



BEZPIECZNIE
NA DROGACH

 MillwardBrown

Automatyczny nadzór nad ruchem drogowym oczami Polaków

RAPORT Z BADANIA DLA GŁÓWNEGO INSPEKTORATU TRANSPORTU DROGOWEGO

Badanie zrealizowano przez Instytut Badawczy Millward Brown przy współpracy
z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze Środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko

Marcin Flieger

Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym

Naczelnym celem działalności CANARD jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Automatyczny nadzór jest jednak tylko jednym z wielu elementów, które przekładają się na efekty w postaci ograniczenia liczby zabitych i rannych w wypadkach drogowych. Oprócz tego, równie istotną rolę ogrywają m.in. inżynieria drogowa czy ratownictwo, ale też komunikacja oraz edukacja, a także szereg czynników kulturowych, psychologicznych i socjologicznych, warunkujących zachowania kierowców. Badanie przeprowadzone przez Millward Brown dla GITD jest próbą przeanalizowania tego olbrzymiego obszaru.

Polacy w bardzo różny sposób oceniają system automatycznego nadzoru, a zdanie ich często uzależnione jest od kontekstu w jakim widzą fotoradary. Innymi ważnymi aspektami są źródła wiedzy, rzetelność informacji czy własne indywidualne doświadczenia kierowców. Docelowo poniższe badanie może stać się więc podstawą do podjęcia, przez wszystkie zaangażowane w poprawę BRD służby i organizacje, takich działań komunikacyjnych i edukacyjnych, które pozwolą Polakom na dogłębne zrozumienie roli systemu automatycznego nadzoru, a w efekcie przyniosą poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach.

Bartłomiej Morzycki

Prezes Zarządu Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego

„Automatyczny nadzór nad ruchem drogowym oczami Polaków” to pierwsze kompleksowe badanie tego rodzaju, które przynosi szereg ciekawych danych, dotyczących postrzegania fotoradarów. Raport otwiera ważną dyskusję na temat percepcji automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Zupełnie nie zaskakuje znaczący odsetek respondentów, którzy z dystansem odnoszą się do systemu kontroli prędkości za pomocą fotoradarów. To zapewne w dużej mierze skutek negatywnych stereotypów, częściowo wykreowanych przez media. Jednak w wielu europejskich krajach automatyczny nadzór był początkowo odbierany w podobny sposób. Niemniej stosunek społeczeństwa do fotoradarów

zmieniał się tam w miarę wzrostu świadomości pozytywnego wpływu systemu na poprawę bezpieczeństwa. Warto przy tym zauważyć, że zdecydowana większość respondentów potępia łamiących przepisy. Jeśli więc zestawimy ten fakt z efektami działania systemu, prawdopodobne jest, że kolejne badania wykażą korzystną dla fotoradarów zmianę ocen. Dlatego należy traktować to badanie także jako punkt odniesienia dla analizy dynamiki społecznego nastawienia w tym obszarze.

Kuba Antoszewski

PR Manager, Millward Brown

Przeprowadzone przez Millward Brown badania pokazują brak spójnego wizerunku fotoradarów w Polsce. Z jednej strony wg respondentów polscy kierowcy oceniają fotoradary negatywnie (zdecydowanie negatywnie + raczej negatywnie, łącznie 71%). W opozycji do tego stoi jednak opinia mówiąca, że system to skuteczny sposób zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wg 66% respondentów fotoradary są istotnym elementem, wpływającym na poprawę bezpieczeństwa na drogach, szczególnie w sytuacjach, gdy urządzenia zostają umieszczone w bezpośrednim sąsiedztwie szkół czy miejsc wyjątkowo niebezpiecznych. Wśród różnych sposobów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, fotoradary są już jednak oceniane nieco niżej niż monitoring przejazdu na czerwonym świetle lub

kontrole drogowe. Kierowcy przekraczający prędkość są postrzegani negatywnie. W odniesieniu do tej grupy zmotoryzowanych respondentów wskazują najczęściej na określenie „wariat” – 52%. Analiza wyników badań pokazuje, że znacząco więcej poparcia fotoradary znajdują wśród osób niekierujących. Osoby te zdają się też być znacznie mniej tolerancyjne wobec kierowców przekraczających prędkość. Kierowcy z kolei częściej wyrażają pogląd, że przekraczanie prędkości jest zjawiskiem w pewnym sensie normalnym. Nasze badanie pokazuje, że na poziomie wizerunkowym, fotoradary są obciążone stereotypem „maszynki do zarabiania pieniędzy”, za takie właśnie uważa je aż 67% respondentów. Wydaje się, że jest to jeden z ważniejszych problemów natury komunikacyjnej związanych z fotoradarami.

Dr Andrzej Markowski

Wiceprzewodniczący Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce

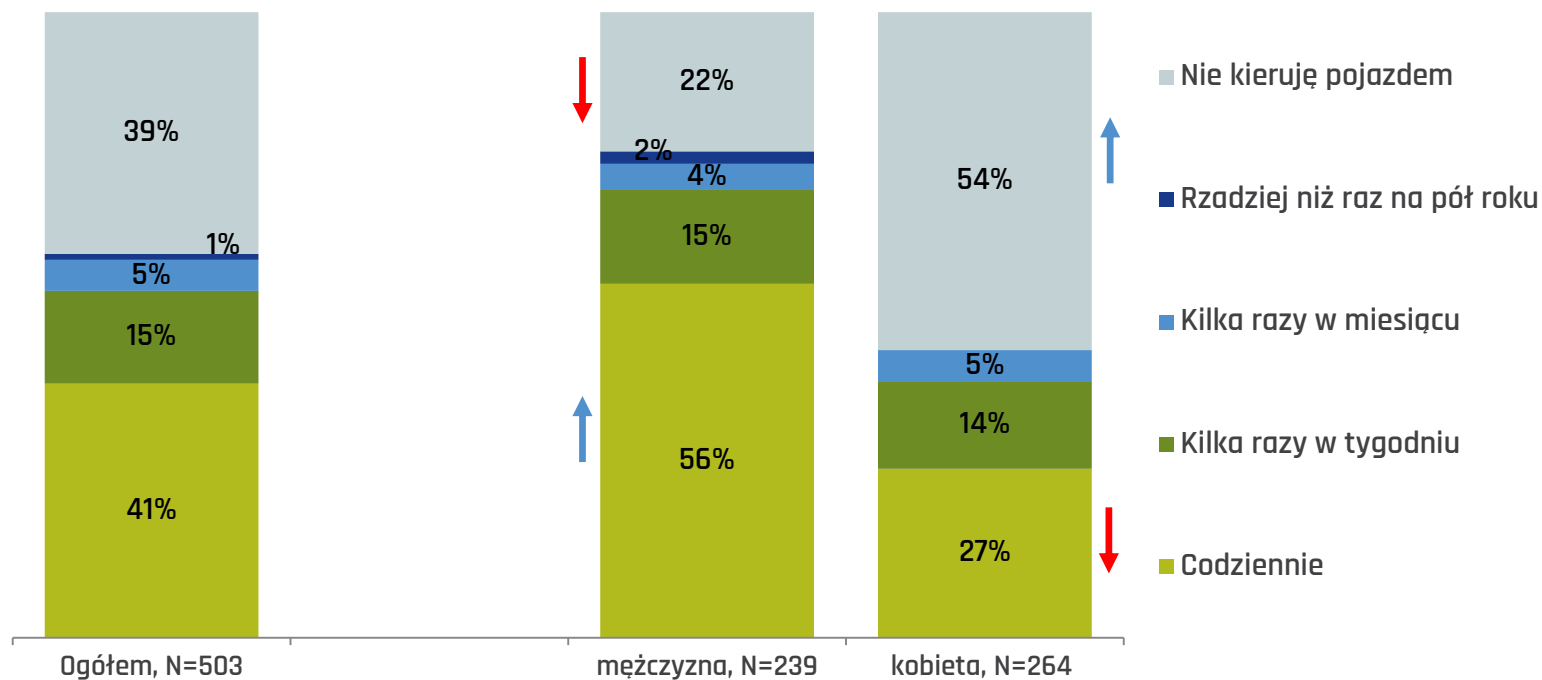
Większość stosowanych działań prewencyjnych, służących bezpieczeństwu w ruchu drogowym, takich jak kontrola policyjna, poprawa jakości dróg i ich oznakowania itd., okazuje się niewystarczająca dla odczuwalnej społecznie poprawy poczucia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz znaczącego obniżenia spowodowanych przez nie kosztów społecznych i ekonomicznych (od 20 do 30 miliardów złotych rocznie). Główną przyczyną wszystkich zdarzeń śmiertelnych na polskich drogach jest prędkość. Sytuacja wymaga nowych, nieszablonowych działań, poprawiających stan bezpieczeństwa.

Jednym z nich jest umożliwienie przez ustawodawcę (czyli pośrednio przez nas wszystkich, współobywateli) instalowania fotoradarów. Należy zapytać: dlaczego? Co wpłynęło na tę decyzję? Otóż fotoradar umożliwiłby wysoki poziom ciągłej i powszechnej kontroli prędkości, w przeciwieństwie do tradycyjnych metod kontroli, które są w stanie zapobiegać tylko najpoważniejszym wykroczeniom. Jak wobec tego odbierane są fotoradary przez polskie społeczeństwo? Dominuje akceptacja czy odrzucenie? Odpowiedź przedstawiona jest w wynikach badania przeprowadzonego przez Millward Brown dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

- **CELE BADANIA:**
 - Ocena skuteczności systemu pomiaru prędkości w Polsce
 - Czynniki wpływające na bezpieczeństwo drogowe
 - Źródła wiedzy o systemie pomiaru prędkości w Polsce
 - Wizerunek kierowcy przekraczającego dozwoloną prędkość
- **Sondaż CATIBUS (wywiady telefoniczne), próba losowa reprezentatywna, wiek 18+, N=503, październik 2014**



Jak często kieruje Pan(i) pojazdem samochodowym?



Baza: Ogółem, N=503

Strzałkami zaznaczono statystycznie istotne różnice od ogółu (poziom istotności 0,95)

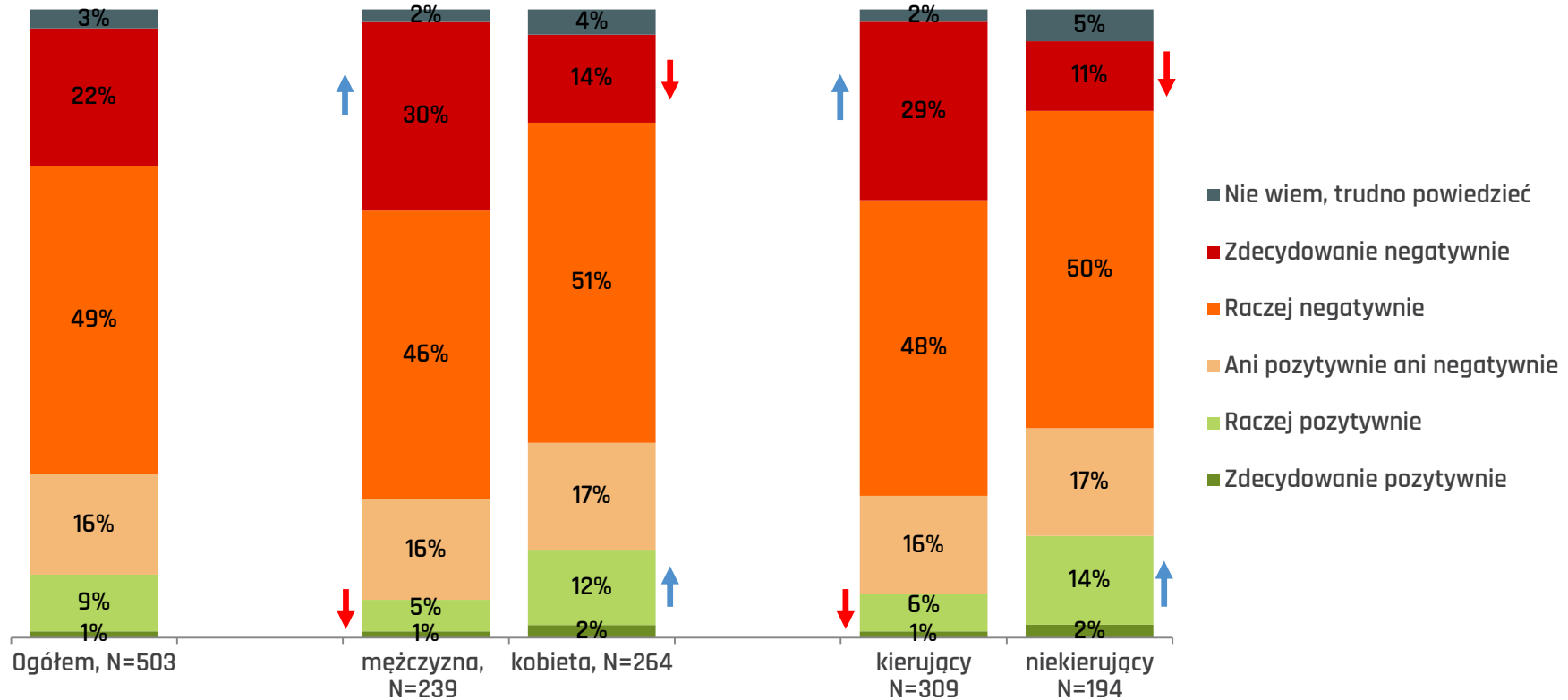
Ocena systemu fotoradarów - stereotyp

Jak według Pana(i) polscy kierowcy oceniają system fotoradarów w kraju?



24-35 lat
34%

34% wśród oceniających wizerunek jako zdecydowanie negatywny to osoby w wieku 24 - 35 lat.

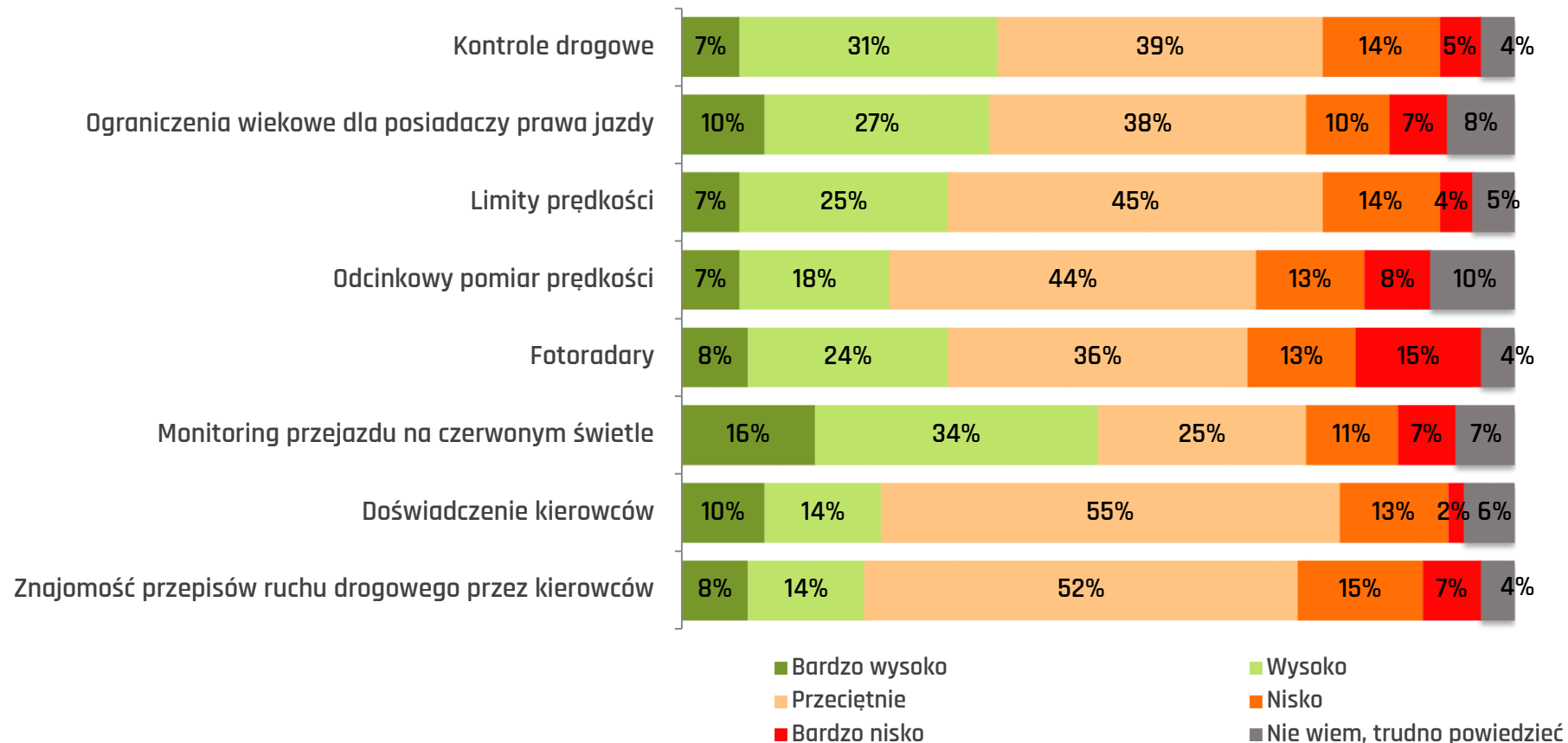


Baza: Ogółem, N=503

Strzałkami zaznaczono statystycznie istotne różnice od ogółu (poziom istotności 0,95)

Ocena skuteczności różnych sposobów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

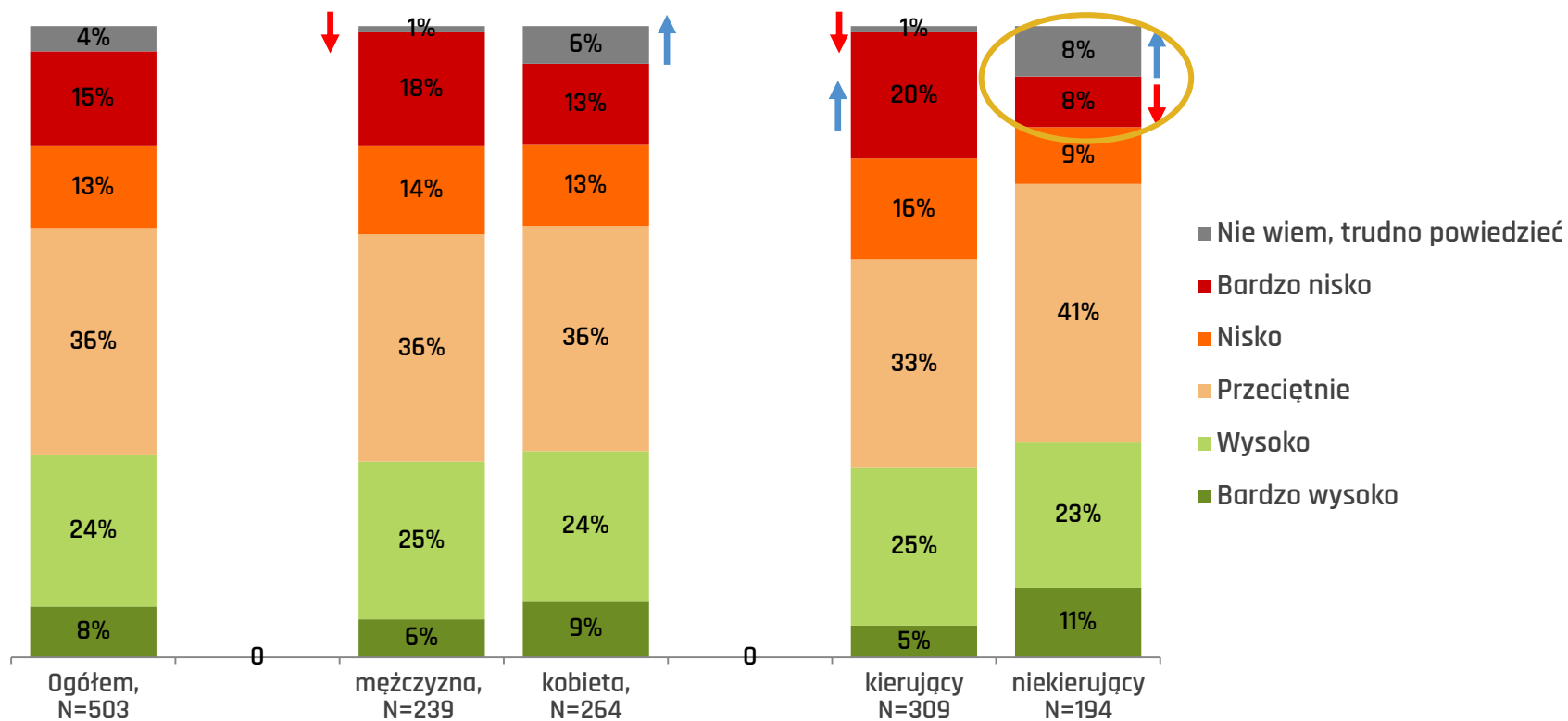
Jak ocenia Pan(i) skuteczność różnych sposobów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego?



Baza: Ogółem, N=503

Ocena skuteczności różnych sposobów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Jak ocenia Pan(i) skuteczność różnych sposobów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego?
- fotoradary

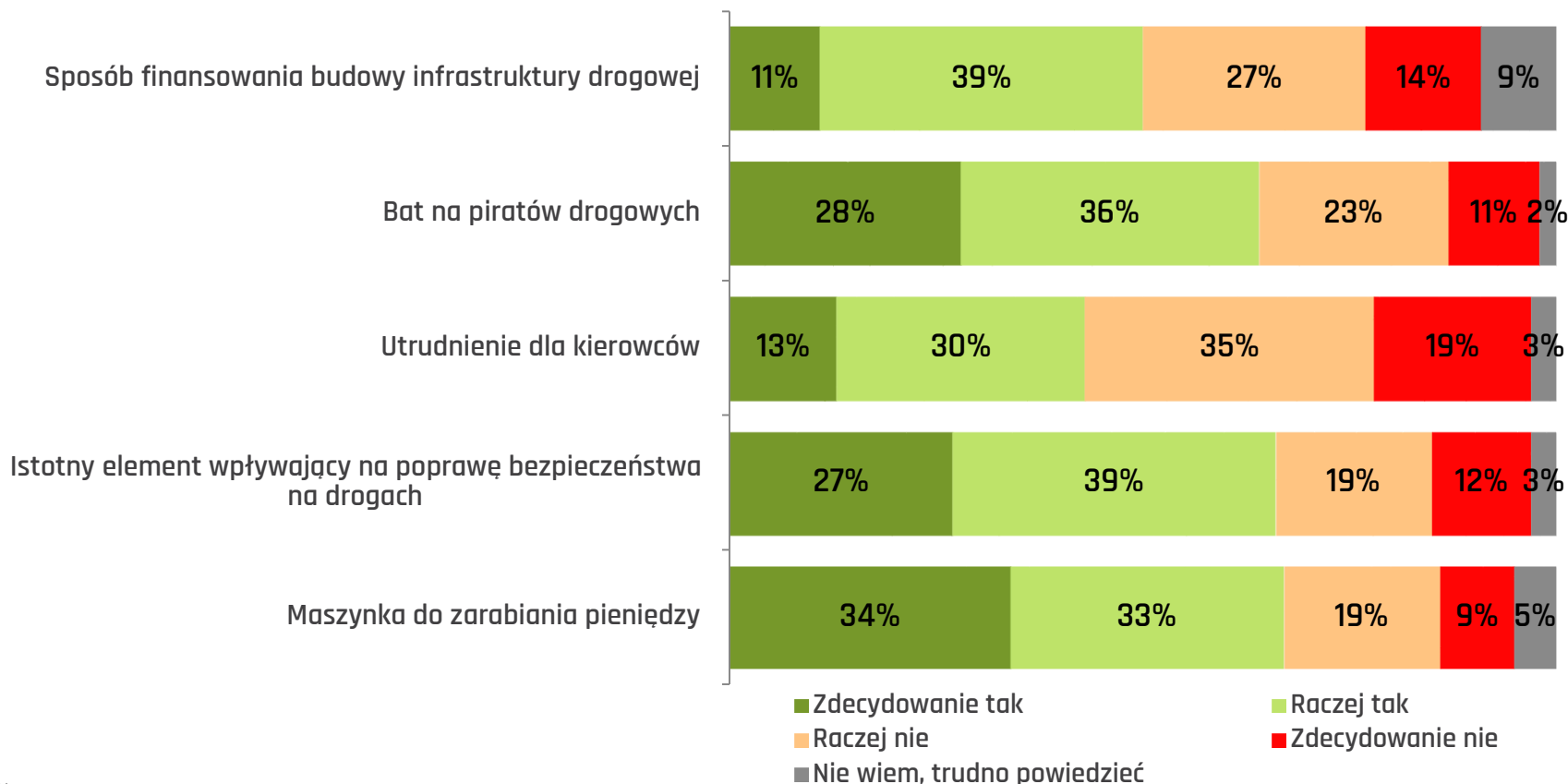


Baza: Ogółem, N=503

Strzałkami zaznaczono statystycznie istotne różnice od ogółu (poziom istotności 0,95)

Wizerunek fotoradarów

Według Pana(i) fotoradary to...

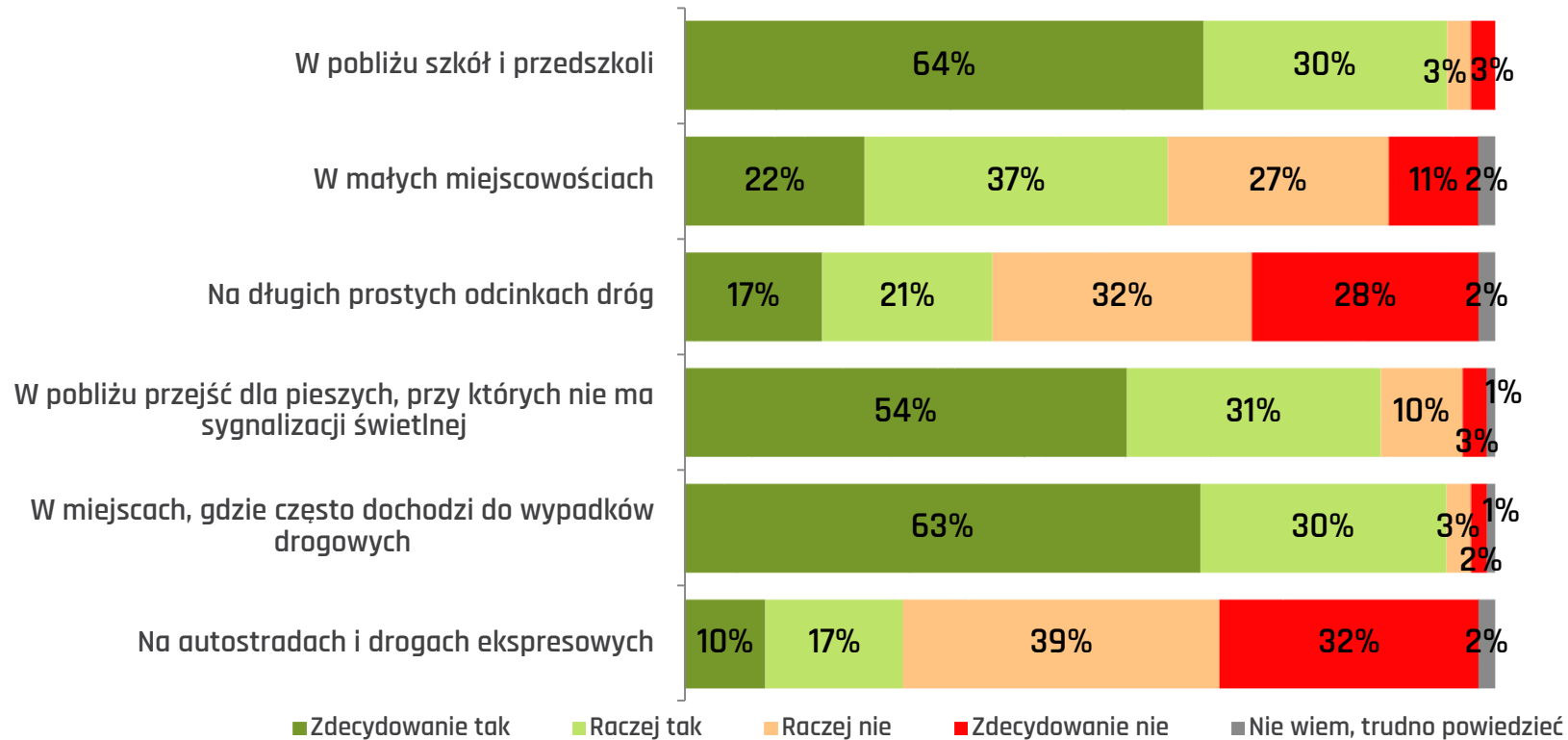


Kierujący pojazdami respondenci częściej niż niezmotoryzowani nie zgadzają się z odpowiedziami; „Istotny element wpływający na poprawę bezpieczeństwa...” (35%) oraz „Bat na piratów drogowych” (39%).

Baza: Ogółem, N=503

Miejsce instalacji fotoradarów

Czy według Pana(i) fotoradary powinny być zainstalowane w następujących miejscach:

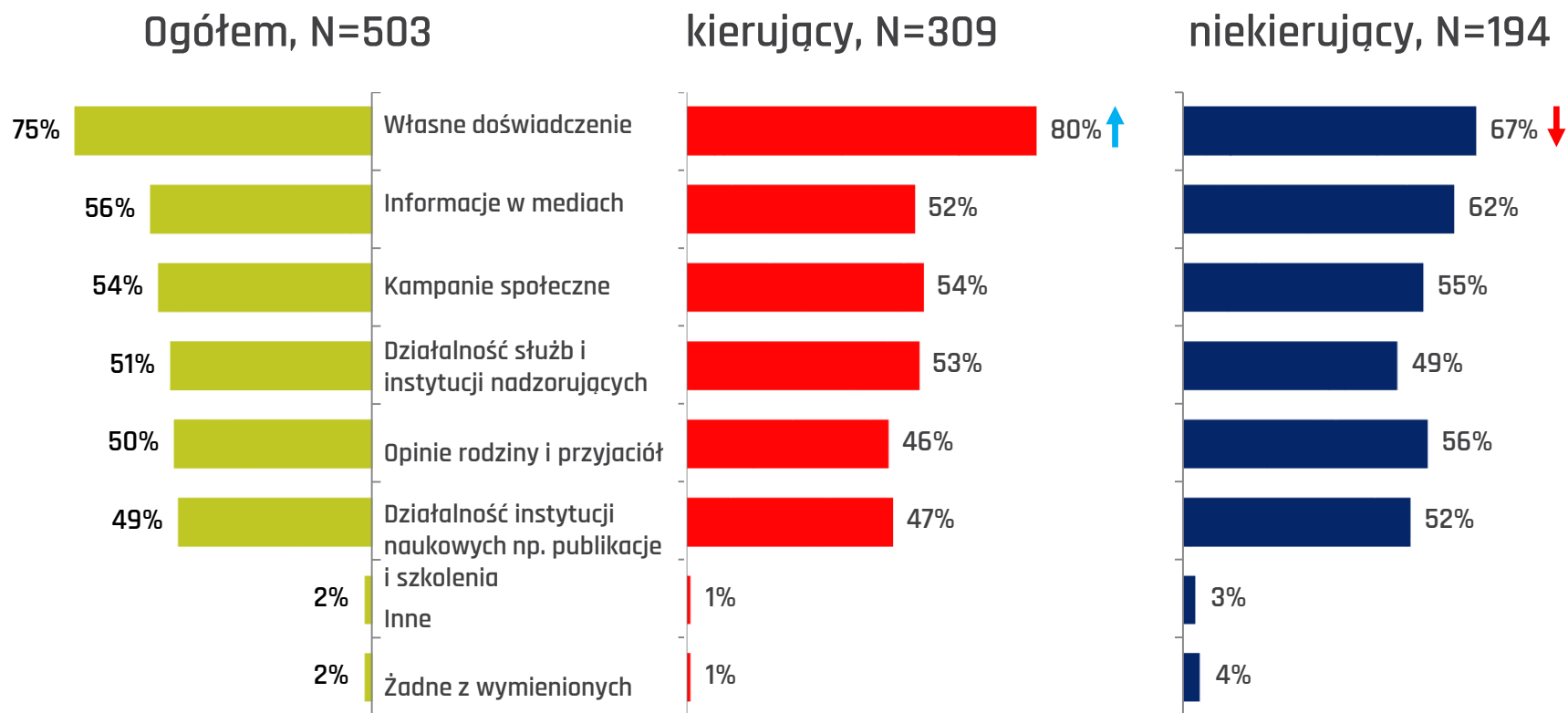


Wśród osób niekierujących 51% respondentów zgadza się z instalacją fotoradarów na długich, prostych odcinkach. W tych samych lokalizacjach system spotyka się z poparciem jedynie 30% kierowców.

Baza: Ogółem, N=503

Czynniki wpływające na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego

Jakie czynniki według Pana(i) najskuteczniej wpływają na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego?

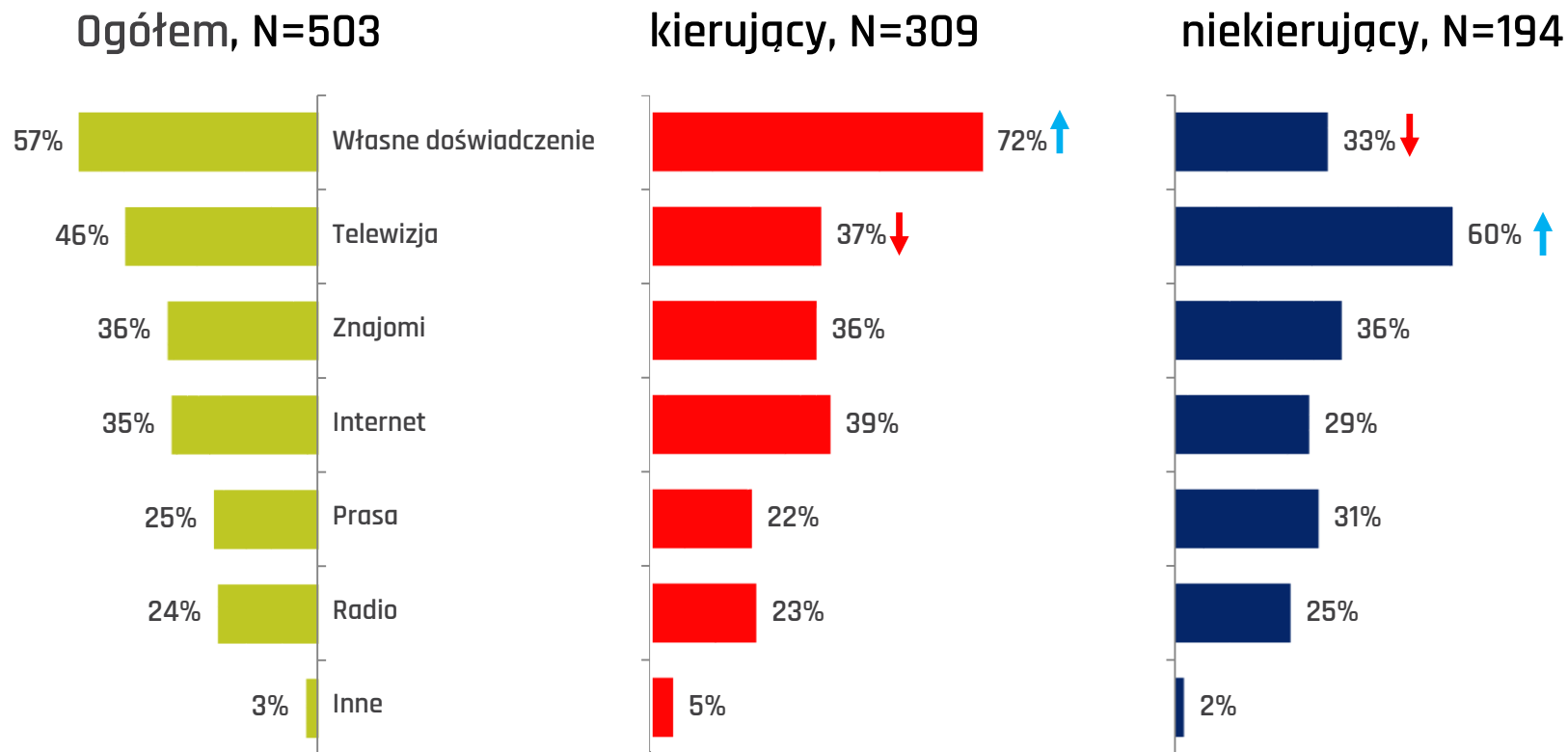


Baza: Ogółem, N=503

Strzałkami zaznaczono statystycznie istotne różnice od ogółu (poziom istotności 0,95)

Źródła wiedzy o fotoradarach

Skąd czerpie Pan(i) wiedzę na temat fotoradarów?

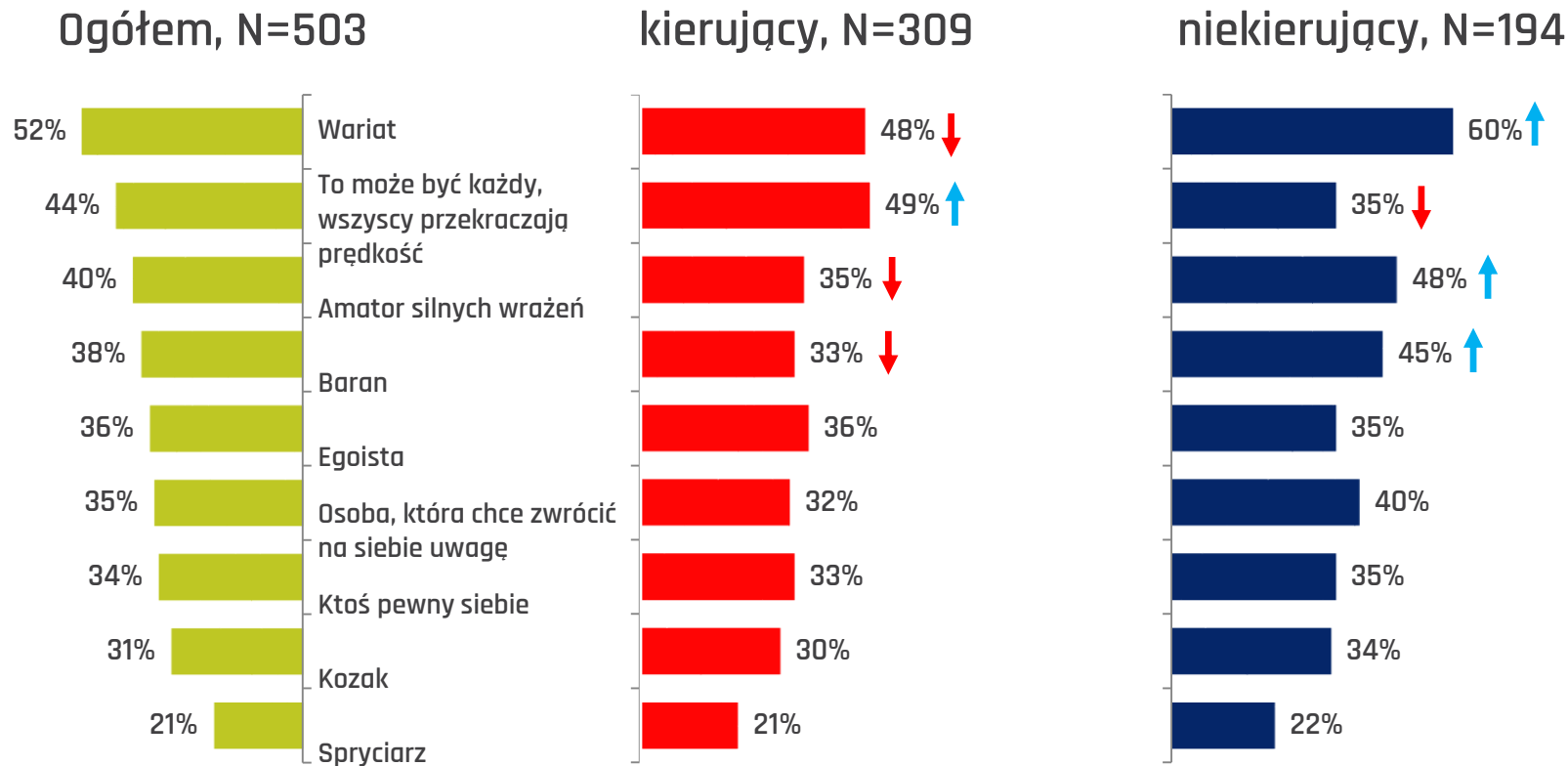


Baza: Ogółem, N=503

↓ ↑ Strzałkami zaznaczono statystycznie istotne różnice od ogółu (poziom istotności 0,95)

Wizerunek kierowcy przekraczającego prędkość

W jaki sposób opisał(a)by Pan(i) osoby przekraczające prędkość?



Baza: Ogółem, N=503

↓ ↑ Strzałkami zaznaczono statystycznie istotne różnice od ogółu (poziom istotności 0,95)

Dr Andrzej Markowski

Wiceprzewodniczący Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce

Obraz jest paradoksalny, bo 2/3 respondentów uważa fotoradary za istotny element wpływający na poprawę bezpieczeństwa na drogach i bat na piratów drogowych, a jednocześnie uważa, że zdecydowana większość kierowców (70%) ocenia ich istnienie negatywnie, traktując fotoradary jako „maszynkę do zarabiania pieniędzy”. Ten pozorny paradoks można wytłumaczyć. Większość z nas, uczestników ruchu drogowego, pieszych i kierowców, nie daje przyzwolenia na łamanie norm, w tym normy ograniczenia prędkości. Uważamy, że znaczącą rolę w jej narzucaniu pełnią fotoradary, bo nie stosują wyjątków, wszyscy są tak samo przez fotoradar traktowani. Oczekujemy jednocześnie (ponad 90% respondentów), że fotoradary dyscyplinujące piratów drogowych stawiane będą w newralgicznych dla bezpieczeństwa punktach: „w pobliżu szkół i przedszkoli”, „w miejscach, gdzie często dochodzi do wypadków drogowych”, „w pobliżu przejść dla pieszych, przy których nie ma sygnalizacji świetlnej”, a zdecydowanie mniej przychylnie patrzyliśmy na instalowanie ich na drogach ekspresowych i autostradach, w małych miejscowościach, na prostych odcinkach dróg. Czyli my, obywatele, czujemy się odpowiedzialni za właściwe używanie takiego narzędzia jak fotoradar. Ma on służyć korygowaniu, narzucaniu określonego, bezpiecznego zachowania kierowcy, czyli potraktowaniu go podmiotowo, poważnie. Wyniki pośrednio wskazują, że odrzucana jest „budżetowórcza” rola fotoradarów. Kary za przekroczenie prędkości mają być przeznaczone na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w przeciwnym wypadku – jak twierdzą respondenci – edukacyjna i skuteczna rola fotoradarów wobec piratów drogowych zostanie zaprzeczona. Zaprzeczona, bo człowiek jest osobą przetwarzającą informacje. Jego zachowanie wobec fotoradarów zależy od bieżących informacji płynących ze świata zewnętrznego (traktuje się mniej poważnie, czy oszukuje) oraz od tak zwanych struktur poznawczych, czyli zakodowanej w pamięci stałej wiedzy (dotyczącej m.in. norm, reguł i wartości), zdobytej w toku uczenia się i myślenia. Wiedzy o charakterze mądrości. Bo człowiek jest układem samodzielnym i twórczym.

Podstawową metodą zmiany zachowania człowieka (w tym kierowcy) jest wychowanie, czyli systematyczne i celowe ćwiczenie człowieka w jego umiejętnościach i odpowiedzialnych reakcjach. Systematyczne i celowe ćwiczenie uwzględnia wolną wolę człowieka, zakłada możliwość samoregulacji zachowania. Człowiek nie jest przypadkowym wybrykiem natury obciążonym samoświadomością, ale osobą. Nie jest tylko czymś, ale kimś. Jest zdolny poznawać siebie, panować nad sobą, w sposób dobrowolny współpracować z innymi osobami. Człowiek jest zdolny do regulowania swojego zachowania, pod warunkiem uczciwego, godnego traktowania. Wtedy regulacja zachowania prowadzi nie tylko do poprawnego stosowania się do normy ograniczenia prędkości, ale i do wyraźnie większej odpowiedzialności w podejmowaniu wielu innych zachowań.

Po więcej informacji zapraszamy na
www.canard.gitd.gov.pl



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze Środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko