



CENTRUM BADANIA OPINII SPOŁECZNEJ

SEKRETARIAT
OŚRODEK INFORMACJI

629 - 35 - 69, 628 - 37 - 04
693 - 46 - 92, 625 - 76 - 23

UL. ŻURAWIA 4A, SKR. PT.24
00 - 503 W A R S Z A W A
TELEFAX 629 - 40 - 89

INTERNET

<http://www.cbos.pl>

E-mail: sekretariat@cbos.pl

BS/122/2007

POLACY WOBEC WYPADKÓW DROGOWYCH

KOMUNIKAT Z BADAŃ

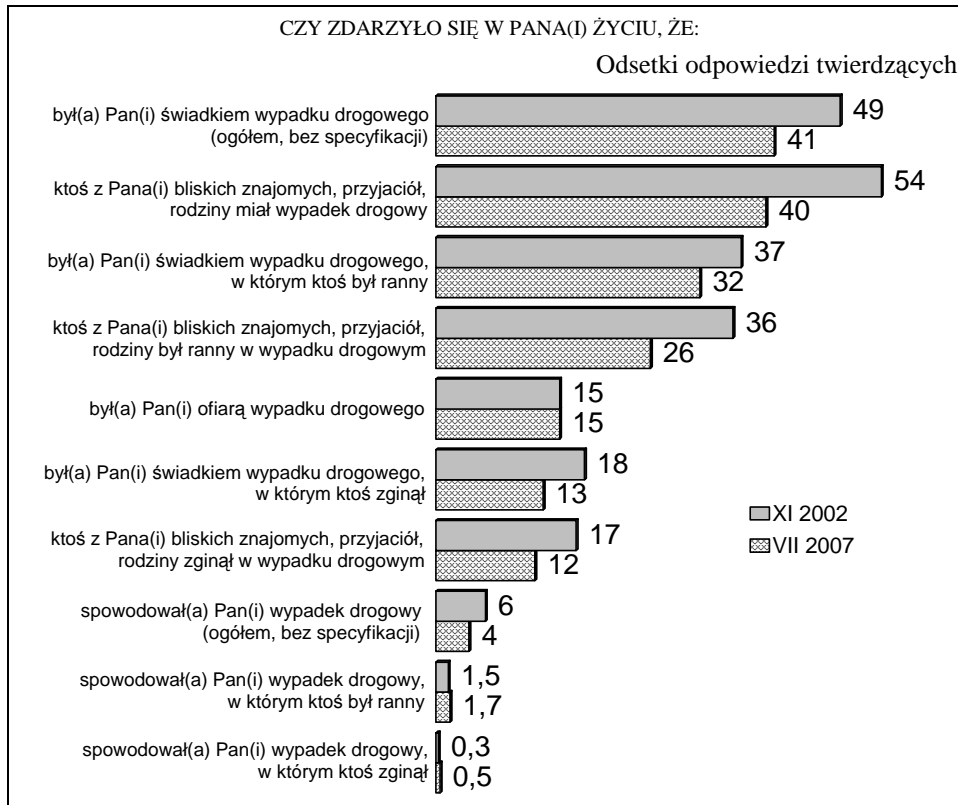
WARSZAWA, SIERPIEŃ 2007

PRZEDRUK I ROZPOWSZECHNIANIE MATERIAŁÓW CBOS W CAŁOŚCI LUB W CZĘŚCI ORAZ WYKORZYSTANIE DANYCH EMPIRYCZNYCH
JEST DOZWOLONE WYŁĄCZNIE Z PODANIEM ŹRÓDŁA



Znak jakości przyznany CBOS przez Organizację Firm Badania Opinii i Rynku
28 września 2006 roku

- ❖ Deklaracje respondentów dotyczące ich doświadczeń związanych z wypadkami drogowymi wskazują, że w latach 2002 – 2007 poprawiła się sytuacja na polskich ulicach i drogach.



Odsetki nie sumują się do 100, ponieważ respondenci mogli mieć w swoim życiu różne doświadczenia

- ❖ Mimo poprawy nadal większość Polaków (61%, spadek od roku 2002 o 11 punktów) deklaruje, że mieli w swoim życiu jakieś doświadczenia związane z wypadkiem drogowym, w tym co drugi (51%, spadek o 10 punktów) przeżył śmierć lub zranienie kogoś (często osoby bliskiej) albo sam był ofiarą wypadku.
- ❖ W latach 2002 – 2007 zmalał lęk przed wypadkami drogowymi wśród użytkowników ulic i dróg. Nadal jednak obawia się ich wielu pieszych chodzących poboczami dróg i szos (54%, spadek o 7 punktów). Znacznie rzadziej obawy mają badani chodzący ulicami swojej miejscowości (28%, spadek o 9 punktów) oraz jeżdżący: motocyklem (29%), rowerem (24%, spadek o 4 punkty), samochodem (23%, spadek o 5 punktów), a także ciągnikiem lub wozem (16%). Najmniej obawiają się wypadku użytkownicy autobusów (10%, spadek o 4 punkty) i tramwajów (7%, spadek o 4 punkty).

Z raportu Komendy Głównej Policji, opisującego stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce¹, wynika, że „rok 2006 był najbezpieczniejszym od 17 lat rokiem na polskich drogach. Policyjne statystyki zanotowały 46 876 wypadków, w których 5243 osoby poniosły śmierć, a 59 123 doznały obrażeń. Dla porównania, w roku 1989, w którym zarejestrowanych było o połowę mniej pojazdów silnikowych (8,6 mln., dziś 17 mln.), odnotowano 46 338 wypadków drogowych, 6724 ofiary śmiertelne i 53 639 osób rannych”. Zawarte w raporcie dane statystyczne dowodzą, że mimo rozwoju motoryzacji w Polsce zahamowany został wzrost liczby wypadków drogowych i ich ofiar (najgorszy był rok 1997, kiedy w 66 586 wypadkach zginęło 7311 osób, a 83 162 doznały obrażeń) i że w ostatnich latach zmalało poczucie zagrożenia wśród użytkowników polskich dróg².

Problematykę wypadków drogowych, które dla wielu Polaków są źródłem traumatycznych doświadczeń życiowych, badaliśmy już w roku 2002. Zadając respondentom po prawie pięciu latach ponownie te same pytania³, chcieliśmy się dowiedzieć, czy odnotowane w policyjnym raporcie pozytywne zmiany sytuacji na polskich drogach znajdują potwierdzenie w doświadczeniach Polaków. Interesowało nas, jak silny jest obecnie w naszym społeczeństwie lęk przed wypadkami drogowymi, ilu Polaków było ich ofiarą lub przeżyło w ich następstwie śmierć lub zranienie kogoś bliskiego, ilu było sprawcami lub świadkami takich tragicznych wydarzeń. Ponadto chcieliśmy się dowiedzieć między innymi tego, jak badani oceniają swoje umiejętności udzielania pierwszej pomocy medycznej osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych i czy byłiby zainteresowani zdobyciem tego typu kwalifikacji.

¹ Raport „Wypadki drogowe w Polsce w 2006 roku”, dostępny na stronie internetowej Komendy Głównej Policji (www.policja.pl).

² Najnowsze dane policyjne ukazują jednak, że pierwszym półroczu bieżącego roku odnotowano więcej niż w analogicznym okresie roku 2006 wypadków drogowych (wzrost o 2745), więcej osób też odniosło obrażenia ciała (wzrost o 3568) oraz poniosło śmierć (wzrost o 417).

³ Badanie „Aktualne problemy i wydarzenia” (206) zrealizowano w dniach od 29 czerwca do 2 lipca 2007 roku na liczącej 1064 osoby reprezentatywnej próbie losowej dorosłych mieszkańców Polski.

NA ULICACH, DROGACH I SZOSACH

Niemal wszyscy jesteśmy użytkownikami ulic i dróg jako piesi – 98% Polaków chodzi ulicami swojej miejscowości, 94% – poboczem dróg lub szos. Poruszamy się też różnymi środkami lokomocji – z deklaracji badanych wynika, że powszechnie używany jest samochód (90%), prawie trzy czwarte Polaków (73%) jeździ też autobusami, a trzy piąte (59%) – rowerami. Mniej osób korzysta z pozostałych pojazdów. Na przykład tramwajami, które są typowo wielkomiejskimi pojazdami, jeździ ponad jedna czwarta Polaków (28%). Z kolei ciągnikami lub wozami konnymi – używanymi niemal wyłącznie na wsi lub w małych miastach – podróżuje co siódmy badany (14%). Zdecydowanie najmniej osób (9%) porusza się na motocyklach lub skuterach.

Poniższa tabela ukazuje, z jaką częstotliwością badani – a więc ludzie, którzy ukończyli 18 lat – korzystają z poszczególnych środków lokomocji.

Tabela 1

Jak często zdarza się Panu(i) jeździć jako kierowca lub pasażer:	Codziennie lub prawie codziennie	4–5 razy w tygodniu	2–3 razy w tygodniu	Raz w tygodniu	Okazjonalnie, od czasu do czasu	Nigdy lub prawie nigdy	Trudno powiedzieć
	w procentach						
- samochodem	36	9	13	8	25	10	0
- autobusem, trolejbusem	11	5	8	5	43	27	0
- rowerem	13	7	9	7	21	41	0
- tramwajem	4	2	4	1	16	71	1
- ciągnikiem, wozem	3	1	3	1	6	85	1
- motocyklem, skuterem	1	1	0	1	6	91	0

W Polsce zdecydowanie najbardziej popularnym pojazdem jest **samochód** – codziennie lub prawie codziennie korzysta z niego ponad jedna trzecia badanych, a ponad jedna piąta używa go co najmniej kilka razy w ciągu tygodnia. Okazjonalnie lub tylko raz w tygodniu podróżuje nim co trzeci respondent. Zaledwie co dziesiąty ankietowany przyznaje, że nigdy lub prawie nigdy nie jeździ autem. To, czy i jak często Polacy korzystają z samochodów, zależy zarówno od cech ich położenia społeczno-ekonomicznego, jak i od ich wieku oraz płci. Z deklaracji ankietowanych wynika, że im wyższe mają wykształcenie i pozycję zawodową oraz lepszą sytuację materialną gospodarstwa domowego, tym częściej jeżdżą autem codziennie lub co najmniej 4–5 razy w tygodniu. Samochód częściej jest też codziennym środkiem lokomocji dla mężczyzn niż kobiet, a także dla osób w wieku od 25 do

44 lat niż dla starszych. Na co dzień powszechnie używają go osoby pracujące na własny rachunek poza rolnictwem, natomiast najrzadziej – robotnicy niewykwalifikowani i rolnicy. Generalnie, im gorzej badani są wykształceni i sytuowani, a także im są starsi, tym rzadziej korzystają z tego środka lokomocji.

Często używanym pojazdem jest także **autobus** – co dziewiąty respondent jeździ nim codziennie, a jedna ósma – przynajmniej kilka razy w tygodniu. Prawie połowa badanych korzysta jednak z autobusu jedynie od czasu do czasu lub tylko raz w tygodniu, a ponad jedna czwarta w ogóle nie podróżuje tym środkiem lokomocji. Codziennie lub prawie codziennie jeżdżą autobusami mieszkańcy wielkich miast, uczniowie i studenci, a także ogół młodzieży w wieku od 18 do 24 lat. Częściej korzystają z nich także kobiety niż mężczyźni. Natomiast im mniejsze miasto, tym więcej jego mieszkańców tylko okazjonalnie porusza się autobusami lub wcale z nich nie korzysta. Najrzadziej podróżują nimi pracujący na własny rachunek i rolnicy.

Rowerem jeździ większość dorosłych, jednak dwie piąte praktycznie nigdy z niego nie korzysta, a prawie jedna trzecia używa go tylko okazjonalnie lub raz w tygodniu. Co szósty badany wsiada na rower co najmniej kilka razy w tygodniu, a ponad jedna ósma – codziennie. Znacznie częściej korzystają z roweru mężczyźni niż kobiety. Jest on codziennym środkiem lokomocji tym częściej, im starsi są badani, mieszkają w mniejszej miejscowości oraz mają niższą pozycję społeczno-zawodową i ekonomiczną (najczęściej jeżdżą nim ludzie najgorzej sytuowani, rolnicy). Im wyższe natomiast wykształcenie, lepsze warunki materialne, większa miejscowość i młodszy wiek, tym więcej deklaracji jazdy na rowerze okazjonalnie, od czasu do czasu i – jak można przypuszczać na podstawie tego opisu – głównie dla sportu.

Zrozumiałe, że **tramwaje** są wykorzystywane w skali całego kraju ze znacznie mniejszą częstotliwością. To, czy badani w ogóle nimi jeżdżą – i jak często – zależy bowiem przede wszystkim od wielkości ich miejsca zamieszkania. W ponadpółmilionowych miastach więcej niż jedna czwarta korzysta z tramwajów codziennie, a niemal jedna trzecia co najmniej kilka razy w tygodniu. Co trzeci mieszkaniec wielkich miast jeździ jednak tym środkiem lokomocji jedynie sporadycznie, a co dziewiąty – nigdy z niego nie korzysta. Znacznie rzadziej poruszają się tramwajami ludzie żyjący w miastach liczących od 101 do 500 tys. ludności (w których zapewne rzadziej są tramwaje). Mieszkańcy pozostałych miejscowości mają znacznie mniejsze szanse na jazdę tramwajem i jeśli ją w ogóle wykorzystują, to tylko okazjonalnie.

Z kolei **ciągniki lub wozy konne** są na co dzień prawie wyłącznie używane przez rolników, a jedynie sporadycznie przez robotników. Znacznie częściej też jeżdżą nimi mężczyźni niż kobiety.

Natomiast zdecydowanie najrzadziej używanym pojazdem jest **motocykl** – jeździ się nim niemal wyłącznie okazjonalnie. Wyraźnie widać jednak, że im młodszy są badani, tym częściej od czasu do czasu korzystają z tego środka lokomocji. Wśród respondentów w wieku od 18 do 24 lat co siódmy czasami jeździ motorem, niemal tyle samo korzystających z tego pojazdu jest wśród uczniów i studentów oraz robotników niewykwalifikowanych. Częściej jeżdżą na motocyklach mężczyźni niż kobiety.

LĘK PRZED WYPADKIEM DROGOWYM

Poczucie bezpieczeństwa na ulicach i drogach zależy od tego, gdzie ludzie poruszają się pieszo oraz jakimi pojazdami jeżdżą. Lęk przed wypadkiem najczęściej i w największym nasileniu pojawia się u pieszych użytkowników dróg i szos. Na poboczach ponad połowa Polaków (54%) nie czuje się bezpiecznie, w tym jedna ósma (13%) wskazuje na silne poczucie zagrożenia. Bezpiecznie czuje się w tej sytuacji ponad dwie piąte badanych (43%), z tym że niewiele osób (10 %) twierdzi tak z pełnym przekonaniem.

Znacznie mniej stresujące jest chodzenie ulicami swojej miejscowości. Zdecydowana większość pieszych (72%) bez obaw porusza się po swojej miejscowości, jednak zazwyczaj (51% wskazań) jest to spokój niepełny. Natomiast ponad jedna czwarta badanych (28%) czuje się w tej sytuacji niebezpiecznie, w tym czterech na stu (4%) odczuwa skrajne zagrożenie.

Tabela 2

Czy jako pieszy, który [...] czuje się Pan(i) na ogół bezpiecznie, czy też odczuwa Pan(i) lęk przed wypadkiem drogowym?	Czuję się:				
	zdecydowanie bezpiecznie	raczej bezpiecznie	raczej niebezpiecznie	zdecydowanie niebezpiecznie	Trudno powiedzieć
	w procentach				
- chodzi ulicami swojej miejscowości	21	51	24	4	1
- chodzi poboczem dróg lub szos	10	33	41	13	3

Stosunkowo bezpiecznie Polacy czują się też w roli korzystających z różnego typu pojazdów. Niezależnie od używanego środka lokomocji, znacznie więcej ich użytkowników deklaruje poczucie bezpieczeństwa (choć zazwyczaj jest ono niepełne) niż zagrożenie.

Lęk przed wypadkiem stosunkowo najczęściej odczuwają osoby jeżdżące na motocyklach (29%) oraz – nieco rzadziej – rowerami (24%) lub samochodami (23%). Tym, którzy poruszają się ciągnikami i wozami konnymi, obawa ta towarzyszy rzadziej (17%) – co wiąże się zapewne z mniejszym nasileniem ruchu na drogach wiejskich i małomiasteczkowych. Natomiast niewątpliwie największy komfort psychiczny odczuwają badani korzystający z autobusów (10% odczuwa lęk) oraz tramwajów (7%).

Tabela 3

Czy w czasie jazdy [...] (jako kierowca lub pasażer) czuje się Pan(i) na ogół bezpiecznie, czy też odczuwa Pan(i) lęk przed wypadkiem drogowym?	Czuję się:				
	zdecydowanie bezpiecznie	raczej bezpiecznie	raczej niebezpiecznie	zdecydowanie niebezpiecznie	Trudno powiedzieć
	w procentach				
- tramwajem	25	62	6	1	6
- autobusem, trolejbusem	19	68	8	2	2
- ciągnikiem, wozem	25	48	13	4	10
- samochodem	20	55	19	4	2
- rowerem	20	54	19	5	2
- motocyklem, skuterem	12	48	24	5	11

Zwraca uwagę fakt, że **w porównaniu z rokiem 2002 poprawiło się samopoczucie użytkowników ulic, dróg i szos**. W ostatnich pięciu latach wyraźnie wzrosło poczucie bezpieczeństwa u pieszych poruszających się po ulicach swojej miejscowości (odsetek czujących się bezpiecznie wzrósł o 9 punktów i o tyle samo zmalał odsetek odczuwających zagrożenie). Mniej niż dawniej obawiają się wypadku także piesi użytkownicy dróg lub szos (odsetek czujących się bezpiecznie wzrósł o 7 punktów i w takim samym stopniu zmalał odsetek odczuwających zagrożenie). Jednak wśród chodzących poboczami nadal więcej jest osób obawiających się potrącenia niż spokojnych o swój los (54% wobec 43%).

Tabela 4

Czy jako pieszy, który [...] czuje się Pan(i) na ogół bezpiecznie, czy też odczuwa Pan(i) lęk przed wypadkiem drogowym?	Czuję się:					
	XI 2002			VII 2007		
	bezpiecznie	niebezpiecznie	Opinie netto	bezpiecznie	niebezpiecznie	Opinie netto
	w procentach					
- chodzi ulicami swojej miejscowości	62	37	+ 25	71	28	+43
- chodzi poboczem dróg lub szos	36	61	- 25	43	54	-11

* Połączono odsetki odpowiedzi *zdecydowanie i raczej*. **Opinie netto** jest to różnica odsetków odpowiedzi: *czuję się bezpiecznie* oraz *czuję się niebezpiecznie*. W tabeli pominięto odpowiedzi *trudno powiedzieć*

Znacznie wzrosło także poczucie bezpieczeństwa użytkowników większości pojazdów – zarówno tramwajów, autobusów, jak też samochodów i rowerów. Nie zmieniły się jedynie odczucia jeżdżących ciągnikami i wozami (pojazdy te są w odczuciu badanych stosunkowo bezpieczne) oraz motocyklami i skuterami (uznawanymi za najmniej bezpieczne).

Tabela 5

Czy w czasie jazdy [...] (jako kierowca lub pasażer) czuje się Pan(i) na ogół bezpiecznie, czy też odczuwa Pan(i) lęk przed wypadkiem drogowym?	Czuję się:					
	XI 2002			VII 2007		
	bezpiecznie	niebezpiecznie	Opinie netto	bezpiecznie	niebezpiecznie	Opinie netto
	w procentach					
- tramwajem	84	11	+ 73	88	7	+81
- autobusem, trolejbusem	83	14	+ 69	88	10	+78
- ciągnikiem, wozem	76	18	+ 58	73	16	+57
- samochodem	70	28	+ 42	75	23	+52
- rowerem	69	28	+ 41	74	24	+50
- motocyklem, skuterem	61	27	+ 34	60	29	+31

* Połączono odsetki odpowiedzi *zdecydowanie i raczej*. **Opinie netto** jest to różnica odsetków odpowiedzi: *czuję się bezpiecznie* oraz *czuję się niebezpiecznie*. W tabeli pominięto odpowiedzi *trudno powiedzieć*

Samopoczucie użytkowników ulic, dróg i szos jest zróżnicowane społecznie (zob. tabele aneksowe). Jedynie **wśród chodzących poboczami dróg i szos** niemal we wszystkich grupach społeczno-demograficznych przeważają osoby odczuwające lęk przed wypadkiem. Wyjątek stanowią robotnicy niewykwalifikowani (wśród których więcej osób ma w tej sytuacji poczucie bezpieczeństwa, niż odczuwa lęk) i rolnicy (w tej grupie oba te odczucia są równie częste). Lęk przed potrąceniem na poboczu nieco częściej deklarują kobiety niż mężczyźni. Bardziej nasilony jest on też w środowisku małomiasteczkowym niż w innego typu miejscowościach.

Natomiast **na ulicach swojej miejscowości** we wszystkich grupach społeczno-demograficznych zdecydowana większość pieszych czuje się bezpiecznie. Dzieje się tak niezależnie od typu miejscowości. Poczucie bezpieczeństwa lub zagrożenia zależy natomiast od wieku, wykształcenia i materialnego poziomu życia badanych. Młody wiek, wyższe wykształcenie oraz dobre warunki materialne sprzyjają poczuciu bezpieczeństwa. Natomiast starszy wiek, podstawowe wykształcenie i złe warunki bytowe powodują, że piesi częściej odczuwają lęk przed wypadkiem drogowym.

Również **wśród jeżdżących samochodami** we wszystkich porównywanych grupach dominują osoby mające poczucie bezpieczeństwa. Najbardziej bezpiecznie czują się uczniowie i studenci, ogół młodzieży w wieku od 18 do 24 lat oraz przedstawiciele kadry kierowniczej i inteligencji. Lepsze warunki materialne również na ogół sprzyjają poczuciu bezpieczeństwa użytkowników aut. Jednak pracujący na własny rachunek poza rolnictwem, którzy na ogół należą do osób dobrze sytuowanych, znacznie częściej niż inni odczuwają lęk przed wypadkiem. Może dlatego, że – jak wynika z ich deklaracji – szczególnie często podróżują samochodem i z tego powodu są bardziej narażeni na tego typu trudne doświadczenia.

Poczucie bezpieczeństwa zdecydowanie przeważa także we wszystkich grupach społeczno-demograficznych **osób jeżdżących na rowerach**. Najlepsze samopoczucie mają ludzie młodzi w wieku od 18 do 24 lat, uczniowie i studenci. Widać także, że im lepsze warunki materialne badanych, tym większe poczucie bezpieczeństwa (może ono wynikać z posiadania lepszego sprzętu rowerowego).

Znacznie mniej zróżnicowana jest sytuacja psychospołeczna **użytkowników autobusów** – we wszystkich grupach społeczno-demograficznych zdecydowanie dominuje poczucie bezpieczeństwa. Natomiast trudno wypowiadać się na temat samopoczucia badanych korzystających z pozostałych pojazdów (tzn. o użytkownikach tramwajów, ciągników i wozów oraz motocykli) z powodu zbyt małych liczebności tych grup.

DOŚWIADCZENIA

Wypadki drogowe są dla wielu Polaków źródłem traumatycznych doświadczeń życiowych. Chociaż z porównania deklaracji z lat 2002 i 2007 wynika, że w ostatnich pięciu latach sytuacja się nieco poprawiła i obecnie mniej osób jest dotkniętych tego typu doświadczeniami, nadal problem społeczny jest ogromny.

Tabela 6

Czy zdarzyło się w Pana(i) życiu, że:	Odsetki odpowiedzi twierdzących		
	XI 2002	VII 2007	Zmiany
- był(a) Pan(i) świadkiem wypadku drogowego (ogółem, bez specyfikacji)	49	41	-8
- ktoś z Pana(i) bliskich znajomych, przyjaciół, rodziny miał wypadek drogowy	54	40	-14
- był(a) Pan(i) świadkiem wypadku drogowego, w którym ktoś był ranny	37	32	-5
- ktoś z Pana(i) bliskich znajomych, przyjaciół, rodziny był ranny w wypadku drogowym	36	26	-10
- był(a) Pan(i) ofiarą wypadku drogowego	15	15	0
- był(a) Pan(i) świadkiem wypadku drogowego, w którym ktoś zginął	18	13	-5
- ktoś z Pana(i) bliskich znajomych, przyjaciół, rodziny zginął w wypadku drogowym	17	12	-5
- spowodował(a) Pan(i) wypadek drogowy (ogółem, bez specyfikacji)	6	4	-2
- spowodował(a) Pan(i) wypadek drogowy, w którym ktoś był ranny	1,5	1,7	+0,2
- spowodował(a) Pan(i) wypadek drogowy, w którym ktoś zginął	0,3	0,5	+0,2
Odsetki nie sumują się do 100, ponieważ respondenci mogli mieć w swoim życiu różne doświadczenia			

Okazuje się, że dwie piąte badanych (41%, o 8 punktów mniej niż w roku 2002) było w swoim życiu świadkiem wypadku drogowego i niemal tyle samo osób (40%, spadek o 14 punktów) przeżyło wypadek drogowy kogoś bliskiego. Co trzeci respondent (32%, spadek o 5 punktów) był świadkiem wypadku, w którym ktoś był ranny, a co czwarty (26%, spadek o 10 punktów) ma w gronie swoich bliskich osoby poszkodowane w takiej sytuacji. Szczególnie dramatyczną wymowę ma to, że co siódmy badany (15%) – a więc tyle samo co przed pięcioma laty – sam był ofiarą wypadku drogowego, a poza tym co ósmy (13%, spadek o 5 punktów) był świadkiem wypadku, w którym zginął człowiek, i prawie tyle samo (12%, spadek o 5 punktów) przeżyło śmierć kogoś bliskiego w wypadku. Podobnie jak pięć lat temu, stosunkowo niewielu badanych przyznało się natomiast do tego, że sami spowodowali wypadek (4%), w tym 1,7% (tj. 17 osób) ujawniło, że przyczynili się do zranienia człowieka, a 0,5% (tj. 5 osób) przyznało się do tego, że spowodowali czyjąś śmierć. Zwraca uwagę fakt, że – mimo odnotowanych zmian na lepsze – w ostatnich pięciu latach stabilne pozostały odsetki deklarujących, że są ofiarami wypadków lub sprawcami zranienia i śmierci ludzi.

Z dalszych obliczeń, mających na celu ukazanie społecznego zasięgu omawianych zjawisk, wynika, że **doświadczenia związane z wypadkami drogowymi ma większość Polaków (61%), w tym co drugi (51%) doznał szczególnej traumy, przeżył bowiem śmierć lub zranienie kogoś (często osoby bliskiej) lub sam był ofiarą wypadku.** Widać też, że w latach 2002 – 2007 sytuacja się poprawiła – zmalała (o 11 punktów) grupa osób doświadczonych wypadkami, w tym także tych, którzy doznali szczególnej traumy (spadek

o 11 punktów). Przybyło natomiast (o 11 punktów) tych, którzy nigdy w życiu nie mieli doświadczeń związanych z wypadkami drogowymi.

Tabela 7

Społeczny zasięg doświadczeń związanych z wypadkami drogowymi	Wskazania respondentów według terminów badań	
	XI 2002	VII 2007
	w procentach	
Ankietowani doświadczeni wypadkami drogowymi	72	61
w tym:		
- ankietowani doświadczeni wypadkami, w których były ofiary w ludziach (ktoś – często osoba bliska – był ranny lub zabity, respondent był ofiarą)	62	51
- ankietowani doświadczeni wyłącznie wypadkami, w których nie było ofiar w ludziach	10	10
Ankietowani, którzy nie mieli doświadczeń związanych z wypadkami drogowymi	28	39

W ciągu ostatnich pięciu lat zmalał w Polsce społeczny zasięg doświadczeń związanych z wypadkami drogowymi, nadal jednak niemal we wszystkich grupach społecznych większość stanowią osoby, które w jakiś sposób zostały nimi dotknięte (wyjątek stanowią jedynie najstarsi badani, renciści, ludzie z podstawowym wykształceniem). Najczęściej doświadczenia takie mają pracujący na własny rachunek poza rolnictwem (84%, w tym 71% przeżyło wypadki z ofiarami w ludziach), mieszkańcy miast ponadpółmilionowych (odpowiednio: 73% i 63%), badani z wyższym wykształceniem (odpowiednio: 71% i 60%). Częściej też doświadczeni są mężczyźni (odpowiednio: 68% i 57%) niż kobiety (odpowiednio: 56% i 45%). Im niższe natomiast wykształcenie, a także gorsza sytuacja finansowa i mniejsze miejsce zamieszkania, tym na ogół więcej osób, które nie miały żadnych doświadczeń związanych z wypadkami drogowymi (zob. tabele aneksowe).

PIERWSZA POMOC MEDYCZNA DLA OFIAR WYPADKÓW

W ostatnich pięciu latach nie zmieniła się samoocena umiejętności Polaków w dziedzinie ratownictwa medycznego. Do braku tego typu kwalifikacji nadal przyznaje się ponad dwie piąte badanych (43%). Natomiast co drugi ankietowany (50%) twierdzi, że gdyby był świadkiem wypadku drogowego, potrafiłby udzielić pierwszej pomocy medycznej, jednak tylko co siódmy (15%) jest całkowicie pewien swoich kwalifikacji ratowniczych.

Tabela 8

Ludzie różnie zachowują się w sytuacji wypadku drogowego. A gdyby Pan(i) był(a) świadkiem wypadku, w którym ucierpieli ludzie, to czy umiał(a)by Pan(i) udzielić im pierwszej pomocy medycznej?	Wskazania respondentów według terminów badań			
	XI 2002		VII 2007	
	w procentach			
Zdecydowanie umiał(a)bym	18	50	15	50
Raczej umiał(a)bym	32		35	
Raczej nie umiał(a)bym	29	45	27	43
Zdecydowanie nie umiał(a)bym	16		16	
Trudno powiedzieć	5	5	7	7

Okazuje się, że również z odpowiedzi na pytanie, czy ankietowani chcieliby nauczyć się fachowo udzielać pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach, wynika, że zaledwie jedna szósta badanych (16%) ma już tego rodzaju kwalifikacje.

Można więc uznać, że w razie wypadku, w którym ucierpieli ludzie, mniej więcej co szósty dorosły potrafiłby przyjść im z medyczną pomocą. Kwalifikacje takie mają najczęściej ludzie o wysokiej pozycji zawodowej, najlepiej wykształceni (zob. tabele aneksowe). Są to najczęściej przedstawiciele kadry kierowniczej i inteligencji (30%) oraz pracownicy umysłowi niższego szczebla i pracujący na własny rachunek poza rolnictwem (po 26%). Umiejętności takie częściej też deklarują mężczyźni niż kobiety (20% wobec 12%). Im niższe natomiast wykształcenie i pozycja zawodowa, tym na ogół mniej osób wykwalifikowanych w dziedzinie ratownictwa medycznego.

Tabela 9

Czy chciał(a)by Pan(i) nauczyć się fachowo udzielać pierwszej pomocy medycznej ofiarom wypadków drogowych?	Wskazania respondentów według terminów badań	
	XI 2002	VII 2007
	w procentach	
Tak, chciał(a)bym	47	47
Nie, bo już potrafię udzielać pierwszej pomocy	17	16
Nie, bo obawiam się udzielać tego typu pomocy z powodu związanego z tym zagrożeniem	11	10
Nie, bo nie mogę udzielać tego typu pomocy z powodu złego stanu zdrowia, starszego wieku lub innych przeszkód	21	22
Trudno powiedzieć	4	5

Z deklaracji badanych wynika, że znaczne jest społeczne zainteresowanie możliwością zdobycia umiejętności ratowniczych. Podobnie jak przed pięcioma laty niemal co drugi Polak (47%) zgłasza chęć nauczenia się fachowego udzielania pomocy medycznej i tylko co trzeci (32%) nie jest zainteresowany szkoleniem w tej dziedzinie. Ci ostatni tłumaczą swoją postawę przede wszystkim złym stanem zdrowia, zaawansowanym wiekiem lub innymi obiektywnymi przeszkodami (22%), znacznie rzadziej zaś (10%) – obawą przed zagrożeniami, jakie mogą się wiązać z ratowaniem ludzi.

Motywacja do zdobywania kwalifikacji ratowniczych jest silnie związana z wiekiem, poziomem wykształcenia i sytuacją materialną respondentów. Im są młodszy, lepiej wykształceni i sytuowani, tym częściej twierdzą, że chcieliby się nauczyć udzielania pierwszej pomocy. Możliwością taką najbardziej byłiby zainteresowani najmłodszy badani, w wieku od 18 do 24 lat (71%), uczniowie i studenci (70%), przedstawiciele kadry kierowniczej i inteligencji (64%), respondenci z wyższym wykształceniem (62%), żyjący w dobrych warunkach materialnych (60%). Natomiast im starszy wiek, niższe wykształcenie, pozycja zawodowa i gorsze warunki materialne, tym na ogół więcej osób wykazuje brak zainteresowania tego rodzaju szkoleniem.

MIEJSCA PAMIĘCI I TABLICE OSTRZEGAJĄCE PRZED WYPADKAMI

W sytuacji, kiedy wielu Polaków doświadcza bolesnych przeżyć i lęków z powodu wypadków drogowych, nie dziwi fakt, że większość ze zrozumieniem odnosi się do upamiętniania ofiar wypadków drogowych przez stawianie krzyży, tabliczek, składanie kwiatów i palenie zniczy w miejscach, gdzie osoby te zginęły.

Okazuje się jednak, że w ostatnich pięciu latach zmalała społeczna akceptacja tego zwyczaju. Obecnie niespełna dwie trzecie ankietowanych (63%, spadek o 11 punktów) uważa, że takie miejsca pamięci stanowią ostrzeżenie dla użytkowników dróg, w tym jednak zaledwie jedna piąta (20%, spadek o 11 punktów) wyraża tę opinię w sposób zdecydowany, a ponad dwie piąte (43%) – z pewnym wahaniem. Przeciwnego zdania jest prawie co trzeci badany (30%, wzrost o 9 punktów). Mimo wzrostu sceptycyzmu taki układ odpowiedzi (odnotowany we wszystkich grupach społeczno-demograficznych) świadczy o znacznej akceptacji opisanego zwyczaju.

Tabela 10

Co sądzi Pan(i) na temat upamiętniania ofiar wypadków drogowych w miejscach, gdzie zginęły, poprzez stawianie krzyży, tabliczek, składania kwiatów, palenie zniczy? Czy, Pana(i) zdaniem, widok tych miejsc stanowi ostrzeżenie dla innych czy raczej nie?	Wskazania respondentów według terminów badań			
	XI 2002		VII 2007	
	w procentach			
Zdecydowanie tak	31	74	20	63
Raczej tak	43		43	
Raczej nie	16	21	20	30
Zdecydowanie nie	5		10	
Trudno powiedzieć	5	5	7	7

Od roku 2002 nie zmieniły się natomiast opinie na temat skuteczności ostrzeżeń umieszczonych na tablicach informujących o miejscach, w których doszło do szczególnie wielu tragicznych wypadków drogowych. Większość badanych (62%) uważa, że oznaczenia te powodują, iż kierowcy jeżdżą bezpieczniej, a prawie jedna trzecia (29%) jest przeciwnego zdania. Opinie te wyrażane są zazwyczaj ostrożnie (ankietowani unikają odpowiedzi zdecydowanych).

Tabela 11

Na drogach pojawiły się tablice informujące o niebezpiecznych miejscach, w których doszło do szeregu wypadków drogowych. Jak Pan(i) sądzi, czy takie oznaczenia powodują, że kierowcy bezpieczniej i ostrożniej jeżdżą?	Wskazania respondentów według terminów badań			
	XI 2002		VII 2007	
	w procentach			
Zdecydowanie tak	18	63	17	62
Raczej tak	45		45	
Raczej nie	21	30	20	29
Zdecydowanie nie	9		9	
Trudno powiedzieć	7	7	9	9

Niezależnie od cech społeczno-demograficznych respondentów, we wszystkich porównywanych grupach przeważa opinia, że tego typu ostrzeżenia pozytywnie wpływają na bezpieczeństwo jazdy, co świadczy o znacznej akceptacji tego rozwiązania.



Z deklaracji ankietowanych wynika, że większość z nich miała w swoim życiu jakieś doświadczenia związane z wypadkami drogowymi, w tym co drugi przeżył śmierć lub zranienie kogoś, często osoby bliskiej, lub sam był ofiarą wypadku. Wprawdzie

w porównaniu z rokiem 2002 sytuacja nieco się poprawiła i zmalał społeczny zakres tego typu doświadczeń, jednak nie zmieniły się odsetki badanych deklarujących, że sami są ofiarami wypadków, ani tych, którzy są sprawcami zranienia lub śmierci ludzi.

Sporo osób odczuwa też w różnych sytuacjach lęk przed wypadkiem drogowym, chociaż w ostatnich pięciu latach poczucie zagrożenia zmalało. Najczęściej pojawia się ono u pieszych poruszających się poboczami dróg i szos. Znacznie rzadziej zaś u chodzących ulicami swojej miejscowości oraz korzystających z pojazdów – ci użytkownicy ulic i dróg w większości czują się bezpiecznie. Stosunkowo najslabsze poczucie bezpieczeństwa mają jeżdżący motocyklami, rowerami i samochodami. Znacznie bezpieczniej czują się osoby poruszające się ciągnikami lub wozami, a przede wszystkim – autobusami i tramwajami.

Traumatycznym przeżyciom i lękowi często towarzyszy chęć zdobycia umiejętności fachowego udzielania pomocy medycznej ofiarom wypadków drogowych – deklaruje ją niemal co drugi ankietowany. Natomiast co szósty Polak ocenia, że ma wystarczające kwalifikacje w tej dziedzinie.

Większość respondentów (choć mniej niż w roku 2002) akceptuje zwyczaj upamiętniania ofiar wypadków drogowych przez stawianie krzyży, tabliczek, składanie kwiatów i palenie zniczy tam, gdzie osoby te zginęły, uznając, że symbole te są ostrzeżeniem dla użytkowników dróg. Tak samo oceniają badani skuteczność ostrzeżeń umieszczonych na specjalnych tablicach w miejscach, gdzie doszło do szczególnie wielu tragicznych wypadków drogowych.

Opracowała

Bogna WCIÓRKA



A N E K S

Tabela 1. Czy jako pieszy, który **chodzi poboczem dróg lub szos**, czuje się Pan(i) na ogół bezpiecznie, czy też odczuwa Pan(i) lęk przed wypadkiem drogowym?

(%)

	Bezpiecz- nie	Niebezpie- cznie	Trudno powiedzieć	Liczba osób
Ogółem	43	54	3	995
Płeć				
Mężczyźni	45	52	3	483
Kobiety	40	56	4	512
Wiek				
18-24 lat	45	54	1	150
25-34	41	54	5	182
35-44	44	54	2	166
45-54	43	53	4	191
55-64	43	54	3	137
65 lat i więcej	39	57	4	169
Miejsce zamieszkania				
Wieś	45	54	1	396
Miasto do 20 tys.	30	67	3	136
20-100 tys.	48	49	3	195
101-500 tys.	43	53	4	163
501 tys.i więcej mieszk.	36	51	13	105
Wykształcenie				
Podstawowe	43	55	1	280
Zasadnicze zawodowe	46	52	3	268
Średnie	40	54	5	345
Wyższe	38	57	4	102
Grupa społ.-zaw. pracujący				
Kadra kier., inteligencja	46	51	3	53
Prac.umysł.niż.szczebła	34	56	11	88
Pracownicy fiz.- umysł.	36	62	2	85
Robotnicy wykwalifikowani	38	59	3	91
Robotnicy niewykwalifik.	59	41	0	46
Rolnicy	49	51	0	55
Pracujący na własny rach.	35	63	1	46
Bierni zawodowo				
Renciści	43	52	4	69
Emeryci	42	54	4	211
Uczniowie i studenci	43	56	1	80
Bezrobotni	47	52	1	122
Gospodynie domowe i inni	42	47	11	49
Pracuje w:				
inst. państw., publicznej	39	54	7	131
spółce właścicieli				
prywatnych i państwa	44	53	2	65
sekt. pryw. poza rolnict.	39	59	2	222
prywatnym gosp. rolnym	50	50	0	58
Dochody na jedną osobę				
Do 300 zł	45	52	3	70
301-500	40	59	1	147
501-900	42	54	3	212
901-1200	41	56	3	82
Powyżej 1200 zł	34	56	10	88
Ocena własnych war. mater.				
Złe	37	61	2	205
Średnie	43	53	4	485
Dobre	46	52	3	304
Udział w prakt. religijnych				
Kilka razy w tygodniu	49	47	5	77
Raz w tygodniu	40	56	3	520
1-2 razy w miesiącu	45	52	3	168
Kilka razy w roku	48	50	2	145
W ogóle nie uczestniczy	32	61	7	86
Poglądy polityczne				
Lewica	41	52	7	146
Centrum	44	54	3	298
Prawica	47	50	3	288
Trudno powiedzieć	37	60	3	261

Tabela 2. Czy jako pieszy, który **chodzi ulicami swojej miejscowości**, czuje się Pan(i) na ogół bezpiecznie, czy też odczuwa Pan(i) lęk przed wypadkiem drogowym?

(%)

	Bezpiecz- nie	Niebezpie- cznie	Trudno powiedzieć	Liczba osób
Ogółem	71	28	1	1048
Płeć				
Mężczyźni	73	27	1	504
Kobiety	70	30	1	544
Wiek				
18-24 lat	83	16	1	154
25-34	76	24	1	186
35-44	73	26	1	174
45-54	67	32	1	195
55-64	67	32	1	144
65 lat i więcej	63	37	0	196
Miejsce zamieszkania				
Wieś	68	32	0	403
Miasto do 20 tys.	70	30	0	141
20-100 tys.	76	24	0	213
101-500 tys.	73	25	2	172
501 tys.i więcej mieszk.	71	27	2	118
Wykształcenie				
Podstawowe	65	34	0	299
Zasadnicze zawodowe	70	29	0	279
Średnie	74	25	2	361
Wyższe	80	20	0	109
Grupa społ.-zaw. pracujący				
Kadra kier., inteligencja	82	18	0	57
Prac.umysł.niż.szczebla	71	28	1	90
Pracownicy fiz.- umysł.	75	24	1	88
Robotnicy wykwalifikowani	67	33	1	95
Robotnicy niewykwalifik.	75	22	2	47
Rolnicy	73	27	0	55
Pracujący na własny rach.	60	39	1	47
Bierni zawodowo				
Renciści	68	32	0	74
Emeryci	67	33	0	237
Uczniowie i studenci	87	12	1	82
Bezrobotni	68	30	2	124
Gospodynie domowe i inni	71	29	0	52
Pracuje w:				
inst. państw., publicznej	74	24	1	135
spółce właścicieli				
prywatnych i państwa	74	25	2	69
sekt. pryw. poza rolnict.	69	30	1	229
prywatnym gosp. rolnym	72	28	0	58
Dochody na jedną osobę				
Do 300 zł	64	36	0	73
301-500	65	34	0	152
501-900	67	33	0	228
901-1200	74	26	0	93
Powyżej 1200 zł	73	27	0	96
Ocena własnych war. mater.				
Złe	59	41	0	218
Średnie	73	26	1	510
Dobre	77	22	1	319
Udział w prakt. religijnych				
Kilka razy w tygodniu	68	32	0	80
Raz w tygodniu	72	28	0	543
1-2 razy w miesiącu	73	26	1	175
Kilka razy w roku	73	25	2	157
W ogóle nie uczestniczy	62	38	0	93
Poglądy polityczne				
Lewica	72	27	0	157
Centrum	72	27	1	308
Prawica	74	26	0	304
Trudno powiedzieć	67	32	1	278

Tabela 3. Czy w czasie jazdy **samochodem** (jako kierowca lub pasażer) czuje się Pan(i) na ogół bezpiecznie, czy też odczuwa Pan(i) lęk przed wypadkiem drogowym?

(%)

	Bezpiecz- nie	Niebezpie- cznie	Trudno powiedzieć	Liczba osób
Ogółem	75	23	2	974
Płeć				
Mężczyźni	76	23	1	469
Kobiety	73	23	4	506
Wiek				
18-24 lat	84	16	0	148
25-34	78	20	2	183
35-44	75	25	1	161
45-54	69	27	4	182
55-64	76	22	3	124
65 lat i więcej	68	26	5	176
Miejsce zamieszkania				
Wieś	71	27	2	374
Miasto do 20 tys.	72	25	3	133
20-100 tys.	81	18	1	196
101-500 tys.	76	21	4	160
501 tys.i więcej mieszk.	77	18	5	112
Wykształcenie				
Podstawowe	75	22	4	261
Zasadnicze zawodowe	73	25	2	261
Średnie	75	22	2	346
Wyższe	78	22	0	106
Grupa społ.-zaw. pracujący				
Kadra kier., inteligencja	82	16	2	57
Prac.umysł.niż.szczebla	78	22	0	88
Pracownicy fiz.- umysł.	78	22	0	84
Robotnicy wykwalifikowani	69	29	2	91
Robotnicy niewykwalifik.	72	22	6	44
Rolnicy	70	30	0	53
Pracujący na własny rach.	64	35	1	47
Bierni zawodowo				
Renciści	77	22	2	68
Emeryci	71	23	6	211
Uczniowie i studenci	88	12	0	77
Bezrobotni	77	18	5	108
Gospodynie domowe i inni	69	31	0	45
Pracuje w:				
inst. państw., publicznej	78	22	1	129
spółce właścicieli				
prywatnych i państwa	77	22	1	67
sekt. pryw. poza rolnictw.	71	27	2	222
prywatnym gosp. rolnym	71	29	0	56
Dochody na jedną osobę				
Do 300 zł	74	24	3	63
301-500	77	22	2	138
501-900	73	25	2	212
901-1200	68	26	6	87
Powyżej 1200 zł	77	20	3	92
Ocena własnych war. mater.				
Złe	69	27	4	188
Średnie	74	23	3	477
Dobre	80	20	0	309
Udział w prakt. religijnych				
Kilka razy w tygodniu	77	18	5	72
Raz w tygodniu	74	24	2	514
1-2 razy w miesiącu	79	20	0	164
Kilka razy w roku	73	25	2	142
W ogóle nie uczestniczy	70	24	6	82
Poglądy polityczne				
Lewica	72	25	3	150
Centrum	80	18	3	286
Prawica	75	23	2	290
Trudno powiedzieć	69	28	3	248

Tabela 4. Czy w czasie jazdy **rowerem** (jako kierowca lub pasażer) czuje się Pan(i) na ogół bezpiecznie, czy też odczuwa Pan(i) lęk przed wypadkiem drogowym?

(%)

	Bezpiecz- nie	Niebezpie- cznie	Trudno powiedzieć	Liczba osób
Ogółem	74	24	2	625
Płeć				
Mężczyźni	75	23	2	338
Kobiety	73	25	1	288
Wiek				
18-24 lat	82	18	1	130
25-34	73	25	2	129
35-44	78	21	1	114
45-54	71	25	4	116
55-64	74	25	1	67
65 lat i więcej	60	39	1	69
Miejsce zamieszkania				
Wieś	73	26	0	274
Miasto do 20 tys.	70	28	3	86
20-100 tys.	78	20	2	110
101-500 tys.	76	23	1	85
501 tys.i więcej mieszk.	76	20	4	70
Wykształcenie				
Podstawowe	73	27	0	145
Zasadnicze zawodowe	77	22	0	180
Średnie	71	25	3	231
Wyższe	77	20	3	70
Grupa społ.-zaw. pracujący				
Kadra kier., inteligencja	79	17	4	38
Prac.umysł.niż.szczebla	77	21	1	56
Pracownicy fiz.- umysł.	75	22	3	60
Robotnicy wykwalifikowani	68	31	1	64
Robotnicy niewykwalifik.	78	22	0	34
Rolnicy	72	28	0	40
Pracujący na własny rach.	67	31	2	26
Bierni zawodowo				
Renciści	69	29	2	36
Emeryci	62	36	2	95
Uczniowie i studenci	80	20	0	74
Bezrobotni	86	12	2	78
Gospodynie domowe i inni	79	21	0	24
Pracuje w:				
inst. państw., publicznej	77	22	2	87
spółce właścicieli				
prywatnych i państwa	80	18	2	43
sekt. pryw. poza rolnict.	72	27	2	157
prywatnym gosp. rolnym	72	28	0	41
Dochody na jedną osobę				
Do 300 zł	87	13	0	44
301-500	70	27	3	79
501-900	66	33	2	127
901-1200	67	33	0	47
Powyżej 1200 zł	80	16	5	54
Ocena własnych war. mater.				
Złe	67	31	1	106
Średnie	72	25	2	302
Dobre	80	19	1	217
Udział w prakt. religijnych				
Kilka razy w tygodniu	81	19	0	39
Raz w tygodniu	71	28	1	329
1-2 razy w miesiącu	77	23	0	117
Kilka razy w roku	79	20	1	94
W ogóle nie uczestniczy	74	16	10	46
Poglądy polityczne				
Lewica	70	27	3	85
Centrum	73	24	2	199
Prawica	74	25	2	180
Trudno powiedzieć	78	22	0	159

Tabela 5. Społeczny zasięg doświadczeń związanych z wypadkami drogowymi.
1 - Ankietowani doświadczeni wypadkami drogowymi;
2 - Pozostali

(%)

	1	2	Liczba osób
Ogółem	61	39	1064
Płeć			
Mężczyźni	68	32	509
Kobiety	56	44	555
Wiek			
18-24 lat	68	32	154
25-34	69	31	188
35-44	67	33	174
45-54	59	41	195
55-64	63	37	144
65 lat i więcej	46	54	209
Miejsce zamieszkania			
Wieś	58	42	414
Miasto do 20 tys.	56	44	141
20-100 tys.	64	36	214
101-500 tys.	62	38	174
501 tys. i więcej mieszk.	73	27	121
Wykształcenie			
Podstawowe	50	50	311
Zasadnicze zawodowe	62	38	283
Średnie	69	31	362
Wyższe	71	29	109
Grupa społ.-zaw. pracujący			
Kadra kier., inteligencja	70	30	57
Prac. umysł. niż. szczebla	74	26	90
Pracownicy fiz.- umysł.	70	30	88
Robotnicy wykwalifikowani	66	34	95
Robotnicy niewykwalifik.	71	29	47
Rolnicy	69	31	56
Pracujący na własny rach.	84	16	47
Bierni zawodowo			
Renciści	46	54	78
Emeryci	50	50	248
Uczniowie i studenci	61	39	82
Bezrobotni	56	44	124
Gospodynie domowe i inni	59	41	52
Pracuje w:			
inst. państw., publicznej	67	33	135
spółce właścicieli			
prywatnych i państwa	67	33	70
sekt. pryw. poza rolnict.	74	26	229
prywatnym gosp. rolnym	69	31	60
Dochody na jedną osobę			
Do 300 zł	57	43	73
301-500	55	45	154
501-900	65	35	233
901-1200	61	39	96
Powyżej 1200 zł	69	31	97
Ocena własnych war. mater.			
Złe	59	41	227
Średnie	59	41	513
Dobre	67	33	322
Udział w prakt. religijnych			
Kilka razy w tygodniu	55	45	81
Raz w tygodniu	60	40	545
1-2 razy w miesiącu	61	39	179
Kilka razy w roku	64	36	159
W ogóle nie uczestniczy	70	30	100
Poglądy polityczne			
Lewica	65	35	157
Centrum	64	36	312
Prawica	66	34	305
Trudno powiedzieć	52	48	287

Tabela 6. Społeczny zasięg doświadczeń związanych z wypadkami drogowymi. 1 - Ankietowani doświadczeni wypadkami, w których byli ofiary w ludziach (ktoś - często osoba bliska - był ranny lub zabity, respondent był ofiarą); 2 - Pozostali

(%)

	1	2	Liczba osób
Ogółem	51	49	1064
Płeć			
Mężczyźni	57	43	509
Kobiety	45	55	555
Wiek			
18-24 lat	54	46	154
25-34	60	40	188
35-44	54	46	174
45-54	51	49	195
55-64	53	47	144
65 lat i więcej	37	63	209
Miejsce zamieszkania			
Wieś	50	50	414
Miasto do 20 tys.	43	57	141
20-100 tys.	50	50	214
101-500 tys.	54	46	174
501 tys. i więcej mieszk.	63	37	121
Wykształcenie			
Podstawowe	40	60	311
Zasadnicze zawodowe	53	47	283
Średnie	57	43	362
Wyższe	60	40	109
Grupa społ.-zaw. pracujący			
Kadra kier., inteligencja	51	49	57
Prac. umysł. niż. szczebla	66	34	90
Pracownicy fiz.- umysł.	54	46	88
Robotnicy wykwalifikowani	58	42	95
Robotnicy niewykwalifik.	63	37	47
Rolnicy	64	36	56
Pracujący na własny rach.	71	29	47
Bierni zawodowo			
Renciści	43	57	78
Emeryci	40	60	248
Uczniowie i studenci	50	50	82
Bezrobotni	46	54	124
Gospodynie domowe i inni	46	54	52
Pracuje w:			
inst. państw., publicznej	56	44	135
spółce właścicieli			
prywatnych i państwa	56	44	70
sekt. pryw. poza rolnict.	61	39	229
prywatnym gosp. rolnym	64	36	60
Dochody na jedną osobę			
Do 300 zł	47	53	73
301-500	46	54	154
501-900	56	44	233
901-1200	49	51	96
Powyżej 1200 zł	56	44	97
Ocena własnych war. mater.			
Złe	53	47	227
Średnie	48	52	513
Dobre	54	46	322
Udział w prakt. religijnych			
Kilka razy w tygodniu	42	58	81
Raz w tygodniu	51	49	545
1-2 razy w miesiącu	49	51	179
Kilka razy w roku	54	46	159
W ogóle nie uczestniczy	58	42	100
Poglądy polityczne			
Lewica	54	46	157
Centrum	53	47	312
Prawica	55	45	305
Trudno powiedzieć	43	57	287

Tabela 7. Czy chciał(a)by Pan(i) nauczyć się fachowo udzielać pierwszej pomocy medycznej ofiarom wypadków drogowych? 1 - Tak, chciał(a)bym; 2 - Nie, bo już potrafię udzielać pierwszej pomocy; 3 - Nie, bo obawiam się udzielać tego typu pomocy z powodu związanego z tym zagrożeni; 4 - Nie, bo nie mogę udzielać tego typu pomocy z powodu złego stanu zdrowia, starszego wieku lub innych przeszkód

(%)

	1	2	3	4	Trudno powiedzieć	Liczba osób
Ogółem	47	16	10	23	5	1063
Płeć						
Mężczyźni	49	20	9	16	5	508
Kobiety	45	12	10	28	5	555
Wiek						
18-24 lat	71	19	10	1	0	154
25-34	63	16	11	2	9	188
35-44	61	16	13	6	4	174
45-54	48	19	13	12	8	195
55-64	33	19	11	31	6	143
65 lat i więcej	13	7	3	75	3	209
Miejsce zamieszkania						
Wieś	45	14	9	27	5	414
Miasto do 20 tys.	44	20	9	20	6	141
20-100 tys.	51	16	9	18	6	214
101-500 tys.	52	18	9	19	3	173
501 tys.i więcej mieszk.	46	12	14	25	3	121
Wykształcenie						
Podstawowe	32	7	7	49	4	309
Zasadnicze zawodowe	52	15	12	13	8	283
Średnie	52	21	12	11	4	362
Wyższe	62	25	4	8	2	109
Grupa społ.-zaw. pracujący						
Kadra kier., inteligencja	64	30	2	1	3	57
Prac.umysł.niż.szczebła	58	26	10	4	3	90
Pracownicy fiz.- umysł.	65	13	13	2	7	88
Robotnicy wykwalifikowani	57	18	7	8	10	95
Robotnicy niewykwalifik.	62	10	24	2	2	47
Rolnicy	53	10	15	12	10	56
Pracujący na własny rach.	47	26	19	6	2	47
Bierni zawodowo						
Renciści	33	9	6	47	6	76
Emeryci	17	12	6	62	4	248
Uczniowie i studenci	70	18	8	1	2	82
Bezrobotni	56	14	15	10	5	124
Gospodynie domowe i inni	52	12	5	26	5	52
Pracuje w:						
inst. państw., publicznej	58	24	6	8	4	135
spółce właścicieli						
prywatnych i państwa	68	18	9	1	4	70
sekt. pryw. poza rolnict.	57	19	14	3	6	228
prywatnym gosp. rolnym	54	9	16	11	9	60
Dochody na jedną osobę						
Do 300 zł	44	15	14	22	6	73
301-500	55	9	10	21	5	154
501-900	38	17	7	34	4	233
901-1200	38	18	5	36	4	96
Powyżej 1200 zł	51	20	11	17	2	97
Ocena własnych war. mater.						
Złe	33	14	11	36	6	227
Średnie	46	14	10	24	6	513
Dobre	60	20	8	10	2	321
Udział w prakt. religijnych						
Kilka razy w tygodniu	33	11	5	49	2	81
Raz w tygodniu	49	16	8	22	4	545
1-2 razy w miesiącu	51	19	11	12	7	179
Kilka razy w roku	43	17	13	21	6	159
W ogóle nie uczestniczy	48	10	13	24	5	99
Poglądy polityczne						
Lewica	46	21	8	22	3	157
Centrum	53	17	9	15	6	311
Prawica	47	16	10	24	3	305
Trudno powiedzieć	42	10	12	30	6	287