



Sondaż CATI

„Przekraczanie dozwolonej prędkości”

Badanie opinii publicznej dotyczące kwestii związanych z przekraczaniem dozwolonej prędkości



październik 2013 r.

Nota metodologiczna

Cel badania: Poznanie opinii populacji generalnej 15+ na temat przekraczania dozwolonej prędkości na drogach.

Technika badawcza: Badanie telefoniczne z zastosowaniem techniki CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing).

Próba badawcza: Wywiady przeprowadzone zostały na ogólnopolskiej, reprezentatywnej próbie N=1002 Polaków w wieku 15+.

Podczas realizacji wykorzystano losowo wygenerowane numery stacjonarne i komórkowe w stosunku 50/50.

Odpowiednie warstwowanie próby wg cech demograficznych respondentów i ich miejsca zamieszkania (na podstawie danych GUS), gwarantuje reprezentatywność uzyskanych wyników.

Stratyfikacja próby objęła: płeć(2), wiek(5), wykształcenie(4), wielkość miejscowości zamieszkania(9) oraz województwo(16). Te same parametry zostały uwzględnione przy ważeniu poststratyfikacyjnym danych, dodatkowo przy ważeniu brano pod uwagę fakt posiadania prawa jazdy przez respondentów. Ważenie miało charakter iteracyjny (RIM-weighting).

Średni efektywny czas wywiadu: 20,04 minuty.

Termin realizacji: Badanie przeprowadzono w dniach 21 – 28 sierpnia 2013 roku.

Wnioski generalne

Mimo świadomości ryzyka i zagrożenia jakie niesie za sobą nadmierna prędkość akceptujemy fakt łamania ograniczeń.

- Większość respondentów zdaje sobie sprawę z tego jak istotny wpływ na skutki ewentualnego wypadku ma prędkość jazdy, panuje jednak dość powszechne przekonanie, że kierowcy w Polsce nie przestrzegają ograniczeń prędkości, a nawet, że przekraczanie prędkości przy dostosowaniu jazdy do warunków na drodze nie jest niczym złym.

- Akceptacja respondentów dla przekraczania prędkości jest największa w miejscach, gdzie obowiązują niskie limity prędkości (do 50 km/h). Dość powszechne jest przekonanie, że przekraczanie prędkości o 10 km/h jest akceptowalne. Niestety 17-27% badanych (w zależności od ograniczenia) dopuszcza przekroczenia prędkości o 20 km lub więcej. Tolerancja dla przekraczania prędkości jest istotnie większa w grupie kierowców.

- Najwyższe średnie akceptowane prędkości przekroczenia limitów są charakterystyczne dla mężczyzn, dla osób w wieku od 15 do 34 lat oraz wśród osób z wykształceniem wyższym.

Czujemy, że nie spotka nas kara za przekroczenie dozwolonej prędkości do 10 km/h

- Większość Polaków uważa, że przekroczenie prędkości do 10 km/h nie wiąże się z konsekwencjami i mandatem. Dopiero za większe przekroczenia prędkości można zostać ukaranym. Badani obawiają się konsekwencji przede wszystkim kiedy mijają patrol policji lub kiedy przejeżdżają obok fotoradaru. Mimo to, ponad połowa respondentów uważa, że i w takich sytuacjach przekraczając prędkość uniknie się konsekwencji.

Wnioski generalne

Istnieją okoliczności, w których za przekroczenie dozwolonej prędkości należy odbierać prawo jazdy

- 73% badanych uważa, że w pewnych sytuacjach należy odbierać kierowcom prawo jazdy za przekroczenie prędkości. Odebranie prawa jazdy powinno być stosowane za: podwójne przekroczenie prędkości w obszarze zabudowanym 24% oraz za spowodowanie wypadku 21%, podwójne przekroczenie prędkości (zawsze) 15% oraz przekroczenie o 50-99% powyżej limitu 13%. Wymieniano także jazdę z nadmierną prędkością jadąc pod wpływem alkoholu (38%) – co oczywiście grozi odebraniem prawa jazdy w każdej sytuacji nie tylko przekraczając dozwoloną prędkość.

Akceptujemy fotoradary pod warunkiem, że są one oznakowane.

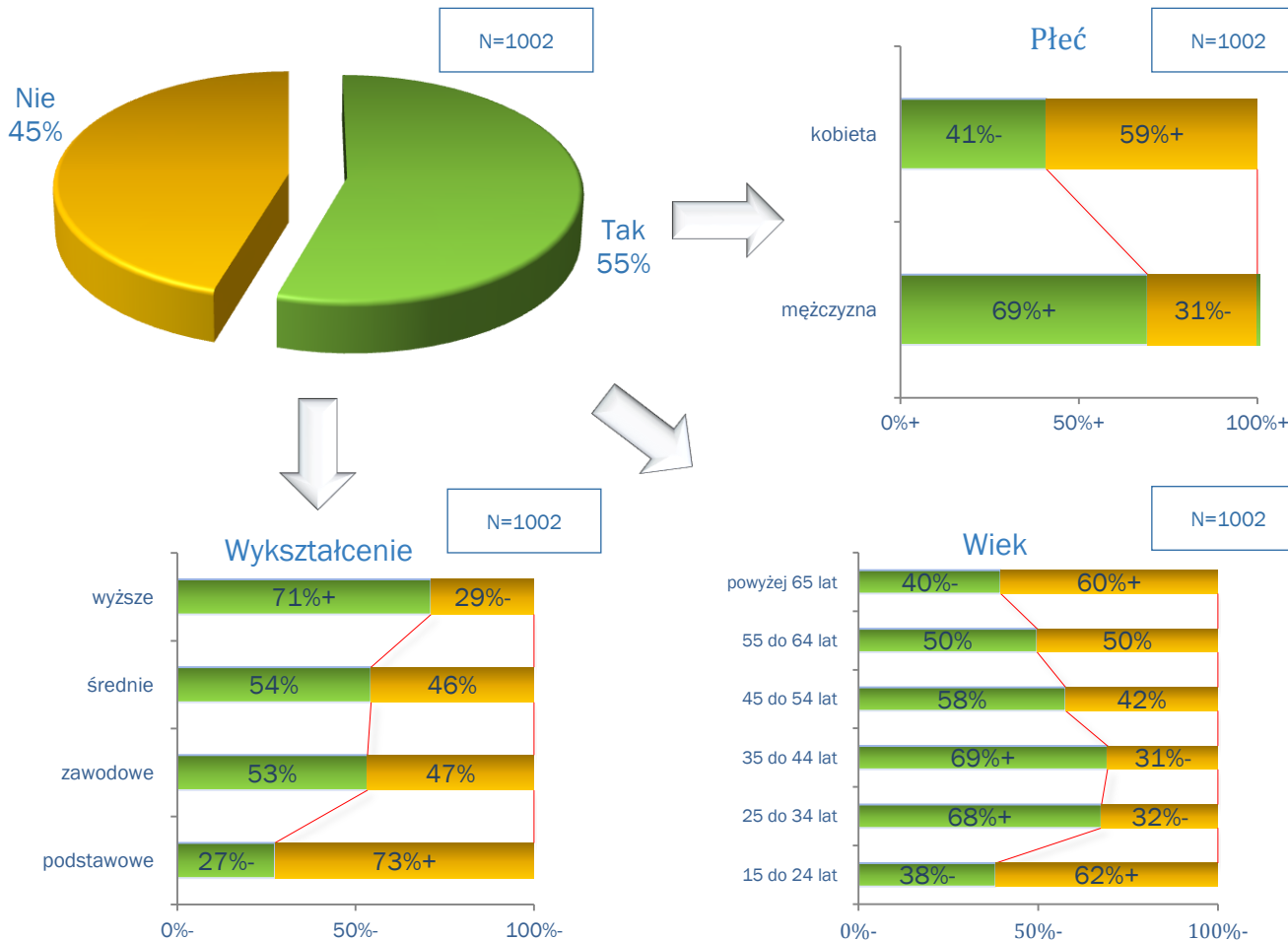
- Spośród metod egzekwowania przepisów największą akceptacją cieszą się: fotoradar w okolicy szkoły 95%, fotoradar w oznakowanym miejscu 89% oraz patrol policji przy drodze 89%. Respondenci nie chcą zaakceptować nieoznakowanych fotoradarów (w Polsce niestosowanych), w mniejszym stopniu akceptują także patrol policji poruszający się nieoznakowanym samochodem.

Spis treści

- 1. Posiadanie prawa jazdy**
- 2. Przyzwolenie społeczne na przekraczanie prędkości**
- 3. Poczucie nieuchronności kary za zbyt szybką jazdę**
- 4. Opinie na temat metod i środków egzekwowania przepisów dotyczących prędkości**
- 5. Metryka i szczegółowe informacje o metodologii**

Posiadanie prawa jazdy

Czy posiada Pan(i) prawo jazdy?

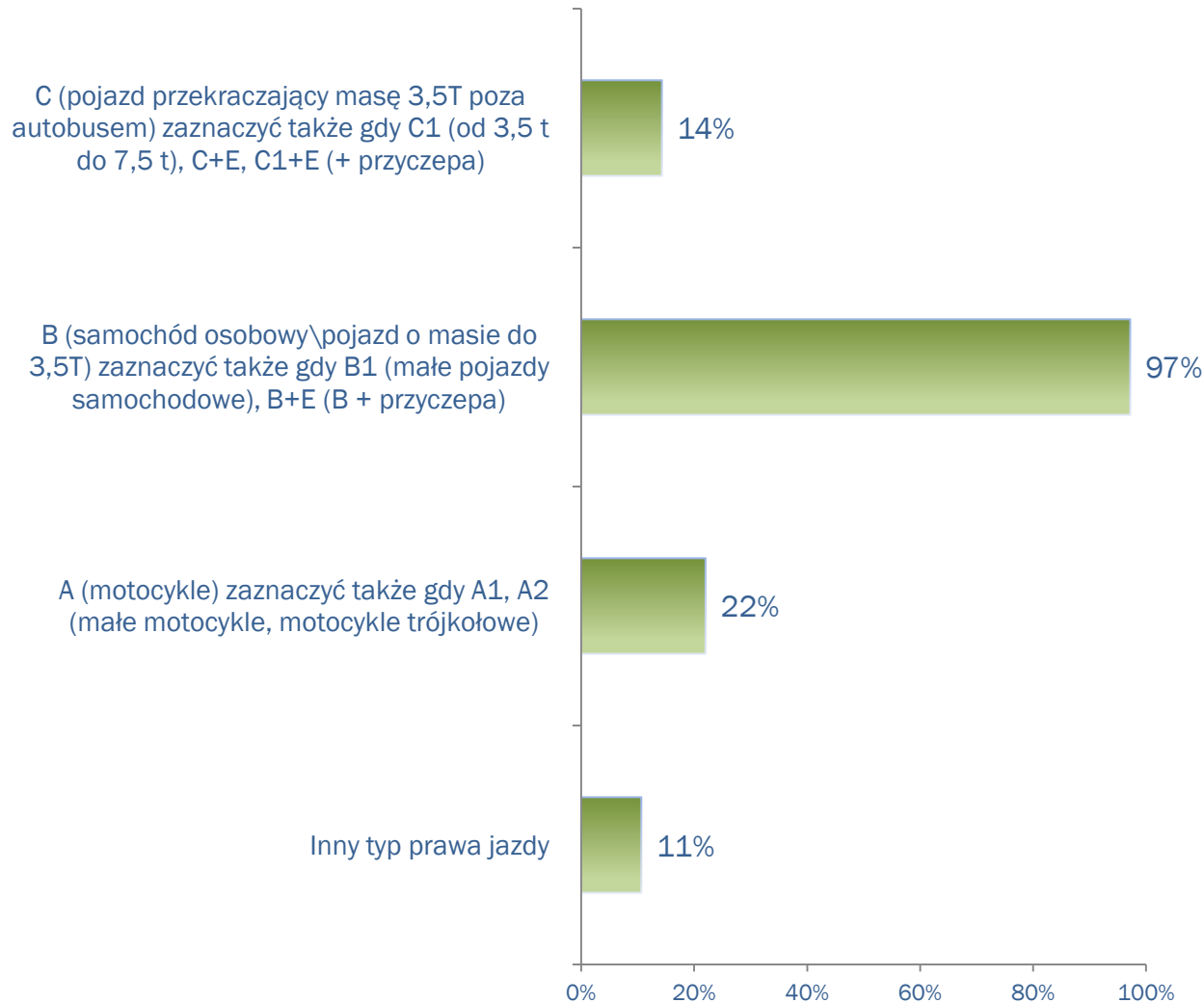


Ponad połowa badanej populacji to kierowcy - 55% respondentów zadeklarowało posiadanie prawa jazdy.

Posiadanie prawa jazdy rozkłada się dosyć nierównomiernie w populacji – najczęściej posiadają je mężczyźni, osoby lepiej wykształcone oraz osoby młodsze 25-44 lata (niższy odsetek posiadania prawa jazdy w najmłodszej grupie wiekowej wynika z limitu wieku posiadania prawa jazdy – od 18 lat).

Rodzaje prawa jazdy

Jakich kategorii prawo jazdy Pan(i) posiada?

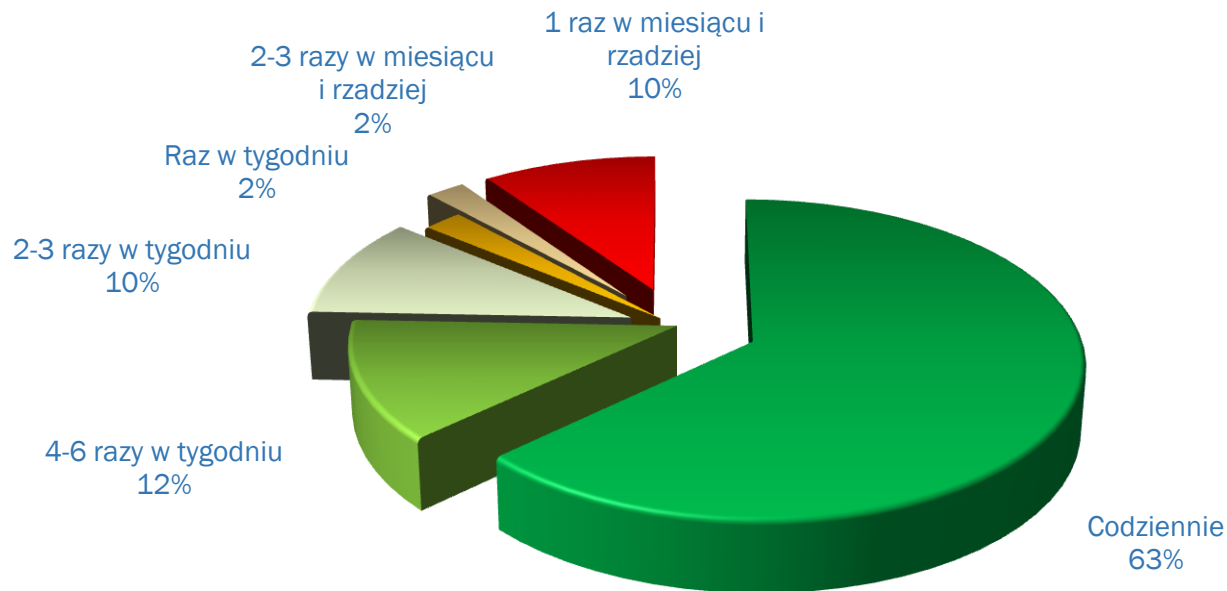


Najpopularniejszym rodzajem prawa jazdy jest oczywiście kategoria B (pojazdy osobowe do 3,5 T), co czwarty kierowca deklaruje kategorię A (motocykle), a 14% kategorię C (pojazdy ciężarowe).

N=549

Częstotliwość prowadzenia pojazdów

Jak często prowadzi Pan (i) pojazd(y), na który(e) posiada Pan(i) prawo jazdy?



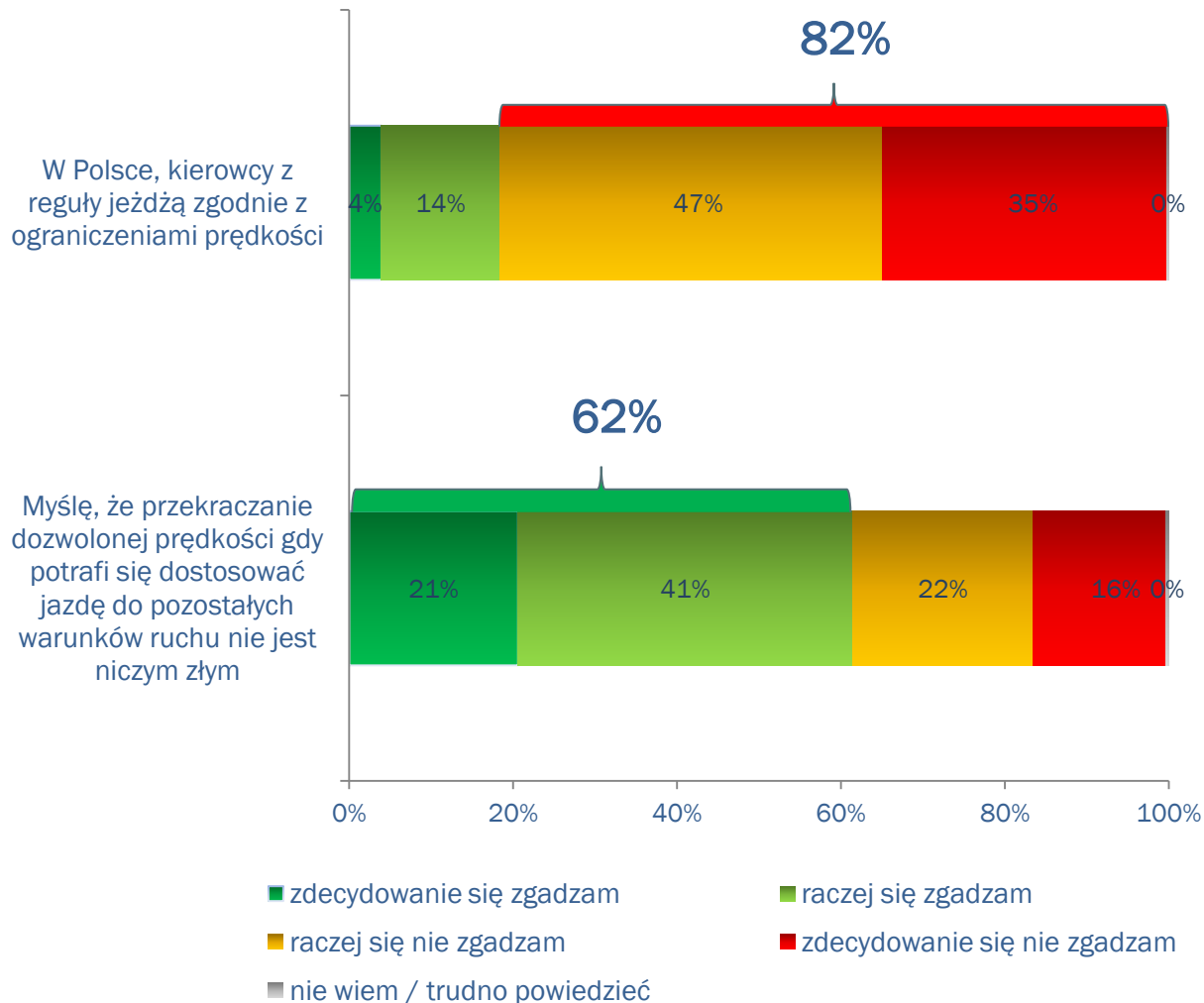
Dwie trzecie kierowców deklaruje prowadzenie pojazdów bardzo często (codziennie), w sumie zmotoryzowanych korzystających z pojazdów regularnie (co najmniej 1 raz w tygodniu) jest aż 87%, pozostali to raczej „kierowcy niedzielni”.

N=549

Przyzwolenie społeczne na przekraczanie dozwolonej prędkości

Opinie na temat przekraczania prędkości

Jak bardzo zgadza się Pan(i) bądź nie zgadza z następującymi stwierdzeniami:



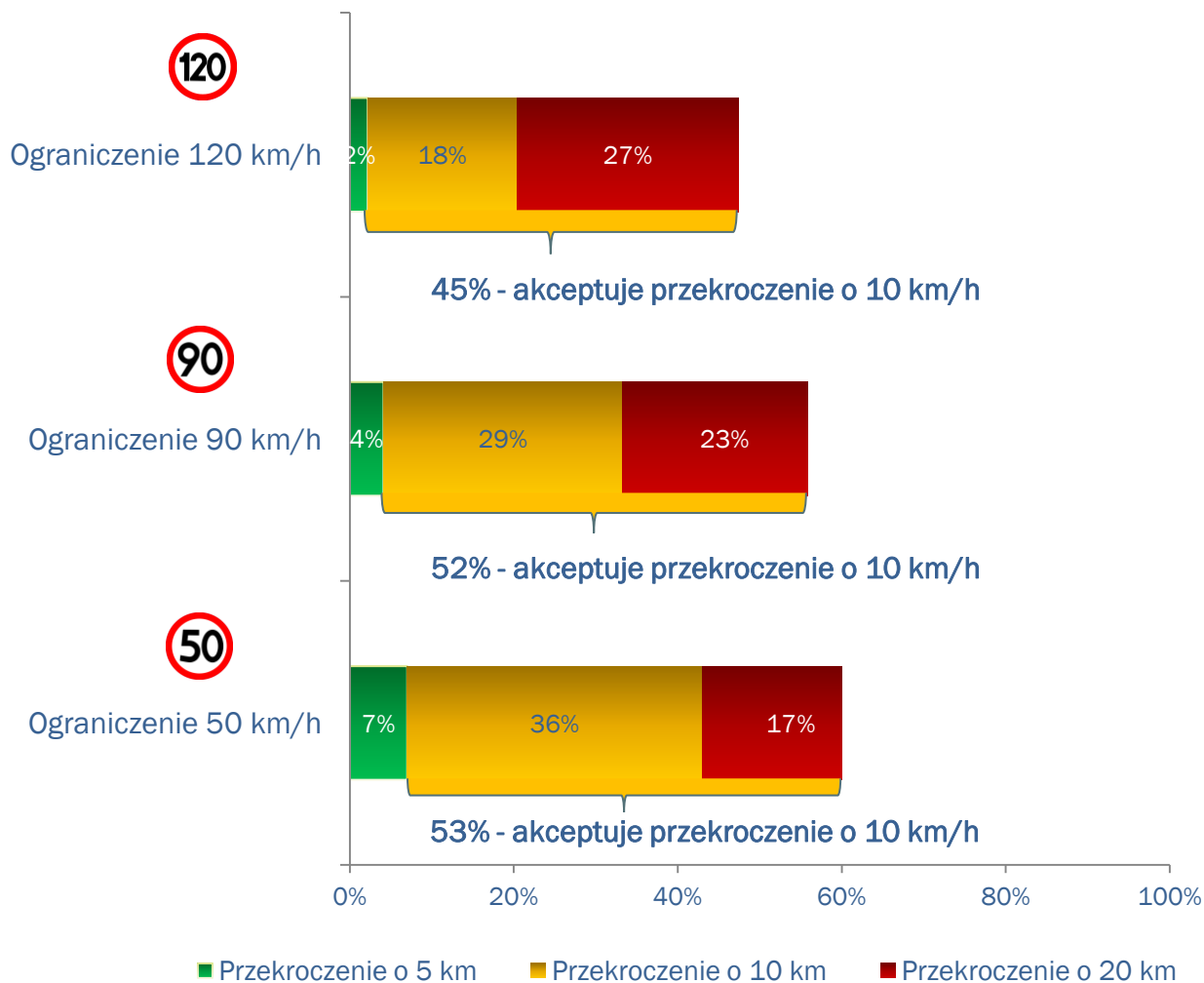
Zdaniem 82 % badanych w Polsce nie jeździ się zgodnie z ograniczeniami prędkości.

62 % społeczeństwa uważa, że przekraczanie prędkości przy dostosowaniu jazdy do pozostałych warunków nie jest niczym złym.

N=1002

Akceptowalne wartości przekroczenia prędkości (wg ograniczenia)

Na drodze gdzie ograniczenie prędkości wynosi do ... km/h jakie Pana(i) zdaniem przekroczenie prędkości można uznać za akceptowalne? – proszę podać maks. przekroczenie które jest Pan \ Pani w stanie zaakceptować.



45-53 % społeczeństwa

(w zależności od ograniczenia)

akceptuje jazdę powyżej limitu o 10 km/h.

17-27 % społeczeństwa akceptuje jazdę o 20 km/h powyżej limitu.

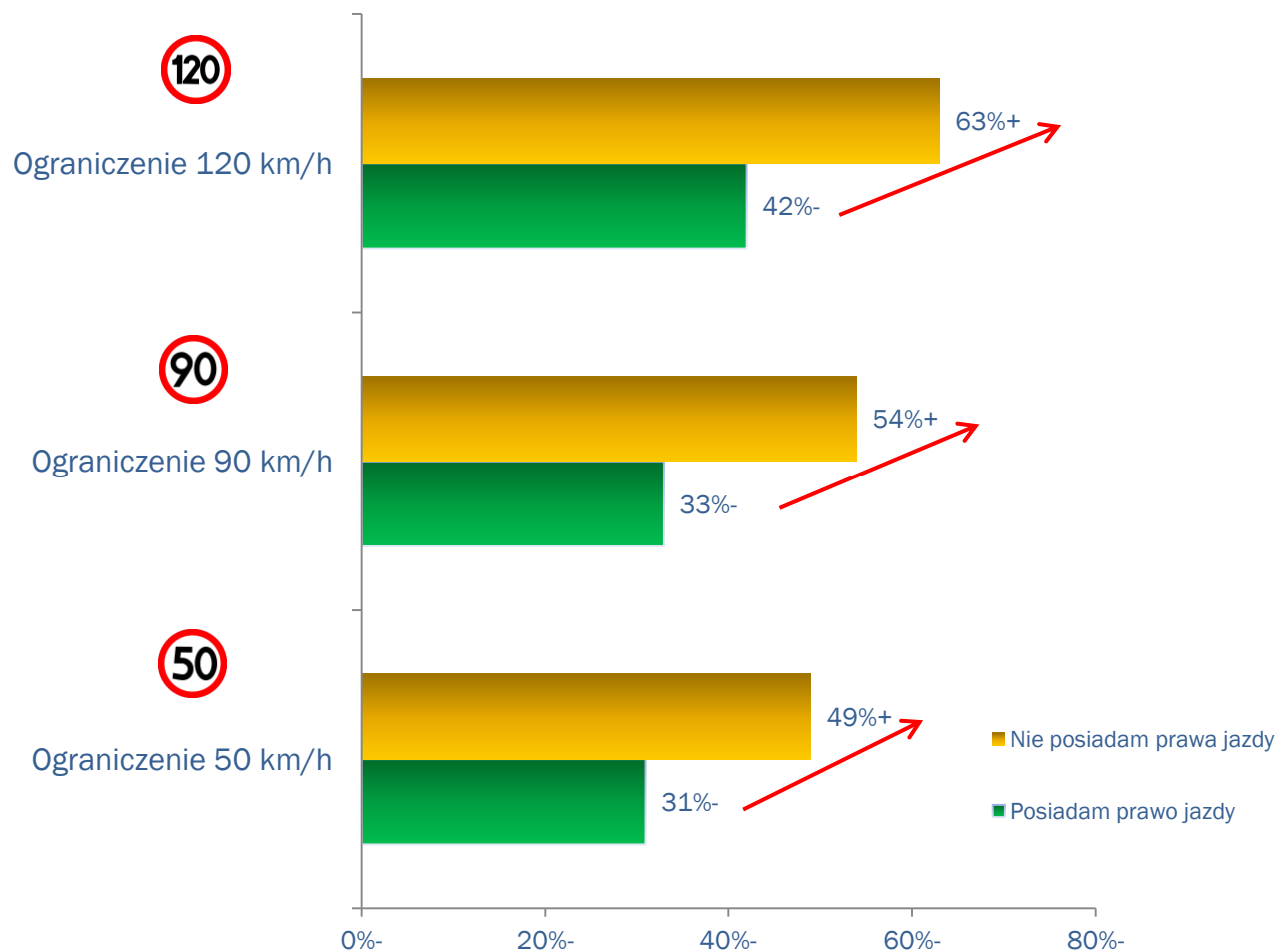
Co ciekawe największe przyzwolenie na jakiegokolwiek przekroczenie obserwujemy na drodze o ograniczeniu do 50 km/h aż 60% społeczeństwa akceptuje przekraczanie prędkości.

N=1002

Brak akceptacji dla przekroczenia prędkości (wg posiadania prawa jazdy)

Na drodze gdzie ograniczenie prędkości wynosi do ... km/h jakie Pana(i) zdaniem przekroczenie prędkości można uznać za akceptowalne? – proszę podać maks. przekroczenie, które jest Pan \ Pani w stanie zaakceptować.

Badani, którzy nie akceptują możliwości przekroczenia dozwolonej prędkości



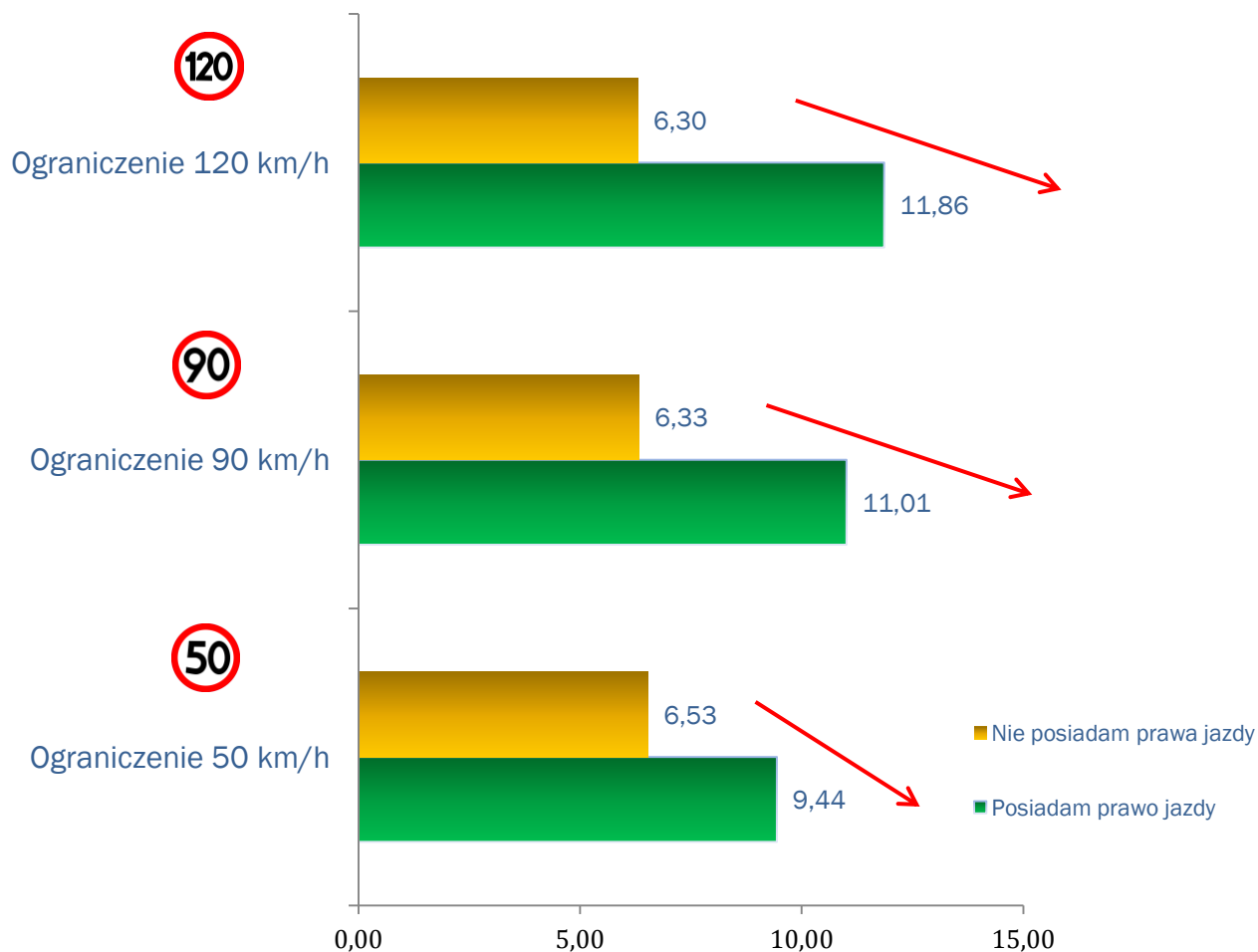
Akceptacja dla przekraczania prędkości jest zdecydowanie wyższa u kierowców niż u osób nieposiadających prawa jazdy.

N=453
N=549

Akceptowalne wartości przekroczenia prędkości (wg posiadania prawa jazdy)

Na drodze gdzie ograniczenie prędkości wynosi do ... km/h jakie Pana(i) zdaniem przekroczenie prędkości można uznać za akceptowalne? – proszę podać maks. przekroczenie, które jest Pan \ Pani w stanie zaakceptować.

Podstawa: średnie wartości przekroczenia [km/h].



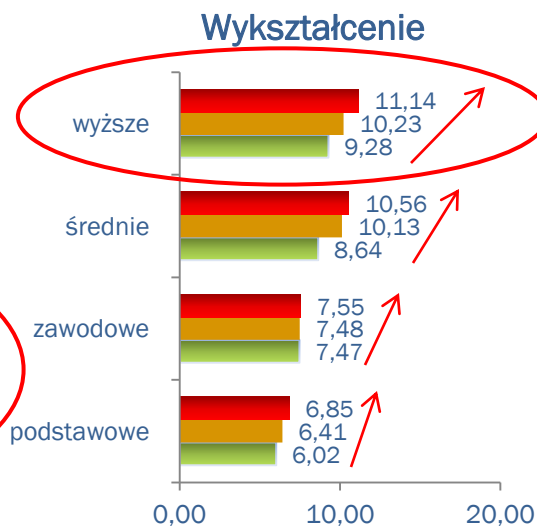
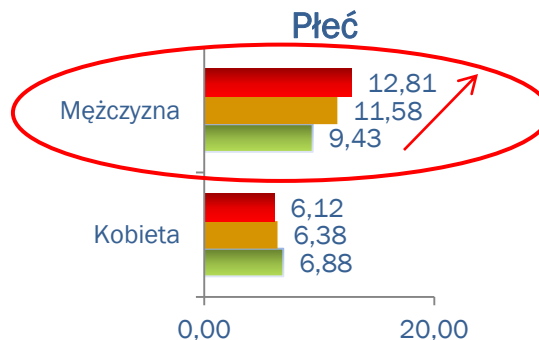
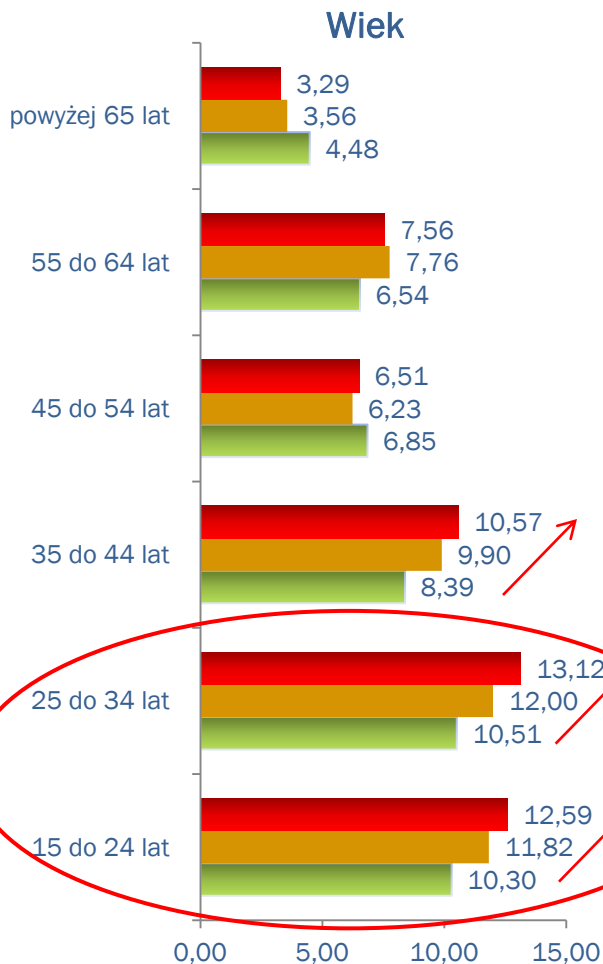
Osoby nie posiadające prawa jazdy są mniej liberalne niż kierowcy w kwestii przekraczania prędkości. Średnie wartości akceptowanego przekroczenia prędkości są zdecydowanie wyższe dla kierowców niezależnie od obowiązującego ograniczenia.

N=453
N=549

Akceptowalne wartości przekroczenia prędkości (demografia)

Na drodze gdzie ograniczenie prędkości wynosi do ... km/h jakie Pana(i) zdaniem przekroczenie prędkości można uznać za akceptowalne? – proszę podać maks. przekroczenie, które jest Pan \ Pani w stanie zaakceptować.

Podstawa: średnie wartości przekroczenia [km/h], wszyscy badani



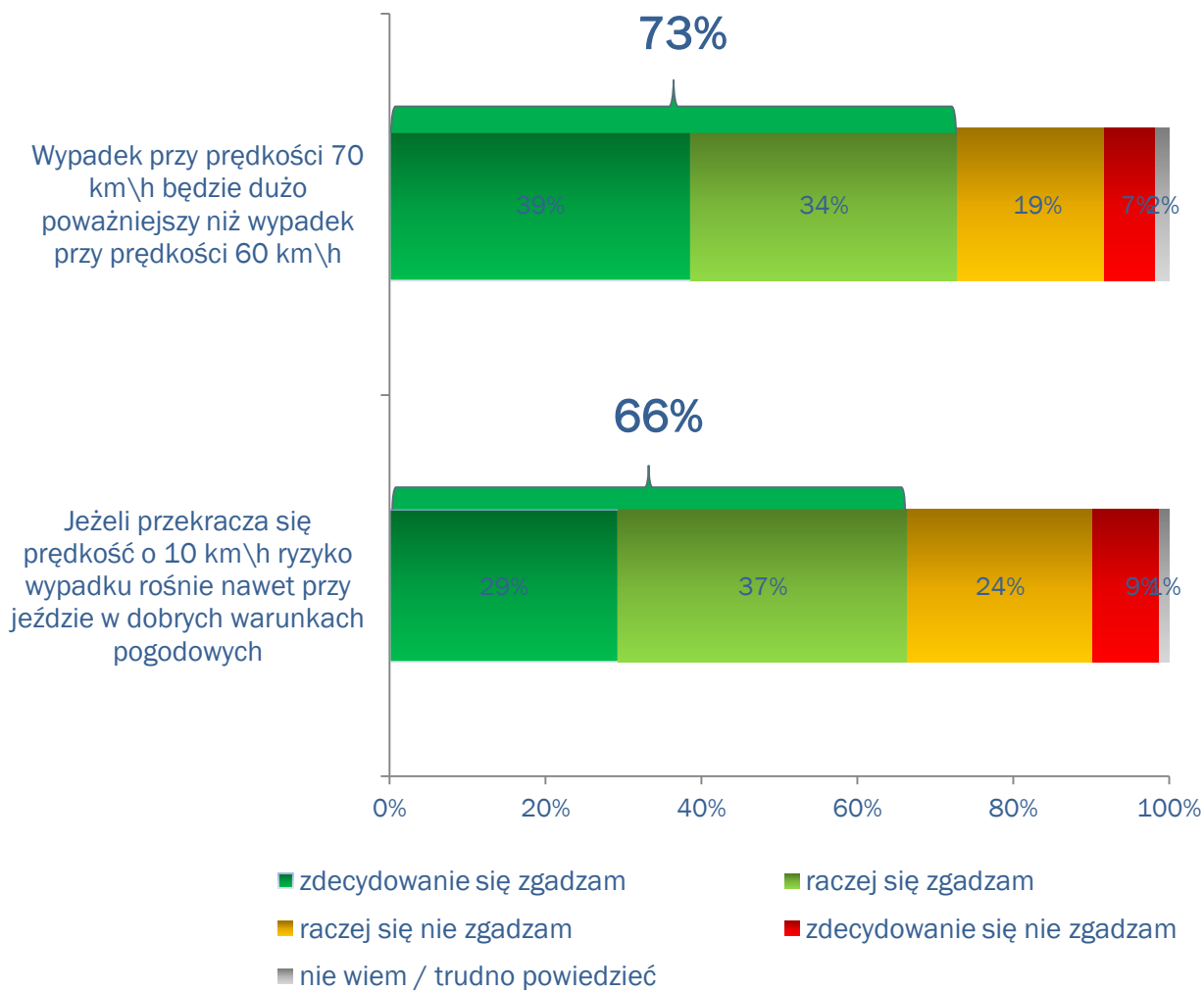
Średnia akceptowalna prędkość przekroczenia maleje wraz z wiekiem, a co może być zaskakujące, rośnie wraz z poziomem wykształcenia.

Niezależnie od rodzaju drogi osoby w wieku 25-34 wskazywały najwyższe średnie wartości akceptowalnego przekroczenia limitu prędkości.

N=1002

Opinie na temat przekraczania prędkości (ciężkość i ryzyko wypadku)

Jak bardzo zgadza się Pan(i) bądź nie zgadza z następującymi stwierdzeniami:



73% badanych zgadza się, że wypadek przy prędkości 70 km/h będzie dużo poważniejszy niż przy 60 km/h.

66% Polaków uważa, że przekroczenie prędkości o 10 km/h zwiększa ryzyko wypadku nawet przy dobrej pogodzie.

Akceptujemy fakt łamania ograniczeń mimo świadomości zagrożenia jakie niesie za sobą nadmierna prędkość.

N=1002

Poczucie nieuchronności kary za zbyt szybką jazdę

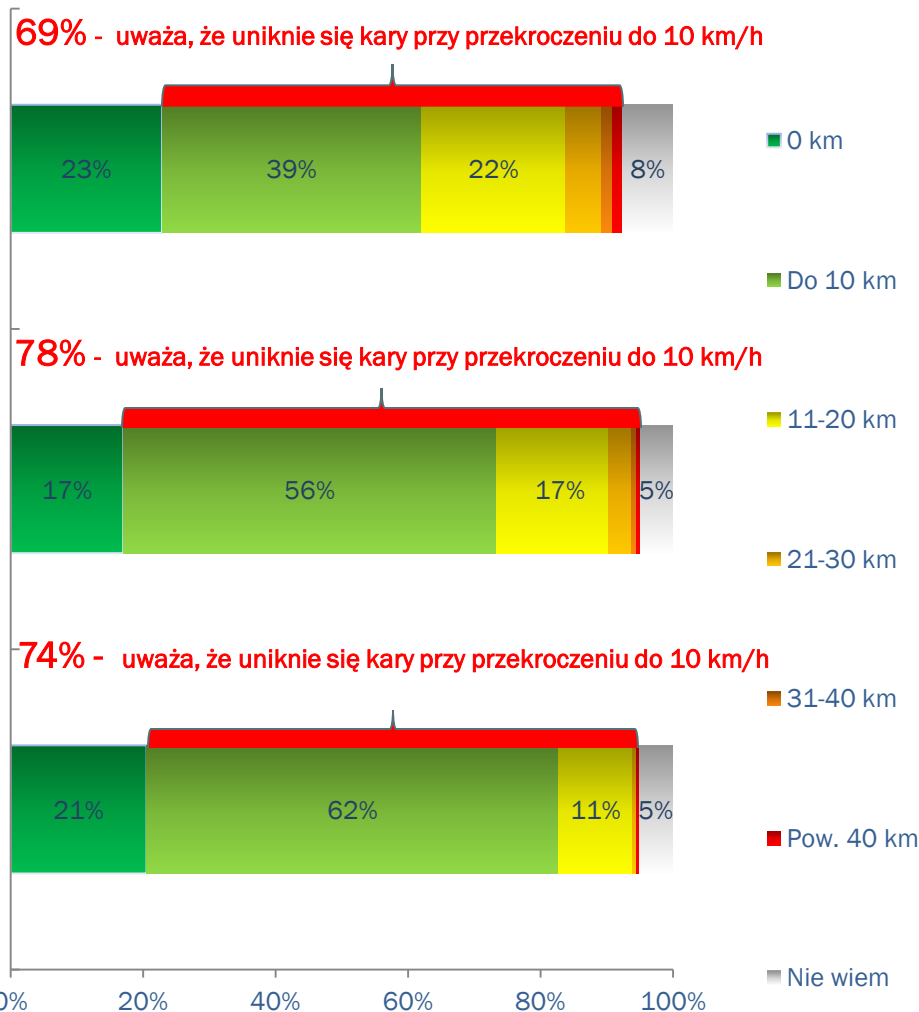
Przekroczenie prędkości, za które nie zostanie się ukaranym

O ile km/h można Pana(i) zdaniem przekroczyć w Polsce dopuszczalną prędkość by mieć poczucie, że nie zostanie się ukaranym...

120

69% - uważa, że uniknie się kary przy przekroczeniu do 10 km/h

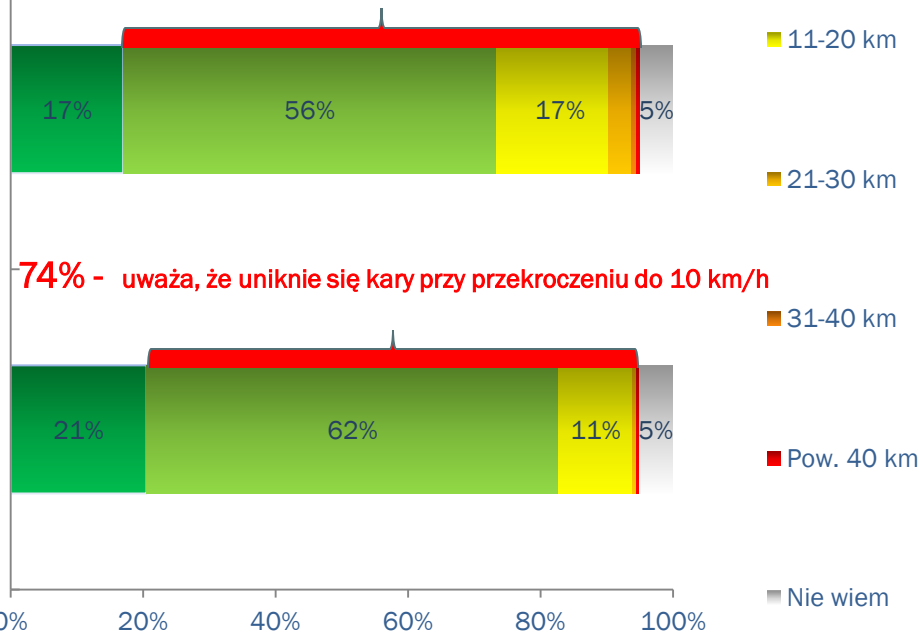
Jadąc drogą ekspresową o ograniczeniu do 120 km/h



90

78% - uważa, że uniknie się kary przy przekroczeniu do 10 km/h

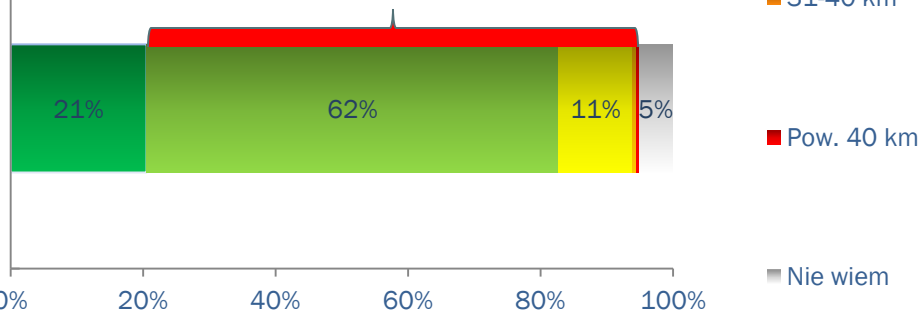
Jadąc w terenie niezabudowanym po drodze z ograniczeniem do 90 km/h



50

74% - uważa, że uniknie się kary przy przekroczeniu do 10 km/h

Jadąc w terenie zabudowanym po drodze z ograniczeniem do 50 km/h



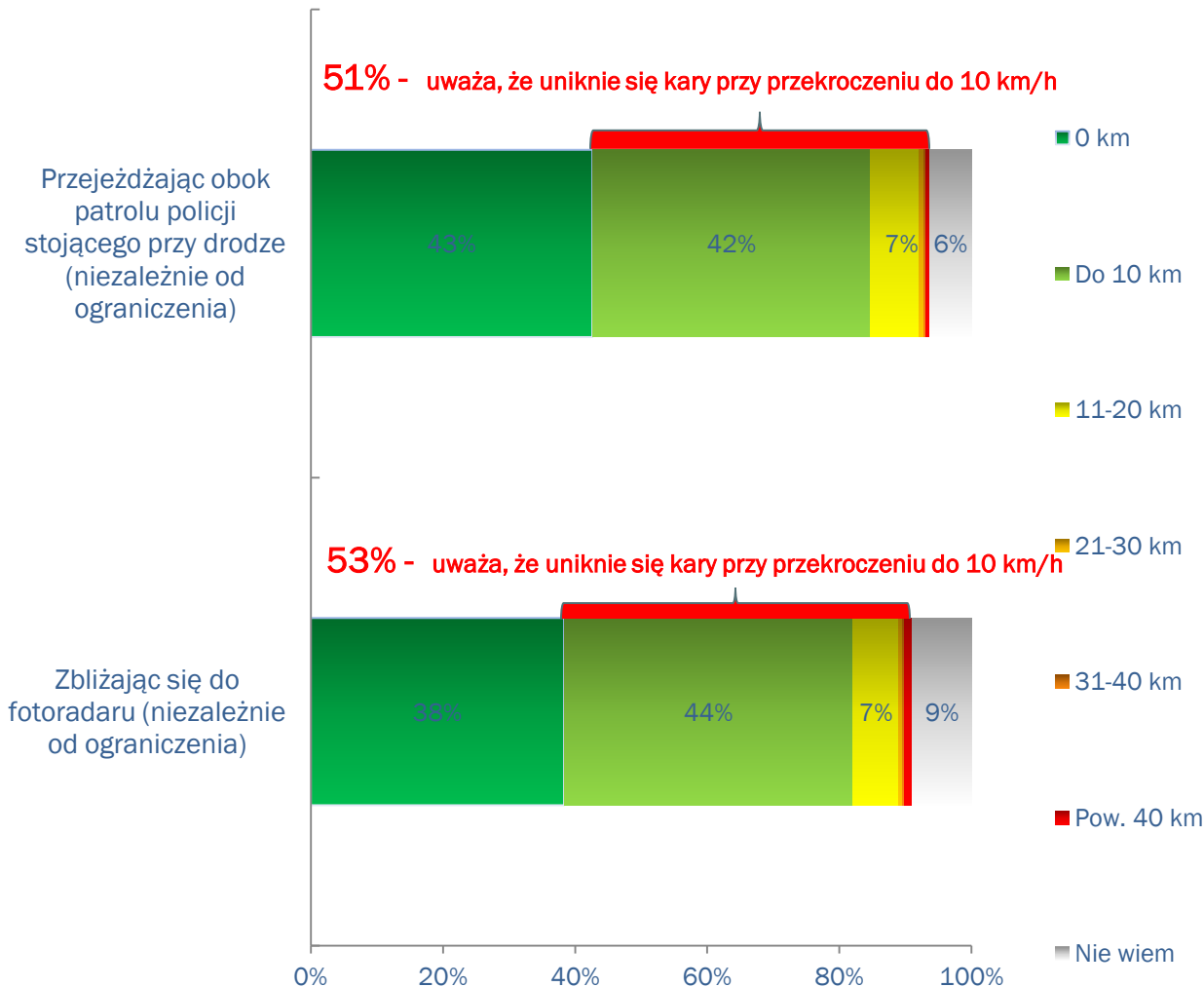
Zdecydowana większość badanych uważa, że przekroczenie prędkości nie prowadzi do konsekwencji.

12-30% badanych (w zależności od ograniczenia) uważa, że uniknie się kary przekraczając prędkość o więcej niż 10 km/h.

N=1002

Przekroczenie prędkości, za które nie zostanie się ukaranym

O ile km/h można Pana(i) zdaniem przekroczyć w Polsce dopuszczalną prędkość by mieć poczucie, że nie zostanie się ukaranym...



Ankietowani uważają, że należy obawiać się konsekwencji przede wszystkim podczas mijania patrolu policji lub przejeżdżając obok fotoradaru.

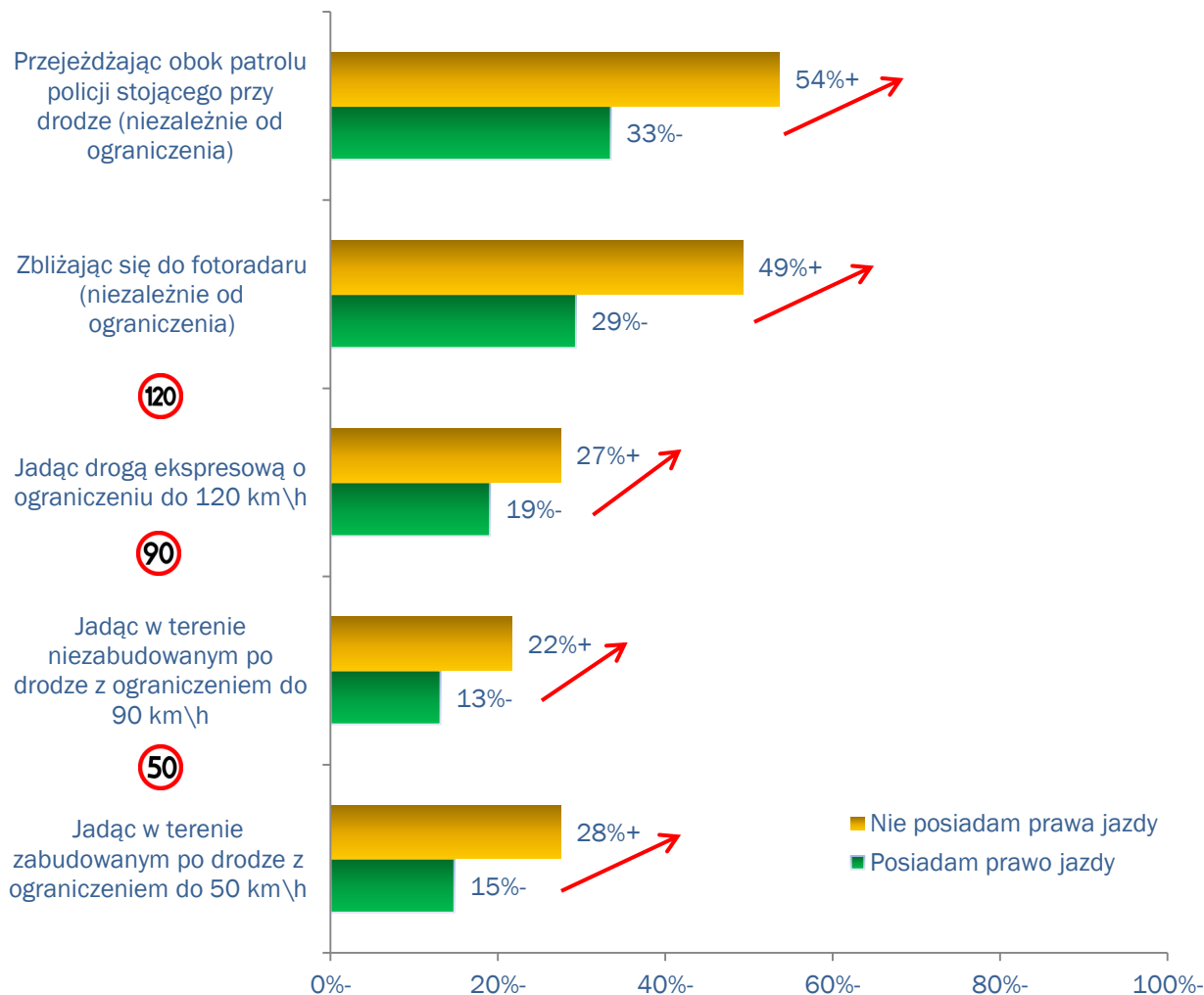
Mimo to połowa społeczeństwa uważa, że uniknie się kary przekraczając prędkość także w takich sytuacjach. Prawdopodobnie przeświadczenie o uniknięciu kary wpływa na społeczeństwo negatywnie i sprawia, że przekraczanie prędkości staje się akceptowalne.

N=1002

Przekroczenie prędkości, za które nie zostanie się ukaranym (wg posiadania prawa jazdy)

O ile km/h można Pana(i) zdaniem przekroczyć w Polsce dopuszczalną prędkość by mieć poczucie, że nie zostanie się ukaranym...

Osoby, które uważają, że nie należy przekraczać dopuszczalnej prędkości.



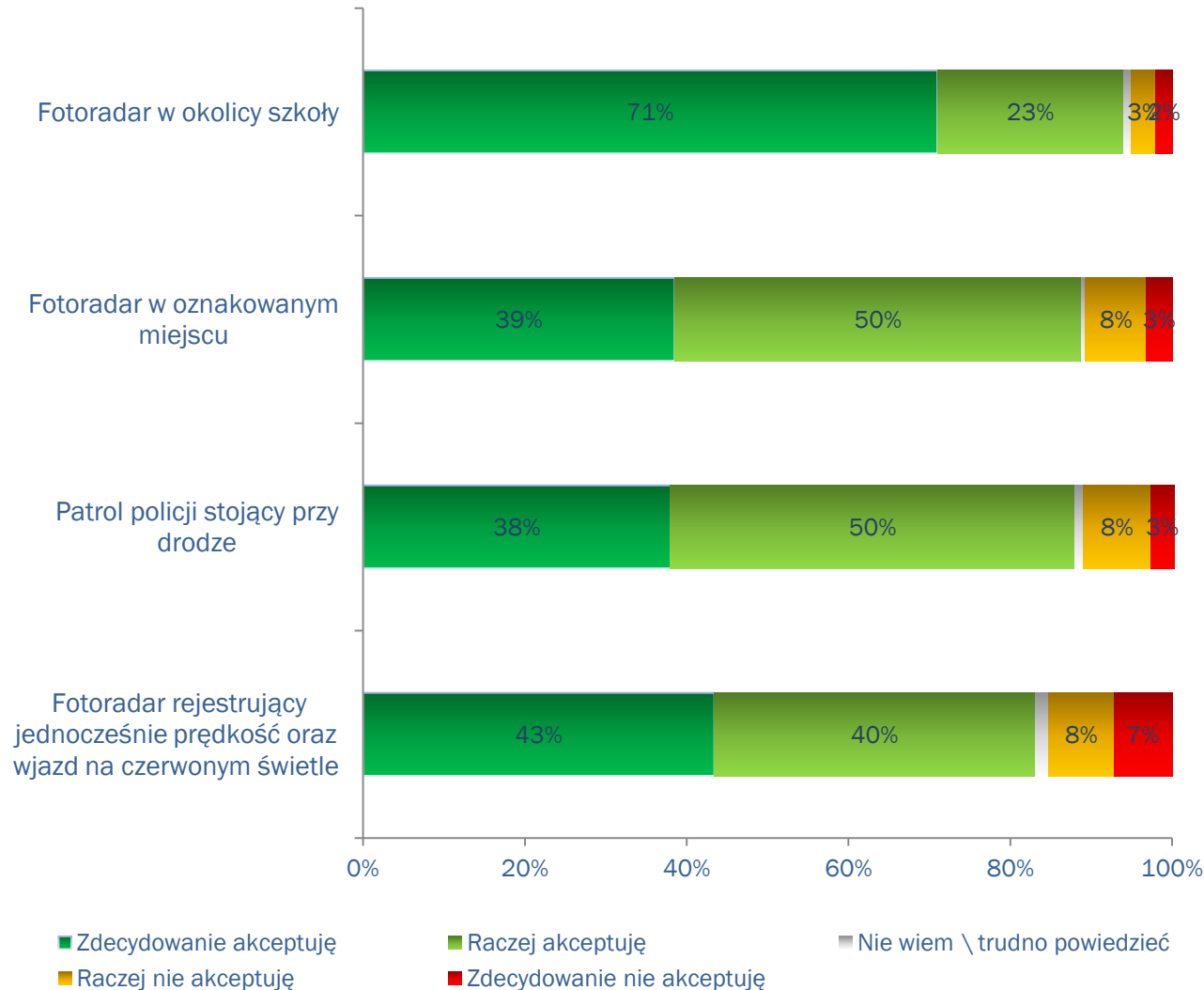
W każdej z sytuacji osoby bez prawa jazdy istotnie częściej niż kierowcy uważają, że aby mieć poczucie, że nie zostanie się ukaranym nie należy w ogóle przekraczać dopuszczalnej prędkości.

N=453
N=549

Metody i środki egzekwowania przepisów dotyczących prędkości

Akceptacja dla metod egzekwowania przepisów

Czy akceptuje Pan/i metody egzekwowania przepisów...



Badani akceptują większość metod egzekwowania ograniczeń prędkości.

Największą akceptacją cieszą się:

-fotoradar w okolicy szkoły 95%

-fotoradar w oznakowanym miejscu 89%

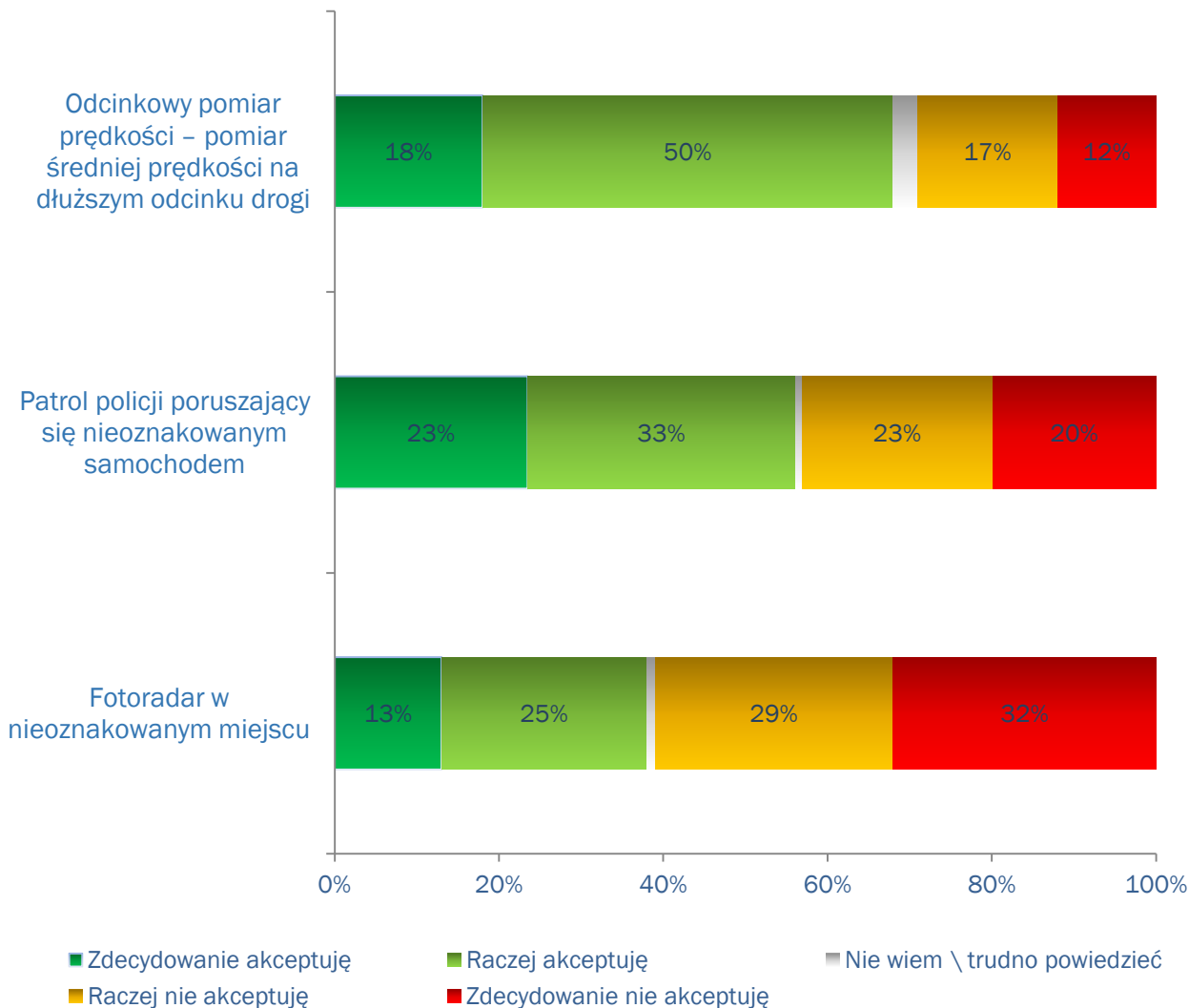
-patrol policji stojący przy drodze 89%,

- a także fotoradar rejestrujący jednocześnie prędkość oraz wjazd na czerwonym świetle

N=1002

Akceptacja dla metod egzekwowania przepisów

Czy akceptuje Pan/i metody egzekwowania przepisów...



Odcinkowy pomiar prędkości jest także raczej akceptowaną metodą (68%), natomiast respondenci rządziej są w stanie zaakceptować środki, które są ukryte tj. :

- nieoznakowany fotoradar 38% (w Polsce niestosowany - SKRBRD),

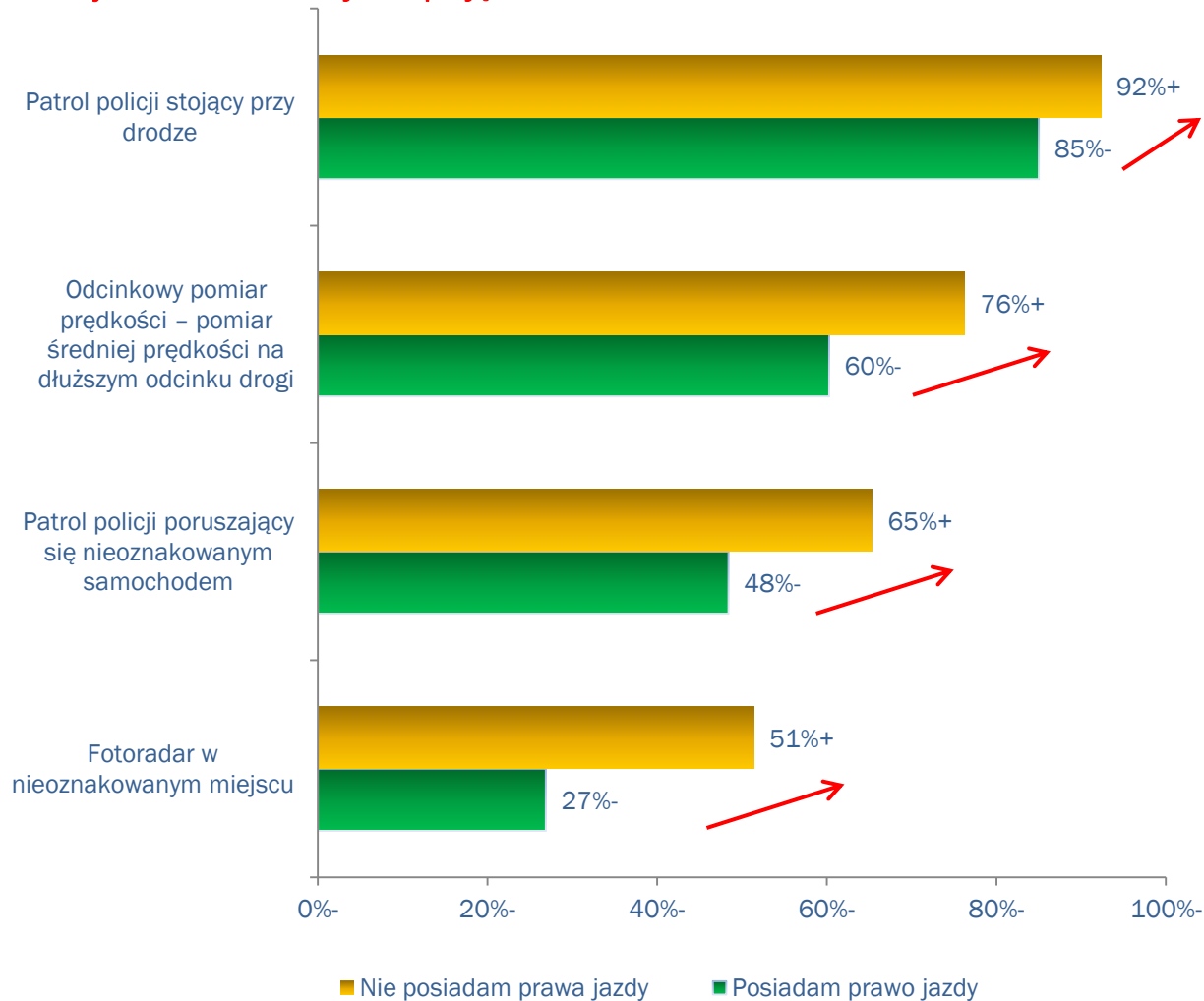
- patrol policji poruszający się nieoznakowanym samochodem 56%.

N=1002

Akceptacja dla metod egzekwowania przepisów (wg posiadania prawa jazdy)

Czy akceptuje Pan/i metody egzekwowania przepisów...

Zdecydowanie lub raczej akceptuję

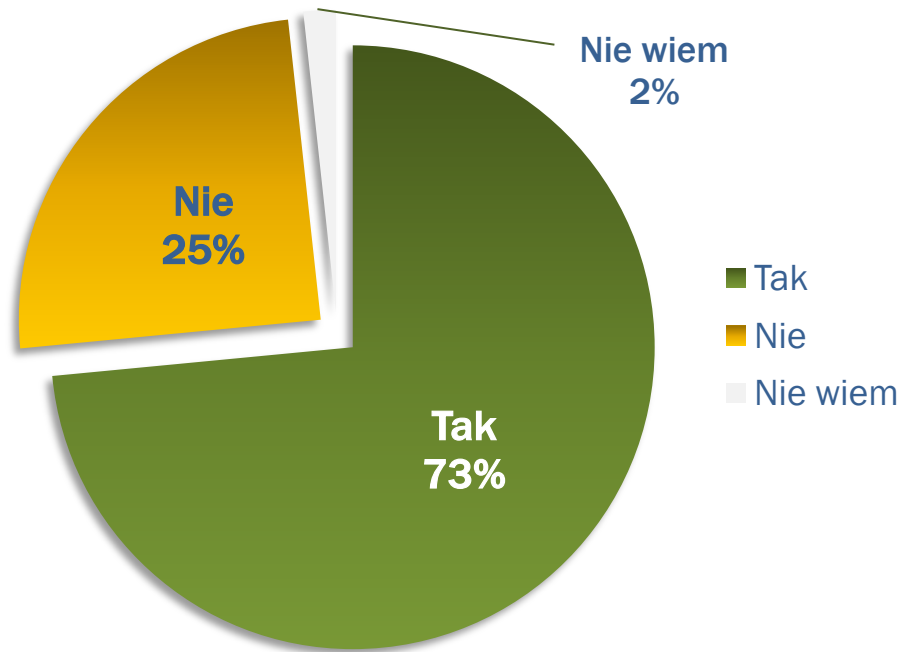


W przeciwieństwie do kierowców, reszta społeczeństwa w dużo większym stopniu akceptuje stawianie fotoradarów w nieoznakowanych miejscach, a także: patrol policji poruszający się nieoznakowanym pojazdem oraz odcinkowy pomiar prędkości na dłuższym odcinku drogi.

N=453
N=549

Czy należy odbierać prawo jazdy?

Czy Pana(i) zdaniem są sytuacje, w których za przekroczenie dozwolonej prędkości kierowcy powinno grozić odebranie prawa jazdy?



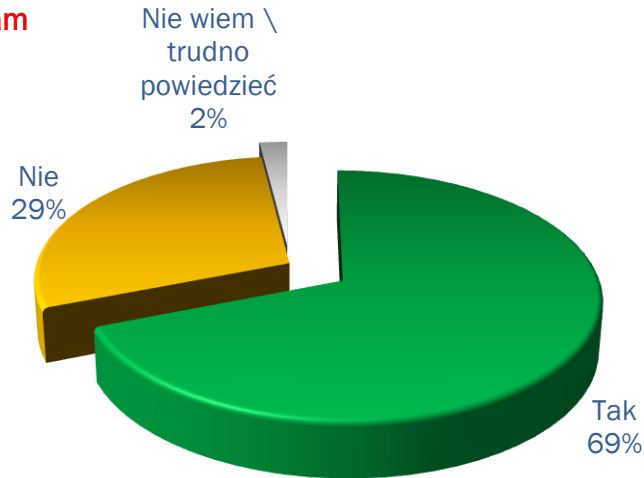
73% badanych uważa, że w pewnych sytuacjach należy odbierać kierowcom prawo jazdy za przekroczenie prędkości.

N=1002

Czy należy odbierać prawo jazdy?

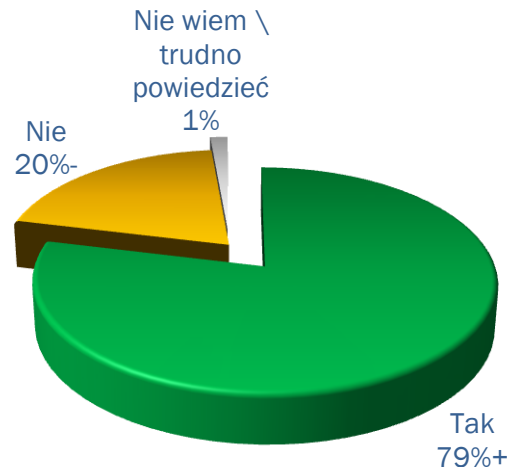
Czy Pana(i) zdaniem są sytuacje, w których za przekroczenie dozwolonej prędkości kierowcy powinno grozić odebranie prawa jazdy?

**Podstawa: posiadam
prawo jazdy**



N=549

**Podstawa: Nie posiadam
prawo jazdy**



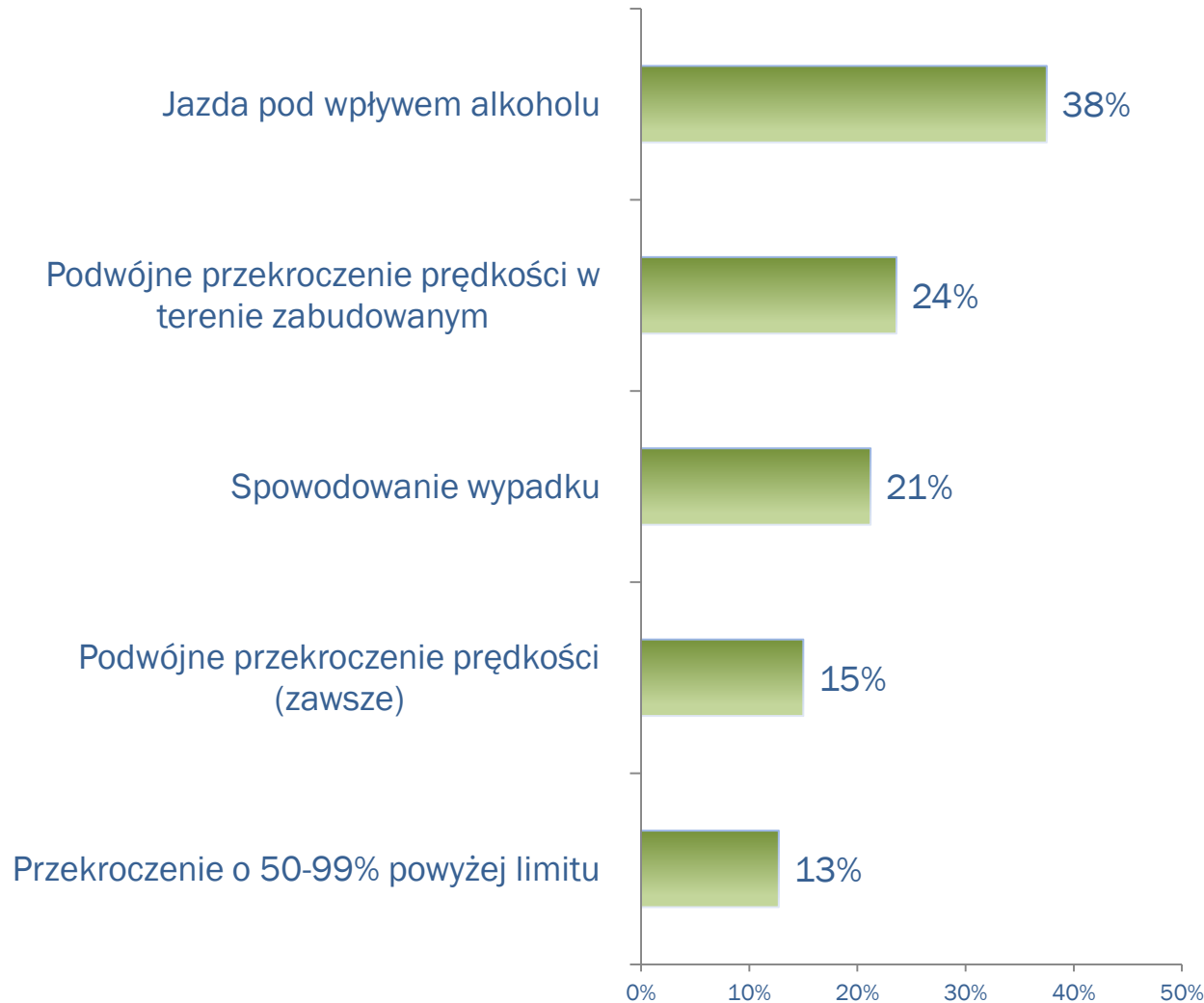
N=453

Zdecydowana większość kierowców jest zdania, że są sytuacje, w których za przekroczenie prędkości należy odbierać prowadzącym pojazd prawo jazdy.

Podobnego zdania są osoby bez prawa jazdy, chociaż warto zauważyć, że częściej wskazują one na sytuacje, w których za przekroczenie prędkości powinno grozić odebranie uprawnień kierowcom.

Kiedy należy odbierać prawo jazdy

W jakich sytuacjach Pana (i) zdaniem kierowcy powinno grozić odebranie prawa jazdy? (najczęściej wybierane)



Odebranie prawa jazdy powinno być, wg badanych, stosowane za przekroczenie prędkości: jadąc pod wpływem alkoholu 38% (to oczywiste bowiem w takiej sytuacji zawsze grozi odebranie prawa jazdy); podwójne przekroczenie prędkości w obszarze zabudowanym 24%, spowodowanie wypadku 21%, a także za podwójne przekroczenie prędkości niezależnie od terenu (15%) i przekroczenie o 50-99% powyżej limitu.

N=736

Metodologia

Informacje szczegółowe

Metryka



N=1002

Metodologia - informacje szczegółowe (1)

Zleceniodawca projektu: Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Nazwa agencji badawczej realizującej projekt: MillwardBrown SA. Projekt badawczy został zrealizowany zgodnie z międzynarodowymi standardami.

Cele projektu: Poznanie opinii populacji generalnej 15+ na temat przekraczania dozwolonej prędkości na drogach.

Opis badanej populacji: Populacja ogólnopolska 15+ warstwowana ze względu na płeć, wiek, wykształcenie i klasę wielkości miejscowości oraz województwo

Wielkość próby: Próba efektywna N=1002

Termin terenowej realizacji badania: 21 – 28 sierpnia 2013 roku

Metoda doboru próby i respondentów: Próba losowo-kwotowa, mix telefony stacjonarne / komórki

Metoda zbierania danych: CATI

Response rate: w badaniu wyniósł 8,4%. Response rate to iloraz liczby zrealizowanych wywiadów do wielkości podanej próby pomniejszonej o liczbę przypadków niekwalifikujących się do próby (czyli takich, co do których mamy pewność – lub uzasadnione przypuszczenie – że nie istnieją bądź też nie wchodzą w skład badanej populacji).

Metoda gratyfikacji respondentów: nie dotyczy

Liczba ankierów pracujących przy projekcie: 59

Przebieg badania (technika Cati) jest bezpośrednio monitorowany przez grupę doświadczonych supervisorów. Do obowiązków supervisorów należy bieżąca kontrola pracy ankierów na sesji tj. monitorowanie rozmów, obserwacja poprawności przebiegu sesji zarówno od strony technicznej jak i merytorycznej, śledzenie statystyk w poszczególnych projektach, śledzenie statystyk ankierskich, a także bieżąca korekta ewentualnych uchybień i reagowanie na sytuacje nieprzewidziane. Średnio na sesji przypada 15 ankierów na jednego supervisor. Supervisorzy są zobowiązani do kontroli, co najmniej 5% realizacji próby, co jest raportowane w zbiorczym zestawieniu kontrolnym dla każdego z realizowanych projektów. Kontrola pojedynczego przypadku obejmuje przynajmniej 75% całkowitego czasu trwania wywiadu. W trakcie kontroli pojedynczego przypadku Supervisor dokonujący oceny zobowiązany jest do weryfikacji Ankiera w konkretnych obszarach. Głos, Artykulacja i dykcja, Tempo mówienia, Dokładność i rozumienie treści, Zaangażowanie, Swoboda wypowiedzi, Kontakt z respondentem (dopytywanie, bierne słuchanie), Poprawność zapisu odpowiedzi.

Metodologia - informacje szczegółowe (2)

Materiały wykorzystywane w badaniu: kwestionariusze, wszystkie materiały które były prezentowane respondentom w trakcie wywiadu (np. karty, grafiki itd.) oraz inne materiały związane ze zbieraniem danych (np. pliki video, audio itd.) nie dotyczą

Informacja o testowanych lub ocenianych w badaniu materiałach lub produktach: nie dotyczy

Ważenie danych – W badaniu dokonano ważenia poststratyfikacyjnego z uwzględnieniem rozkładu terytorialnego (klasy wielkości miejscowości) oraz rozkładu płci, wieku w 5 kohortach oraz wykształcenia w 4 kohortach. Ważenie miało charakter iteracyjny (RIM-weighting).

Zastosowane ważenie danych nie uwzględnia ogólnopolskiej struktury wykształcenia, uwzględnia natomiast strukturę kierowców w Polsce. W efekcie uzyskano większą niż w populacji generalnej różnicę pomiędzy grupą osób z wykształceniem podstawowym, a grupą osób z wykształceniem wyższym. Empiryczna weryfikacja wyników z zastosowaniem wagi wg wykształcenia pokazała, że czynnik ten nie wpływa istotnie na uzyskane wyniki – nie zaobserwowano istotnych różnic w opiniach względem tych, zaprezentowanych w powyższym raporcie.

Procedura przypisywania i szacowania braków danych: nie dotyczy

Informacja o dokładności wyników badania: dla zastosowanej w badaniu próby losowo-kwotowej maksymalny błąd pomiaru dla wielkości N=1000 wynosi 3,2% (4,27% wyłącznie dla próby kierowców N=549). Jeśli rezultaty są oparte na podgrupach - liczba przypadków wykorzystanych w analizie podgrup nie dotyczy

Prezentowane wartości: Prezentowane dane procentowe są zaokrąglone do pełnych jedności ze względu na dokładność pomiaru. Zaokrąglenie powoduje, że w pewnych sytuacjach suma może nie być równa 100%. Dokładne wartości dostępne są w polu edycji danych.

Dodatkowe informacje (zgodność z normą ISO 20252)

- Wszystkie projekty badawcze realizowane przez Millward Brown SA są zgodne z Kodeksem postępowania w dziedzinie badań rynkowych i społecznych – ICC/ESOMAR oraz z Normą ISO 20252.
- Millward Brown SA zastrzega, że wszelkie ujawnione w treści oferty informacje dotyczące znaków towarowych, technologii, metodologii, produktów objętych ofertą, rozwiązań technicznych itp., jak również informacje dotyczące cen stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z 1993 roku o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.
- Wszystkie prawa zastrzeżone. Niniejszy dokument zawiera poufne i zastrzeżone informacje Millward Brown SA.

Dziękujemy za uwagę!