



Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**



Badanie postaw społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego

Sopot, grudzień 2014



Spis treści

1. Metodologia	3
Podstawowe informacje o projekcie	4
Nota metodologiczna	5
2. Wnioski	6
3. Wyniki badania	12
Profil społeczno-demograficzny	13
Korzystanie z polskich dróg	15
Postawy wobec bezpieczeństwa na drogach	27
Pierwsza pomoc	47
Urządzenia ochronne	54
Bezpieczeństwo dzieci	57
Prędkość	63
Alkohol	76
Piesi	90
Rowerzyści	97
Komunikacja publiczna	101
Inne zagadnienia	104



Metodologia



NAZWA BADANIA



Badanie postaw Polaków względem bezpieczeństwa ruchu drogowego

CELE BADANIA



Poznanie opinii i postaw Polaków na temat podstawowych i aktualnych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego

TECHNIKA



CAPI (Computer Assisted Personal Interview)

Badanie zostało przeprowadzone w ramach cyklicznego projektu



PRÓBA



Ogólnopolska, losowa próba $n=1000$, reprezentatywna dla Polaków w wieku 15 lat i więcej ze względu na płeć, wiek, wykształcenie i wielkość miejscowości.

Struktura próby została dodatkowo skorygowana analitycznie ze względu na deklarację posiadania prawa jazdy w podziale na kategorie wiekowe.

TERMIN REALIZACJI BADANIA



7-9.11.2014

WYKONAWCA



ZAMAWIAJĄCY





Badanie, którego wyniki prezentowane są w niniejszym raporcie, zostało zrealizowane zgodnie z założeniami przedstawionymi przez Zamawiającego w zapytaniu ofertowym. Podstawowe informacje na temat próby badawczej, techniki gromadzenia danych, terminu badania itp. przedstawiono na poprzednim slajdzie.

Zgodnie z oczekiwaniami Zamawiającego odpowiedzi na wszystkie pytania zawarte w kwestionariuszu badawczym przedstawiono zarówno dla **ogółu badanych**, jak i w podziale na podgrupy utworzone na podstawie **zmiennych demograficznych** (płeć, wiek, wykształcenie, status zawodowy – pracujący / niepracujący, miejsce zamieszkania) oraz **fakt posiadania bądź nieposiadania prawa jazdy** (kierowcy / nie-kierowcy).

Próba jest **reprezentatywna** ze względu na zmienne demograficzne: płeć, wiek, wykształcenie, miejsce zamieszkania (wielkość miejscowości i województwo) oraz fakt posiadania bądź nieposiadania prawa jazdy, w związku z czym wyniki badania można uogólniać na badaną populację (społeczeństwo polskie w wieku 15+).

Przy analizie wyników poszczególnych grup (np. kierowcy / nie-kierowcy, kobiety / mężczyźni itd.), ważna jest znajomość liczebności tychże grup, ponieważ wiąże się to ze zmianą wielkości błędu statystycznego (im mniejsza próba, tym większy błąd, stąd rzadziej odnotowywana istotność statystyczna różnic w uzyskanych wynikach), dlatego wszystkie wykresy zawierają informację o wielkości poszczególnych grup.

Zgodnie z założeniami w raporcie wskazane i opisane zostały **istotne statystycznie różnice** w odpowiedziach kierowców *versus* nie-kierowców oraz respondentów z różnych grup demograficznych (według podziału na cechy metryczkowe).

Jeśli dana zmienna (np. płeć) różnicuje istotnie statystycznie porównywane pod-grupy (np. kobiety vs mężczyzn) w nagłówku wykresu naniesiono gwiazdkę. Dla zwiększenia czytelności raportu szczegółowe omówienie różnic istotnych statystycznie zamieszczono w tekście, a nie w części graficznej wykresów.



Wnioski



KORZYSTANIE Z POLSKICH DRÓG

58% Polaków deklaruje posiadanie prawa jazdy, przy czym w zdecydowanej większości, bo aż 99%, jest to **prawo jazdy kategorii B**.

Prawo jazdy posiada trzech na czterech mężczyzn (i niemal wyłącznie oni dysponują także prawem jazdy kategorii A oraz C) i nieznacznie ponad połowa kobiet (56%).

Kierowcy to w większości osoby między 25 a 60 rokiem życia, legitymujące się wykształceniem co najmniej zawodowym, pracujące.

Najczęstszym sposobem poruszania się Polaków jest jazda samochodem (38%), dla niemal 30% jest to chodzenie **pieszo**, a dla co czwartej osoby – korzystanie z **komunikacji publicznej**.

Mężczyźni zdecydowanie częściej niż kobiety jeżdżą samochodami, kobiety natomiast częściej chodzą pieszo. Osoby najmłodsze najczęściej korzystają z komunikacji publicznej, najstarsze zaś najczęściej chodzą pieszo lub jeżdżą rowerem.

BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH

W porównaniu do problematyki polskiej opieki zdrowotnej czy bezrobocia, zagadnieniami związanymi z drogami – tj. **wypadkami drogowymi czy zatłoczeniem dróg** – interesuje się nieco mniej, bo około 70% Polaków. Największe zainteresowanie tą tematyką deklarują kierowcy, mężczyźni, osoby w wieku 25-39 lat, legitymujące się wykształceniem co najmniej zawodowym oraz pracujące.

Mniej niż połowa z nas uważa, że po polskich drogach podróżuje się bezpiecznie, na szczęście 60% Polaków jest zdania, że w ciągu ostatnich 10 lat sytuacja ta uległa poprawie.

Od 80 do prawie 90% ankietowanych **popiera** przedstawione w badaniu **propozycje rozwiązań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa na drogach**, takich jak „blokady alkoholowe” czy „czarne skrzynki”. Większość z nich bardziej zdecydowanie popierają kobiety oraz osoby nie posiadające prawa jazdy, mężczyźni i kierowcy nieco częściej są przeciwni nowym rozwiązaniom.

90-95% uważa, że **rząd powinien położyć większy nacisk na działania mające na celu wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym**, takie jak: poprawa jakości dróg i ich otoczenia, szkolenie kierowców, kampanie społeczne oraz edukacja dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zdecydowana większość Polaków (zwłaszcza niekierowcy oraz kobiety) **opowiada się za zaostrzeniem kar za zachowania niezgodne z przepisami ruchu drogowego**, zwłaszcza za jazdę pod wpływem alkoholu.

1/5 kierowców twierdzi, że podczas kursów nauki jazdy, w których uczestniczyli, **kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego były poruszane zaledwie w niewielkim stopniu lub nawet wcale**. Szczególnie dużo takich opinii wyrażają osoby najstarsze, legitymujące się podstawowym wykształceniem, niepracujące oraz mężczyźni.



PIERWSZA POMOC

Tylko 40% Polaków było **szkolonych w zakresie udzielania pierwszej pomocy**, przy czym w takich szkoleniach uczestniczyła niewiele ponad połowa kierowców i zaledwie co czwarta osoba nie posiadająca prawa jazdy.

Jedynie 44% badanych deklaruje, że **byliby w stanie udzielić pierwszej pomocy** podczas wypadku drogowego; wśród kierowców odsetek ten wzrasta do 56%, natomiast wśród nie-kierowców wynosi zaledwie 26%.

Aby zweryfikować te deklaracje, respondentów poproszono o **wskazanie ile ucisków i wdechów należy wykonać poszkodowanemu podczas resuscytacji**. Przyjęto, że **prawidłowa odpowiedź to stosunek 30:2** – tj. 30 ucisków / 2 wdechy. Takiej odpowiedzi udzieliło zaledwie 22% ankietowanych – istotnie więcej kierowców (27%) niż nie-kierowców (14%).

Ilość prawidłowych odpowiedzi wzrasta wraz z poziomem wykształcenia oraz wielkością miejscowości zamieszkania, maleje zaś z wiekiem. Podobnie jak w większości zagadnień analizowanych w niniejszym raporcie, odpowiedzi mężczyzn oraz osób pracujących są bardziej zbliżone do profilu odpowiedzi kierowców, zaś odpowiedzi kobiet i osób niepracujących – bardziej zbliżone do profilu odpowiedzi nie-kierowców.

Niepokojący jest fakt, że tylko 43% osób, które uczestniczyły w szkoleniu z zakresu udzielania pierwszej pomocy, potrafi wskazać prawidłową procedurę resuscytacji (30:2), aż co trzeci wskazywał nieprawidłowe wartości, a niemal co czwarty w ogóle nie potrafił odpowiedzieć.

Uwagę zwracają ponadto dane mówiące, iż wśród osób deklarujących umiejętność udzielenia pierwszej pomocy podczas wypadku zaledwie 2/5 (38%) zna prawidłową procedurę, tyle samo zaś wskazało nieprawidłowe ilości ucisków bądź wdechów, a 1/5 w ogóle nie potrafiła udzielić odpowiedzi na tak postawione pytanie.

Można zatem wysnuć wniosek, że aby skutecznie udzielić pierwszej pomocy podczas wypadku nie wystarczy przejść jedynie specjalistycznego szkolenia. Z drugiej strony fakt znajomości procedury '30:2' może nie być wystarczającym do podjęcia się akcji ratunkowej.

Opierając się na powyższych założeniach, w świetle wyników zrealizowanego badania można oszacować, iż zaledwie **co szósty Polak jest w stanie prawidłowo udzielić pierwszej pomocy podczas wypadku**.



URZĄDZENIA OCHRONNE

Ponad 90% społeczeństwa przyznaje, że w większości wypadków **paszy bezpieczeństwa zmniejszają ryzyko odniesienia poważnych obrażeń** u kierowców i pasażerów. Częściej taką opinię wyrażają kierowcy, osoby pracujące oraz o co najmniej średnim poziomie wykształcenia.

Jednocześnie jednak aż co trzeci Polak twierdzi, że **jeżeli jedzie się ostrożnie paszy bezpieczeństwa nie są tak naprawdę potrzebne**. Jest to nieco częściej opinia kierowców, osób najmłodszych (15-24 lata), z podstawowym wykształceniem, niepracujących oraz mieszkańców średnich miast i wsi.

BEZPIECZEŃSTWO DZIECI

Tylko 2/3 osób posiadających dzieci w wieku poniżej 18 lat uważa, że **polskie szkoły w odpowiednim stopniu przygotowują dzieci w zakresie bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym**, istotnie rzadziej opinie taką wyrażają mężczyźni.

Niewiele mniej, bo 63% rodziców jest zdania, że **droga ich dzieci do szkoły jest bezpieczna**. Częściej zdecydowaną pozytywną opinię na ten temat wyrażają osoby nie posiadające prawa jazdy oraz kobiety. Nieco ponad 1/5 badanych, w tym szczególnie nie-kierowcy oraz niepracujący, postrzegają **drogę do szkoły swoich dzieci jako niebezpieczną**.

Mniej więcej połowa kierowców deklaruje, że zdarza im się przewozić dzieci swoimi samochodami. Zdecydowana większość z nich, bo 85-86%, deklaruje, że bez względu na rodzaj drogi po jakiej się poruszają **zawsze zapinają dzieci w pasy bezpieczeństwa lub umieszczają w innym odpowiednim urządzeniu ochronnym** (foteliki, podwyższenia).

Niestety **aż co dziesiąty kierowca przyznaje, że robi to tylko czasami, rzadko, a nawet nigdy**.

PRĘDKOŚĆ

Deklaracje ankietowanych wskazują na **wysoki poziom świadomości istnienia zależności pomiędzy prędkością samochodu a skutkami wypadku drogowego** – 85% Polaków rozumie, że ryzyko wypadku rośnie, a jego konsekwencje mogą być dużo poważniejsze, przy przekroczeniu dozwolonej prędkości zaledwie o 10 km/h, nawet przy dobrych warunkach pogodowych.

Jednocześnie jednak wiele innych opinii wyrażonych w analizowanym badaniu sugeruje, że części z nas wydaje się, jakoby groźba wypadku nie dotyczyła nas samych, a jedynie innych kierowców - aż połowa z nas twierdzi, że **przekraczanie dozwolonej prędkości, gdy potrafi się dostosować jazdę do pozostałych warunków ruchu, nie jest niczym złym**, a poruszanie się 20 km/h powyżej limitu w terenie zabudowanym sprawia, że jazda staje się przyjemniejsza. Co więcej – aż 60% **postuluje wzrost dopuszczalnej prędkości poza terenem zabudowanym**, a niemal połowa – **także na terenie zabudowanym**.

Kierowcy oraz mężczyźni istotnie częściej są przeciwni ograniczeniom prędkości oraz bardziej pobłażliwi w stosunku do osób łamiących przepisy ograniczające prędkość.

Większość badanych **akceptuje wszystkie analizowane w badaniu metody egzekwowania przepisów związanych z ograniczeniem prędkości na drogach**. Najwięcej zwolenników (80-90%) mają oczywiście narzędzia transparentne (fotoradary w oznakowanych miejscach, widoczne patrole policji). Bardziej wysublimowane techniki kontroli prędkości, jak odcinkowy pomiar prędkości, czy nieoznakowane patrole i fotoradary, cieszą się stosunkowo niższą aprobatą (60-70%) – szczególnie wśród kierowców oraz mężczyzn.

ALKOHOL

Na poziomie deklaracyjnych zdecydowana większość Polaków (80-90%) ma świadomość, że jazda samochodem lub innym pojazdem, a nawet prowadzenie roweru oraz chodzenie po drodze **po spożyciu alkoholu istotnie zwiększa ryzyko udziału w wypadku z udziałem innych użytkowników drogi**.

Jednocześnie jednak ponad 40% badanych uznaje, że jeżeli zachowuje się ostrożność, można chodzić po drodze po wypiciu alkoholu, a aż **co czwarty Polak dopuszcza jazdę rowerem czy nawet prowadzenie auta po wypiciu alkoholu, pod warunkiem zachowania ostrożności**.

Aż 30% społeczeństwa twierdzi, że **większości ich znajomych zdarza się jeździć po spożyciu alkoholu**.

PIESI

W świetle wyników badania istotnym problemem na polskich drogach jest **brak elementów odblaskowych noszonych przez pieszych** – ponad połowa z nas nie nosi ich nigdy, a dalsze 40% - rzadko lub tylko czasami. Szczególnie często przyznają się do tego kobiety, osoby poniżej 40 roku życia oraz zamieszkujące małe miasta.

Inne niebezpieczne zachowania pieszych na naszych drogach to przede wszystkim: rozmowy przez telefony komórkowe (zwłaszcza wśród najmłodszej grupy wiekowej, częściej także wśród kierowców), chodzenie po ulicy zamiast po chodniku oraz przechodzenie przez ulicę w niedozwolonych miejscach (ponownie częściej najmłodszy, kierowcy oraz mężczyźni).

Większość poddanych badaniu aspektów dotyczących poruszania się pieszych po drogach, została oceniona dość krytycznie, tzn. uzyskała nieco więcej ocen negatywnych niż pozytywnych. **Stosunkowo najlepiej oceniono bezpieczeństwo**, w tym liczbę latarni ulicznych, jednak tylko niewiele ponad połowa ankietowanych oceniła te aspekty pozytywnie, a około 45% ocenia je negatywnie. **Najgorzej oceniono stan nawierzchni** (62% ocen negatywnych) oraz natężenie ruchu drogowego (57% opinii negatywnych). Większość omawianych zagadnień nieco lepiej ocenili kierowcy niż osoby nie posiadające prawa jazdy.



ROWERZYŚCI

Ponad połowa rowerzystów przyznaje, że **nigdy nie nosi kasków rowerowych**, a dalsze 30% nosi je co najwyżej czasami.

Co trzeci rowerzysta **nigdy nie nosi elementów odblaskowych**, a dalsze 40% używa ich rzadko lub tylko czasem.

Wszystkie badane aspekty dróg, dotyczące rowerzystów, zostały przez tę grupę ocenione raczej negatywnie – podobnie jak w przypadku pieszych, **stosunkowo najlepiej oceniono bezpieczeństwo**, w tym liczbę latarni ulicznych (mniej więcej tyle samo opinii pozytywnych, co negatywnych), **najgorzej oceniono ścieżki rowerowe** – 2/3 ocen negatywnych.

Liczbę latarni ulicznych oraz natężenie ruchu drogowego kierowcy ocenili lepiej niż nie-kierowcy, natomiast ścieżki rowerowe i bezpieczeństwo ogólnie zostały przez kierowców ocenione istotnie bardziej krytycznie niż przez osoby nie posiadające prawa jazdy.

KOMUNIKACJA PUBLICZNA

2/3 osób korzystających z komunikacji publicznej dobrze ocenia **bezpieczeństwo podróżowania** tym środkiem lokomocji. Nieco ponad połowa chwali ponadto jej dostępność, gęstość linii, częstotliwość kursowania oraz jakość i komfort podróżowania.

Prawie 2/3 (zwłaszcza kierowcy) jest **niezadowolonych z cen biletów**.

INNE ZAGADNIENIA

Ponad 1/3 kierowców przyznaje, że podczas jazdy samochodem lub motocyklem **rozmawiają przez telefon komórkowy wymagający trzymania w ręku słuchawki lub mikrofonu**. Częściej takie zachowania mają miejsce wśród osób poniżej 40 lat oraz z wykształceniem niższym niż średnie, istotnie rzadziej w grupie wiekowej 60+.

Z kolei **przez urządzenie głośnomówiące** często lub zawsze rozmawia zaledwie co piąty kierowca; najrzadziej najstarsi oraz mieszkańcy małych miast.

2/3 Polaków, w tym szczególnie osoby najstarsze, niepracujące oraz mieszkańcy małych miast, uważają, że **za bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce odpowiedzialna jest przede wszystkim policja**.

Mniej więcej co piąta osoba w roli instytucji odpowiedzialnej za bezpieczeństwo na drogach widzi zarządców dróg, Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Straż Miejską oraz Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Istotnie częściej taką opinię wyrażają kierowcy, mężczyźni, osoby pracujące, z grupy wiekowej 40-59 lat oraz mieszkańcy największych miast.



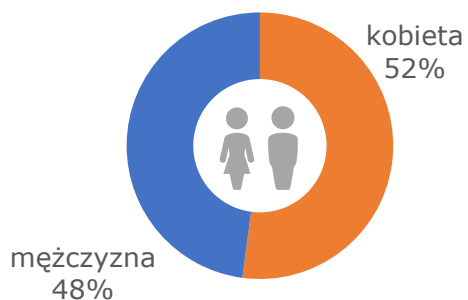
Profil społeczno-demograficzny



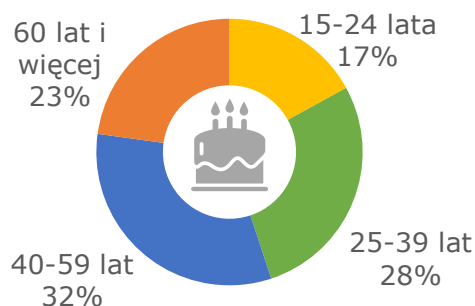
Profil społeczno-demograficzny

Cała próba

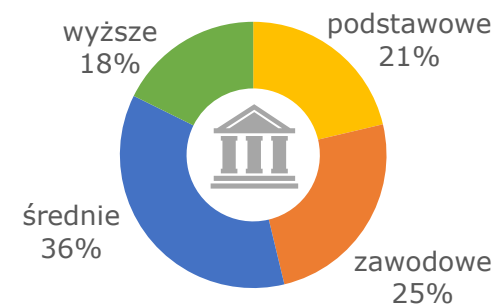
Płeć



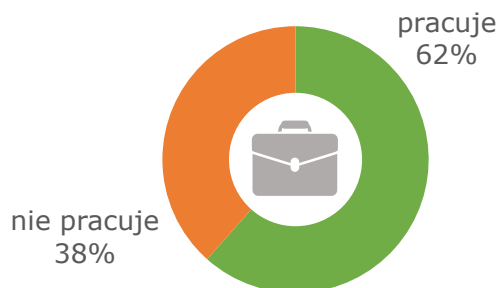
Wiek



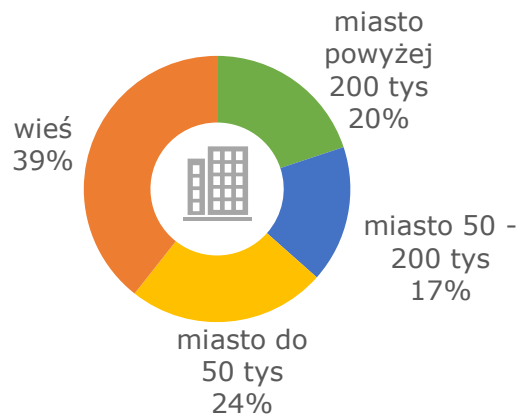
Wykształcenie



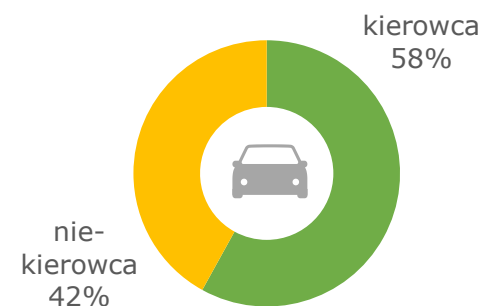
Praca zawodowa



Wielkość miejscowości zamieszkania



Prawo jazdy





Korzystanie z polskich dróg

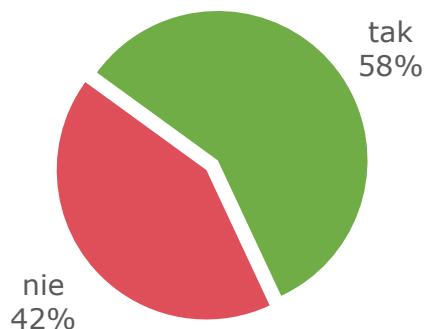


Uprawnienia do kierowania pojazdem

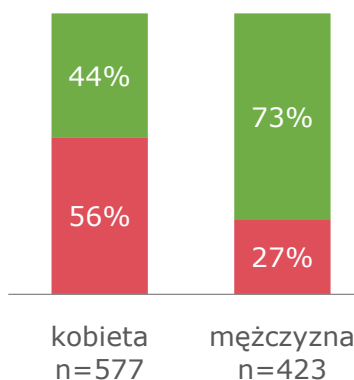
Posiadanie prawa jazdy - deklaracje

ZW1. Czy posiada Pan prawo jazdy?

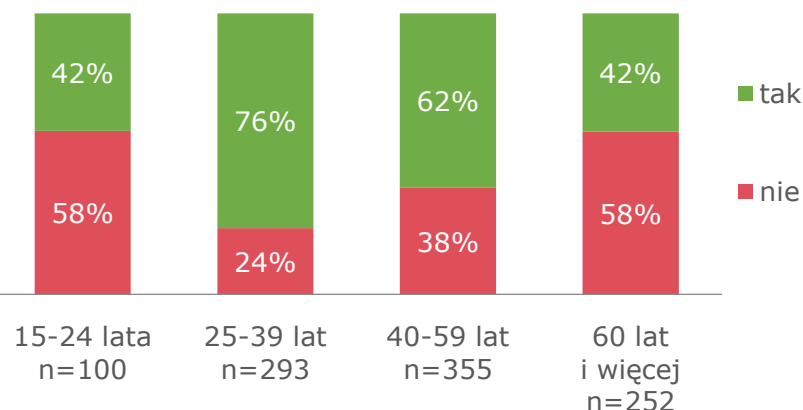
Ogółem



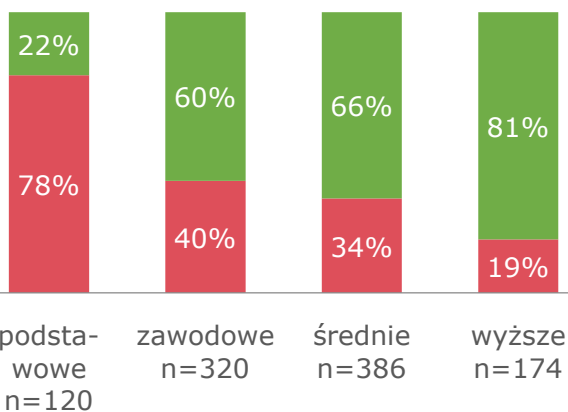
Płeć *



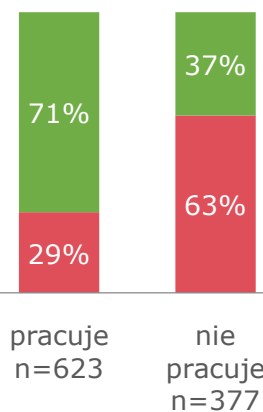
Wiek *



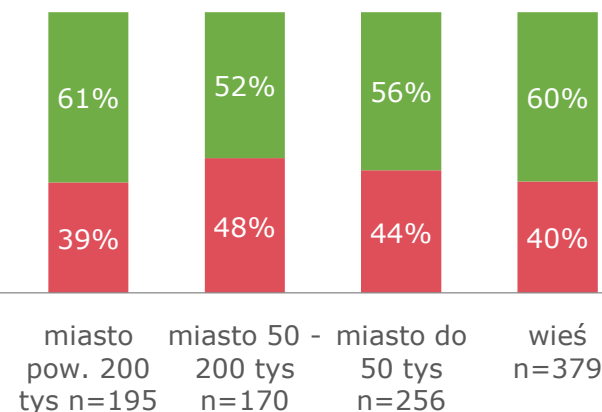
Wykształcenie *



Praca zawodowa *



Miejsce zamieszkania



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

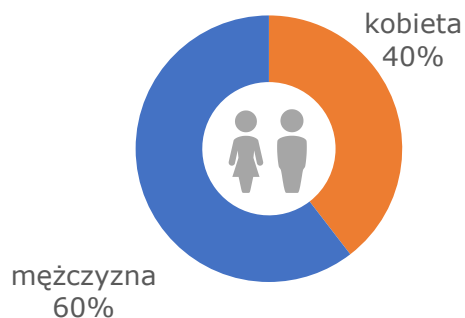
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



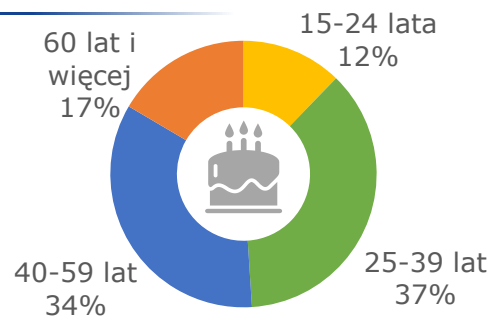
Profil społeczno-demograficzny

Kierowcy (osoby posiadające prawo jazdy)

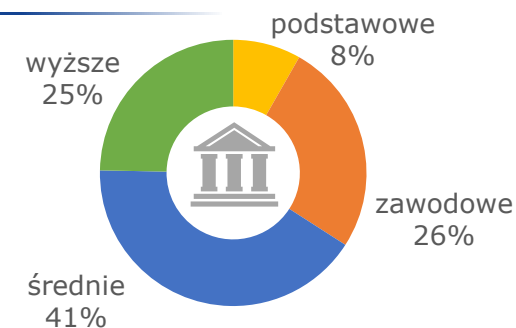
Płeć



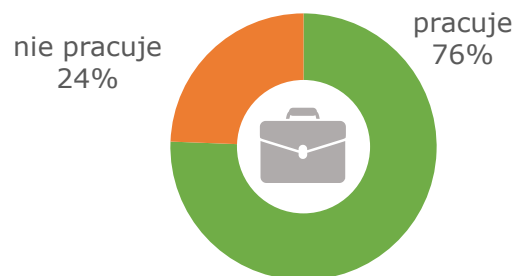
Wiek



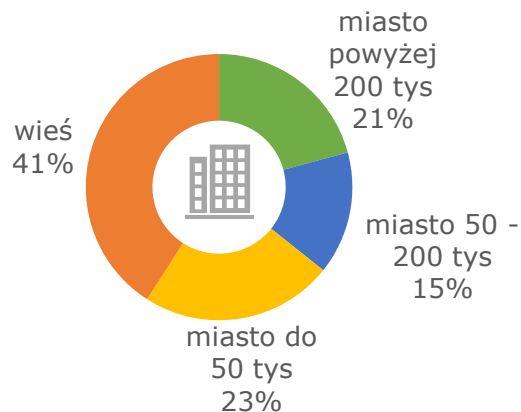
Wykształcenie



Praca zawodowa



Wielkość miejscowości zamieszkania

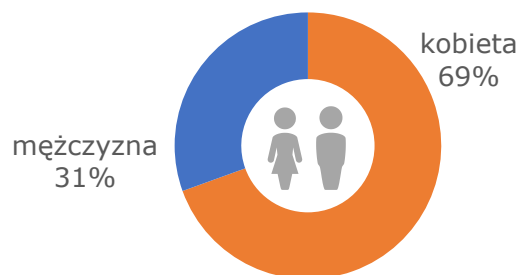




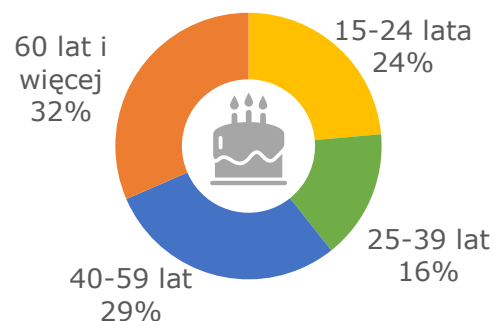
Profil społeczno-demograficzny

Nie-kierowcy (osoby nie posiadające prawa jazdy)

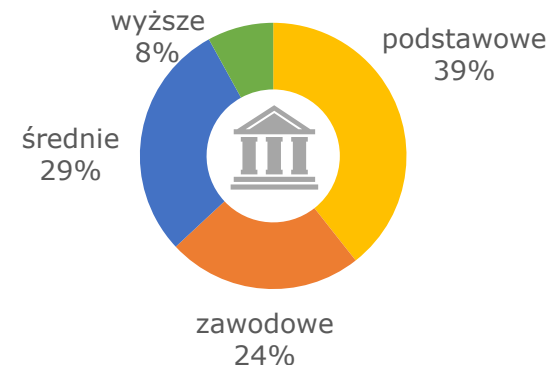
Płeć



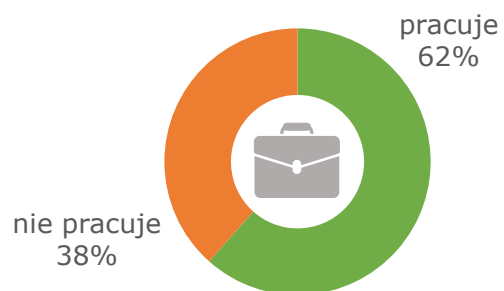
Wiek



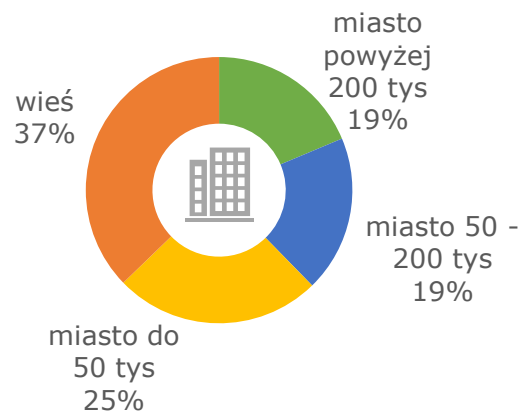
Wykształcenie



Praca zawodowa



Wielkość miejscowości zamieszkania



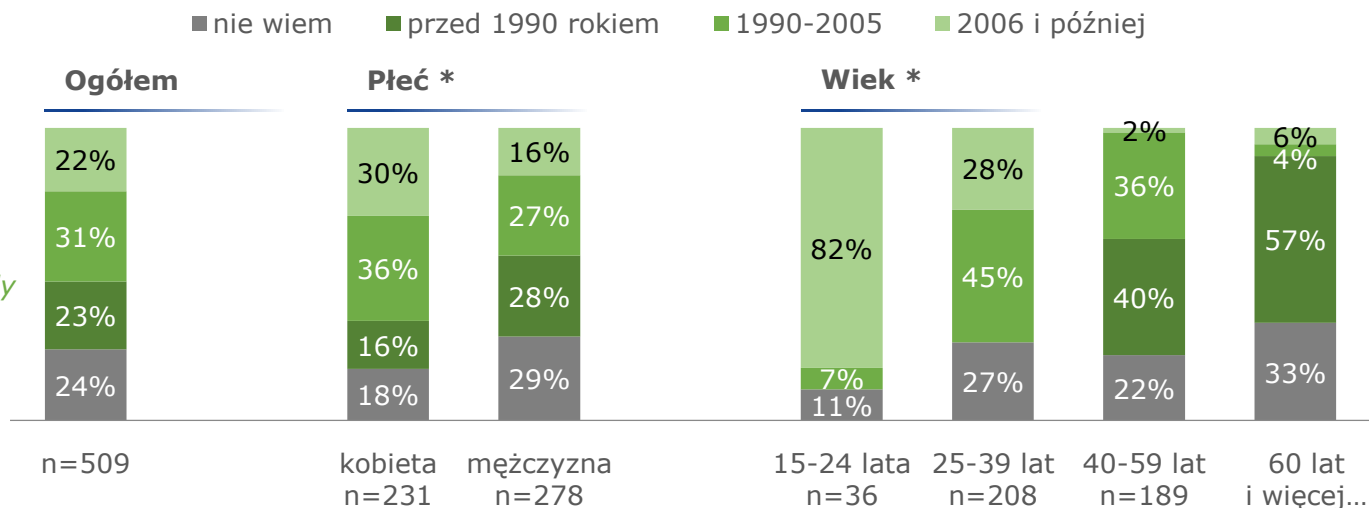


Uprawnienia do kierowania pojazdem

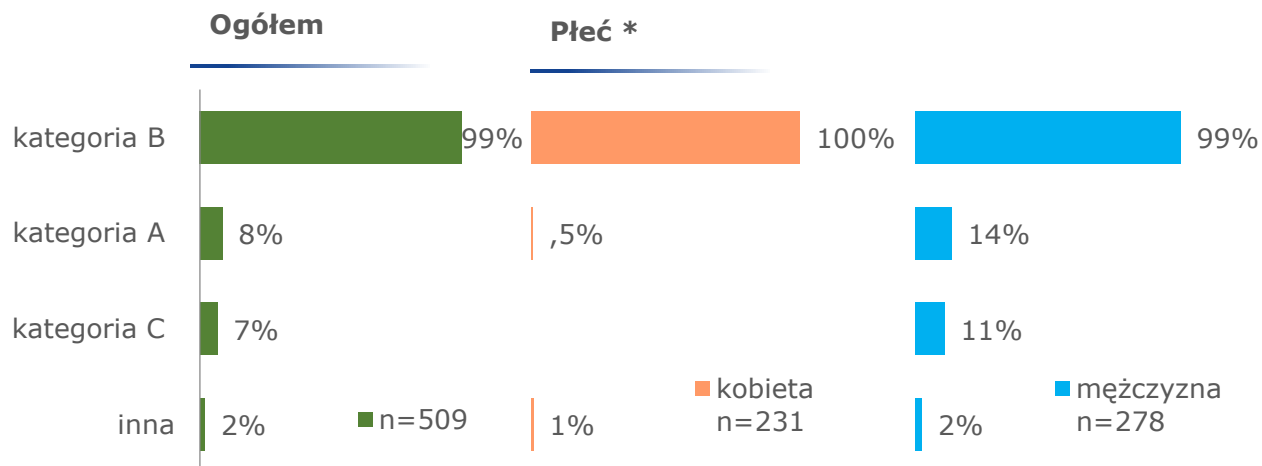
Rok wydania prawa jazdy i kategoria uprawnienia



ZW2. W którym roku zostało wydane prawo jazdy?



ZW3. Jakich kategorii prawo jazdy Pan posiada?



Podstawa procentowania: posiadający prawo jazdy (n=509).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



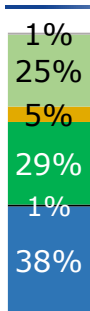
Wykorzystywane środki transportu

Najczęstszy sposób poruszania się

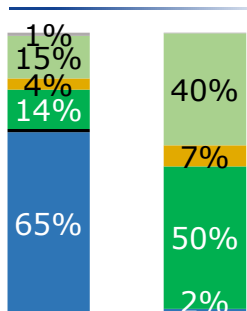
ZW4. Jaki był Pana(i) najczęstszy sposób poruszania się w ciągu ostatnich 12 miesięcy?

■ jazda samochodem ■ jazda motocyklem ■ pieszo ■ jazda na rowerze ■ komunikacją publiczną ■ inne

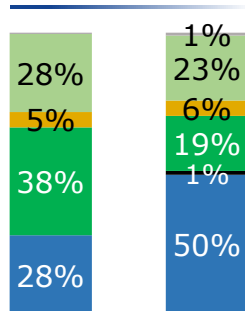
Ogółem



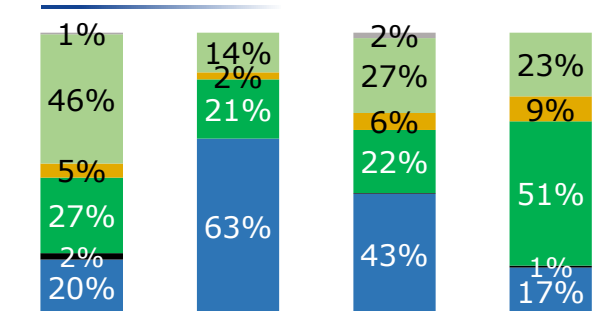
Prawo jazdy *



Płeć *



Wiek *



ogółem
n=1000

kierowca
n=509

nie-
kierowca
n=491

kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

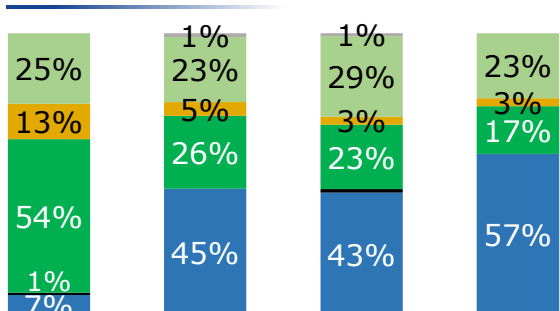
15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

40-59 lat
n=355

60 lat
i więcej
n=252

Wykształcenie *



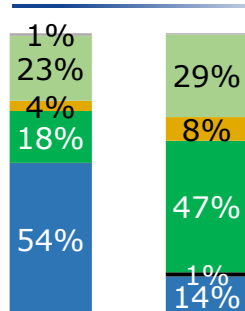
podsta-
wowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

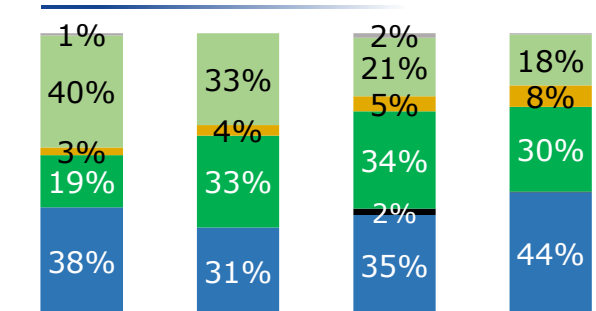
Praca zawodowa *



pracuje
n=623

nie
pracuje
n=377

Miejsce zamieszkania *



miasto pow.
200 tys
n=195

miasto 50 -
200 tys
n=170

miasto do
50 tys
n=256

wieś
n=379

Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

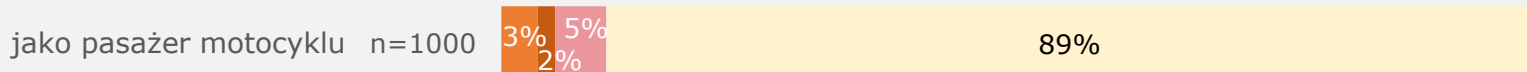
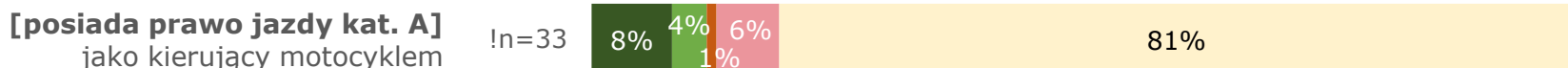
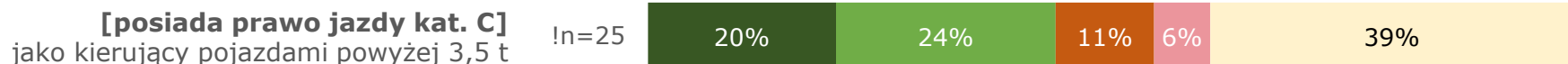


Wykorzystywane środki transportu

Częstotliwość korzystania z poszczególnych środków transportu

ZW5. W ciągu ostatniego roku, jak często podróżował(a)/poruszał(a) się Pan(i):

- codziennie
- 1-3 razy w tygodniu
- rzadziej niż 1 raz w miesiącu ale min. 1 raz w roku
- 4-6 razy w tygodniu
- 1-3 razy w miesiącu
- rzadziej niż 1 raz w roku/ w ogóle





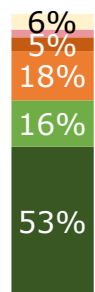
Wykorzystywane środki transportu

Częstotliwość korzystania z poszczególnych środków transportu

ZW5. W ciągu ostatniego roku, jak często podróżował(a)/poruszał(a) się Pan(i) **PIESZO?**

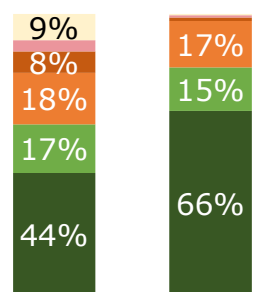
- codziennie
- 1-3 razy w tygodniu
- rzadziej niż 1 raz w miesiącu ale min. 1 raz w roku
- 4-6 razy w tygodniu
- 1-3 razy w miesiącu
- rzadziej niż 1 raz w roku | w ogóle

Ogółem



ogółem
n=1000

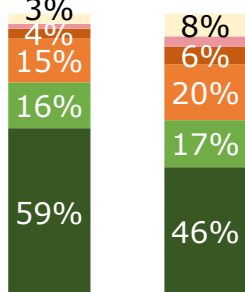
Prawo jazdy *



kierowca
n=509

nie-kierowca
n=491

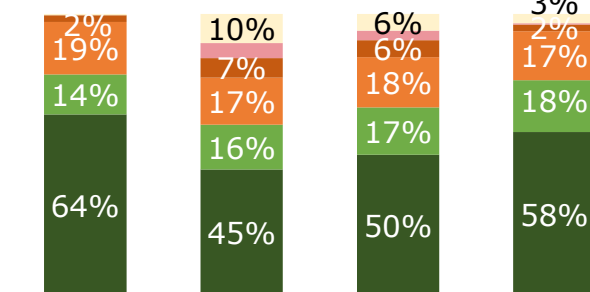
Płeć *



kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

Wiek *



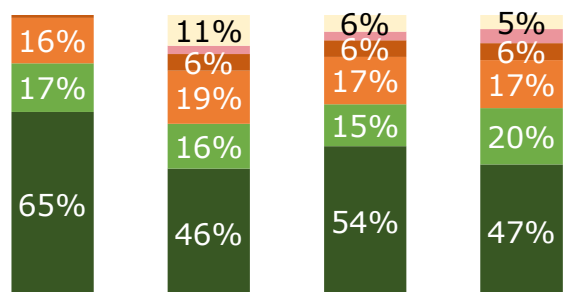
15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

40-59 lat
n=355

60 lat i więcej
n=252

Wykształcenie *



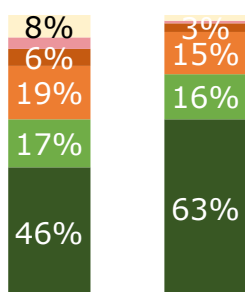
podstawowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

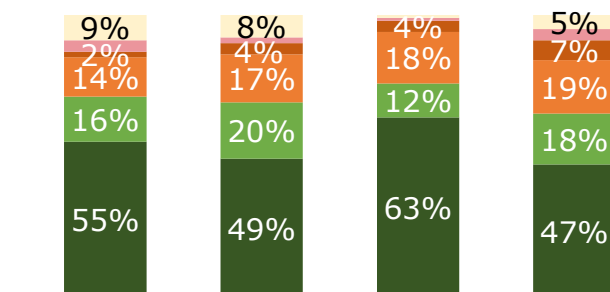
Praca zawodowa *



pracuje
n=623

nie pracuje
n=377

Miejsce zamieszkania *



miasto pow. 200 tys
n=195

miasto 50-200 tys
n=170

miasto do 50 tys
n=256

wieś
n=379

Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Wykorzystywane środki transportu

Częstotliwość korzystania z poszczególnych środków transportu

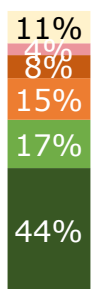
ZW5. W ciągu ostatniego roku, jak często podróżował(a)/poruszał(a) się Pan(i) **JAKO KIERUJĄCY(A)** **SAMOCHEDEM OSOBOWYM?**

- codziennie
- 1-3 razy w tygodniu
- rzadziej niż 1 raz w miesiącu ale min. 1 raz w roku
- 4-6 razy w tygodniu
- 1-3 razy w miesiącu
- rzadziej niż 1 raz w roku | w ogóle

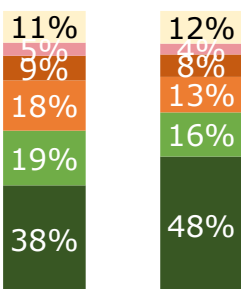


posiada
prawo jazdy
58%

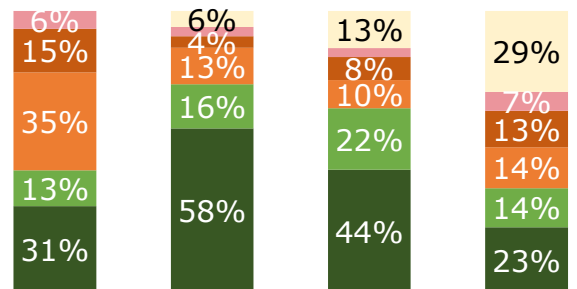
Prawo jazdy



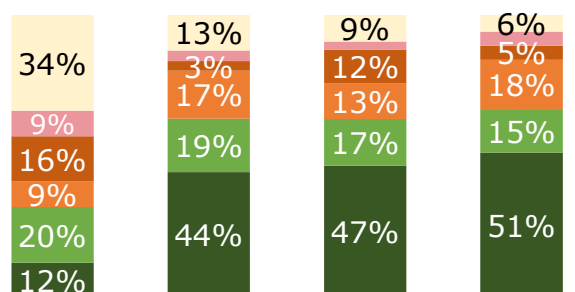
Płeć *



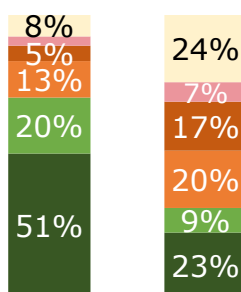
Wiek *



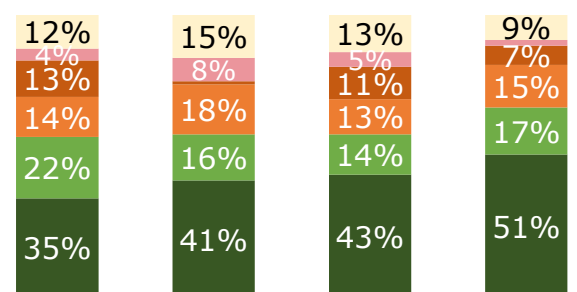
Wykształcenie *



Praca zawodowa *



Miejsce zamieszkania *



Podstawa procentowania: posiadający prawo jazdy (n=509).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



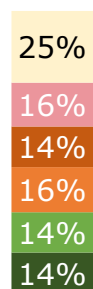
Wykorzystywane środki transportu

Częstotliwość korzystania z poszczególnych środków transportu

ZW5. W ciągu ostatniego roku, jak często podróżował(a)/poruszał(a) się Pan(i) **KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ?**

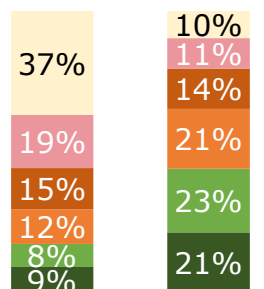
- codziennie
- 1-3 razy w tygodniu
- rzadziej niż 1 raz w miesiącu ale min. 1 raz w roku
- 4-6 razy w tygodniu
- 1-3 razy w miesiącu
- rzadziej niż 1 raz w roku | w ogóle

Ogółem



ogółem
n=1000

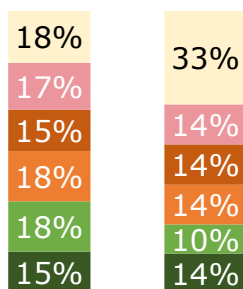
Prawo jazdy *



kierowca
n=509

nie-
kierowca
n=491

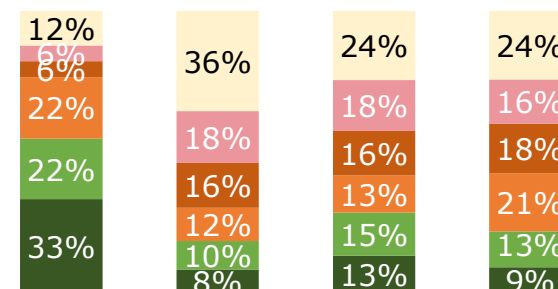
Płeć *



kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

Wiek *



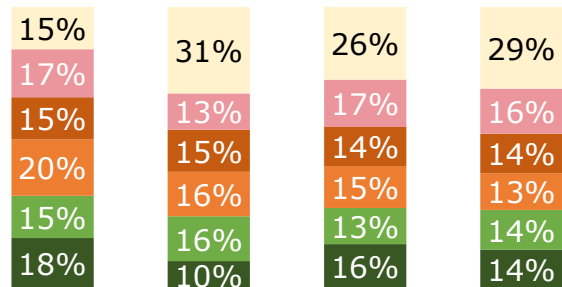
15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

40-59 lat
n=355

60 lat
i więcej
n=252

Wykształcenie *



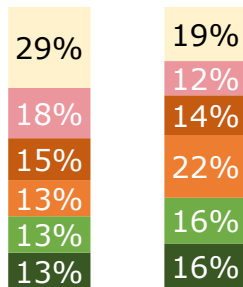
podsta-
wowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

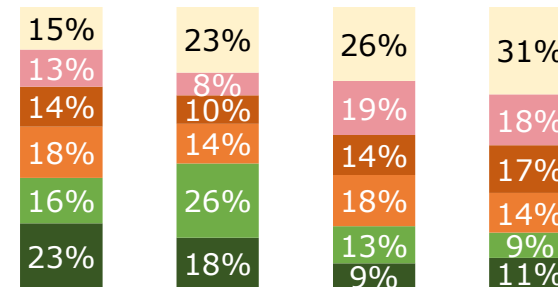
Praca zawodowa *



pracuje
n=623

nie
pracuje
n=377

Miejsce zamieszkania *



miasto
pow. 200 tys
n=195

miasto 50
-200 tys
n=170

miasto do
50 tys
n=256

wieś
n=379

Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



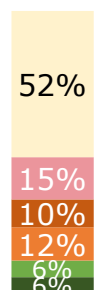
Wykorzystywane środki transportu

Częstotliwość korzystania z poszczególnych środków transportu

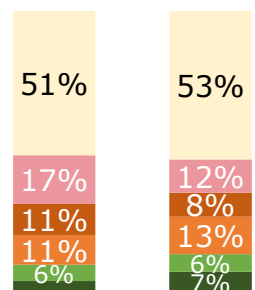
ZW5. W ciągu ostatniego roku, jak często podróżował(a)/poruszał(a) się Pan(i) **ROWEREM?**

- codziennie
- 1-3 razy w tygodniu
- rzadziej niż 1 raz w miesiącu ale min. 1 raz w roku
- 4-6 razy w tygodniu
- 1-3 razy w miesiącu
- rzadziej niż 1 raz w roku | w ogóle

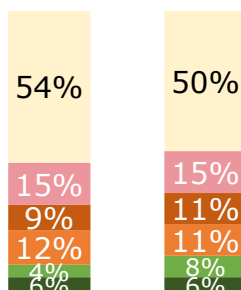
Ogółem



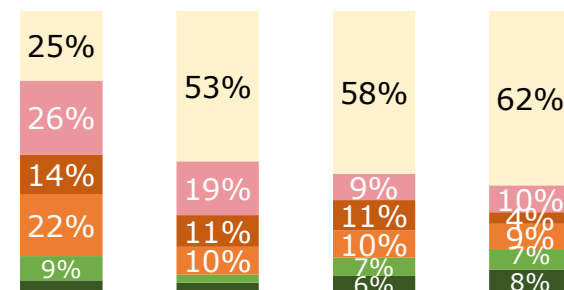
Prawo jazdy *



Płeć *



Wiek *



ogółem
n=1000

kierowca
n=509

nie-
kierowca
n=491

kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

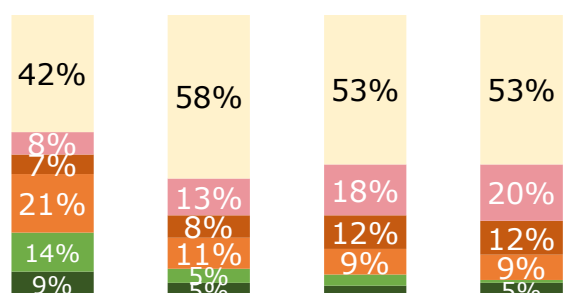
15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

40-59 lat
n=355

60 lat
i więcej
n=252

Wykształcenie *



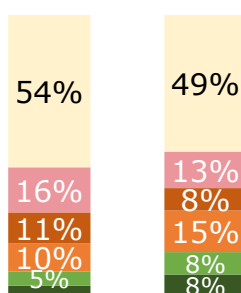
podsta-
wowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

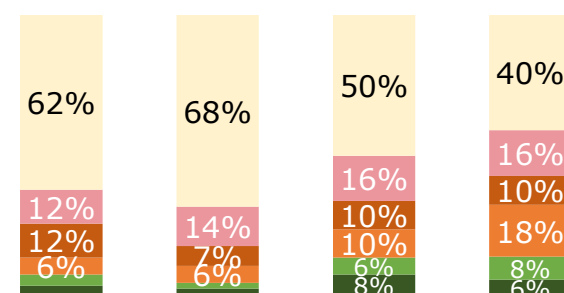
Praca zawodowa *



pracuje
n=623

nie
pracuje
n=377

Miejsce zamieszkania *



miasto
pow. 200 tys
n=195

miasto 50
-200 tys
n=170

miasto do
50 tys
n=256

wieś
n=379

Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



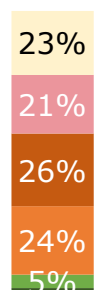
Wykorzystywane środki transportu

Częstotliwość korzystania z poszczególnych środków transportu

ZW5. W ciągu ostatniego roku, jak często podróżował(a)/poruszał(a) się Pan(i) **JAKO PASAŻER(KA) SAMOCHODU OSOBOWEGO?**

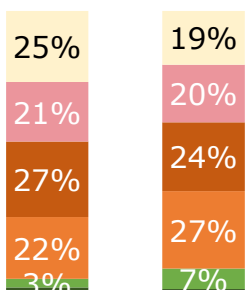
- codziennie
- 1-3 razy w tygodniu
- rzadziej niż 1 raz w miesiącu ale min. 1 raz w roku
- 4-6 razy w tygodniu
- 1-3 razy w miesiącu
- rzadziej niż 1 raz w roku | w ogóle

Ogółem



ogółem
n=1000

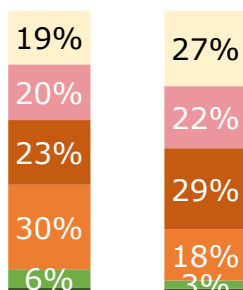
Prawo jazdy *



kierowca
n=509

nie-kierowca
n=491

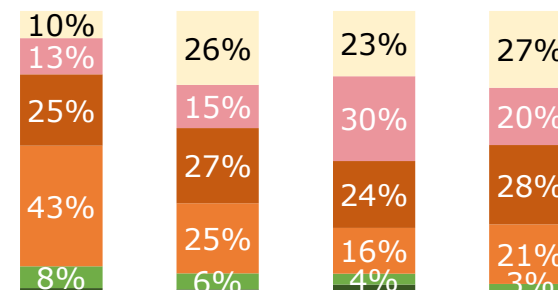
Płeć *



kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

Wiek *



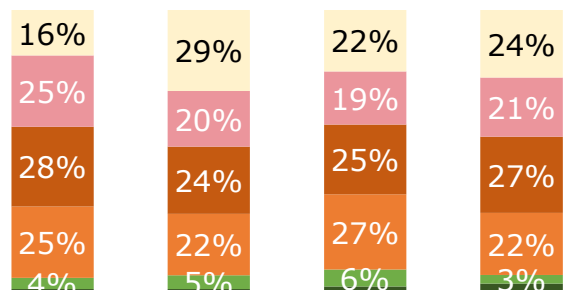
15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

40-59 lat
n=355

60 lat i więcej
n=252

Wykształcenie *



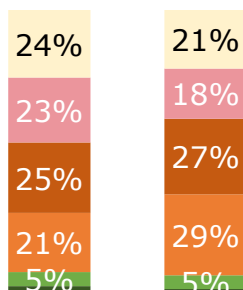
podstawowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

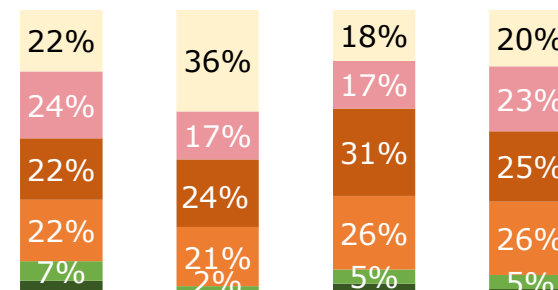
Praca zawodowa *



pracuje
n=623

nie pracuje
n=377

Miejsce zamieszkania *



miasto pow. 200 tys
n=195

miasto 50-200 tys
n=170

miasto do 50 tys
n=256

wieś
n=379

Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

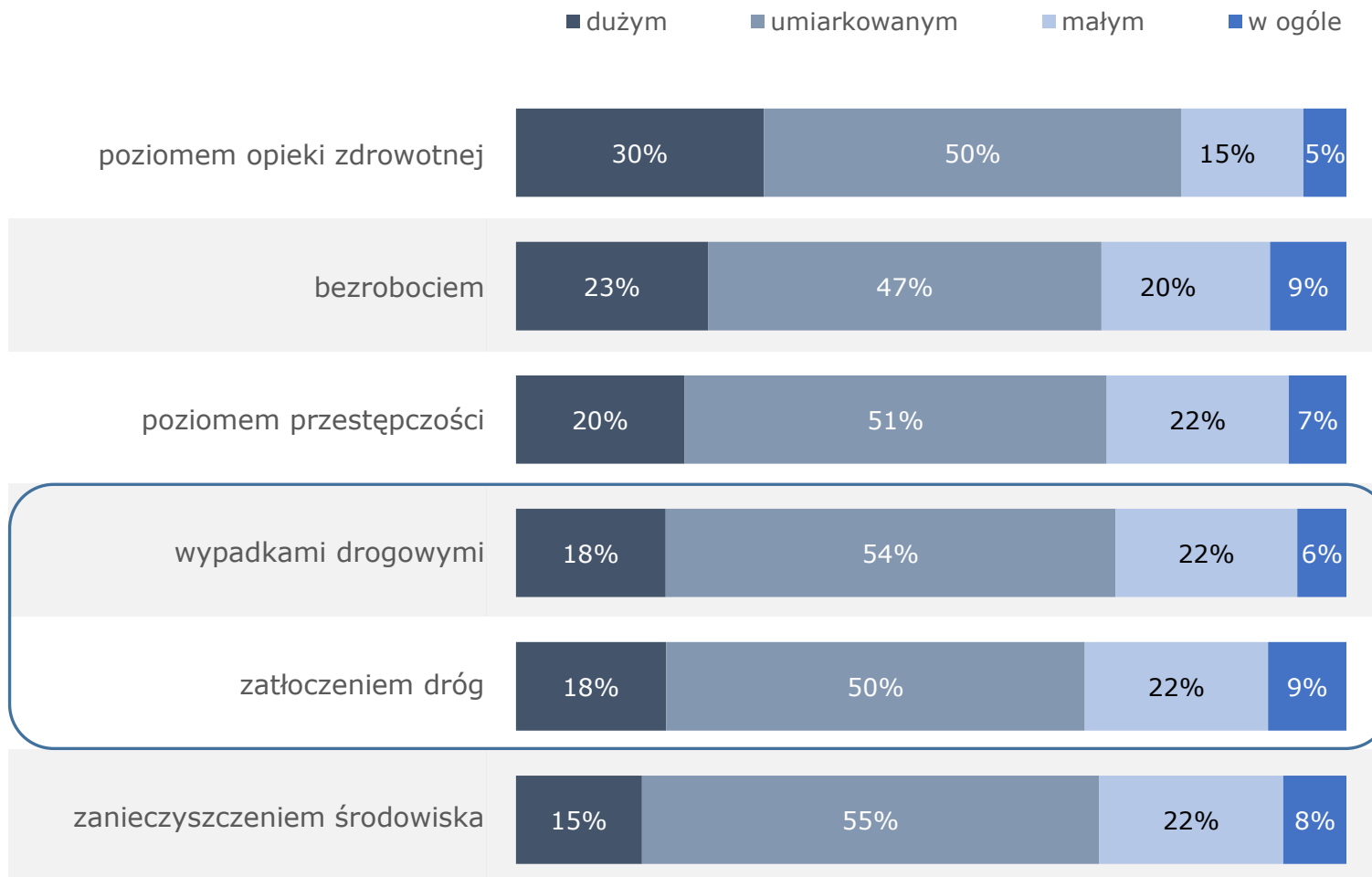
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Postawy wobec bezpieczeństwa na drogach



ZW6. W jakim stopniu interesuje się Pan(i) następującymi problemami?

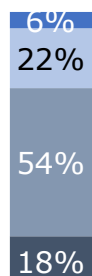




ZW6. W jakim stopniu interesuje się Pan(i) problemem **WYPADKÓW DROGOWYCH**?

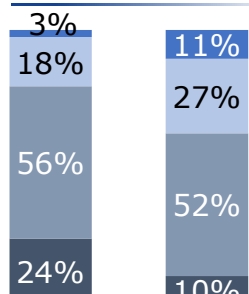
■ dużym ■ umiarkowanym ■ małym ■ w ogóle

Ogółem



ogółem
n=1000

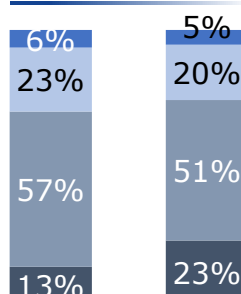
Prawo jazdy *



kierowca
n=509

nie-kierowca
n=491

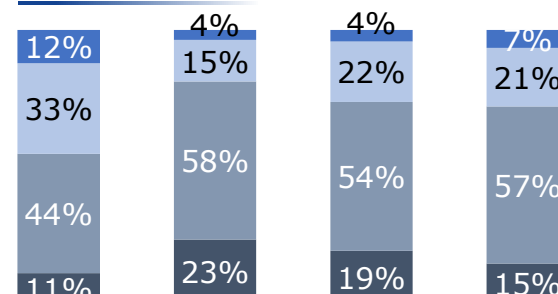
Płeć *



kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

Wiek *



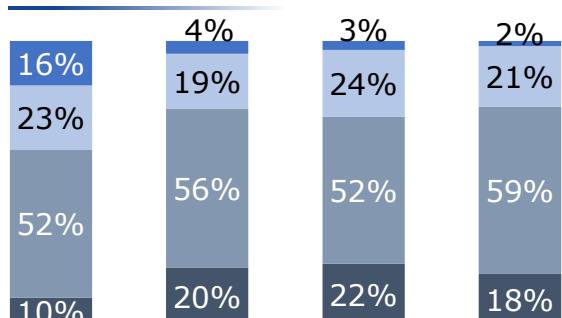
15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

40-59 lat
n=355

60 lat
i więcej
n=252

Wykształcenie *



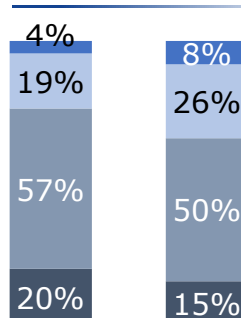
podsta-
wowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

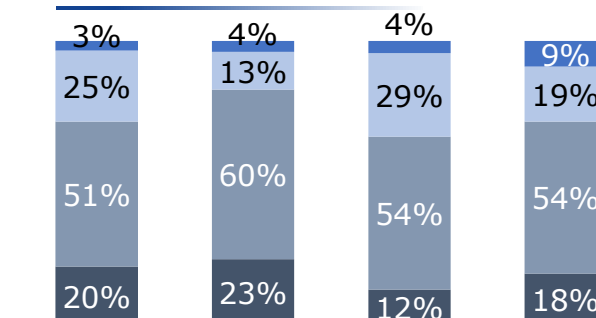
Praca zawodowa *



pracuje
n=623

nie
pracuje
n=377

Miejsce zamieszkania *



miasto
pow. 200 tys
n=195

miasto 50
-200 tys
n=170

miasto do
50 tys
n=256

wieś
n=379

Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

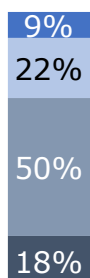
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



ZW6. W jakim stopniu interesuje się Pan(i) problemem **ZATŁOCZENIA DRÓG**?

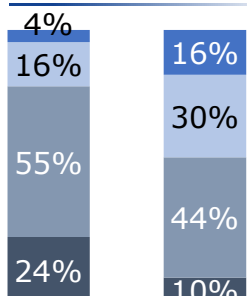
■ dużym ■ umiarkowanym ■ małym ■ w ogóle

Ogółem



ogółem
n=1000

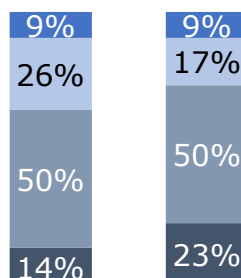
Prawo jazdy *



kierowca
n=509

nie-kierowca
n=491

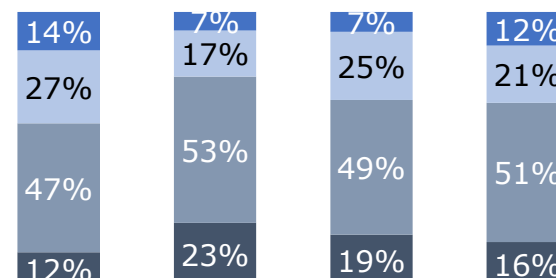
Płeć *



kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

Wiek *



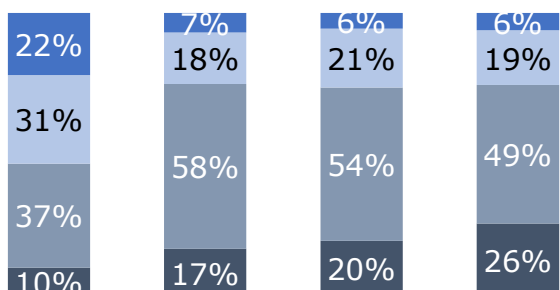
15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

40-59 lat
n=355

60 lat
i więcej
n=252

Wykształcenie *



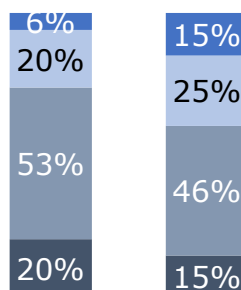
podsta-
wowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

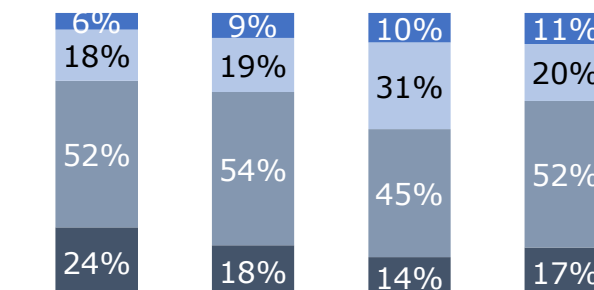
Praca zawodowa *



pracuje
n=623

nie
pracuje
n=377

Miejsce zamieszkania *



miasto
pow. 200 tys
n=195

miasto 50
-200 tys
n=170

miasto do
50 tys
n=256

wieś
n=379

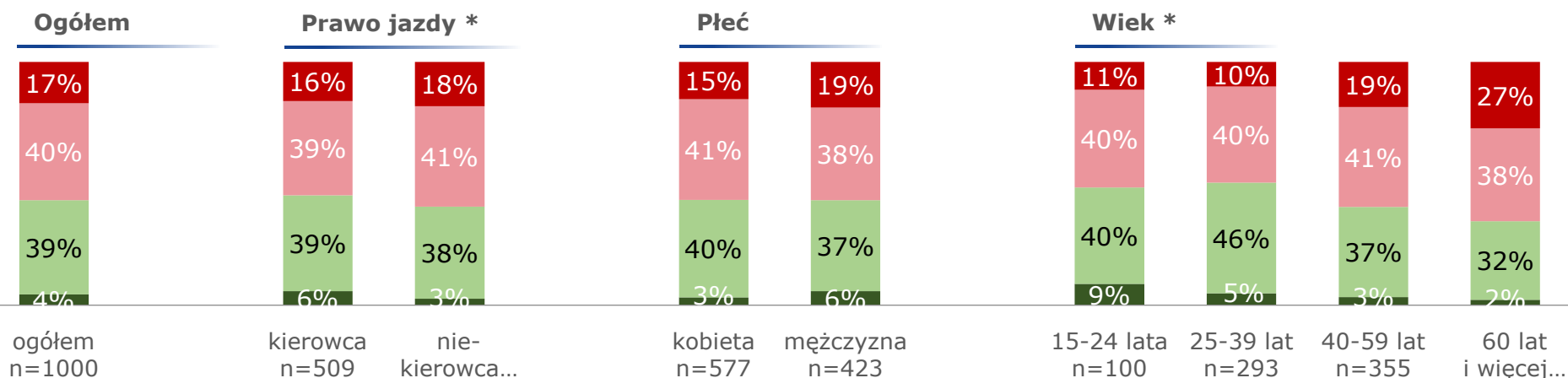
Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

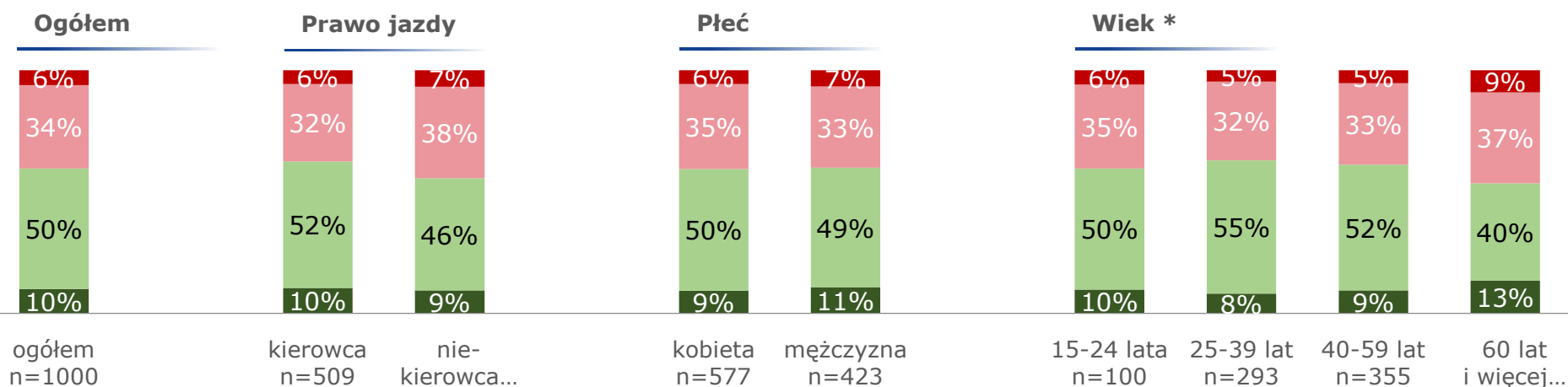


ZW7. Jeżeli chodzi o zagrożenie wypadkami – czy uważa Pan(i), że po polskich drogach podróżuje się bezpiecznie?

■ zdecydowanie tak ■ raczej tak ■ raczej nie ■ zdecydowanie nie



ZW8. Czy uważa Pan(i), że polskie drogi stały się bezpieczniejsze w ciągu ostatnich 10 lat?

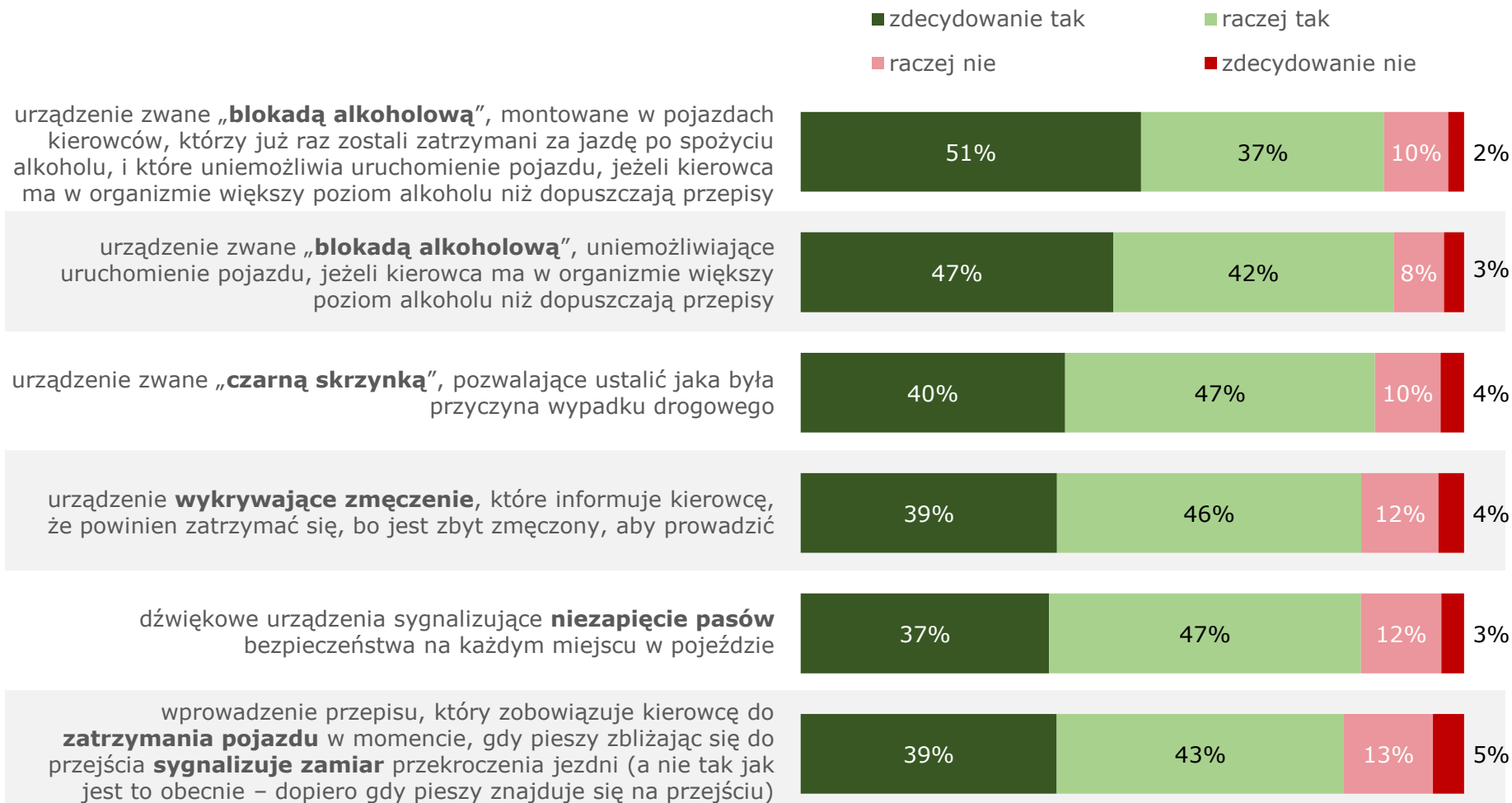


Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



ZW9. Czy poparł(a)by Pan(i) stosowanie następujących rozwiązań?





ZW9. Czy poparł(a)by Pan(i) stosowanie następujących rozwiązań: urządzenie zwane „**BLOKADA ALKOHOLOWA**”, montowane w pojazdach kierowców, którzy już raz zostali zatrzymani za jazdę po spożyciu alkoholu, i które uniemożliwia uruchomienie pojazdu, jeżeli kierowca ma w organizmie większy poziom alkoholu niż dopuszczają przepisy

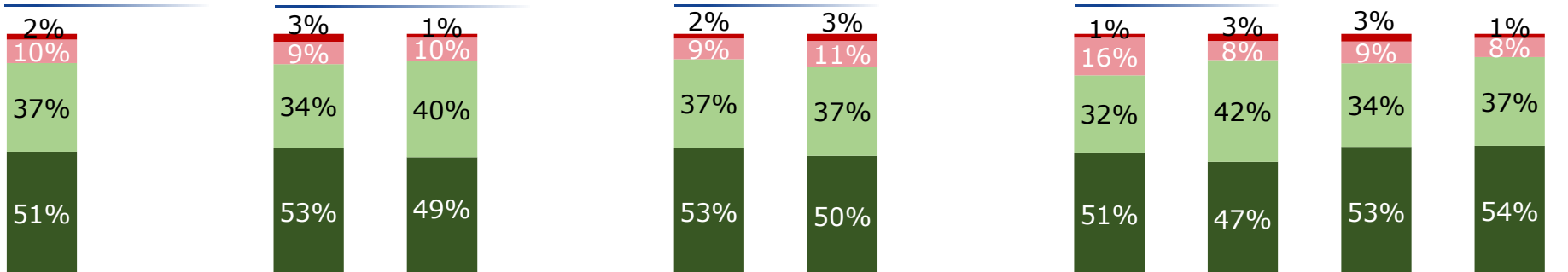
■ Zdecydowanie tak ■ Raczej tak ■ Raczej nie ■ Zdecydowanie nie

Ogółem

Prawo jazdy *

Płeć

Wiek



ogółem
n=1000

kierowca
n=509

nie-
kierowca...

kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

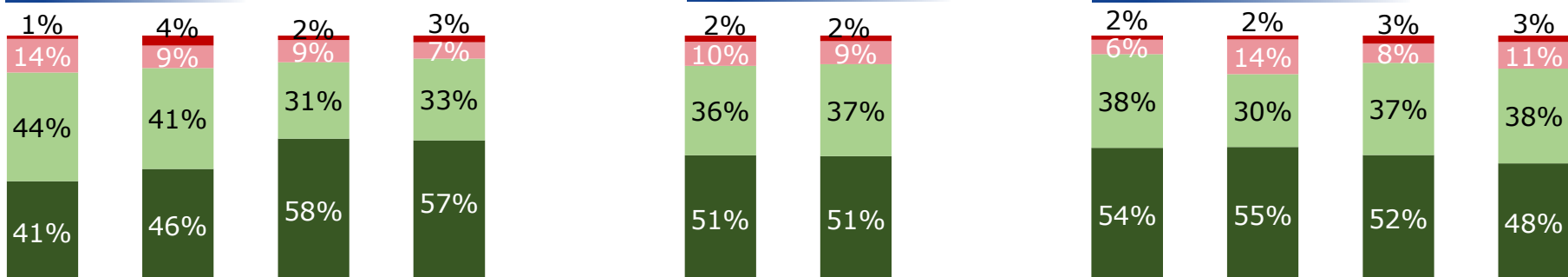
40-59 lat
n=355

60 lat
i więcej...

Wykształcenie *

Praca zawodowa

Miejsce zamieszkania *



podsta-
wowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

pracuje
n=623

nie
pracuje
n=377

miasto
pow. 200 tys
n=195

miasto 50
-200 tys
n=170

miasto do
50 tys
n=256

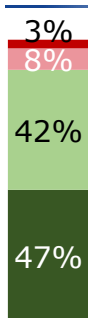
wieś
n=379



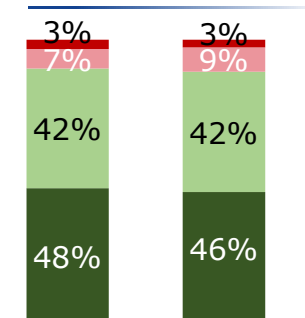
ZW9. Czy poparł(a)by Pan(i) stosowanie następujących rozwiązań: urządzenie zwane „**BLOKADA ALKOHOLOWA**”, uniemożliwiająca uruchomienie pojazdu, jeżeli kierowca ma w organizmie większy poziom alkoholu niż dopuszczają przepisy

■ Zdecydowanie tak ■ Raczej tak ■ Raczej nie ■ Zdecydowanie nie

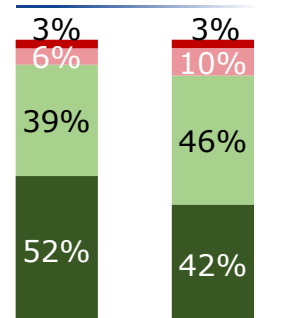
Ogółem



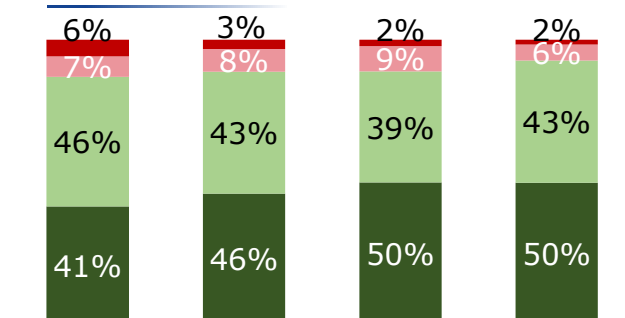
Prawo jazdy



Płeć *



Wiek



ogółem
n=1000

kierowca
n=509

nie-kierowca...

kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

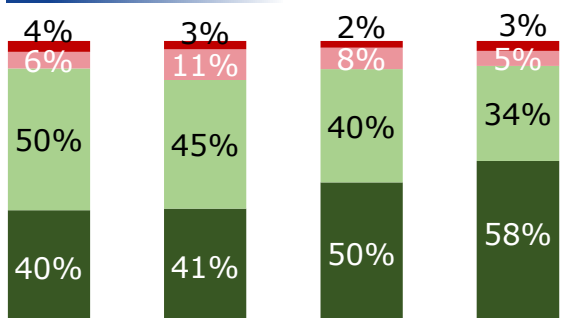
15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

40-59 lat
n=355

60 lat i więcej...

Wykształcenie *



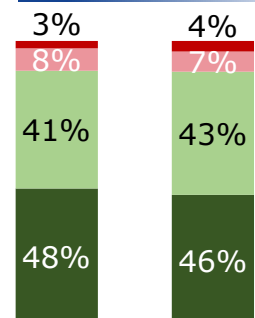
podstawowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

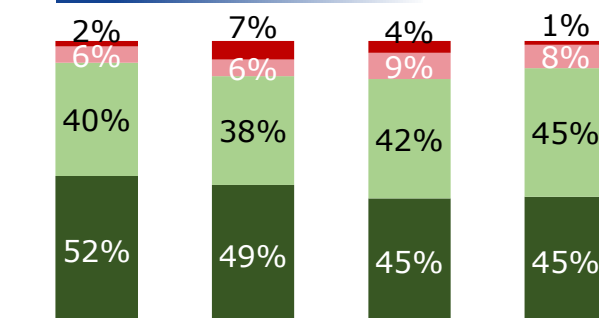
Praca zawodowa



pracuje
n=623

nie pracuje
n=377

Miejsce zamieszkania *



miasto pow. 200 tys
n=195

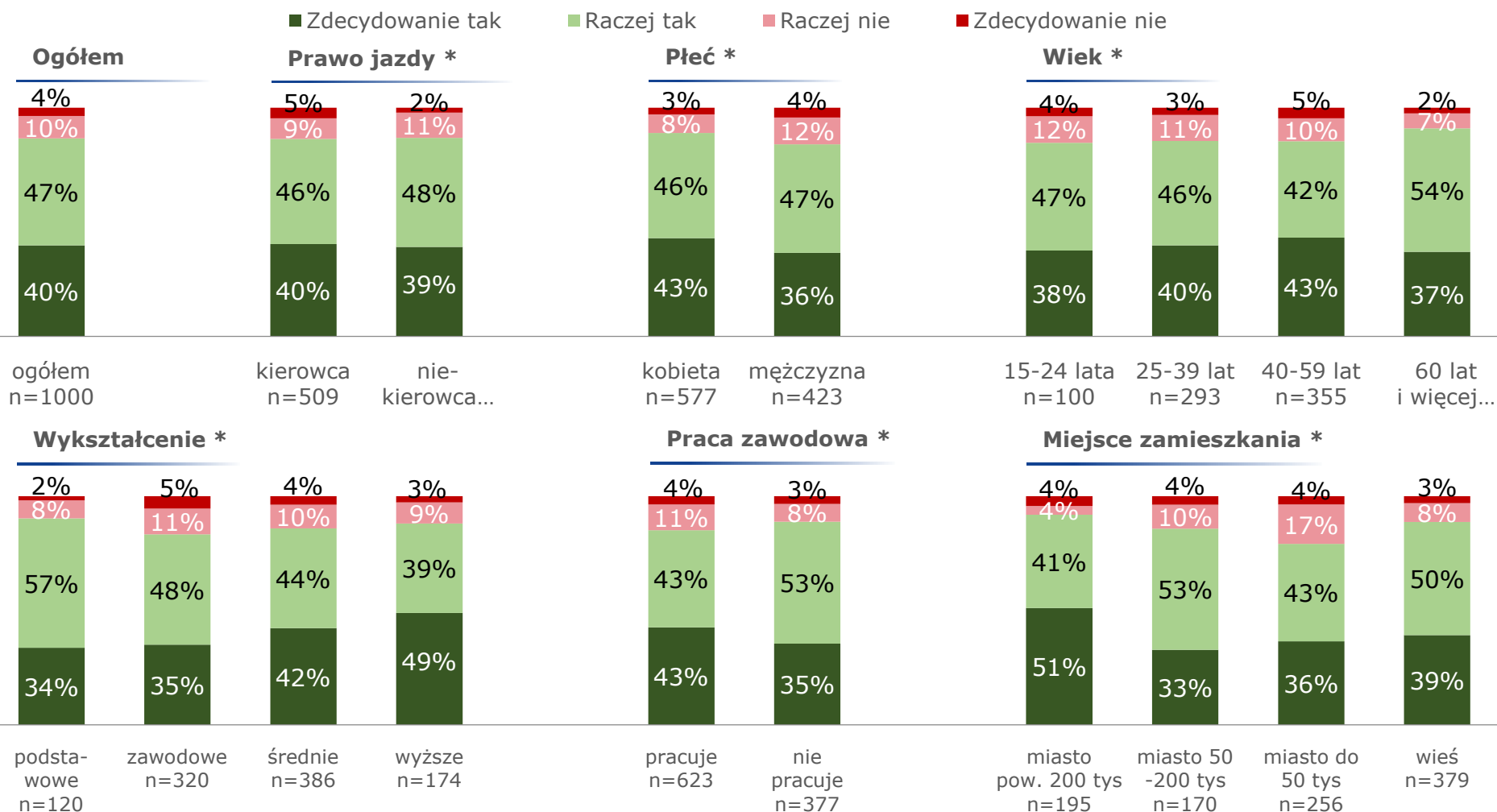
miasto 50-200 tys
n=170

miasto do 50 tys
n=256

wieś
n=379



ZW9. Czy poparł(a)by Pan(i) stosowanie następujących rozwiązań: urządzenie zwane „**CZARNA SKRZYŃKA**”, pozwalające ustalić jaka była przyczyna wypadku drogowego



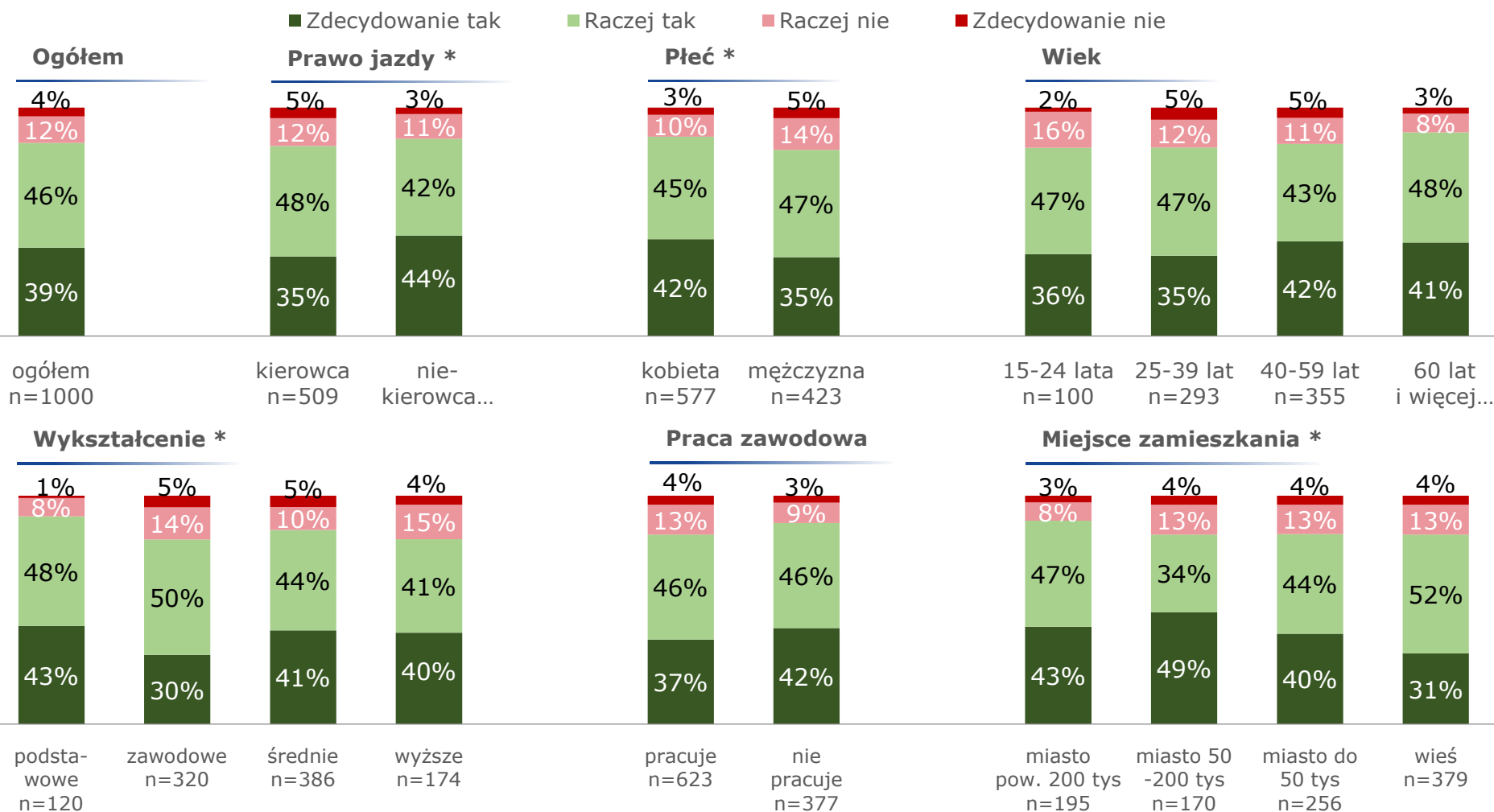
Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Ocena propozycji nowych rozwiązań – wyniki szczegółowe

ZW9. Czy poparł(a)by Pan(i) stosowanie następujących rozwiązań: urządzenie **WYKRYWAJĄCE ZMĘCZENIE**, które informuje kierowcę, że powinien zatrzymać się, bo jest zbyt zmęczony, aby prowadzić

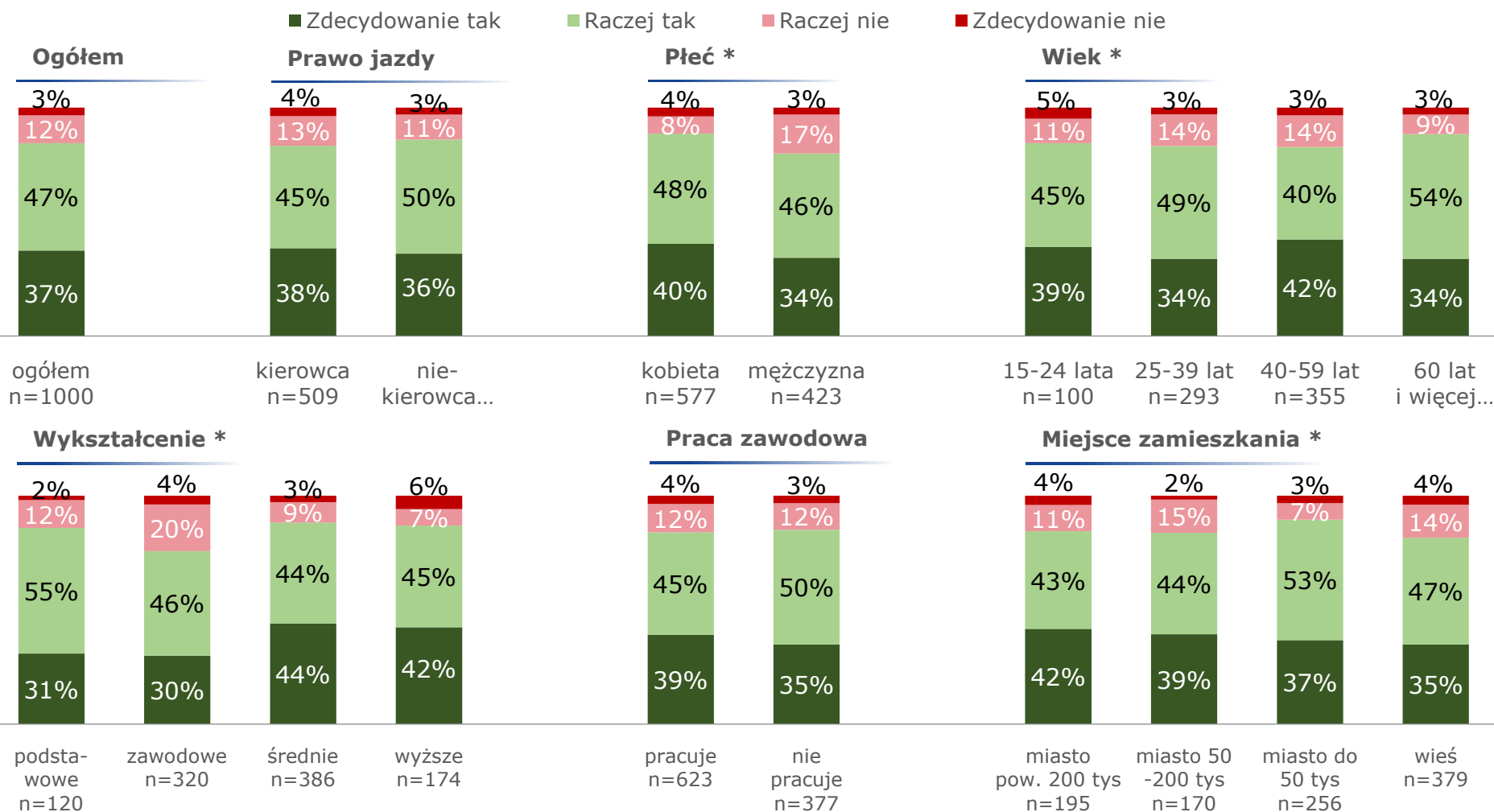


Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



ZW9. Czy poparł(a)by Pan(i) stosowanie następujących rozwiązań: dźwiękowe urządzenia sygnalizujące **NIEZAPIĘCIE PASÓW** bezpieczeństwa na każdym miejscu w pojeździe



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Ocena propozycji nowych rozwiązań – wyniki szczegółowe

ZW9. Czy poparł(a)by Pan(i) stosowanie następujących rozwiązań: wprowadzenie przepisu, który zobowiązuje kierowcę do **ZATRZYMANIA POJAZDU** w momencie, gdy pieszy zbliżając się do przejścia **SYGNALIZUJE ZAMIAR** przekroczenia jezdni (a nie tak jak jest to obecnie – dopiero gdy pieszy znajduje się na przejściu)

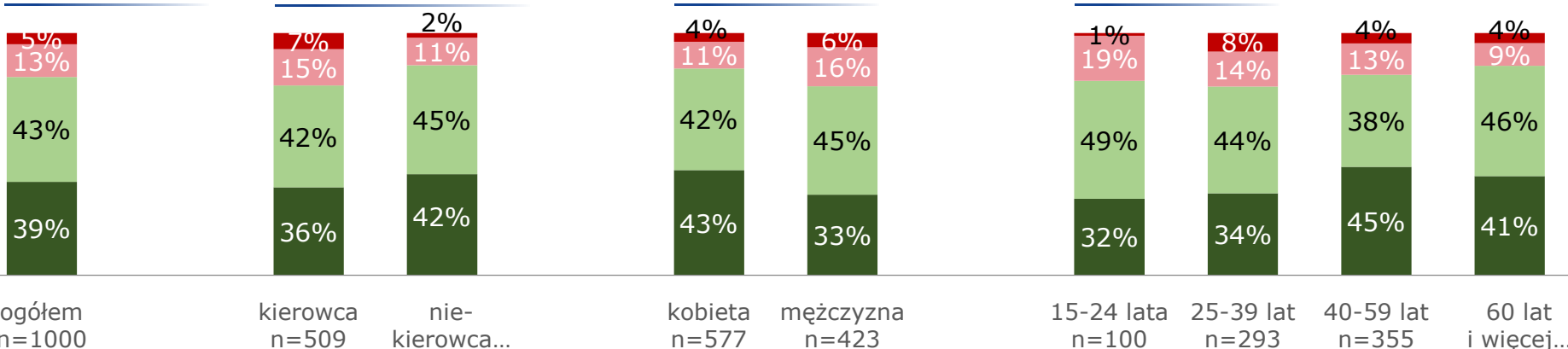
■ Zdecydowanie tak ■ Raczej tak ■ Raczej nie ■ Zdecydowanie nie

Ogółem

Prawo jazdy *

Płeć *

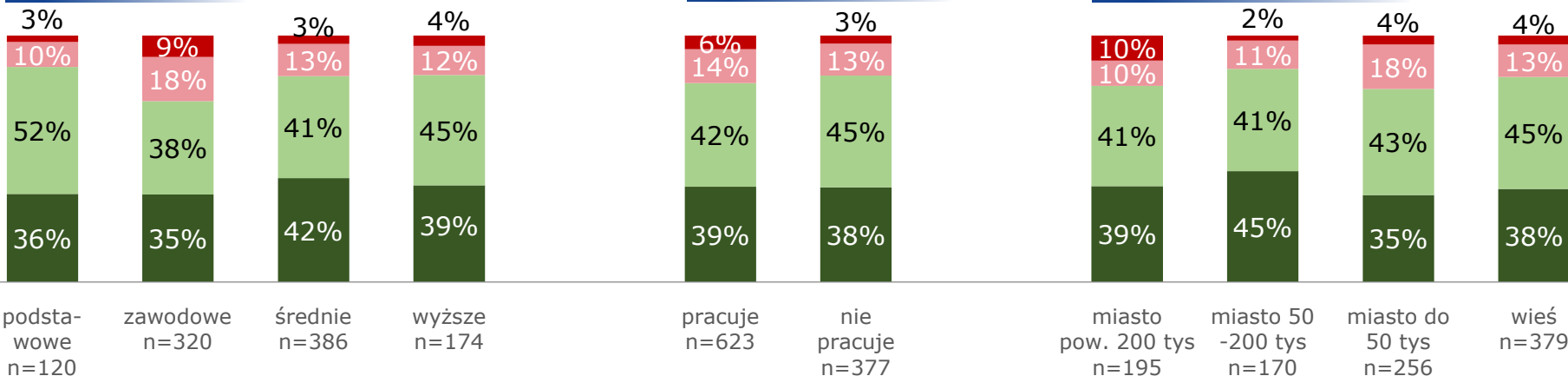
Wiek *



Wykształcenie *

Praca zawodowa

Miejsce zamieszkania *

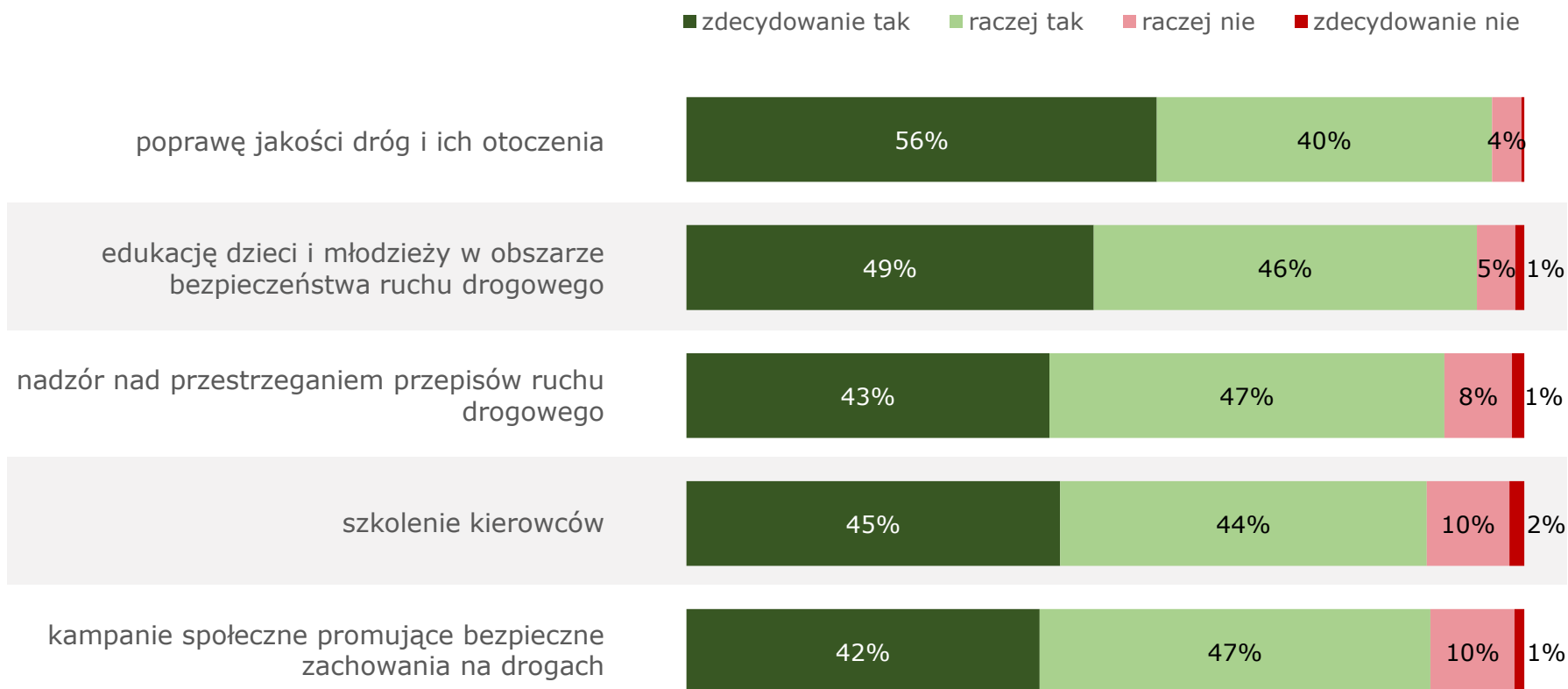


Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



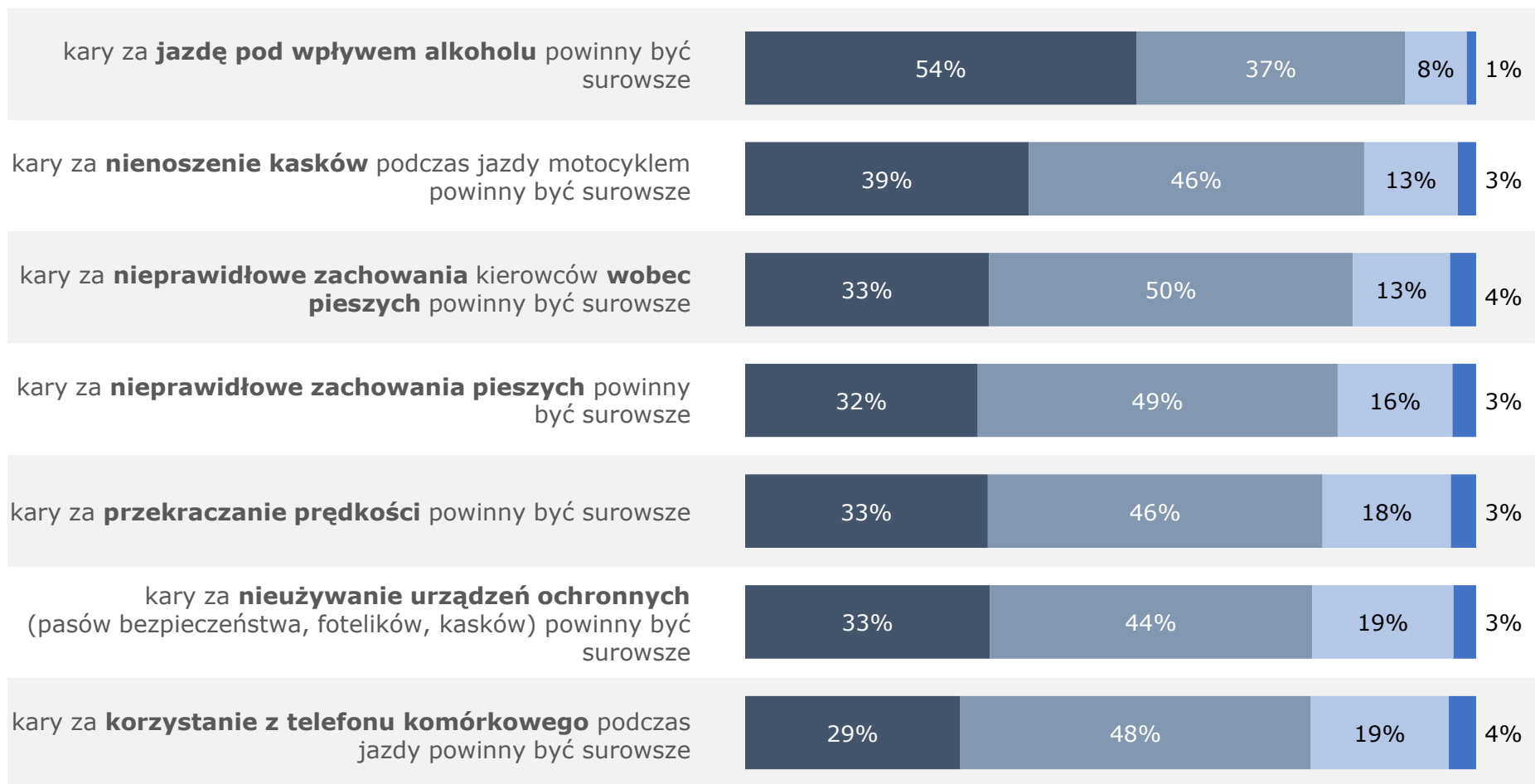
ZW10. Czy Pana(i) zdaniem rząd powinien położyć większy nacisk na:





ZW11. Jaka jest Pana(i) opinia na temat następujących propozycji?

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się
■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się

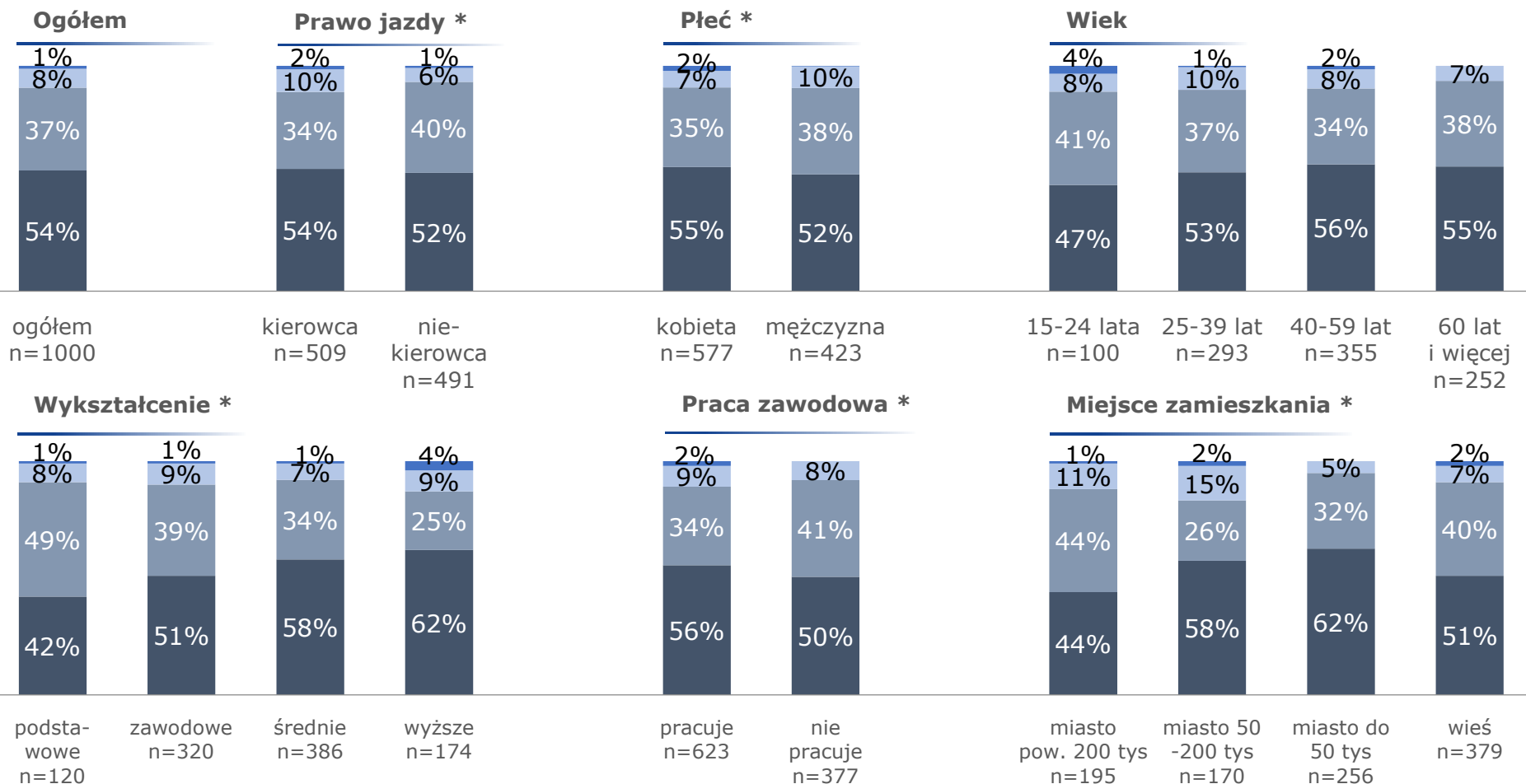




Kary za wykroczenia – wyniki szczegółowe

ZW11. Jaka jest Pana(i) opinia nt. propozycji: kary za **JAZDĘ POD WPŁYWEM ALKOHOLU** powinny być surowsze?

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

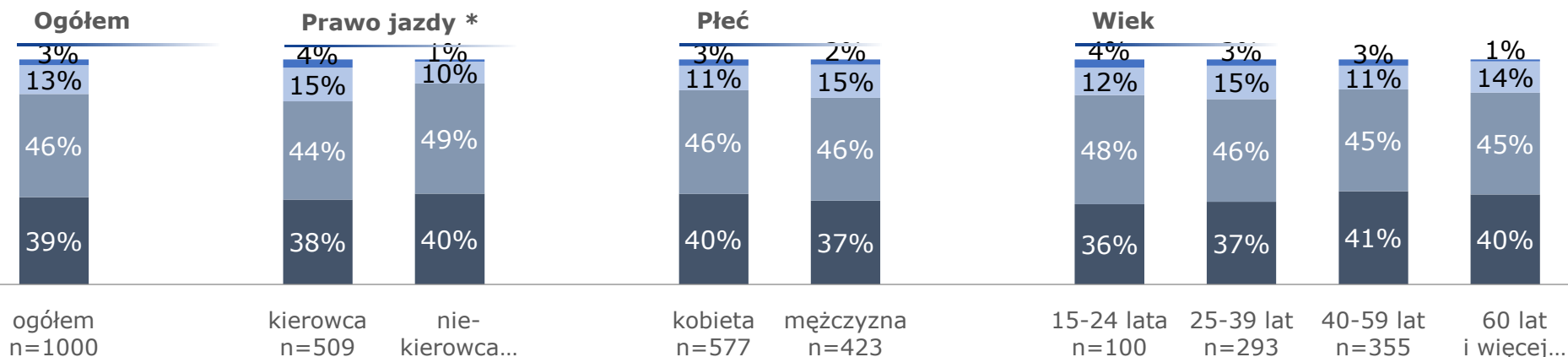
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



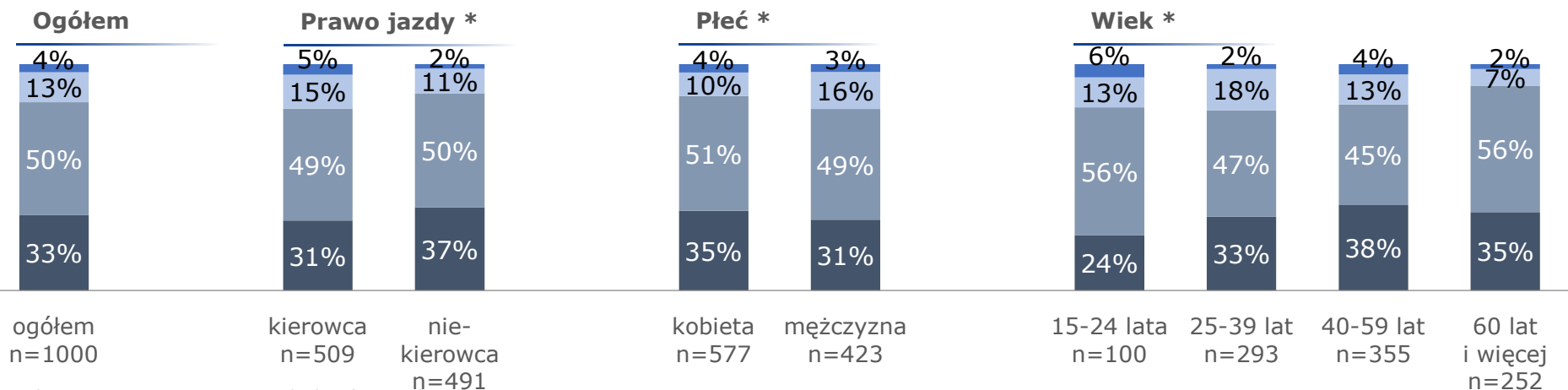
Kary za wykroczenia – wyniki szczegółowe

ZW11. Jaka jest Pana(i) opinia nt. propozycji: kary za **NIENOSZENIE KASKÓW** podczas jazdy motocyklem powinny być surowsze?

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



ZW11. Jaka jest Pana(i) opinia nt. propozycji: kary za **NIEPRAWIDŁOWE ZACHOWANIA** kierowców **WOBEC PIESZYCH** powinny być surowsze?



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

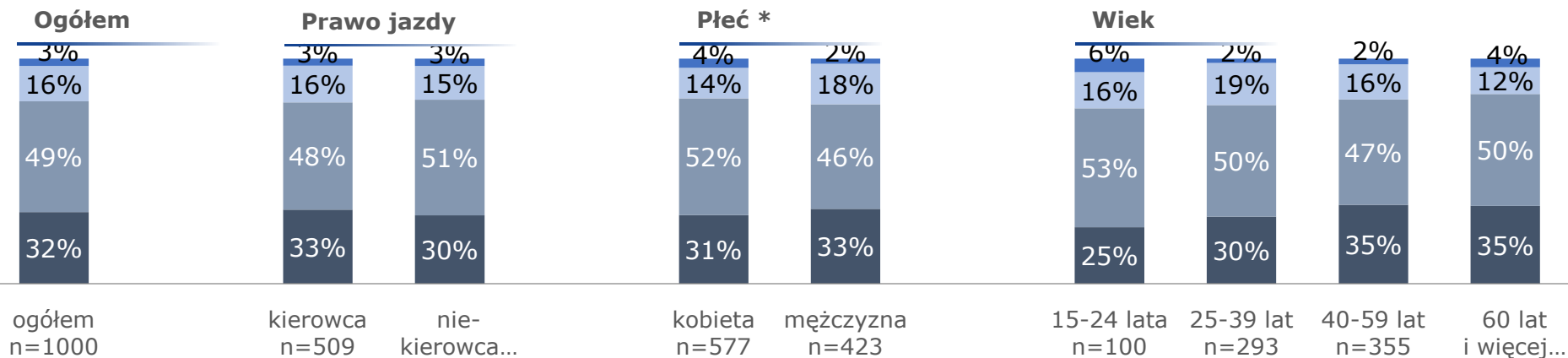
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



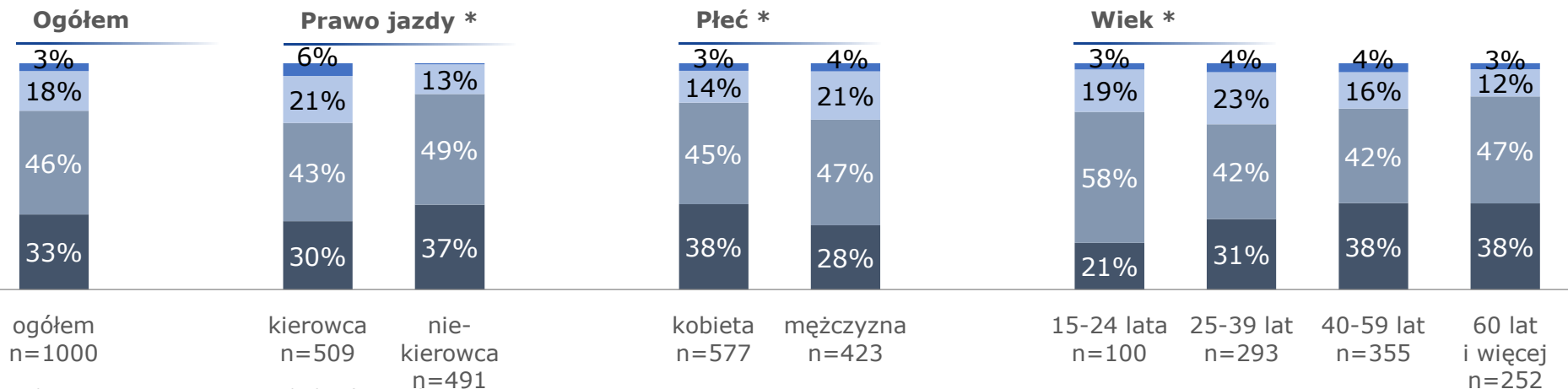
Kary za wykroczenia – wyniki szczegółowe

ZW11. Jaka jest Pana(i) opinia nt. propozycji: kary za **NIEPRAWIDŁOWE ZACHOWANIA PIESZYCH** powinny być surowsze?

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



ZW11. Jaka jest Pana(i) opinia nt. propozycji: kary za **PRZEKRACZANIE PRĘDKOŚCI** powinny być surowsze?



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

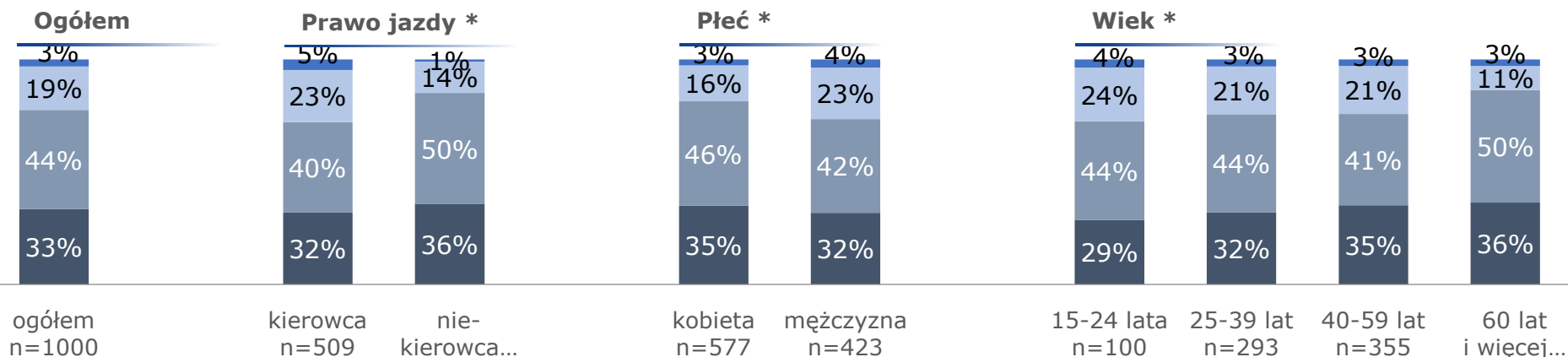
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



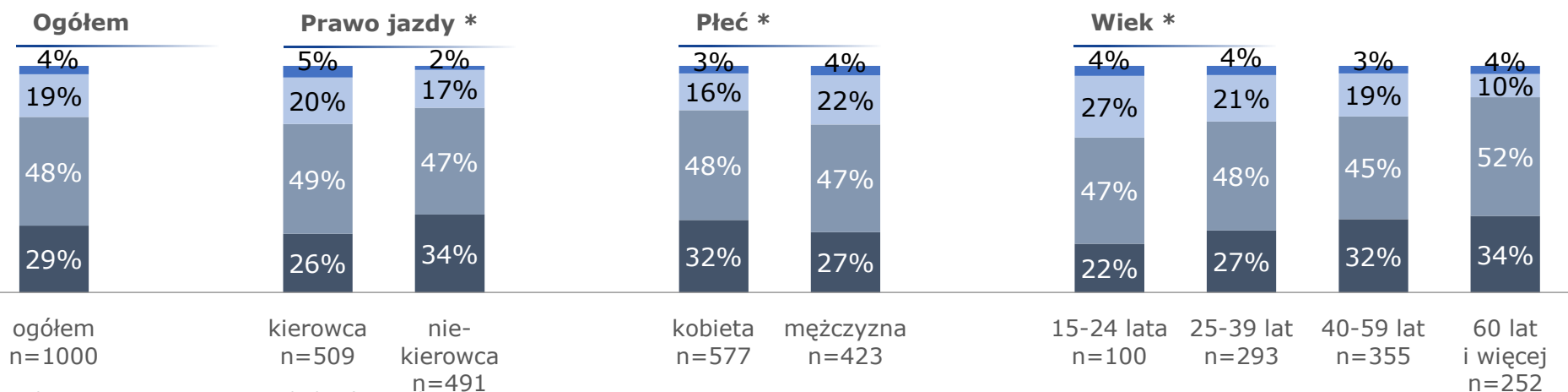
Kary za wykroczenia – wyniki szczegółowe

ZW11. Jaka jest Pana(i) opinia nt. propozycji: kary za **NIEUŻYWANIE URZĄDZEŃ OCHRONNYCH** (pasów bezpieczeństwa, fotelików, kasków) powinny być surowsze?

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



ZW11. Jaka jest Pana(i) opinia nt. propozycji: kary za **KORZYSTANIE Z TELEFONU KOMÓRKOWEGO** podczas jazdy powinny być surowsze?

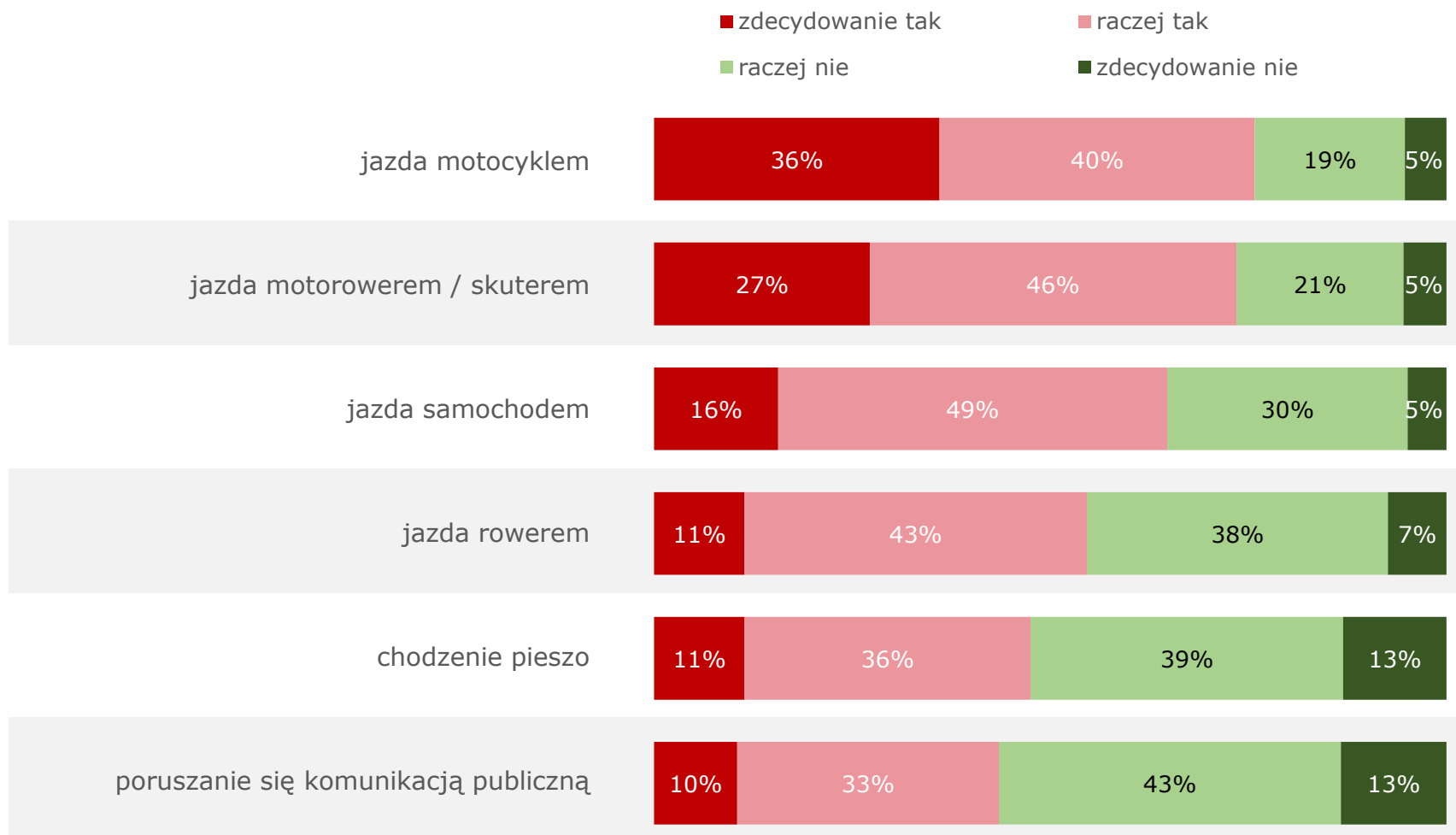


Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



ZW12. Jeżeli chodzi o wypadki drogowe to czy Pana(i) zdaniem, następujące środki transportu są **niebezpieczne**?





Postawy wobec bezpieczeństwa na drogach

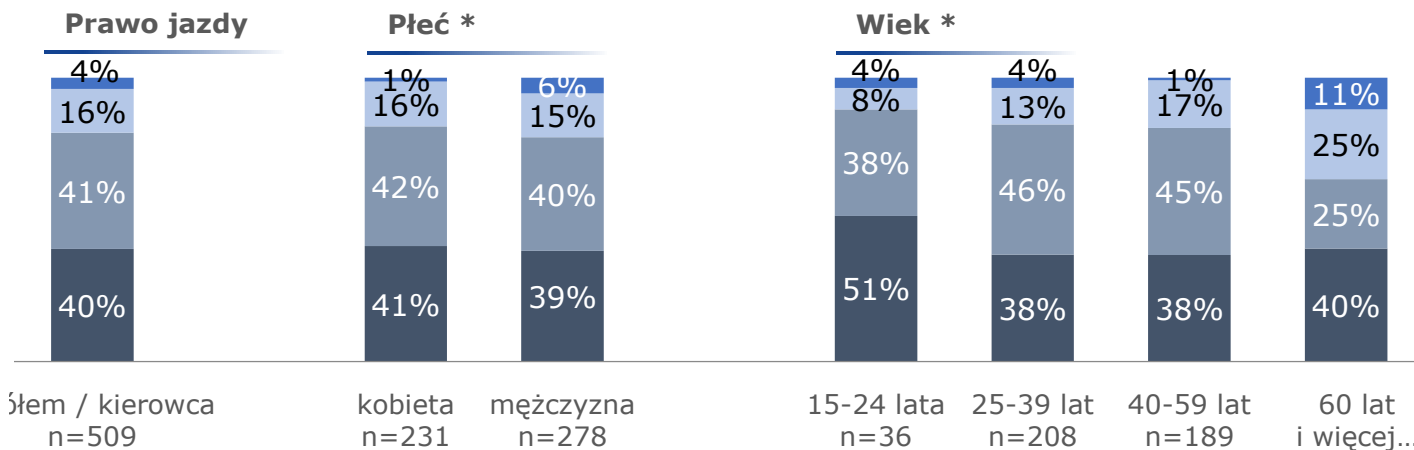
Kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego na kursach nauki jazdy

ZW13. W jakim stopniu instruktorzy zwracali uwagę na kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas kursu(ów) nauki jazdy, w którym(ch) Pan(i) uczestniczył(a)?

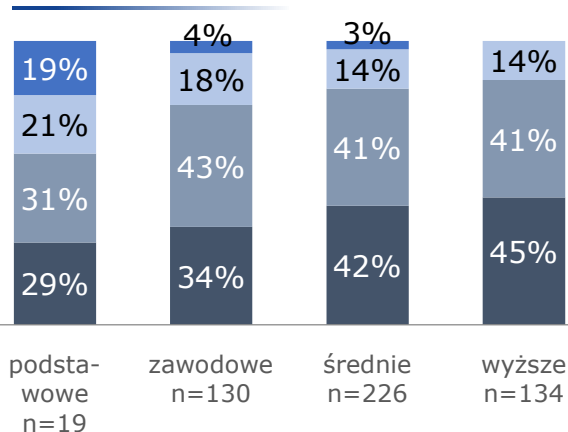


posiada
prawo jazdy
58%

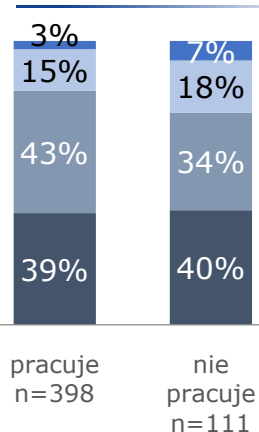
■ dużym ■ umiarkowanym ■ małym ■ w ogóle



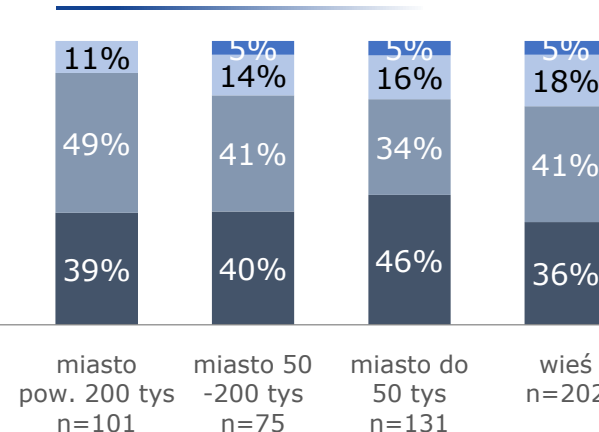
Wykształcenie *



Praca zawodowa *



Miejsce zamieszkania



Podstawa procentowania: posiadający prawo jazdy (n=509).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Pierwsza pomoc

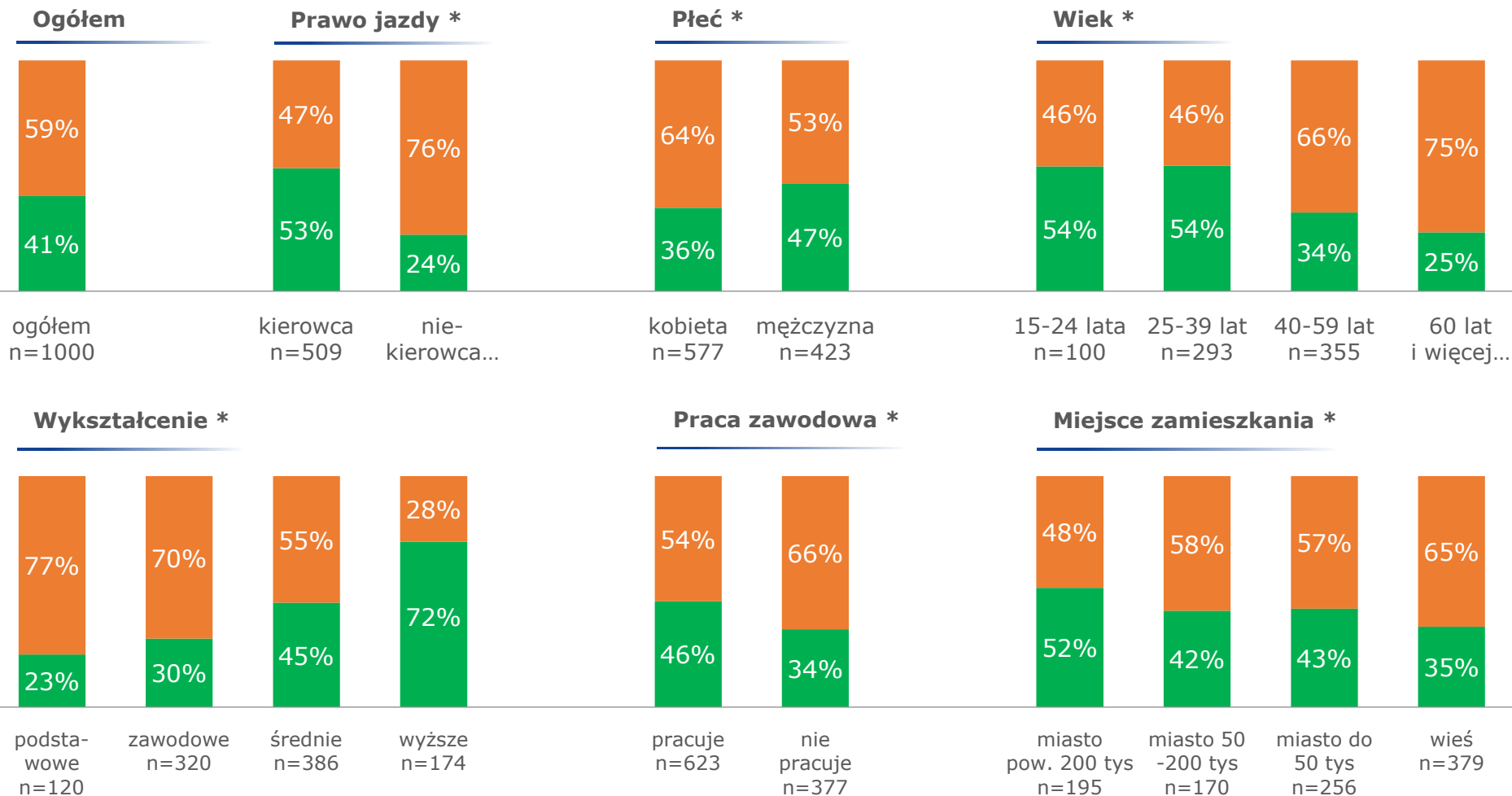


Pierwsza pomoc

Uczestnictwo w szkoleniu dot. pierwszej pomocy

ZW15. Czy był(a) Pan(i) szkolony w zakresie udzielania pierwszej pomocy?

■ tak ■ nie



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

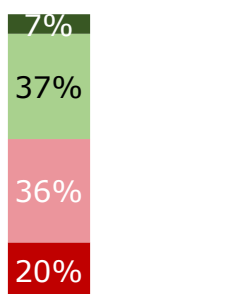
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



ZW14. Czy był(a)by Pan(i) w stanie udzielić pierwszej pomocy podczas wypadku drogowego?

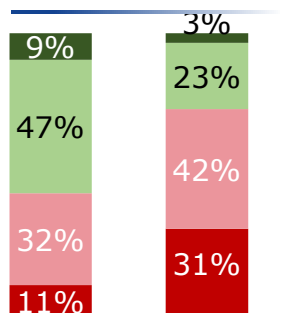
■ zdecydowanie nie ■ raczej nie ■ raczej tak ■ zdecydowanie tak

Ogółem



ogółem
n=1000

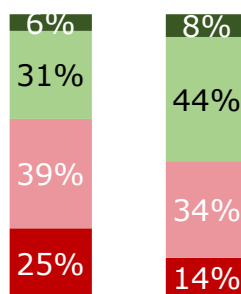
Prawo jazdy *



kierowca
n=509

nie-kierowca...

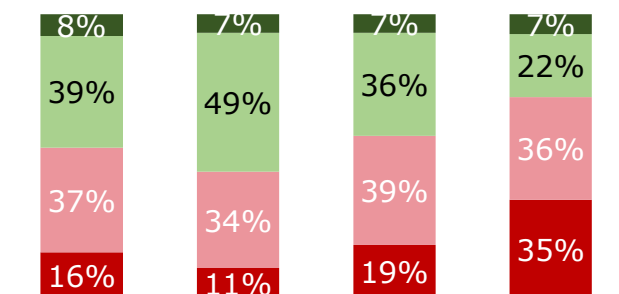
Płeć *



kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

Wiek *



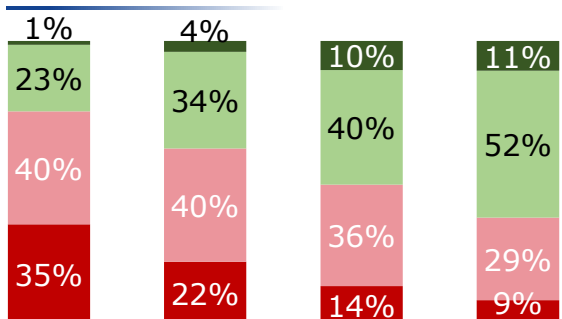
15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

40-59 lat
n=355

60 lat
i więcej...

Wykształcenie *



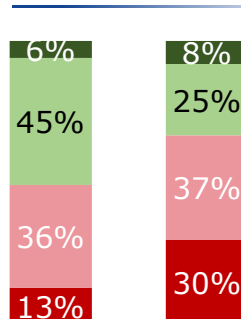
podsta-
wowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

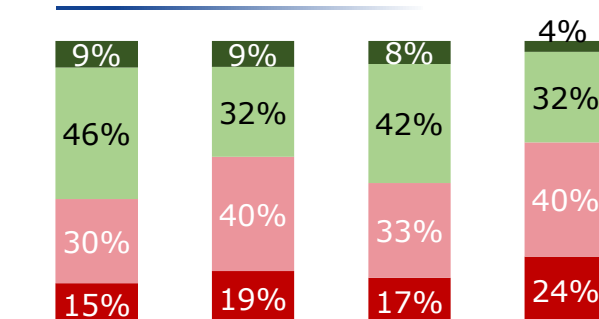
Praca zawodowa *



pracuje
n=623

nie
pracuje
n=377

Miejsce zamieszkania *



miasto
pow. 200 tys
n=195

miasto 50
-200 tys
n=170

miasto do
50 tys
n=256

wieś
n=379

Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

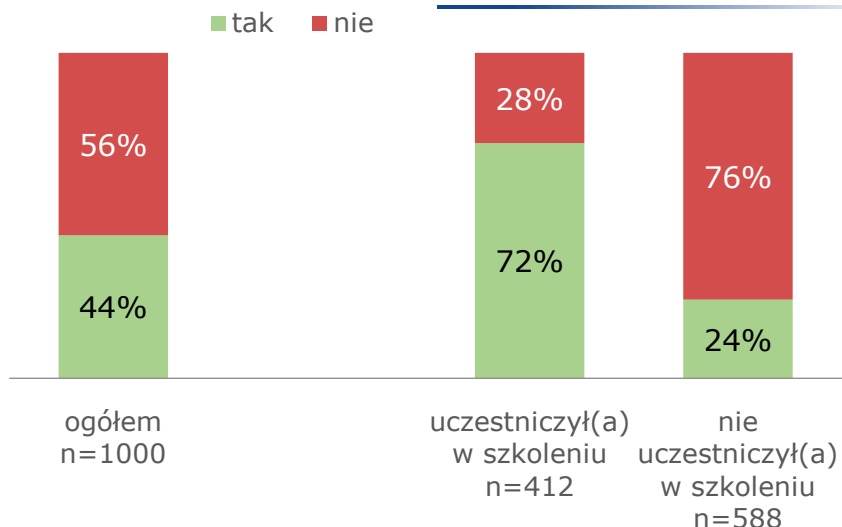
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Uczestnictwo w szkoleniu a deklarowana umiejętność udzielenia pomocy

ZW14. Czy był(a)by Pan(i) w stanie udzielić pierwszej pomocy podczas wypadku drogowego?

Uczestnictwo w szkoleniu *

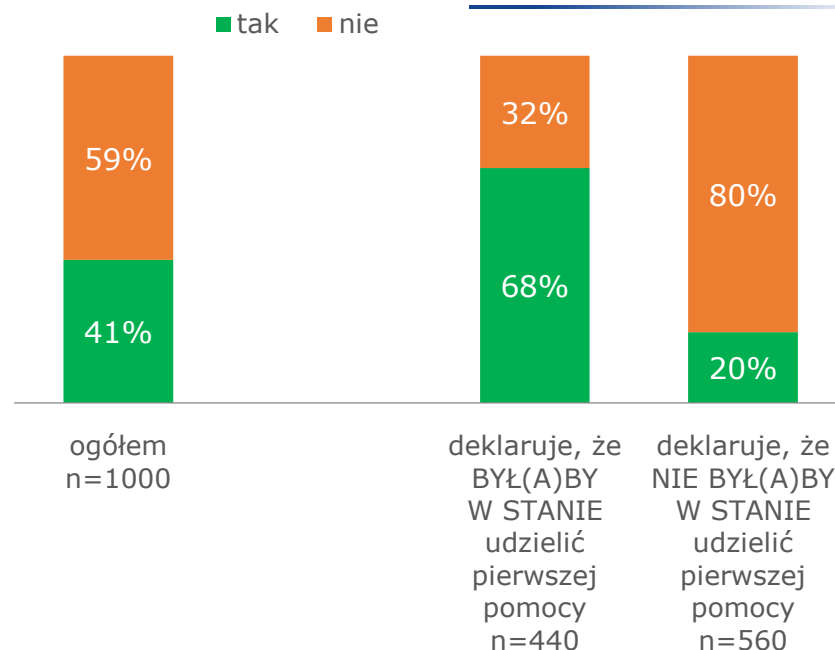


Tylko niecałe 3/4 (72%) osób uczestniczących w szkoleniach z zakresu udzielania pierwszej pomocy deklaruje, że potrafiliby jej udzielić podczas wypadku drogowego.

Jednocześnie aż 28% osób przeszkolonych twierdzi, że nie byłoby w stanie udzielić pomocy w razie wypadku. Z kolei wśród osób nieprzeszkolonych (które stanowią niemal 60% społeczeństwa) co czwarty deklaruje, że był(a)by w stanie takiej pomocy udzielić.

ZW15. Czy był(a) Pan(i) szkolony w zakresie udzielania pierwszej pomocy?

Deklarowana umiejętność udzielenia pomocy *



Wśród osób twierdzących, że potrafią udzielić pierwszej pomocy podczas wypadku drogowego 2/3 (68%) stanowią ci, którzy byli szkoleni w tym zakresie, zaś co trzecia osoba (32%) w takim specjalistycznym szkoleniu nie uczestniczyła.

Ponad połowa badanych przyznaje, że nie potrafiłaby udzielić pierwszej pomocy w razie wypadku – wśród nich aż co piąta osoba uczestniczyła kiedyś w szkoleniu z zakresu udzielania pierwszej pomocy.



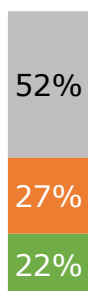
ZW16. Ile ucisków i ile wdechów należy Pana(i) zdaniem wykonywać poszkodowanemu podczas resuscytacji (reanimacji)?

■ prawidłowa odpowiedź [30:2]

■ nieprawidłowa odpowiedź [inaczej niż 30:2]

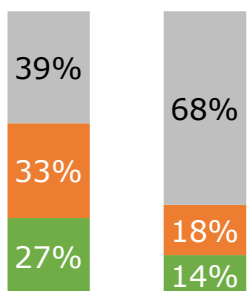
■ nie wiem

Ogółem



ogółem
n=1000

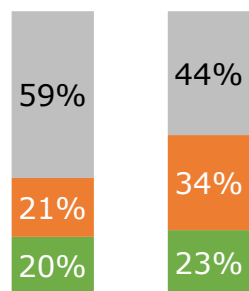
Prawo jazdy *



kierowca
n=509

nie-kierowca...

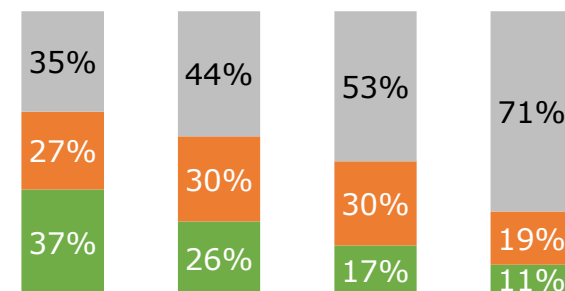
Płeć *



kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

Wiek *



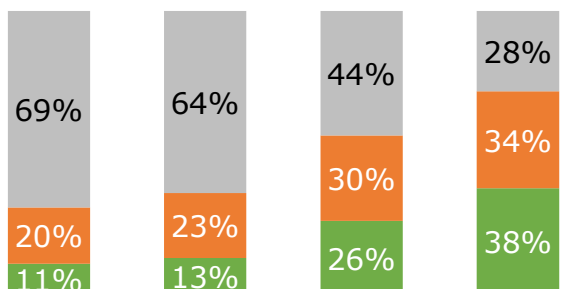
15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

40-59 lat
n=355

60 lat
i więcej...

Wykształcenie *



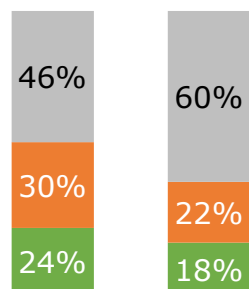
podsta-
wowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

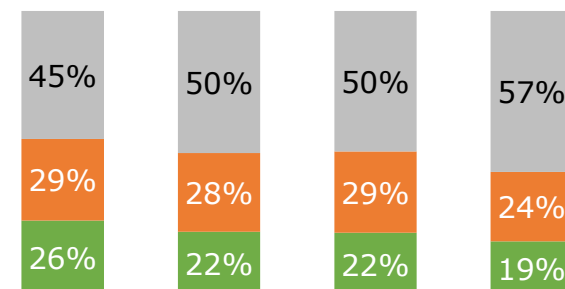
Praca zawodowa *



pracuje
n=623

nie
pracuje
n=377

Miejsce zamieszkania *



miasto
pow. 200 tys
n=195

miasto 50
-200 tys
n=170

miasto do
50 tys
n=256

wieś
n=379

Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

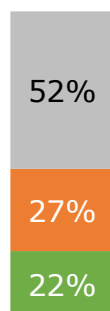
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



ZW16. Ile ucisków i ile wdechów należy Pana(i) zdaniem wykonywać poszkodowanemu podczas resuscytacji (reanimacji)?

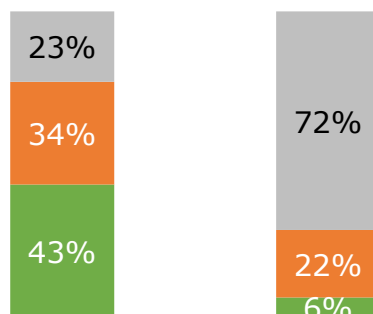
■ prawidłowa odpowiedź [30:2] ■ nieprawidłowa odpowiedź [inaczej niż 30:2] ■ nie wiem

Ogółem



ogółem
n=1000

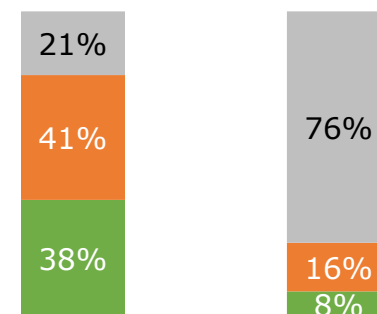
Uczestnictwo w szkoleniu *



uczestniczył(a)
w szkoleniu
n=412

nie uczestniczył(a)
w szkoleniu
n=588

Deklarowana umiejętność udzielenia pomocy *



deklaruje, że
POTRAFI udzielić
pierwszej pomocy
n=440

deklaruje, że NIE
POTRAFI udzielić
pierwszej pomocy
n=560

Tylko co piąty Polak potrafi wskazać prawidłową ilość wdechów i ucisków, jakie należy wykonać poszkodowanemu podczas resuscytacji. Ponad 1/4 podaje nieprawidłowe ilości (większe lub mniejsze niż 30:2), a połowa wprost przyznaje, że nie zna zasad udzielania pierwszej pomocy.

Niepokojący jest fakt, że tylko 43% osób, które uczestniczyły w szkoleniu z zakresu udzielania pierwszej pomocy, potrafi prawidłowo odpowiedzieć na tak zadane pytanie, aż co trzeci wskazywał nieprawidłowe wartości, a niemal co czwarty w ogóle nie potrafił odpowiedzieć.

Uwagę zwracają ponadto dane mówiące, iż wśród osób deklarujących umiejętność udzielenia pierwszej pomocy podczas wypadku zaledwie 2/5 (38%) zna prawidłową procedurę, tyle samo zaś wskazało nieprawidłowe ilości ucisków bądź wdechów, a 1/5 w ogóle nie potrafiła udzielić odpowiedzi na tak postawione pytanie.



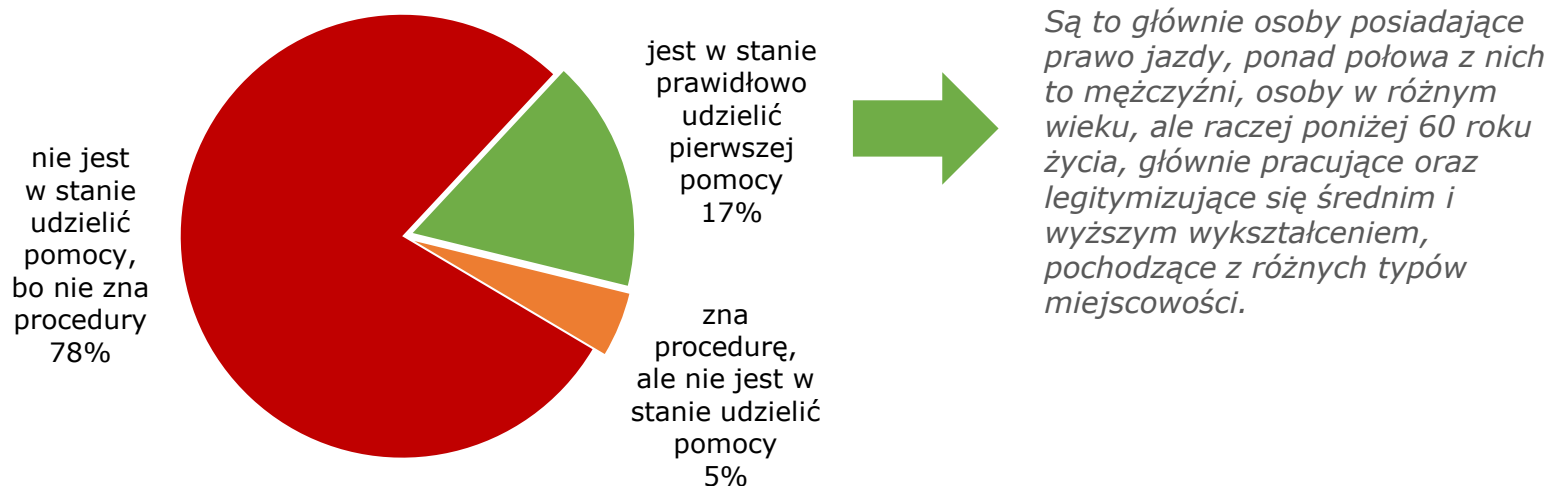
Na podstawie trzech ostatnio omówionych pytań (ZW14, ZW15, ZW16) można podjąć próbę oszacowania, jaki procent Polaków faktycznie potrafi i jest w stanie udzielić pierwszej pomocy podczas wypadku drogowego.

Po pierwsze – należy przyjąć, że nie decyduje o tym fakt uczestnictwa bądź nie w specjalistycznym szkoleniu. Po drugie – nie każda osoba znająca prawidłową procedurę (ilość ucisków i wdechów w stosunku 30:2) jest skłonna podjąć się akcji ratunkowej.

Zasadnym wydaje się założenie, że prawidłowo przeprowadzona akcja udzielania pierwszej pomocy może zostać podjęta jedynie przez osoby, które znają procedury ('30:2'), a jednocześnie są gotowe podjąć się tego trudnego zadania.

W naszym badaniu znalazły się bowiem osoby, które co prawda znają procedurę ('30:2'), ale jednocześnie deklarują, że nie byłyby w stanie udzielić pierwszej pomocy podczas wypadku drogowego – być może ze względu na swoje cechy osobowościowe lub ograniczenia fizyczne.

Opierając się na powyższych założeniach, w świetle wyników zrealizowanego badania można oszacować, iż zaledwie **co szósty Polak jest w stanie prawidłowo udzielić pierwszej pomocy podczas wypadku.**





Urządzenia ochronne



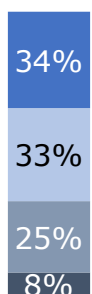
Urządzenia ochronne

Pasy bezpieczeństwa

ZW17A. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie zgadza z następującym stwierdzeniem: **jeżeli jedzie się ostrożnie pasy bezpieczeństwa nie są tak naprawdę potrzebne.**

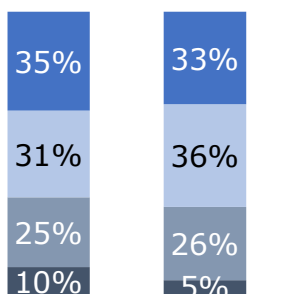
■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się

Ogółem



ogółem
n=1000

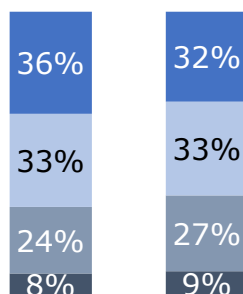
Prawo jazdy *



kierowca
n=509

nie-kierowca...

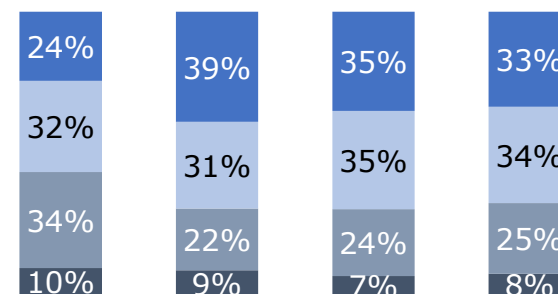
Płeć



kobieta
n=577

mężczyzna
n=423

Wiek *



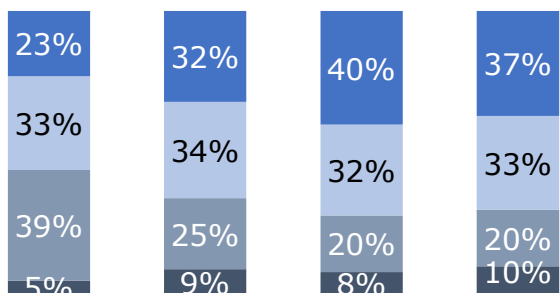
15-24 lata
n=100

25-39 lat
n=293

40-59 lat
n=355

60 lat
i więcej...

Wykształcenie *



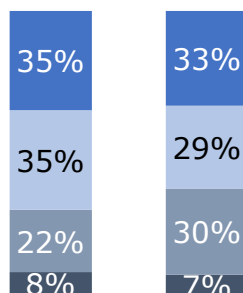
podsta-
wowe
n=120

zawodowe
n=320

średnie
n=386

wyższe
n=174

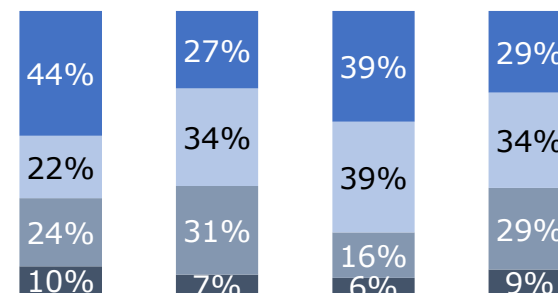
Praca zawodowa *



pracuje
n=623

nie
pracuje
n=377

Miejsce zamieszkania *



miasto
pow. 200 tys
n=195

miasto 50
-200 tys
n=170

miasto do
50 tys
n=256

wieś
n=379

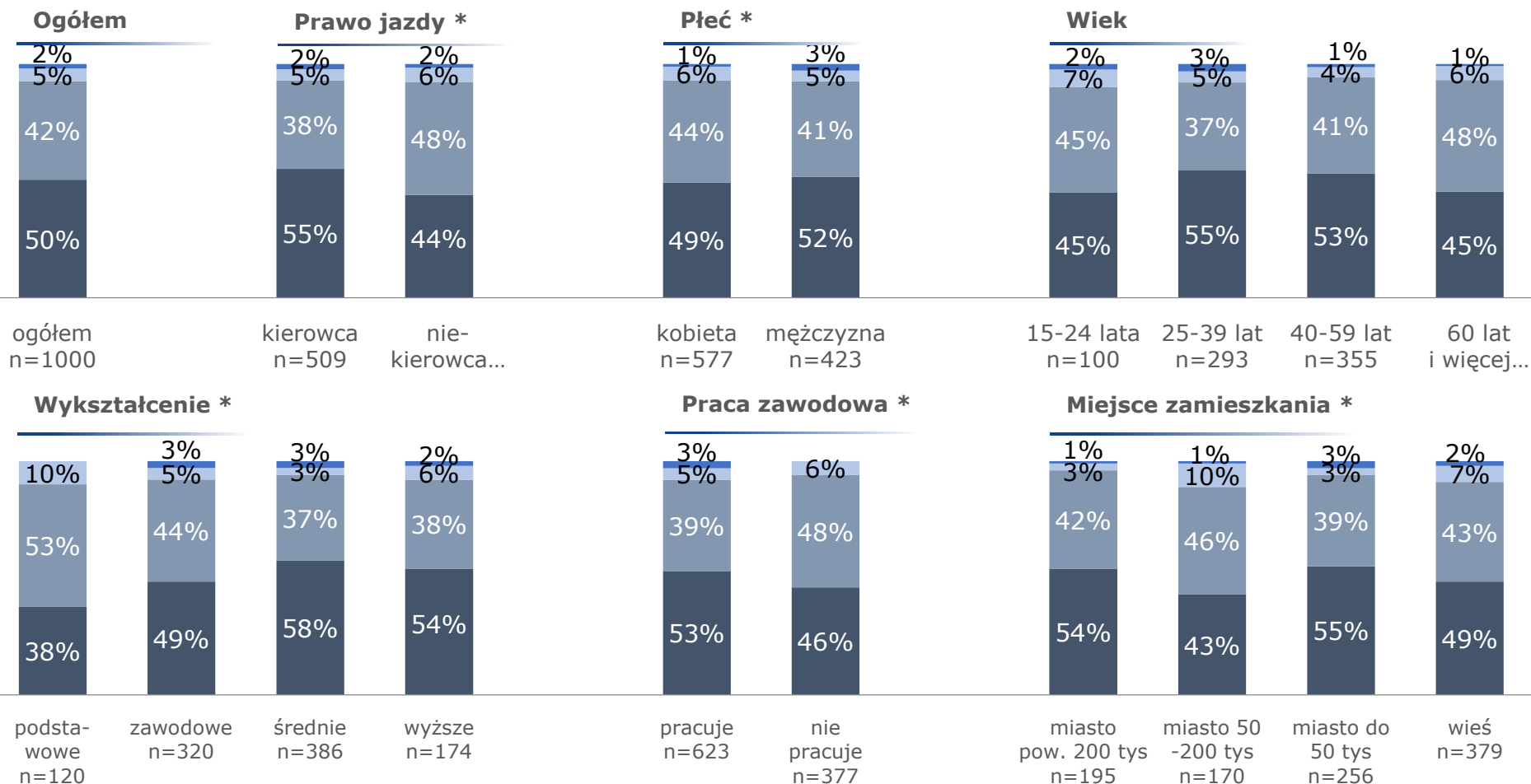
Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



ZW17B. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie zgadza z następującym stwierdzeniem: **w większości wypadków pasy bezpieczeństwa zmniejszają ryzyko odniesienia poważnych obrażeń u kierowców i pasażerów.**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

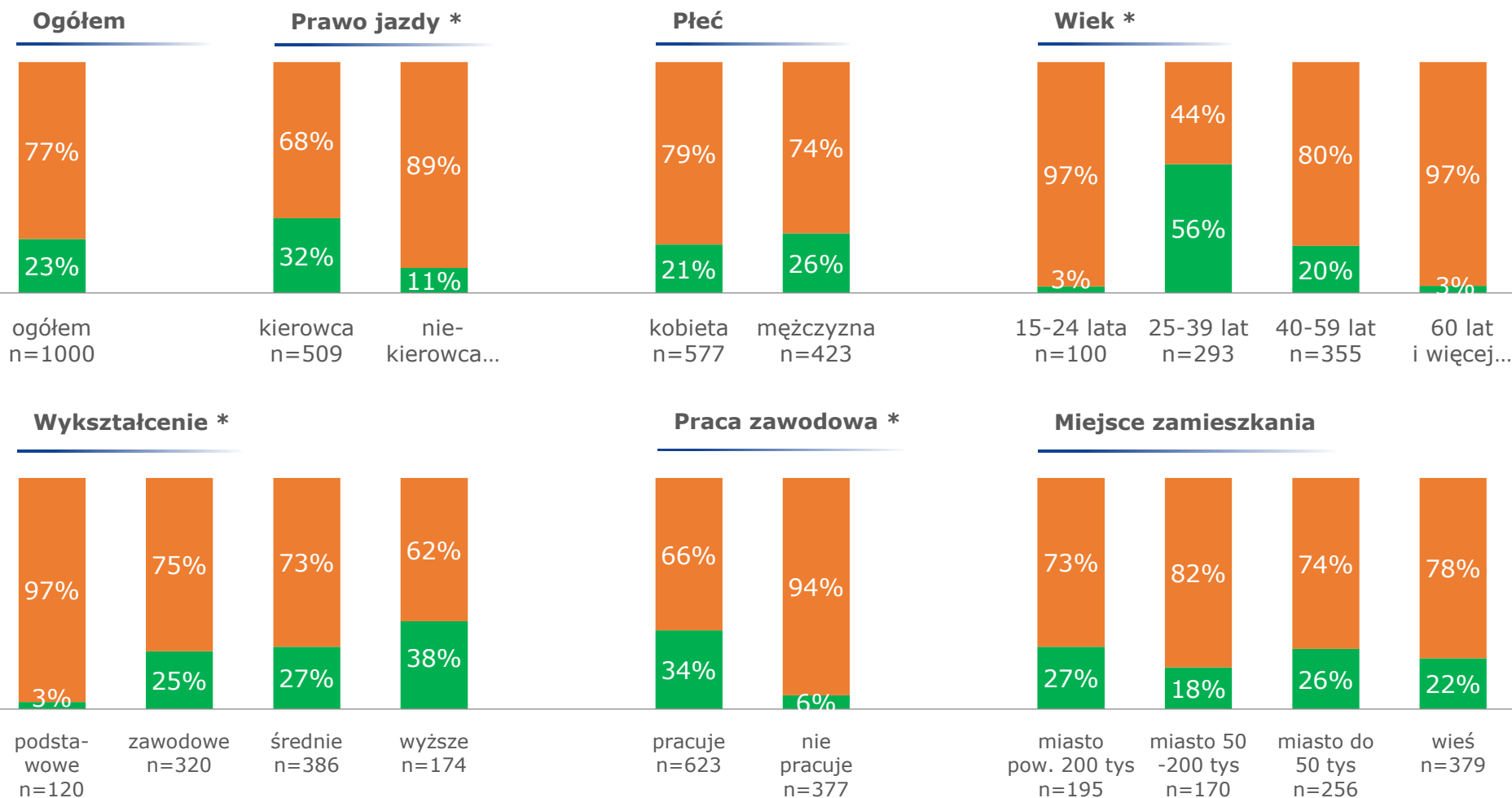


Bezpieczeństwo dzieci



ZW18. Czy posiada Pan(i) dzieci w wieku poniżej 18 lat?

■ Tak ■ Nie



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Bezpieczeństwo dzieci

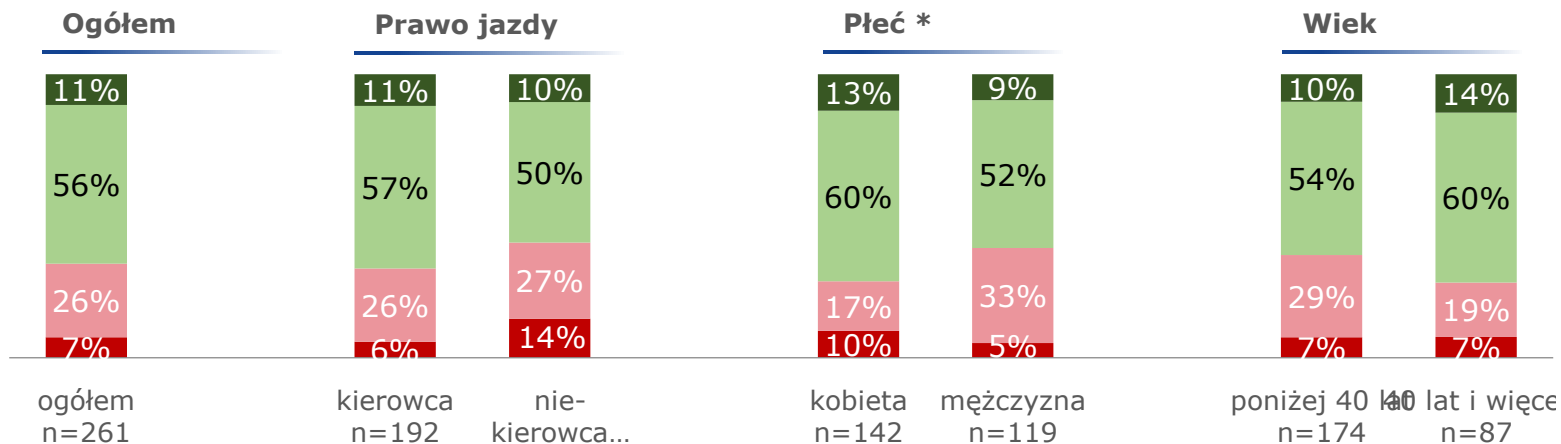
Zagadnienie BRD w systemie edukacji szkolnej

ZW19. Czy uważa Pan(i), że szkoły w odpowiednim stopniu przygotowują(ały) Pana(i) dziecko(dzieci) w zakresie bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym?

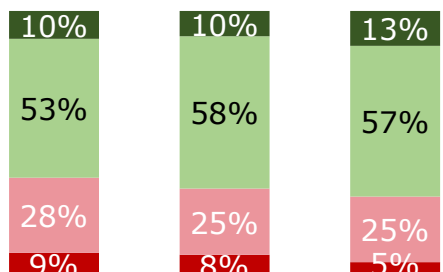
■ zdecydowanie nie ■ raczej nie ■ raczej tak ■ zdecydowanie tak



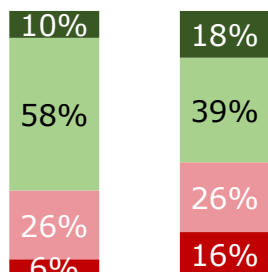
posiada dzieci
poniżej 18 lat
23%



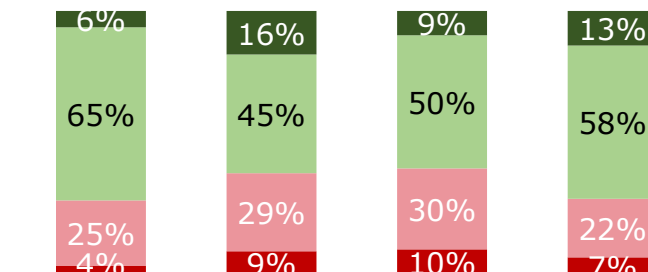
Wyszkolenie



Praca zawodowa



Miejsce zamieszkania



Podstawa procentowania: osoby posiadające dzieci w wieku poniżej 18 lat (n=261).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

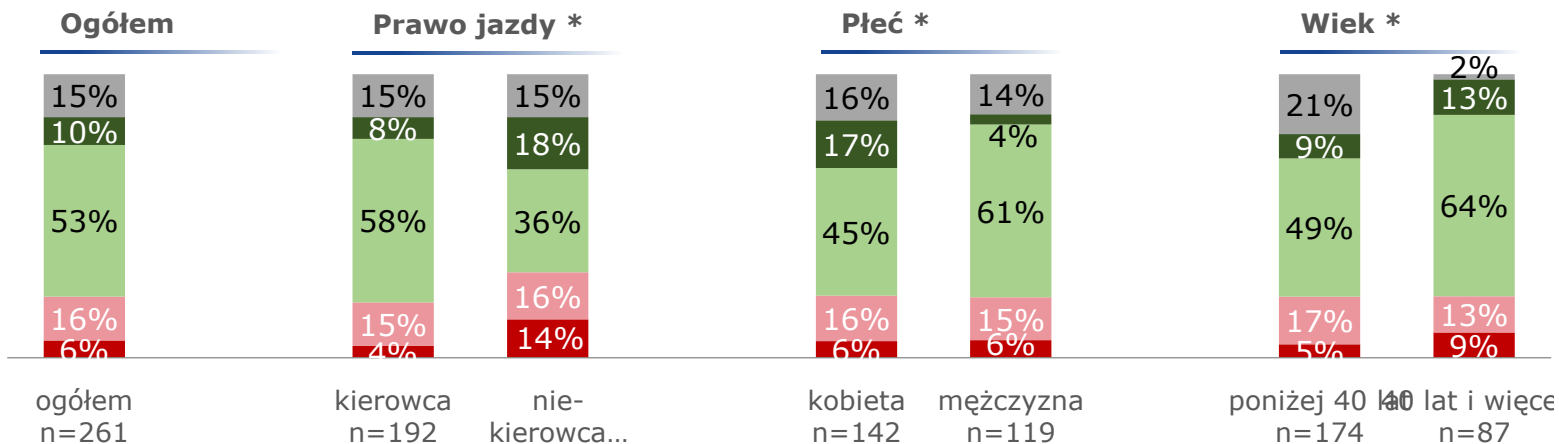


ZW20. Mając na uwadze ryzyko udziału w wypadku drogowym - czy uważa Pan(i), że droga do szkoły Pana(i) dziecka(dzieci) jest bezpieczna?

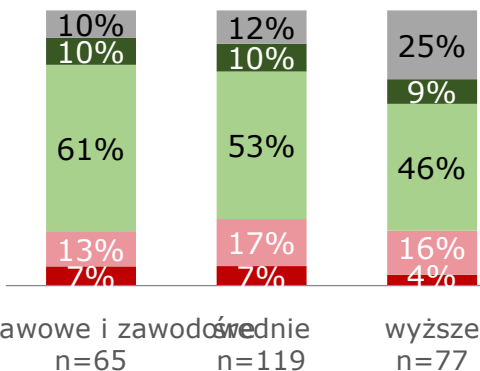
■ zdecydowanie nie ■ raczej nie ■ raczej tak ■ zdecydowanie tak ■ moje dziecko nie uczęszcza do szkoły



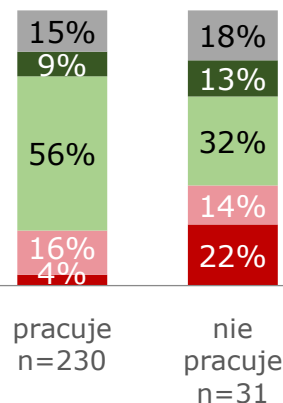
posiada dzieci
poniżej 18 lat
23%



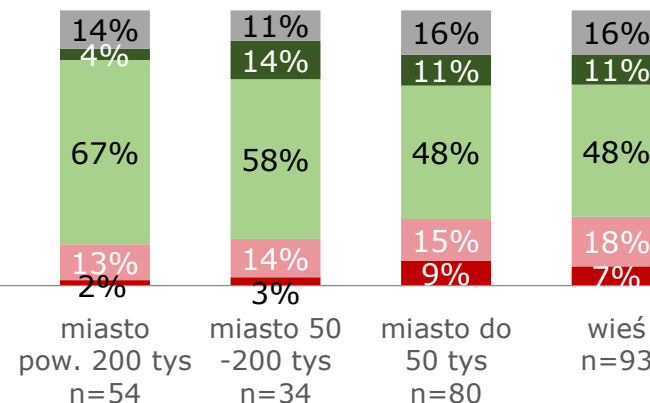
Wykształcenie



Praca zawodowa *



Miejsce zamieszkania



Podstawa procentowania: osoby posiadające dzieci w wieku poniżej 18 lat (n=261).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Bezpieczeństwo dzieci

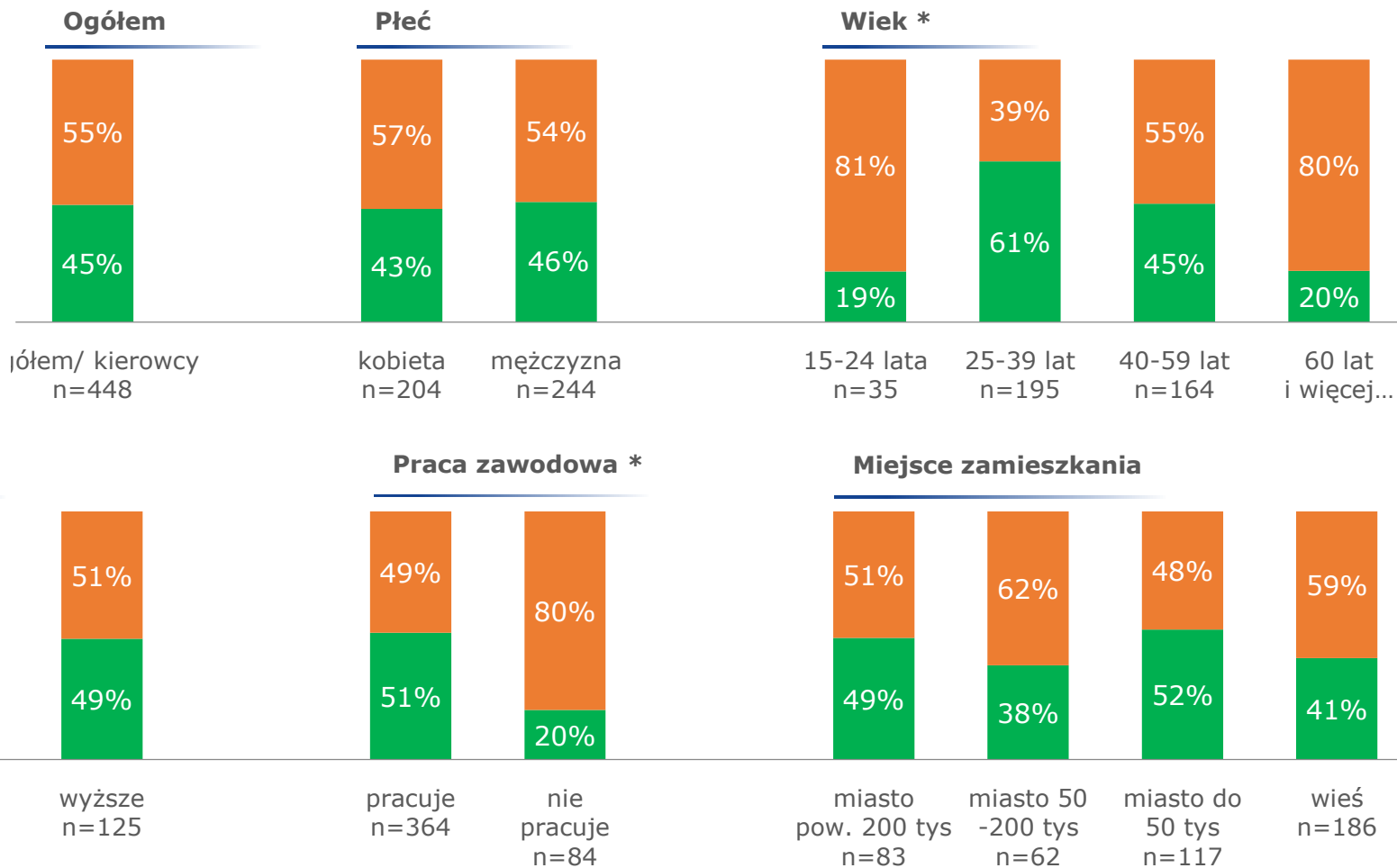
Przewożenie dzieci samochodem

ZW21. Czy zdarza się, że przewozi Pan(i) dziecko (lub dzieci) swoim samochodem?



posiada prawo jazdy
i jeździ samochodem
min. 1 raz w roku
51%

■ tak ■ nie, nigdy



Podstawa procentowania: osoby posiadające prawo jazdy i kierujące samochodem min. 1 raz w roku (n=448).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



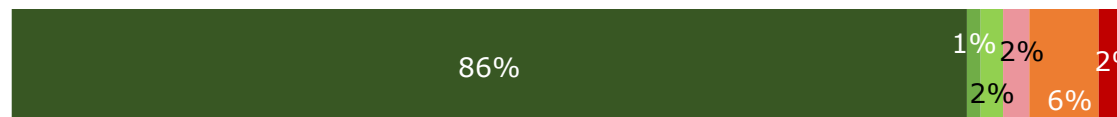
ZW22. Jak często zapina Pan(i) dzieci w pasy bezpieczeństwa lub umieszcza w innym odpowiednim urządzeniu ochronnym (foteliki, podwyższenia) na następujących drogach:



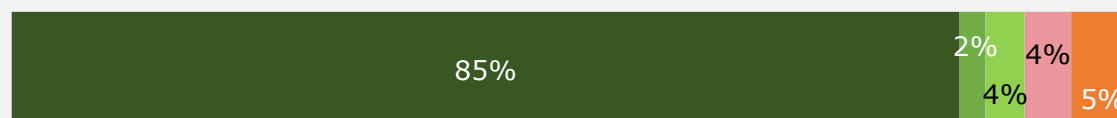
*posiada prawo jazdy
i przewozi dzieci
swoim samochodem
23%*

■ zawsze ■ bardzo często ■ często ■ czasami ■ rzadko ■ nigdy

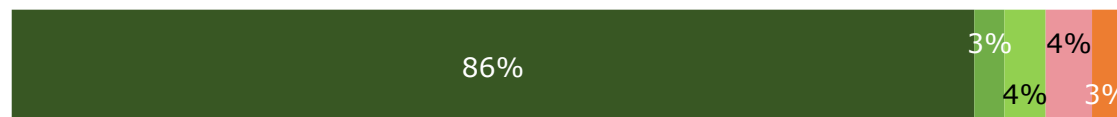
na autostradach



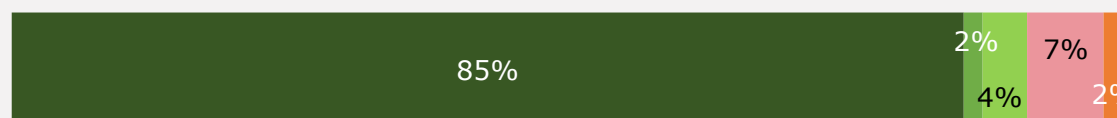
na innych niż główne drogach poza terenem zabudowanym



w miastach



na głównych drogach między miastami

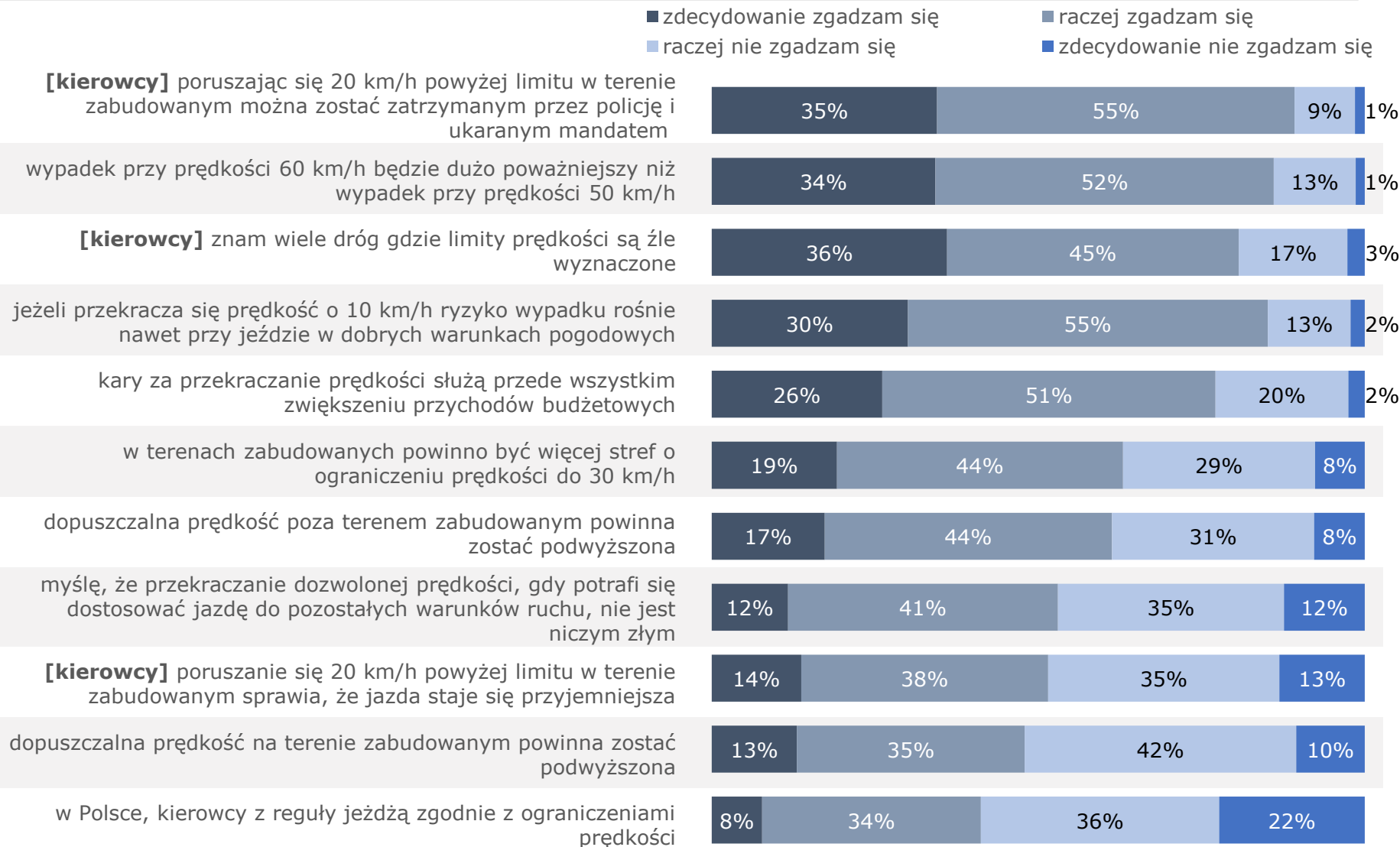




Prędkość



ZW23. Proszę powiedzieć jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie zgadza z następującymi stwierdzeniami?

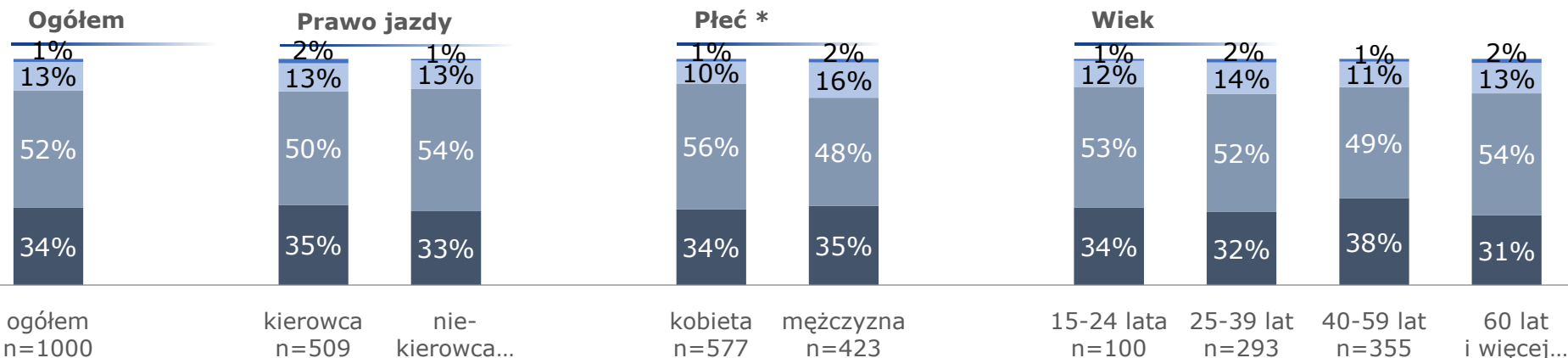




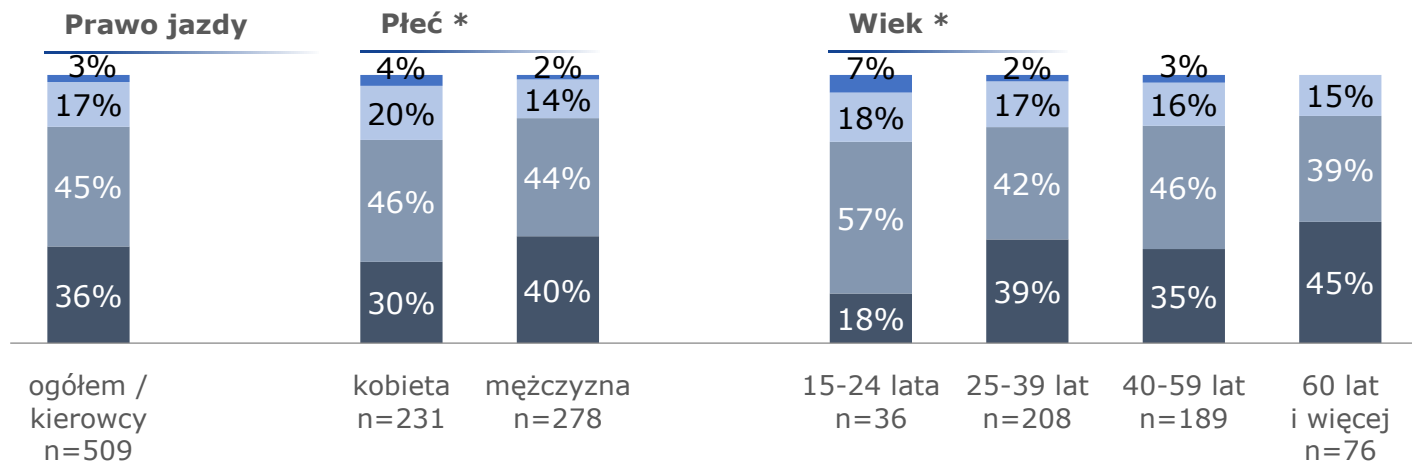
Postawy wobec ograniczeń prędkości – wybrane (istotne stat.) wyniki szczegółowe

ZW23. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **wypadek przy prędkości 60 km/h będzie dużo poważniejszy niż wypadek przy prędkości 50 km/h?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



ZW23. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **znam wiele dróg, gdzie limity prędkości są źle wyznaczone?**

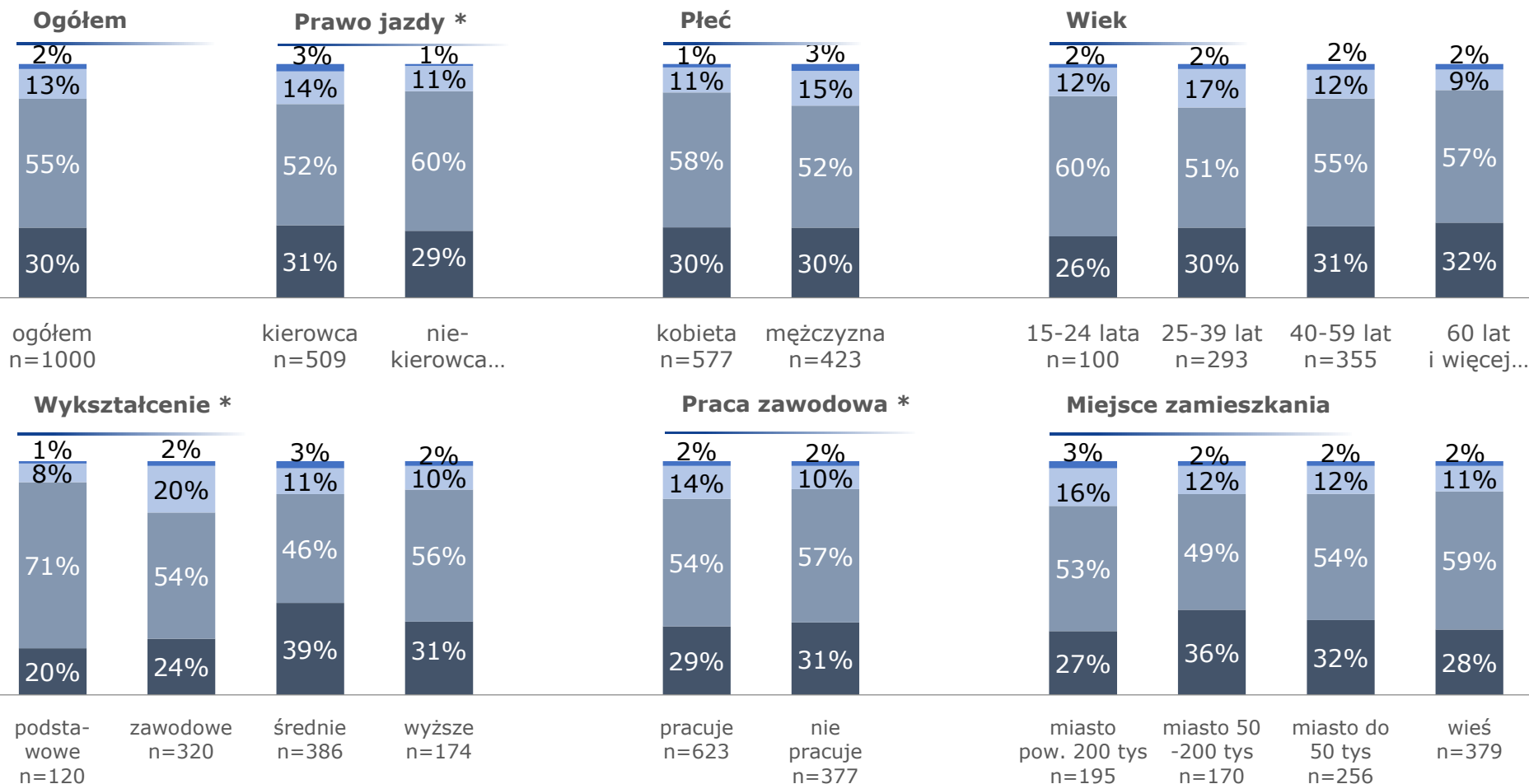




Postawy wobec ograniczeń prędkości – wybrane (istotne stat.) wyniki szczegółowe

ZW23. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **jeżeli przekracza się prędkość o 10 km/h ryzyko wypadku rośnie nawet przy jeździe w dobrych warunkach pogodowych?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

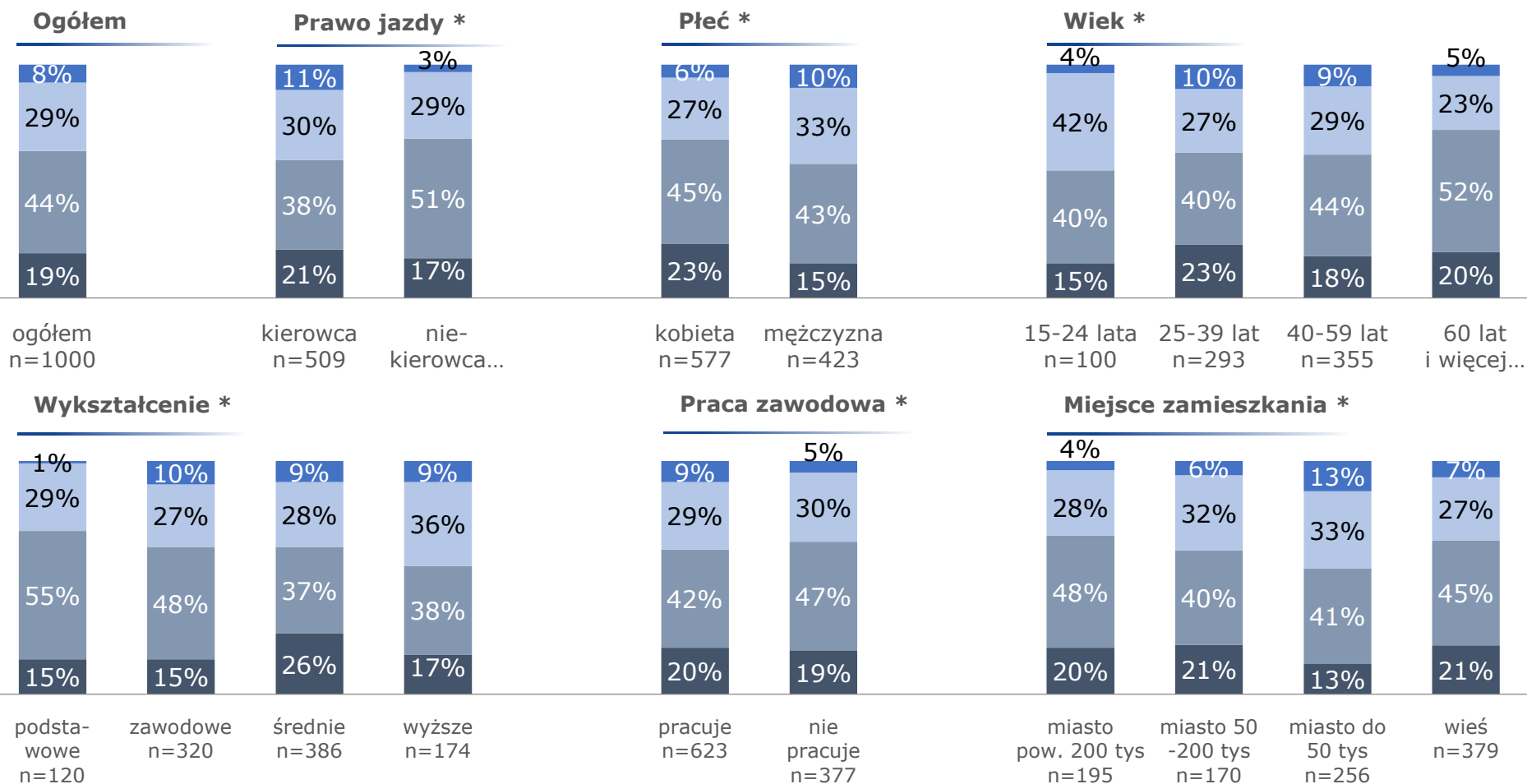
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Postawy wobec ograniczeń prędkości – wybrane (istotne stat.) wyniki szczegółowe

ZW23. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **w terenach zabudowanych powinno być więcej stref o ograniczeniu prędkości do 30 km/h?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



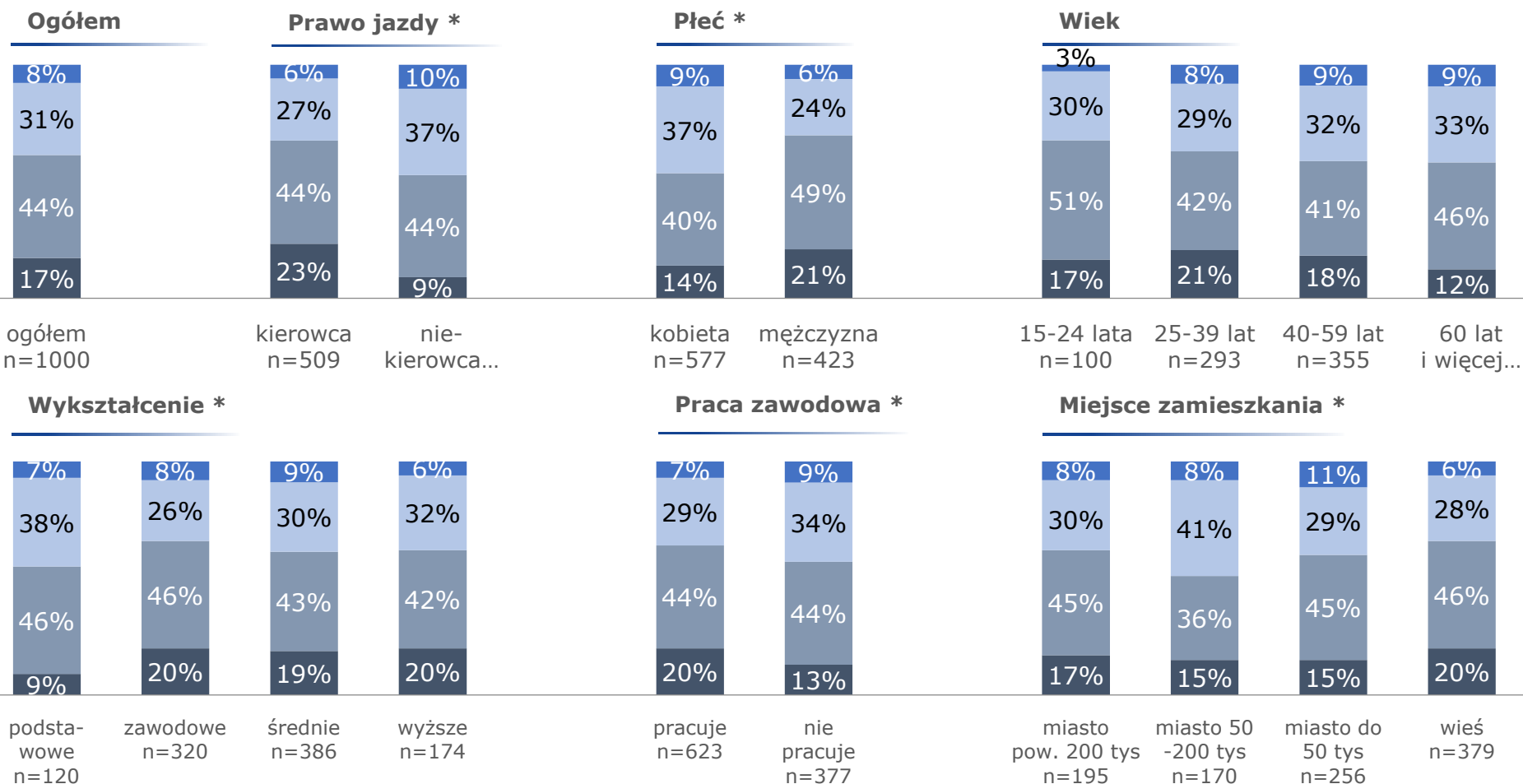
Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



ZW23. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **dopuszczalna prędkość poza terenem zabudowanym powinna zostać podwyższona?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

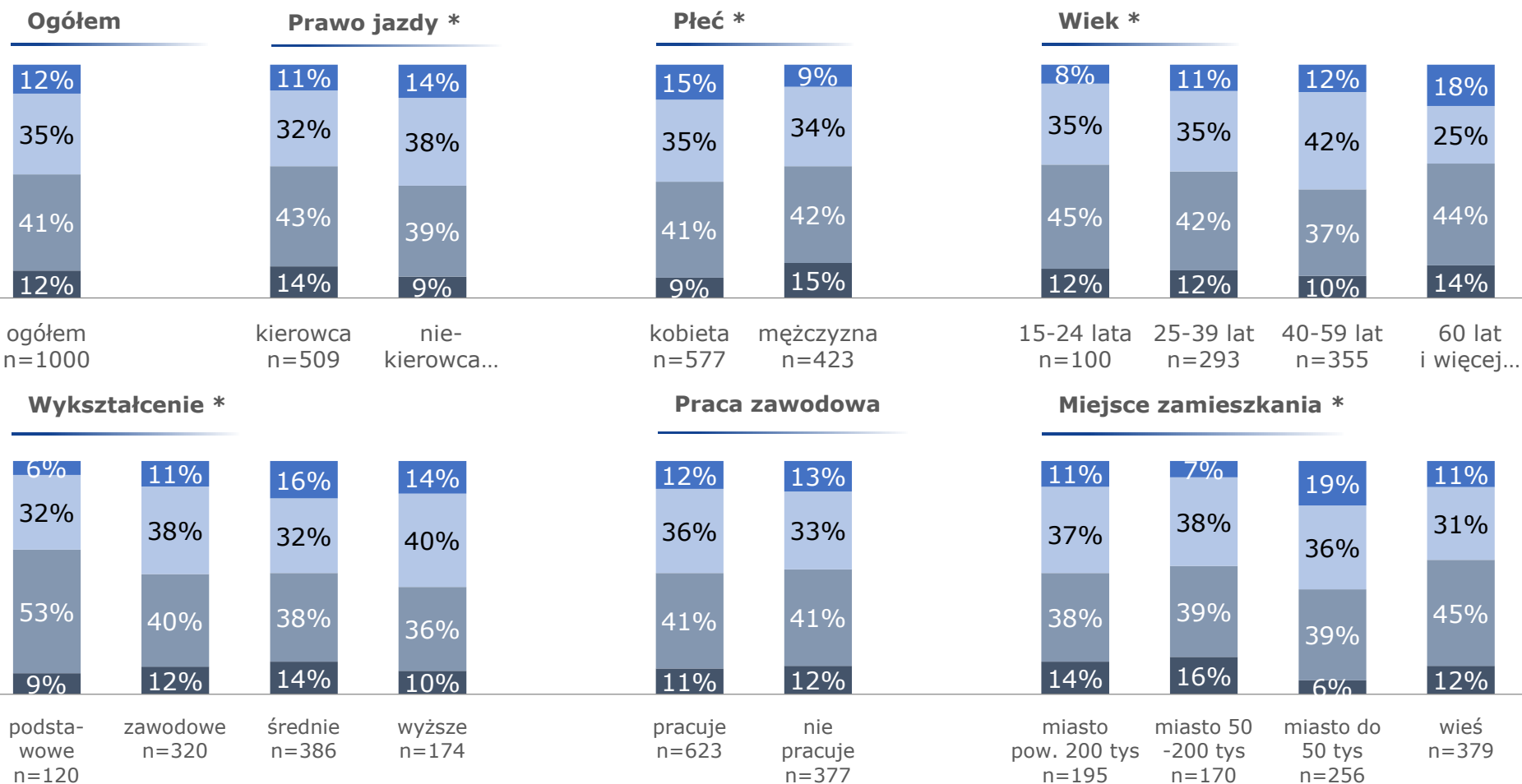
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Postawy wobec ograniczeń prędkości – wybrane (istotne stat.) wyniki szczegółowe

ZW23. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **myślę, że przekraczanie dozwolonej prędkości, gdy potrafi się dostosować jazdę do pozostałych warunków ruchu, nie jest niczym złym?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

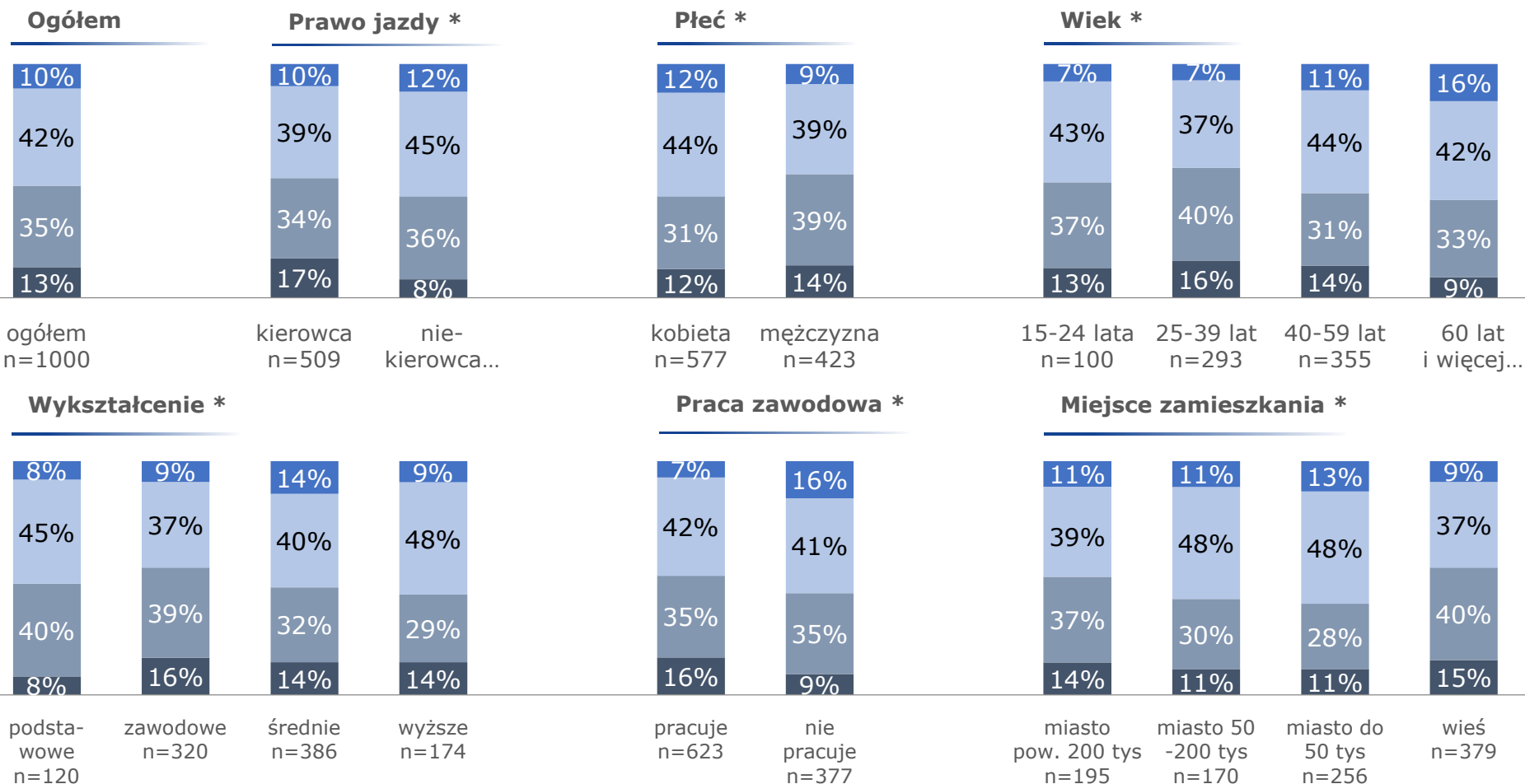
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Postawy wobec ograniczeń prędkości – wybrane (istotne stat.) wyniki szczegółowe

ZW23. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **dopuszczalna prędkość na terenie zabudowanym powinna zostać podwyższona?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się

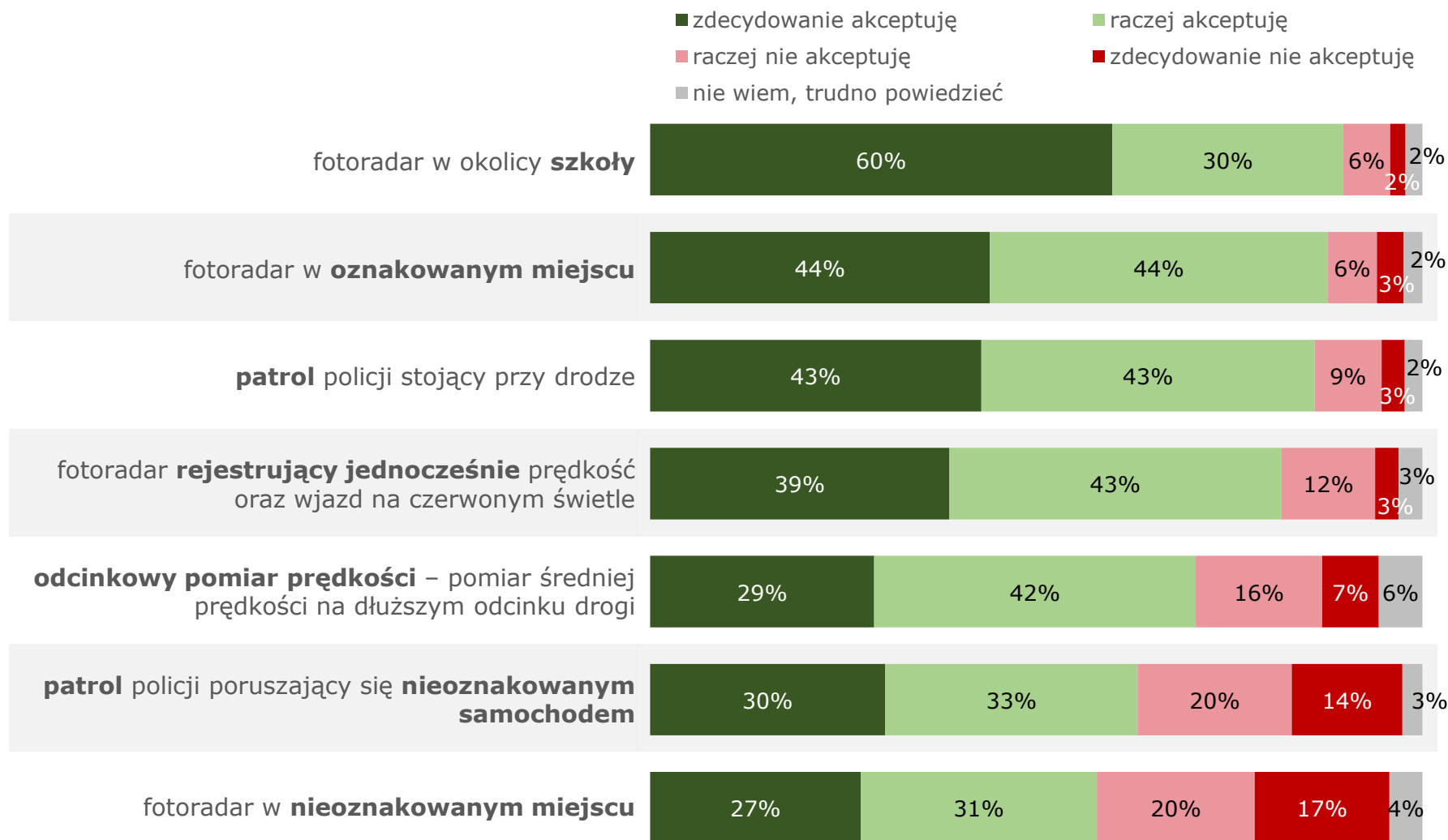


Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



ZW24. Czy akceptuje Pan(i) następujące metody egzekwowania przepisów dot. ograniczenia prędkości na drogach?

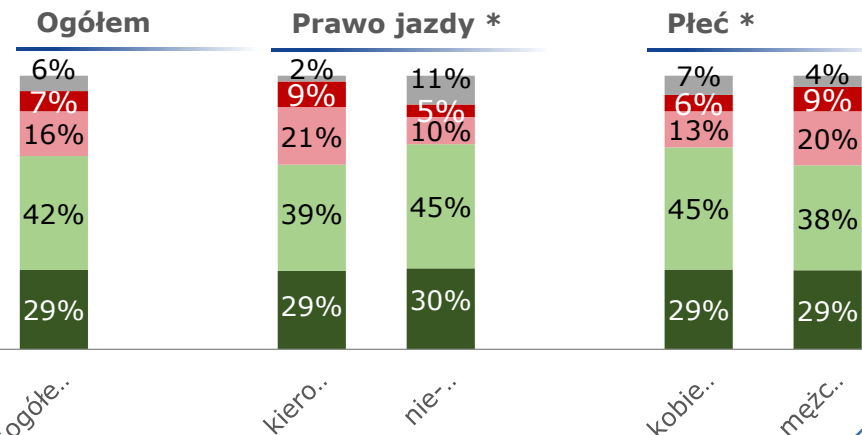




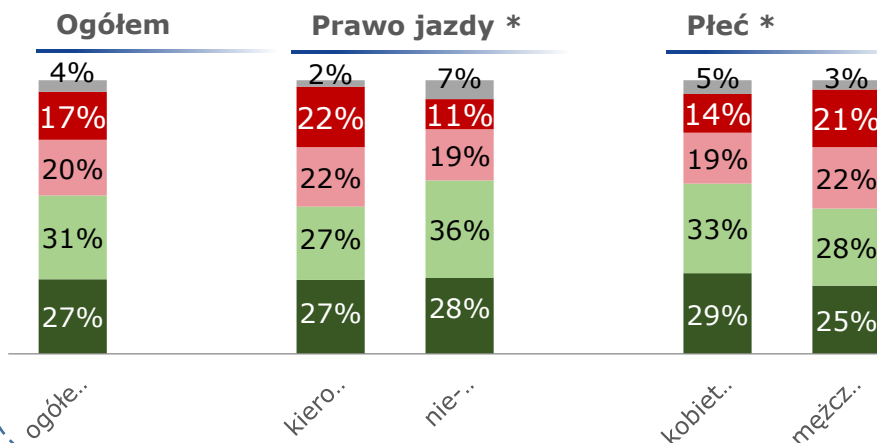
ZW24. Czy akceptuje Pan(i) następujące metody egzekwowania przepisów dot. ograniczenia prędkości na drogach:

■ zdecydowanie akceptuję ■ raczej akceptuję ■ raczej nie akceptuję ■ zdecydowanie nie akceptuję ■ nie wiem, trudno powiedzieć

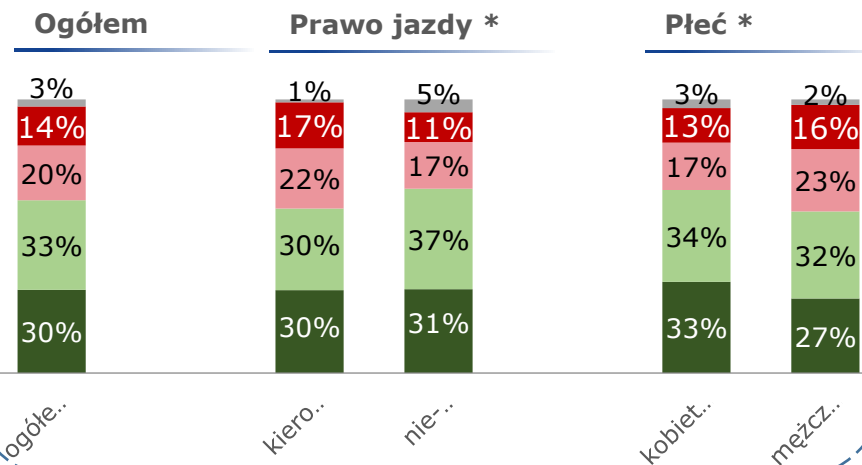
ODCINKOWY POMIAR PRĘDKOŚCI



FOTORADAR W NIEOZNAKOWANYM MIEJSCU



PATROL POLICJI PORUSZAJĄCY SIĘ NIEOZNAKOWANYM SAMOCHODEM



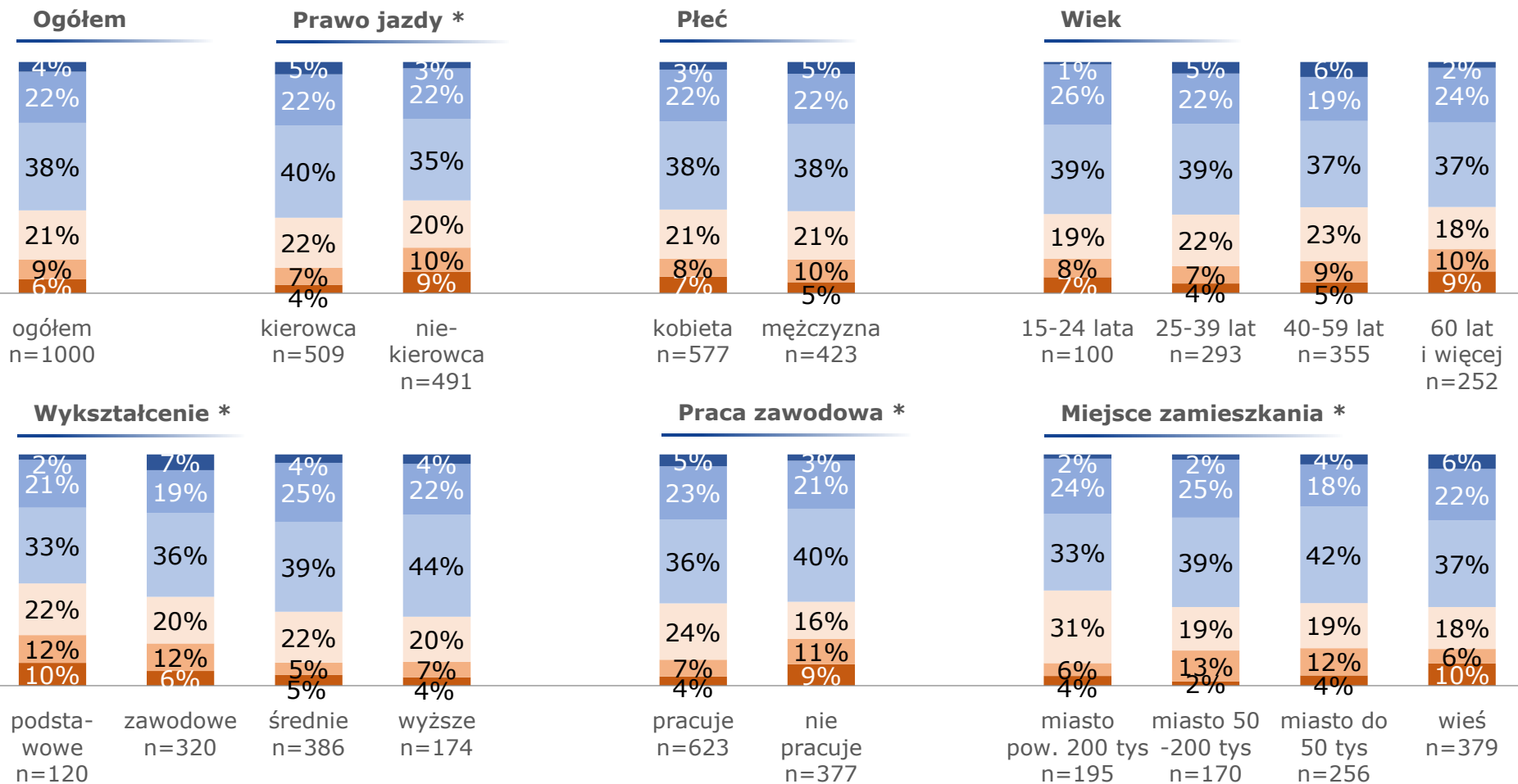


Prędkość

Kontrola prędkości

ZW25. Jak duże jest Pana(i) zdaniem prawdopodobieństwo, że prowadząc samochód / motocykl po polskich drogach zostanie się poddany kontroli prędkości wykonywanej przez policję?

■ żadne ■ bardzo małe ■ małe ■ umiarkowane ■ duże ■ bardzo duże

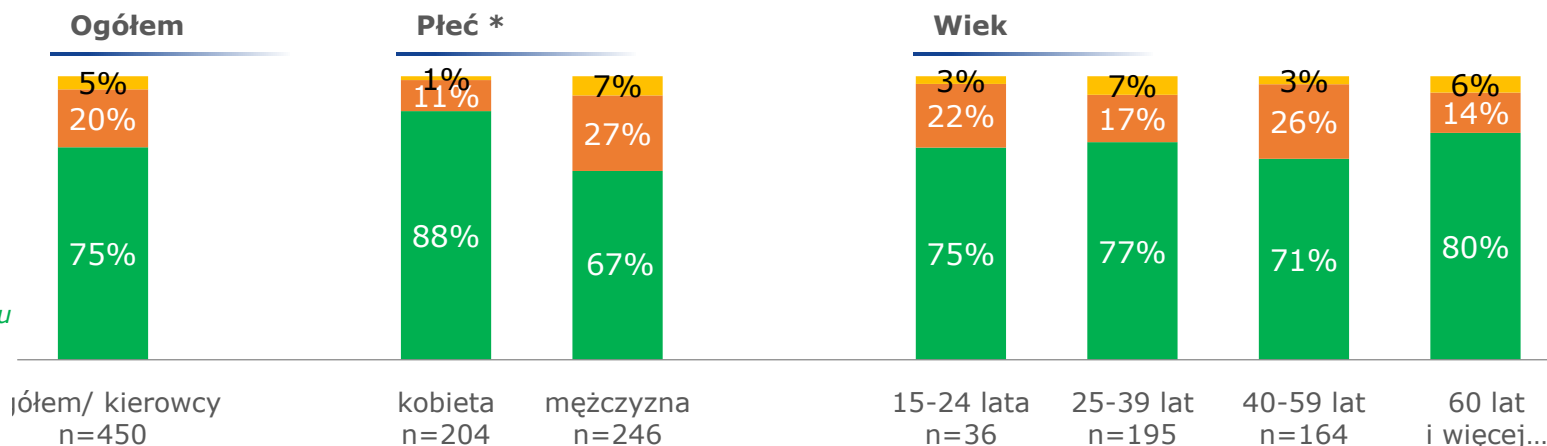


Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

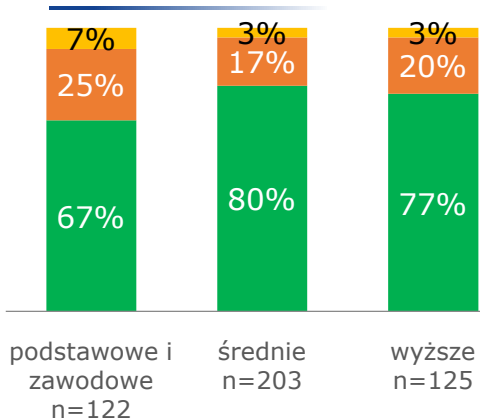
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

ZW26. Czy w ciągu ostatnich 3 lat dostał Pan(i) mandat lub został(a) ukarany(a) w inny sposób za jazdę z nadmierną prędkością?

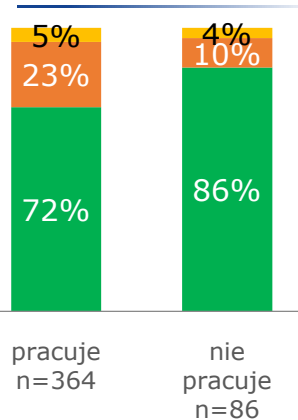
■ nie ■ tak, dostał(a)m tylko mandat ■ tak, dostał(a)m mandat i/lub został(a)m ukarany w inny sposób



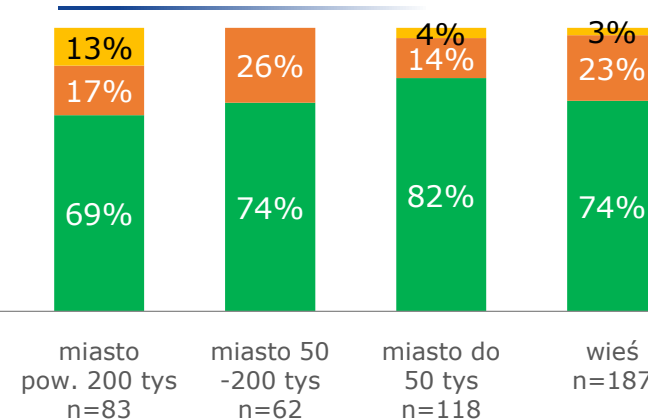
Wykształcenie *



Praca zawodowa *



Miejsce zamieszkania *



Podstawa procentowania: osoby posiadające prawo jazdy i kierujące samochodem lub motorem lub pojazdem pow. 3,5 t min. 1 raz w roku (n=450).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

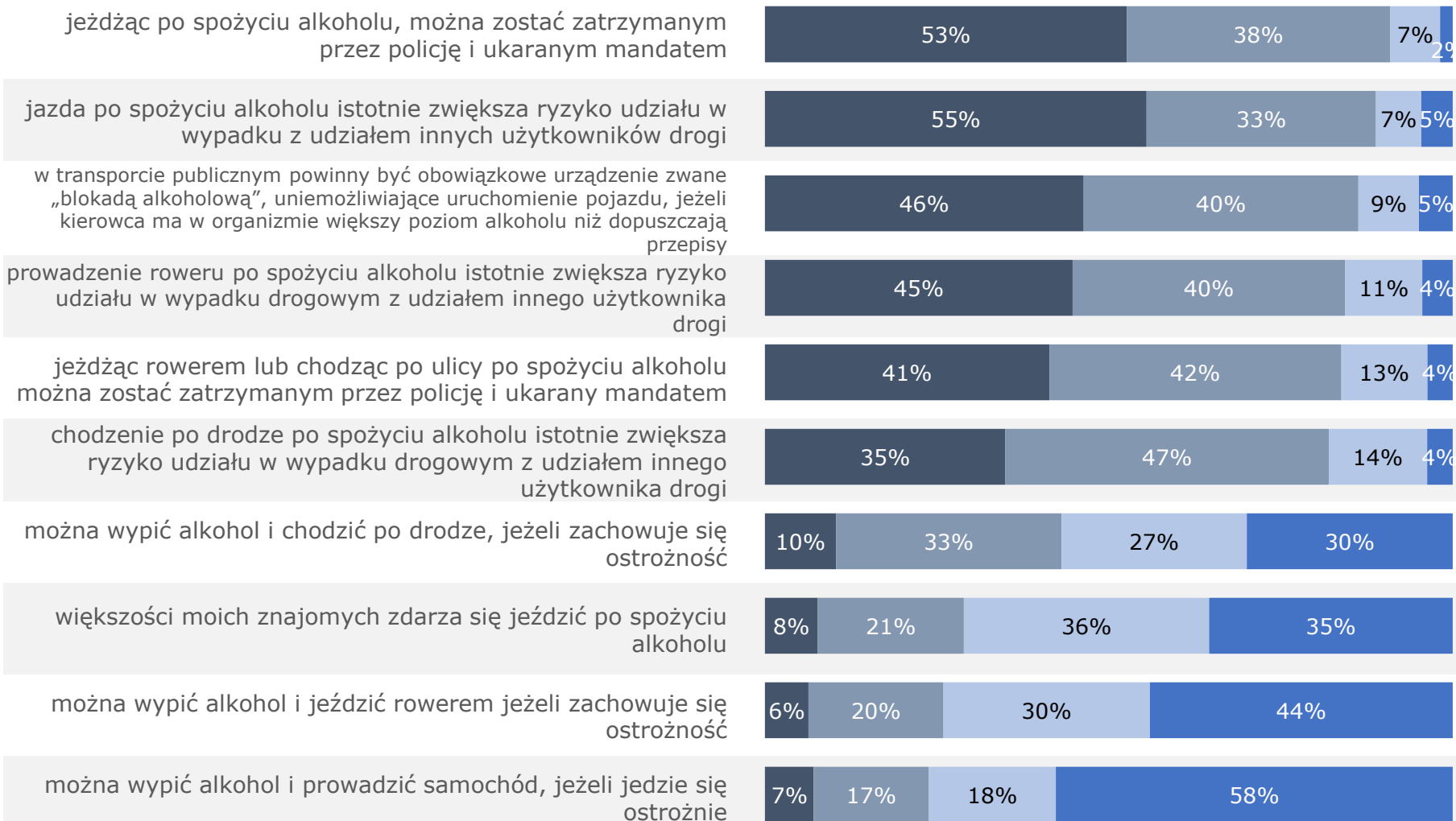


Alkohol

Postawy wobec spożywania alkoholu przez uczestników ruchu – wyniki ogólne

ZW27. Proszę powiedzieć jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie zgadza z następującymi stwierdzeniami?

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się
■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się

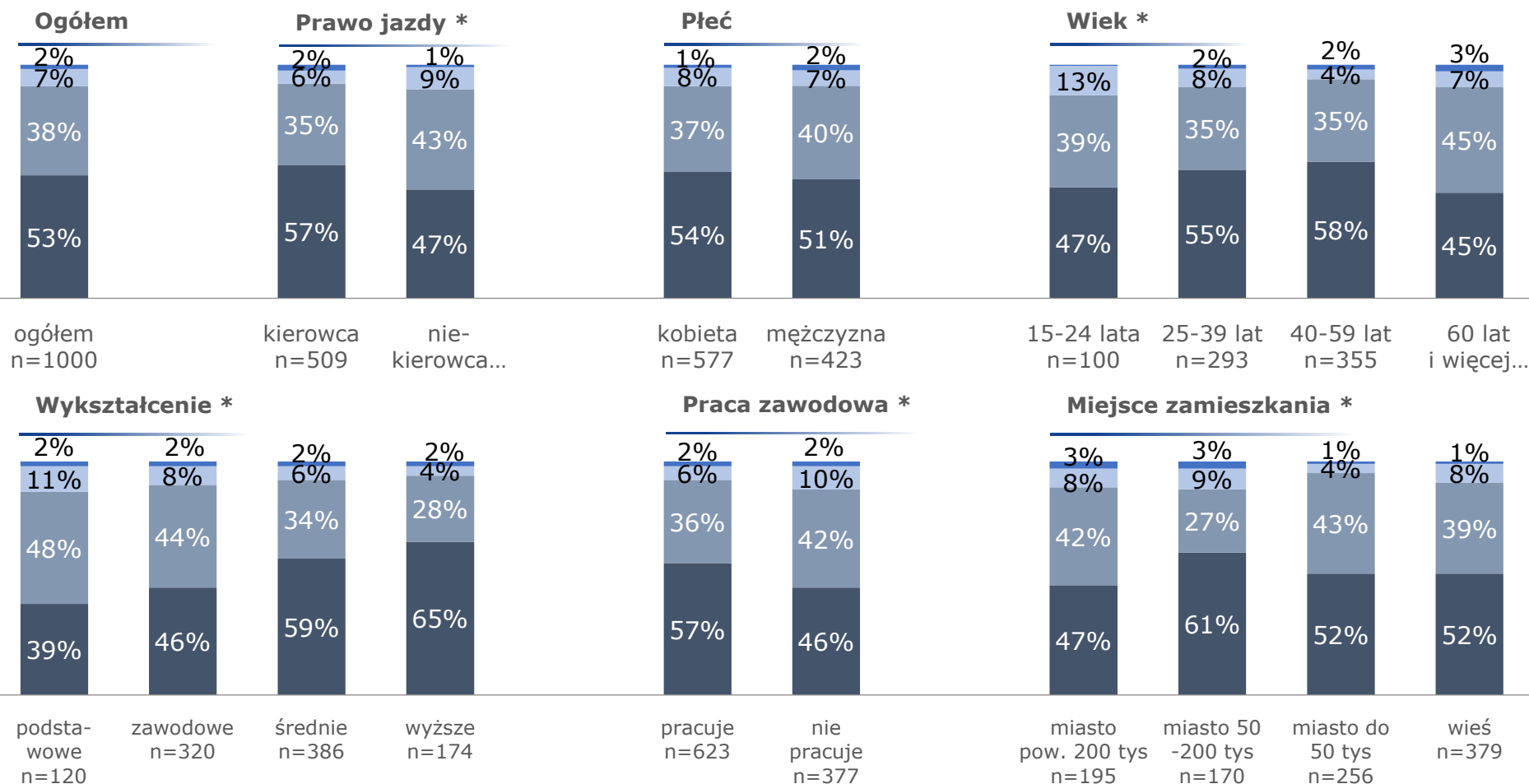




Postawy wobec spożywania alkoholu przez uczestników ruchu – wyniki szczegółowe

ZW27. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **jeżdżąc po spożyciu alkoholu, można zostać zatrzymanym przez policję i ukaranym mandatem?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

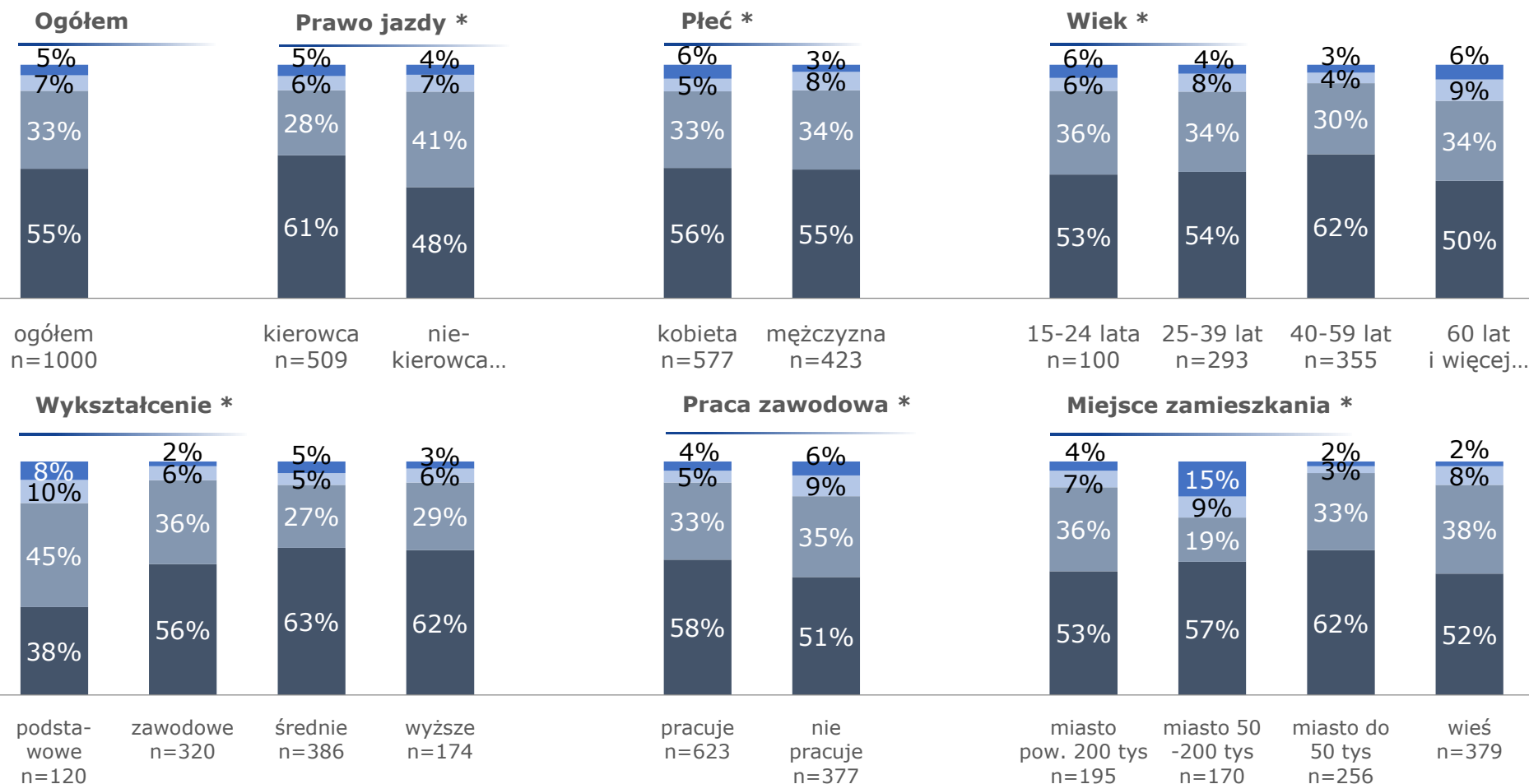
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Postawy wobec spożywania alkoholu przez uczestników ruchu – wyniki szczegółowe

ZW27. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **jazda po spożyciu alkoholu istotnie zwiększa ryzyko udziału w wypadku z udziałem innych użytkowników drogi?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

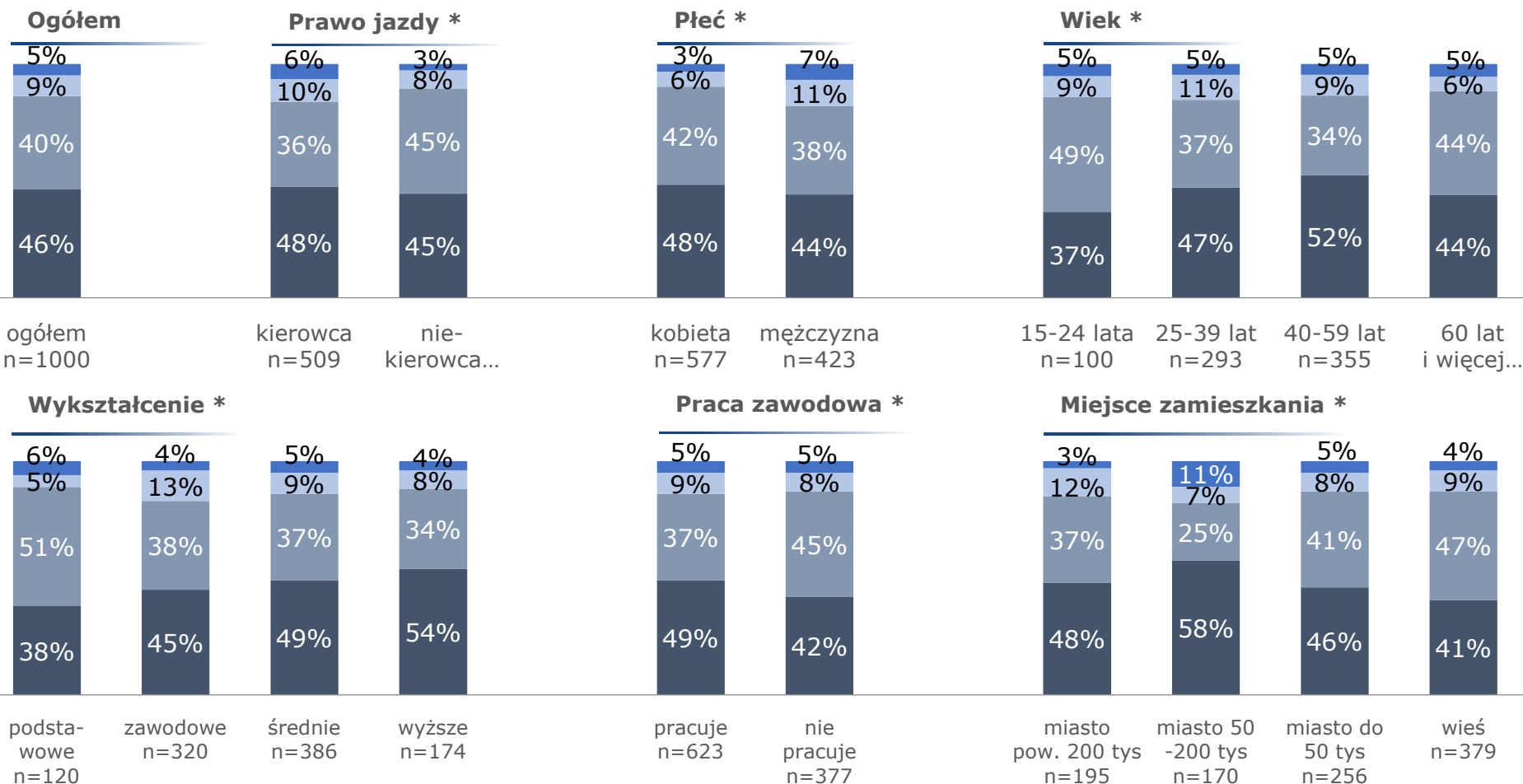
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Postawy wobec spożywania alkoholu przez uczestników ruchu – wyniki szczegółowe

ZW27. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **w transporcie publicznym powinny być obowiązkowe urządzenie zwane „blokadą alkoholową”, uniemożliwiający uruchomienie pojazdu, jeżeli kierowca ma w organizmie większy poziom alkoholu niż dopuszczają przepisy?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



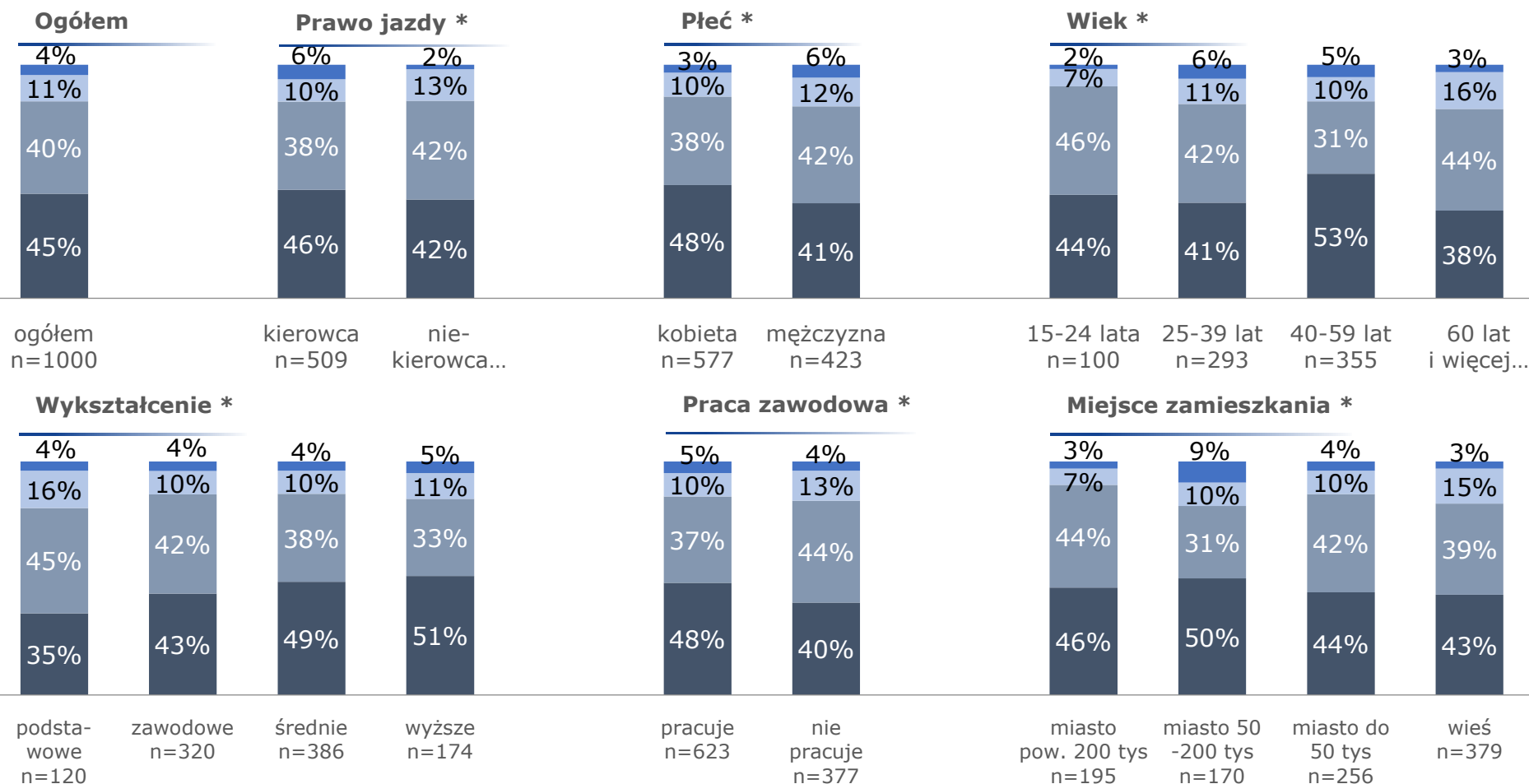
Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

Postawy wobec spożywania alkoholu przez uczestników ruchu – wyniki szczegółowe

ZW27. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **prowadzenie roweru po spożyciu alkoholu istotnie zwiększa ryzyko udziału w wypadku drogowym z udziałem innego użytkownika drogi?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

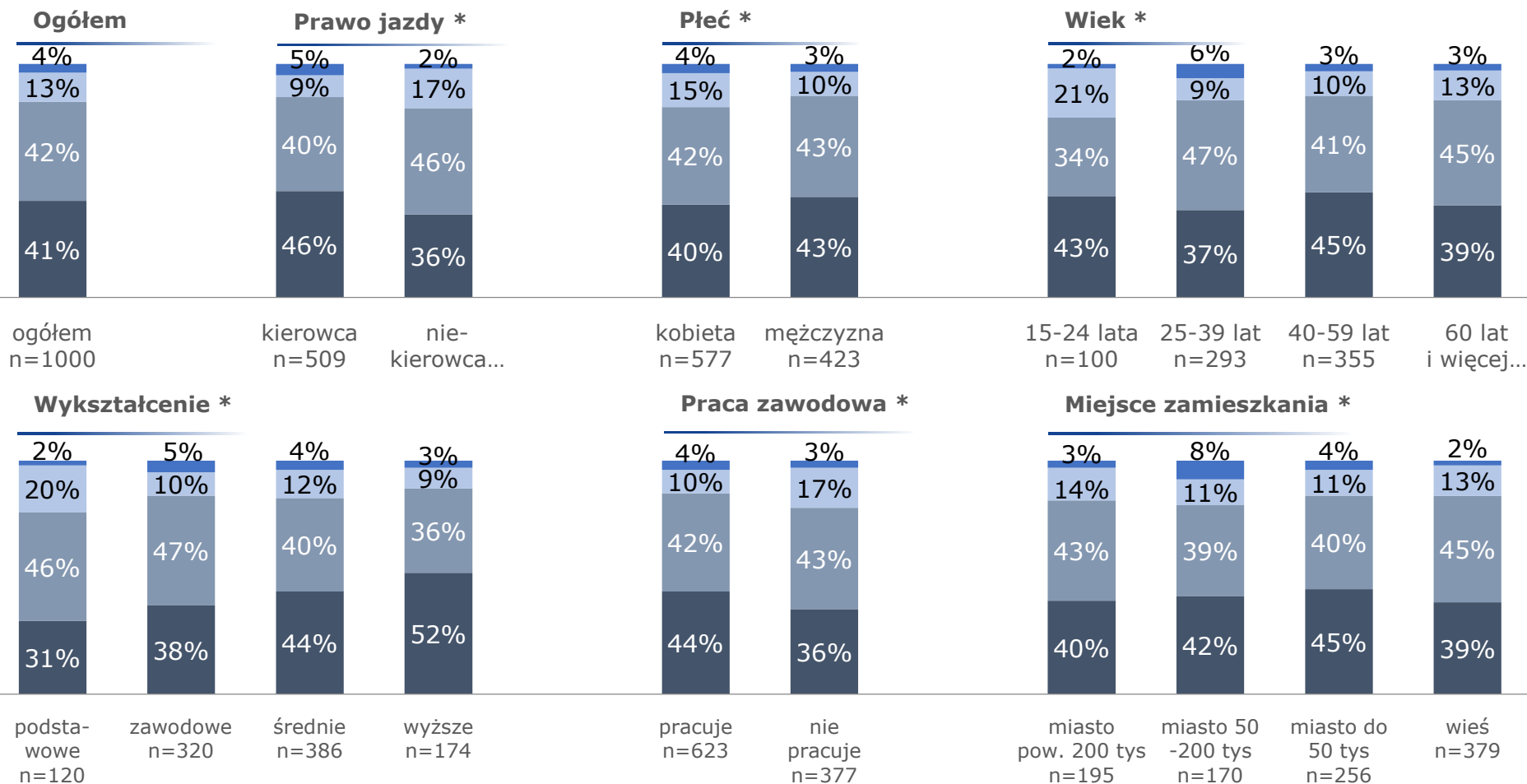
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Postawy wobec spożywania alkoholu przez uczestników ruchu – wyniki szczegółowe

ZW27. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **jeżdżąc rowerem lub chodząc po ulicy po spożyciu alkoholu można zostać zatrzymanym przez policję i ukarany mandatem?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

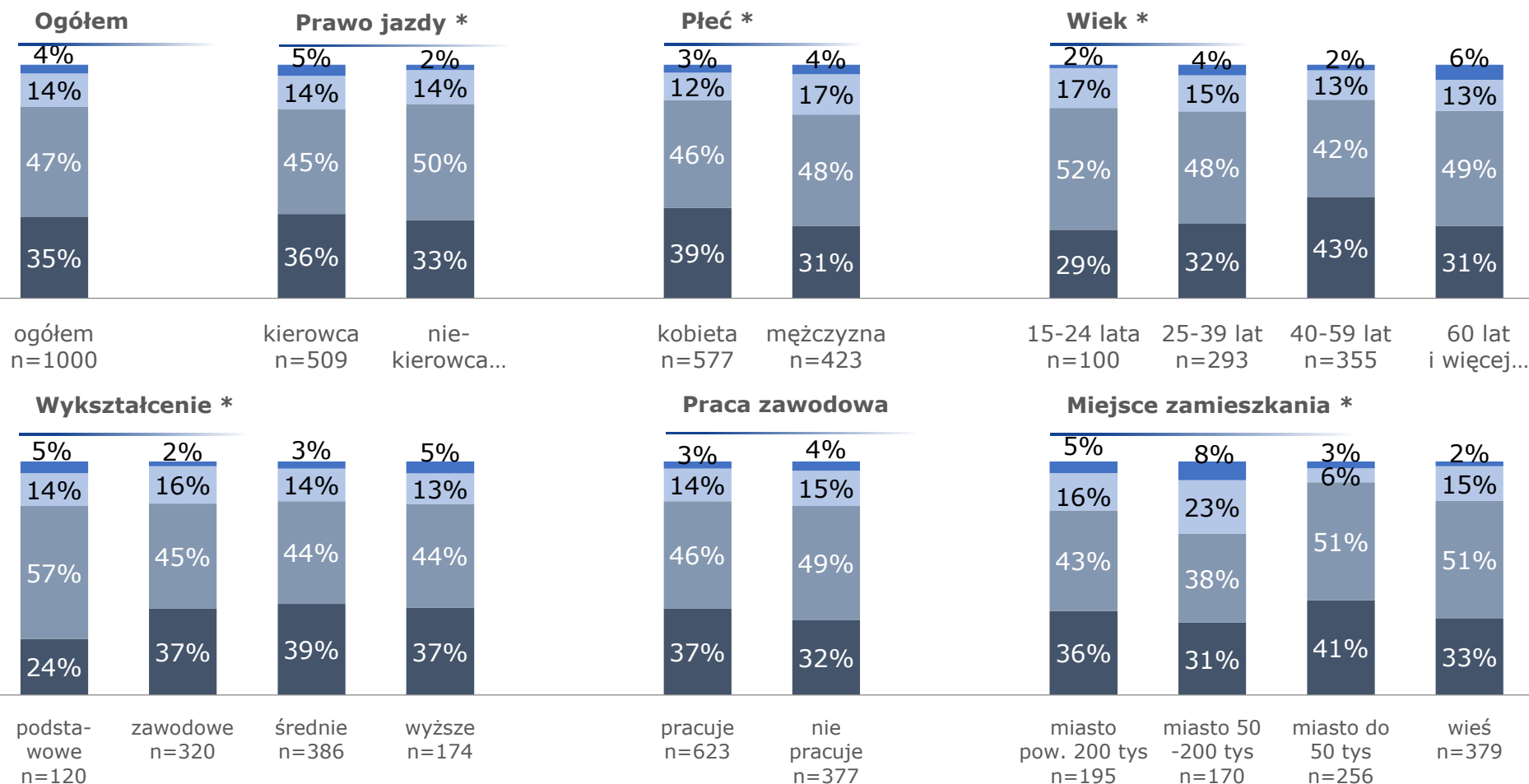
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Postawy wobec spożywania alkoholu przez uczestników ruchu – wyniki szczegółowe

ZW27. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **chodzenie po drodze po spożyciu alkoholu istotnie zwiększa ryzyko udziału w wypadku drogowym z udziałem innego użytkownika drogi?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



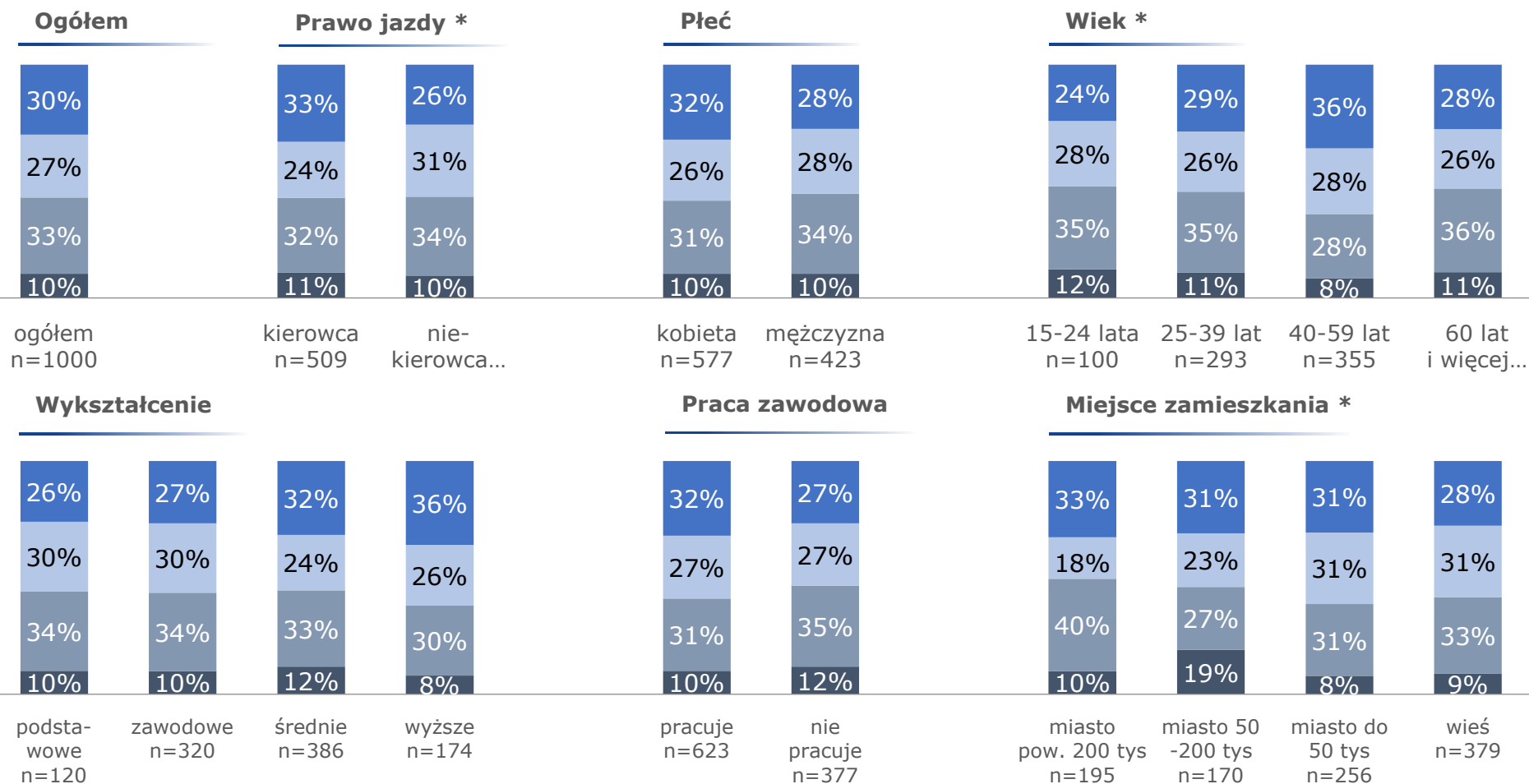
Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

Postawy wobec spożywania alkoholu przez uczestników ruchu – wyniki szczegółowe

ZW27. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **można wypić alkohol i chodzić po drodze, jeżeli zachowuje się ostrożność?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

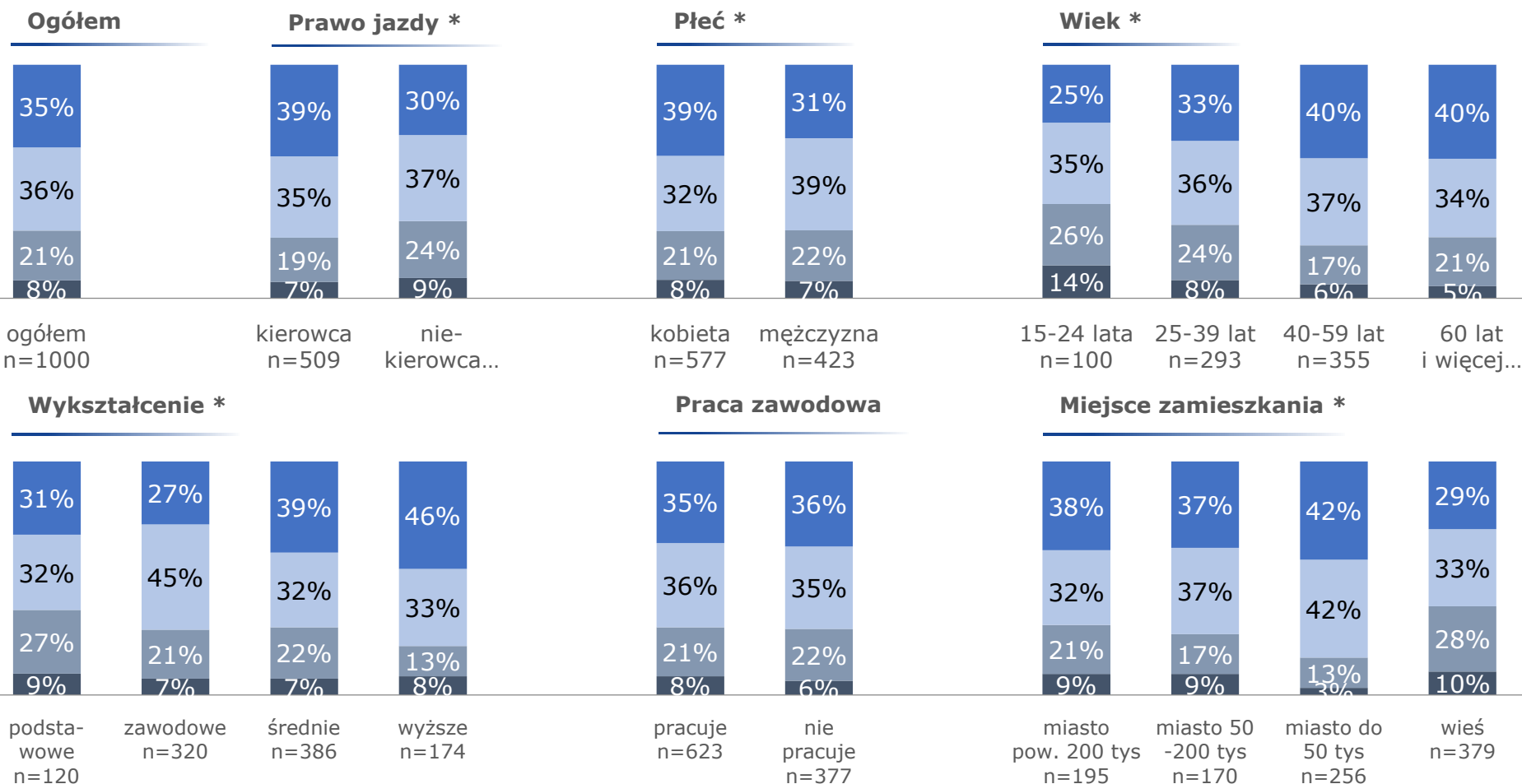
* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



Postawy wobec spożywania alkoholu przez uczestników ruchu – wyniki szczegółowe

ZW27. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **większości moich znajomych zdarza się jeździć po spożyciu alkoholu?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



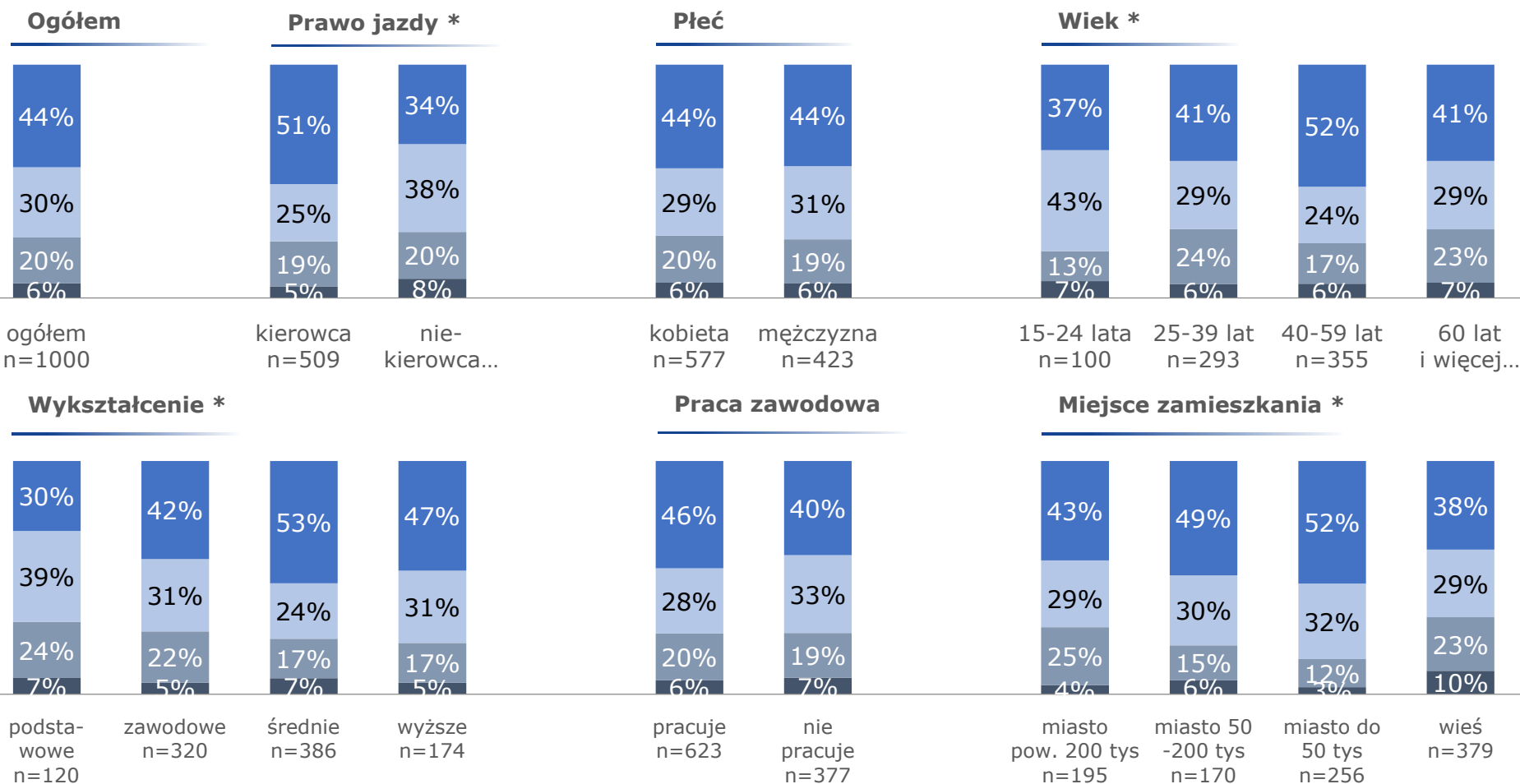
Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

Postawy wobec spożywania alkoholu przez uczestników ruchu – wyniki szczegółowe

ZW27. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **można wypić alkohol i jeździć rowerem jeżeli zachowuje się ostrożność?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



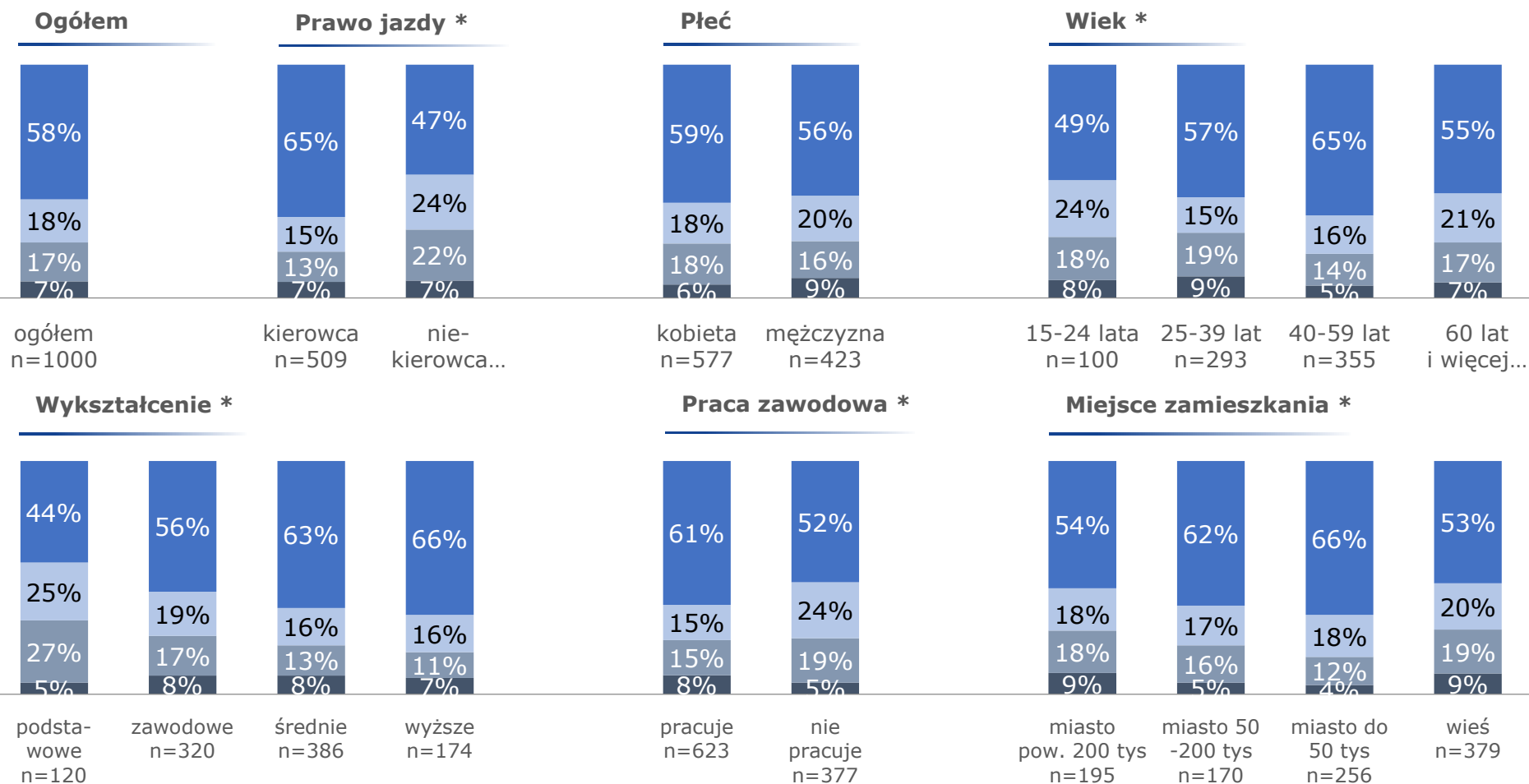
Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

Postawy wobec spożywania alkoholu przez uczestników ruchu – wyniki szczegółowe

ZW27. Jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie, z następującym stwierdzeniem: **można wypić alkohol i prowadzić samochód, jeżeli jedzie się ostrożnie?**

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się



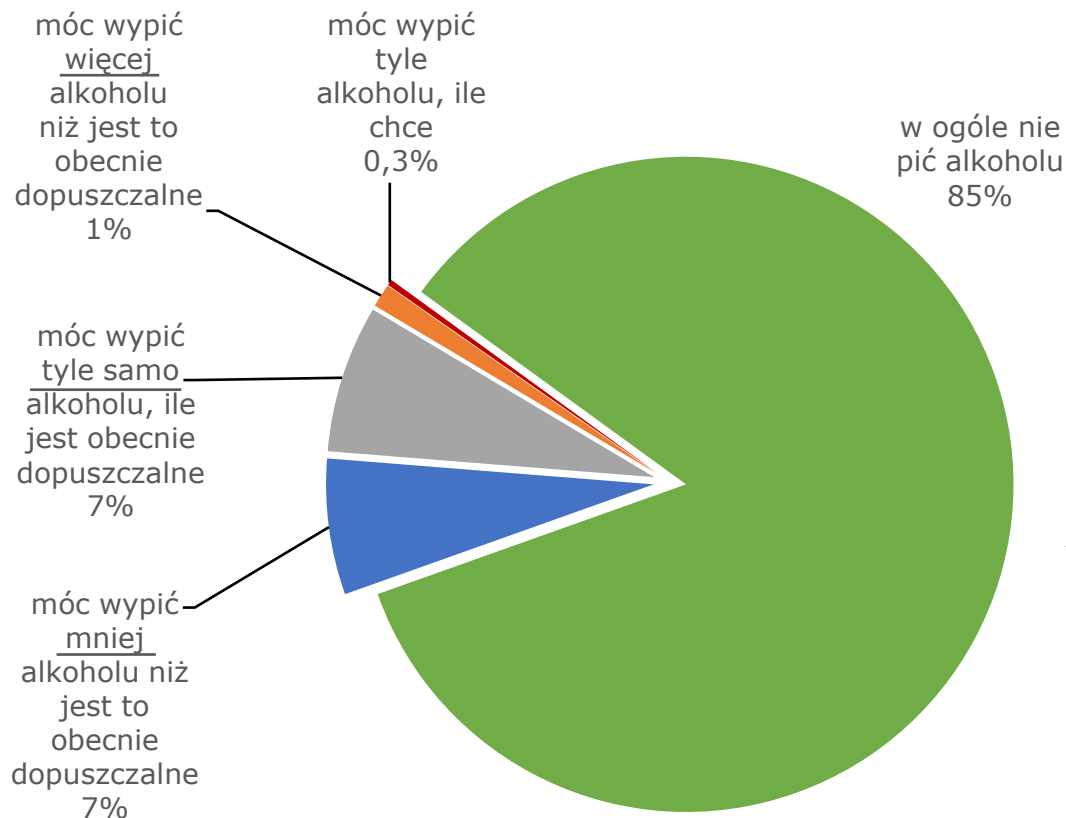
Podstawa procentowania: wszyscy badani (n=1000).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

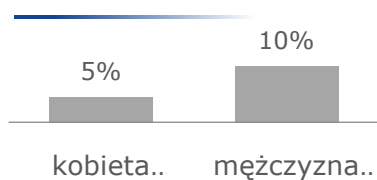


ZW28. Czy uważa Pan(i), że kierowca, który będzie prowadzić samochód powinien...:

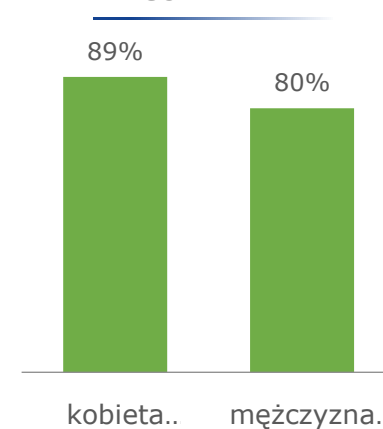
Ogółem n=1000



Płeć *



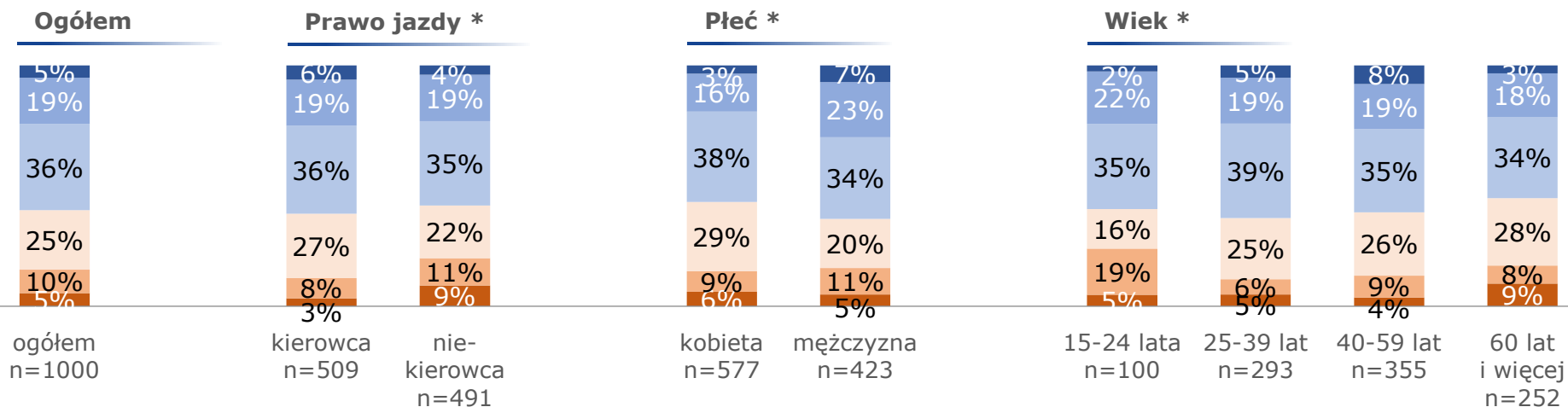
Płeć *





ZW30. Jak duże jest Pana(i) zdaniem prawdopodobieństwo, że zostanie się poddanym kontroli trzeźwości prowadząc samochód / motocykl po polskich drogach?

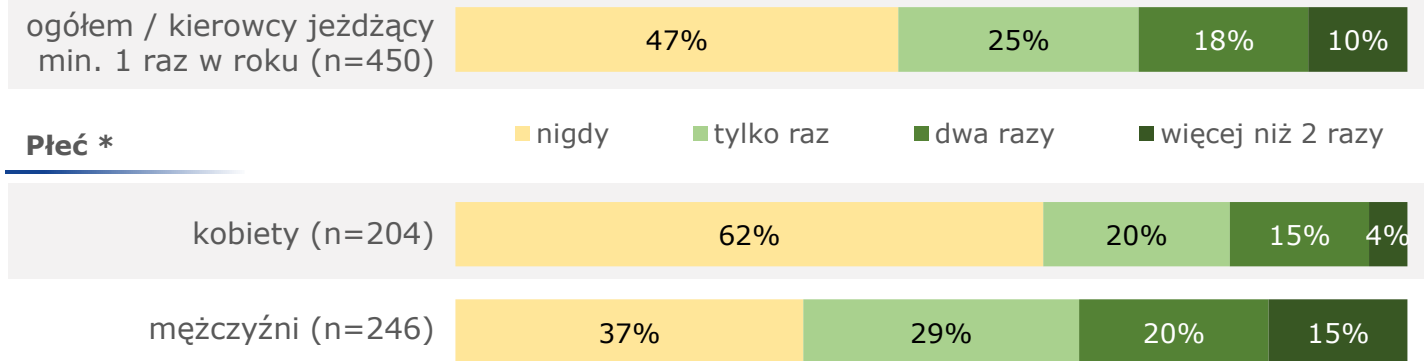
■ żadne ■ bardzo małe ■ małe ■ umiarkowane ■ duże ■ bardzo duże



ZW29. Ile razy w ciągu ostatnich 3 lat policja sprawdzała Pana(i) stan trzeźwości gdy prowadził Pan(i) samochód / motocykl?



posiada prawo jazdy i jeździ samochodem / motorem min. raz w roku 55%





Piesi



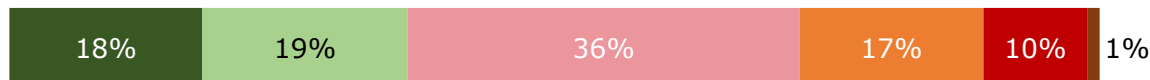
ZW33. Jako pieszy uczestnik ruchu, jak często...?



osoby chodzące
pieszo min.
1 raz w roku
94%

■ nigdy ■ rzadko ■ czasami ■ często ■ bardzo często ■ zawsze

rozmawia Pan(i) przez telefon komórkowy



zmuszony jest Pan(i) chodzić po ulicy z uwagi na zaparkowane na chodniku samochody lub inne przeszkody



przechodzi Pan(i) przez ulicę w innym miejscu niż przejście dla pieszych



unika Pan(i) niektórych ulic i skrzyżowań, ponieważ są zbyt niebezpieczne



słucha Pan(i) muzyki z odtwarzaczy



przechodzi Pan(i) przez jezdnię gdy dla pieszych zapalone jest czerwone światło



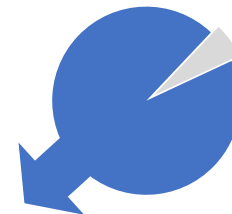
nosi Pan(i) elementy odblaskowe



■ nigdy ■ rzadko ■ czasami ■ często ■ bardzo często ■ zawsze

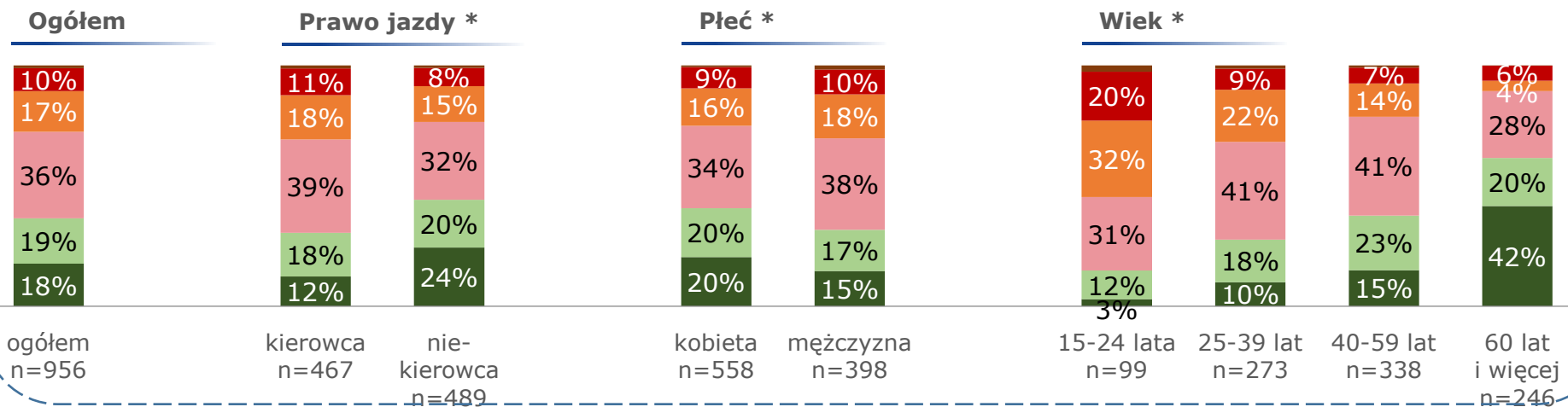
ZW33. Jako pieszy uczestnik ruchu, jak często...?

osoby
chodzące
pieszo min.
1 raz w roku
94%

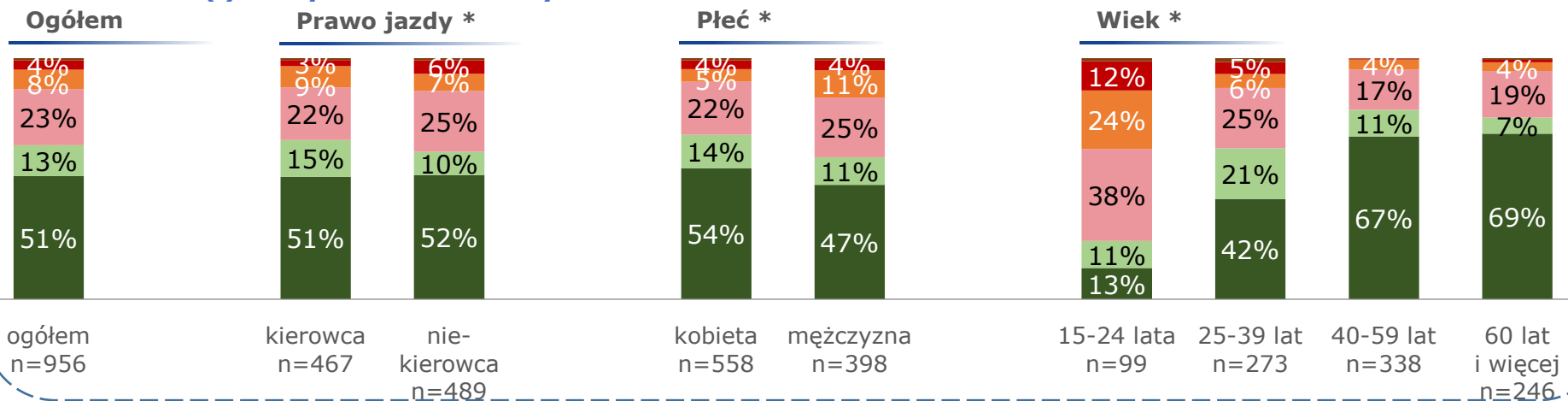


■ nigdy ■ rzadko ■ czasami ■ często ■ bardzo często ■ zawsze

rozmawia Pan(i) przez telefon komórkowy



słucha Pan(i) muzyki z odtwarzaczy

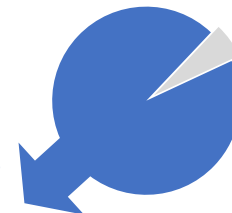


Podstawa procentowania: osoby poruszające się pieszo min. 1 raz w roku (n=956).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

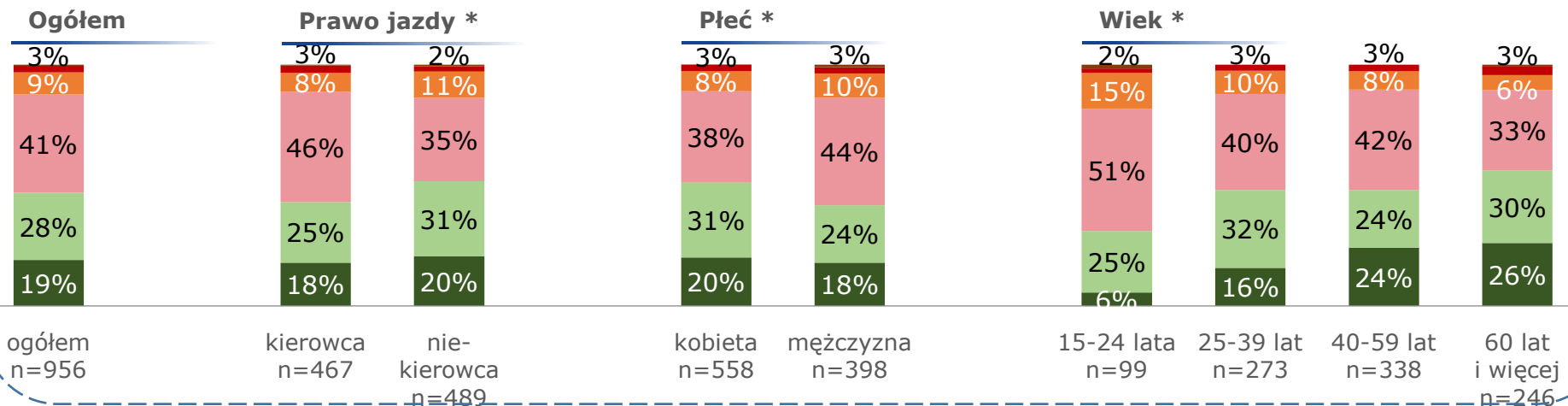
ZW33. Jako pieszy uczestnik ruchu, jak często...?

osoby
chodzące
pieszo min.
1 raz w roku
94%

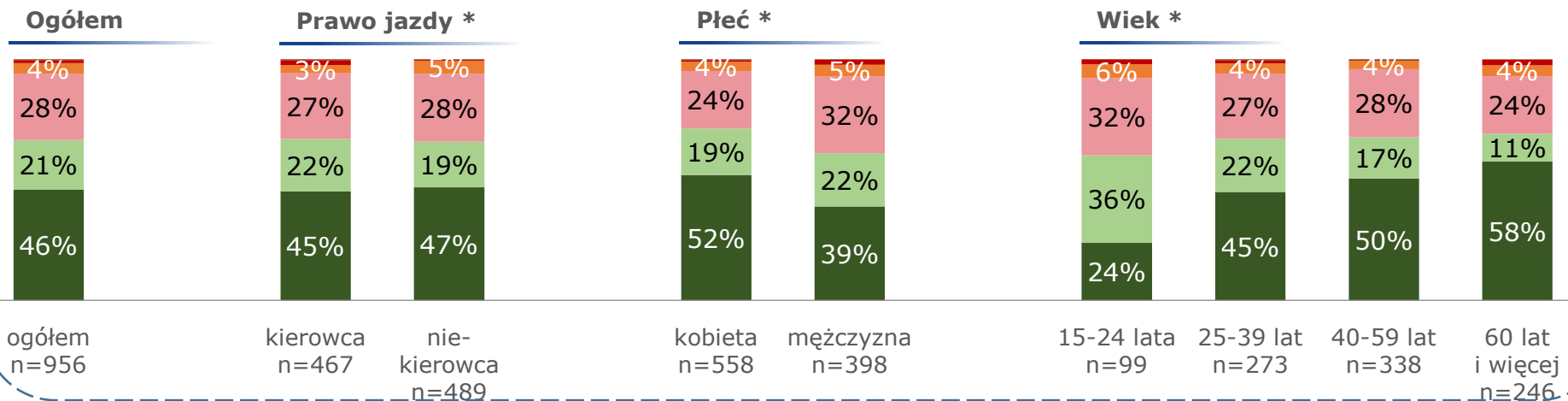


■ nigdy ■ rzadko ■ czasami ■ często ■ bardzo często ■ zawsze

przechodzi Pan(i) przez ulicę w innym miejscu niż przejście dla pieszych



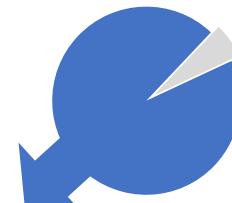
przechodzi Pan(i) przez jezdnię gdy dla pieszych zapalone jest czerwone światło



Podstawa procentowania: osoby poruszające się pieszo min. 1 raz w roku (n=956).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

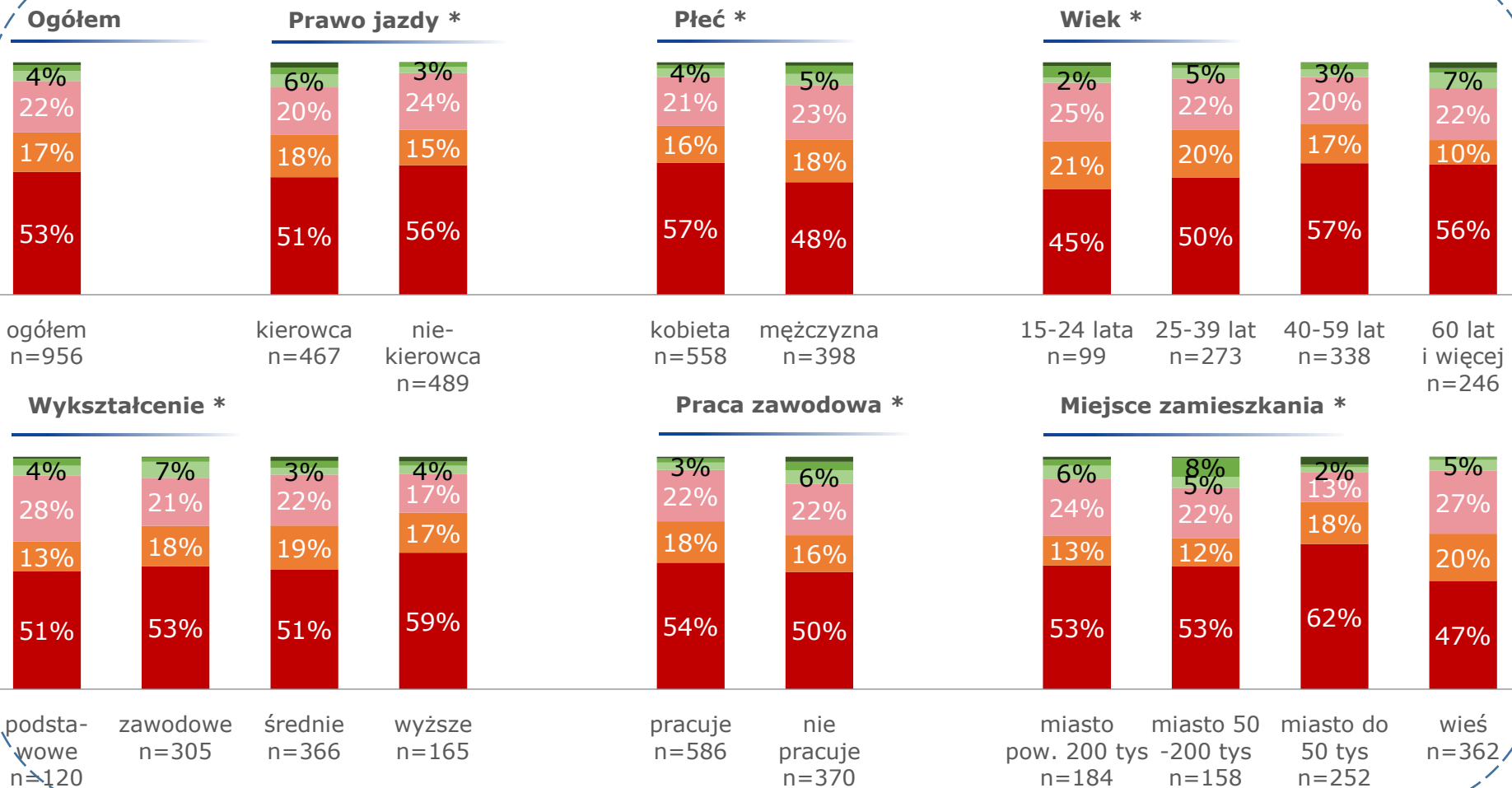
osoby
chodzące
pieszo min.
1 raz w roku
94%



ZW33. Jako pieszy uczestnik ruchu, jak często...?

■ nigdy ■ rzadko ■ czasami ■ często ■ bardzo często ■ zawsze

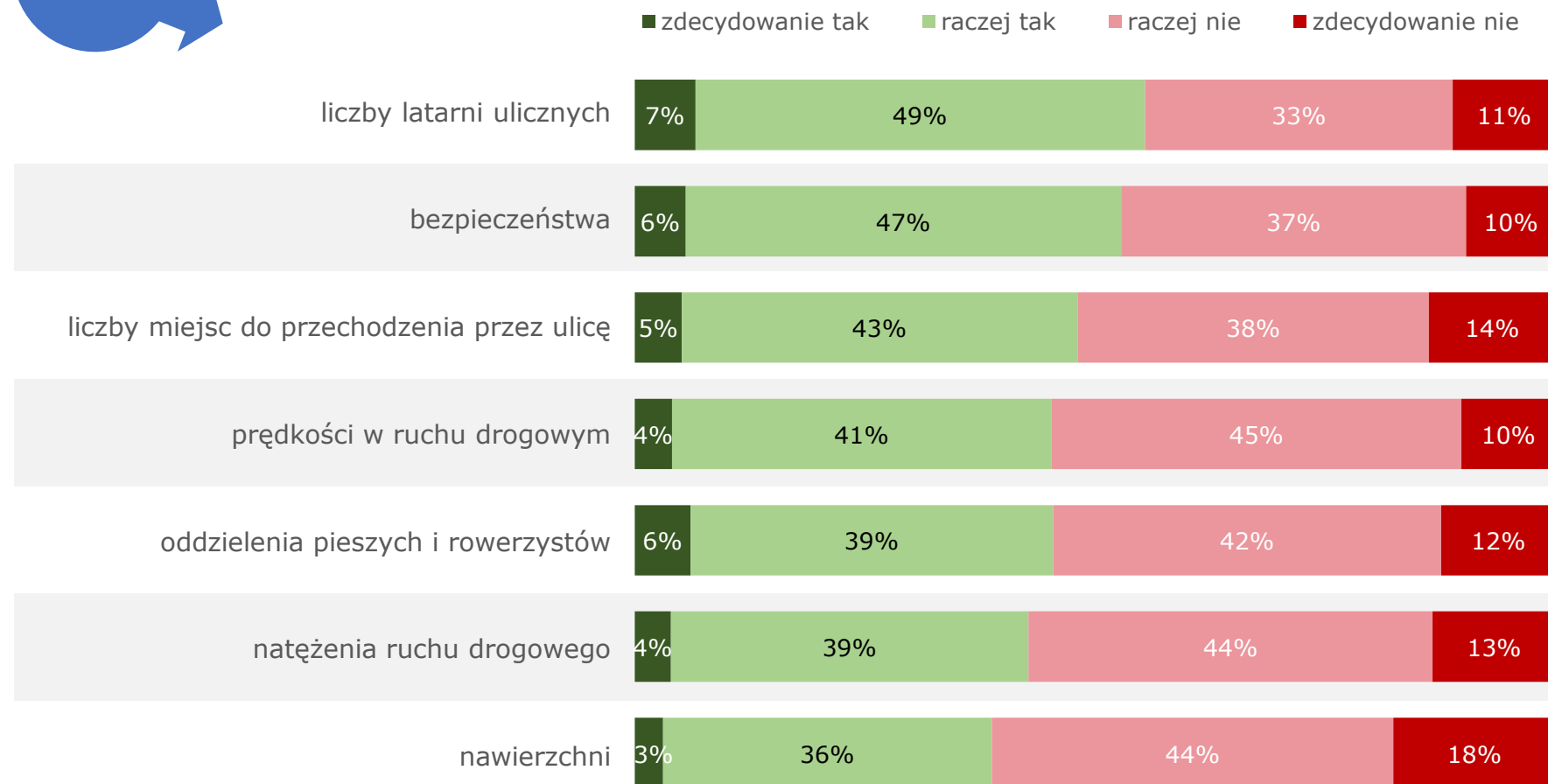
nosi Pan(i) elementy odblaskowe



Podstawa procentowania: osoby poruszające się pieszo min. 1 raz w roku (n=956).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację

ZW34. Czy jako pieszy jest Pan(i) zadowolony(a) z wymienionych niżej rozwiązań w miejscach, po jakich najczęściej się Pan(i) porusza:



Ocena wybranych zagadnień – wybrane (istotne stat.) wyniki szczegółowe

ZW34. Czy jako pieszy jest Pan(i) zadowolony(a) z wymienionych niżej rozwiązań w miejscach, po jakich najczęściej się Pan(i) porusza:



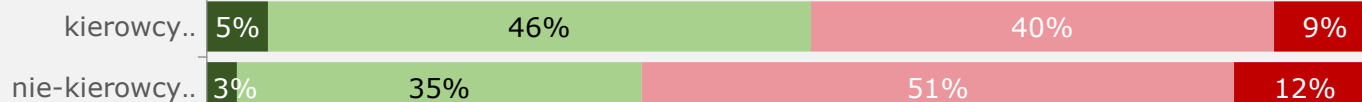
liczby latarni ulicznych

Prawo jazdy *

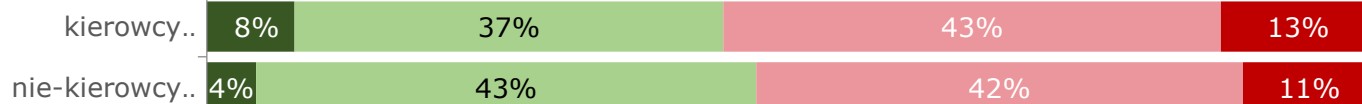
■ zdecydowanie tak ■ raczej tak ■ raczej nie ■ zdecydowanie nie



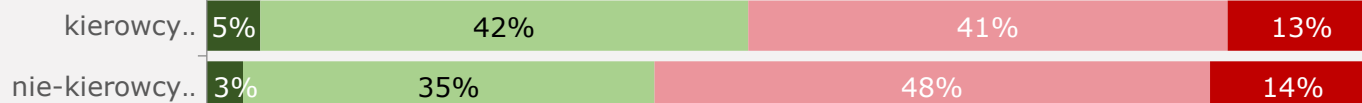
prędkości w ruchu drogowym



oddzielenia pieszych i rowerzystów



natężenia ruchu drogowego



nawierzchni





Rowerzyści



ZW35. Jak często podczas jazdy rowerem ...?



osoby jeżdżące
rowerem min.
1 raz w roku
48%

jeździ Pan(i) po chodniku,
aby uniknąć ruchu samochodów

unika Pan(i) niektórych ulic i skrzyżowań,
ponieważ są zbyt niebezpieczne

rozmawia Pan(i) przez telefon
komórkowy

słucha Pan(i) muzyki z odtwarzaczy
(MP3 / iPod)

jeździ Pan(i) po nieprawidłowej stronie

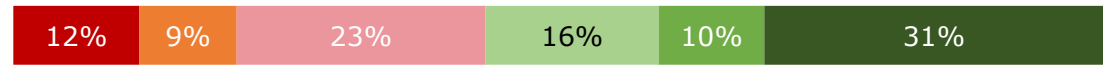
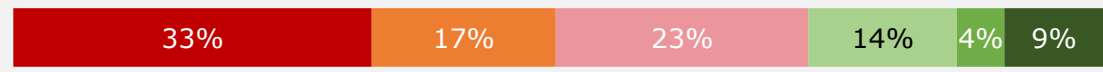
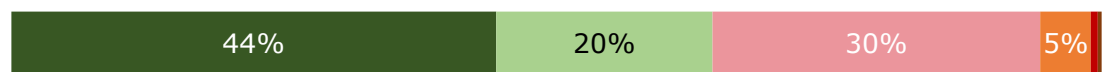
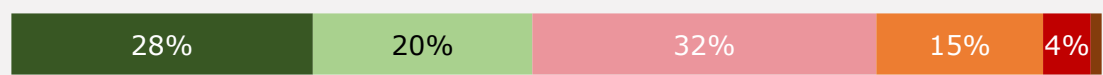
przejeżdża Pan(i) jezdnię, gdy pali się
czerwone światło

nosi Pan(i) kask rowerowy

nosi Pan(i) elementy odblaskowe

zapala Pan(i) przednie światło,
podczas jazdy w mroku

■ nigdy ■ rzadko ■ czasami ■ często ■ bardzo często ■ zawsze



■ nigdy ■ rzadko ■ czasami ■ często ■ bardzo często ■ zawsze



ZW36. Biorąc pod uwagę trasę, po której zwykle się Pan(i) porusza jako rowerzysta, czy jest Pan(i) zadowolony(a) z...:



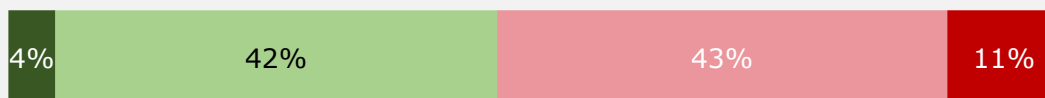
osoby jeżdżące
rowerem min.
1 raz w roku
48%

■ zdecydowanie tak ■ raczej tak ■ raczej nie ■ zdecydowanie nie

liczby latarni ulicznych



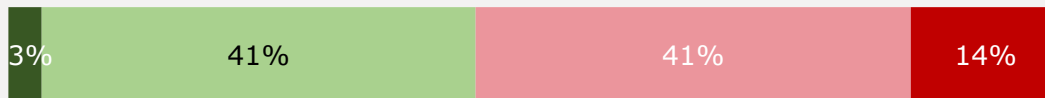
bezpieczeństwa



natężenia ruchu drogowego



prędkości w ruchu drogowym



ścieżek rowerowych





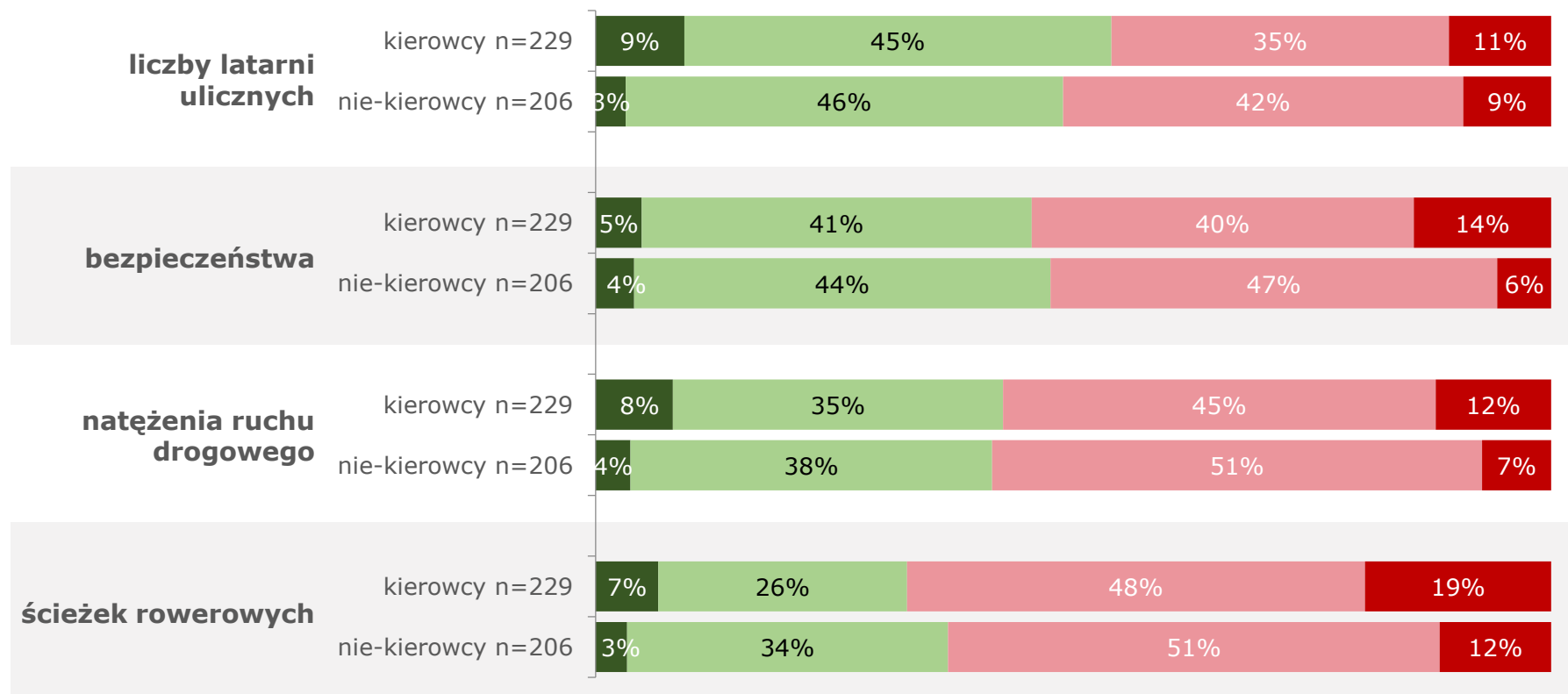
ZW36. Biorąc pod uwagę trasę, po której zwykle się Pan(i) porusza jako rowerzysta, czy jest Pan(i) zadowolony(a) z...



osoby jeżdżące
rowerem min.
1 raz w roku
48%

Prawo jazdy *

■ zdecydowanie tak ■ raczej tak ■ raczej nie ■ zdecydowanie nie





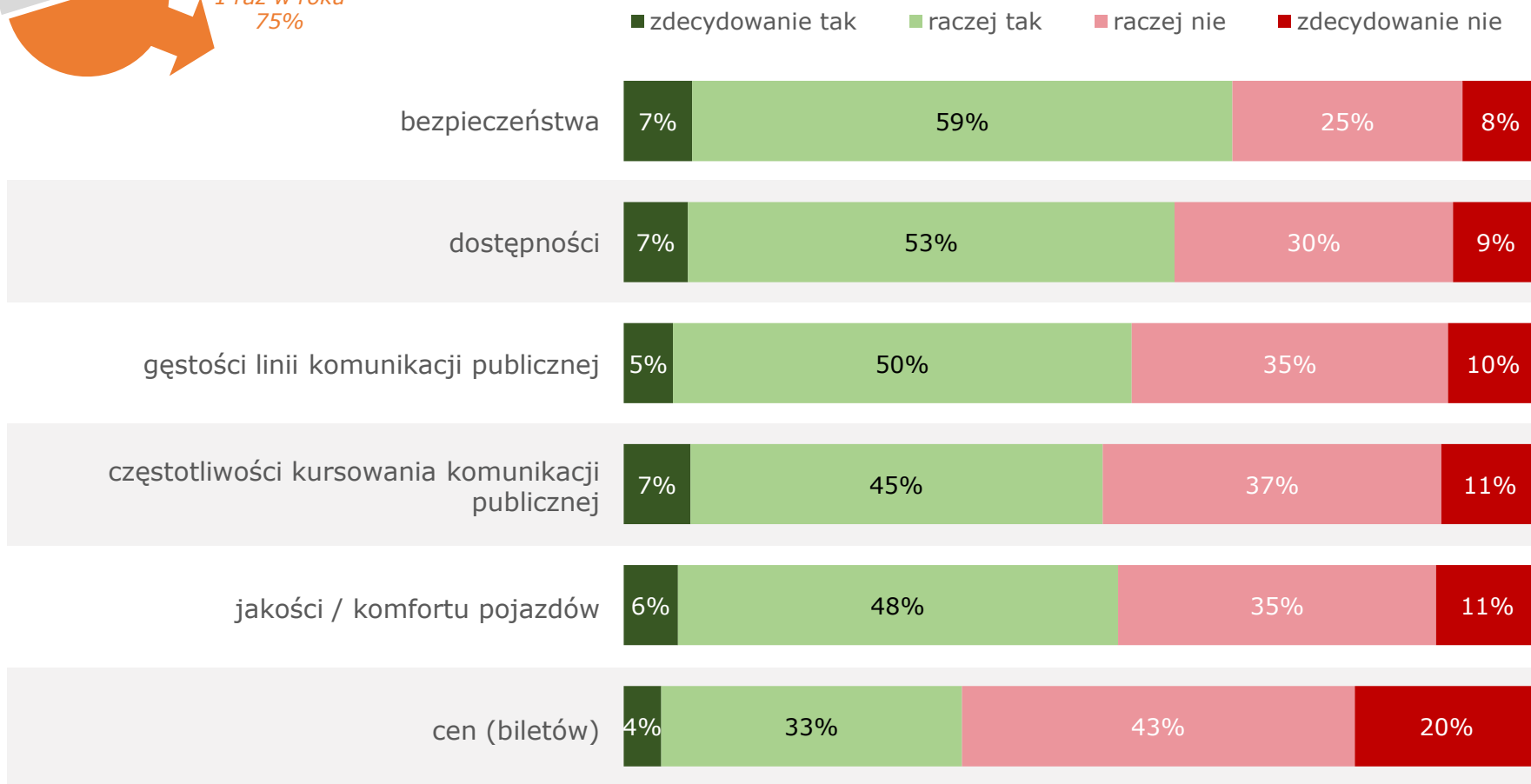
Komunikacja publiczna



ZW37. Biorąc pod uwagę trasę, po której zwykle się Pan(i) porusza jako użytkownik komunikacji publicznej, czy jest Pan(i) zadowolony(a) z...:



korzysta z komunikacji publicznej min. 1 raz w roku 75%





ZW37. Biorąc pod uwagę trasę, po której zwykle się Pan(i) porusza jako użytkownik komunikacji publicznej, czy jest Pan(i) zadowolony(a) z...:

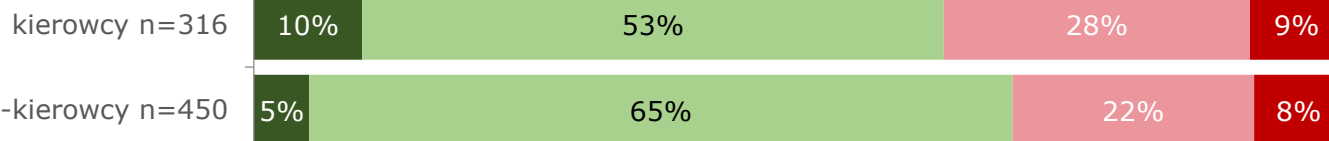


korzysta z komunikacji publicznej min. 1 raz w roku 75%

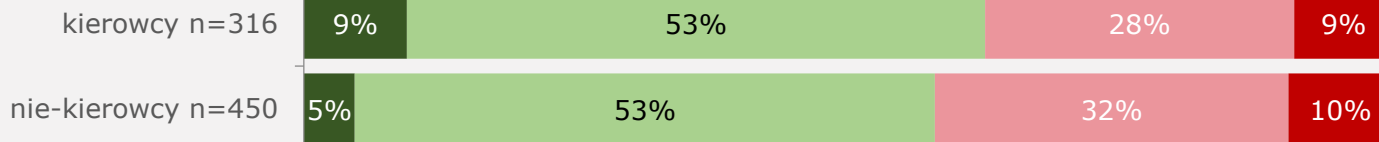
Prawo jazdy *

■ zdecydowanie nie ■ raczej nie ■ raczej tak ■ zdecydowanie tak

bezpieczeństwa



dostępności



cen (biletów)





Inne zagadnienia



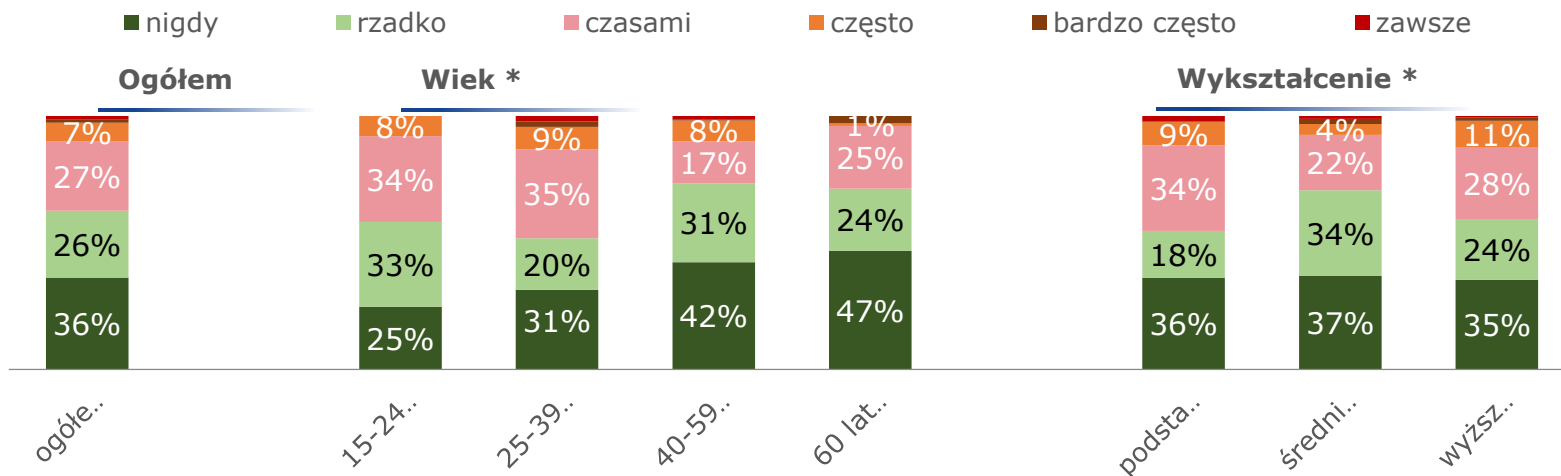
Inne zagadnienia

Rozmowy podczas jazdy

ZW31. Jak często podczas jazdy samochodem/motocyklem **rozmawia Pan(i) przez telefon komórkowy** (wymagający trzymania słuchawki lub mikrofonu w rękę)?



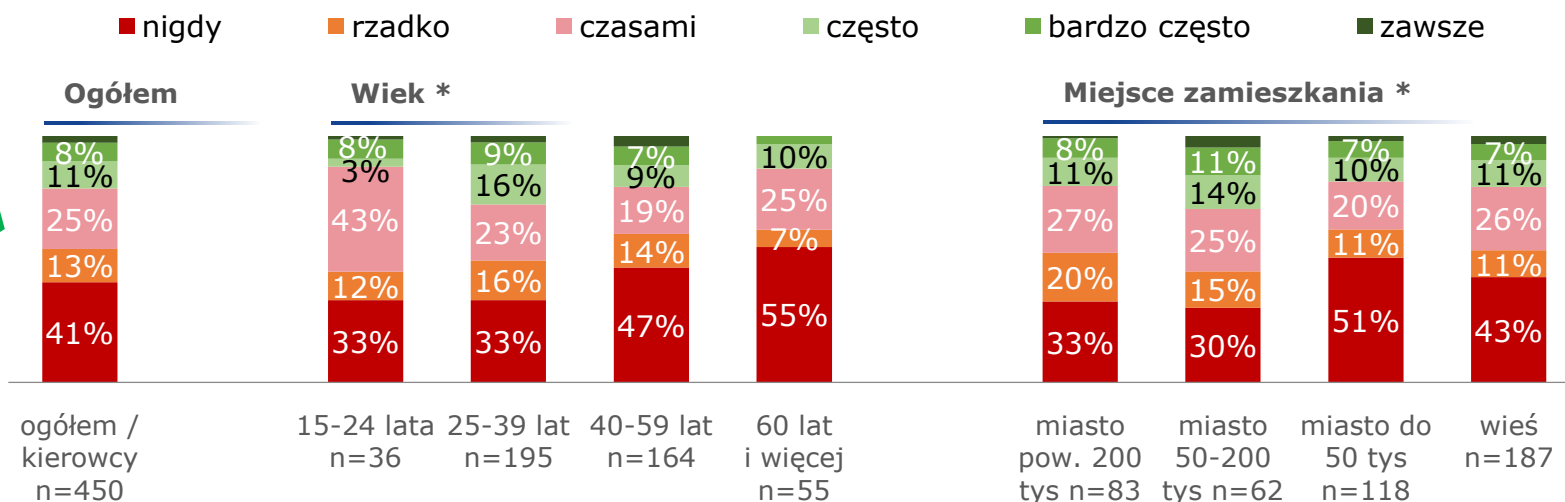
posiada prawo jazdy i jeździ samochodem / motorem min. raz w roku 55%



ZW31. Jak często podczas jazdy samochodem/motocyklem **rozmawia Pan(i) przez urządzenie głośnomówiące?**



posiada prawo jazdy i jeździ samochodem / motorem min. raz w roku 55%



Podstawa procentowania: osoby posiadające prawo jazdy i kierujące samochodem lub motocyklem lub pojazdem pow. 3,5 t min. 1 raz w roku (n=450).

* Zmienna różnicuje statystycznie badaną populację



ZW32. Proszę powiedzieć jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie zgadza z następującymi stwierdzeniami?

- zdecydowanie zgadzam się
- raczej zgadzam się
- raczej nie zgadzam się
- zdecydowanie nie zgadzam się

liczba **ścieżek rowerowych** powinna być większa

35%

55%

9%

1%

liczba **chodników dla pieszych** powinna być większa

34%

56%

9%

1%

[kierowcy] liczba **znaków zmiennej treści** powinna być większa

27%

60%

11%

2%

liczba **stref wolnych od samochodów i motocykli** w miastach powinna być większa

23%

57%

14%

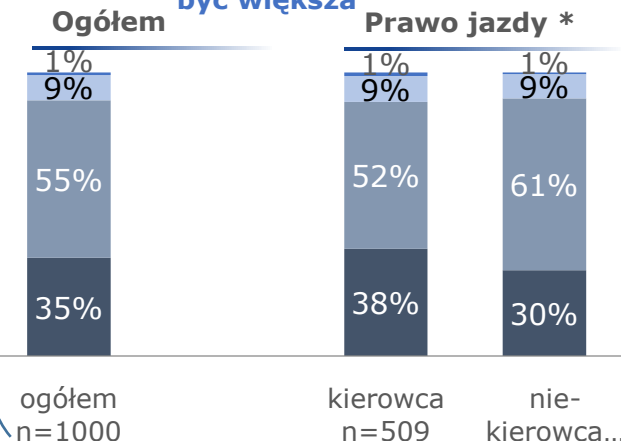
5%



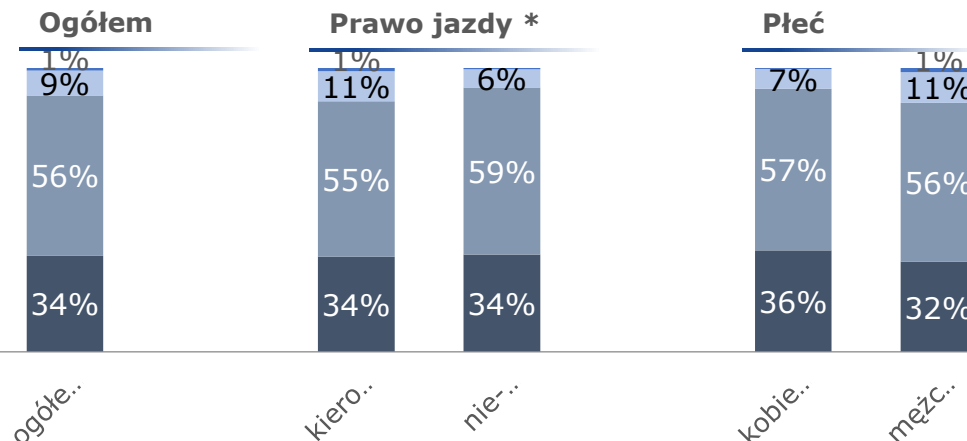
ZW32. Proszę powiedzieć jak bardzo zgadza się Pan(i), bądź nie zgadza z następującymi stwierdzeniami?

■ zdecydowanie zgadzam się ■ raczej zgadzam się ■ raczej nie zgadzam się ■ zdecydowanie nie zgadzam się

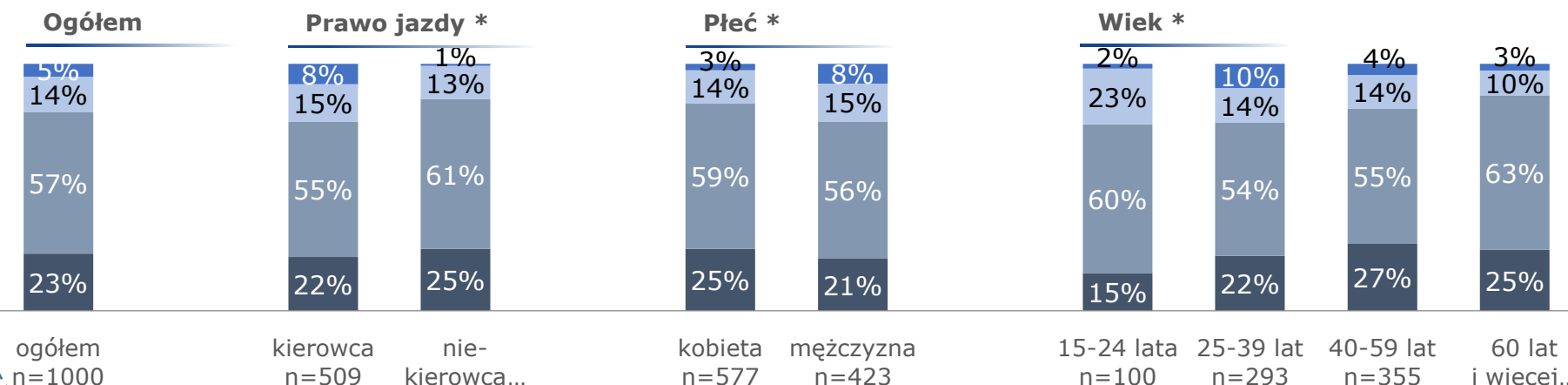
liczba ścieżek rowerowych powinna być większa



liczba chodników dla pieszych powinna być większa



liczba stref wolnych od samochodów i motocykli w miastach powinna być większa

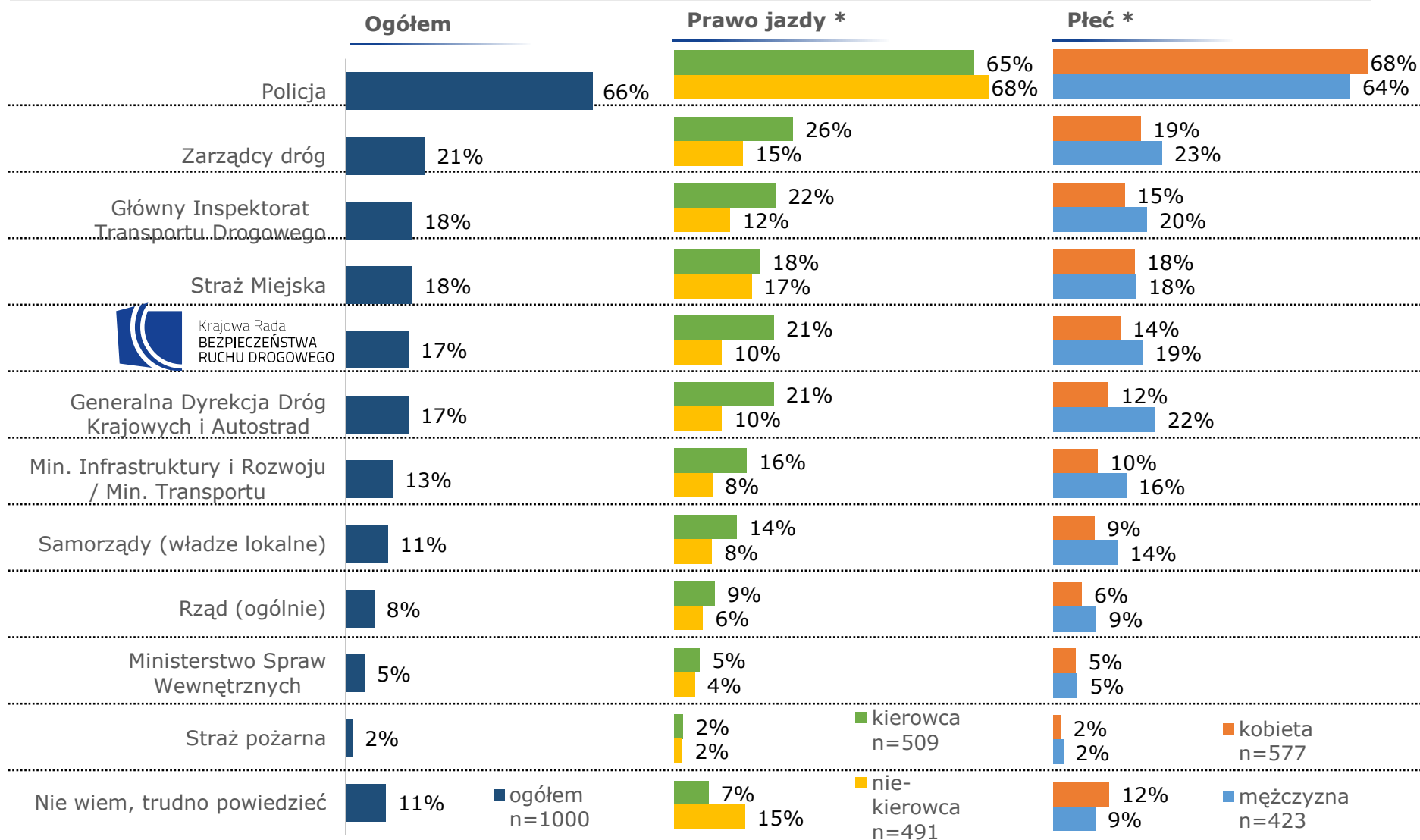




Inne zagadnienia

Podmioty i instytucje odpowiedzialne za BRD w Polsce

ZW38. Jakie podmioty / instytucje są Pana(i) zdaniem odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce?

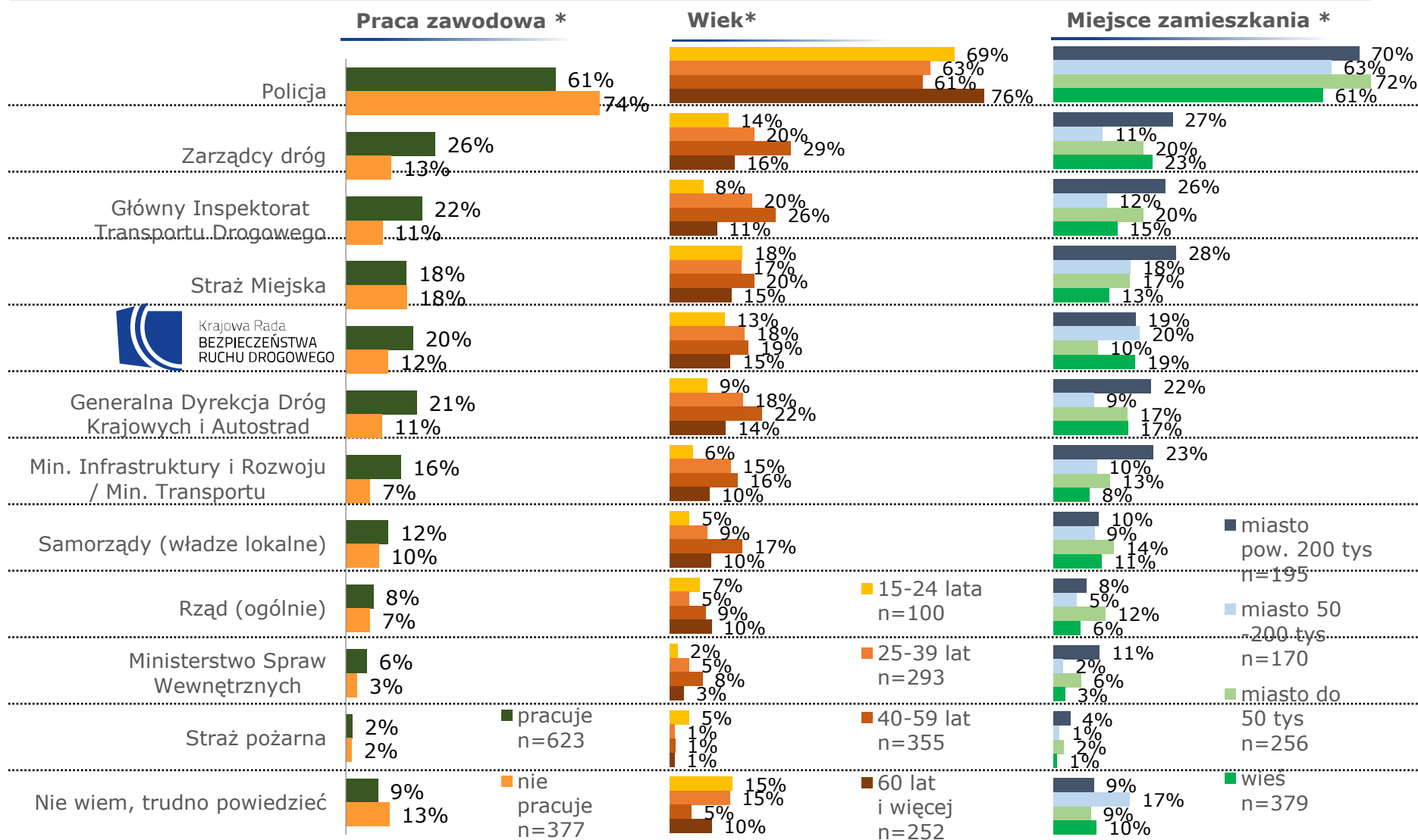




Inne zagadnienia

Podmioty i instytucje odpowiedzialne za BRD w Polsce

ZW38. Jakie podmioty / instytucje są Pana(i) zdaniem odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce?






Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ


Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

 ul. Chałubińskiego 4/6

 00-928 Warszawa

 www.krbrd.gov.pl

 (22) 630-12-55

 (22) 830-00-80

 sekretariat@krbrd.gov.pl