie korzystne w sytuacji gdy liczba ofiar śmiertelnych i rannych we wszystkich wypadkach w tym samym okresie wzrosła odpowiednio o 3% i 2% (tab.1).

2. W okresie od maja do sierpnia 2016 roku liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych wzrosła o 28%, czyli 2 razy więcej niż w analogicznym okresie liczba ofiar śmiertelnych wszystkich wypadków ogółem (+14%). Liczba rannych pieszych w miesiącach maj-sierpień wzrosła o 3% czyli prawie 3 razy mniej niż wszystkich rannych (tab.1). W obszarach zabudowanych, w tym samym okresie liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych wzrosła o 21% a rannych o 2%, czyli mniej niż w całym kraju.
3. W miejscowościach, w których zlikwidowano fotoradary straży miejskich i gminnych niepokojące tendencje dotyczą przede wszystkim rannych pieszych, których od maja do sierpnia zginęło 24% więcej niż w analogicznym okresie 2015 roku. Liczba ofiar śmiertelnych w tym okresie także wzrosła (o 7%) ale wzrost ten był znacznie mniejszy niż we wszystkich obszarach zabudowanych i w całym kraju.

### 2.3 Zmiany wypadkowości w wybranych miejscach funkcjonowania fotoradarów straży miejskich i gminnych

Poza sprawdzeniem ogólnych trendów wypadkowości w miejscowościach, w których 1 stycznia 2016 roku zlikwidowano fotoradary straży miejskich i gminnych, podjęto próbę analizy zmian stanu bezpieczeństwa w rejonie lokalizacji poszczególnych urządzeń. Przeprowadzono analizę danych dla 3 lokalizacji w Warszawie i 4 lokalizacji w mniejszych miejscowościach w województwie zachodniopomorskim (tab.3).

**Tab. 3. Wypadki drogowe, ofiary oraz kolizje w rejonie lokalizacji fotoradarów straży miejskiej od stycznia do sierpnia w 2015 i 2016 roku – wybrane lokalizacje**

Lokalizacja	Wypadki		Ranni		Kolizje	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Warszawa, Al.Niepodległości/ul.Batorego	0	2	0	2	16	20
Warszawa, Wyb. Kościuszkowskie/ul.Karowa	0	1	0	1	0	3
Warszawa, Trakt Brzeski/ul.Objazdowa	0	0	0	0	5	5
Kobylnica, ul. Witosa i ul.Szczecińska/ul.Witosa	1	0	1	0	4	10
Sycewice, DK6	0	1	0	1	4	5
Kwakowo, DK21	0	1	0	1	4	4
Kruszyna, DK21	0	0	0	0	5	3
<b>Razem styczeń-sierpień</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>38</b>	<b>50</b>

Zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące w analizach stanu bezpieczeństwa w takich miejscach powinno uwzględniać się okres 3 lat. Ze względu na bardzo krótki okres porównawczy (8 miesięcy) liczby wypadków i kolizji są bardzo małe i nie dają podstaw do wiarygodnych wniosków. Z danych tych wynika, że w analizowanych miejscach po likwidacji fotoradarów:

- liczba wypadków i rannych wzrosła z 1 do 5,
- liczba kolizji wzrosła z 38 do 50.

Jednak okres poddany analizie jest zdecydowanie za krótki do formułowania jednoznacznych wniosków, choć nie ulega wątpliwości, że zaobserwowany wzrost liczby wypadków i kolizji w miejscach, w których zlikwidowano kontrolę prędkości jest bardzo niepokojący.

### 3 Badania prędkości w 2016 roku

Badania naukowe i analizy statystyczne wskazują, że prędkość jest najczęstszą przyczyną wypadków drogowych. Jednym ze skuteczniejszych sposobów na poprawę bezpieczeństwa jest skuteczny nadzór. Z doświadczeń wielu krajów o bardzo wysokim poziomie bezpieczeństwa drogowego wynika, że powszechne stosowanie fotoradarów przyczynia się do zmniejszenia liczby wypadków i ich ofiar. Dlatego likwidacja prawie połowy fotoradarów funkcjonujących na polskich drogach wzbudziła niepokój, w jakim stopniu ta sytuacja wpłynie na zmianę zachowań kierowców. Aby to sprawdzić Instytut Transportu Samochodowego w ramach działań POBR, przeprowadził wyrywkowe badania prędkości w wybranych miejscach, w których przed 1 stycznia 2016 roku funkcjonowały fotoradary straży miejskich<sup>5</sup>. Niestety pełna analiza porównawcza nie jest możliwa, ponieważ w miejscach funkcjonowania fotoradarów straży miejskich i gminnych brak jest pomiarów prędkości przeprowadzonych w okresie przed ich likwidacją. Przeprowadzone pomiary wykonane po likwidacji fotoradarów charakteryzują zachowania kierowców i dostarczają danych do dalszych prac badawczych i analiz zachodzących zmian.

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 – 2015. 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. 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”.

W badaniach zbadano 228 168 pojazdów, w tym 178 747 samochodów osobowych i 49 421 samochodów ciężarowych. W sumie w miejscach tych w ciągu doby:

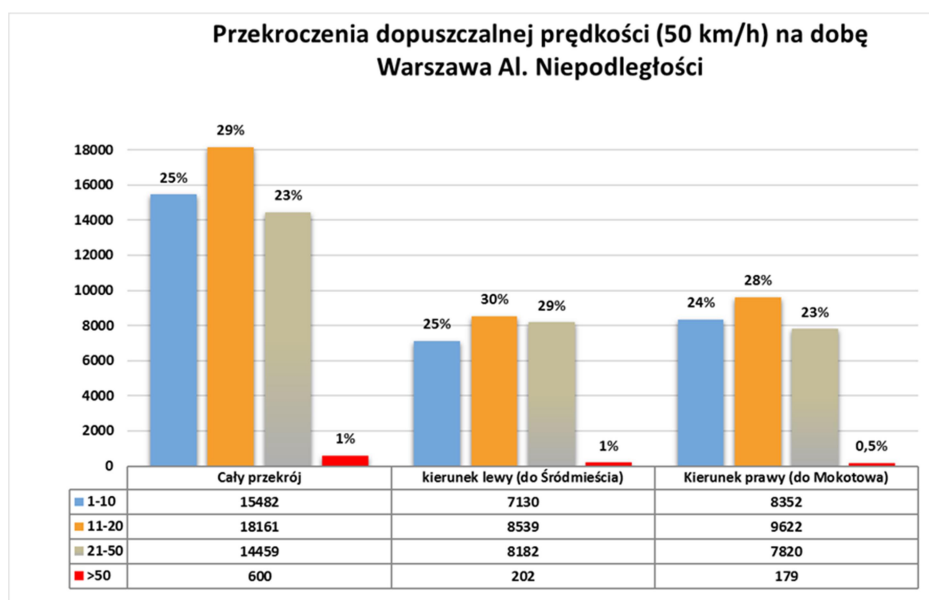
- dopuszczalną prędkość przekroczyło 166 314 (73%) kierowców,
- dopuszczalną prędkość o +10 km/h przekroczyło 103 645 (45%) kierowców.

---

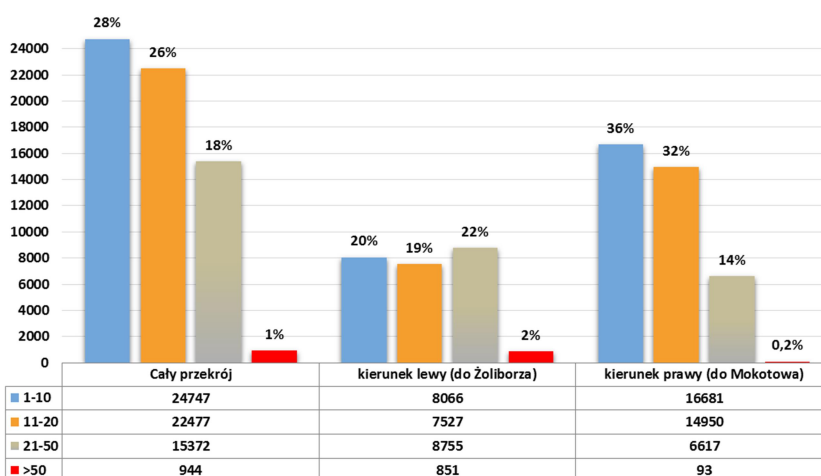
<sup>5</sup> *Badanie prędkości na terenie Mazowsza. 6-8 kwietnia 2016 r. ITS, Warszawa czerwiec 2016 t.*

W okresie pracy fotoradarów Straży Miejskiej w miejscach tych ujawniano średnio 218 przypadków dziennie. Szczegółowe wyniki badań w Warszawie przedstawiono na wykresach poniżej.

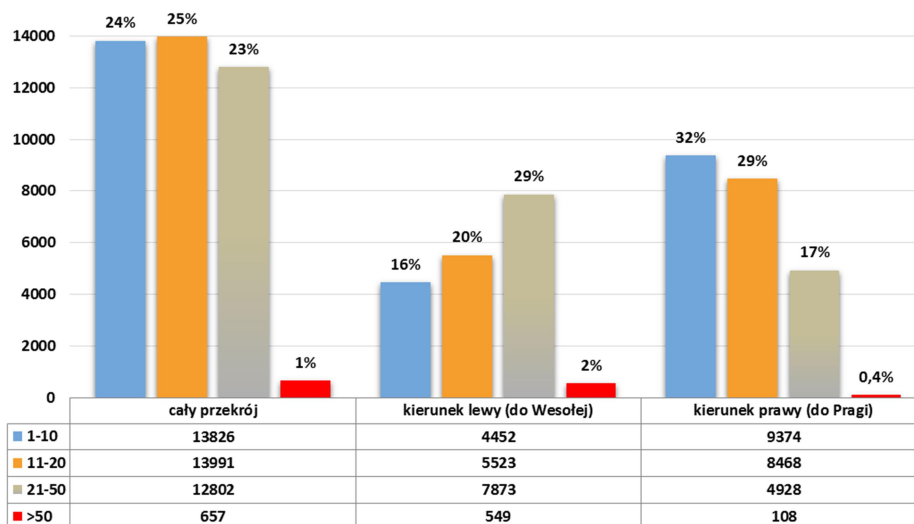
Badania Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS potwierdziły tezę, że większość polskich kierowców jeździ zdecydowanie za szybko. Odebranie prawa do kontroli prędkości Strażom Miejskim i Gminnym spowodowało, że z polskich dróg zniknęło 400 fotoradarów, tym samym powstała istotna luka 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 uznane za szczególnie niebezpieczne przez społeczności lokalne, które wniosowały o instalację urządzeń kontrolujących prędkość pojazdów, a ich lokalizacje uzgodniono z Policją i z Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.



### Przekroczenia dopuszczalnej prędkości (50 km/h) na dobę Warszawa Wybrzeże Kościuszkowskie



### Przekroczenia dopuszczalnej prędkości (50/60 km/h) na dobę Warszawa Trakt Brzeski



## 4 Podsumowanie

Od 1 stycznia 2016 roku, zgodnie z Ustawą z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o strażach gminnych straże miejskie i gminne utraciły prawo do kontroli prędkości (Dz. Ustaw z 9.09.2015 poz. 1335). Nowe regulacje spowodowały, że około 400 fotoradarów obsługiwanych przez władze samorządowe czyli blisko połowa funkcjonujących na polskich drogach przestała działać. Na prośbę Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR), którego jednym z zadań jest śledzenie zmian w bezpieczeństwie ruchu, podjęto się sprawdzenia na ile likwidacja tak znacznej liczby fotoradarów wpłynęła na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Doceniając wagę zagadnienia i rolę nadzoru nad przestrzeganiem prędkości (fotoradarów) w systemie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego Instytut przeprowadził badania prędkości. Celem badań było sprawdzenie zachowań kierowców w miejscach funkcjonowania fotoradarów straży miejskich i gminnych po ich wyłączeniu.

W wyniku przeprowadzonej w POBR analizy danych o wypadkach i kolizjach (źródło danych: KGP baza SEWiK) stwierdzono, że:

1. W miesiącach styczeń - sierpień 2016 roku, na wszystkich drogach w Polsce w stosunku do analogicznego okresu 2015 roku liczba wypadków wzrosła o wydarzyło się 522 (+2,5%), ofiar śmiertelnych było więcej o 56 osób (+3,1%) i rannych zostało o 602 osoby więcej (+2,3%), przy czym wzrost zagrożenia nastąpił przede wszystkim w miesiącach maj-sierpień. W okresie tym w stosunku do 2015 roku:
  - liczba wypadków wzrosła o 9% (1087),
  - liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 14% (+131 osób)
  - liczba rannych wzrosła o 8% (+1163 osoby).
2. W 43 miejscowościach, w których do 1 stycznia 2016 roku funkcjonowały fotoradary straży miejskich i gminnych, zagrożenie wzrosło bardziej niż we wszystkich obszarach zabudowanych i ogółem na wszystkich drogach. W miesiącach maj-sierpień 2016 roku w stosunku do analogicznego okresu 2015 roku:
  - liczba wypadków wzrosła o 24% (+180),
  - liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 46% (+13 osób),
  - liczba rannych wzrosła o 23% (+203 osoby),
  - liczba rannych pieszych wzrosła o 24% (+44 pieszych),
  - liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych wzrosła o 7% (+1 pieszy), czyli znacznie mniej niż dla ogółu zabitych w tym okresie.

3. W 7 lokalizacjach, w których zlikwidowano fotoradary, w okresie od stycznia do sierpnia 2016 roku, w porównaniu do analogicznego okresu 2015 roku:

- liczba wypadków i rannych wzrosła z 1 do 5,
- liczba kolizji wzrosła z 38 do 50.

Jednak okres poddany analizie jest zdecydowanie za krótki do formułowania jednoznacznych wniosków, choć nie ulega wątpliwości, że zaobserwowany wzrost liczby wypadków i kolizji w miejscach, gdzie zlikwidowano kontrolę prędkości jest bardzo niepokojący i zjawisko to wymaga dalszych analiz.

4. Badania prędkości przeprowadzone w dniach 6-8 kwietnia 2016 r. w 5 punktach w których przed 1 stycznia 2016 funkcjonowały fotoradary straży miejskich i gminnych, wykazały że w ciągu doby :

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

Przeprowadzona analiza wykazała istotne pogorszenie się bezpieczeństwa na polskich drogach w pierwszych 8 miesiącach 2016 roku. Największy wzrost dotyczy okresu od maja do sierpnia. Stwierdzono także, że zagrożenie w miejscowościach, w których 1 stycznia 2016 roku przestały funkcjonować fotoradary straży miejskich i gminnych liczba wypadków i ich ofiar wzrosła bardziej niż we wszystkich obszarach zabudowanych i na wszystkich drogach. Badania prędkości w 5 wybranych miejscach wykazały dodatkowo, że 45% kierowców przekracza dozwoloną prędkość o więcej niż 10 km/h.

Przedstawione wyniki należy traktować jako wstępne, ponieważ okres funkcjonowania nowych regulacji (8 miesięcy) jest zdecydowanie za krótki do sformułowania ostatecznych wniosków, a w analizach porównawczych dane ostateczne z 2015 roku zostały zestawione z danymi wstępnymi z 2016 roku.

Dla uzyskania bardziej wiarygodnego obrazu sytuacji i ustalenia głównych obszarów zagrożeń należy kontynuować analizy danych o zdarzeniach drogowych i badania prędkości w większej liczbie lokalizacji. Jednak dla zatrzymania negatywnych tendencji w wypadkowości należy zintensyfikować nadzór nad przestrzeganiem przez kierowców limitów prędkości.