

STATYSTYKA

<https://statystyka.policja.pl/st/opinia-publiczna/48948,Sposoby-poprawy-bezpieczenstwa-na-drogach-CBOS-sierpien-2006.html>
2020-12-01, 16:08

SPOSOBY POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA NA DROGACH - CBOS (SIERPIEŃ 2006)

Na zlecenie KGP CBOS zapytał Polaków o sposoby poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. 84 proc. badanych jako najskuteczniejszy wskazało kontrolę trzeźwości. Niewiele mniej (72 proc.) ankietowanych wybrało budowę nowych dróg. Ankieterzy pytali także o sposoby karania nietrzeźwych kierowców. Karą, która uzyskała największą akceptację była kara finansowa.

CBOS w dniach 3 - 8 sierpnia 2006 roku, przeprowadził na ogólnopolskiej losowej reprezentatywnej próbie 1010 mieszkańców Polski w wieku 15 lat i więcej, badanie omnibusowe, w którym - na zlecenie Komendy Głównej Policji - zostały zamieszczone pytania na temat bezpieczeństwa na polskich drogach.

Aby uzyskać opinie Polaków o tym, co może mieć największy wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach, badanym zadano pytanie, w którym mogli wskazać na maksymalnie pięć spośród dwunastu zaproponowanych działań.

Aż 84% badanych wskazało kontrolę trzeźwości, jako działanie, które może mieć największy wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach. Wśród innych działań, kolejno: 72% respondentów wskazało na budowę nowych dróg i dbałość o infrastrukturę drogową, 54% - fotoradary, 51% - wysokie kary pieniężne za wykroczenia, 43% - monitoring ulic za pomocą kamer, a 40%- zwiększenie liczby policjantów kontrolujących ruch drogowy (wykres 1).

Wykres nr 1. „Które z wymienionych działań mogą mieć Pana(i) zdaniem, największy wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach? (proszę wskazać maksymalnie 5 odpowiedzi)”:



WPLYW ZMIENNYCH SPOŁECZNO - DEMOGRAFICZNYCH NA OPINIE RESPONDENTÓW

Analizie zmiennych społeczno-demograficznych poddano cztery działania, które zdaniem badanych mogą mieć największy wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach, tj. kontrola trzeźwości, budowa nowych dróg i dbałość o infrastrukturę drogową, fotoradary oraz wysokie kary pieniężne za wykroczenia.

ZMIENNA - WIEK

Wykres nr 2. Które z wymienionych działań mogą mieć, Pana(i) zdaniem, największy wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach?



Za budową nowych dróg i dbałością o infrastrukturę drogową opowiada się 80% czterdziestolatków i 78% trzydziestolatków, zaś najniższym poparciem cieszy się w grupie najmłodszych i najstarszych badanych (odpowiednio 62% i 64%).

Pięćdziesięciolatekowie, stosunkowo częściej niż inne grupy wiekowe, wskazują fotoradary (61% - wobec średniej liczby wskazań ze wszystkich grup wiekowych 54%), jako środek mogący wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa na drogach.

W przypadku działań takich jak kontrola trzeźwości, a także wysokie kary pieniężne za wykroczenia zmienna wiek nie różnicuje w znacznym stopniu rozkładu odpowiedzi wśród badanych (wykres 2).

ZMIENNA - MIEJSCE ZAMIESZKANIA

Wykres nr 3. Które z wymienionych działań mogą mieć, Pana(i) zdaniem, największy wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach?



Wpływ zmiennej miejsce zamieszkania na odpowiedzi respondentów można zaobserwować w przypadku dwóch działań: wysokich kar pieniężnych za wykroczenia i fotoradarów. Mieszkańcy największych miast, częściej niż innych miejscowości, wskazywali na potrzebę stosowania kar finansowych (59% wobec średniej liczby wskazań 51%) Za fotoradarami najrzadziej opowiadali się respondenci z miast od 101 tys. do 500 tys. ludności (49%). (wykres3).

ZMIENNA - WYKSZTAŁCENIE

Wykres nr 4. Które z wymienionych działań mogą mieć, Pana(i) zdaniem, największy wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach?



Wraz ze wzrostem poziomu wykształcenia, rośnie odsetek osób uznających budowę nowych dróg i dbałość o infrastrukturę drogową za element mogący wpłynąć na poprawę poziomu bezpieczeństwa na drogach. Są to kolejno: 63% - podstawowe, 72% - zasadnicze zawodowe, 77% - średnie, 82% wyższe. Należy również zaznaczyć, że wśród badanych posiadających wyższe wykształcenie, budowa nowych dróg i dbałość o infrastrukturę drogową uzyskała największy odsetek wskazań ze wszystkich analizowanych działań.

W przypadku fotoradarów zmienna wiek dzieli respondentów na dwie grupy. Osoby z wykształceniem podstawowym oraz z zasadniczym zawodowym zdecydowanie częściej (tj. 58% i 59%) niż badani z wykształceniem średnim i wyższym (tj. 48% i 47%) wskazywali to działanie (wykres 4).

ZMIENNA - GRUPA SPOŁECZNO-ZAWODOWA

Wykres nr 5. Które z wymienionych działań mogą mieć, Pana(i) zdaniem, największy wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach?



Kontrole trzeźwości największą aprobatą cieszyły się u pracowników umysłowych niższego szczebla i gospodyń domowych (odpowiednio 90% i 88%), a najmniejszą wśród kadry kierowniczej, inteligencji (75%). Odsetek wskazań pozostałych grup zawodowych nie różni się zasadniczo od średniej, która wynosi 84%.

Pomysł budowy nowych dróg i dbałości o infrastrukturę drogową, jako środek do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wskazało 90% pracujących na własny rachunek, 88% kadry kierowniczej, inteligencji i robotników wykwalifikowanych oraz 85% pracowników umysłowych niższego szczebla. W mniejszym stopniu opowiadają się za tym rozwiązaniem: robotnicy niewykwalifikowanych (56%), rolnicy (61%), uczniowie i studenci (63%), emeryci (64%) i bezrobotni (66%).

Fotoradary najczęściej wskazywali robotnicy niewykwalifikowani (67%), rolnicy i bezrobotni (61%), najrzadziej zaś pracujący na własny rachunek (44%) i pracownicy umysłowi niższego szczebla (45%).

58% gospodyń domowych, 45% kadry kierowniczej, inteligencji i tylko 37% pracujących na własny rachunek przyznało, że wysokie kary pieniężne za wykroczenia mogą poprawić bezpieczeństwo na drogach. Odpowiedzi w pozostałych grupach są bliskie średniej, wynoszącej 51% (wykres 5).

KARY ZA PROWADZENIE W STANIE NIETRZEŻWOŚCI

W badaniu uzyskano również opinię Polaków na temat, w jaki sposób powinni być karani kierowcy prowadzący pojazdy w stanie nietrzeźwości.

Karą, która uzyskała największą akceptację respondentów była kara finansowa (94% wskazań). Nieznacznie mniej osób wskazało na odebranie prawa jazdy na określony czas (89%) oraz prace społeczne (85%). Wśród innych kar, które były

najczęściej wskazywane przez badanych znajdują się: przekazanie informacji do miejsca pracy (nauki) sprawcy (67%), podanie nazwiska i wizerunku sprawcy do publicznej wiadomości na jego koszt (62%), kara więzienia bez zawieszenia (56%) oraz konfiskata pojazdu (55%) (wykres 6).

Wykres nr 6. Proszę powiedzieć, czy zgadza się Pan(i) czy też nie zgadza, że karą za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości powinno być (pominięto trudno powiedzieć)



WPŁYW ZMIENNYCH SPOŁECZNO - DEMOGRAFICZNYCH NA OPINIE RESPONDENTÓW

Analizie zmiennych społeczno-demograficznych poddano trzy kary, które uzyskały najwyższe odsetki wskazań, tj. karę finansową, prace społeczne oraz odebranie prawa jazdy na określony czas.

KARA FINANSOWA (zmienna - wiek)

Wykres nr 7. Proszę powiedzieć, czy zgadza się Pan(i) czy też nie zgadza, że karą za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości powinno być (pominięto trudno powiedzieć)



Osoby w wieku 15-19 i 20-29 lat popierają kary finansowe stosunkowo częściej niż najstarsza grupa badanych (90%) (wykres 7).

KARA FINANSOWA (zmienna - wykształcenie)

Wykres nr 8. Proszę powiedzieć, czy zgadza się Pan(i) czy też nie zgadza, że karą za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości powinno być (pominięto trudno powiedzieć)



90% osób legitymujących się wykształceniem podstawowym uważa, że wobec pijanych kierowców należy stosować karę finansową. Jest to wynik o kilka punktów procentowych niższy niż w pozostałych grupach respondentów (wykres 8).

PRACE SPOŁECZNE (zmienna - wiek)

Wykres nr 9. Proszę powiedzieć, czy zgadza się Pan(i) czy też nie zgadza, że karą za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości powinno być (pominięto trudno powiedzieć)



90% najmłodszych respondentów uznaje prace społeczne za dobrą karę dla pijanych kierowców. Najstarsi badani podzielają ten pogląd w 82%, a w pozostałych grupach odpowiedzi zbliżone są do średniej wynoszącej 85% (wykres 9).

PRACE SPOŁECZNE (zmienna - miejsce zamieszkania)

Wykres nr 10. Proszę powiedzieć, czy zgadza się Pan(i) czy też nie zgadza, że karą za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości powinno być (pominięto trudno powiedzieć)



Badani z największych miast najrzadziej aprobują prace społeczne, jako karę za jazdę w stanie nietrzeźwości - 69%, natomiast mieszkańcy wsi i mniejszych miast popierają tą karę w co najmniej 81% (miasto do 20 tys.) (wykres 10).

ODEBRANIE PRAWA JAZDY NA OKREŚLONY CZAS

W przypadku kary odebranie prawa jazdy na określony czas zmienne społeczno-demograficzne nie różnicują w znacznym stopniu odpowiedzi respondentów.

Oprac. na podst. komunikatu CBOS
w Wydziale Analizy Ocen Społecznych BKS KGP
Maciej Fuhrmann