
A photograph of a wine bottle and two glasses of red wine. The bottle is on the left, with a black foil-wrapped neck and a gold-colored label. Two glasses of red wine are in the foreground, slightly out of focus. The background is dark.

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Index

1. Założenia i metodologia badania
2. Wnioski i rekomendacje
3. Wyniki badania
4. Charakterystyka kierowców
5. Styl jazdy
6. Bezpieczeństwo na drogach
7. Ryzykowne zachowania kierowców
8. Poprawa bezpieczeństwa na drogach
9. Styl konsumpcji alkoholu
10. Kary i ich egzekucja



Jakościowo-ilościowa
ewaluacja zjawiska
prowadzenia pojazdu pod
wpływem alkoholu

TNS OBOP

Auteur

| © TNS

Index

11. Wiedza odnośnie alkoholu	p. 114
12. Prowadzenie pod wpływem alkoholu	p. 122
13. Obawy kierowców	p. 134
14. Przyzwolenie a reakcja	p. 141
15. Bycie świadkiem prowadzenia pod wpływem alkoholu	p. 148
16. Komunikacja	p. 154
17. Segmentacja emocjonalna	p. 162
18. Rekomendowane kierunki kampanii	p. 195
19. Załącznik nr 1 - struktura próby ilościowej	p. 199



Założenia i metodologia badania

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Wstęp

Główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce to: niebezpieczne zachowania uczestników ruchu oraz niska jakość infrastruktury drogowej¹. Nietrzeźwość użytkowników dróg jest jednym z głównych niebezpiecznych zachowań obok nadmiernej prędkości, niskiego stopnia stosowania urządzeń bezpieczeństwa (pasy, urządzenia zabezpieczające dzieci, kaski ochronne) oraz braku poszanowania praw innych uczestników ruchu.

Do 2013 roku Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 stawia sobie za cel zmniejszenie o 50% w porównaniu do 2003 roku uczestnictwa w ruchu drogowym uczestników będących pod wpływem alkoholu. W kontekście celów wyznaczonych przez Program GAMBIT 2005 odnotowywana poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wciąż za mała. W związku z powyższym nadal konieczna jest kontynuacja działań przewidzianych i zdefiniowanych w Programie GAMBIT 2005. Jednym z nich jest edukacja i komunikacja ze społeczeństwem uświadamiająca rolę niebezpiecznych zachowań, w tym prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu.

Zgodnie z celami stawianymi przez Program GAMBIT 2005 Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zamierza zrealizować kampanię społeczną mającą na celu przekonanie kierowców do nieprowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu.

¹Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013. GAMBIT 2005

Cele

Opracowanie strategii planowanej kampanii społecznej poprzedzone zostało realizacją projektu badawczego monitorującym postawy, opinie i zachowania uczestników ruchu drogowego. Projekt badawczy zakładał realizację badania ilościowego i jakościowego.

Badania ilościowe miały głównie na celu zweryfikowanie wstępnych hipotez postawionych na podstawie dostępnych wyników wcześniejszych badań dotyczących tej tematyki oraz określenie skali problemów związanych z bezpieczeństwem na drodze powiązanych z prowadzeniem samochodów pod wpływem alkoholu.

Efektom badania ilościowego ma być **przygotowanie rekomendacji do przeprowadzenia kampanii społecznej w Polsce, promującej nie wsiadanie za kierownicę po spożyciu alkoholu.**

Dodatkowo wyniki z badania ilościowego będą mogły posłużyć do:

- * określenia postaw i zachowań wobec prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu i związanych z tym zagrożeń - będą one wykorzystywane również, jako punkt odniesienia do określenia efektów kampanii społecznej,
- * porównań z wcześniejszymi dostępnymi badaniami, realizowanymi przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Tematyka poruszana w badaniu

Badanie ilościowe składało się z następujących bloków tematycznych:

- Bezpieczeństwo na drodze
 - Oczekiwane działania zwiększające bezpieczeństwo na drogach;
 - Rola policji;

- Zachowania kierowców w kontekście przestrzegania przepisów drogowych:
 - Aktywność kierowców;
 - Style kierowania samochodem;
 - Opinie odnośnie zachowania innych uczestników ruchu drogowego;
 - Trudności podczas jazdy samochodem;

- Alkohol:
 - Styl konsumpcji alkoholu;
 - Prowadzenie pod wpływem alkoholu;
 - Opinie i postawy na temat regulacji związanych z prowadzeniem pod wpływem alkoholu;

- Przestrzeganie innych przepisów ruchu drogowego:
 - Egzekwowanie przepisów przez policję;

- Promocja kwestii związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego:
 - Opinia odnośnie roli i celowości działań;
 - Znajomość kampanii społecznych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Próba badania jakościowego - kierowcy

TOTAL N= 60 mini FGI	Osoby studiujące 18- 25 lat		Osoby nie studiujące 18-25 lat		Osoby pracujące 26 – 40 lat	
	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni
Wieś	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI
do 20 tyś	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI
20 – 50 tyś	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI
50-100 tyś	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI
powyżej 500 tys.	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI	2 miniFGI

Próba badania jakościowego - pasażerowie

TOTAL N= 10 miniFGI	Osoby w wieku 18-25 lat Studiujące i nie studiujące		Osoby pracujące 26 – 40 lat	
	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni
Wieś	1 miniFGI			1 miniFGI
do 20 tyś		1 miniFGI	1 miniFGI	
20 – 50 tyś	1 miniFGI			1 miniFGI
50-100 tyś		1 miniFGI	1 miniFGI	
powyżej 500 tys.	1 miniFGI			1 miniFGI

Próba badania ilościowego

Próba badania ilościowego uwzględnia jednocześnie dwie grupy celowe badania: kierowców i nie-kierowców, dodatkowo zdefiniowano grupy ze względu na posiadane doświadczenie jako kierowcy.

Strukturę badania ilościowego przedstawia poniższa tabela:

Liczba wywiadów	Grupa	Definicja
N = 1000	ogólnopolska reprezentatywna próba kierowców	<ul style="list-style-type: none">ukończone 18 latważne prawo jazdyw ciągu ostatnich 12 miesięcy przynajmniej raz jechał samochodem.
N=500	ogólnopolska reprezentatywna próba nie - kierowców	<ul style="list-style-type: none">ukończone 18 latbrak prawa jazdy lub posiadanie prawa jazdy, ale w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie jechał samochodem.
N=200	ogólnopolska reprezentatywna próba młodych kierowców	<ul style="list-style-type: none">wiek 18 – 24 latważne prawo jazdyw ciągu ostatnich 12 miesięcy przynajmniej raz jechał samochodem.
N=75	ogólnopolska reprezentatywna próba kierowców doświadczonych	<ul style="list-style-type: none">ukończone 18 latważne prawo jazdy od co najmniej 10 latw ciągu ostatnich 12 miesięcy przynajmniej raz jechał samochodem
N=75	ogólnopolska reprezentatywna próba kierowców niedoświadczonych	<ul style="list-style-type: none">ukończone 18 latważne prawo jazdy nie dłużej niż 2 lataw ciągu ostatnich 12 miesięcy przynajmniej raz jechał samochodem

Szczegółowa struktura w załączniku nr 1.

Dobór próby

Próba miała charakter losowo-kwotowy. Losowo dobierano miasta i wsie (gminy miejskie i gminy wiejskie). Respondentów dobierano kwotowo pod względem cech społeczno-demograficznych.

Zasadnicze założenia doboru próby ogólnopolskiej to:

- dwustopniowy schemat losowania próby,
- jednostki losowania pierwszego stopnia to: rejony statystyczne w miastach i obwody spisowe na wsi,
- warstwowanie jednostek pierwszego stopnia wg województw oraz klas miejscowości z uwzględnieniem specyfiki województw,
- proporcjonalna alokacja próby pomiędzy warstwy.

Losowanie miast i wsi

Próby losowane są z operatu losowania utworzonego na bazie najbardziej aktualnego zbioru rejonów statystycznych i obwodów spisowych.

Jednostkami losowania pierwszego stopnia (JPS) w przypadku próby są:

- rejon statystyczny w miastach,
- obwody spisowe na wsi.

Przyjmuje się założenie, że JPS-y dla obu prób powinny liczyć minimum 5 mieszkań. W związku z tym, na terenach wiejskich, w ramach tego samego rejonu statystycznego, połączone zostaną obwody spisowe liczące mniej niż 5 mieszkań z obwodami sąsiednimi, tak aby połączony obwód zawierał co najmniej 5 mieszkań. W miastach z kolei, rejon statystyczny liczący mniej niż 5 mieszkań połączony będzie z sąsiednimi, tak aby utworzony JPS liczył minimum 5 mieszkań. JPS-y posortowane zostaną według warstw. Warstwę stanowią JPS-y należące do danej klasy miejscowości, ewentualnie do konkretnego miasta w danym województwie, względnie dzielnicy w mieście.

Jako zasadę przyjmuje się, że warstwami są klasy miejscowości w ramach danego województwa, tj.

- wieś,
- miasta do 20 tys. mieszkańców,
- miasta pow. 20 tys. do 50 tys. mieszkańców,
- miasta pow. 50 tys. do 100 tys. mieszkańców,
- miasta pow. 100 tys. do 500 tys. mieszkańców,
- miasta powyżej 500 tys. mieszkańców.

Po wylosowaniu miast i wsi dokonano nieznacznych korekt rozkładów wylosowanych miast i wsi na podstawie wcześniejszych badań związanych z rynkiem samochodowym.

Od tej zasady przyjęto następujące odstępstwa:

- w niektórych województwach klasy miejscowości łączone były w jedną warstwę, ponieważ były za małe ze względu na liczbę mieszkańców,
- niektóre miasta wojewódzkie (Wrocław, Lublin, Łódź, Kraków, Rzeszów, Kielce, Poznań) stanowiły samodzielne warstwy,
- w Warszawie utworzone zostały trzy warstwy, przy czym warstwę stanowiły zespoły dzielnic,
- w woj. śląskim w klasie miast powyżej 100 tys. mieszkańców utworzono trzy warstwy,
- w województwach: małopolskim i mazowieckim utworzono po dwie warstwy wiejskie.

Dobór respondenta

■ Losowanie jednostek pierwszego stopnia

W celu wylosowania jednostek pierwszego stopnia zastosowany został schemat losowania warstwowego z prawdopodobieństwami wyboru proporcjonalnymi do liczby mieszkań w JPS. Jednostki pierwszego stopnia losowane były oddzielnie w każdej warstwie według procedury zaproponowanej przez Hartley'a i Rao.

1 Losowanie mieszkań

- Losowanie mieszkań przeprowadzone zostało w każdym JPS wylosowanym do próby. W danym JPS mieszkania losowane były przy zastosowaniu procedury losowania prostego bez powtórzeń. Stanowiły one numery porządkowe mieszkań w JPS.

■ Dobór respondenta

Respondentów w mieszkaniach dobierano kwotowo:

- kierowcy byli dobierani pod względem płci, wieku i wykształcenia;
- nie-kierowcy byli dobierani pod względem płci, wieku i wykształcenia;
- młodzi kierowcy byli dobierani pod względem płci i wieku;
- kierowcy niedoświadczeni byli dobierani pod względem płci i tego od ilu lat mają prawo jazdy;
- kierowcy doświadczeni byli dobierani pod względem płci i tego od ilu lat mają prawo jazdy.



Jakość i kontrola realizacji wywiadów

TNS OBOP przykłada wielką wagę do kontroli jakości pracy ankieterów, niezależnie od rodzaju badań i stosowanej metodologii. Proces ten składa się z kilku etapów:

- odpowiedni dobór ankieterów,
- ogólne i szczegółowe szkolenie,
- wstępna kontrola poprawności kwestionariuszy, Kart Realizacji Badania oraz innych materiałów dostarczonych przez ankieterów lub koordynatorów regionalnych, którzy (różnymi metodami) sprawdzają kompletność kwestionariuszy, np. w jakim stopniu kwestionariusze są kompletne, jak również dane kontaktowe respondentów,
- ilościowo - jakościowa kontrola (sprawdzenie stopnia kompletności kwestionariuszy, sprawdzenie sposobów wypełniania kwestionariuszy przez respondentów, reguły przejścia, filtry, pominięcia pytań, sposób odpowiedzi na pytania otwarte pod względem precyzji i dokładności,
- nie mniej niż 5% kontroli terenowej - bezpośrednio (F2F) lub przez telefon,
- stały monitoring realizacji projektów badawczych, dotyczący liczby ankieterów zaangażowanych w badanie, liczby wywiadów zrealizowanych przez jednego ankietera,
- kontrola realizacji danego projektu badawczego stanowi podstawę do tworzenia materiałów szkoleniowych w celu poprawy jakości pracy ankieterów,
- w przypadku, kiedy w badaniu zastosowana jest metodologia CATI, podstawowym elementem kontroli jest nadzór systemu NIPO nad sondażem, który zapewnia 100% poprawności przeprowadzenia wywiadów, nie pozwalając ankieterom pominąć lub niepotrzebnie zadawać pytania,
- NIPO nadzoruje czas przeprowadzenia wywiadu i kolejność zaznaczania odpowiedzi w pytaniach wielokrotnego wyboru. Dodatkowo, system kontroluje zgodność procedur kontrolnych w celu wykluczenia prawdopodobieństwa wywiadu z niewłaściwą osobą,
- TNS OBOP prowadzi wszystkie badania zgodnie ze standardami akceptowanymi przez OFBOR. Byliśmy jedną z pierwszych firm badawczych, które przyłączyły się do programu PKJPA.



Program Kontroli Jakości Pracy Ankieterów

- PKJPA został stworzony z inicjatywy OFBOR - u. Praca nad nim trwała ponad rok i została ukończona w 2000 roku z pozytywną akceptacją branży badawczej.
- PKJPA zakłada minimalne normy zarówno dla pracy Działów Realizacji Badań w agencjach badawczych, jak i funkcjonowania sieci ankieterskiej (rekrutacja ankieterów, koordynatorów, szkolenia, nadzór i koordynacja ich pracy).
- wszystkie firmy korzystające lub dostarczające usługi firmom badawczym mogą przystąpić do programu PKJPA, który zobowiązuje wszystkich uczestników do przestrzegania ustalonych norm w każdym projekcie.

Każda firma członkowska od momentu przystąpienia do PKJPA jest zobowiązana do dostosowywania procedur zgodnie z zaleceniami Programu Kontroli Jakości Pracy Ankieterów ze szczególnym naciskiem na:

- uzyskiwanie, przechowywanie i przetwarzanie wszystkich informacji na temat koordynatorów, ankieterów, rekruterów, audytorów i ich nadzoru,
- rejestrowanie wszystkich rodzajów projektów badawczych,
- szkolenie koordynatorów, ankieterów, rekruterów i audytorów,
- zapewnienie systematycznej kontroli pracy wykonywanej przez ankieterów, rekruterów i audytorów,
- PKJPA jest nadzorowane przez zarząd OFBOR, który jednocześnie sprawdza wnioski złożone przez firmy, ubiegające się o członkostwo w programie,
- TNS OBOP bezpośrednio uczestniczył w pracach PKJPA. Byliśmy jedną z pierwszych firm badawczych należących do programu, uzyskując status członka założyciela PKJPA.





Wnioski i rekomendacje

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu



Zarys badanego problemu

Wnioski

- W dużych miastach przeważa jazda samochodem po tzw. wypiciu małej dawki alkoholu lub dnia następnego. Średnie miejscowości cechują się częstą jazdą po wypiciu alkoholu, ponieważ ze względu na ograniczenia transportowe auto pozwala być częścią społeczności. Natomiast małe miejscowości i wsie to głównie wszechobecne przyzwolenie i brak egzekwowania prawa.
- Pijący kierowcy niezależnie od płci przede wszystkim obawiają się konsekwencji prawno – finansowych, takich jak utrata prawa jazdy, punkty karne, mandat czy sprawa karna.
- Obawy o własne zdrowie czy życie nie pojawiają się na poziomie deklaracji, ani również w przypadku rozważań dotyczących konsekwencji związanych z prowadzeniem auta po spożyciu alkoholu, ponieważ do wypadku, niebezpiecznego zdarzenia może dojść zawsze.
- Obszary, które pojawiają się w myśleniu pijących alkohol kierowców i jednocześnie budzą niepewność, to strach o ewentualne ofiary wypadku, zwłaszcza dzieci, które zawsze mogą pojawić się na drodze, choć warto podkreślić, iż jest to element pojawiający się na „szarym końcu”.





Podsumowanie badanego problemu

Podsumowanie wyników

Charakterystyka kierowców

- Polscy kierowcy nie pokonują dużych odległości. Większość, mimo długiego stażu, w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie pokonała więcej niż średnio 10 000 km (65%). Jeszcze mniejszą aktywność wykazują kierowcy młodzi, czyli ci, którzy nie ukończyli 25. roku życia (76% nie przejechało 10 000 km) oraz ci, którzy prawo jazdy mają nie dłużej niż dwa lata (84% nie przejechało 10 000 km).
- Opisując swój styl jazdy kierowcy podkreślają wiarę we własne umiejętności i co więcej oceniają siebie jako dobrych kierowców. Co piąty kierowca jest zdecydowanie przekonany o tym, że zna aktualne przepisy drogowe i dla własnego bezpieczeństwa jest skłonny ustąpić innym kierowcom, a nawet jechać wolniej by szczęśliwie dotrzeć do celu.
- Ponad 8 na 10 badanych kierowców deklaruje koncentrację w czasie prowadzenia samochodu, zaprzecza uciekaniu myślami do innych spraw, czy popełnianiu błędów wynikających z braku należytego skupienia (80%).
- Prowadzenie pojazdów sprawia kierowcom radość, nie jest dla nich źródłem stresu.
- Wierząc we własne możliwości, zdecydowanie wolą być kierowcami niż pasażerami (78%¹), jednak nie mają tendencji do eksponowania swoich umiejętności innym kierowcom (80%²), czy rywalizacji (83%³).

¹Suma odpowiedzi „zdecydowanie nie pasuje” i „raczej nie pasuje” dla stwierdzenia „Wolę jeździć jako pasażer, niż jako kierowca”

²Suma odpowiedzi „zdecydowanie nie pasuje” i „raczej nie pasuje” dla stwierdzenia „Na drodze często pokazuję innym jak dobrze prowadzę”

³Suma odpowiedzi „zdecydowanie nie pasuje” i „raczej nie pasuje” dla stwierdzenia „Kiedy jeżdżę samochodem, to lubię być zawsze pierwszy, lubię rywalizację”



Podsumowanie wyników

Charakterystyka kierowców

- Biorąc pod uwagę analizowane grupy widać zdecydowanie większą skłonność kierowców w wieku 18 – 24 lata do wiary we własne umiejętności i do zachowań brawurowych. Częściej przyznają, że prowadzenie samochodu to dla nich przyjemność (72%¹), dlatego starają się robić to jak najczęściej (79%¹). Ponadto lubią adrenalinę (38%¹) wyzwalaną dzięki dużej prędkości i szybkim samochodom (47%¹).
- Do brawury i zachowań ryzykownych mają również skłonność (choć w mniejszym stopniu) kierowcy, którzy prowadzili lub mieli zamiar prowadzić pod wpływem alkoholu. Częściej przyznają, że lubią szybką jazdę (43%¹), wyzwanie i adrenalinę (32%¹). Mają mniejsze obiekcje by prowadzić nawet wtedy, kiedy są zmęczeni czy senni (33%¹). Są mniej skłonni jechać wolniej niż dopuszczają limity. Pomimo tego, że większa część tej grupy uważa się za cierpliwych i spokojnych, to częściej niż przeciętni kierowcy przyznają się jednak do zniecierpliwienia i nieustępowania innym uczestnikom ruchu drogowego.
- Kierowcy o krótszym stażu za kierownicą czują się mniej pewnie niż pozostali: więcej z nich uważa, że ma mniejsze umiejętności niż pozostali kierowcy (74%¹), co powoduje, że prowadzenie jest dla nich częściej źródłem stresu (24%¹). W efekcie czego, w większym stopniu liczy się dla nich wsparcie kierowcy siedzącego obok (37%¹). 71%¹ z nich chce jeździć jak najwięcej by doskonalić swoje umiejętności, a 44%¹ nawet wzięłoby udział w doszkalających kursach.

¹Suma odpowiedzi „zdecydowanie pasuje” i „raczej pasuje”



Podsumowanie wyników

Charakterystyka kierowców

- W kontekście wspomnianej wcześniej wysokiej samooceny młodych kierowców niezwykle niebezpieczne wydają się ich częstsze deklaracje dotyczące zachowań, które mogą być zagrożeniem zwłaszcza w kontekście przekraczania prędkości i chęci rywalizacji z innymi kierowcami.
- Na przestrzeni sześciu ostatnich lat kierowcy zmienili swoją opinię o sobie: znacznie częściej uznają siebie za cierpliwych i potrafiących ustąpić innym na drodze. Zmiana ta dotyczy również grupy kierowców w wieku 18-24 lat. Częściej niż 5 lat temu zdarza im się jednak prowadzić nie skupiając się na tym specjalnie, przez co popełniają drobne błędy. Widoczną zmianę odnotowano również w zakresie częstszego postrzegania prowadzenia samochodu jako zajęcia stresującego.



Podsumowanie wyników

Bezpieczeństwo na drogach

- Wśród zachowań zagrażających bezpieczeństwu na drodze uczestnicy ruchu drogowego najczęściej obserwują zbyt szybką jazdę (79%¹) lub niedostosowanie prędkości do panujących warunków na drodze (64%¹). W pierwszej piątce najczęściej obserwowanych na drogach niebezpiecznych zachowań znalazło się również nieustępowanie pierwszeństwa pieszym (59%¹), wyprzedzanie „na trzeciego” (58%¹) oraz parkowanie w miejscach niedozwolonych (57%¹). Ponad połowa badanych przyznaje, że często lub bardzo często widuje agresywną jazdę motocyklem, czy wymuszanie pierwszeństwa.
- Najczęściej obserwowane niebezpieczne zachowania są tak powszechne, że wszystkie grupy kierowców spotykają je tak samo często. Jedynie gwałtowne hamowanie przed radarami jest częściej obserwowane przez młodych kierowców oraz tych, którzy prowadzili kiedykolwiek pod wpływem alkoholu. Poszczególne grupy różni percepcja agresywnej jazdy motocyklistów, kierowcy młodzi i niedoświadczeni znacznie rzadziej, przyznają że mają do czynienia z takimi sytuacjami na drodze.
- Spośród wielu zagrażających bezpieczeństwu zachowań najrzadziej kierowcy mają okazję obserwować: nieskoordynowane ruchy, czyli jazdę slalomem (26%¹) oraz styl jazdy, który mógłby wskazywać na prowadzenie pod wpływem alkoholu (16%¹). Jednak wynik ten wbrew pozorom nie jest optymistyczny, ponieważ jest sumą wskazań „zawsze”, „bardzo często” i „często”, co oznacza, że blisko co szósty uczestnik ruchu drogowego nierzadko na drodze spotyka kierowcę, którego podejrzewa o prowadzenie samochodu po spożyciu znacznej dawki alkoholu.

¹Suma odpowiedzi „zawsze” „bardzo często” i „często”.



Podsumowanie wyników

Bezpieczeństwo na drogach

- Dla zachowań niebezpiecznych obserwowanych rzadziej nie ma już takiej spójności odpowiedzi poszczególnych grup kierowców. Największe rozbieżności dotyczą: blokowania lewego pasa, prowadzenia samochodu przez niedoświadczonych kierowców, przejeżdżania przez przejazdy kolejowe bez zatrzymywania się. Różnice widoczne są przy analizie wskazań osób, które kiedykolwiek prowadziły pod wpływem alkoholu oraz osób, które je znają. Osoby te, częściej przyznają, że są świadkami niebezpiecznych zachowań podejmowanych przez innych uczestników ruchu drogowego.



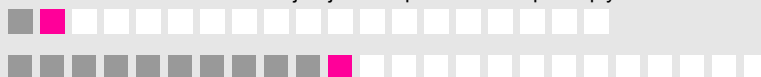
Podsumowanie wyników

Zachowania ryzykowne kierowców

- Kierowcy zapytani o sytuacje grożące niebezpieczeństwem jakie, im osobiście przytrafiają się na drogach, najczęściej wskazują na czynniki zewnętrzne takie, jak zły stan dróg (92%¹) oraz złe warunki pogodowe (52%¹).

Zdecydowana większość badanych nie przyznaje się do swoich wykroczeń, które mogą wpływać na obniżenie bezpieczeństwa na drogach: jedynie co ósmy badany potwierdza, że w trakcie kierowania pojazdem korzysta z telefonu komórkowego bez zestawu głośnomówiącego, lub zbyt szybką jazdę. Nieznacznie bardziej krytyczni i posiadający mniejsze opory, aby się do tego przyznać są kierowcy którzy kiedykolwiek prowadzili pod wpływem alkoholu. Kierowcom częściej niż 5 lat temu przytrafia się prowadzić samochód będąc zmęczonym czy sennym, mieć problemy techniczne ze swoim autem.

¹Suma odpowiedzi „zawsze” „bardzo często” i „często”.



Podsumowanie wyników

Poprawa bezpieczeństwa

- Mówiąc o poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego kierowcy nie myślą o zmianie swojego stylu jazdy czy wyeliminowaniu popełnianych przez siebie wykroczeń. Większe nadzieje pokładają w rozwiązaniach systemowych, obostrzeniach i karach. Oceniając zdefiniowaną listę takich działań, bez względu na grupę, zdecydowana większość zgadza się z tym, że aby zwiększyć bezpieczeństwo na drogach należy:
 - poprawić jakość dróg (96%¹ wśród kierowców powyżej 18. roku życia);
 - wprowadzić większe ograniczenia i kontrolę nad ruchem dużych samochodów ciężarowych, TIRów, w miastach i na wsi (81%¹ wśród kierowców 18+ lat);
 - lepiej oświetlić skrzyżowania dróg (82%¹ wśród kierowców 18+ lat);
 - lepiej oświetlić ulicę (81%¹ wśród kierowców 18+ lat).
- Większość badanych kierowców powyżej 18. roku życia zgadza się również z inicjatywą zdobycia dodatkowych środków na poprawę bezpieczeństwa na drodze poprzez przeznaczenie określonego procentu od podatków nałożonych na benzynę lub składki z ubezpieczenia.
- Z grupy zdefiniowanych działań, które miałyby poprawić stan bezpieczeństwa na polskich drogach, najmniejsze poparcie zyskało: częstsze stosowanie progów spowalniających, tworzenie w miastach i na wsiach stref wolnych od ruchu drogowego oraz wyższy poziom szkolenia kierowców.

¹Suma odpowiedzi „zdecydowanie się zgadzam” „zgadzam się”.



Podsumowanie wyników

Oczekiwania względem policji w kontekście bezpieczeństwa

- Co drugi Polak¹, bez względu na to, czy jest kierowcą, czy nie, uważa, że policja ma duży wpływ na utrzymanie bezpieczeństwa na drogach. Z większym dystansem do tej tezy podchodzą jednak ci, którzy dopiero niedawno uzyskali prawo jazdy.
- Zdecydowana większość wszystkich uczestników ruchu drogowego: pieszych, kierowców w różnym wieku i o różnym stażu, uważa, że policja powinna równo traktować wszystkich obywateli (94%¹), że jej rolą jest dbanie o bezpieczeństwo, również to na drodze (92%), oraz że powinna w w większym stopniu pomagać niż karać (86%¹). Opinie te w równym stopniu podzielają również te osoby, które prowadzą samochód pod wpływem alkoholu.

¹Suma odpowiedzi „zdecydowanie się zgadzam” „zgadzam się”.



Podsumowanie wyników

Styl konsumpcji alkoholu

- W grupie kierowców największymi imprezowiczami są najmłodsi, czyli osoby w wieku 18-24 lat, oraz ci, którzy prawo jazdy mają od niespełna dwóch lat, bowiem ponad 40%¹ z nich wychodzi przynajmniej raz w tygodniu do pubów, restauracji, czy na imprezy. Mniej chętnie takie miejsca odwiedzają kierowcy doświadczeni oraz osoby zaklasyfikowane do grupy „świadków” - blisko co trzeci nie chodzi na imprezy, do pubów.
- Największą częstotliwość picia alkoholu deklarują osoby, które kiedykolwiek prowadziły pojazd pod jego wpływem - 24%² z nich deklaruje że alkohol pije kilka razy w tygodniu. Obok osób należących do grupy „świadków”, prowadzący po alkoholu to grupa, która spożywa go najwięcej (tygodniowo średnio 6,1 jednostek alkoholu). Co trzeci kierowca kontroluje sytuację i nigdy nie doprowadził do tego, by wypić za dużo. Takiej samodyscypliny nie mają już kierowcy, którym zdarza się prowadzić po alkoholu, bowiem 84% przydarzyło się to przynajmniej raz w życiu.
- Przed wyjściem na imprezę alkohol pije 18% młodych kierowców i 16% kierowców bez doświadczenia. Wyróżnia ich też miejsce konsumpcji. Częściej niż pozostałe grupy alkohol piją u znajomych (60% kierowców w wieku 18 - 24 lata, 59% kierowców bez doświadczenia), czy w pubie (45% obu grup). Jednak najczęstszym miejscem picia alkoholu wszystkich kierowców, również tych, którzy następnie po nim prowadzą, jest własny dom. W dalszej kolejności wymieniany jest dom znajomych, czy spotkania rodzinne.

¹Suma odpowiedzi „częściej niż 3 razy w tygodniu” „2-3 razy w tygodniu”, „raz w tygodniu”.

²Suma odpowiedzi „5-7 razy w tygodniu” „3-4 razy w tygodniu”.



Podsumowanie wyników

Styl konsumpcji alkoholu

- Spośród wszystkich alkoholi największą popularnością cieszy się piwo. To najbardziej lubiany i pijany w największych ilościach trunków przez wszystkich uczestników ruchu drogowego, w drugiej kolejności Polacy wybierają wódkę.
- Najbardziej powszechnym sposobem powrotu z imprez, gdzie pito alkohol, jest korzystanie z uprzejmości znajomych, którzy odwożą innych uczestników spotkania. Takie rozwiązanie wybiera ponad 50% każdej grupy kierowców.

¹Suma odpowiedzi „częściej niż 3 razy w tygodniu” „2-3 razy w tygodniu”, „raz w tygodniu”.

²Suma odpowiedzi „5-7 razy w tygodniu” „3-4 razy w tygodniu”.



Podsumowanie wyników

Postawy wobec kar w zakresie prowadzenia pojazdów po alkoholu

- Badani uczestnicy ruchu drogowego mają bardzo restrykcyjne podejście do kar dotyczących prowadzenia samochodu pod wpływem alkoholu.
- Dużym poparciem cieszy się pomysł zaostrzenia kar za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu. Tego zdania jest 89% kierowców i osób, którym zdarzyło się jechać pod wpływem alkoholu (84%¹). Większość badanych zgadza się również z tym, że kierowcy, którzy kilkakrotnie zostali przyłapani na prowadzeniu samochodu pod wpływem alkoholu, powinni być poddawani terapii antyalkoholowej (69%¹). Mniejszą aprobatą pomysł ten cieszy się wśród kierowców:
 - stosunkowo często spożywających alkohol (59%¹),
 - młodych (60%¹),
 - mających prawo jazdy krócej niż 2 lata (60%¹).
- Można stwierdzić, że panuje ogólne przekonanie o potrzebie poprawy egzekwowania przepisów ruchu drogowego (69%¹). Częściej dostrzegają ją osoby, którym do tej pory nigdy nie zdarzyło się wypić za dużo alkoholu (86%¹).
- Większego sprzeciwu nie budzi koncepcja dożywotniego odbierania prawa jazdy kierowcom stale łamiącym przepisy ruchu drogowego – popiera ją 70%¹ wszystkich kierowców, 69%¹ osób, którym zdarzyło się prowadzić samochód pod wpływem alkoholu.

¹Suma odpowiedzi „zdecydowanie pasuje” i „raczej pasuje”



Podsumowanie wyników

Opinie o prowadzeniu pojazdów po alkoholu

- Omawiając podejście do prowadzenia samochodu pod wpływem alkoholu Polacy podkreślają przede wszystkim, że nie wsiedliby do samochodu prowadzonego przez pijanego kierowcę (80%¹). Postawa ta jest jeszcze częściej spotykana wśród doświadczonych kierowców (83%¹). Mimo takich doświadczeń deklaracja ta wielokrotnie padała również wśród:
 - osób, które jeździły po alkoholu (71%¹),
 - świadków tego wykroczenia, czyli osób z otoczenia kierowców prowadzących pod wpływem alkoholu (68%¹).
- Badani nie podzielają poniższych opinii tłumaczących prowadzenie pod wpływem alkoholu:
 - możliwość samodzielnej decyzji ile alkoholu można wypić, by następnie wsiąść za kierownicę (5%¹),
 - niewielka ilość wypitego przez kierowcę alkoholu nie wpływa na zwiększenie zagrożenia na drogach (10%¹),
 - prowadzenie alkoholu na małych odcinkach nie stanowi zagrożenia (11%¹).

Większe przyzwolenie dla takich zachowań wykazują osoby zdefiniowane jako „świadkowie” (odpowiednio 8%¹, 15%¹, 15%¹) oraz ci, którym zdarzyło się prowadzić pod wpływem alkoholu (odpowiednio 9%¹, 16%¹, 20%¹).

¹Suma odpowiedzi „zdecydowanie pasuje” i „raczej pasuje”



Podsumowanie wyników

Opinie o prowadzeniu pojazdów po alkoholu

- W ciągu pięciu ostatnich lat wzrosła grupa zadeklarowanych przeciwników prowadzenia samochodu nawet po najmniejszej ilości alkoholu. Aktualnie 65%¹ z nich jest zwolennikami wprowadzenia całkowitego zakazu prowadzenia samochodu nawet po niewielkiej ilości wypitego alkoholu. W 2006 roku pomysł ten poparło 11% kierowców mniej (54%¹). Co ciekawe, analogiczną tendencję odnotowano wśród osób, którym faktycznie zdarzyło się prowadzić samochód pod wpływem alkoholu (49%¹ w 2011 roku vs. 40%¹ w 2006 r.).
- Znaczącą zmianę odnotowano w podejściu osób, którym zdarzyło się prowadzić samochód po spożyciu alkoholu, odnośnie zwiększenia obowiązujących limitów stężenia alkoholu we krwi. Okazuje się, że w 2006 roku w grupie tej było niemal 10% więcej zwolenników tego projektu (30%¹), niż ma to miejsce aktualnie.

¹Suma odpowiedzi „zdecydowanie pasuje” i „raczej pasuje”



Podsumowanie wyników

Kontrole drogowe

- Połowa kierowców w ciągu ostatnich 3 lat była kontrolowana przez policję drogową (52%). Rzadziej kontroli poddawani byli kierowcy bez doświadczenia (35%), znacznie częściej osoby, którym zdarzyło się prowadzić samochód pod wpływem alkoholu (76%), oraz kierowcy z dużym stażem (70%). Kierowcy znacznie rzadziej poddawani byli kontroli w kierunku ustalenia trzeźwości – w ciągu ostatnich 3 lat doświadczył jej co czwarty kierowca (26%). Prawdopodobnie ze względu na krótki staż posiadania prawa jazdy, najrzadziej kontrolowani byli w tym zakresie niedoświadczeni kierowcy (14%). Zdecydowanie częściej policja zatrzymywała w tym celu kierowców, którym kiedykolwiek zdarzyło się jechać pod wpływem alkoholu (38%). Co ciekawe, niemal co piąty kierowca z tej grupy w ciągu ostatnich trzech lat kontrolowany był więcej niż jeden raz (17%).
- 75% kierowców popiera pomysł, aby policja częściej wrywkowo sprawdzała kierowców alkomatami. Największe poparcie dla takich działań odnotowano w grupie osób, które w ogóle nie piją alkoholu (85%¹), najrzadziej – pijący 3 – 4 razy w tygodniu (64%¹). Wielkość poparcia dla wrywkowych kontroli nie zmieniła się w stosunku do 2006 roku.

¹Suma odpowiedzi „zdecydowanie pasuje” i „raczej pasuje”



Podsumowanie wyników

Wiedza o limitach spożycia alkoholu

- W celu sprawdzenia znajomości kodeksu drogowego wśród polskich kierowców w zakresie prowadzenia samochodu po alkoholu, respondenci zostali zapytani o:
 - dopuszczalny limit alkoholu dla kierowcy,
 - zawartość alkoholu we krwi wskazującą na stan po spożyciu alkoholu,
 - zawartość alkoholu we krwi kierowcy kwalifikowaną jako stan nietrzeźwości.
- Trzech na czterech kierowców jest w stanie określić granicę, której nie należy przekraczać prowadząc samochód (76%). Okazuje się, że najdokładniejszą wiedzą w tym zakresie dysponują kierowcy, którzy jeździli pod wpływem alkoholu (81%). Najrzadziej prawidłową odpowiedź wskazywali „świadkowie”, czyli osoby, które spotkały się z ludźmi pijącymi przed kierowaniem pojazdu (71%).
- Znacznie mniejszy udział kierowców zna i potrafi określić przy jakiej zawartości alkoholu we krwi osiągnany jest stan po spożyciu alkoholu czy stan nietrzeźwości.



Podsumowanie wyników

Wiedza o limitach spożycia alkoholu

- Wartości graniczne stanu po spożyciu alkoholu wskazało łącznie 59% badanych. Częściej prawidłowe wartości wskazywali ci, którzy mogli pamiętać je jeszcze z kursów prawa jazdy – młodzi kierowcy oraz kierowcy bez doświadczenia (odpowiednio 65% i 64%). Podobnie jak w przypadku dopuszczalnego limitu ‰ we krwi, najmniejszą wiedzą odnośnie wartości granicznych dla stanu „po spożyciu” dysponują „świadkowie” (53%).
- Polscy kierowcy najmniej wiedzą o poziomie wskazującym na „stan nietrzeźwości” (52%). Analizując odpowiedzi okazuje się, że aż 37% wskazało wartość graniczną 0,5‰, zgodnie z prawem kwalifikowaną jeszcze jako „stan po spożyciu”.



Podsumowanie wyników

Prowadzenie pod wpływem alkoholu

- Niemal połowa osób, które przyznają się wprost do prowadzenia samochodu pod wpływem alkoholu, dopuściła się tego wykroczenia nie później niż 2 lata temu (47%). Zazwyczaj taka sytuacja miała miejsce przy okazji imprezy u przyjaciół bądź znajomych (32%), picia alkoholu w domu (22%) czy na spotkaniu rodzinnym (21%). Najczęstszym wyjaśnieniem prowadzenia po alkoholu jest próba racjonalizacji – kierowcy, którzy mieli takie doświadczenia, twierdzą, że wymagała tego od nich sytuacja (39%). Kolejnym argumentem było poczucie, że ilość wypitego alkoholu była na tyle mała, że nie przeszkadzała im w jeździe.
- W celu uniknięcia sytuacji prowadzenia pod wpływem alkoholu kierowcy najczęściej ustalają osobę, która w trakcie danego spotkania nie będzie piła alkoholu (33%¹). Jest to popularne zwłaszcza wśród osób, którym zdarzyło się prowadzić po alkoholu (38%¹), oraz młodych kierowców (38%¹). Innym rozwiązaniem jest skorzystanie z transportu publicznego – autobusu bądź taksówki (23%¹). Z opcji tej rzadziej korzystają kierowcy bez doświadczenia (13%¹). Sporadycznie wymieniano bardzo ostrożne jechanie pod wpływem alkoholu mniej uczęszczanymi ulicami (1%¹) oraz sposoby szybszego doprowadzenia się do „trzeźwości” – picie kawy (2%¹) bądź wyjście na świeże powietrze (2%¹).

¹udział procentowy odpowiedzi „5 i więcej”



Podsumowanie wyników

Bycie świadkiem prowadzenia pod wpływem alkoholu

- Więcej niż co czwarta osoba zakwalifikowana do grupy „świadków” przyznaje się do faktu bycia pasażerem kierowcy, będącego pod wpływem alkoholu (27%). W dużej mierze podróże z nietrzeźwą osobą zdarzają się sporadycznie (19%).
- Do grona „świadków” kwalifikują się również respondenci, którzy zaobserwowali w swym otoczeniu osoby prowadzące po spożyciu alkoholu. Zazwyczaj obserwacja dotyczyła dalszych znajomych (93%), nieco rzadziej przyjaciół (80%), najrzadziej z kolei – członków rodziny (49%).



Podsumowanie wyników

Kampanie społeczne dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego

- Według deklaracji badanych, spośród wszystkich kampanii dotyczących bezpieczeństwa na drogach, najlepiej zapamiętane zostały kampanie poświęcone: tematyce prowadzenia samochodu pod wpływem alkoholu (59%), bezpieczeństwa pieszych (51%), limitów prędkości (45%). Najślabiej kojarzone są z kolei działania dotyczące kasków dla rowerzystów (27%).
- Z reguły kampanie lepiej zapamiętują młodzi kierowcy. 68% tej grupy kojarzy kampanię dotyczącą nietrzeźwych kierowców, 54% - bezpieczeństwa pieszych, natomiast 47% - limitów prędkości.





Wyniki badania

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu


Prezentacja wyników

Uwzględniając cele badania w raporcie przyjęto trzystopniowy sposób prezentacji wyników:

- W pierwszym kroku prezentowane będą wyniki w pięciu zdefiniowanych przy konstrukcji badania grupach (kierowcy, nie kierowcy, młodzi kierowcy, doświadczeni kierowcy, niedoświadczeni kierowcy). Ma to na celu wyodrębnienie różnic w postawach, opiniach i zachowaniach w wymienionych grupach.
- Kolejnym krokiem będzie sprawdzenie czy na przełomie sześciu ostatnich lat zaszły jakieś zmiany w badanym obszarze. Wyniki z obecnego badania zostaną porównane w raporcie z badania prowadzonego dla Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniach 2- 13 marca 2006 roku, w możliwych do porównania obszarach.
- Trzecim i najważniejszym krokiem ze względu na cele badania będzie analiza wyników w grupie osób, których w największym stopniu dotyczy problem nietrzeźwości kierowców. Czyli osób, które prowadziły lub miały zamiar prowadzić pod wpływem alkoholu oraz pasażerów i osób, które znają osoby prowadzące po alkoholu. Definicje grup prezentuje kolejny slajd.

Definicja grup największego zagrożenia

<p>Kierujący pod wpływem alkoholu:</p> 	<p>28% kierowców,</p> <p>z czego:</p>
-osoby, które prowadziły samochód pod wpływem alkoholu;	37%*
-osoby, które kiedykolwiek miały zamiar prowadzić pod wpływem alkoholu;	
-osoby prowadzące na kacu.	77 %*, co stanowi 21% kierowców

<p>Świadkowie:</p> 	<p>35% respondentów,</p> <p>z czego:</p>
-pasażerowie;	28%, co stanowi 10% społeczeństwa

*ze względu na fakt, że te grupy nie są rozłączne, brak sumowania do 100%

Index - sposób wyliczenia i interpretacji

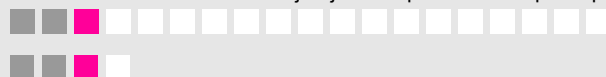
Do przedstawienia dalszych wyników badania wykorzystano jednoliczbowy index. Przy jego tworzeniu uwzględniono opinie wszystkich kierowców odpowiadających na dane pytanie. Pominięto odpowiedzi „nie wiem/trudno powiedzieć”.

Poniższe oceny uzyskały następującą wartość punktową:

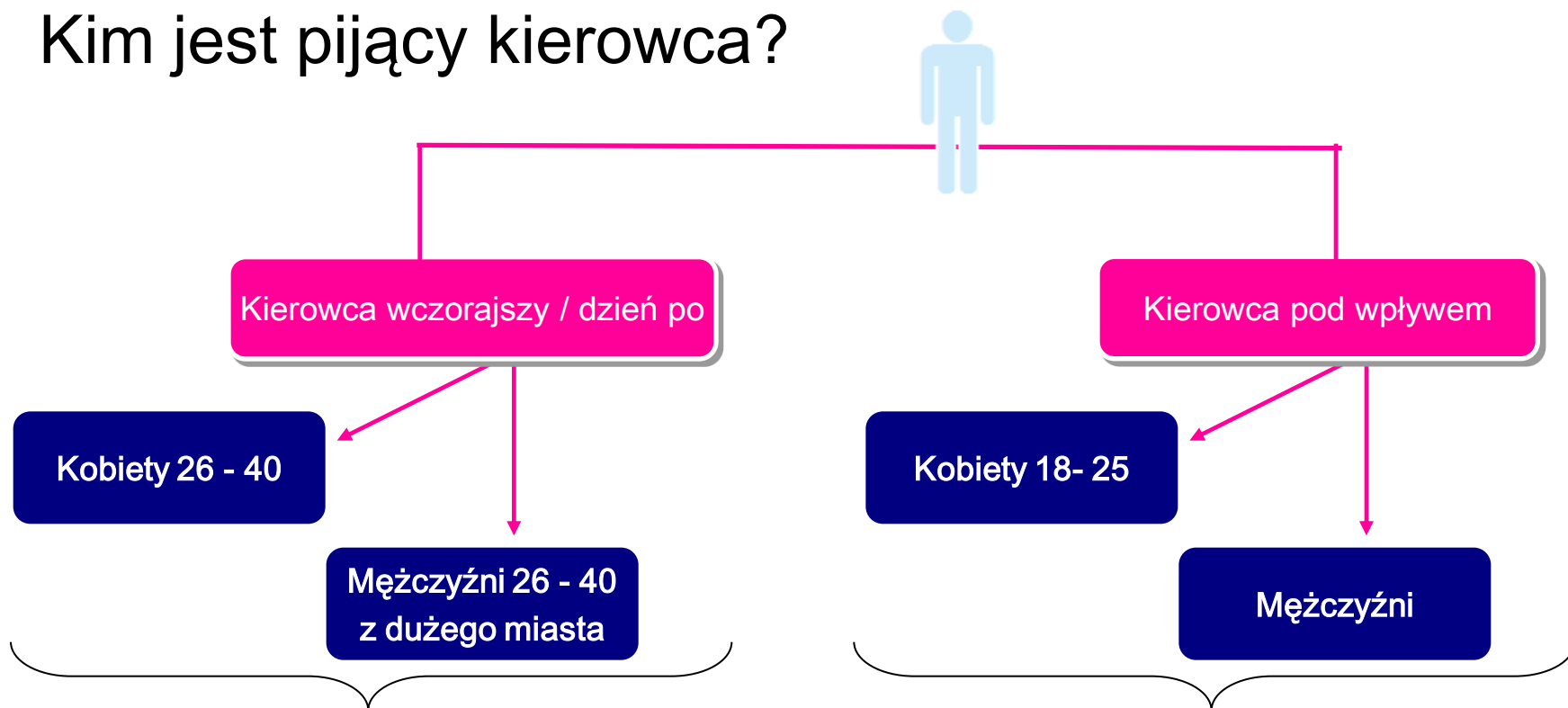
Wartość punktowa	Uzyskane oceny	
2	Zdecydowanie się zgadzam	Zdecydowanie pasują
1	Raczej się zgadzam	Raczej pasują
0	Ani się zgadzam, ani nie zgadzam	
-1	Nie zgadzam się	Raczej nie pasują
-2	Zdecydowanie się nie zgadzam	Zdecydowanie nie pasują

W ten sposób, każdy aspekt mógł otrzymać max + 2 punkty (jeśli wszyscy uznaliby, że to stwierdzenie do nich pasuje) i minimum „-2 punkty” (jeśli wszyscy uznaliby, że to stwierdzenie do nich nie pasuje)

Interpretując Index w punkcie 0 – uznajemy, że dany czynnik w równym stopniu jest uznawany jako pasujący, jak niepasujący.



Kim jest pijący kierowca?



Prowadzą incydentalnie, zazwyczaj dlatego, że muszą wsiąść do samochodu; nie dla własnej przyjemności czy wygody.

Prowadzą, gdyż uważają, że wypili niewiele i ta ilość nie wpływa na ich zdolności.

W tej grupie są również (szczególnie wśród osób młodych) chcący się sprawdzić, bądź jeżdżący „po zaopatrzenie” w trakcie imprezy, a także osoby, które zamierzały nie pić, ale jednak się skusiły i muszą wrócić autem.

Zarówno w jednej, jak i drugiej grupie są osoby, które zdają sobie sprawę z ilości wypitego alkoholu, ale nie powstrzymuje ich to przed wsiadaniem do auta.

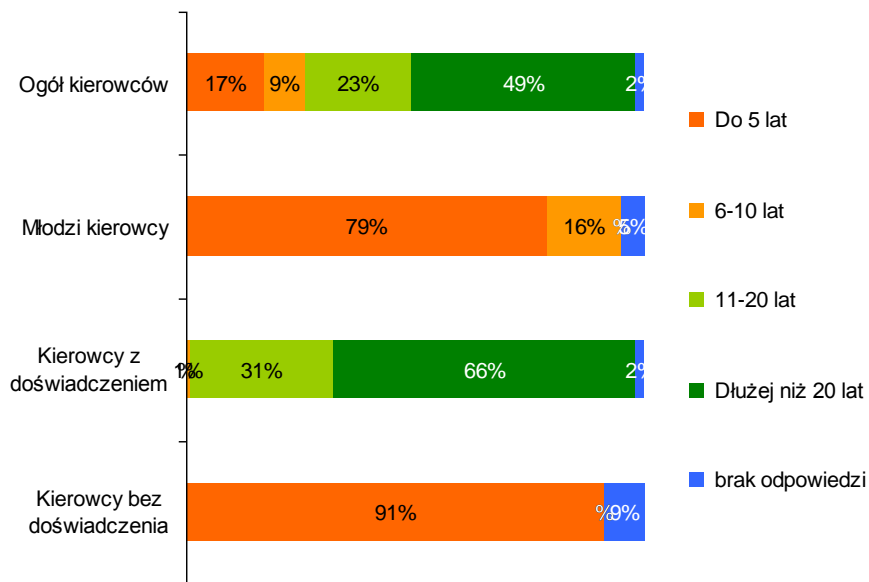


Charakterystyka kierowców

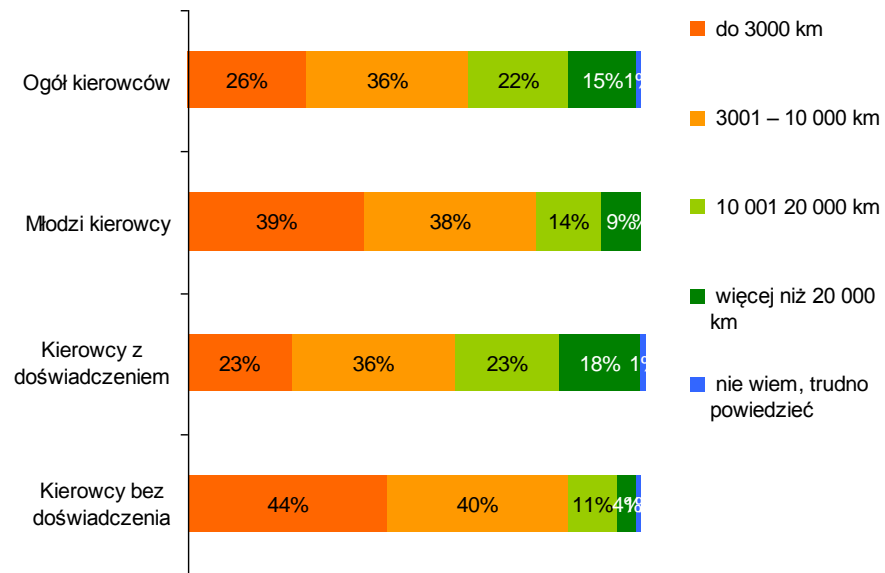
Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Doświadczenie kierowców

Od jak dawna kierowca posiada prawo jazdy

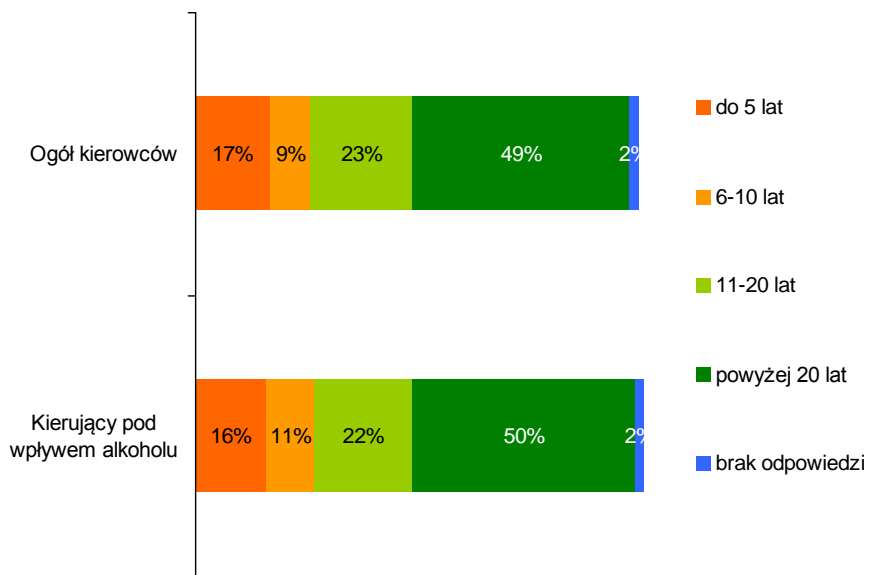


Liczba rocznie przejechanych kilometrów

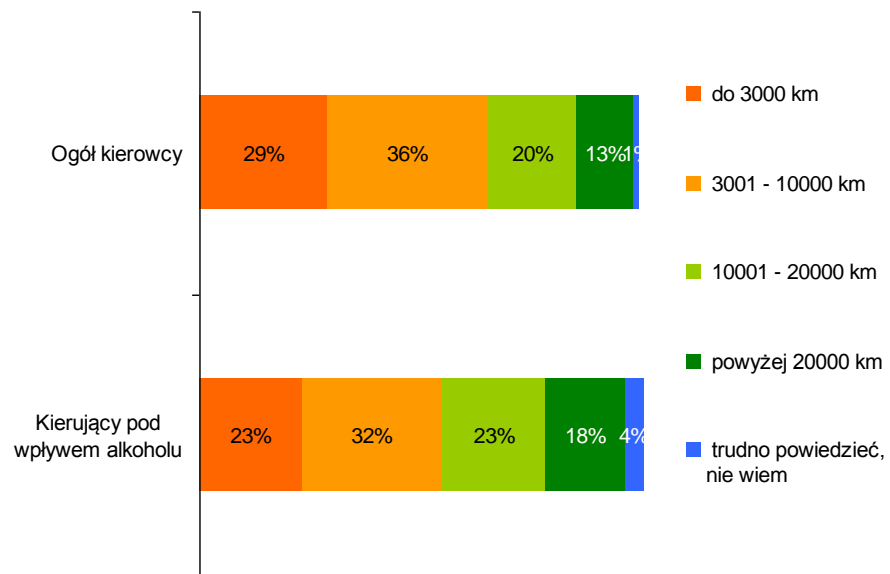


Kierowcy prowadzący pod wpływem alkoholu

Od jak dawna kierowca posiada prawo jazdy



Liczba rocznie przejechanych kilometrów



Podejście do prowadzenia po alkoholu a wielkość lokalizacji

DUŻE MIASTA

dzień po – bardzo często, ale w różnych wymiarach i w różnej formie

jedno piwo po pracy to niepisana zasada, która może się zdarzyć zawsze

jeden kieliszek wina – na spotkaniach rodzinnych

ŚREDNIE MIASTA

impresowicze – jedzie się na spotkanie towarzyskie, trochę się pije, ale i tak wraca się samochodem

dzień po – był nocleg i rano można już wracać do domu

jedno piwo i ostrożna podróż do domu bocznymi drogami

namówieni przez najbliższych – „u cioci na imieninach”

MAŁE MIASTA I WSIE

ogólne przyzwolenie na jazdę samochodem pod wpływem alkoholu

rzadsze kontrole, mniejsze obawy przed utratą prawa jazdy

pijący dużo i wsiadający do samochodu – bo czasem alkohol wspomaga ich umiejętności

dzień po – zarówno w tygodniu, jak i weekendy



Picie i jazda samochodem w dużym mieście (1/2)

Zjawisko powszechne, ale zdaniem badanych bardziej kontrolowane przez samych kierowców, ponieważ odległości do przejechania w mieście są większe, samo natężenie ruchu może budzić obawy, a dodatkowo policja jest bardziej widoczna.

DZIEŃ PO



- **trudno się do tego przyznać** – ale taka jest praktyka, impreza dnia poprzedniego nawet dość huczna nie odstrasza od jazdy samochodem, a **zwłaszcza mężczyzn** - „wprawionych”, doświadczonych kierowców
- **lenistwo** – bo przecież jest możliwość przemieszczania się komunikacją miejską czy taxi, ale to są dodatkowe koszty czy też stracony czas, a samochód jest dostępny
- **konieczność** – bo zobowiązania „dzień po” są ważne na poziomie złożonych obietnic, poczucia obowiązku:
 - **dorośli 26 – 40 lat** – weekendowe czynności, obowiązki, które wykonuje się dla „świętego” spokoju, jak zakupy z żoną w hipermarketach czy pomoc starszym rodzicom (potrzebna, konieczna) ze względu na ich, związane z wiekiem, ułomności
 - **młodzi 18 – 25 lat** – „*bo mama go prosiła, żeby ją gdzieś zawieźć*”, trudno jest odmówić, działa swoista norma wzajemności (zwykle to dziecko prosi o coś rodziców), a poza tym jest to kolejna szansa na prowadzenie auta



Picie i jazda samochodem w średnim mieście (1/2)

DZIEŃ PO



- **po imprezie następnego dnia** – impreza była z noclegiem, poranek może nie należeć do najciekawszych, ale trzeba wrócić do domu, a mimo złego samopoczucia, organizm trochę wypoczął „*jest już nowy dzień*”, trochę jakby nowa rzeczywistość
- **bo trzeba uczestniczyć w życiu następnego dnia** – ze względu na ograniczenia w komunikacji miejskiej trzeba korzystać z własnego środka transportu

Średnie miasto na poziomie deklaracji wpisuje się w myślenie wielkomiejskich lokalizacji - mieszkańcy twierdzą, że jeżdżą po spożyciu małych ilości alkoholu, zawsze kontrolują swój stan. W rzeczywistości okazji do jazdy po spożyciu alkoholu jest więcej, bo auto często stanowi jedyny środek transportu, jest „towarzyszem” wielu spotkań towarzyskich.



Picie i jazda samochodem w małym mieście / na wsi (1/2)

Małe miejscowości i wsie to przede wszystkim ogólne przyzwolenie na jazdę po alkoholu, które można rozpatrywać na kilku płaszczyznach:

- **policja nie egzekwuje prawa** – często z przymrużeniem oka patrzy na pijących kierowców, bo wszyscy są częścią społeczności wiejskiej; policja to po prostu dalsza lub bliższa rodzina, a funkcjonariuszom też zdarza się jeździć po alkoholu
- **w małych lokalizacjach się nie donosi** – jesteśmy jedną wspólnotą, a z drugiej strony ludzie boją się konsekwencji donosicielstwa: *„On i tak dowie się, kto na niego doniósł i może się mścić”*
- **dodatkowo w kontekście ograniczonej liczby patroli**: *„może jechać, bo nikt go nie złapie”*
- **niekiedy pijany kierowca to lepszy kierowca**, ponieważ bez alkoholu we krwi nie jest w stanie nic zrobić, co powoli zaczyna się łączyć z nadmiernym spożywaniem alkoholu na wsiach
- na wsiach również **utrata prawa jazdy nie zawsze stanowi nadrzędną obawę**, ponieważ wiele osób i tak jeździ bez ważnych dokumentów.

W małych lokalizacjach nadmierne picie i prowadzenie samochodu osobowego / traktora to wciąż domena mężczyzn, niezależnie od wieku. Na wsiach mimo przyzwolenia na jazdę po spożyciu, obraz kobiety prowadzącej po spożyciu alkoholu jest społecznie nieakceptowalny, bo to kobieta jest matką, żoną, gospodynią.



Picie i jazda samochodem w małym mieście / na wsi (1/2)

DZIEŃ PO

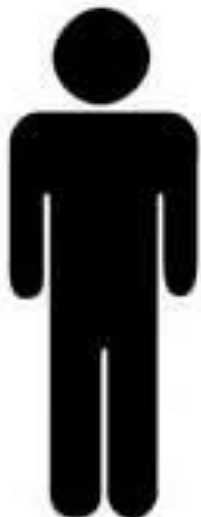


„Dzień po” na wsiach posiada swoją specyfikę, która silnie łączy się z jednej strony z tempem życia, a z drugiej z ograniczoną liczbą patroli:

- **weekendowy „dzień po”** – jest często dniem bez konieczności przemieszczania się dokądkolwiek, ze względu na mniejsze tempo życia; często jedyną aktywność weekendowa to msza święta, która odbywa się o różnych porach, więc poranna jazda autem nie jest konieczna
- **w tygodniu „dzień po”** – nie nasuwa większych obaw, ponieważ przede wszystkim jest to już kolejny dzień, liczba patroli policyjnych jest ograniczona, a z drugiej strony konieczność pojawienia się w pracy wymusza jazdę „na kacu”.



Kobiety vs. mężczyźni



Czynnikiem, który w znacznym stopniu różnicuje zachowania kierowców pod wpływem alkoholu, jest płeć.

Zarówno we wszystkich regionach Polski, jak i w lokalizacjach o różnej wielkości, można zaobserwować zestaw pewnych zachowań typowych dla kobiet oraz typowych dla mężczyzn.



Pijące kobiety za kierownicą

Szczególnie w grupie 26-40 lat

Wsiadając do samochodu nawet po spożyciu niewielkiej ilości alkoholu, kobiety mają wiele obaw związanych z tym, że postępują niewłaściwie. Wynikiem tych obaw i strachu jest zachowawcze prowadzenie samochodu.

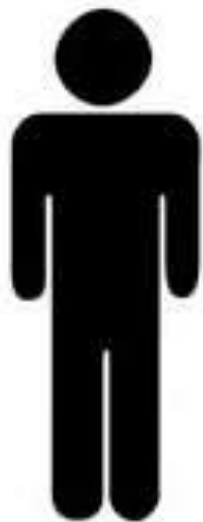
Kobiety kierowcy częściej są refleksyjne, myślą o ewentualnych konsekwencjach swojego zachowania i odpowiedzialności, jaka na nich spoczywa.

Prowadząc samochód pod wpływem alkoholu, kobiety myślą o swoich dzieciach i tym, że mogłaby się im stać krzywda.

Kobiety kierowcy potrzebują większego uzasadnienia dla prowadzenia samochodu pod wpływem alkoholu – robią to, ponieważ muszą.



Pijący mężczyźni za kierownicą



Mężczyźni wsiadając za kierownicę po spożyciu alkoholu są bardziej pewni siebie, nie mają obaw związanych z potencjalnym zagrożeniem na drodze czy niewłaściwym zachowaniem.

Mężczyźni prowadzący po spożyciu niedużej ilości alkoholu są przekonani, że wypity alkohol zupełnie na nich nie działa i nie wpływa na sprawność prowadzenia samochodu.

Przekonanie o pełnej kontroli sytuacji jest postawą typową dla mężczyzn prowadzących samochód pod wpływem alkoholu.

Podobnie jak wśród kobiet, mężczyźni z grupy 26-40, prowadząc po spożyciu alkoholu, myślą o swoich dzieciach i deklarują, że nie wsiedliby za kierownicę po spożyciu alkoholu, gdyby pasażerem miałyby być ich dziecko.





Styl jazdy

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu



Brawura, wiara we własne umiejętności

Percepcja drogi po alkoholu

Skupienie

- powolna i ostrożna jazda samochodem
- pełna kontrola auta – sprawdzanie wszystkich elementów, świateł czy pasów
- skupienie na własnych zachowaniach – obserwacja własnych zachowań „czy na pewno wszystko widzę”
- jazda zgodnie z przepisami
- próba dostrzegania całego otoczenia
- rozglądanie się za policją – wypatrywanie jej
- koncentracja na osiągnięciu celu podróży

Brawura

- pewność siebie
- brak kontroli nad autem i drogą
- rozwijanie nadmiernej prędkości
- próba zaimponowania kolegom
- odmienne postrzeganie drogi „*po alkoholu każda droga jest prosta*”
- adrenalina – strach przed policją

Bez względu na ogólną percepcję drogi wszystkim badanym droga w technice projekcyjnej jawiła się jako wąska, długa i prosta. Uwaga badanych skupia się tylko na tym, co jest przed nimi, co widać przez przednią szybę.

Styl jazdy „brawura” – doświadczenie kierowców

Index, marzec 2011

-2 -1 0 1 2

Prowadzenie samochodu jest dla mnie odprężeniem, relaksem

Bez względu na warunki pogodowe prowadząc samochód zawsze czuję się bezpiecznie

Większość kierowców jeździ dużo gorzej ode mnie

Tak samo dobrze jeździ mi się w ciągu dnia, jak i w nocy

Każdy powinien jeździć adekwatnie do swoich umiejętności, a nie sztywno trzymać się przepisów

Jeżdżę szybko i pewnie, lubię szybkie samochody

Sposób kierowania innych kierowców bardzo mnie denerwuje i daję im o tym znać

Lubię czuć adrenalinę kiedy prowadzę

Prowadzę samochód nawet, gdy jestem bardzo zmęczony(a), senny(a)

Na drodze często pokazuję innym jak dobrze prowadzę

Kiedy jeżdżę samochodem, to lubię być zawsze pierwszy, lubię rywalizację

—●— Ogół kierowców

—■— Młodzi kierowcy

—●— Kierowcy z doświadczeniem

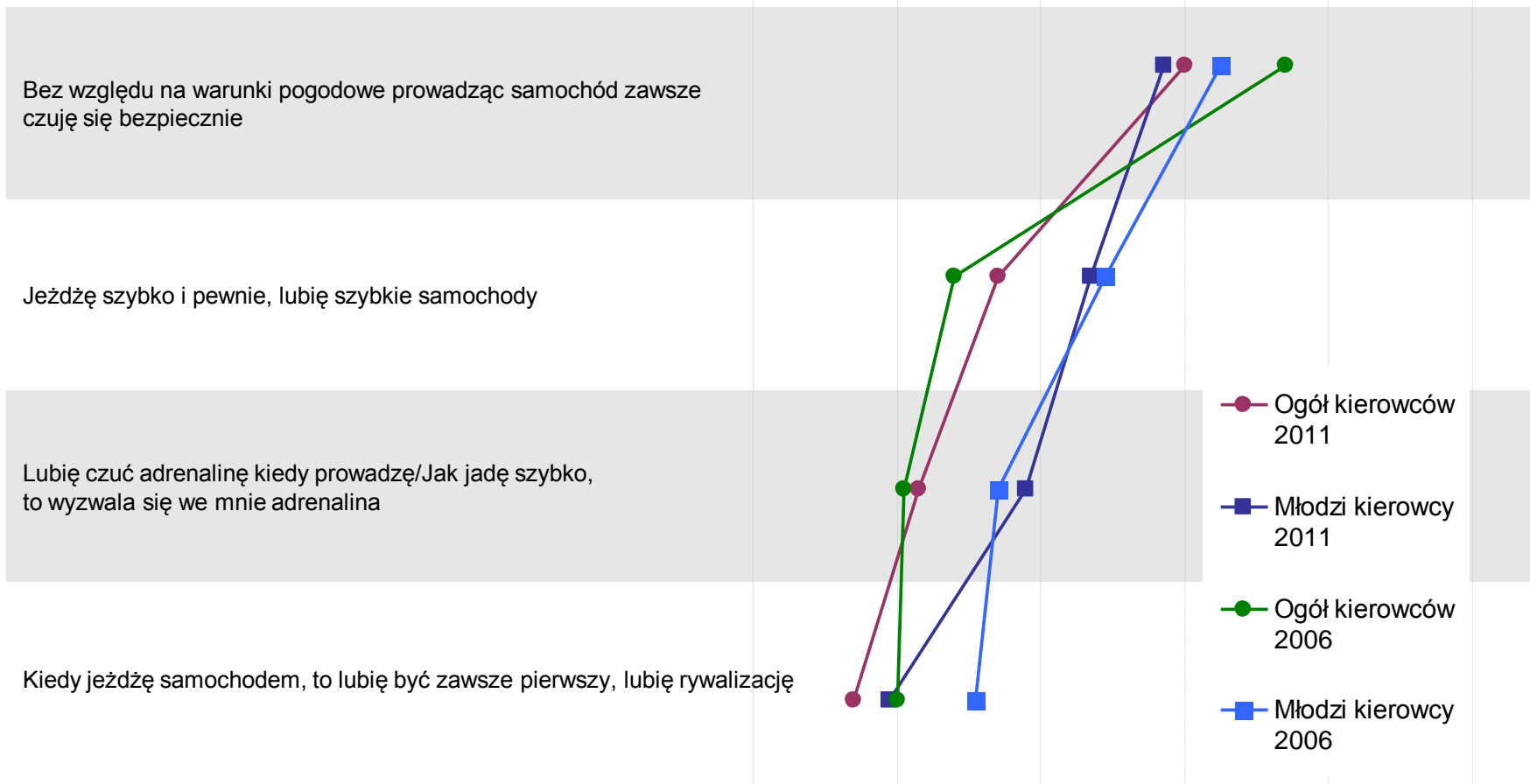
—◆— Kierowcy bez doświadczenia



Styl jazdy „brawura” – porównanie w latach

Suma wskaźników: „zdecydowanie pasuje”, „pasuje”, 2011
 „zdecydowanie się zgadzam”, „zgadzam się”, 2006

% 20% 40% 60% 80% 100%



Styl jazdy „brawura” – kierowający pod wpływem alkoholu

Index, marzec 2011

-2 -1 0 1 2

Prowadzenie samochodu jest dla mnie odprężeniem, relaksem

Bez względu na warunki pogodowe prowadząc samochód zawsze czuję się bezpiecznie

Większość kierowców jeździ dużo gorzej ode mnie

Tak samo dobrze jeździ mi się w ciągu dnia, jak i w nocy

Każdy powinien jeździć adekwatnie do swoich umiejętności, a nie sztywno trzymać się przepisów

Jeżdżę szybko i pewnie, lubię szybkie samochody

Sposób kierowania innych kierowców bardzo mnie denerwuje i daję im o tym znać

Lubię czuć adrenalinę kiedy prowadzę

Prowadzę samochód nawet, gdy jestem bardzo zmęczony(a), senny(a)

Na drodze często pokazuję innym jak dobrze prowadzę

Kiedy jeżdżę samochodem, to lubię być zawsze pierwszy, lubię rywalizację

—●— Ogół kierowców

—●— Kierujący pod wpływem alkoholu



Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pod wpływem alkoholu > Styl jazdy



Brawurowa jazda

Osoby prowadzące auto brawurowo nie są w stanie przywołać skojarzeń z jazdą.

Wiedzą, że nie do końca panują nad autem, ale mają również poczucie dużej pewności siebie i wiary we własne umiejętności.

Kierowca brawurowy często siada do auta, żeby popisać się przed innymi, zaimponować kolegom, ale też sprawdzić się, zweryfikować „na ile alkohol na mnie działa.”

Osoby te zazwyczaj są tak przekonane o swoich umiejętnościach, że żadna argumentacja do nich nie dociera i w zasadzie nikt nie może powstrzymać ich od jazdy samochodem.

Osoby te są również mało refleksyjne, choć na drugi dzień miewają myśli, że postępowanie takie nie miało większego sensu.





Stres, niepewność

Styl jazdy „niepewność, stres” – doświadczenie kierowców

Index, marzec 2011
-2 -1 0 1 2

Jestem cierpliwy(a), nie spieszę się i dla własnego bezpieczeństwa jestem skłonny(a) ustąpić innym kierowcom na drodze

Znam aktualne przepisy drogowe, bo śledzę wprowadzane zmiany

Wolę jechać nawet wolniej niż określają przepisy, ale mieć pewność, że bezpiecznie dotrę do celu

Staram się prowadzić jak najczęściej, by móc ulepszać swoje umiejętności kierowcy

Nie mam podzielnej uwagi, nie lubię być rozpraszany kiedy prowadzę

Z chęcią wziąłbym(abym) udział w kursie doszkalającym moje umiejętności kierowcy

Wolę prowadzić kiedy obok mnie siedzi drugi kierowca

Wolę jeździć jako pasażer niż być kierowcą

Podczas jazdy nie jestem zbyt skoncentrowany(a) i popełniam drobne błędy

Za kierownicą czuję się lekko zestresowany(a)

Prowadzę tylko okazjonalnie, w wyjątkowych sytuacjach

Podczas jazdy jestem zamyślony(a) i myślami jestem gdzieś daleko

● Ogół kierowców

■ Młodzi kierowcy

● Kierowcy z doświadczeniem

◆ Kierowcy bez doświadczenia



Styl jazdy „niepewność” – porównanie w latach

Suma wskazań: „zdecydowanie pasuje”, , 2011
 „bardzo do mnie pasuje”, 2006

% 20% 40% 60% 80% 100%

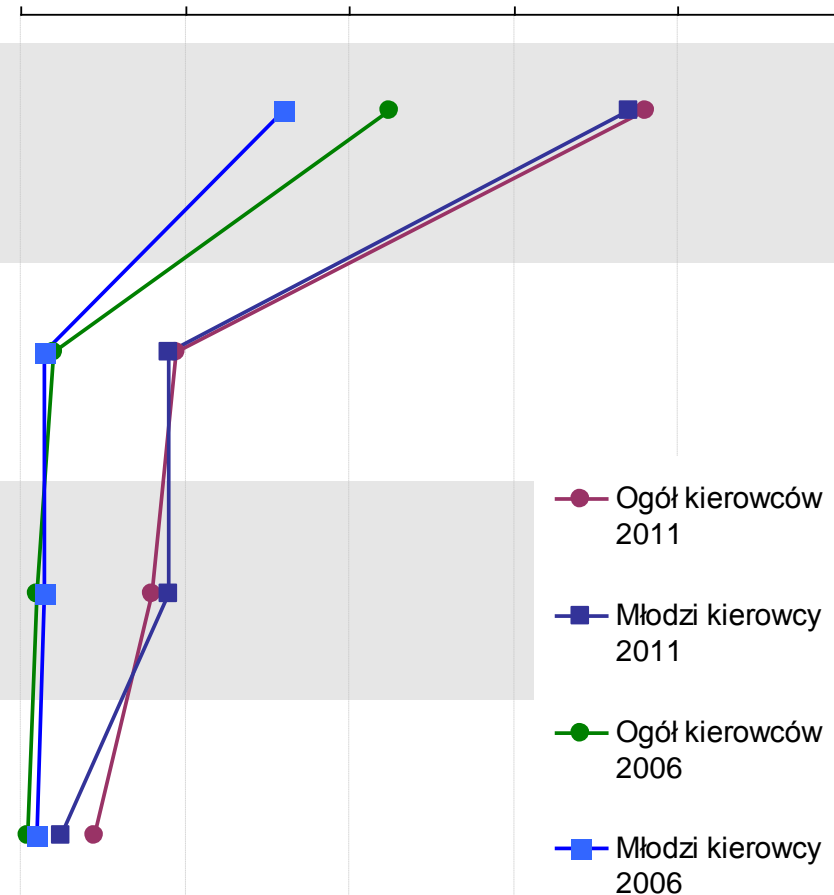
Jestem cierpliwy(a), nie spieszę się i dla własnego bezpieczeństwa jestem skłonny(a) ustąpić innym kierowcom na drodze

Podczas jazdy nie jestem zbyt skoncentrowany(a) i popełniam drobne błędy

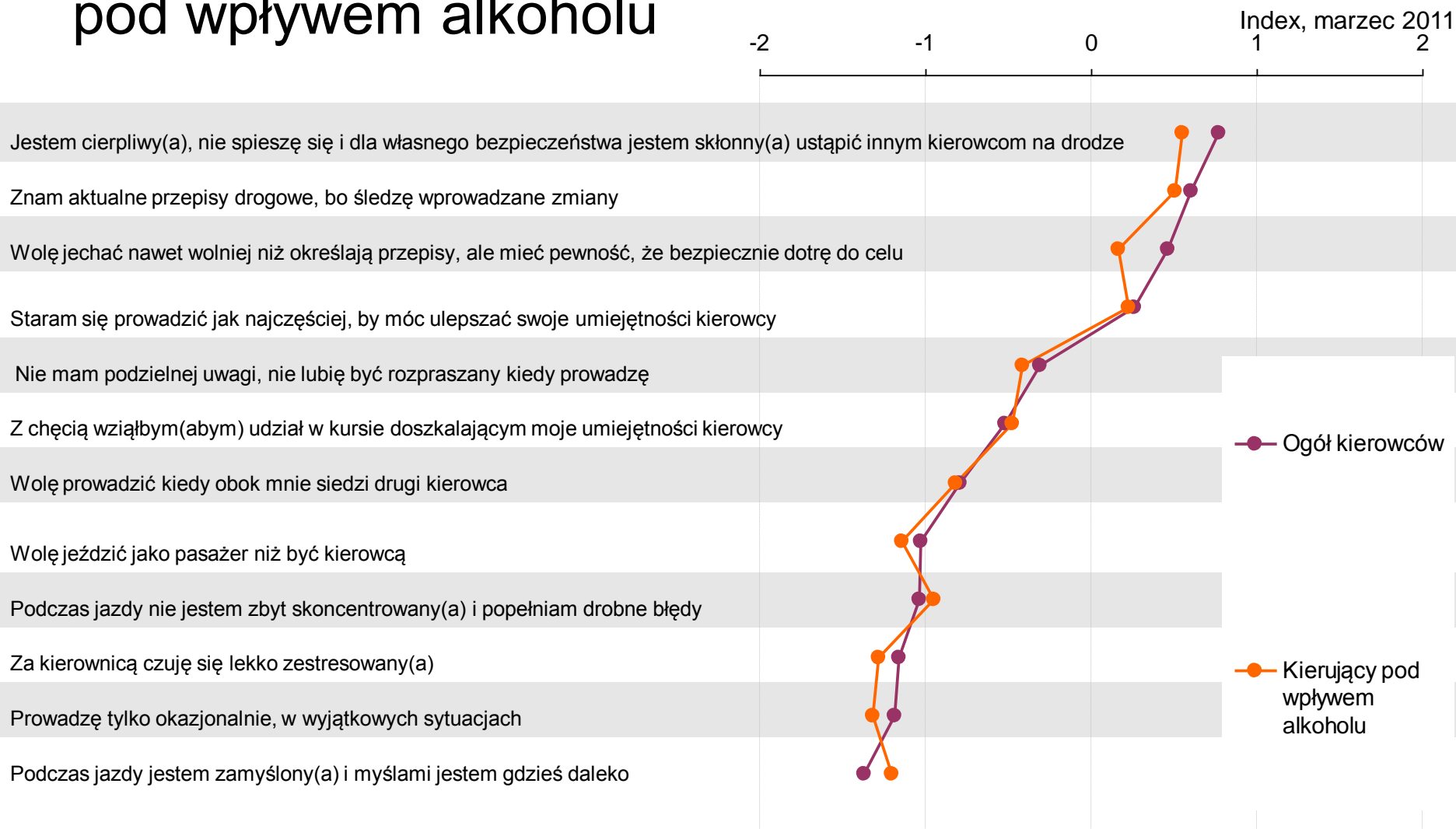
Za kierownicą czuję się lekko zestresowany(a)

Podczas jazdy jestem zamyślony(a) i myślami jestem gdzieś daleko

- Ogół kierowców 2011
- Młodzi kierowcy 2011
- Ogół kierowców 2006
- Młodzi kierowcy 2006



Styl jazdy „koncentracja, niepewność” – kierowcy pod wpływem alkoholu





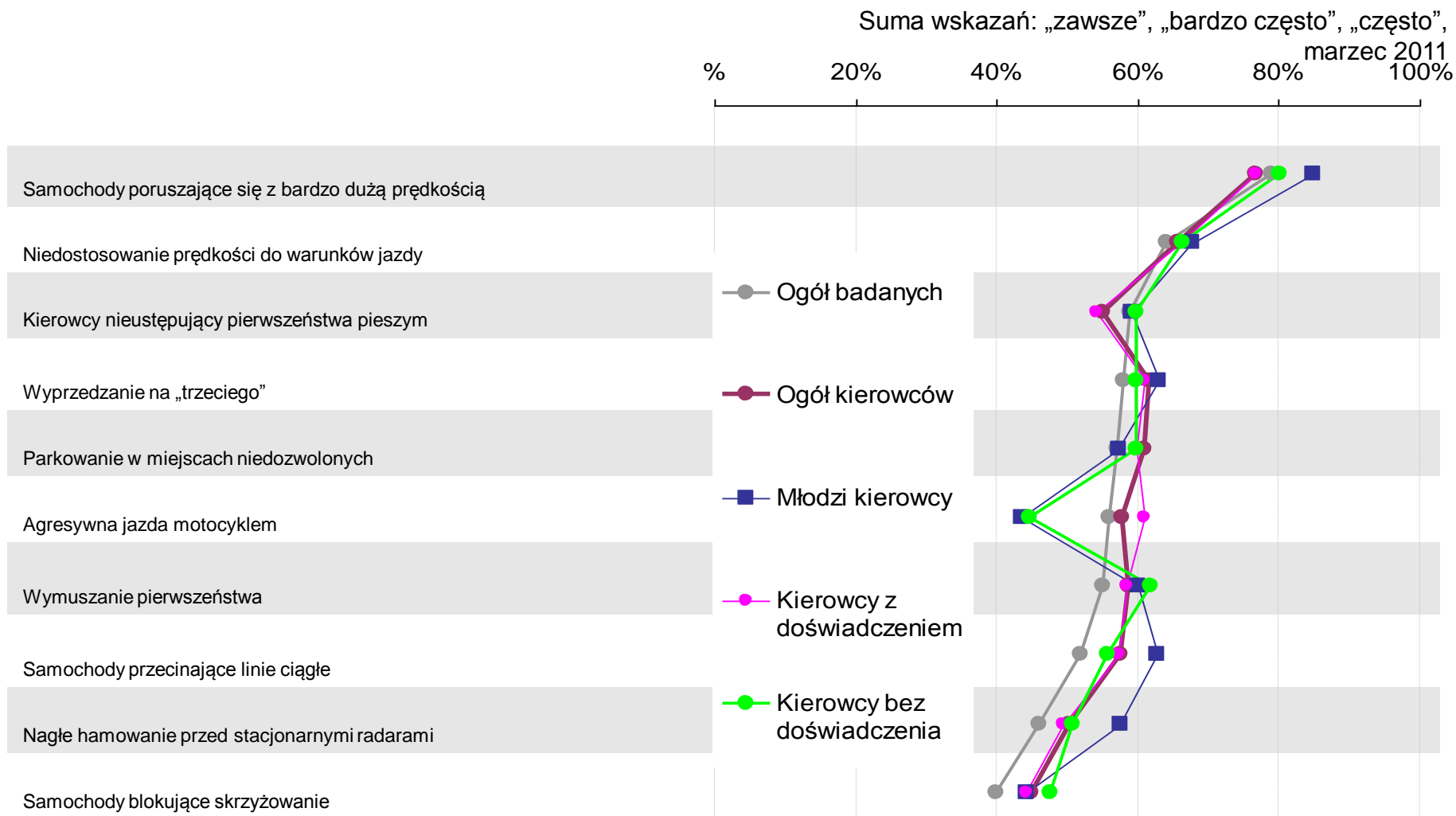
Bezpieczeństwo na drogach

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu



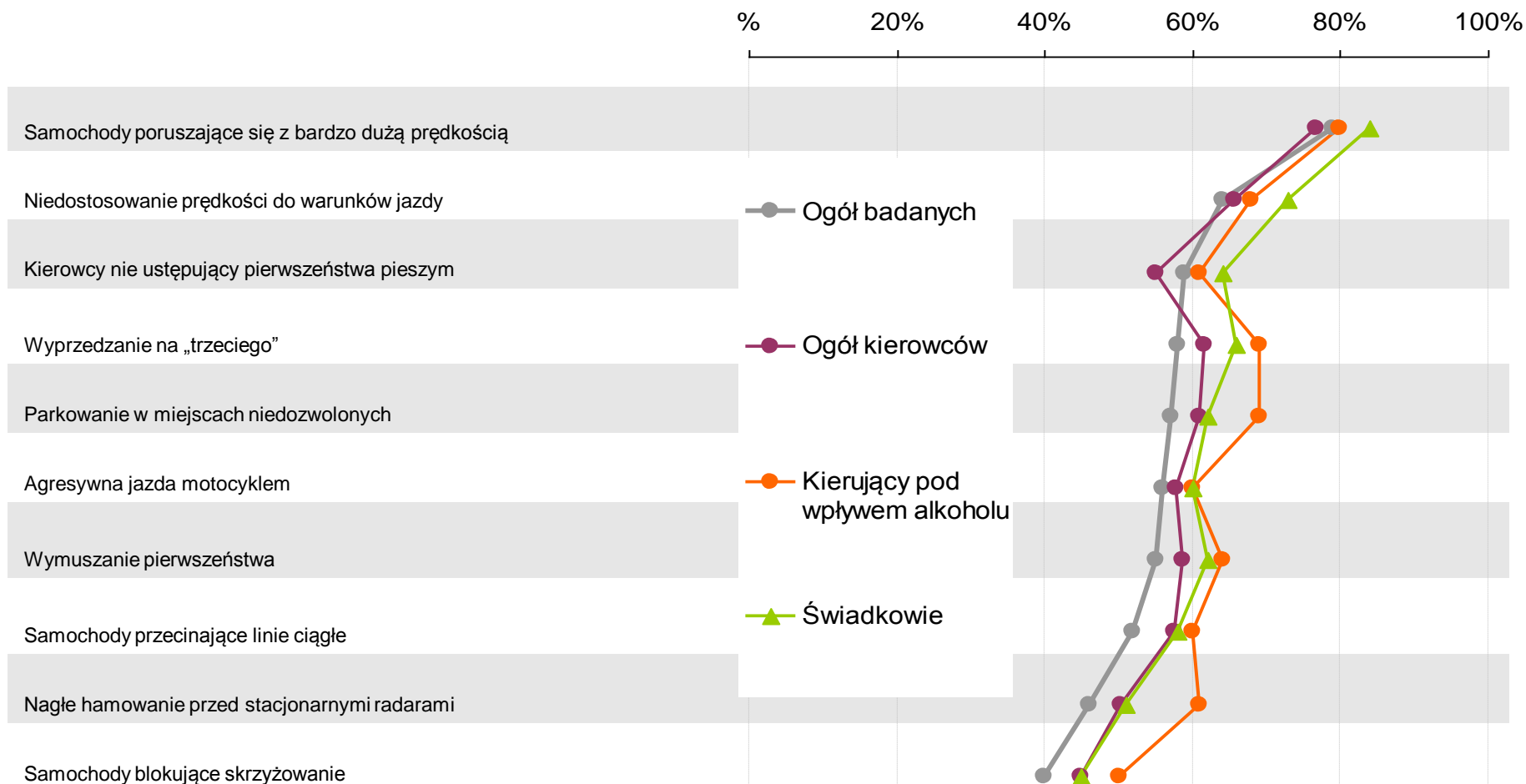
Najczęściej obserwowane wykroczenia innych kierowców

Najczęstsze wykroczenia innych kierowców – doświadczenie kierowcy

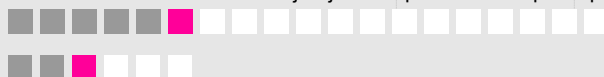


Najczęstsze wykroczenia innych kierowców – kierujący pod wpływem alkoholu

Suma wskazań: „zawsze”, „bardzo często”, „często”,
marzec 2011



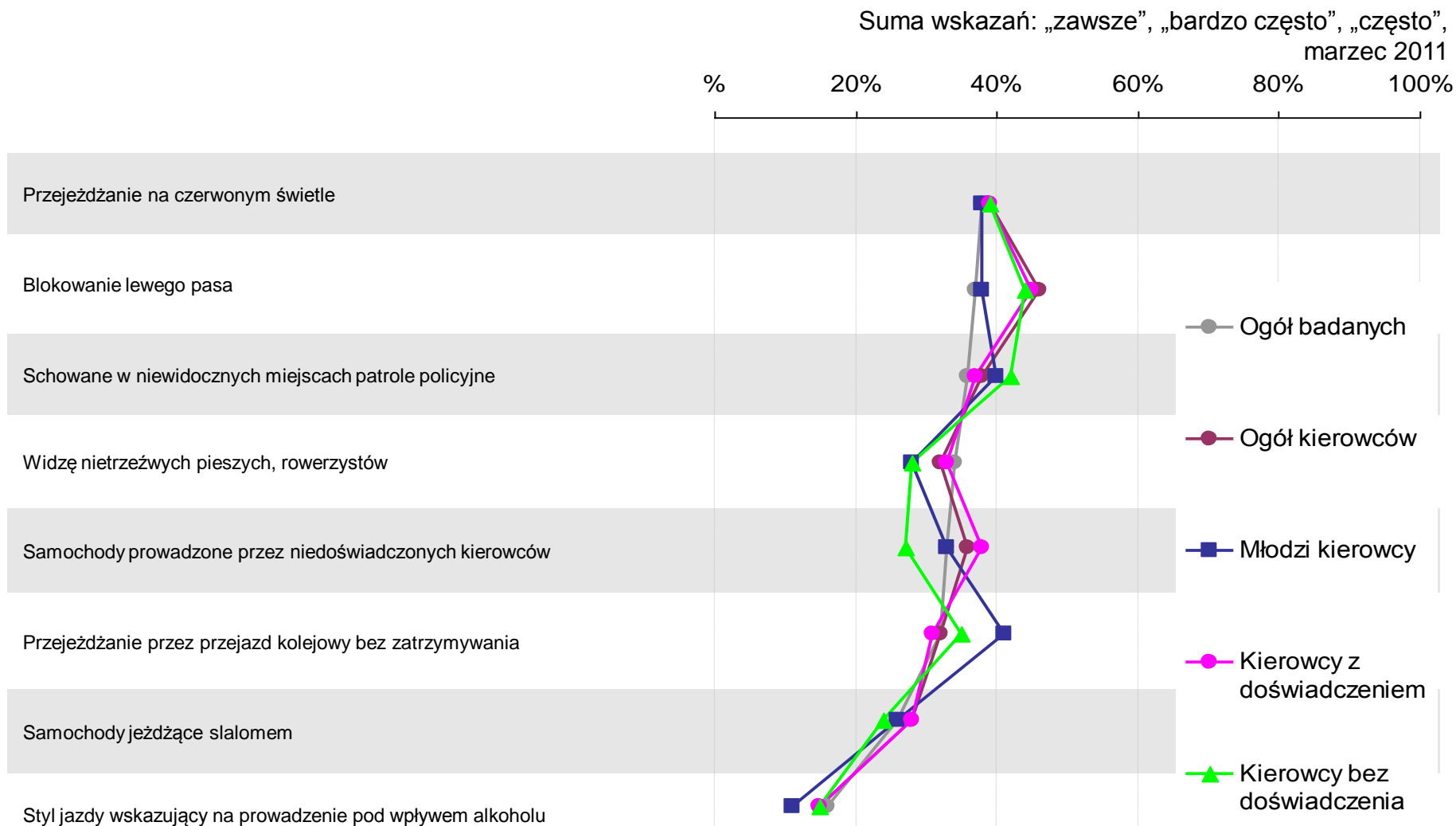
Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pod wpływem alkoholu > **Bezpieczeństwo na drogach**





Najbardziej obserwowane wykroczenia innych kierowców

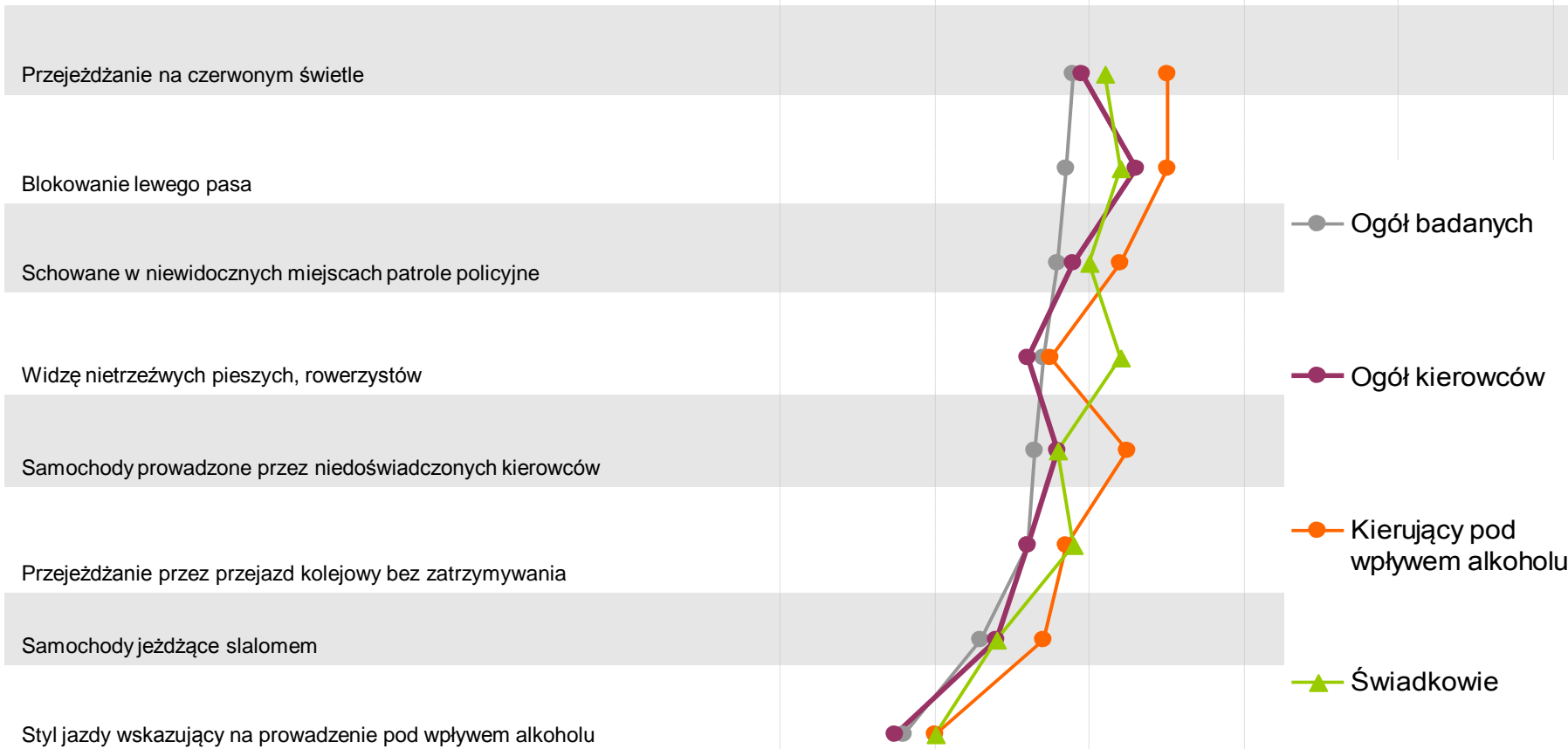
Najrzadsze wykroczenia innych kierowców – doświadczenie kierowców



Najrzadsze wykroczenia innych kierowców – kierujący pod wpływem alkoholu

Suma wskazań: „zawsze”, „bardzo często”, „często”,
marzec 2011

% 20% 40% 60% 80% 100%





Ryzykowne zachowania kierowców

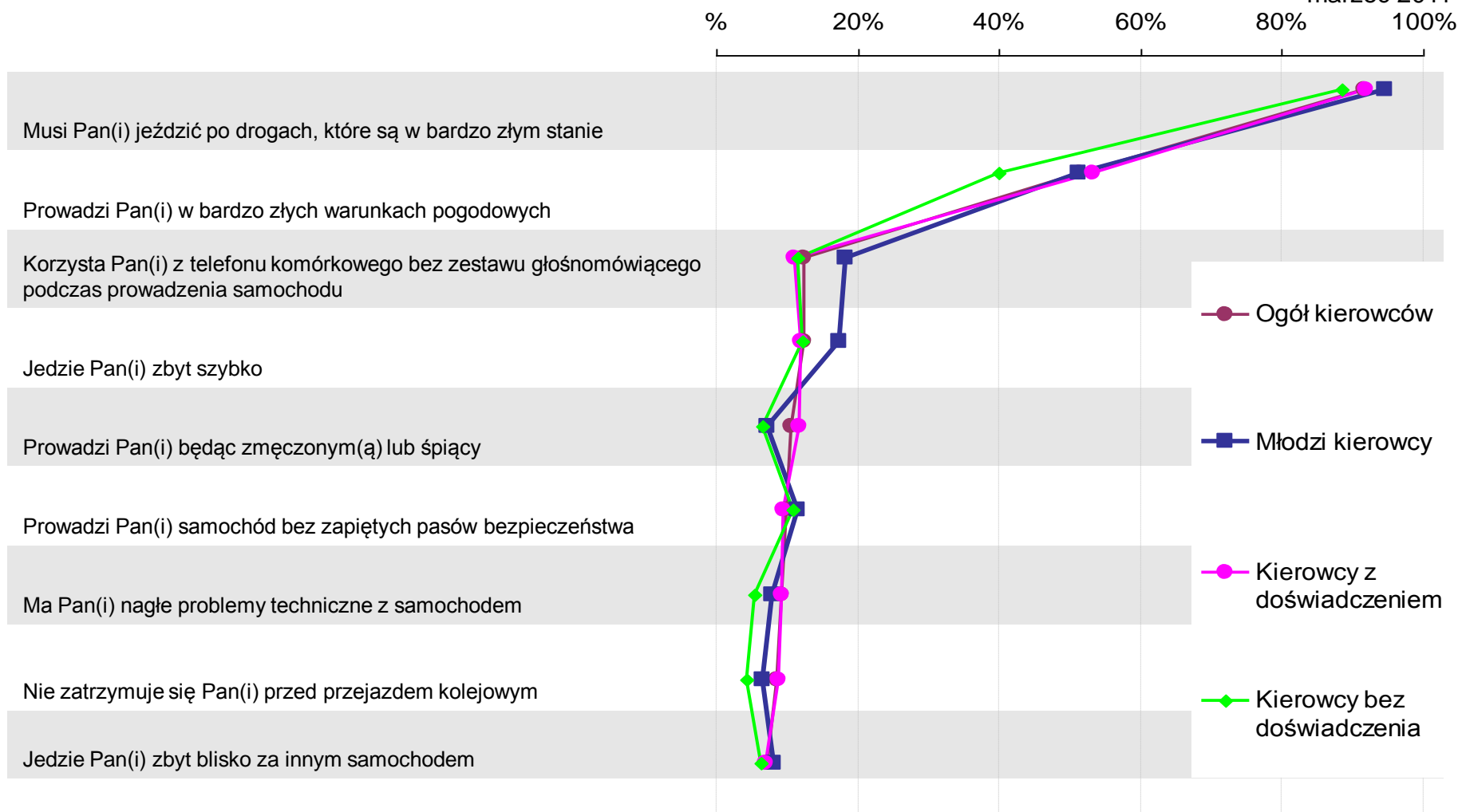
Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu



Do których najczęściej przyznają się respondenci

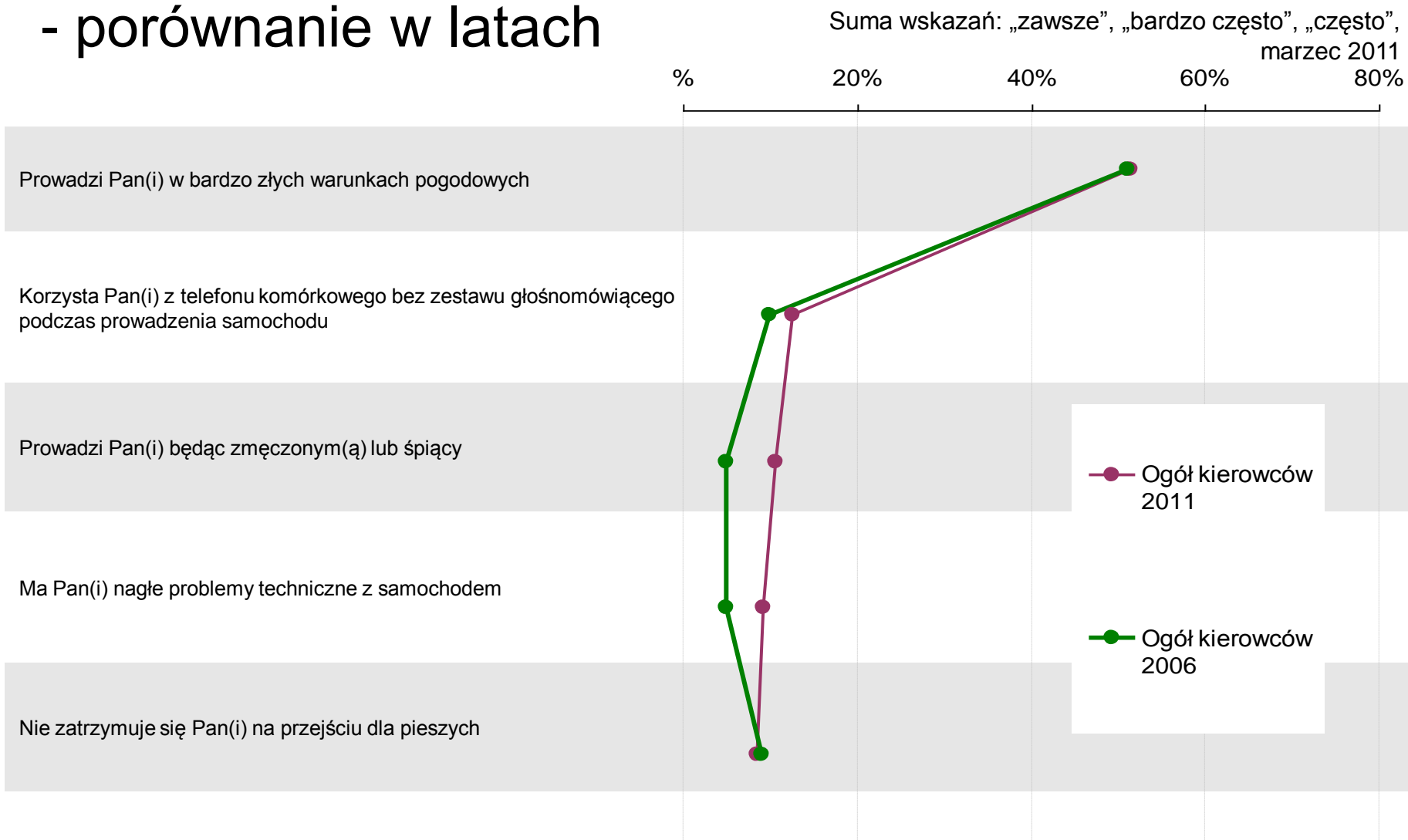
Najczęstsze ryzykowne zachowania - doświadczenie kierowców

Suma wskazań: „zawsze”, „bardzo często”, „często”,
marzec 2011



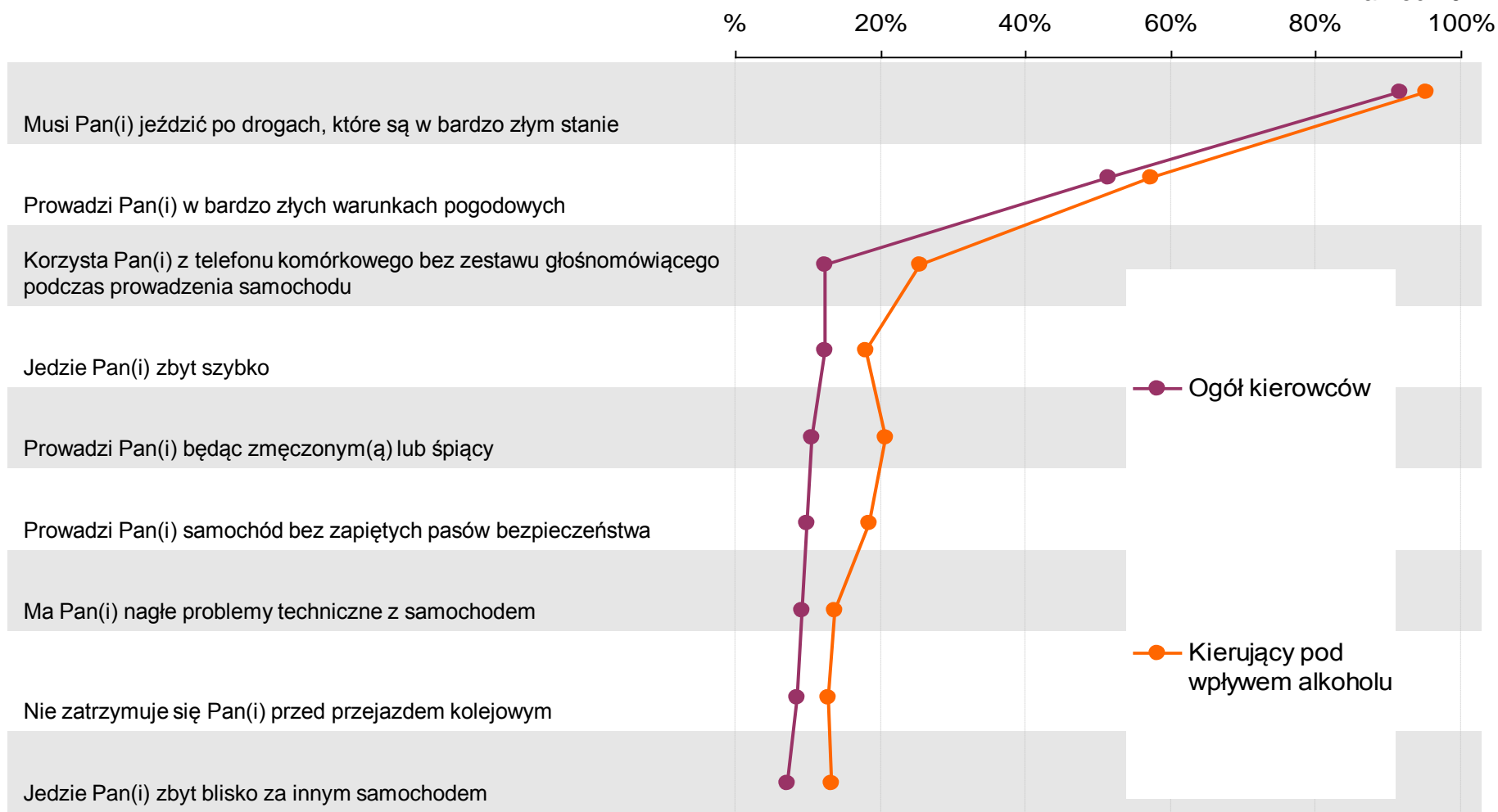
Najczęstsze ryzykowne zachowania

- porównanie w latach



Najczęstsze ryzykowne zachowania - kierujący pod wpływem alkoholu

Suma wskazań: „zawsze”, „bardzo często”, „często”,
marzec 2011

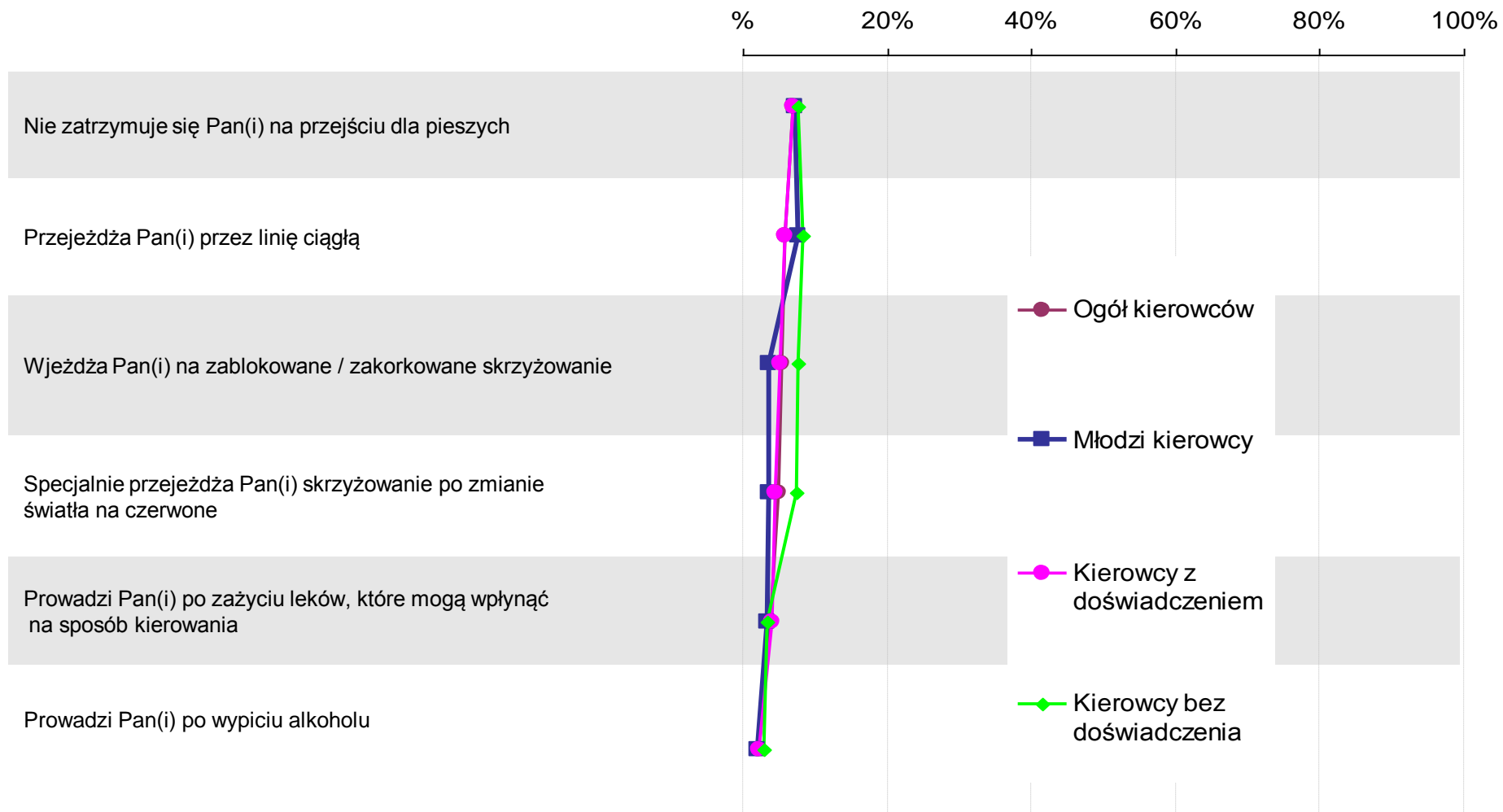




Do których najbardziej przyznają się respondenci

Najrzsadsze ryzykowne zachowania - doświadczenie kierowców

Suma wskazań: „zawsze”, „bardzo często”, „często”,
marzec 2011

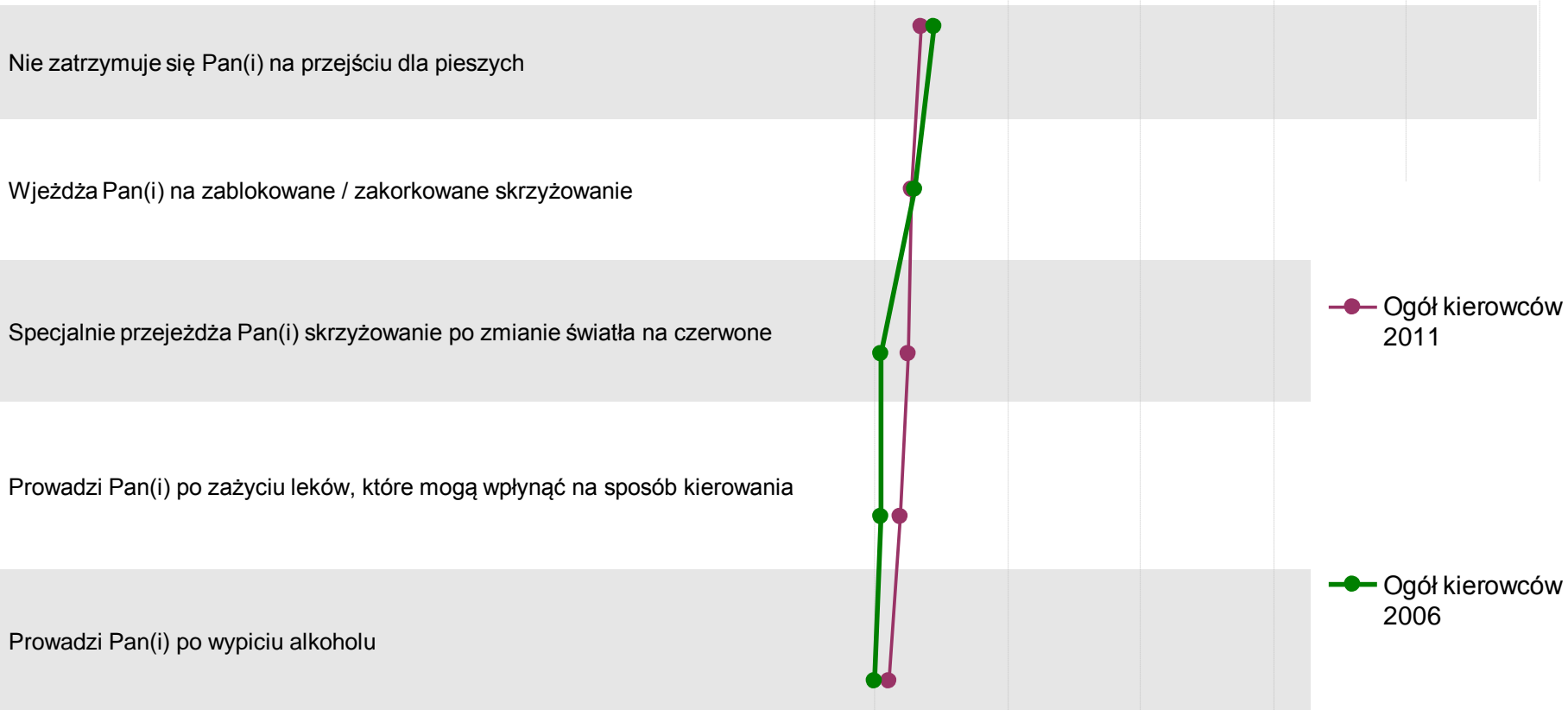


Najrzsadsze ryzykowne zachowania

- porównanie w latach

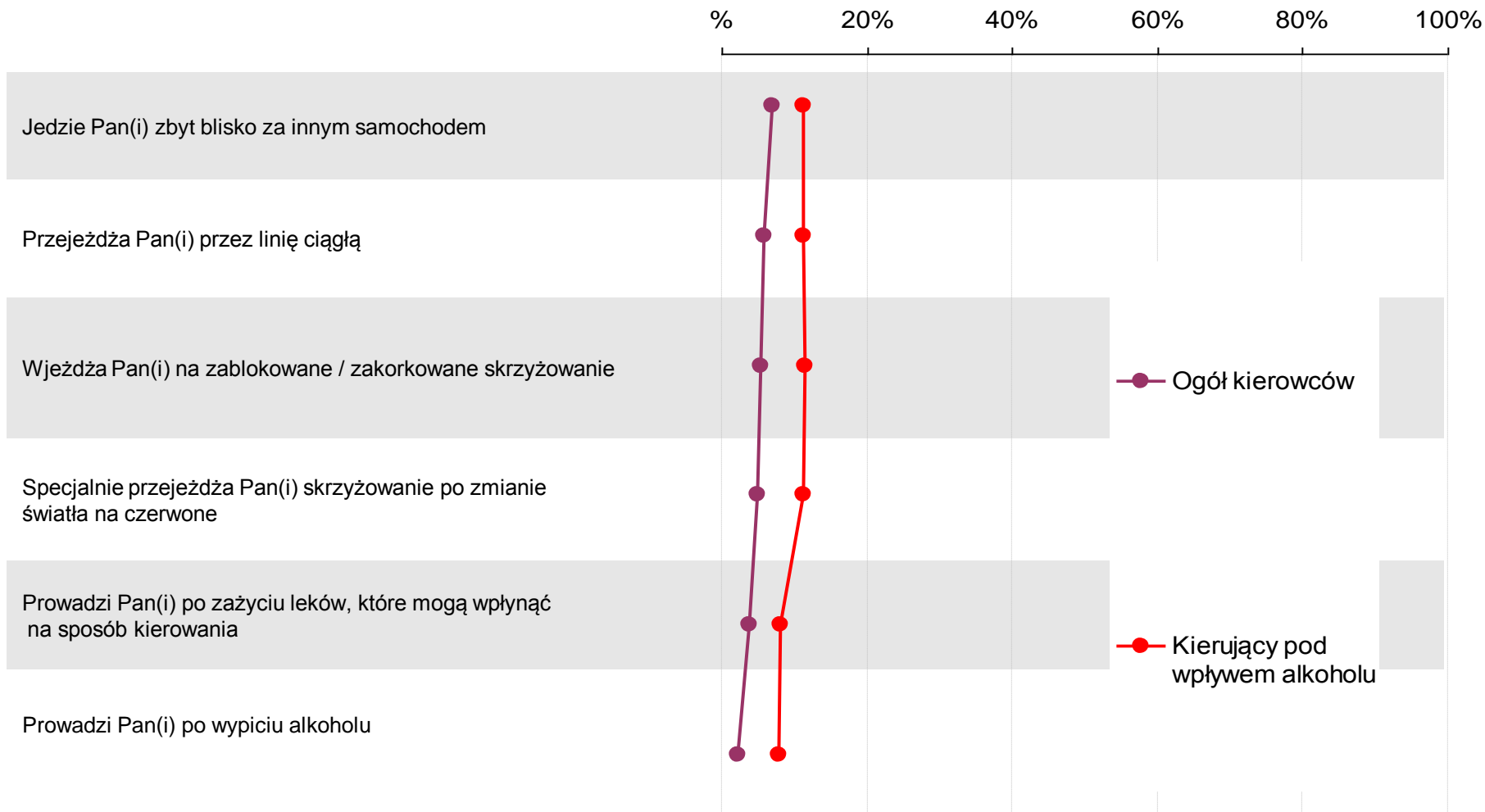
Suma wskazań: „zawsze”, „bardzo często”, „często”,
marzec 2011

% 20% 40% 60% 80% 100%



Najrzsadsze ryzykowne zachowania - kierowcy pod wpływem alkoholu

Suma wskazań: „zawsze”, „bardzo często”, „często”,
marzec 2011





Poprawa bezpieczeństwa na drogach

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Poprawa bezpieczeństwa na drogach – doświadczenie kierowców

Index, marzec 2011

-2 -1 0 1 2

Powinno się poprawić jakość dróg

Należy wprowadzić większe ograniczenia i kontrolę nad ruchem dużych samochodów ciężarowych, Tirów

Skrzyżowania dróg powinny być bardziej oświetlone

Ulice powinny być bardziej oświetlone

Władze powinny przeznaczyć procent od podatków na benzynę lub składek na ubezpieczenie, aby poprawić bezpieczeństwo na drogach

Powinny istnieć wyższe standardy doboru, szkolenia kierowców dużych samochodów ciężarowych, Tirów

Władze powinny zapewnić więcej oznakowanych miejsc, w których piesi mogą przechodzić

Powinno być więcej kampanii związanych z bezpieczeństwem drogowym

Dla zawodowych kierowców, którzy popełnią poważne wykroczenie, należy wprowadzić wyższe kary

Władze powinny zadbać o to, aby piesi krócej czekali na światłach i mieli więcej czasu na przejście

Powinno się usuwać rosnące w pobliżu drogi drzewa stanowiące zagrożenie

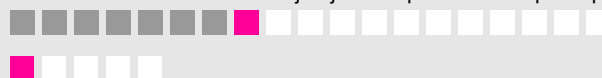
Powinna zostać poprawiona jakość szkoleń dla kierowców

Powinny zostać stworzone w miastach i na wsiach strefy wolne od ruchu samochodowego

Należy częściej stosować „garby” tam, gdzie jest to konieczne

- Ogół badanych
- Ogół kierowców
- Młodzi kierowcy
- Kierowcy z doświadczeniem
- ◆— Kierowcy bez doświadczenia

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pod wpływem alkoholu > **Poprawa bezpieczeństwa na drogach**



Poprawa bezpieczeństwa na drogach – kierujący pod wpływem alkoholu

Index, marzec 2011

-2 -1 0 1 2

Powinno się poprawić jakość dróg

Należy wprowadzić większe ograniczenia i kontrolę nad ruchem dużych samochodów ciężarowych, Tirów

Skrzyżowania dróg powinny być bardziej oświetlone

Ulice powinny być bardziej oświetlone

Władze powinny przeznaczyć procent od podatków na benzynę lub składek na ubezpieczenie, aby poprawić bezpieczeństwo na drogach

Powinny istnieć wyższe standardy doboru, szkolenia kierowców dużych samochodów ciężarowych, Tirów

Władze powinny zapewnić więcej oznakowanych miejsc, w których piesi mogą przechodzić

Powinno być więcej kampanii związanych z bezpieczeństwem drogowym

Dla zawodowych kierowców, którzy popełnią poważne wykroczenie, należy wprowadzić wyższe kary

Władze powinny zadbać o to, aby piesi krócej czekali na światłach i mieli więcej czasu na przejście

Powinno się usuwać rosnące w pobliżu drogi drzewa stanowiące zagrożenie

Powinna zostać poprawiona jakość szkoleń dla kierowców

Powinny zostać stworzone w miastach i na wsiach strefy wolne od ruchu samochodowego

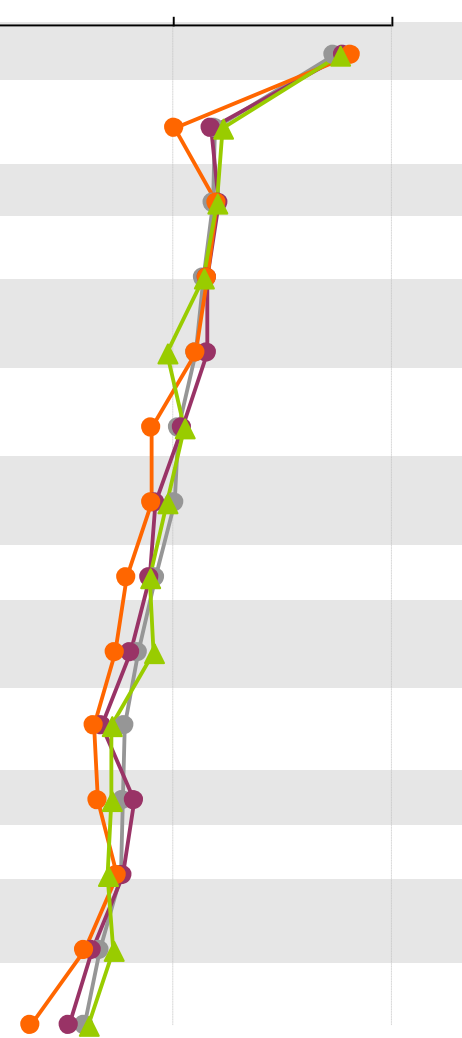
Należy częściej stosować „garby” tam, gdzie jest to konieczne

● Ogół badanych

● Ogół kierowców

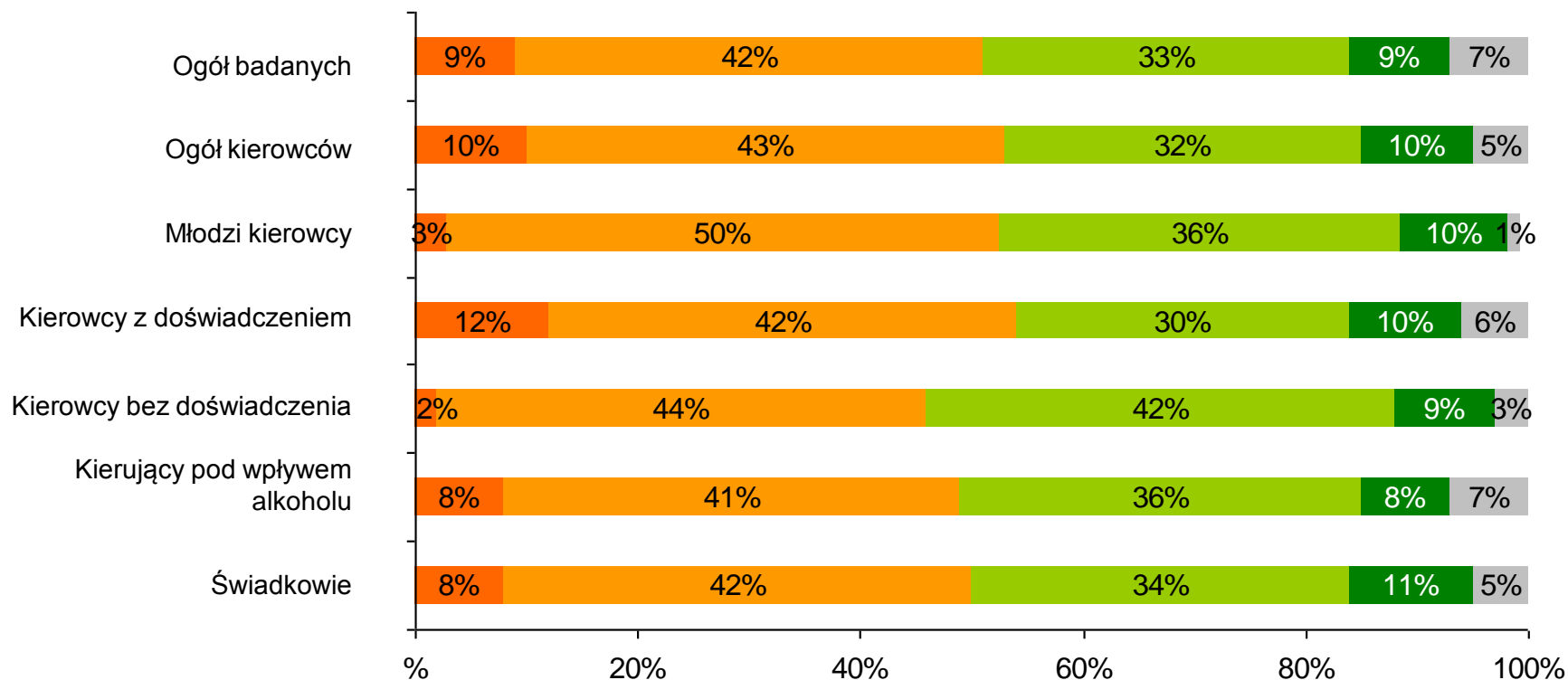
● Kierujący pod wpływem alkoholu

▲ Świadkowie



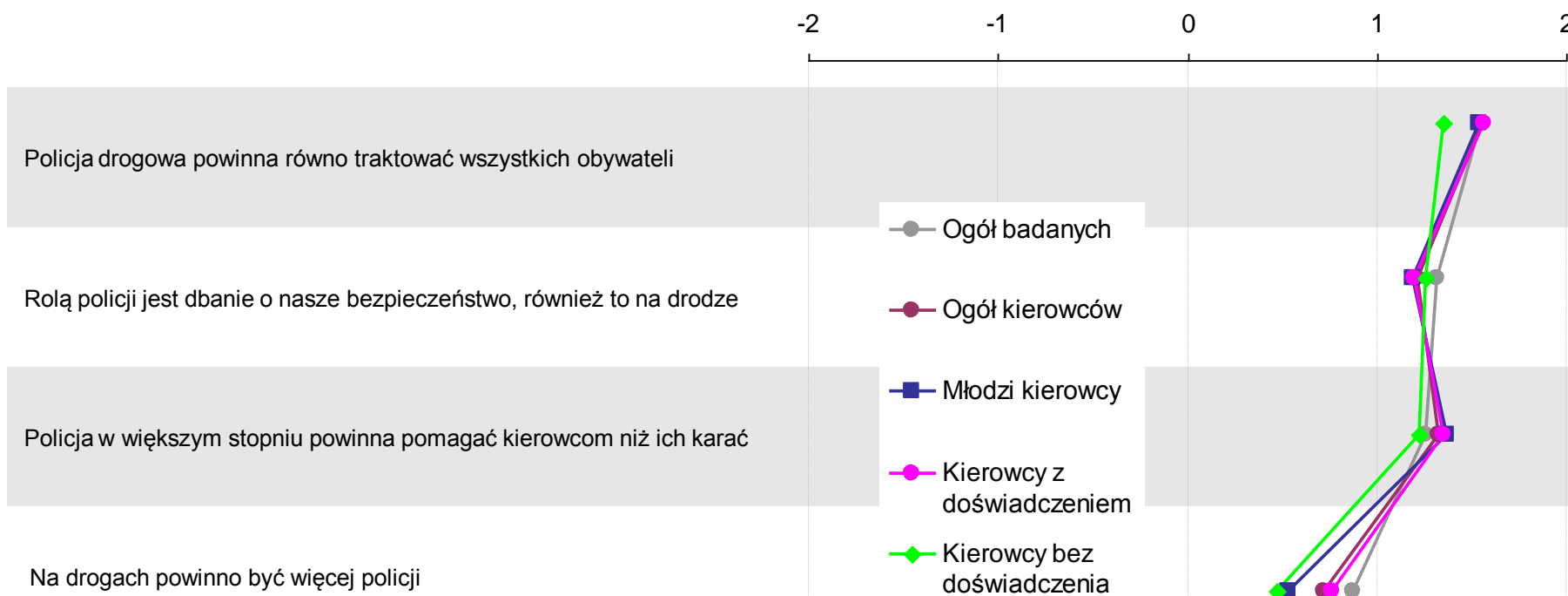
Wpływ policji na bezpieczeństwo

■ bardzo duży ■ raczej duży ■ raczej mały ■ bardzo mały ■ nie wiem, trudno powiedzieć



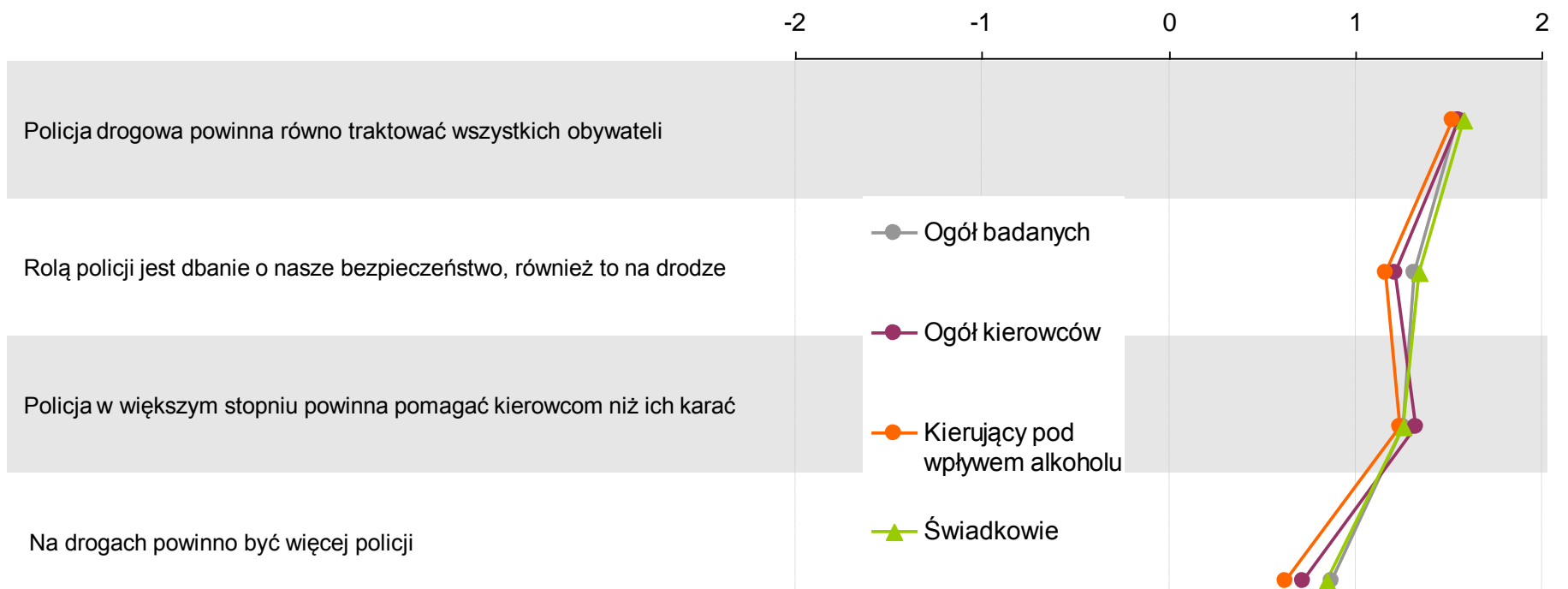
Oczekiwania wobec policji – doświadczenie kierowców

Index, marzec 2011



Oczekiwania wobec policji – kierujący pod wpływem alkoholu

Index, marzec 2011



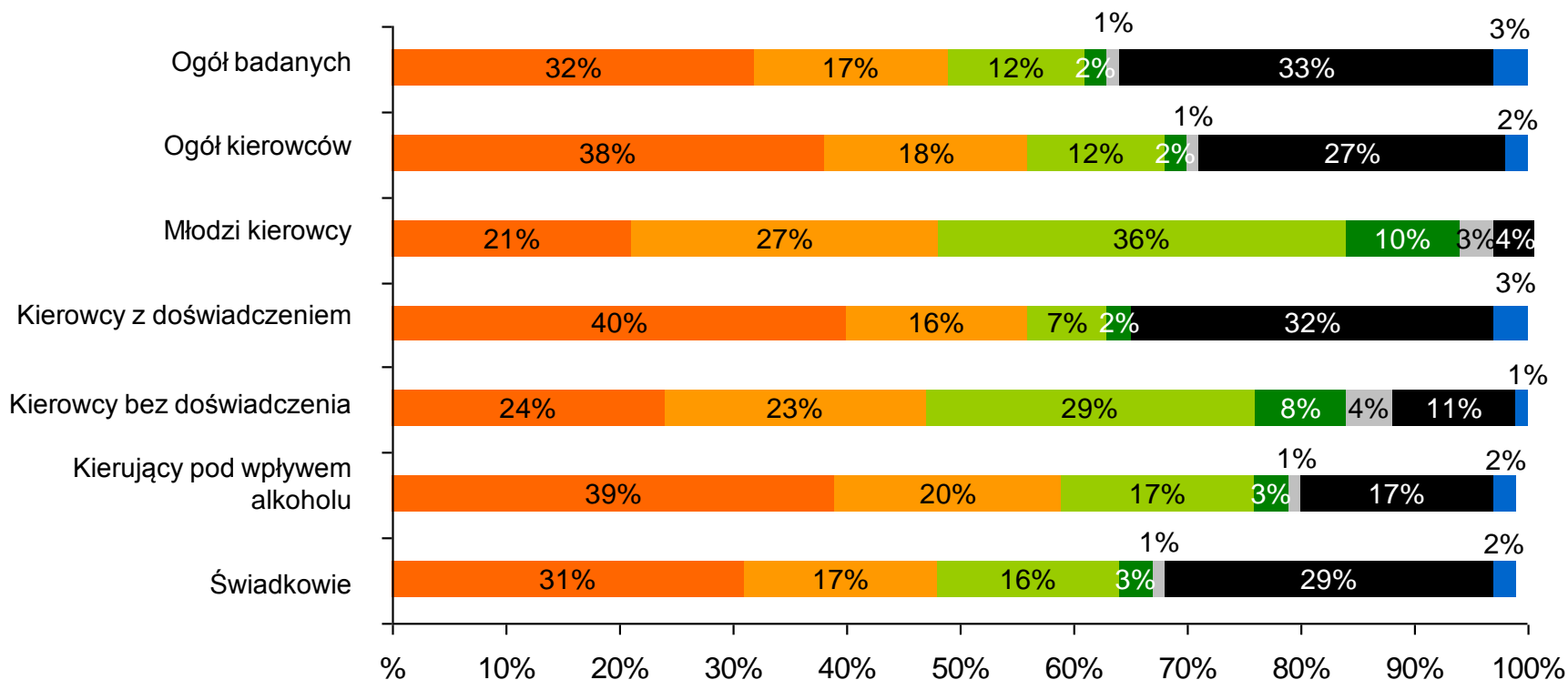


Styl konsumpcji alkoholu

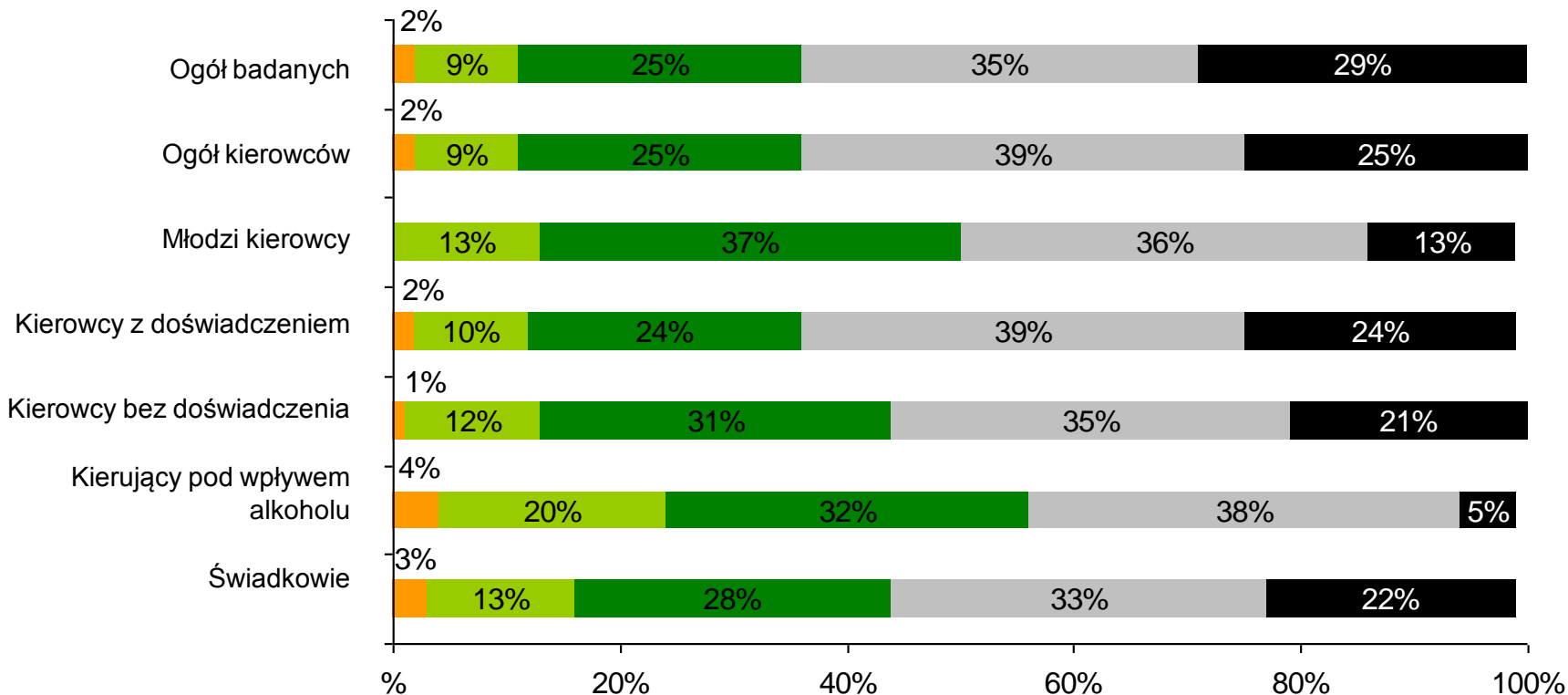
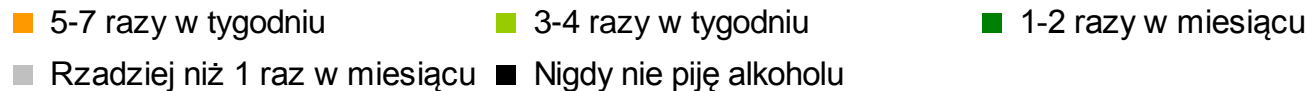
Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Częstotliwość wychodzenia do pubów, na imprezy





- rzadziej niż raz w miesiącu
- raz w miesiącu
- raz w tygodniu
- 2 – 3 razy w tygodniu
- częściej niż 3 razy w tygodniu
- nie chodzę
- nie wiem/trudno powiedzieć



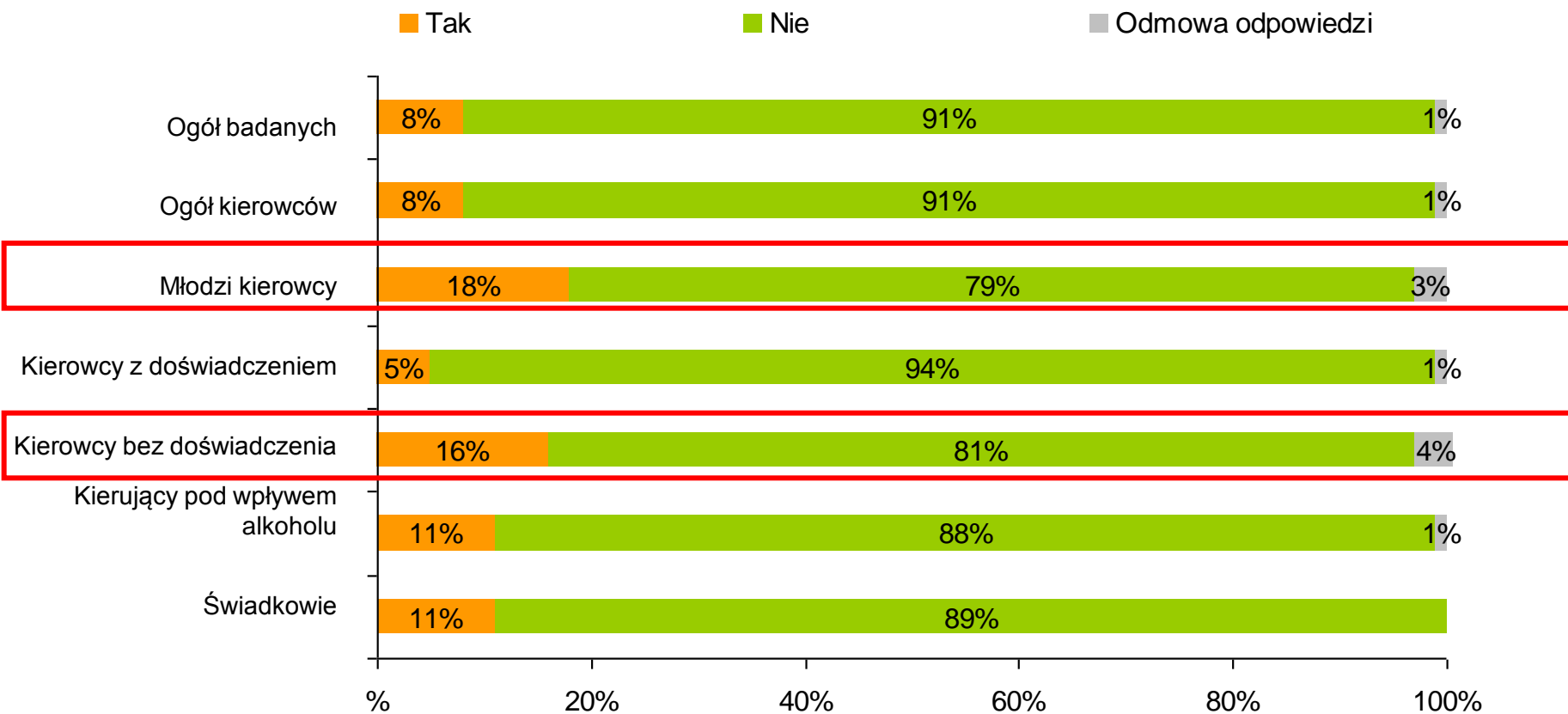
Częstotliwość picia alkoholu



Ilość alkoholu wypijanego tygodniowo

	Ogół badanych	Ogół kierowców	Młodzi kierowcy	Kierowcy z doświadczeniem	Kierowcy bez doświadczenia	Kierujący pod wpływem alkoholu	Świadkowie
 (250 ml)	2,6	2,6	3,2	2,7	3,3	3,4	3,4
 (100 ml)	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
 (30 ml)	1,6	1,6	2,2	1,5	1,8	2,2	2,2
 Średnia jednostek alkoholu wypitych w tygodniu	4,7	4,8	5,8	4,7	5,6	6,1	6,1

Spożywanie alkoholu przed spotkaniami rozrywkowymi



Najczęstsze miejsca spożywania alkoholu

	Ogół badanych	Ogół kierowców	Młodzi kierowcy	Kierowcy z doświadczeniem	Kierowcy bez doświadczenia	Kierujący pod wpływem alkoholu	Świadkowie
w domu	64%	67%	43%	71%	46%	71%	70%
w pubie	18%	15%	45%	8%	45%	18%	21%
w restauracji	4%	5%	11%	5%	10%	6%	3%
dyskotece/ kluby	10%	8%	38%	3%	37%	11%	12%
u znajomych	53%	54%	60%	50%	59%	59%	56%
na rodzinnych spotkaniach	42%	42%	18%	46%	22%	39%	39%

Legenda



Wskazanie najczęstsze dla danej grupy respondentów (kolumn)

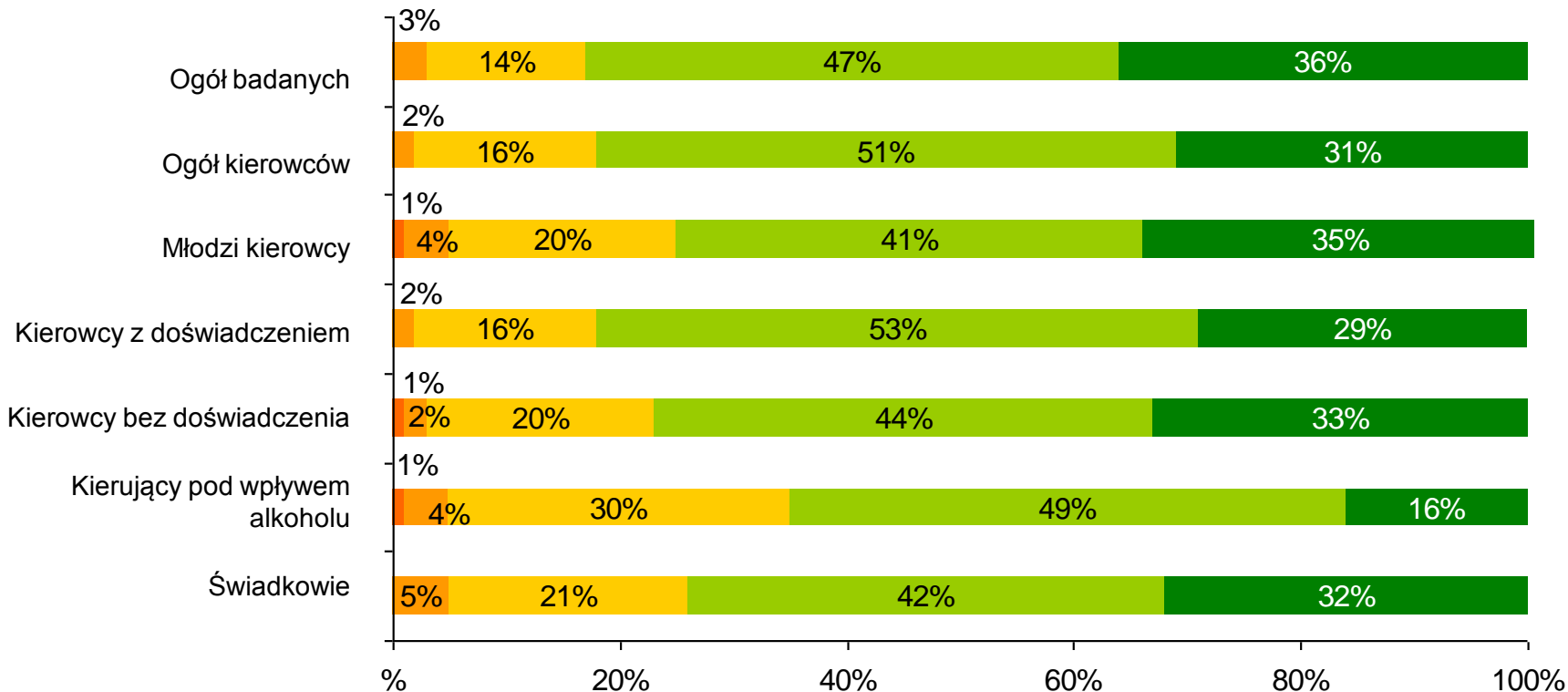


Wskazanie sporadyczne, poniżej 10%



Częstotliwość wypicia za dużo

- częściej niż raz w tygodniu
- kilka razy w miesiącu
- kilka razy w roku
- kilka razy w życiu
- nigdy mi się nie zdarzyło



Powrót do domu po spożyciu alkoholu

	Ogół badanych	Ogół kierowców	Młodzi kierowcy	Kierowcy z doświadczeniem	Kierowcy bez doświadczenia	Kierujący pod wpływem alkoholu	Świadkowie
pieszo	43%	37%	38%	36%	43%	40%	49%
komunikacją miejską/ podmiejską	19%	14%	21%	12%	21%	17%	24%
taksówką	32%	39%	33%	39%	24%	38%	30%
prowadzę samochód, którym przyjechałem	1%	2%	2%	2%	1%	3%	2%
podwozi mnie ktoś znajomy	51%	55%	61%	55%	51%	55%	50%

Legenda



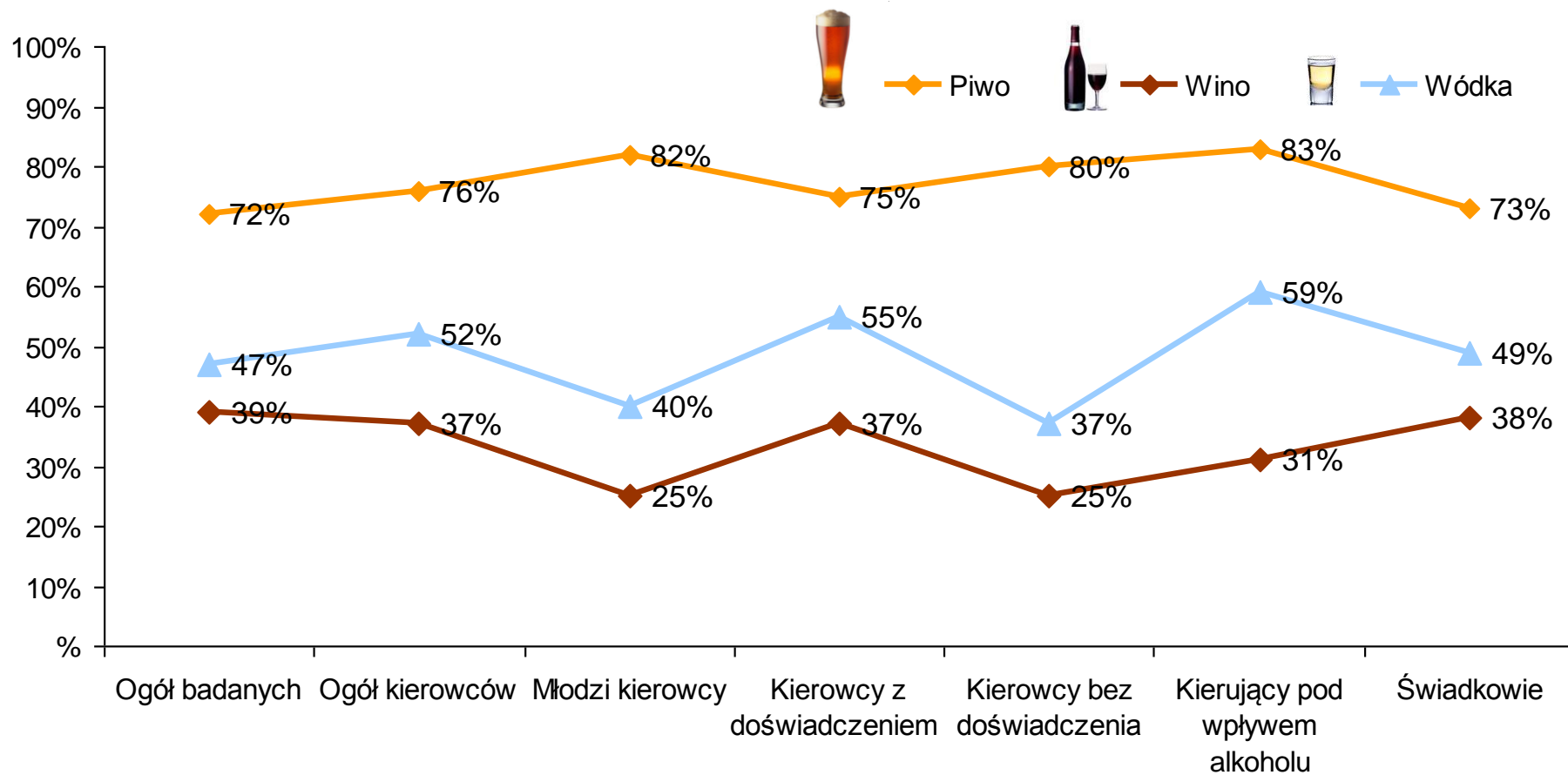
Wskazanie najczęstsze dla danej grupy respondentów (kolumn)



Wskazanie sporadyczne, poniżej 10%



Trzy najbardziej preferowane alkohole





Kary i ich egzekucja

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Kary i uregulowania prawne - doświadczenie kierowców

Index, marzec 2011

-2 -1 0 1 2

Kary za prowadzenie po wypiciu alkoholu powinny być surowsze

Niektórym kierowcom, stale popełniającym poważne wykroczenia powinno się dożywotnio odbierać prawo jazdy

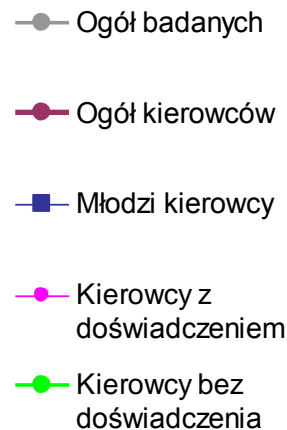
Kierowcy, którzy kolejny raz prowadzą samochód po wypiciu alkoholu, powinni obowiązkowo poddać się terapii antyalkoholowej

Powinno poprawić się egzekwowanie przepisów ruchu drogowego

Limity prędkości w obszarach gdzie jest dużo pieszych powinny być bardzo niskie

Kary za przekraczanie prędkości powinny być surowsze

Kary za niezapięcie pasów bezpieczeństwa powinny być surowsze



Kary i uregulowania prawne – kierujący pod wpływem alkoholu

Index, marzec 2011

-2 -1 0 1 2

Kary za prowadzenie po wypiciu alkoholu powinny być surowsze

Niektórym kierowcom, stale popełniającym poważne wykroczenia powinno się dożywotnio odbierać prawo jazdy

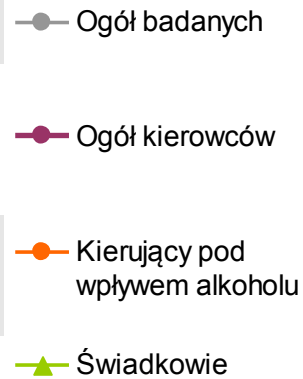
Kierowcy, którzy kolejny raz prowadzą samochód po wypiciu alkoholu, powinni obowiązkowo poddać się terapii antyalkoholowej

Powinno poprawić się egzekwowanie przepisów ruchu drogowego

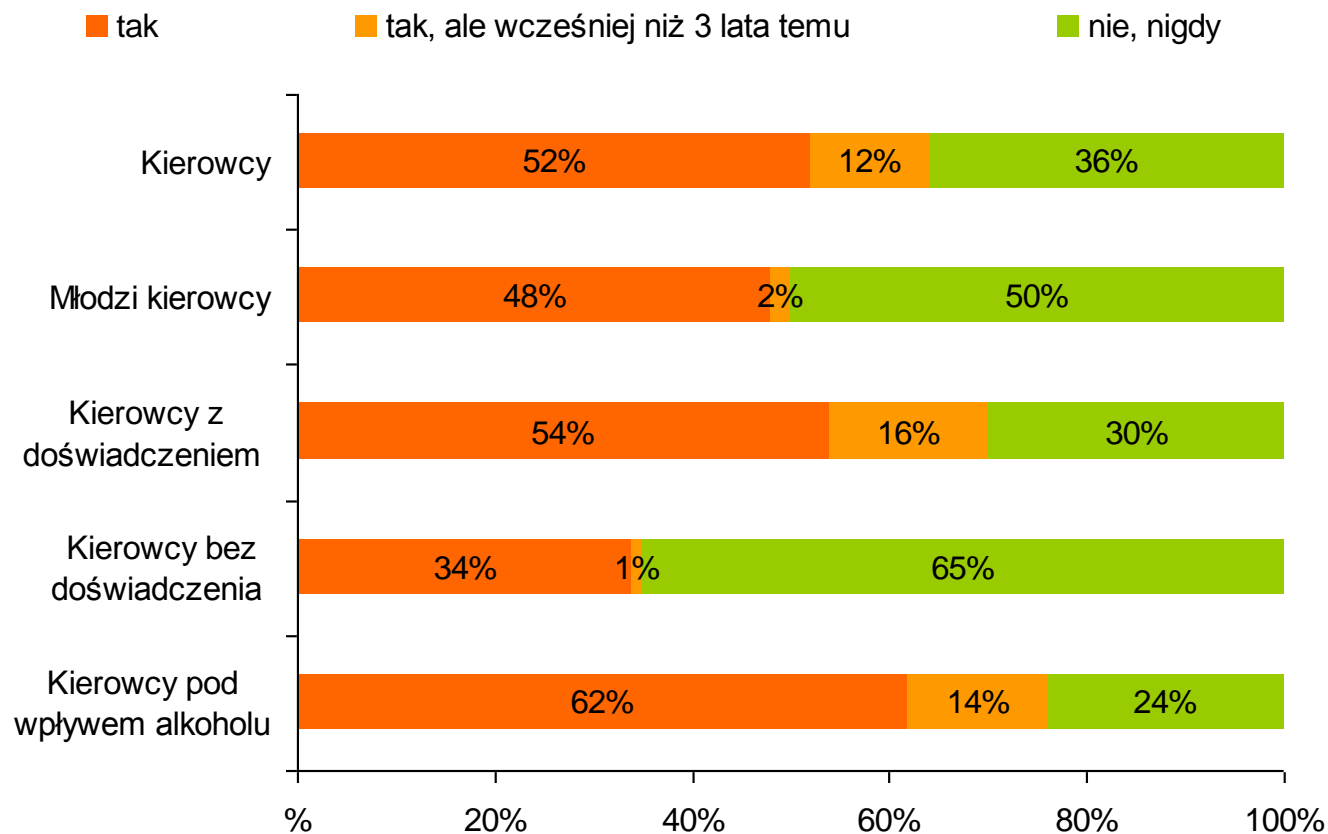
Limity prędkości w obszarach gdzie jest dużo pieszych powinny być bardzo niskie

Kary za przekraczanie prędkości powinny być surowsze

Kary za niezapięcie pasów bezpieczeństwa powinny być surowsze



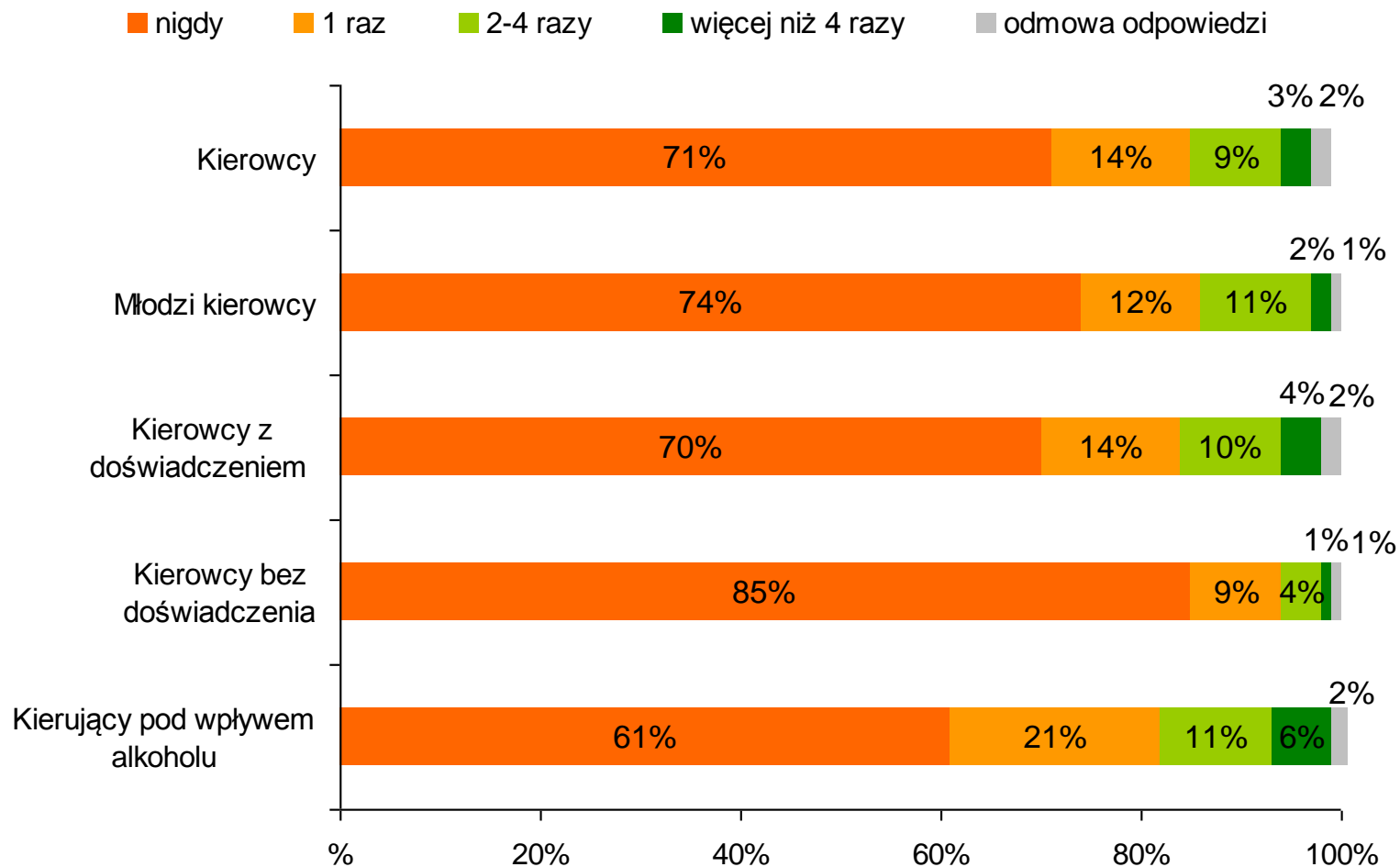
Kontrola drogowa w ciągu ostatnich 3 lat



Punkty karne – najczęstsze wykroczenia

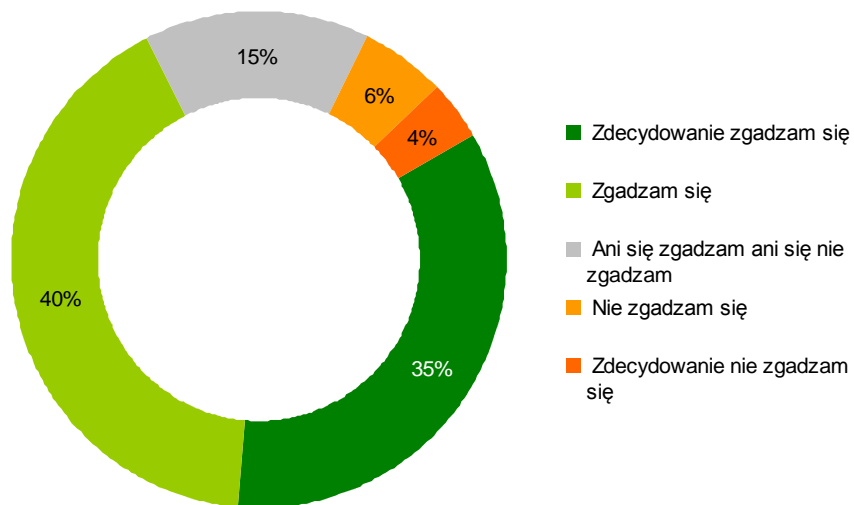
	Ogół kierowców	Młodzi kierowcy	Kierowcy z doświadczeniem	Kierowcy bez doświadczenia	Kierujący pod wpływem alkoholu
Największa liczba posiadanych punktów karnych w karierze kierowcy	3,4	3,1	3,3	1,8	4,6
Przekraczanie prędkości	68%	68%	68%	43%	78%
Niezapięcie pasów bezpieczeństwa	14%	20%	14%	22%	15%
Zatrzymanie się w miejscu niedozwolonym	13%	8%	13%	17%	12%
Obecnie posiadane punkty karne	0,9	0,9	0,9	0,5	1,3
Przekraczanie prędkości	72%	50%	73%	23%	75%
Niezapięcie pasów bezpieczeństwa	13%	19%	13%	26%	17%
Zatrzymanie się w miejscu niedozwolonym	9%	0%	10%	25%	11%

Kontrola drogowa w ciągu ostatnich 3 lat pod kątem trzeźwości

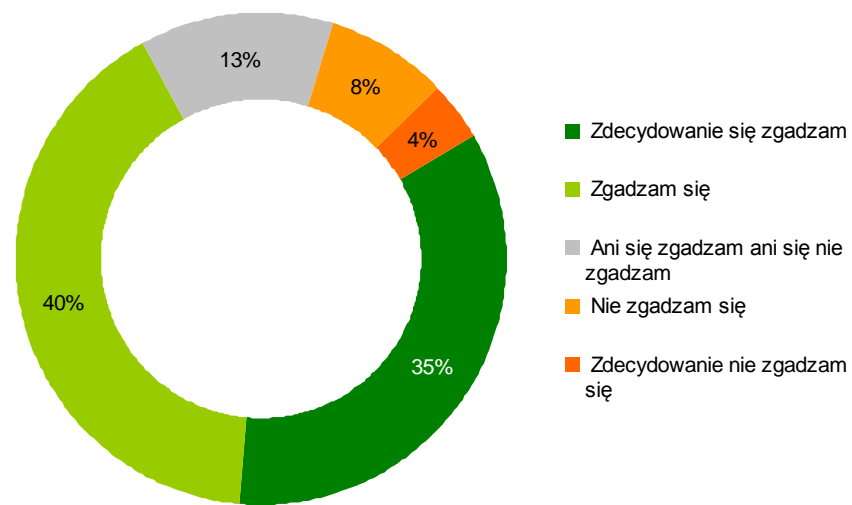


Postawa wobec kontroli alkomatami

2011

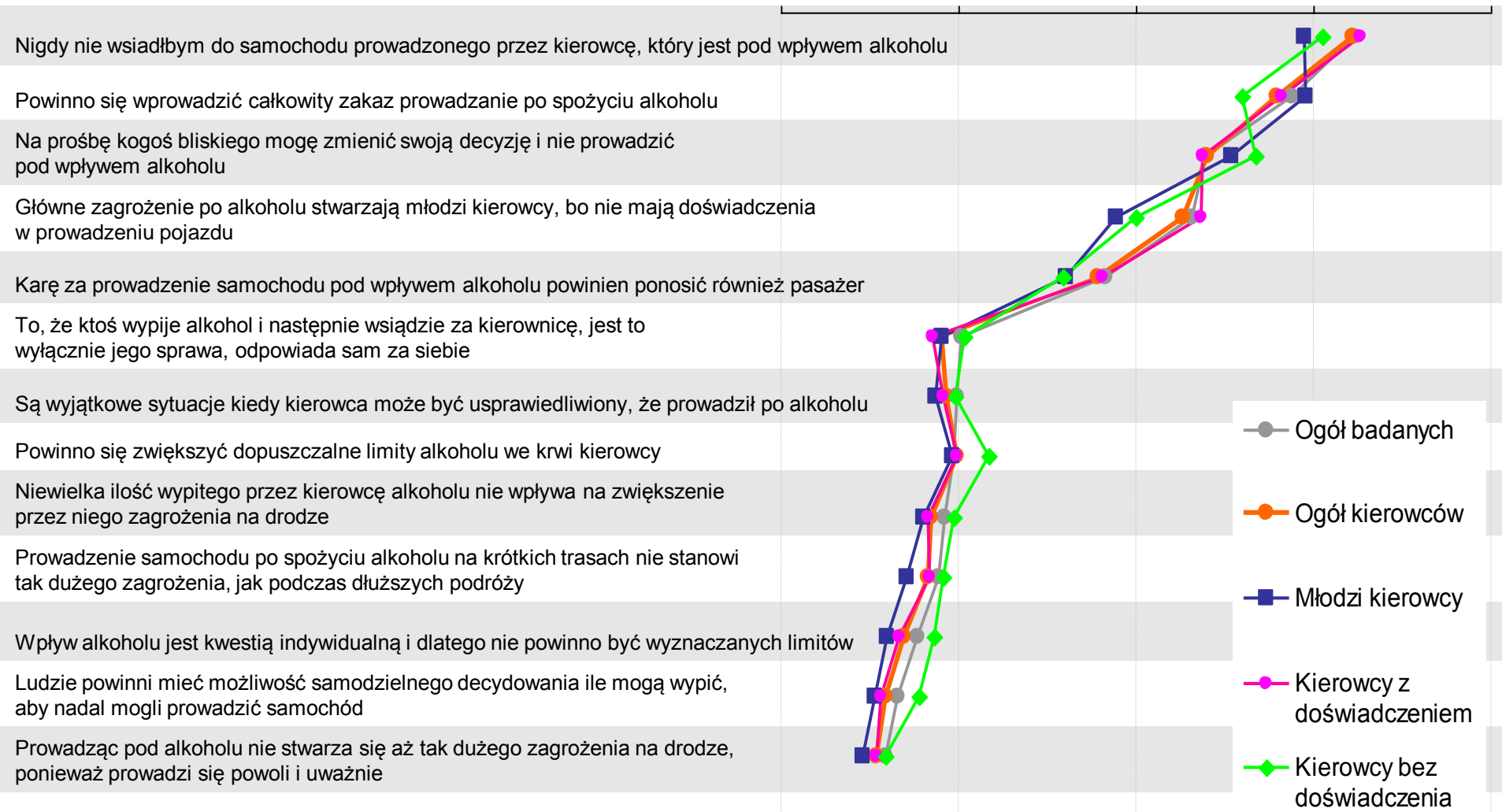
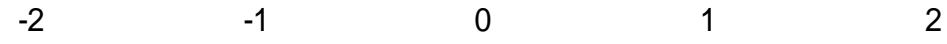


2006



Postawy wobec prowadzenia po alkoholu – doświadczenie kierowców

Index, marzec 2011



- Ogół badanych
- Ogół kierowców
- Młodzi kierowcy
- Kierowcy z doświadczeniem
- ◆ Kierowcy bez doświadczenia



Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pod wpływem alkoholu > Kary i ich egzekucja

Postawy wobec prowadzenia po alkoholu – porównanie w latach

Suma wskazań: „Zdecydowanie zgadzam się” i „zgadzam się”, 2006, 2011

% 20% 40% 60% 80% 100%

Powinno się wprowadzić całkowity zakaz prowadzenie samochodu, nawet po niewielkiej ilości wypitego alkoholu

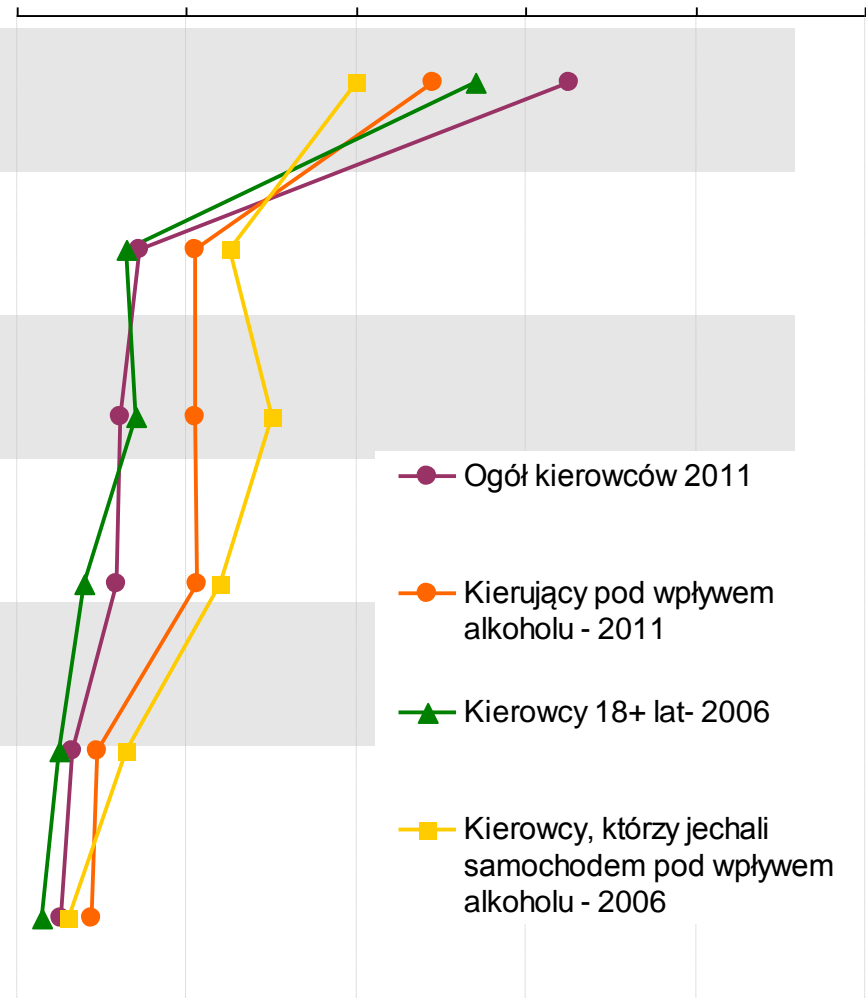
To, że ktoś wypije alkohol i następnie wsiądzie za kierownicę, jest tylko i wyłącznie jego sprawa, odpowiada sam za siebie

Dopuszczalny limit stężenia alkoholu we krwi kierowcy powinien być wyższy niż obecnie

Są takie wyjątkowe sytuacje kiedy kierowca może być usprawiedliwiony, że prowadził samochód po wypiciu alkoholu

Wpływ alkoholu jest kwestią indywidualną i dlatego nie powinno być wyznaczanych limitów

Ludzie powinni mieć możliwość samodzielnego decydowania o tym, ile mogą wypić, aby nadal mogli prowadzić samochód



Postawy wobec prowadzenia po alkoholu – kierujący pod wpływem alkoholu

Index, marzec 2011

-2 -1 0 1 2

Nigdy nie wsiadłbym do samochodu prowadzonego przez kierowcę, który jest pod wpływem alkoholu

Powinno się wprowadzić całkowity zakaz prowadzenie po alkoholu

Na prośbę kogoś bliskiego mogę zmienić swoją decyzję i nie prowadzić pod wpływem alkoholu

Główne zagrożenie po alkoholu stwarzają młodzi kierowcy, bo nie mają doświadczenia w prowadzeniu pojazdu

Karę za prowadzenie samochodu pod wpływem alkoholu powinien ponosić również pasażer

To, że ktoś wypije alkohol i następnie wsiądzie za kierownicę, jest to wyłącznie jego sprawa, odpowiada sam za siebie

Są wyjątkowe sytuacje kiedy kierowca może być usprawiedliwiony, że prowadził po alkoholu

Powinno się zwiększyć dopuszczalne limity alkoholu we krwi kierowcy

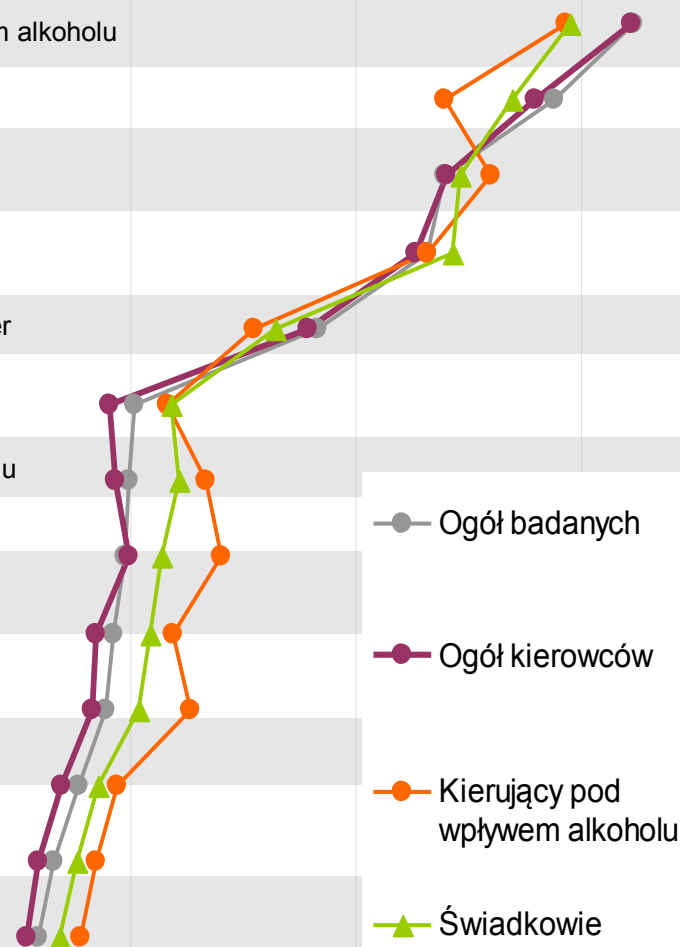
Niewielka ilość wypitego przez kierowcę alkoholu nie wpływa na zwiększenie przez niego zagrożenia na drodze

Prowadzenie samochodu po alkoholu na krótkich trasach nie stanowi tak dużego zagrożenia, jak podczas dłuższych podróży

Wpływ alkoholu jest kwestią indywidualną i dlatego nie powinno być wyznaczanych limitów

Ludzie powinni mieć możliwość samodzielnego decydowania ile mogą wypić, aby nadal mogli prowadzić samochód

Prowadząc pod alkoholu nie stwarza się aż tak dużego zagrożenia na drodze, ponieważ prowadzi się powoli i uważnie





Wiedza odnośnie alkoholu

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Wiedza odnośnie wartości dopuszczalnego limitu alkoholu

	Ogół kierowców	Młodzi kierowcy	Kierowcy z doświadczeniem	Kierowcy bez doświadczenia	Kierujący pod wpływem alkoholu	Świadkowie
Dopuszczalny limit alkoholu dla osoby kierującej pojazdem >0,2‰	26%	27%	26%	23%	27%	25%
Wskaźniki dla wartości granicznej „dopuszczalny limit” 0,2‰	50%	49%	WYKROCZENIE		54%	46%



Wiedza odnośnie wartości definiujących wykroczenie drogowe

		Ogół kierowców	Młodzi kierowcy	Kierowcy z doświadczeniem	Kierowcy bez doświadczenia	Kierujący pod wpływem alkoholu	Świadkowie
Wartość wskazująca na „stan po spożyciu alkoholu”	0,2‰	35%	35%	36%	33%	38%	29%
	0,5‰	24%	30%	22%	31%	21%	24%

WYKROCZENIE



Wiedza odnośnie wartości definiujących przestępstwo

	Ogół kierowców	Młodzi kierowcy	Kierowcy z doświadczeniem	Kierowcy bez doświadczenia	Kierujący pod wpływem alkoholu	Świadkowie
„Stan nietrzeźwości” wskazania dla wartości <u>granicznej</u> : 0,5‰	37%	43%	37%	40%	38%	33%
Wartość wskazująca na „stan nietrzeźwości” <0,5‰	15%	16%	14%	14%	17%	21%

PRZESTĘPSTWO



Co wiedzą badani

Wiedza badanych na temat alkoholu i jego wpływu na motorykę organizmu jest znikoma.

Większość osób nie potrafi przeliczyć alkoholu procentowego na promile we krwi.

W zasadzie żadna z badanych grup **nie potrafiła precyzyjnie określić, jak alkohol wpływa na ich organizm**, jak działa na zmysły oraz czy opóźnia reakcję.

Większość wiedzy pochodzi z **doświadczeń własnych** i obserwacji poczynionych na osobach współpracujących.

Bardziej krytyczną postawę w stosunku do alkoholu i jego wpływu na organizm reprezentują pasażerowie, jednakże ich postawa deklaratywna znacznie różni się od faktycznych zachowań - i tak wsiadają do auta z osobą, która piła uprzednio alkohol.

Wiedza dotycząca dopuszczalnych w Polsce norm alkoholu bierze się przede wszystkim z kursów na prawo jazdy. Niemniej, jest w miarę aktualna tylko w młodszej badanej grupie, która niedawno zdawała egzamin.

Osoby starsze czerpią informacje z telewizyjnych programów dotyczących zatrzymań drogowych, bądź interwencji policji.



Wiedza na temat alkoholu



Badani dysponują największą wiedzą w zakresie wpływu piwa na percepcję oraz ich zachowanie. Zdaniem badanych auto można prowadzić po jednym piwie bez konsekwencji.

Jedno piwo podlega metabolizmowi po około 2 godzinach i wtedy można bezpiecznie, bez konsekwencji, wsiadać do samochodu.



Wódka jest alkoholem, po którym zdaniem badanych nie powinno się siadać za kierownicę wcześniej niż po kilku godzinach, nawet jeśli wypilo się jeden kieliszek. Dla większości badanych jest to tzw. czysty alkohol, który podlega metabolizmowi w długim czasie.

Tylko niektórzy badani wiedzieli, że ilość alkoholu w jednym piwie równa się lampce wina i kieliszкови wódki.

Poza tym panuje obiegowa opinia, że „nie siada się do jednego kieliszka wódki.”



Wiedza na temat wina jest niewielka, wynika z kultury picia w Polsce. Wino jest alkoholem kojarzonym przede wszystkim z kobietami, bądź wznoszeniem „symbolicznych” toastów na imprezach rodzinnych.



Wiedza o picciu alkoholu

Zdaniem badanych zarówno ilość, jak i czas potrzebny na wytrzeźwienie zależy od wielu czynników, takich jak: masa ciała, kondycja danego dnia, ilość jedzenia czy czas, w jakim piło się alkohol.

	kobiety		mężczyźni	
	Możliwe ilości wypitego alkoholu	Czas niezbędny na pozbycie się alkoholu	Możliwe ilości wypitego alkoholu	Czas niezbędny na pozbycie się alkoholu
	od 2 do 6	od 2 do kilku godzin w zależności od ilości	od 4 do 10	Od 2 do kilku godzin w zależności od ilości
	od 2 drinków do pół litra	najlepiej kilka godzin nie mniej niż 8 przy więcej niż 2 drinkach	od pół litra do litra	około 8 – 12 godzin
	około butelki, półtorej	kilka godzin, około 6 - 8	niewiele, okazjonalnie kieliszek – pijane sporadycznie	kilka godzin



0,2 promila



Badani nie wiedzą dokładnie, jaka jest dopuszczalna ilość alkoholu przy prowadzeniu pojazdu.

Najsilniejszym skojarzeniem jest cyfra 2, ale nie wiadomo, na jakim miejscu po przecinku.

Dla części jest to 0,2, dla części 0,25, czy 0,02.

Badani nie rozróżniają również wykroczenia i przestępstwa. Tylko nieliczni wiedzieli o takim podziale i potrafili wskazać przedziały promili od 0,2 do 0,5 dla wykroczenia i powyżej 0,5 dla przestępstwa

Ich wiedza dotycząca dopuszczalnej ilości pochodzi z zajęć na prawo jazdy.

Zdaniem badanych dopuszczalna ilość w wysokości 0,2 promila jest „niesprawiedliwa” w stosunku do innych krajów europejskich (Hiszpania, Francja, Włochy), gdzie dopuszczalne są wyższe normy, jednakże z drugiej strony badani czują, że ustawowe 0,2 promile to zabezpieczenie nas przed samymi sobą „*mamy tendencję do nadużywania alkoholu*”, „*jeździłoby jeszcze więcej pijanych kierowców*”.



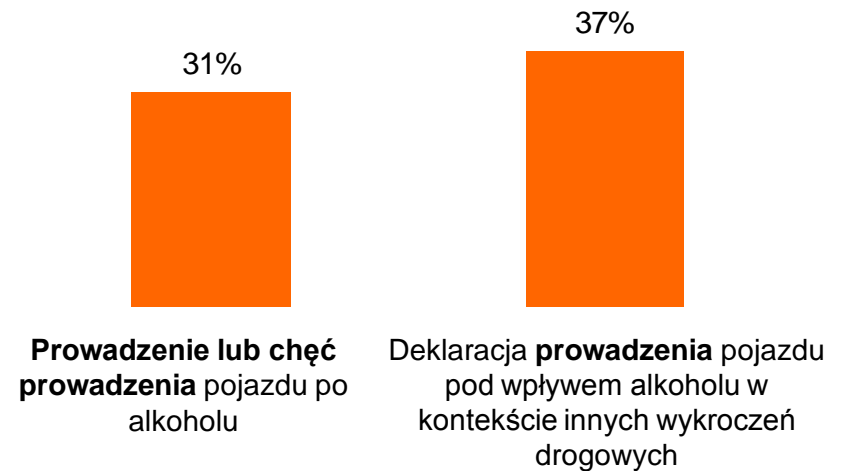
Prowadzenie pod wpływem alkoholu

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Przyznanie się do prowadzenia po alkoholu

Brak społecznej akceptacji dla prowadzenia pod wpływem alkoholu widoczny jest w zestawieniu wyników tych dwóch pytań. Respondenci, zdefiniowani już jako grupa prowadzących pod wpływem alkoholu, pytani szerzej (również o **zamiar** prowadzenia pod wpływem alkoholu) w pytaniu wprost nie przyznają się do tego faktu w 69%. Kiedy jednak pytanie jest umieszczone **w kontekście innych negatywnych zachowań kierowcy**, odsetek ten jest wyższy o 6%.

Średnio 3,4 razy w życiu



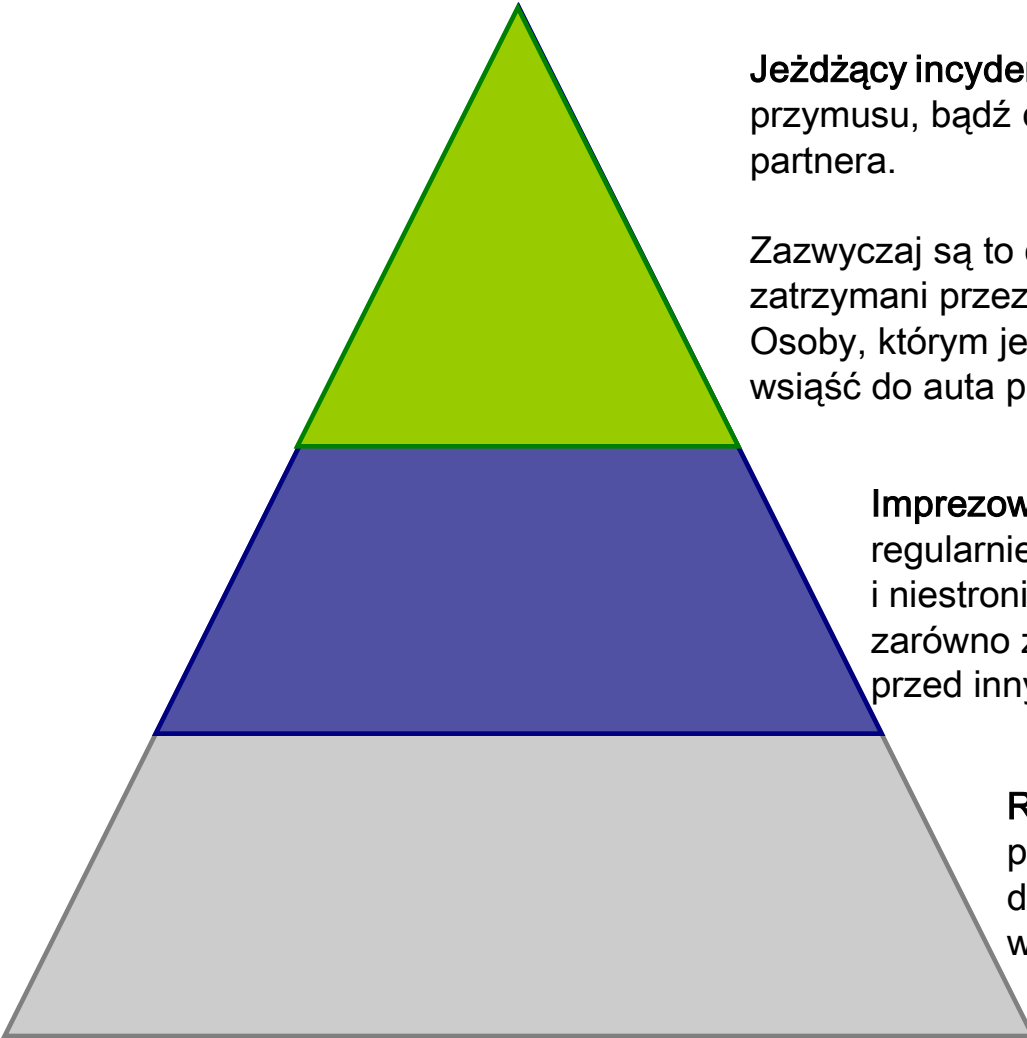
Kiedy prowadzą auto, czyli doświadczenia

Jeżdżący incydentalnie – zazwyczaj osoby, które wsiadły bądź z przymusu, bądź decydując się na prowadzenie w zastępstwie partnera.

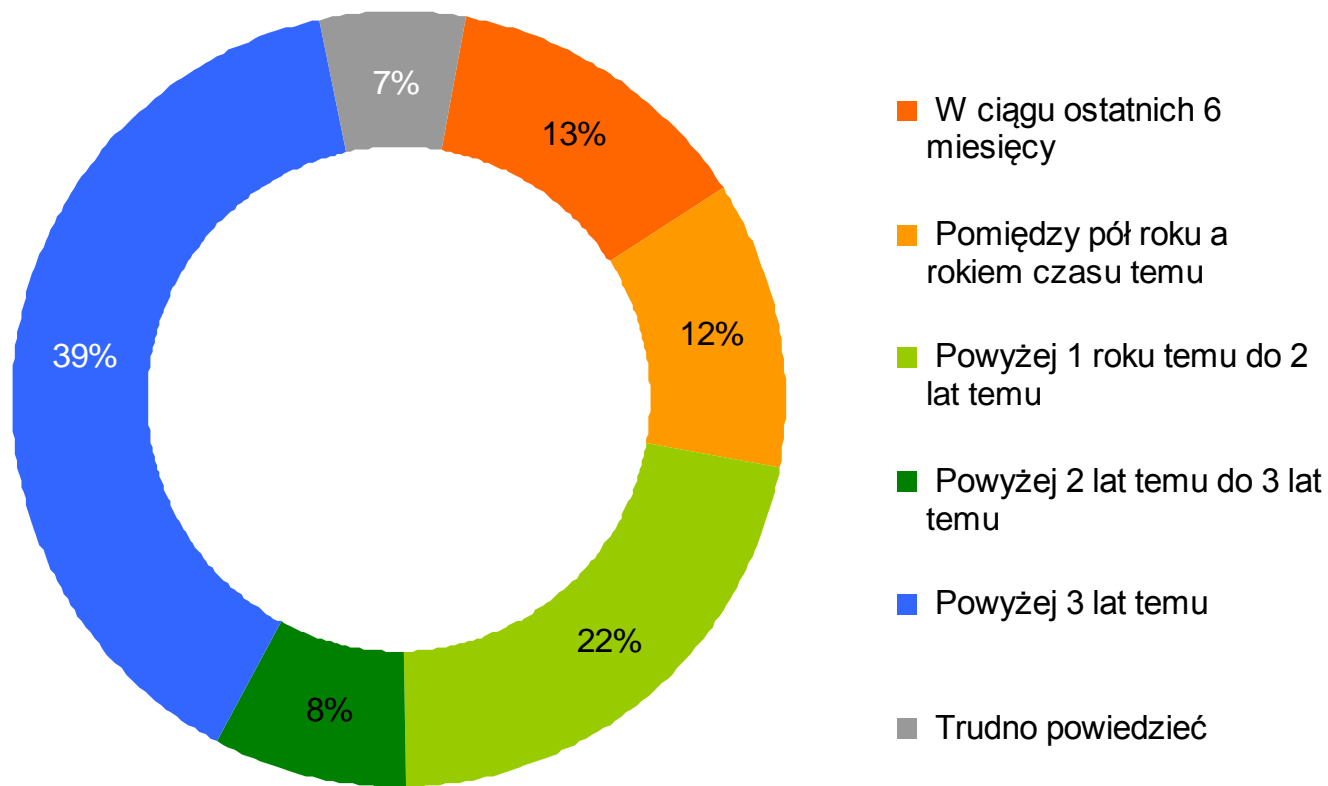
Zazwyczaj są to osoby, które „odebrały nauzkę” – zostali zatrzymani przez policję lub mieli stresującą sytuację na drodze. Osoby, którym jedna taka sytuacja wystarczyła, aby już więcej nie wsiąść do auta po spożyciu alkoholu.

Imprezowicze – osoby pijące i prowadzące w miarę regularnie. Zazwyczaj jeżdżący na imprezy samochodem i niestroniący od alkoholu, następnie wracający autem, zarówno z lenistwa, jak i z powodu chęci popisania się przed innymi.

Rutyniarze – osoby, które mają tendencję do picia po pracy z kolegami, a następnie wracający do domu. Osoby te nie piją dużo (1 - 3 piwa), ale wsiadają do auta bezpośrednio po konsumpcji.

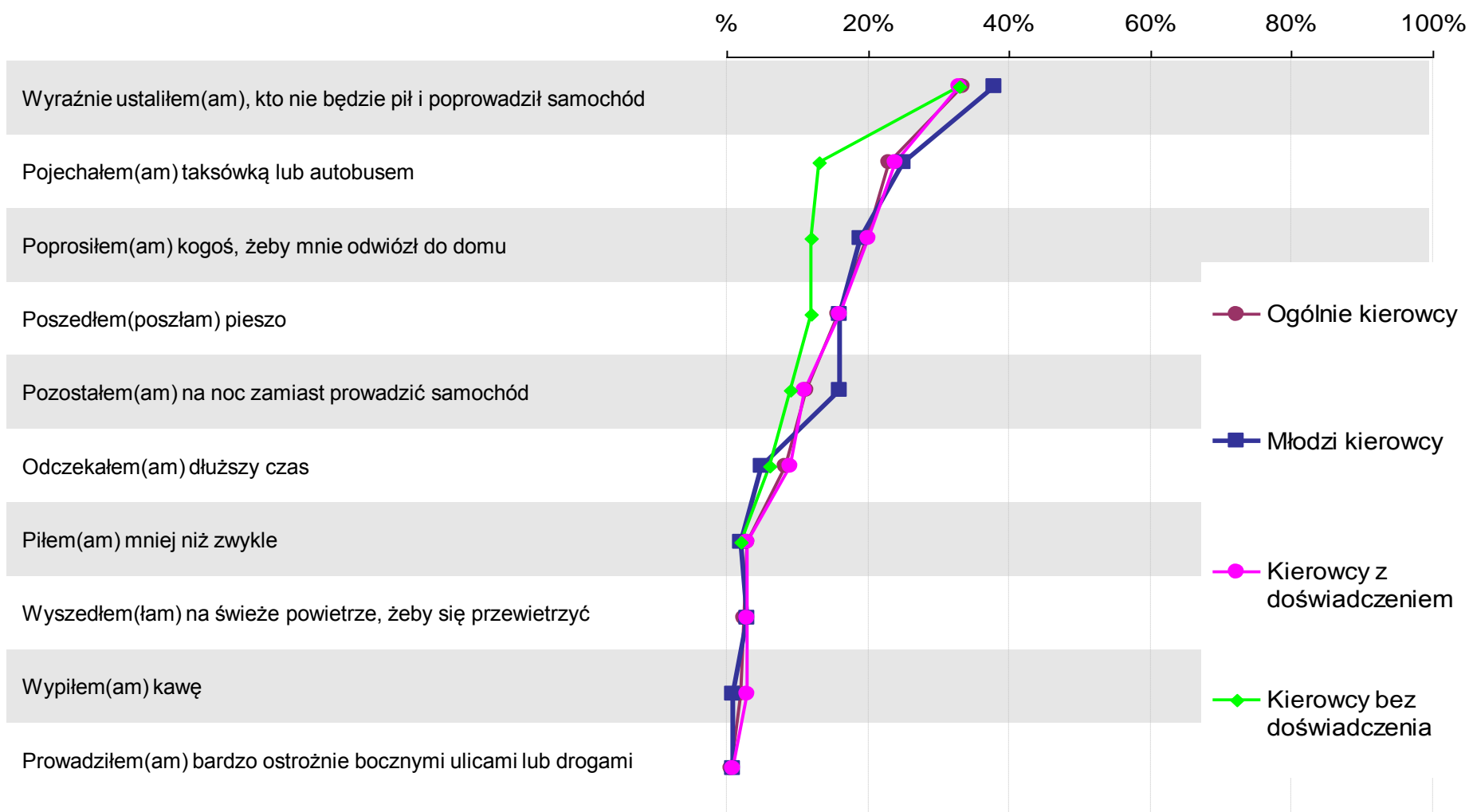


Odstęp czasowy od ostatniego prowadzenia lub zamiaru prowadzenia po alkoholu



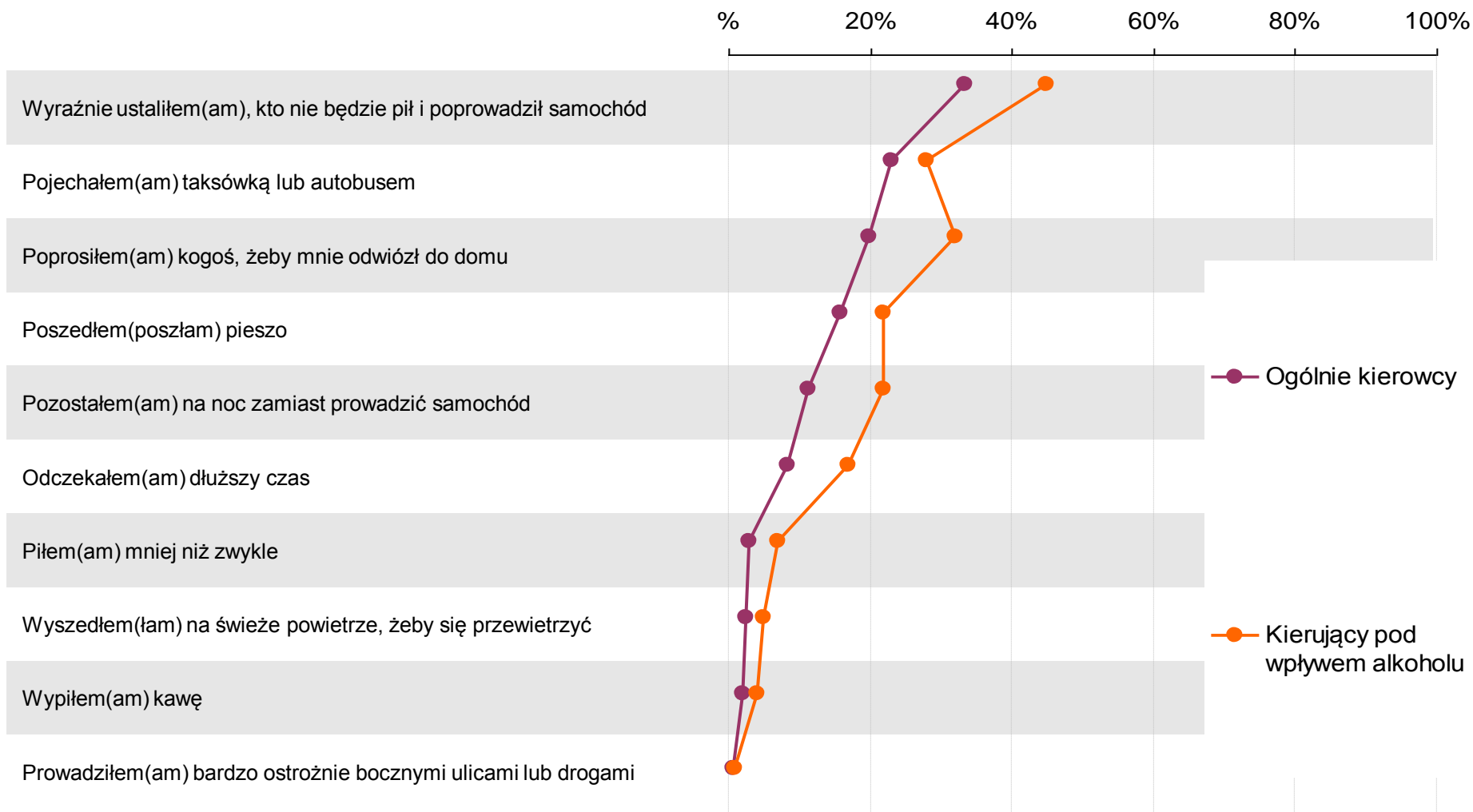
Alternatywy do prowadzenia pod wpływem alkoholu

Wskazania dla wskaźników „więcej niż 5 razy”, marzec 2011

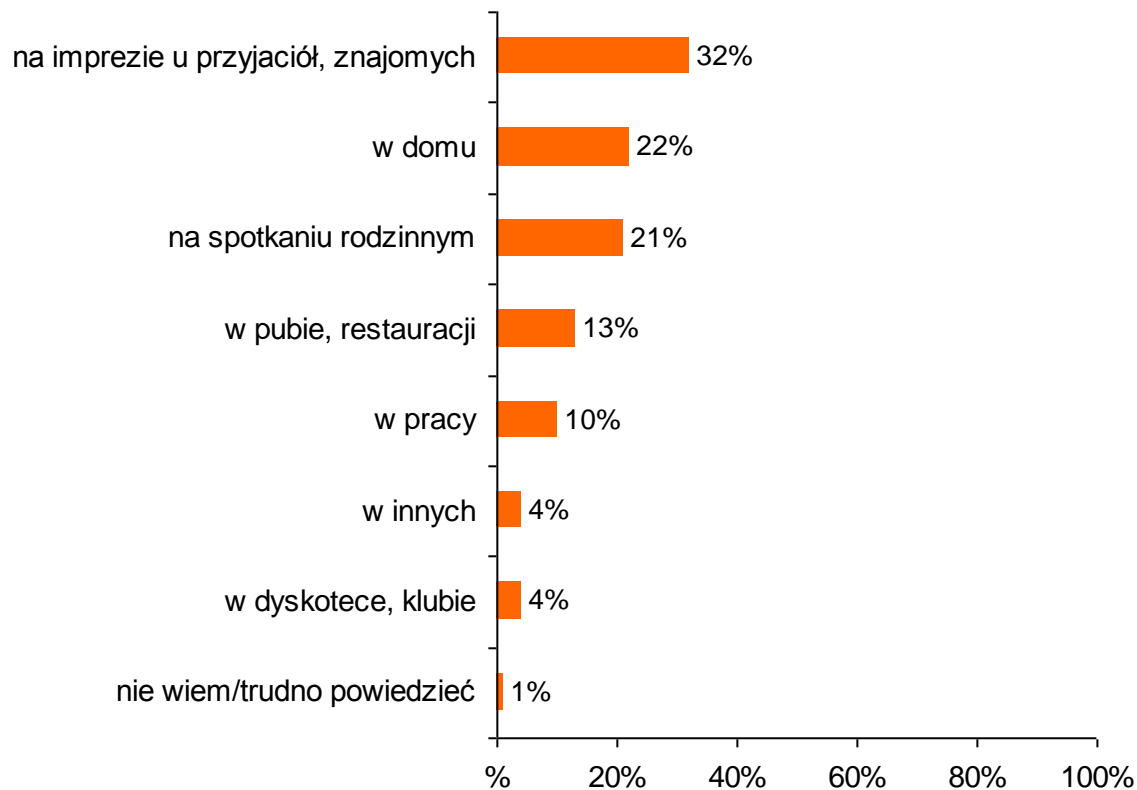


Alternatywy do prowadzenia pod wpływem alkoholu

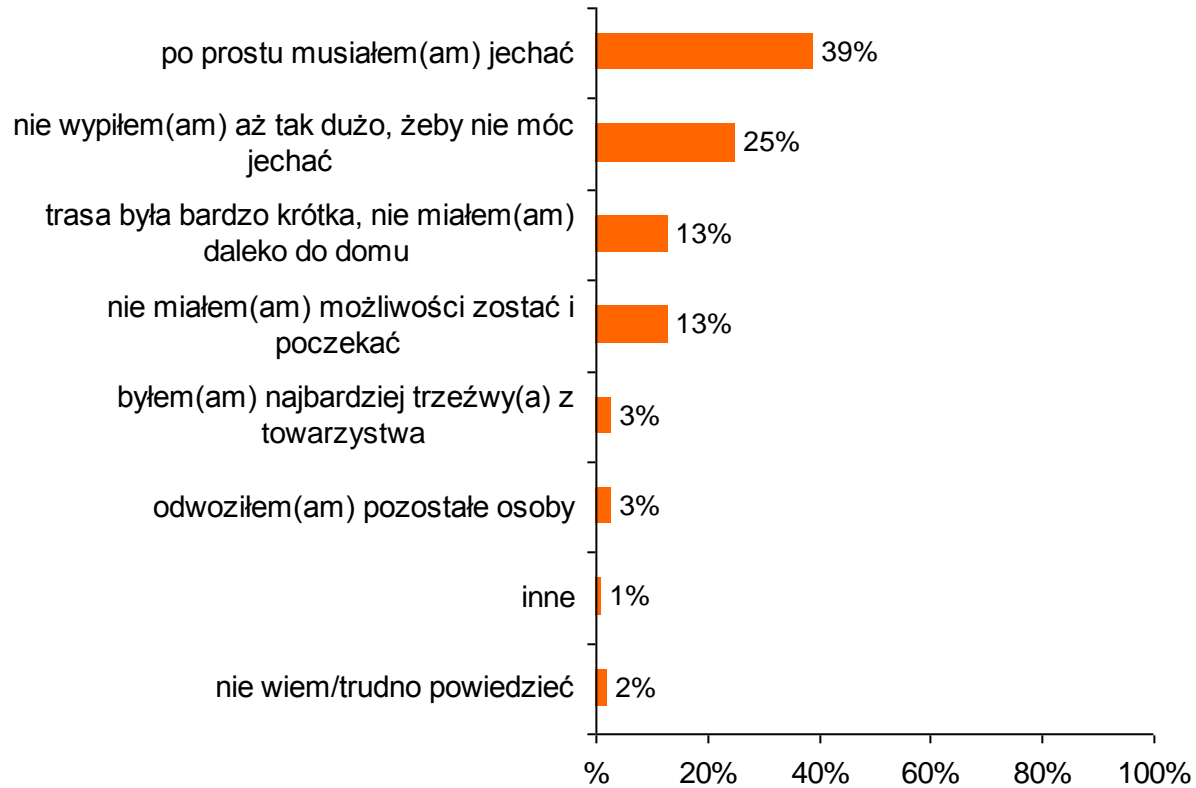
Wskaźniki dla wskaźników „więcej niż 5 razy” marzec 2011



Okoliczności podjęcia decyzji o prowadzeniu po alkoholu



Przyczyny prowadzenia pojazdu po alkoholu



Powody wsiadania do samochodu

	Kierowca wczorajszy / dzień po	Kierowca pod wpływem	
		po niewielkiej ilości alkoholu (1-2 piwa, 1-2 drinki, kieliszek wina)	po większej ilości alkoholu (kilka piw, kilka drinków, kilka kieliszków wina)
kobiety	<ul style="list-style-type: none"> • przymus, konieczność zawiezenia dziecka na zajęcia, bądź potrzeba chwili (pomoc starszym rodzicom) 	<ul style="list-style-type: none"> • zostały namówione do picia alkoholu, a wcześniej zadeklarowały się jako kierowcy – brak wyboru • krótki dystans do przejechania i mało uczęszczana droga • w zastępstwie za partnera 	<ul style="list-style-type: none"> • wiara we własne możliwości • nieodczuwanie skutków wypitego alkoholu • lenistwo – lepiej wrócić własnym autem
mężczyźni	<ul style="list-style-type: none"> • wykonywanie obowiązków domowych np. zakupy • lenistwo – niechęć do poruszania się komunikacją miejską • jedyny kierowca w domu 	<ul style="list-style-type: none"> • wiara we własne umiejętności i poczucie, że „alkohol na mnie nie działa” 	<ul style="list-style-type: none"> • chęć sprawdzenia się jako kierowca • chęć pokazania się przed kolegami – „dam radę” • konieczność uzupełnienia zapasów (papierosy / alkohol) • 1000 punktów życia – „korba”;



Dzień po, czyli wczorajszy kierowca



Wśród badanych panuje opinia, że osoba, która :

- wyspała się - zaczął się kolejny dzień,
- zjadła pożywne śniadanie – najlepiej jajecznicę
- wzięła kąpiel i wypita kawę oraz dużo innych płynów – woda, soki
- oraz czuje się dobrze – nie ma syndromów typowego kaca - ból głowy, nudności, ogólna bezsilność

może swobodnie wsiadać do auta.

Zaskoczenie jednak często przychodzi podczas rutynowej kontroli.



Odczucia i refleksje związane z jazdą po alkoholu 1/2

Większość badanych przyznaje, że **zarówno przed, jak i w trakcie jazdy nie myśli zazwyczaj o poważniejszych konsekwencjach oraz ryzyku związanym z prowadzeniem po alkoholu (wypadek, śmierć, kalectwo)**. Sam przejazd odbywa się zwykle dość „mechanicznie” – byle dojechać do celu. „Moment refleksji” następuje najczęściej po dotarciu na miejsce, bądź dnia następnego.

Kierowcy	
Sytuacja/kontekst	Odczucia i przemyślenia
Prowadzenie po mniejszej ilości alkoholu, poczucie kontrolowania sytuacji	<ul style="list-style-type: none">refleksja zwykle po dojechaniu do celu bądź następnego dnia – poczucie ulgi, „cieszę się, że się udało”, obyło się bez policji
Prowadzenie po większej ilości alkoholu	<ul style="list-style-type: none">moment prowadzenia auta: dobre samopoczucie, „dobry nastrój” - stąd zazwyczaj brak przemyśleń w trakcie i bezpośrednio po prowadzeniu samochodurefleksja dnia następnego: zdziwienie, że wróciło się do domu, problemy z odtworzeniem drogi powrotnej w pamięci
Spotkanie patrolu policji, kontrola policyjna	<ul style="list-style-type: none">przemyślenia dotyczące głównie „tu i teraz”, obawa przed konsekwencjami prawnymi i finansowymi:<ul style="list-style-type: none">poczucie strachuadrenalinastreswstyd <p style="text-align: center;">} strach przed wynikiem testu }</p> <ul style="list-style-type: none">mandatrozprawa sądowautrata prawa jazdyholowanie auta (koszty)

Odczucia i refleksje związane z jazdą po alkoholu 2/2

Pasażerowie	
Sytuacja/kontekst	Odczucia i przemyślenia
Świadomy tego, że jedzie z kierowcą, który wypił – zna go i ufa w jego umiejętności	<ul style="list-style-type: none">• brak obaw (również ze względu na brak ewentualnych konsekwencji karnych dla pasażera)• zaufanie do kierowcy i do jego umiejętności (zwykle ktoś z bliskiego otoczenia, kogo znamy i z kim jeździmy od lat)
Świadomy tego, że jedzie z kierowcą po alkoholu, ale nie ufa mu w pełni (wyższa konieczność, brak alternatyw, przymus)	<ul style="list-style-type: none">• poczucie współodpowiedzialności – w przypadku zdarzenia świadomość, że mogliśmy zareagować i uniknąć takiej sytuacji• obawa i strach – o zdrowie, przemyślenia odnośnie ewentualnych zdarzeń na drodze, „byle dojechać”• kontrolowanie kierowcy, skupianie się wraz z nim na jeździe – „bycie dodatkową parą oczu”• stres – sytuacja odbierana przez część jako przymusowa
Pasażer pod wpływem alkoholu	<ul style="list-style-type: none">• brak obaw – dobre samopoczucie, zabawowe nastawienie• brak możliwości obiektywnej oceny stanu kierowcy• zadowolenie z tego, że ma się zapewniony komfortowy transport
Brak świadomości, że jedziemy z kimś, kto jest po alkoholu	<ul style="list-style-type: none">• w momencie, gdy się dowiadujemy -> złość, pretensje do kierowcy, że nie poinformował nas o tym fakcie• utrata zaufania – osoba podejmująca się roli kierowcy powinna wstrzymać się od spożywania alkoholu





Obawy kierowców

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Obawy przed prowadzeniem pod wpływem alkoholu



Konsekwencje finansowe

- zatrzymanie przez policję – mandat
- utrata prawa jazdy – konieczność zdawania drugi raz, problemy ze znalezieniem pracy bez prawa jazdy
- utrata auta - holowanie
- sprawa sądowa – koszty rozprawy
- naprawa auta – w przypadku ewentualnej stłuczki, wjechania w coś, bądź w inne auto



Wykluczenie społeczne

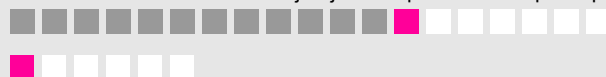


- wyłączenie z życia towarzyskiego – brak możliwości uczestniczenia w imprezach, spotkaniach
- utrata pracy – szczególnie bez prawa jazdy w mniejszych lokalizacjach
- obniżenie statusu społecznego rodziny – szczególnie z uwagi na utratę prawa jazdy

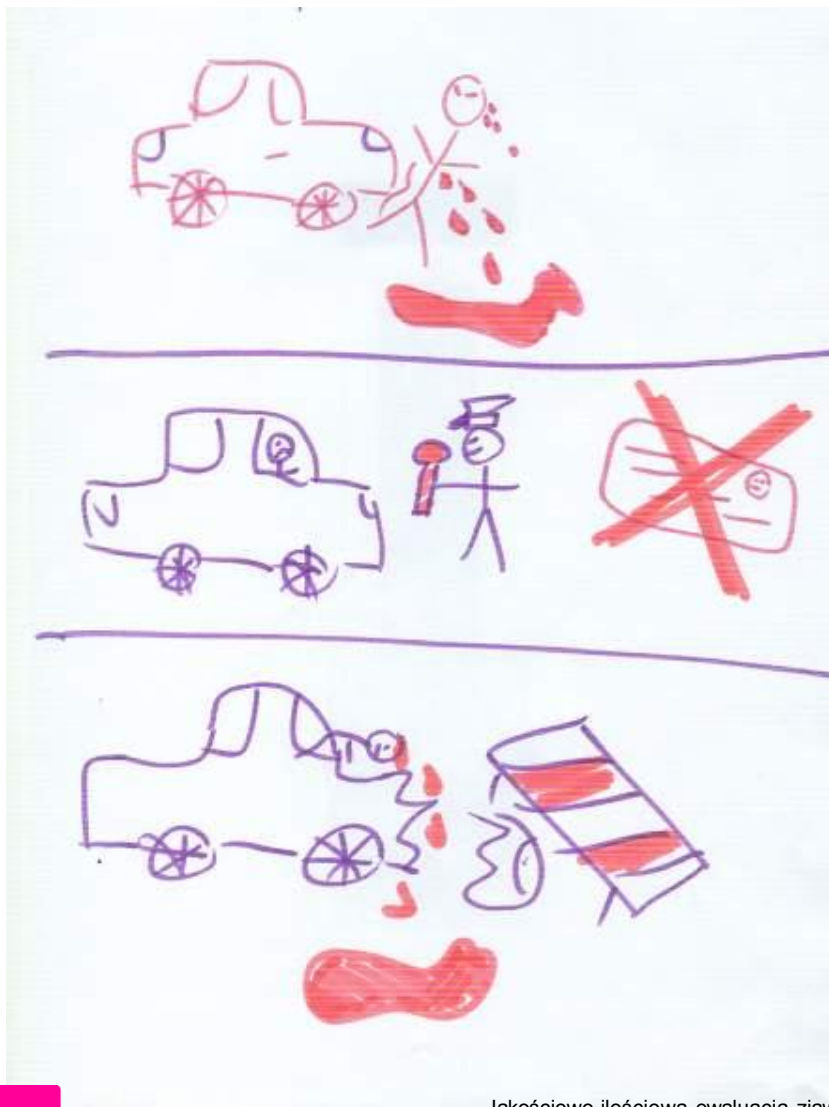
Konsekwencje moralne



- wyrzuty sumienia – szczególnie przed rodzicami u osób młodych, u osób starszych w chwili, gdy dojdzie do jakiegoś zdarzenia losowego, w którym ucierpią osoby postronne
- refleksja – po jeździe zastanowienie się nad ewentualnymi konsekwencjami jazdy po spożyciu alkoholu, bądź pod jego wpływem



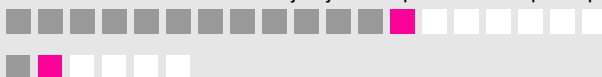
Psychorysunek: podstawowe obawy



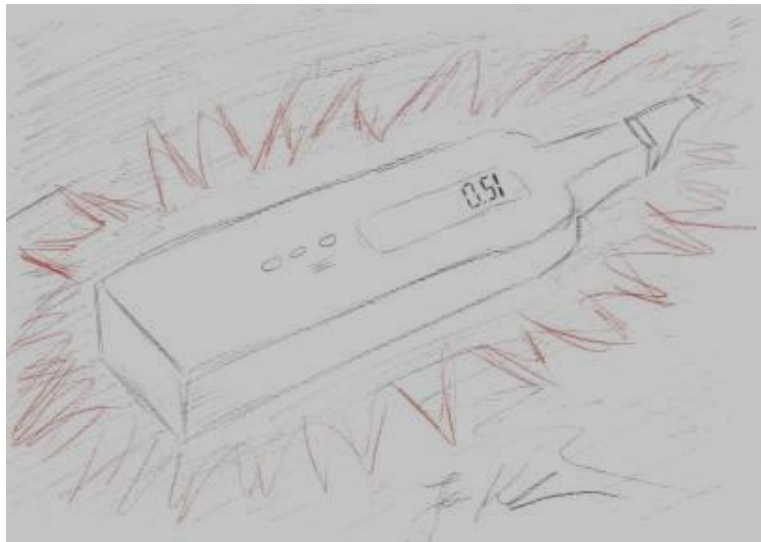
zabicie niewinnego człowieka ➔ osoby, która przypadkowo wtargnęła na drogę, najczęściej kojarzącej się z dzieckiem, mało rozważnym, które może w każdej chwili wybiec na jezdnię – „stereotypowo za piłką”

rutynowa kontrola ➔ mogąca zakończyć się dużymi konsekwencjami, mandatem, utratą prawa jazdy, czy nawet holowaniem auta

wypadek własny ➔ najrzadziej wspominany, ale brany pod uwagę, uszkodzenie własnego ciała lub zabicie się. Badani w zasadzie nie biorą pod uwagę kalectwa.



Konsekwencje prawne



Obawa przed alkomatem ➔ pomimo dobrego samopoczucia i poczucia, że panuje się nad sobą i swoimi reakcjami, zachodzi obawa, że jednak w wydmuchiwanym powietrzu będzie alkohol

Rutynowa kontrola ➔ w chwili pojawienia się policjanta na drodze duże emocje, duża adrenalina. Zatrzymanie może obejść się bez większych konsekwencji, ale zawsze generuje stres.



Rozpacz bliskich

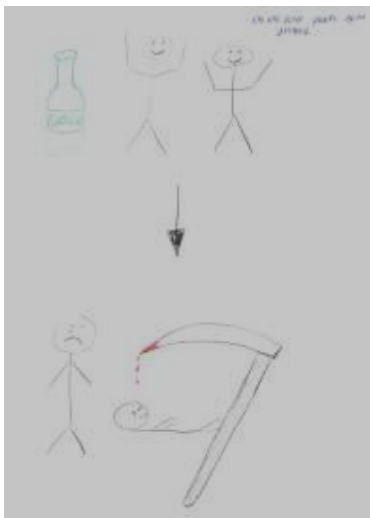
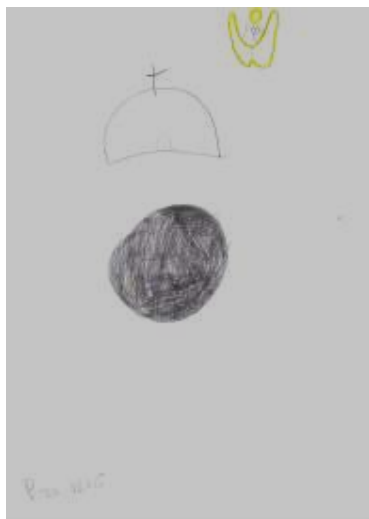


Rozpacz bliskich, zarówno sprawcy, jak i osób z rodziny poszkodowanego.

Badani obawiają się ewentualnego spotkania z rodziną poszkodowanego, który nie żyje bądź jest kaleką do końca życia.

Osoby starsze zastanawiają się również nad osamotnieniem własnej rodziny i konsekwencjami, jakie może za sobą pociągnąć np. ich pójście do więzienia.

Konsekwencje moralne

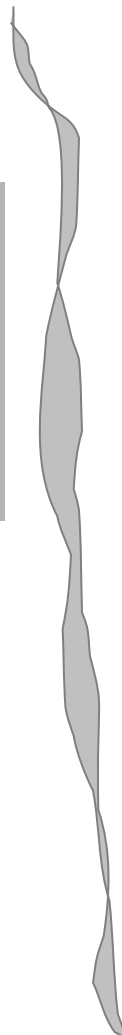


Najsilniejsze skojarzenia w tej grupie rysunków to **pokazanie kierowcy jako zabójcy**, kogoś to wiezie śmierć lub kto sam zamienia się w śmierć.

Dla większości badanych zabicie kogoś - współpasażera, bądź osoby postronnej - jest największą obawą, głównie powodowaną tym, że nie ma prawa do obrony i tłumaczenia się, bo to ja jestem pod wpływem alkoholu.



Dwa style prowadzenia po alkoholu



„Korba”, nieśmiertelność i niezniszczalność, silne poczucie pewności siebie, bezgraniczna odwaga, przechodząca w brawurę.

Powolna i ostrożna jazda, zgodnie z przepisami, uważanie na wszystkie znaki drogowe, próba niestwarzania zagrożenia na drodze, bycia dobrym / poprawnym kierowcą.

Duże skupienie na drodze, zwracanie uwagi na każdy szczegół, notoryczne sprawdzanie np. czy światła są włączone.





Przyzwolenie a reakcja

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Przyzwolenie a reakcja 1/4

Respondenci byli zgodni co do tego, że **mimo medialnego nagłośnienia i potępienia tematu, prowadzenie po spożyciu alkoholu wciąż stanowi zjawisko spotykające się z ogólnym przyzwoleniem społecznym**. Choć na poziomie deklaracji jest ono oceniane negatywnie, to jednak rzadko spotyka się ze zdecydowaną reakcją ze strony osób trzecich.

Wśród głównych skojarzeń, a zarazem przyczyn akceptowania zjawiska badani wymieniali:

Donosicielstwo –
kojarzone negatywnie
szczególnie w
kontekście znajomych

Problem społeczeństwa
obywatelskiego – brak
reakcji na wszelkie
zdarzenia w miejscach
publicznych, niechęć do
wtrącania się w
„nieswoje” sprawy

Akceptuję, bo...



Obawy przed
konsekwencjami – „on
będzie miał problemy,
ja też mogę mieć”

Brak wiary w
skuteczność organów
ścigania – policja i tak
nie przyjedzie na czas

Przykłady – zarówno z
kręgu znajomych,
rodziny, jak i osób
znanych (politycy,
aktorzy)



Przyzwolenie a reakcja 2/4

Wypowiedzi respondentów sugerują, że przyczyn ogólnego przyzwolenia oraz braku reakcji na prowadzenie po alkoholu upatrywać należy w dwóch uzupełniających się czynnikach:

- z jednej strony w **utrwalonych i rozpowszechnianych wewnętrznych przekonaniach** odnośnie reagowania na omawiane sytuacje,
- z drugiej zaś w **reakcjach i działaniach osób nas otaczających i stanowiących dla nas przykład** oraz punkt odniesienia (np. rodzina, znajomi, sąsiedzi)

Oceny co do reagowania na pijanych kierowców różnią się również znacząco w zależności od kontekstu - czy mowa o osobach zupełnie obcych, czy też znajomych.

O ile wobec obcych reakcja w postaci zawiadomienia odpowiednich służb na poziomie deklaracji oceniana była pozytywnie przez zdecydowaną większość respondentów, o tyle w odniesieniu do znajomych zachowanie to jest już potępiane.



Dlaczego nie reagujemy?

Przekonania oraz bariery	Wpływ na sposób postrzegania	
	Osoby obce	Znajomi/Rodzina
Informowanie służb a „donoszenie”	<ul style="list-style-type: none"> informowanie służb spontanicznie kojarzone z „donoszeniem” i „kablowaniem” na poziomie deklaracji mniejszy opór w kontekście informowania o obcych 	<ul style="list-style-type: none"> odrzucające przez większość badanych – tylko „frajer” donosi na znajomych sytuacja, którą powinno się rozwiązywać poprzez rozmowę, ewentualnie zabranie kluczyków – wobec bliskich więcej nam wolno
Strach przed konsekwencjami – brak odwagi	<ul style="list-style-type: none"> obawy związane z zachowaniem obcej osoby, w przypadku gdy spróbujemy zwrócić jej uwagę (może być agresywna) strach przed dalszymi skutkami – próbą zemsty, nieprzyjemnościami (szczególnie w przypadku małych i średnich lokalizacji) 	<ul style="list-style-type: none"> mniejsze obawy – potrafimy przewidzieć reakcje znajomych oraz bliskich nam osób, wiemy jak do nich przemówić w kontekście informowania policji – obawa odnośnie trwałego pogorszenia relacji w rodzinie, wśród znajomych



Dlaczego nie reagujemy?

Przekonania oraz bariery	Wpływ na sposób postrzegania	
	Osoby obce	Znajomi/Rodzina
Ogólna obojętność – brak cech społeczeństwa obywatelskiego	<ul style="list-style-type: none"> • obojętność części respondentów względem postępowań nieznaney nam osoby • niechęć „mieszania się w nieswoje sprawy” , poczucie, że „nie wypada” • tłumaczenie braku własnej reakcji, brakiem reakcji innych 	<ul style="list-style-type: none"> • silniejsze poczucie odpowiedzialności za bliskich i znajomych – większe prawdopodobieństwo reakcji • przekonanie o realnym wpływie, jaki mamy na znane nam osoby
Brak wiary w skuteczną reakcję	<ul style="list-style-type: none"> • brak wiary w skuteczność podejmowanych działań • sceptyczne podejście do reakcji i zaangażowania organów ścigania, policji 	<ul style="list-style-type: none"> • skuteczność zależna od nas, „zawsze można zabrać kluczyki”



Dlaczego nie reagujemy?

Otoczenie społeczne

Rodzina i znajomi



- spotkania rodzinne - jedne z częściej wymienianych sytuacji, po których dochodzi do prowadzenia auta po alkoholu – zachowania często akceptowane, szczególnie w małych i średnich lokalizacjach, w wielu przypadkach brak zdecydowanego potępienia zjawiska przez krąg bliskich
- spożywanie alkoholu często efektem namowy – wypicie „symbolicznego kieliszka” dla towarzystwa
- niemal każdy z respondentów jest w stanie wskazać przynajmniej jedną osobę z kręgu rodzinnego bądź towarzyskiego, której zdarza się prowadzić po alkoholu
- ogólny brak reakcji na zjawisko w najbliższym otoczeniu – stąd obojętność i wzmocnienie przeświadczenia o społecznym przyzwoleniu

Osoby publiczne



- **politycy:** „wpadki” osób pełniących funkcje publiczne, jako potwierdzenie ogólnego podejścia do prowadzenia po spożyciu alkoholu – skoro oni mogą, my też możemy.
- **osoby znane (celebryci, aktorzy):** częste odwołania do sytuacji zatrzymania aktora Tomasza Stockingera – brak wiarygodności osób promujących bezpieczne zachowania na drodze (pretendujących do roli autorytetów), wzmocnianie odczuć, że „każdemu się zdarza”

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pod wpływem alkoholu > [Przyzwolenie, a reakcja](#)



Dlaczego nie reagujemy?



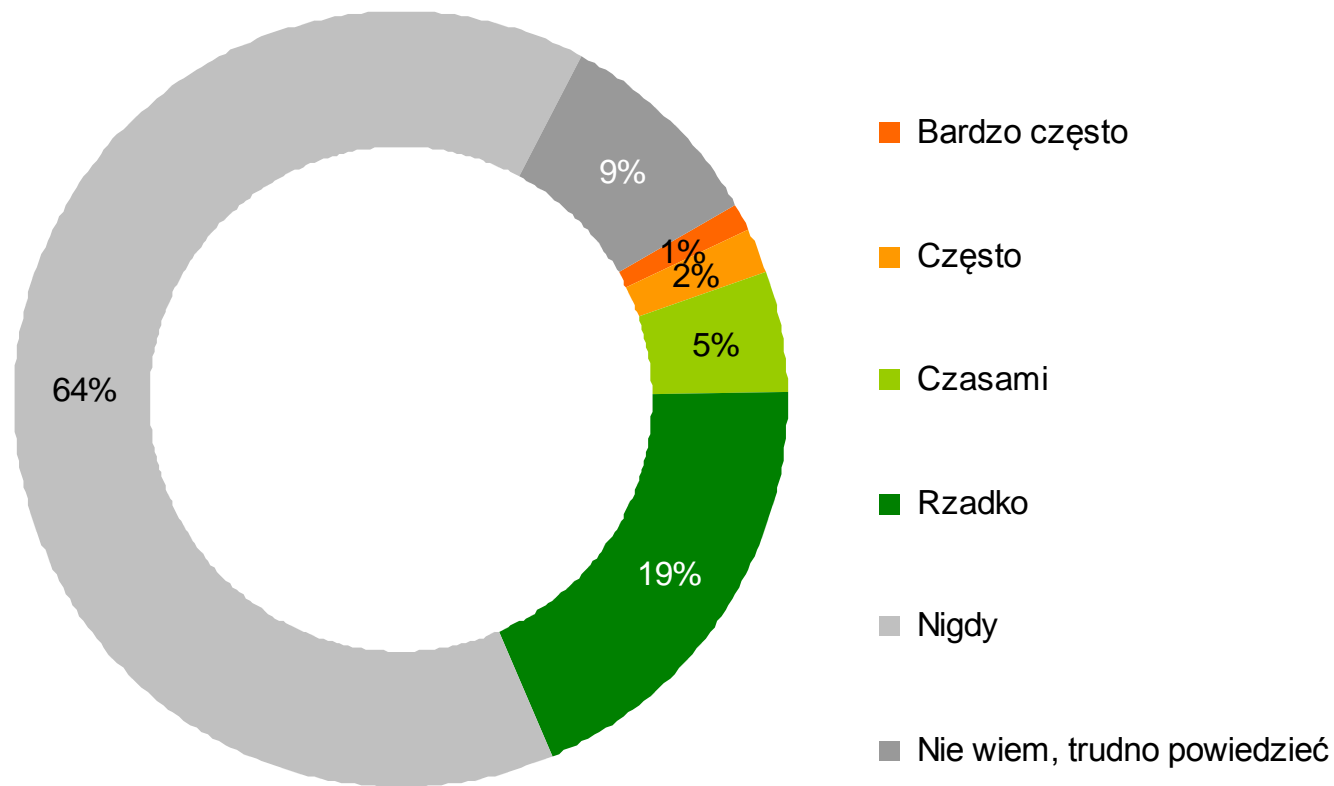
Kontekst społeczny to jeden z kluczowych punktów odniesienia kształtujących percepcję i ocenę zjawiska prowadzenia samochodu po spożyciu alkoholu. W swoich indywidualnych opiniach **badani często odnoszą się do doświadczeń z ich kręgu rodzinnego, bądź towarzyskiego, jak i wskazują na przykłady zachowań osób publicznych**, stanowiące wyraz ogólnej postawy względem problemu.



Bycie świadkiem prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

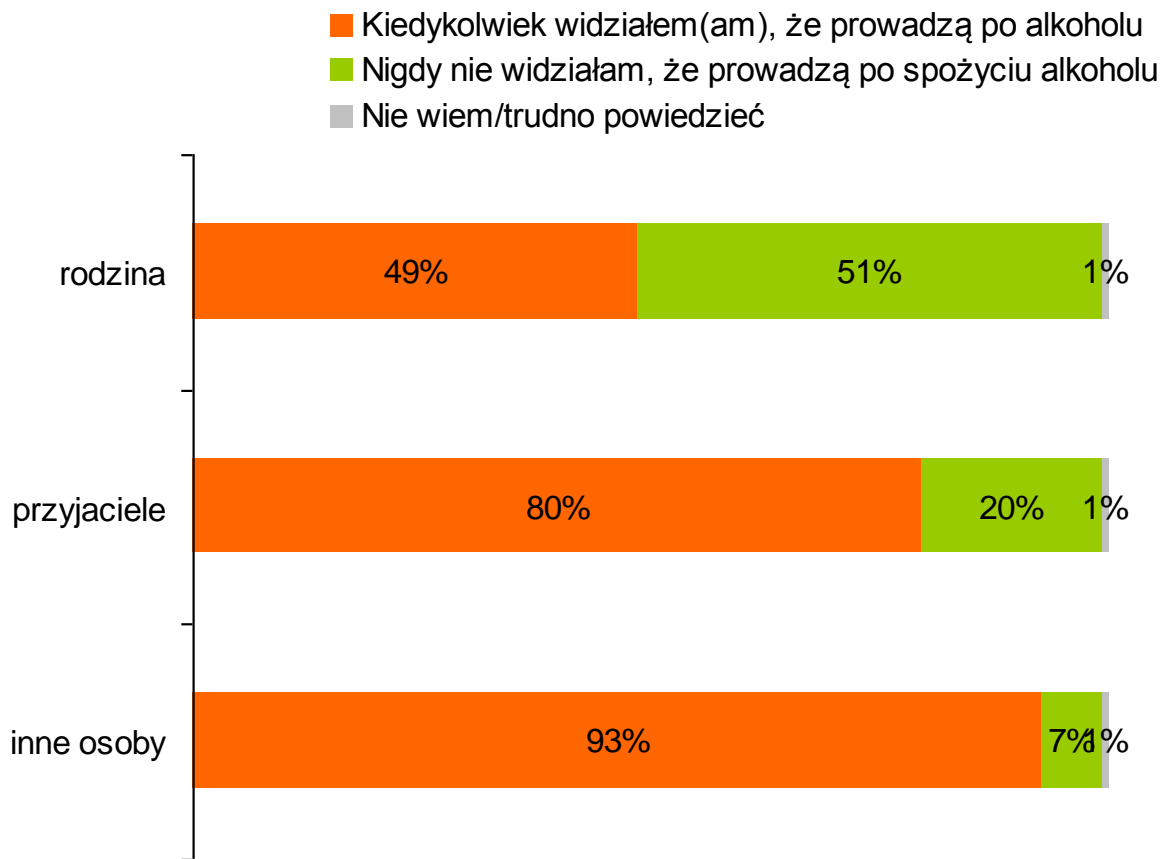
Częstotliwość bycia pasażerem kierowcy prowadzącego pod wpływem alkoholu



osoby sklasyfikowane jako świadkowie



Powszechność zjawiska prowadzenia pojazdu po alkoholu według świadków



osoby sklasyfikowane jako świadkowie,

Dlaczego pasażerowie pozwalają pić kierowcom?

Ciche przyzwolenie



Brak wpływu na kierowcę



Ciche przyzwolenie



Pasażerowie, którzy są „uzależnieni” od pijącego kierowcy. Nie mając alternatywnej możliwości transportu, pozwalają spożywać alkohol kierowcy, obawiają się argumentów takich, jak *„jeśli ci nie pasuje – nie musisz ze mną jechać”*.

Pasażerowie, którzy **regularnie podróżują z kierowcą**, który pije alkohol, z doświadczenia wiedzą, że nie ma zagrożenia, ponieważ wielokrotnie bezpiecznie dojechali z danym kierowcą.

„Przymykanie oka” – w tym przypadku pasażerowie argumentują brakiem oznak wpływu alkoholu na kierowcę – *„przecież zachowuje się normalnie, dlaczego mam zwracać mu uwagę?”*

Delikatne sugerowanie niewłaściwego zachowania kierowcy – w przypadku braku reakcji, czy pozytywnego skutku sugestii, zaprzestanie dalszych dyskusji – brak możliwości przekonania i unikanie konfliktowych dyskusji.

Pozwalanie kierowcy na prowadzenie pojazdu mimo spożycia alkoholu ze względu na swoją wygodę i własne korzyści – *„gdybym zwrócił uwagę kierowcy i namawiał na nieprowadzenie samochodu, samemu bym musiał szukać innego transportu.”*

Brak wpływu na kierowcę



Często respondenci deklarują brak autorytetu wobec kierowcy. Są to wszystkie sytuacje, w których pasażer mimo prób nie był w stanie przekonać kierowcy do niespożywania alkoholu lub nie wypadało mu zwracać uwagi kierowcy ze względu na łączące ich relacje.

Z takim problemem stykają się:

małżonkowie – żona mimo wielu prób i starań nie może przekonać męża, aby nie pił i prowadził,

osoby, pozostające w nieformalnych związkach – dziewczyna nie może odwieść chłopaka od prowadzenia po spożyciu alkoholu,

osoby, które łączą relacje służbowe z kierowcą – pasażerem jest podwładny, który nie może zwrócić uwagi przełożonemu, aby nie ponieść konsekwencji zawodowych

znajomi, koleżanki i koledzy – brak reakcji kierowcy na uwagi ze strony zaprzyjaźnionych pasażerów

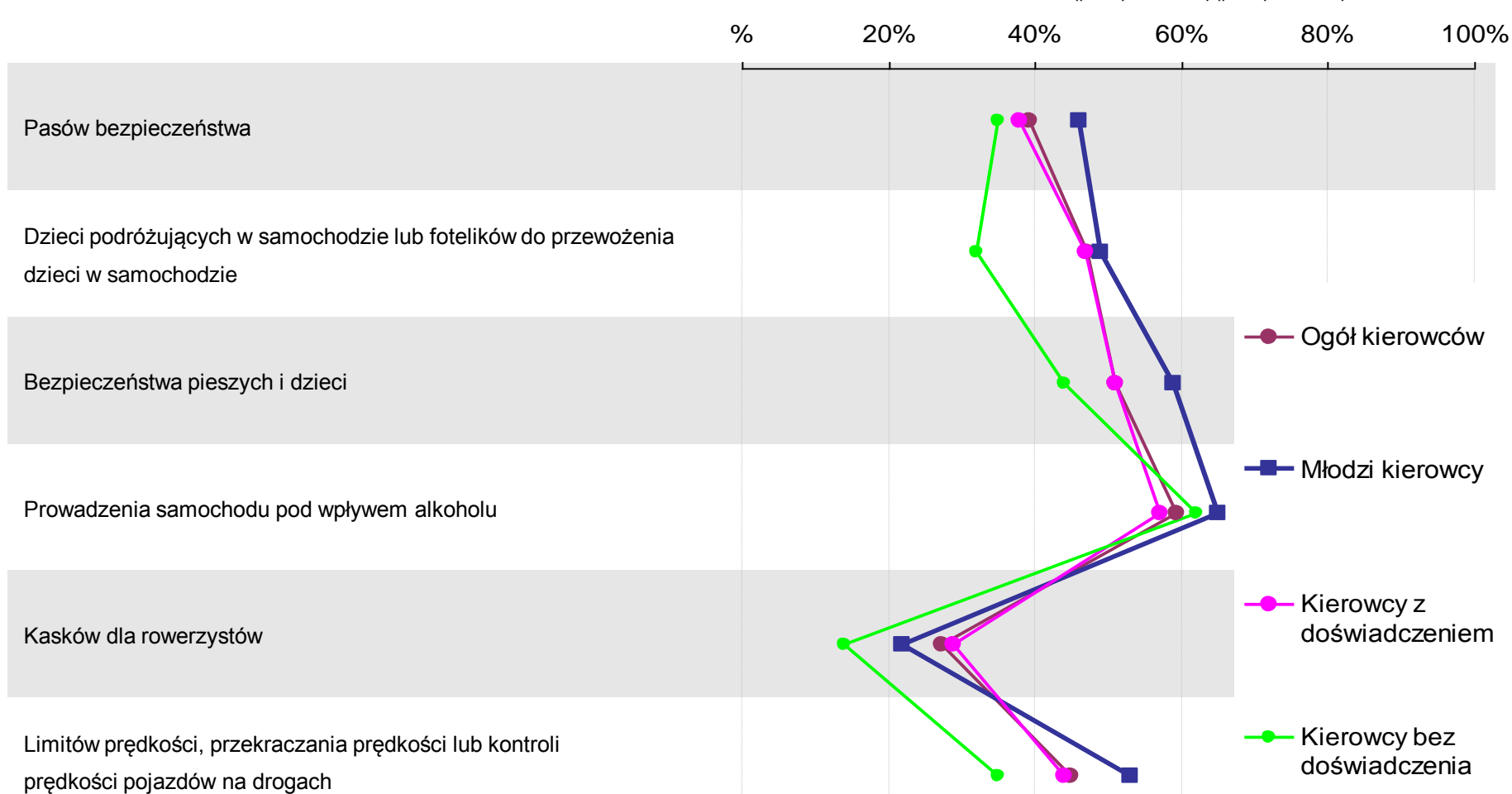


Komunikacja

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Znajomość kampanii dotyczących bezpieczeństwa na drogach – doświadczenie kierowców

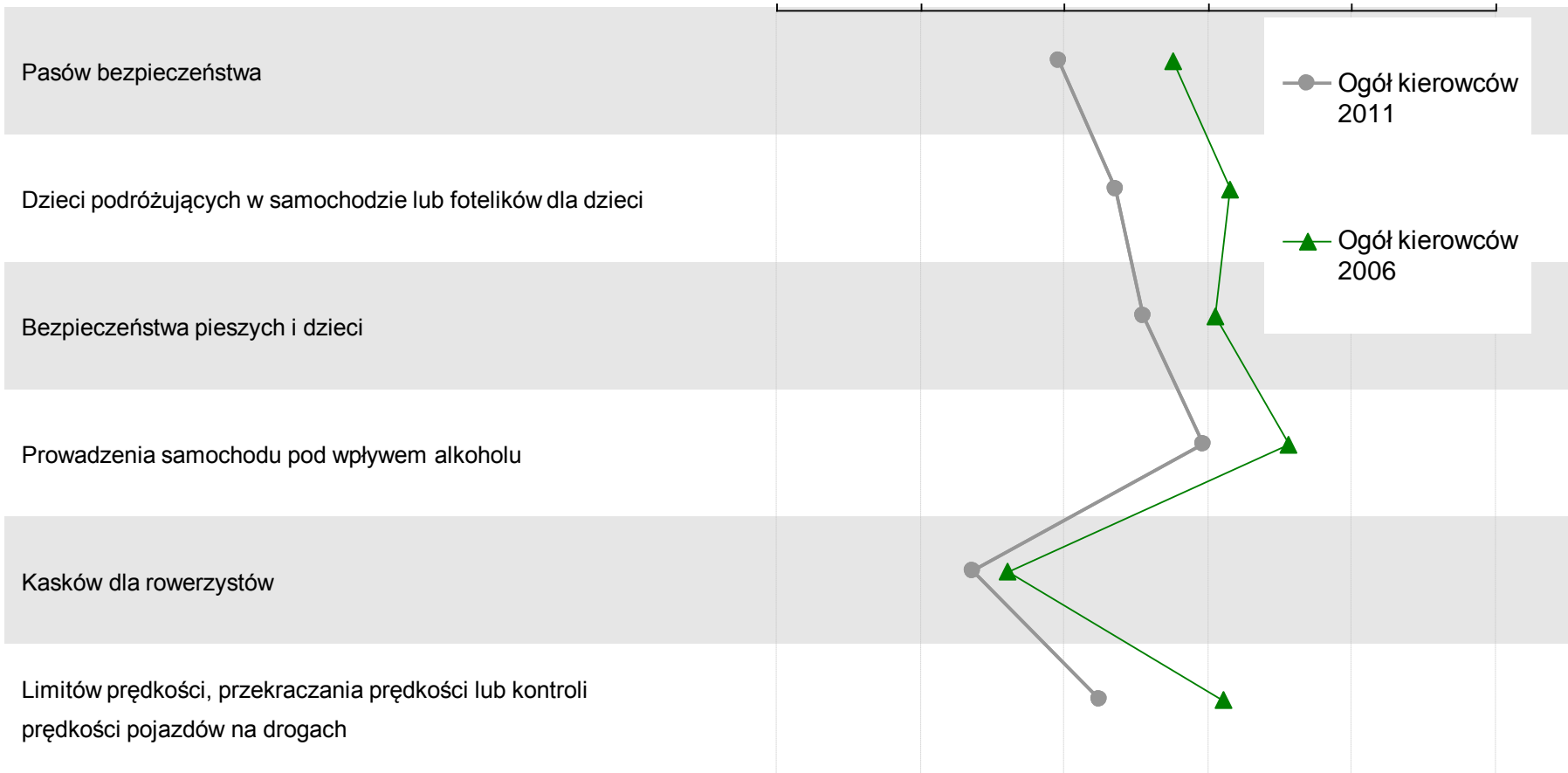
Suma wskazań: „tak, wiele”, „tak, kilka”, marzec 2011



Znajomość kampanii dotyczących bezpieczeństwa na drogach – porównanie w latach

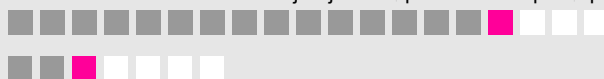
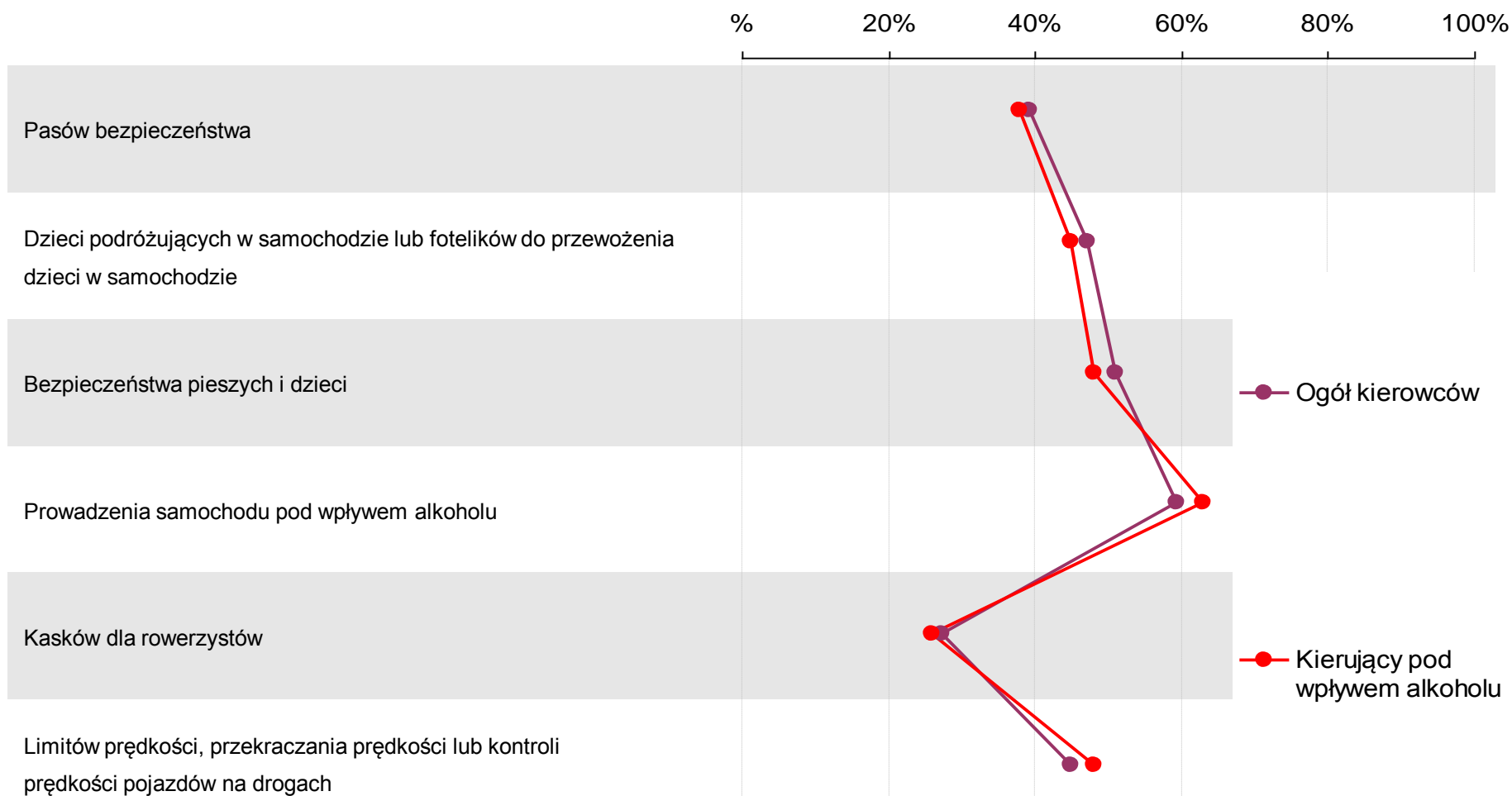
Suma wskazań: „tak, wiele”, „tak, kilka”, marzec 2011, marzec 2006

% 20% 40% 60% 80% 100%



Znajomość kampanii dotyczących bezpieczeństwa na drogach – prowadzący po alkoholu

Suma wskazań: „tak, wiele”, „tak, kilka”, marzec 2011



Ale filmów akcji jest dużo

Dlatego też kampania powinna zawierać jak najmniej scen wyreżyserowanych, przypominających film.

Zdaniem badanych sceny w kampanii powinny być realistyczne, najlepiej aby pochodziły z kronik policyjnych lub filmów o ratownictwie na drodze.

Badani chcą obejrzeć coś, co jest angażujące, ciekawe i daje do myślenia, dlatego ważne jest, aby pokazać także co dzieje się po zdarzeniu, ale raczej z perspektywy rodzin obydwu stron niż samego sprawcy.



Zapamiętywalność polskich kampanii

Jest znikoma.

Większość badanych pamięta hasło „Piłeś nie jedź”, ale głównie z uwagi na fakt, że dopowiadają „nie piłeś, to się napij”.

Kampania „Włącz myślenie”, kojarzy się przede wszystkim z „ostatnim wyskokiem”.

Najsilniej w pamięci badanych zapadła kampania z Tomaszem Stockingerem, ale głównie z uwagi na fakt, że aktor sam został zatrzymany za jazdę pod wpływem alkoholu.

Badani wspominają również oznaczenie „przekreślone kluczyki” na etykietach piwa.

Sporadycznie wspominana jest ostatnia kampania z „wynurzeniami i wyrzutami sumienia sprawcy”, która oceniana jest negatywnie: „dlaczego mamy go żałować”.



„Pogarda jest właściwym uczuciem wobec pijanych kierowców”

Kampania na pewno nie powinna bazować na krzywdzie i nieszczęściu pijącego kierowcy, ponieważ są to obszary, które w percepcji badanych są zarezerwowane dla osób pokrzywdzonych (nie pijących).

Pijący kierowca to „morderca w białych rękawiczkach”, samochód w rękach pijanego kierowcy to niebezpieczna broń, dużego kalibru – o większej sile rażenia niż pistolet, czy nóż.

Pijącemu kierowcy się nie współczuje, ale z drugiej strony pogarda wobec niego jest skierowana do wszystkich i do nikogo, ponieważ badani nie utożsamiają się z pijącym kierowcą.

Idea kreatywna powinna skupiać się na skutkach picia i prowadzenia, które odnoszą się do ofiar tych pierwszoplanowych, ale również i dalszych, jak rodzina sprawcy, która przez działania pijanego kierowcy może być wykluczona na wielu płaszczyznach z życia społecznego:

- **dzieci pijących kierowców** poprzez brak jednego z rodziców (śmierć, więzienie) są po części pólsierotami, to może mieć wpływ na ich psychikę,
- **braki finansowe** mogą przekładać się na wykluczenie z grupy rówieśniczej, ponieważ biedne dzieci nie mają modnych zabawek czy ubranek, nie mogą jeździć na wycieczki szkolne itp.,
- **otoczenie zarówno rówieśnicze dziecka jak i sąsiedzkie całej rodziny**, czasem nawet nieświadomie piętnuje za winy sprawcy jego najbliższych.





Segmentacja emocjonalna

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Segmentacja emocjonalna

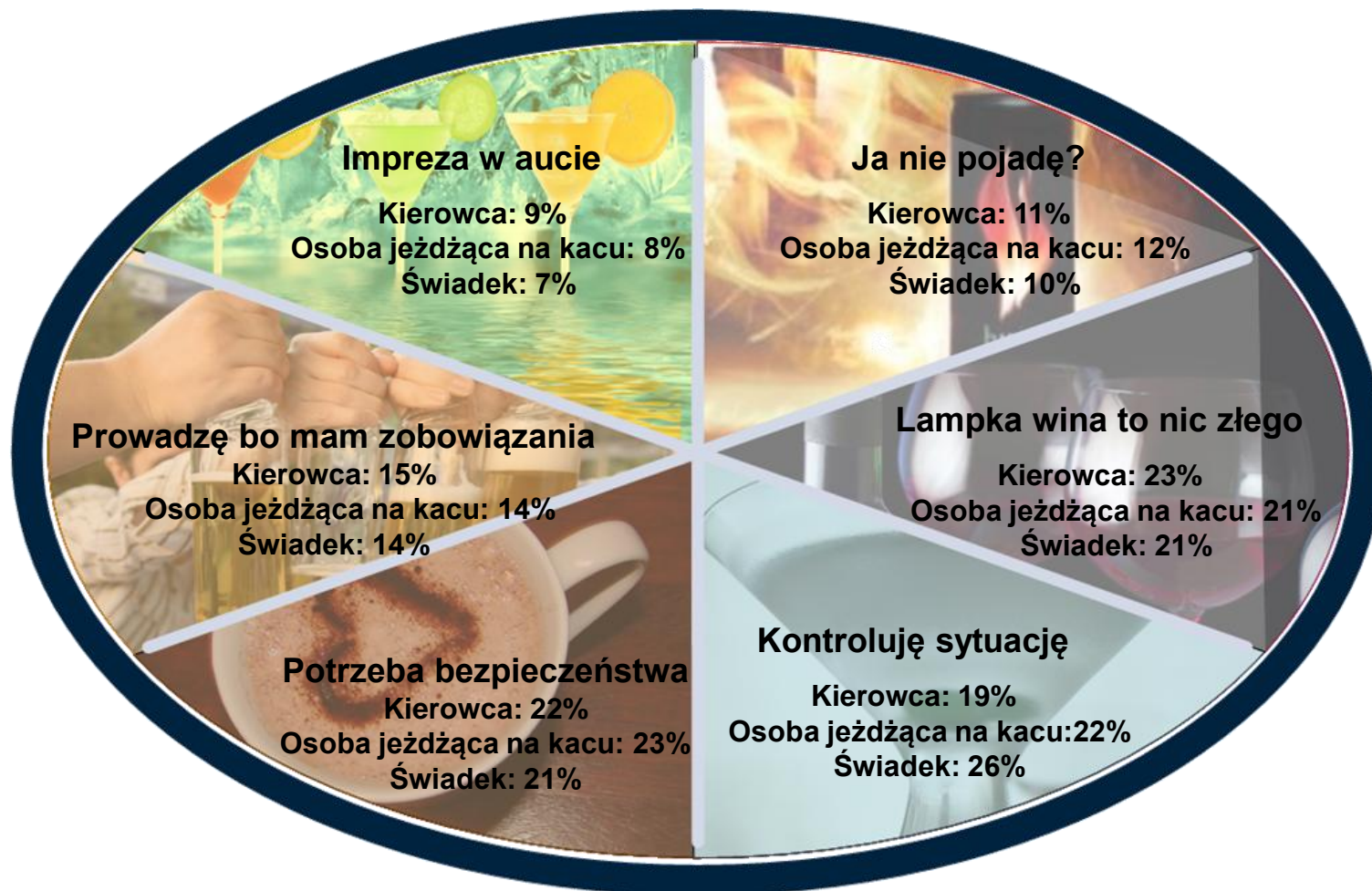
Aby zanalizować potrzeby związane z prowadzeniem pod wpływem alkoholu, wyróżniliśmy kierowców, którzy planują to zrobić lub robią z różną częstotliwością. W całej populacji kierowców takich osób jest 28% (N=274)¹. Ta grupa kierowców została scharakteryzowana względem potrzeb, jakie są dla nich kluczowe w sytuacji, kiedy podejmują ryzyko prowadzenia samochodu po wcześniejszym spożyciu alkoholu.

Na podstawie analizy potrzeb kierowców związanych z prowadzeniem pod wpływem alkoholu, wyodrębniono 6 typów kierowców. Segmentacja odzwierciedla zróżnicowanie potrzeb emocjonalnych związanych z prowadzeniem po alkoholu, uwzględnia również potrzeby społeczne oraz typowe sytuacje związane z realizowaniem tych potrzeb.

Warto podkreślić, że mimo specyfiki każdego z wyróżnionych i niżej omówionych segmentów, cechą wspólną kierowców prowadzących lub planujących prowadzić po alkoholu jest **obawa przed skutkami kontroli policji i konsekwencjami prawnymi**.

¹ Pozostali kierowcy deklarowali, że nie zdarza im się prowadzić lub planować prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Jeżdżący pod wpływem alkoholu



¹ Nazwy segmentów powstały na podstawie analizy potrzeb emocjonalnych, społecznych oraz w oparciu o charakterystykę społeczno-demograficzną, postawy i opinie wobec prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu. Ich celem jest oddanie specyfiki omawianego segmentu. Nazwy nie mają na celu wartościowania postaw.

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pod wpływem alkoholu > Segmentacja emocjonalna





Rekomendowane kierunki kampanii

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Rekomendowane kierunki kampanii



- podąża w kierunku uświadamiania i edukacji
- głównym celem obalenie mitów dotyczących reakcji organizmu na alkohol oraz czasu potrzebnego do całkowitego jego spalenia
- zakotwiczenie myśli – „nieważne jak się czujesz, ważne, że piłeś”



- komunikacja oparta w głównym stopniu o elementy emocjonalne, trafiająca w poczucie odpowiedzialności za rodzinę (krzywda bliskich, motyw krzywdzonego dziecka)
- adresuje aspekt wykluczenia – podkreślenie faktu, że konsekwencje prowadzenia po alkoholu bezpośrednio wpływają i kształtują sytuacje życiowe i dalsze losy najbliższych



Załącznik nr 1 - struktura próby ilościowej

Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu

Struktura próby – płeć respondentów

kategoria respondenta	kierowcy		nie-kierowcy		młodzi kierowcy		doświadчени kierowcy		nie-doświadчени kierowcy	
	Częstość	Procent	Częstość	Procent	Częstość	Procent	Częstość	Procent	Częstość	Procent
Płeć										
mężczyzna	670	67	210	42	125	62,3	52	69,3	43	57,3
kobieta	330	33	290	58	75	37,7	23	30,7	32	42,7
Ogółem	1000	100	500	100	200	100	75	100	75	100



Struktura próby – wielkość miejscowości

kategoria respondenta	kierowcy		nie-kierowcy		młodzi kierowcy		doświadczeni kierowcy		niedoświadczeni kierowcy	
	Wielkość miejscowości	Częstość	Procent	Częstość	Procent	Częstość	Procent	Częstość	Procent	Częstość
Wieś	382	38,2	137	27,1	86	42,5	25	33,3	40	53,3
Miasto do 20 tys.	124	12,4	80	16,1	25	12,5	10	13,3	10	13,3
Miasto 20-100 tys.	194	19,4	98	19,7	40	20	15	20	10	13,3
Miasto 100-500 tys.	171	17,1	115	23,1	30	15	15	20	10	13,3
Miasto 500 tys.	129	12,9	70	14,1	20	10	10	13,3	5	6,7
Ogółem	1000	100	500	100	200	100	75	100	75	100

Struktura próby – województwo

kategoria respondenta	kierowcy		nie-kierowcy		młodzi kierowcy		doświadczeni kierowcy		niedoświadczeni kierowcy	
	Wielkość miejscowości województwo	Częstość	Procent	Częstość	Procent	Częstość	Procent	Częstość	Procent	Częstość
dolnośląskie	100	10	35	7	10	5	5	6,7	5	6,7
kujawsko-pomorskie	47	4,7	30	6	10	5	5	6,7	5	6,7
lubelskie	47	4,7	30	6	20	10	5	6,7	5	6,7
lubuskie	24	2,4	20	4	3	1,5	5	6,7	5	6,7
łódzkie	65	6,5	40	8	10	5	5	6,7	5	6,7
małopolskie	76	7,6	40	8	10	5	5	6,7	5	6,7
mazowieckie	141	14,1	60	12	26	13	5	6,7	5	6,7
opolskie	35	3,5	20	4	10	5	0	0	0	0
podkarpackie	41	4,1	30	6	10	5	5	6,7	5	6,7
podlaskie	35	3,5	20	4	5	2,5	5	6,7	5	6,7
pomorskie	65	6,5	30	5,6	5	2,5	5	6,7	5	6,7
śląskie	135	13,5	55	11	26	13	5	6,7	5	6,7
świętokrzyskie	41	4,1	20	4	10	5	5	6,7	5	6,7
warmińsko-mazurskie	12	1,2	15	3	5	2,5	5	6,7	5	6,7
wielkopolskie	112	11,2	35	7	20	10	5	6,7	5	6,7
zachodniopomorskie	24	2,4	20	4	20	10	5	6,7	5	6,7
Ogółem	1000	100	500	100	200	100	75	100	75	100

Dziękuję