

[20]  
[18]

Informe sobre:

# PRINCIPALES DISTRACCIONES POR MOTIVOS EXTERNOS AL VEHÍCULO



Una iniciativa de:





- > El principal objetivo de la investigación consiste en conocer la opinión de los conductores en torno tanto a los hábitos de conducción y distracciones que se encuentran en el camino como al estado de la señalización, mensajes publicitarios, paisaje, diferentes tipos de vías, o distintas situaciones que pueden acontecer.
- > Para conseguir este objetivo, se ha desarrollado una investigación cuantitativa, concretamente se han realizado 2.015 entrevistas a conductores con carné de conducir para turismos (tipo B).
- > El trabajo de campo se ha realizado del 14 al 23 de marzo de 2018.

## DISTRACCIONES QUE SE ENCUENTRAN EN EL CAMINO

Nunca apartes la vista del tráfico



# ÍNDICE



## A - PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

-  A.1. Objetivos de la investigación
-  A.2. Ficha técnica



## B - RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

-  B.0. Aspectos previos: Caracterización de las personas conductoras
-  B.1. El estado de las carreteras
  -  B.1.1. Autopistas y autovías
  -  B.1.2. Carreteras secundarias
  -  B.1.3. Vías urbanas
  -  B.1.4. Vías de circunvalación de centros urbanos
-  B.2. La señalización
  -  B.2.1. El estado y evolución de la señalización
  -  B.2.2. La importancia y valoración de la señalización
  -  B.2.3. La experiencia con la señalización
  -  B.2.4. Elementos que afectan a la distracción
-  B.3. Otros elementos de distracción
  -  B.4.1. El GPS

# PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

➔ Objetivos de la investigación

➔ Ficha técnica



# OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

## OBJETIVO PRINCIPAL:

Conocer la opinión, valoración y actitud de los conductores en torno a la capacidad distractora de distintos elementos que podemos encontrar en nuestros desplazamientos, como la señalización, estado de los diferentes tipos de vías, publicidad, paisajes o situaciones en la vía.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- > Conocer la valoración acerca del estado de los diferentes tipos de vías (autopistas y autovías, carreteras secundarias, vías urbanas, vías de circunvalación de centros urbanos, etc.).
- > Valorar el estado, la importancia y la evolución de la señalización en las vías transitadas habitualmente.
- > Analizar la experiencia que tienen las personas conductoras con distintos elementos distractores externos al conductor y al vehículo.
- > Indagar en torno al grado de importancia de los diferentes elementos de distracción que pueden afectar en la conducción.

# FICHA TÉCNICA

<b>Tipo de estudio</b>	Cuantitativo																												
<b>Técnica empleada</b>	Entrevistas On-line																												
<b>Universo de análisis</b>	Conductores residentes en España que posean el carné para conducir turismos (tipo B).																												
<b>Detalle del planteamiento metodológico</b>	<p>Se han realizado un total de 2.015 <b>entrevistas</b>, lo que supone un error muestral de <math>\pm 2,2\%</math> para un nivel de confianza del 95%, 2s.</p> <p>Los entrevistados se han distribuido por grupos de edad en función de la antigüedad del carné de conducir, de acuerdo al censo de conductores de la DGT.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SEXO/ANTIGÜEDAD CARNÉ</th> <th>0-3 AÑOS</th> <th>4-9 AÑOS</th> <th>10-19 AÑOS</th> <th>20-27 AÑOS</th> <th>&gt;28 AÑOS</th> <th>TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HOMBRE</td> <td>174</td> <td>193</td> <td>248</td> <td>222</td> <td>277</td> <td>1114</td> </tr> <tr> <td>MUJER</td> <td>178</td> <td>148</td> <td>245</td> <td>190</td> <td>140</td> <td>901</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>352</td> <td>341</td> <td>493</td> <td>412</td> <td>417</td> <td>2.015</td> </tr> </tbody> </table> <p>Posteriormente los datos han sido ponderados para reflejar la estructuración del universo.</p>	SEXO/ANTIGÜEDAD CARNÉ	0-3 AÑOS	4-9 AÑOS	10-19 AÑOS	20-27 AÑOS	>28 AÑOS	TOTAL	HOMBRE	174	193	248	222	277	1114	MUJER	178	148	245	190	140	901	TOTAL	352	341	493	412	417	2.015
SEXO/ANTIGÜEDAD CARNÉ	0-3 AÑOS	4-9 AÑOS	10-19 AÑOS	20-27 AÑOS	>28 AÑOS	TOTAL																							
HOMBRE	174	193	248	222	277	1114																							
MUJER	178	148	245	190	140	901																							
TOTAL	352	341	493	412	417	2.015																							
<b>Fecha de realización del trabajo de campo</b>	El trabajo de campo se ha realizado del 14 al 23 de Marzo de 2018.																												

# RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

- ➔ Aspectos previos: Caracterización de las personas conductoras



## ASPECTOS PREVIOS

### Caracterización de las personas conductoras y hábitos de conducción:

En este primer capítulo de la investigación y como marco previo introductorio, analizaremos la caracterización de las personas conductoras, en función de:

- > **La antigüedad respecto al carné de conducción.**
- > **La frecuencia con la que se conduce.**

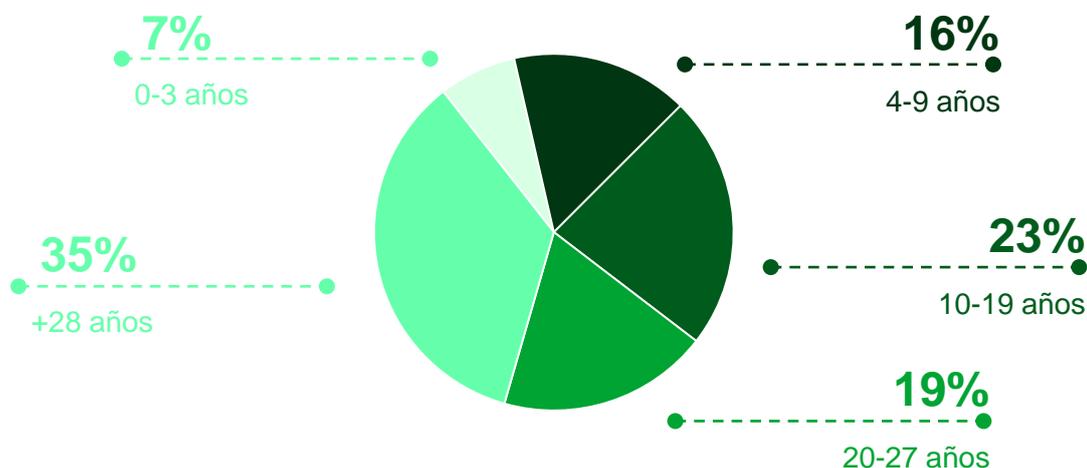
Todo ello nos permitirá conocer en mayor medida la caracterización de las personas entrevistadas y su incidencia en la conducción.

### LA ANTIGÜEDAD RESPECTO AL CARNÉ DE CONDUCCIÓN:

#### ¿CÓMO SON LAS PERSONAS ENTREVISTADAS EN RELACIÓN A SUS HÁBITOS DE CONDUCCIÓN?

**Más de la mitad** de las personas conductoras entrevistadas (54%) reconocen disponer del carné de conducir desde **hace más de 20 años**; resultados que indican o que se asocian a la experiencia que tienen las personas conductoras al volante. Por el contrario, **dos de cada diez** dispone del carné de conducir desde hace **menos de 10 años**. (23%).

#### ¿CUÁNTOS AÑOS HACE QUE TIENE CARNÉ DE CONducIR?



# ASPECTOS PREVIOS

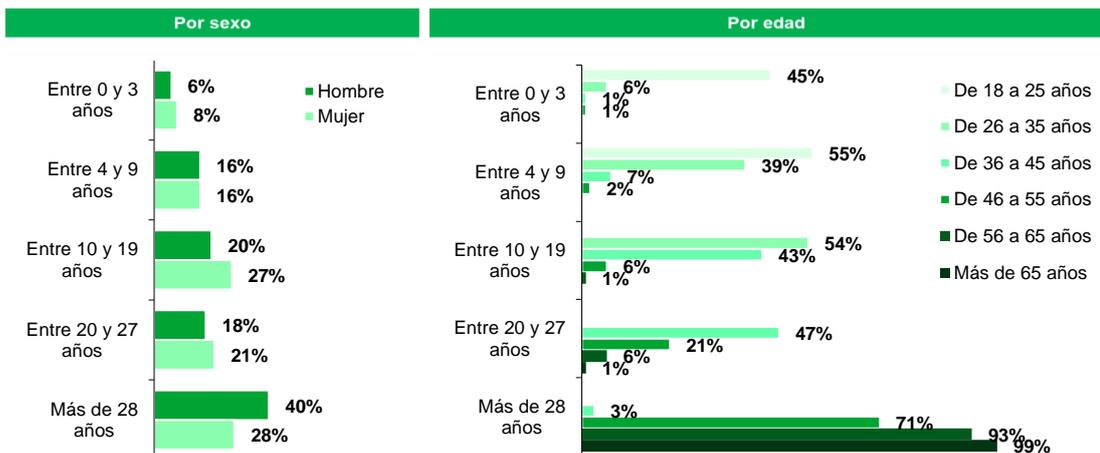
## Los resultados obtenidos en función del sexo:

- > Son muy similares, salvo en el tramo de **mayor antigüedad del carné de conducir** (de 28 años en adelante) **donde los hombres obtienen un porcentaje significativamente mayor que las mujeres.**

## Los resultados obtenidos en función de la edad:

- > **Influye de manera directa en la antigüedad del carné de conducir de las personas conductoras.**
- > En este caso, son las personas entrevistadas **de mayor edad (56-65 y más de 65 años)** las que, dentro de la lógica, **disponen del carné de conducir desde hace más tiempo, concretamente, entre 28 y más años.**
- > Por el contrario, el colectivo de **personas de menor edad, de 18 a 25 años**, dispone de una menor antigüedad del carné de conducir, concentrándose los porcentajes más elevados en los tramos de entre 0 y 3 años y entre 4 y 9 años.

## ¿CUÁNTOS AÑOS HACE QUE TIENE CARNÉ DE CONDUCIR?



## ASPECTOS PREVIOS

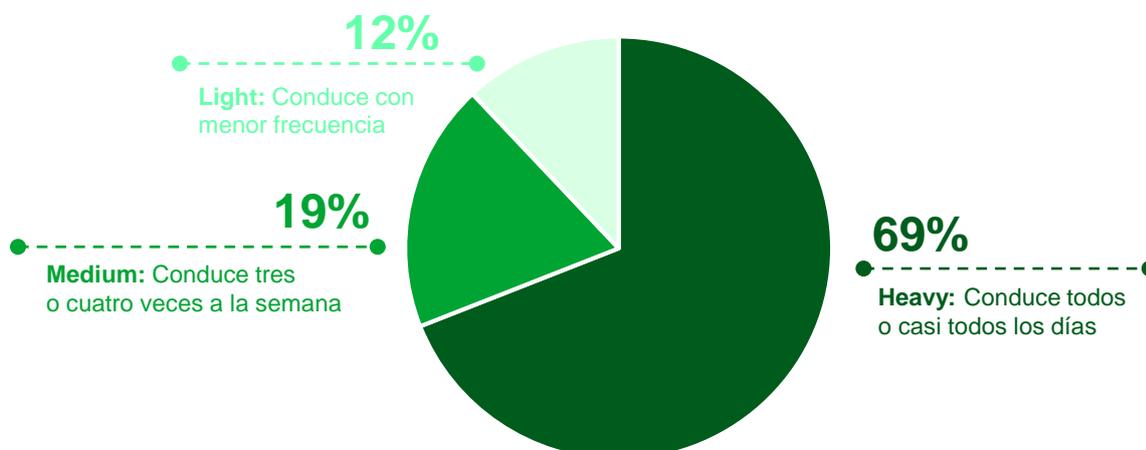
### LA FRECUENCIA CON LA QUE SE CONDUCE:

En cuanto a la frecuencia con la que conducen las personas entrevistadas:

- > Alrededor de **7 de cada 10** reconocen **utilizar** el **vehículo** prácticamente **todos los días** (heavy users). Convirtiéndose el vehículo de esta forma en un **medio de transporte muy frecuente y habitual** para las personas conductoras.
- > Por su parte, casi **2 de cada 10** personas conductoras (19%) se consideran **medium users**, esto es, reconocen **conducir tres o cuatro veces a la semana**.

Finalmente, el **menor porcentaje** corresponde a los **light users** (12%), las personas conductoras que **conducen con menor frecuencia**.

### ¿CON QUÉ FRECUENCIA SUELE CONDUCIR?



# ASPECTOS PREVIOS

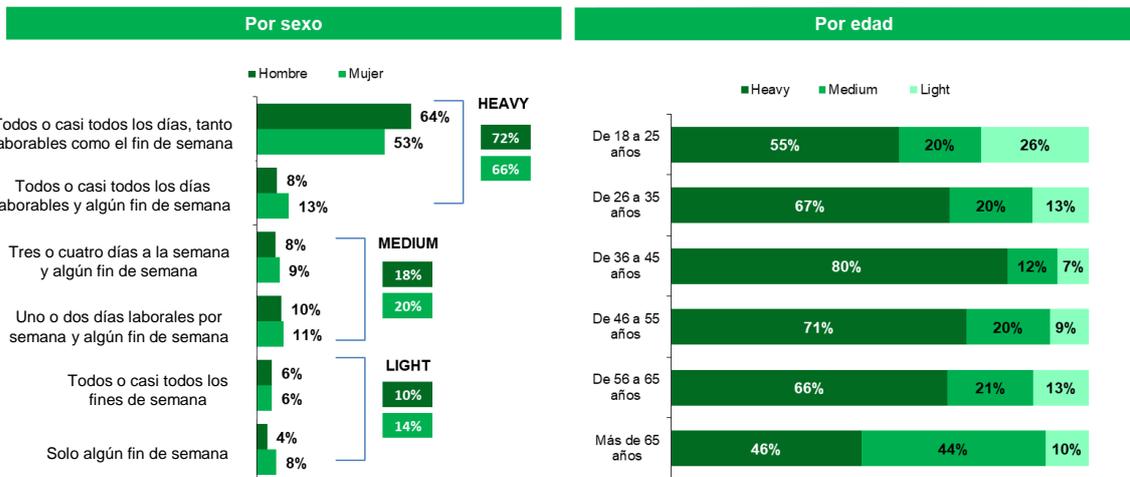
## Los resultados obtenidos en función del sexo:

- > Entre las personas entrevistadas, **son los hombres quienes conducen con mayor frecuencia que las mujeres**. El 72% de los hombres conduce todos los días frente al 66% de las mujeres.
- > Entre los **conductores light** (conducen con menor frecuencia), como es lógico, son las **mujeres** las que obtienen **valores o porcentajes más elevados**.

## En cuanto a la edad:

- > Son las **personas conductoras de 36 a 55 años** las que reconocen **conducir de manera más frecuente**.
- > Las **personas más jóvenes** ( de 18 a 35 años) y las **más mayores** ( de 56 a 65 años), se sitúan **por debajo** de este colectivo **en cuanto a la frecuencia de conducción**.

## ¿CON QUÉ FRECUENCIA SUELE CONDUCIR?



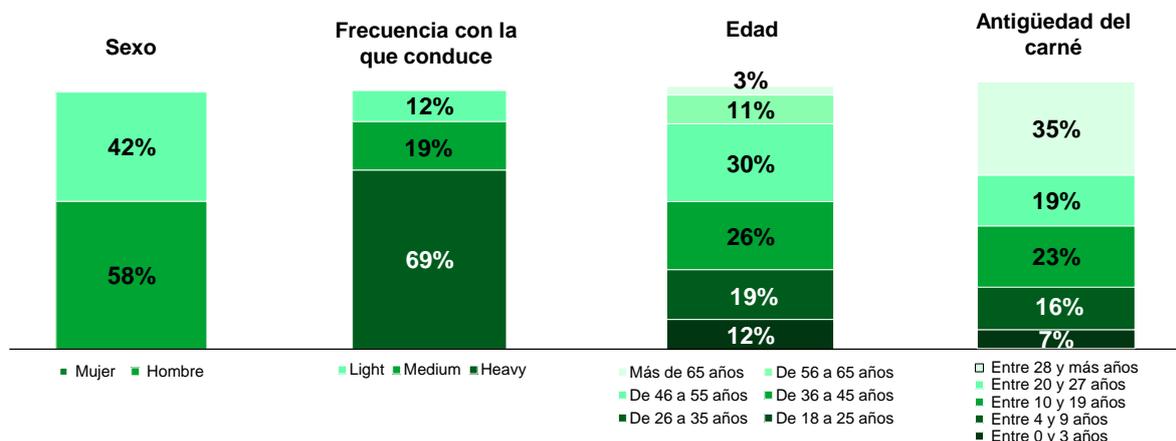
## ASPECTOS PREVIOS

En resumen, los resultados obtenidos **respecto a la antigüedad del carné de conducir** nos muestran que:

- > Gran parte de las personas conductoras entrevistadas afirman **disponer del carné de conducir desde hace más de 20 años**, claro indicativo de su **experiencia al volante**.
- > Se considera en este caso como **principal y única variable influyente la edad** de las personas conductoras. Teniendo en cuenta que a medida que esta va aumentando, la antigüedad del carné de conducir es mayor y, siendo de esta forma, las personas de mayor edad son las que disponen de una mayor antigüedad del carné de conducir.

**Por otro lado, en cuanto a la frecuencia con la que se conduce:**

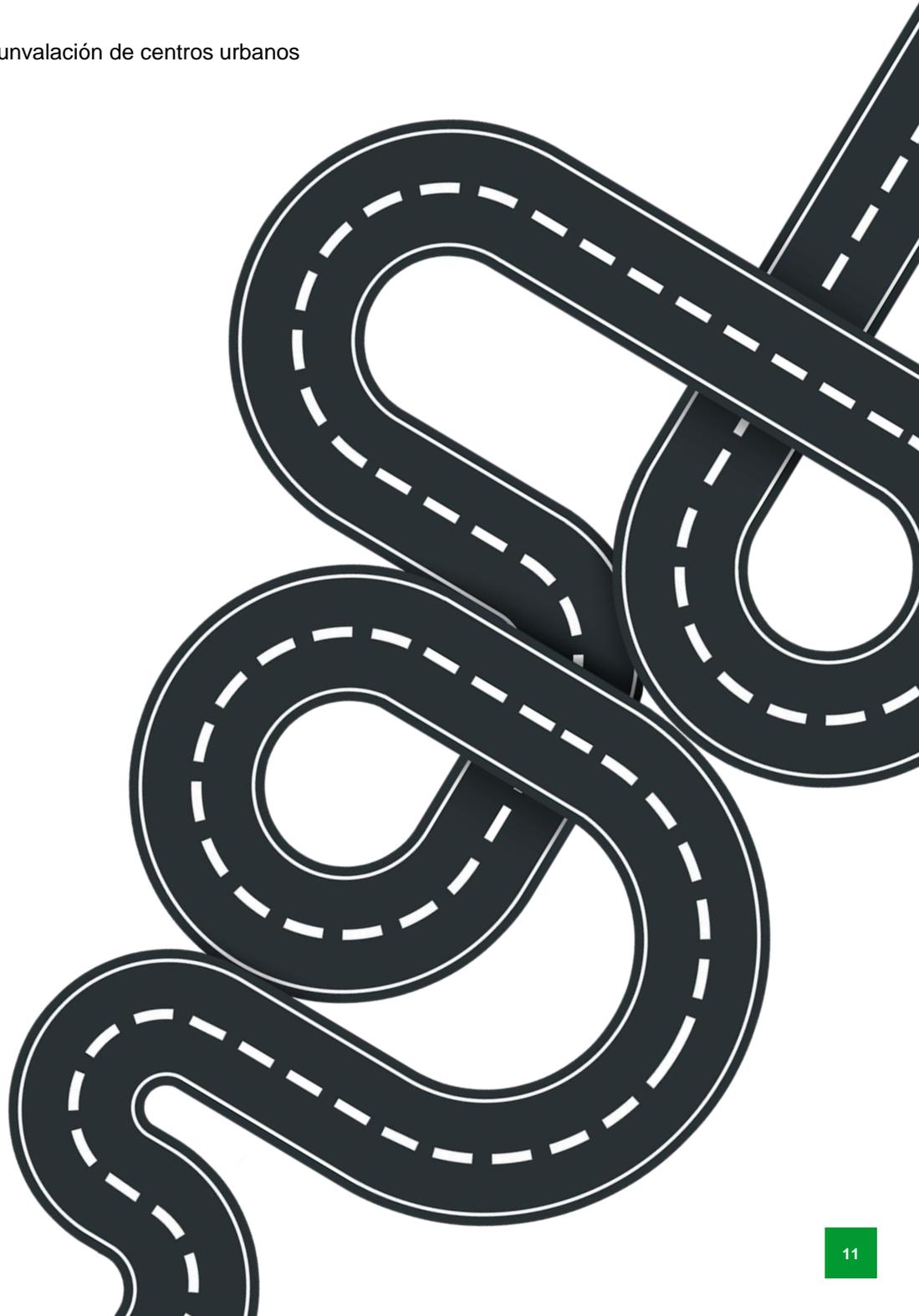
- > La **frecuencia** con la que conducen las personas entrevistadas es **intensiva**, ya que más de **dos de cada tres utilizan el vehículo todos los días**; en gran medida hombres y personas de mediana edad (de 36 a 55 años).
- > Un escaso porcentaje, alrededor del 30% de las personas conductoras, reconocen **conducir con una menor frecuencia** (medium users + light users).



# RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

## → El estado de las carreteras

- ↳ Autopistas y autovías
- ↳ Carreteras secundarias
- ↳ Vías urbanas
- ↳ Vías de circunvalación de centros urbanos



## EL ESTADO DE LAS CARRETERAS

Una vez analizado el marco previo introductorio, nos detenemos a indagar en torno al estado de los diferentes tipos de vías. En concreto, los aspectos que vamos a analizar hacen referencia a:

- > **Las autopistas y autovías.**
- > **Las carreteras secundarias.**
- > **Las vías urbanas.**
- > **Las vías de circunvalación de centros urbanos.**

### ¿CUÁL ES EL ESTADO ACTUAL DE LOS DIFERENTES TIPOS DE VÍAS?

Tras el análisis de los diferentes discursos respecto al actual estado de las vías de uso habitual podemos extraer **tres conclusiones principales**:

- > El **aspecto más deficiente es el estado de la calzada**. De los diferentes aspectos analizados e independientemente de la vía concreta a la que hagamos referencia, el **estado de la calzada** se destaca claramente como el parámetro que obtiene una **peor valoración**, especialmente en el caso de las carreteras secundarias.
- > **La homogeneidad de los datos, mas allá del tipo de vía concreta a lo que hagamos referencia**. Los resultados obtenidos son muy similares, **no se aprecian diferencias significativas** entre un aspecto y otro para los diferentes tipos de vías.
- > Entre los aspectos analizados, **los peor valorados** en las carreteras secundarias **son el estado de los accesos a la vía y la señalización** como manera de orientar al conductor en su trayecto.

## EL ESTADO DE LAS CARRETERAS

En este apartado, a modo de conclusión, recogemos las valoraciones medias y los porcentajes acerca del estado de los diferentes tipos de vía en base a los aspectos sugeridos:

VALORACIÓN POSITIVA (% MUY + BASTANTE BIEN /ÓPTIMA)	Autopistas y autovías		Carreteras secundarias		Vías urbanas		Vías de circunvalación de centros urbanos	
	% MUY + BASTANTE BIEN /ÓPTIMA	MEDIA (1-10)	% MUY + BASTANTE BIEN /ÓPTIMA	MEDIA (1-10)	% MUY + BASTANTE BIEN /ÓPTIMA	MEDIA (1-10)	% MUY + BASTANTE BIEN /ÓPTIMA	MEDIA (1-10)
El estado de la calzada	52%	6,2	19%	4,6	28%	5,1	41%	5,8
Los accesos a la vía	61%	6,7	32%	5,6	40%	5,9	44%	6,1
La señalización como manera de advertir a los conductores sobre los peligros y riesgos de la vía	64%	6,8	37%	5,7	42%	6,0	48%	6,2
La señalización como manera de informar de las normas de reglamentación/normas de la vía	65%	6,9	39%	5,8	45%	6,1	49%	6,3
La señalización como manera de orientar al conductor en su trayecto	65%	6,9	36%	5,7	40%	5,8	45%	6,1
PROMEDIO	64%	6,8	36%	5,7	42%	6,0	47%	6,2

### ¿CUÁL ES EL ESTADO ACTUAL DE LOS DIFERENTES TIPOS DE VÍAS?

Haciendo referencia a las **segmentaciones realizadas**, hemos obtenido las siguientes **conclusiones**:

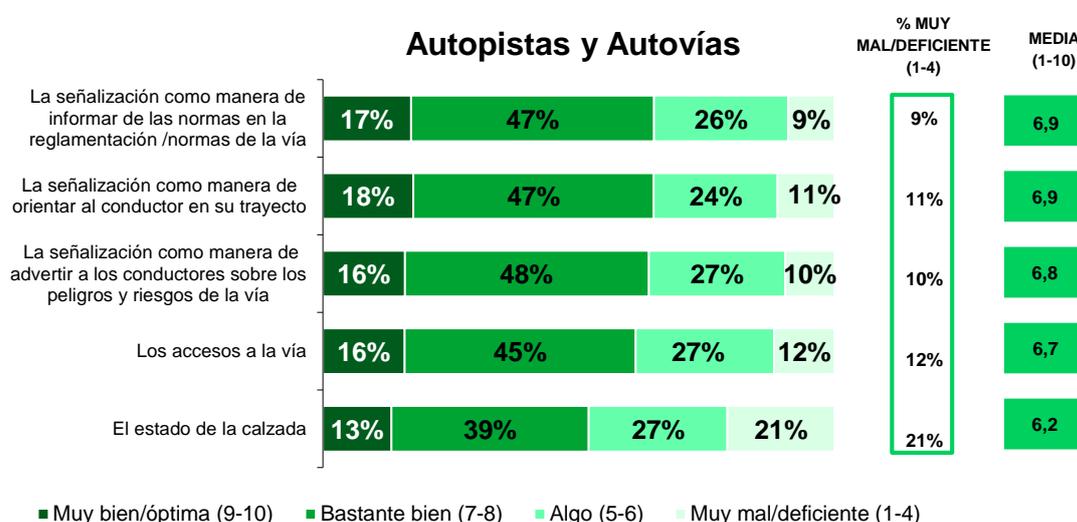
- > La primera y principal hace referencia a que **los datos son muy homogéneos entre las segmentaciones realizadas**; apenas encontramos diferencias significativas.

# EL ESTADO DE LAS CARRETERAS

- > Analizando las variables sociodemográficas, en primer lugar, **en función del sexo, no se observan diferencias significativas** respecto a la valoración del estado de los diferentes tipos de vías para los aspectos planteados.
- > En cuanto a la **edad**, en cambio, generalmente son **los más jóvenes** los que **valoran de manera más óptima dichos aspectos**; según esta va avanzando, los aspectos sugeridos se valoran de manera más deficiente.
- > La **frecuencia con la que se conduce no influye significativamente** en la valoración de los aspectos de los distintos tipos de vías por las que las personas conductoras transitan habitualmente. Observamos una **homogeneidad** notable en los porcentajes **exceptuando** el caso de las **vías urbanas**, donde **las personas que conducen con mayor frecuencia son las que peor valoran los aspectos sugeridos**.

## AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS:

**EN TÉRMINOS GENERALES, ¿CÓMO VALORA LOS SIGUIENTES ASPECTOS DE LAS AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS POR LAS QUE TRANSITA HABITUALMENTE?**



# EL ESTADO DE LAS CARRETERAS

## Por edad

% MUY MAL/DEFICIENTE (1-4)	TOTAL		EDAD											
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			De 18 a 25 años	De 26 a 35 años	De 36 a 45 años	De 46 a 55 años	De 56 a 65 años	Más de 65 años						
La señalización como manera de informar de las normas de reglamentación/normas de la vía	9%	6,9	7%	7,4	10%	7,0	11%	6,8	10%	6,8	8%	6,8		7,0
La señalización como manera de orientar al conductor en su trayecto	11%	6,9	7%	7,4	11%	7,0	11%	6,8	13%	6,6	14%	6,7		7,2
La señalización como manera de advertir a los conductores sobre los peligros y riesgos de la vía	10%	6,8	6%	7,4	9%	6,9	12%	6,7	10%	6,7	11%	6,8	3%	7,1
Los accesos a la vía	12%	6,7	7%	7,3	13%	6,7	13%	6,6	12%	6,6	15%	6,5		7,3

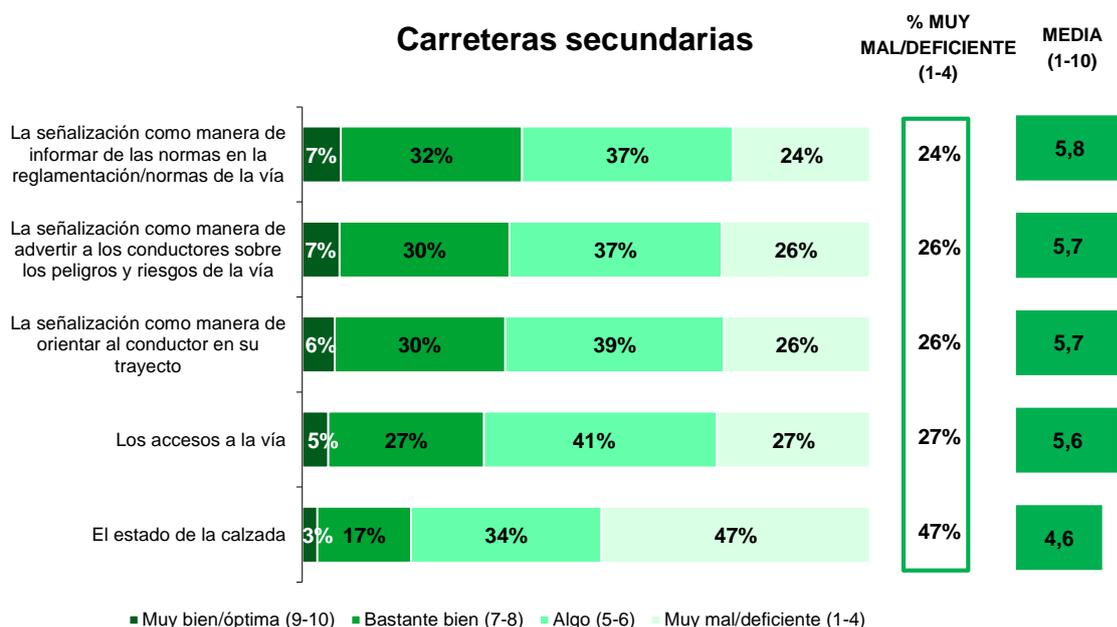
## Frecuencia con la que conduce

% MUY MAL/DEFICIENTE (1-4)	TOTAL		FRECUENCIA CON LA QUE CONDUCE					
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			Heavy	Medium	Light			
La señalización como manera de informar de las normas de reglamentación/normas de la vía	9%	6,9	9%	6,9	10%	6,9	8%	6,9
La señalización como manera de orientar al conductor en su trayecto	11%	6,9	11%	6,9	11%	6,9	12%	6,7
La señalización como manera de advertir a los conductores sobre los peligros y riesgos de la vía	10%	6,8	10%	6,9	11%	6,8	8%	6,8
Los accesos a la vía	12%	6,7	11%	6,7	13%	6,8	14%	6,6
El estado de la calzada	21%	6,2	22%	6,2	19%	6,3	18%	6,4

# EL ESTADO DE LAS CARRETERAS

## CARRETERAS SECUNDARIAS:

**EN TÉRMINOS GENERALES, ¿CÓMO VALORA LOS SIGUIENTES ASPECTOS DE LAS CARRETERAS SECUNDARIAS POR LAS QUE TRANSITA HABITUALMENTE?**



## Por edad

% MUY MAL/DEFICIENTE (1-4)	TOTAL		EDAD											
	%	MEDIA	De 18 a 25 años		De 26 a 35 años		De 36 a 45 años		De 46 a 55 años		De 56 a 65 años		Más de 65 años	
			%	MEDIA	%	MEDIA								
La señalización como manera de informar de las normas de reglamentación/normas de la vía	24%	5,8	15%	6,4	23%	6,0	25%	5,7	27%	5,6	26%	5,7	23%	5,8
La señalización como manera de advertir a los conductores sobre los peligros y riesgos de la vía	26%	5,7	17%	6,3	25%	5,9	27%	5,6	29%	5,5	28%	5,5	23%	5,9
La señalización como manera de orientar al conductor en su trayecto	26%	5,7	17%	6,2	23%	5,9	28%	5,5	29%	5,5	24%	5,6	23%	5,5
Los accesos a la vía	27%	5,6	19%	6,1	25%	5,7	28%	5,5	31%	5,4	24%	5,5	23%	5,9
El estado de la calzada	47%	4,6	41%	5,1	47%	4,7	52%	4,4	51%	4,4	39%	4,9	26%	5,7

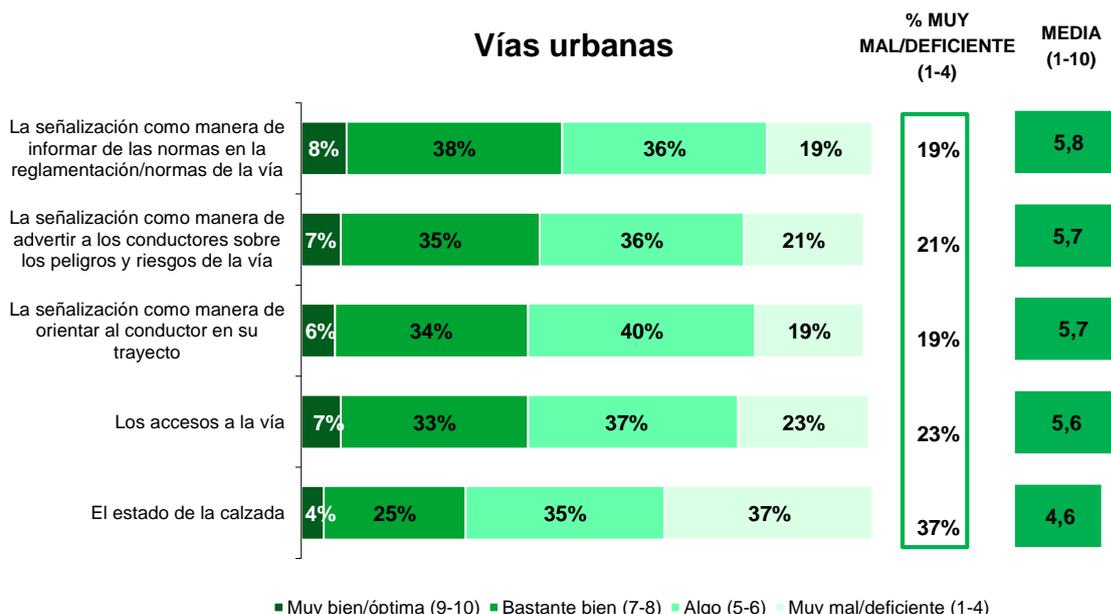
# EL ESTADO DE LAS CARRETERAS

## Frecuencia con la que conduce

% MUY MAL/DEFICIENTE (1-4)	TOTAL		FRECUENCIA CON LA QUE CONDUCE					
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			Heavy	Medium	Light			
La señalización como manera de informar de las normas de reglamentación/normas de la vía	24%	5,8	25%	5,8	25%	5,8	18%	6,0
La señalización como manera de advertir a los conductores sobre los peligros y riesgos de la vía	26%	5,7	27%	5,7	26%	5,7	20%	5,8
La señalización como manera de orientar al conductor en su trayecto	26%	5,7	27%	5,7	26%	5,7	20%	5,9
Los accesos a la vía	27%	5,6	28%	5,5	25%	5,7	23%	5,7
El estado de la calzada	47%	4,6	48%	4,6	48%	4,7	41%	4,9

## VÍAS URBANAS:

**EN TÉRMINOS GENERALES, ¿CÓMO VALORA LOS SIGUIENTES ASPECTOS DE LAS VÍAS URBANAS POR LAS QUE TRANSITA HABITUALMENTE?**



# EL ESTADO DE LAS CARRETERAS

## Por edad

% MUY MAL/DEFICIENTE (1-4)	TOTAL		EDAD											
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			De 18 a 25 años		De 26 a 35 años		De 36 a 45 años		De 46 a 55 años		De 56 a 65 años		Más de 65 años	
La señalización como manera de informar de las normas de reglamentación/normas de la vía	19%	6,1	11%	6,7	16%	6,3	21%	5,9	21%	5,9	20%	5,9	18%	6,4
La señalización como manera de advertir a los conductores sobre los peligros y riesgos de la vía	21%	6,0	11%	6,6	17%	6,2	24%	5,7	26%	5,7	21%	5,8	21%	6,1
Los accesos a la vía	19%	5,9	11%	6,5	18%	6,1	22%	5,8	21%	5,7	24%	5,7	13%	6,5
La señalización como manera de orientar al conductor en su trayecto	23%	5,8	16%	6,4	19%	6,1	25%	5,7	24%	5,7	26%	5,7	23%	5,8
El estado de la calzada	37%	5,1	29%	5,7	36%	5,2	42%	4,9	38%	5,0	37%	5,1	21%	6,1

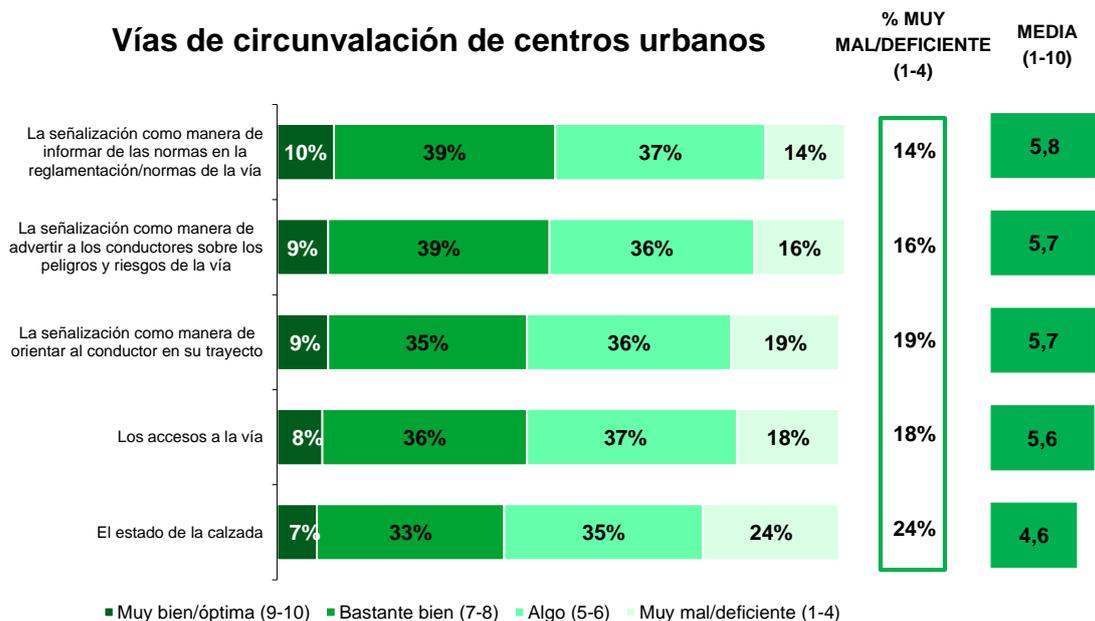
## Frecuencia con la que conduce

% MUY MAL/DEFICIENTE (1-4)	TOTAL		FRECUENCIA CON LA QUE CONDUCE					
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			Heavy		Medium		Light	
La señalización como manera de informar de las normas de reglamentación/normas de la vía	19%	6,1	20%	6,0	19%	6,0	12%	6,3
La señalización como manera de advertir a los conductores sobre los peligros y riesgos de la vía	21%	6,0	22%	5,9	22%	5,9	14%	6,2
Los accesos a la vía	19%	5,9	20%	5,9	18%	6,0	16%	6,1
La señalización como manera de orientar al conductor en su trayecto	23%	5,8	23%	5,8	24%	5,8	18%	6,0
El estado de la calzada	37%	5,1	38%	5,0	35%	5,2	32%	5,5

# EL ESTADO DE LAS CARRETERAS

## VÍAS DE CIRCUNVALACIÓN DE CENTROS URBANOS:

**EN TÉRMINOS GENERALES, ¿CÓMO VALORA LOS SIGUIENTES ASPECTOS DE LAS VÍAS URBANAS POR LAS QUE TRANSITA HABITUALMENTE?**



### Por edad

% MUY MAL/DEFICIENTE (1-4)	TOTAL		EDAD											
	%	MEDIA	De 18 a 25 años		De 26 a 35 años		De 36 a 45 años		De 46 a 55 años		De 56 a 65 años		Más de 65 años	
			%	MEDIA	%	MEDIA								
La señalización como manera de informar de las normas de reglamentación/normas de la vía	14%	6,3	7%	6,9	13%	6,5	16%	6,2	15%	6,2	18%	5,9	10%	6,4
La señalización como manera de advertir a los conductores sobre los peligros y riesgos de la vía	16%	6,2	11%	6,8	15%	6,3	19%	6,1	16%	6,1	18%	6,0	13%	6,5
La señalización como manera de orientar al conductor en su trayecto	19%	6,1	12%	6,7	16%	6,3	22%	6,0	20%	6,0	22%	5,9	13%	6,4
Accesos a la vía	18%	6,1	12%	6,5	18%	6,2	23%	5,9	19%	5,9	17%	6,0	5%	6,7
El estado de la calzada	24%	5,8	20%	6,2	27%	5,8	28%	5,6	23%	5,6	25%	5,8	10%	6,9

# EL ESTADO DE LAS CARRETERAS

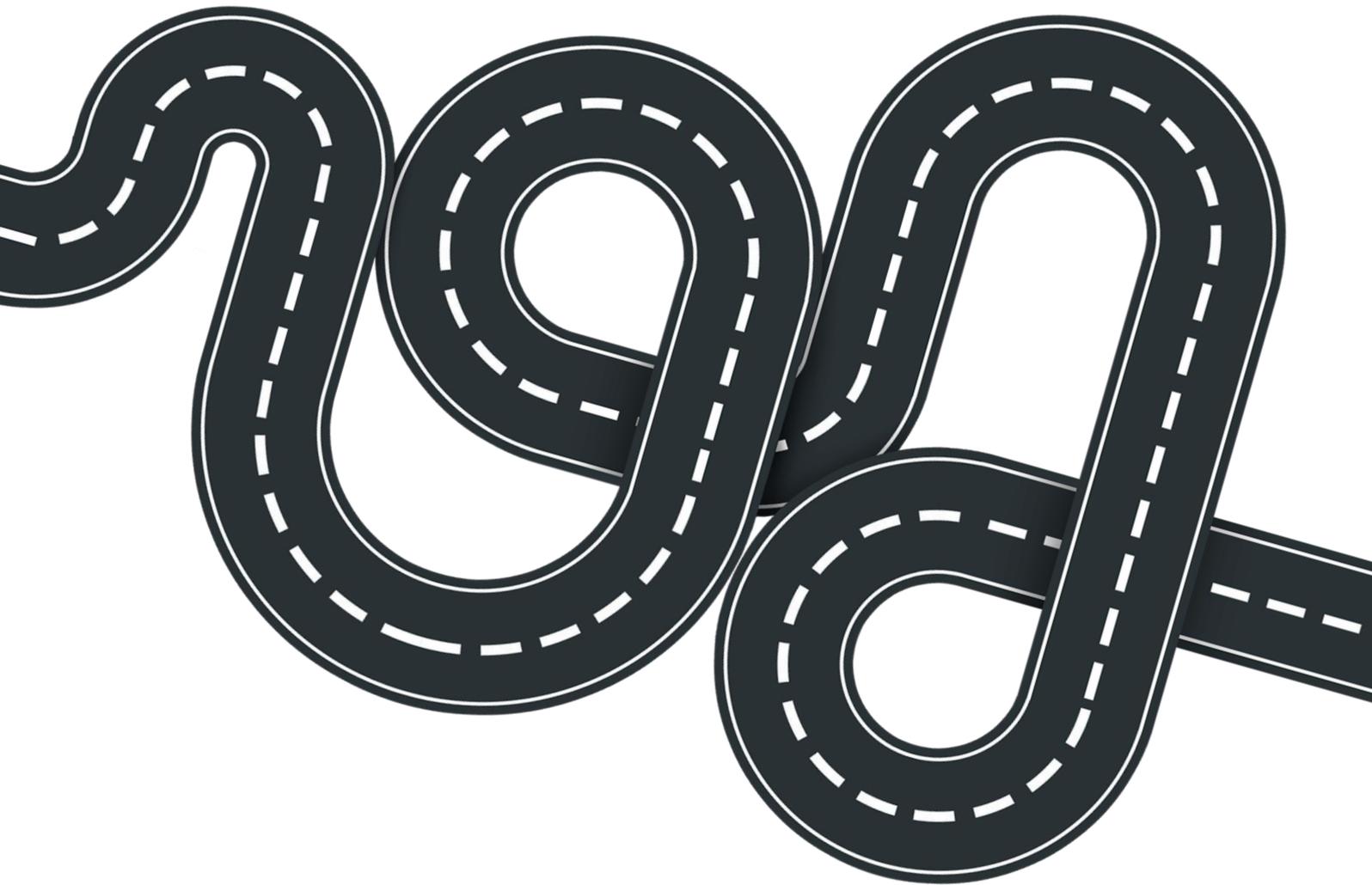
## Frecuencia con la que conduce

% MUY MAL/DEFICIENTE (1-4)	TOTAL		FRECUENCIA CON LA QUE CONDUCE					
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			Heavy		Medium		Light	
La señalización como manera de informar de las normas de reglamentación/normas de la vía	14%	6,3	14%	6,3	12%	6,3	14%	6,3
La señalización como manera de advertir a los conductores sobre los peligros y riesgos de la vía	16%	6,2	17%	6,2	15%	6,2	13%	6,4
La señalización como manera de orientar al conductor en su trayecto	19%	6,1	20%	6,1	17%	6,1	16%	6,2
Los accesos a la vía	18%	6,1	19%	6,1	15%	6,2	15%	6,1
El estado de la calzada	24%	5,8	25%	5,8	22%	5,9	22%	6,0

# RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

## → La señalización

- ↳ El estado y evolución de la señalización
- ↳ La importancia y valoración de la señalización
- ↳ La experiencia con la señalización
- ↳ Elementos que afectan a la distracción



## LA SEÑALIZACIÓN

Después de este primer capítulo, analizamos los diferentes aspectos y cuestiones en torno a la señalización de las vías, indagando concretamente en los siguientes:

- > **El estado y evolución de la señalización.**
- > **La importancia y valoración de la señalización.**
- > **La experiencia con la señalización.**
- > **La señalización como elemento de distracción.**

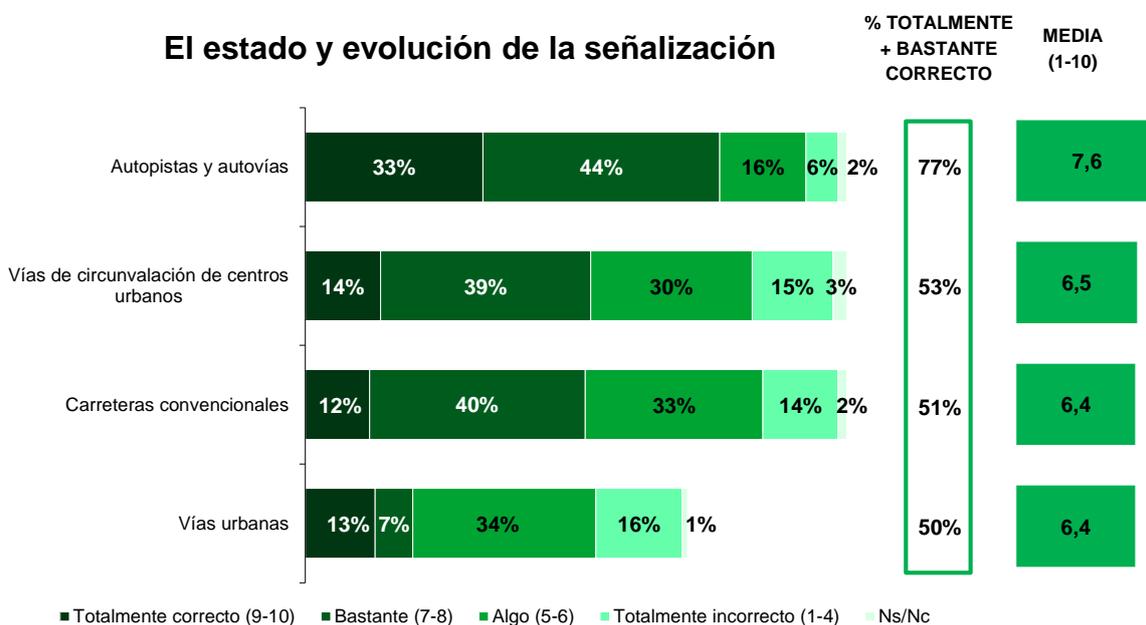
### ¿CUÁL ES Y CÓMO AFECTA EL ESTADO ACTUAL DE LA SEÑALIZACIÓN EN LAS VÍAS HABITUALMENTE TRANSITADAS EN LA CONDUCCIÓN?

En cuanto a la valoración de las personas conductoras **respecto al estado de la señalización de los diferentes tipos de vías:**

- > **Tres cuartas partes** de las personas entrevistadas consideran que las **autopistas y autovías** disponen de una **señalización entre totalmente y bastante correcta**.
- > En lo que respecta al **estado de la señalización del resto de vías**, esto es, a las vías de circunvalación de centros urbanos, las carreteras convencionales y las vías urbanas, las personas conductoras la consideran **menos correcta, aunque adecuada**, ya que alrededor de **la mitad de las personas conductoras la valoran entre bastante y totalmente correcta**.
- > Es destacable que en torno al **15% de personas conductoras que transitan habitualmente por carreteras convencionales y vías urbanas consideran que el estado de la señalización de estas es totalmente incorrecta**.

## ESTADO Y EVOLUCIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN:

**¿HASTA QUÉ PUNTO CONSIDERA QUE EL ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN ES CORRECTO EN LAS VÍAS POR LAS QUE TRANSITA HABITUALMENTE?**



Si prestamos atención a las variables segmentadas, observamos lo siguiente:

### En cuanto a edad:

- > Son las personas de edad más elevada (**mayores de 65 años**) quienes consideran **más correcto el estado de la señalización en los diferentes tipos de vías, exceptuando** el caso de las **vías urbanas**, en el que el estado de la señalización es **valorado de manera más correcta** por parte de las personas más **jóvenes**.

# LA SEÑALIZACIÓN

En cuanto a la antigüedad del carné de conducir:

- > Son las personas conductoras que tienen **menos antigüedad con el carné de conducir** (entre 0 y 3 años) las que consideran en mayor medida que **el estado de la señalización es correcto en los diferentes tipos de vías**.
- > **Destaca** de manera especial el caso de las **autopistas y autovías**, que obtienen un **porcentaje** óptimo en comparación con el resto de vías respecto al **correcto estado de su señalización** (82%). Siendo, por el contrario, las **carreteras convencionales** las **peor valoradas** en lo referente a este aspecto.

## Por edad

% TOTALMENTE + BASTANTE CORRECTO (7-10)	TOTAL		EDAD											
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			De 18 a 25 años	De 26 a 35 años	De 36 a 45 años	De 46 a 55 años	De 56 a 65 años	Más de 65 años						
Autopistas y autovías	77%	7,6	82%	8,0	74%	7,6	75%	7,5	78%	7,6	73%	7,5	88%	8,1
Vías de circunvalación de centros urbanos	53%	6,5	56%	6,7	53%	6,5	48%	6,3	55%	6,6	50%	6,5	57%	6,8
Carreteras convencionales	51%	6,4	54%	6,6	54%	6,5	48%	6,2	52%	6,5	48%	6,4	60%	6,8
Vías urbanas	50%	6,4	56%	6,6	51%	6,4	46%	6,2	50%	6,3	48%	6,4	49%	6,5

## Porcentaje de acuerdo

% TOTALMENTE + BASTANTE CORRECTO (7-10)	TOTAL		ANTIGÜEDAD DEL CARNÉ DE CONDUCIR									
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			Entre 0 y 3 años	Entre 4 y 9 años	Entre 10 y 19 años	Entre 20 y 27 años	Entre 28 y más años					
Autopistas y autovías	77%	7,6	82%	8,0	75%	7,7	75%	7,5	75%	7,5	79%	7,7
Vías de circunvalación de centros urbanos	53%	6,5	62%	6,9	53%	6,6	53%	6,5	47%	6,3	53%	6,5
Carreteras convencionales	51%	6,4	53%	6,6	57%	6,6	50%	6,4	49%	6,3	51%	6,5
Vías urbanas	50%	6,4	58%	6,7	51%	6,5	52%	6,4	46%	6,3	48%	6,3

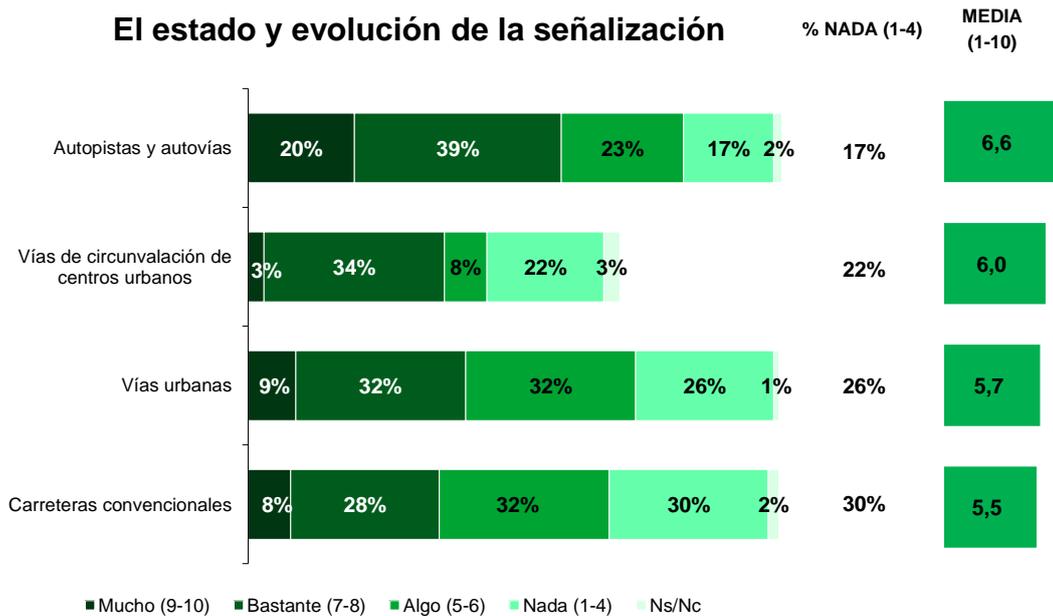
% destacados sobre el promedio horizontal

# LA SEÑALIZACIÓN

En cuanto a la evolución del estado de la señalización en los diferentes tipos de vías:

- > **Casi el 60%** de las personas entrevistadas considera que **el estado de la señalización de las autopistas y autovías ha evolucionado** (mucho + bastante).
- > Las personas conductoras, en cambio, no consideran que el estado de la señalización en las vías urbanas, carreteras convencionales y vías de circunvalación de centros urbanos haya evolucionado; es más, **algo más de dos de cada diez**, (3 en el caso de las carreteras convencionales), **consideran que el estado de la señalización no ha evolucionado** en absoluto (nada).

**¿EN QUÉ MEDIDA CREE QUE HA EVOLUCIONADO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS EL ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN EN LAS VÍAS POR LAS QUE TRANSITA HABITUALMENTE?**



# LA SEÑALIZACIÓN

Analizando las variables segmentadas, llegamos a la conclusión de que:

- > Las **personas conductoras de 36 a 45 años** consideran en mayor medida que el **estado de la señalización en los diferentes tipos de vías no ha evolucionado nada en los últimos años**.
- > Por el contrario, el colectivo de **personas mayores de 65 años** percibe una **mayor evolución en lo que respecta a este aspecto**.

## Por edad

% NADA (1-4)	TOTAL		EDAD											
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			De 18 a 25 años	De 26 a 35 años	De 36 a 45 años	De 46 a 55 años	De 56 a 65 años	Más de 65 años						
Autopistas y autovías	17%	6,6	16%	6,6	17%	6,5	22%	6,3	15%	6,7	15%	6,8	3%	7,8
Vías de circunvalación de centros urbanos	22%	6,0	22%	5,9	23%	5,8	26%	5,7	20%	6,2	24%	6,3	8%	6,8
Carreteras convencionales	26%	5,7	22%	5,8	25%	5,7	32%	5,4	25%	5,7	27%	5,9	13%	6,5
Vías urbanas	30%	5,5	30%	5,4	29%	5,4	36%	5,1	29%	5,6	25%	5,8	18%	6,2

## LA IMPORTANCIA Y VALORACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN:

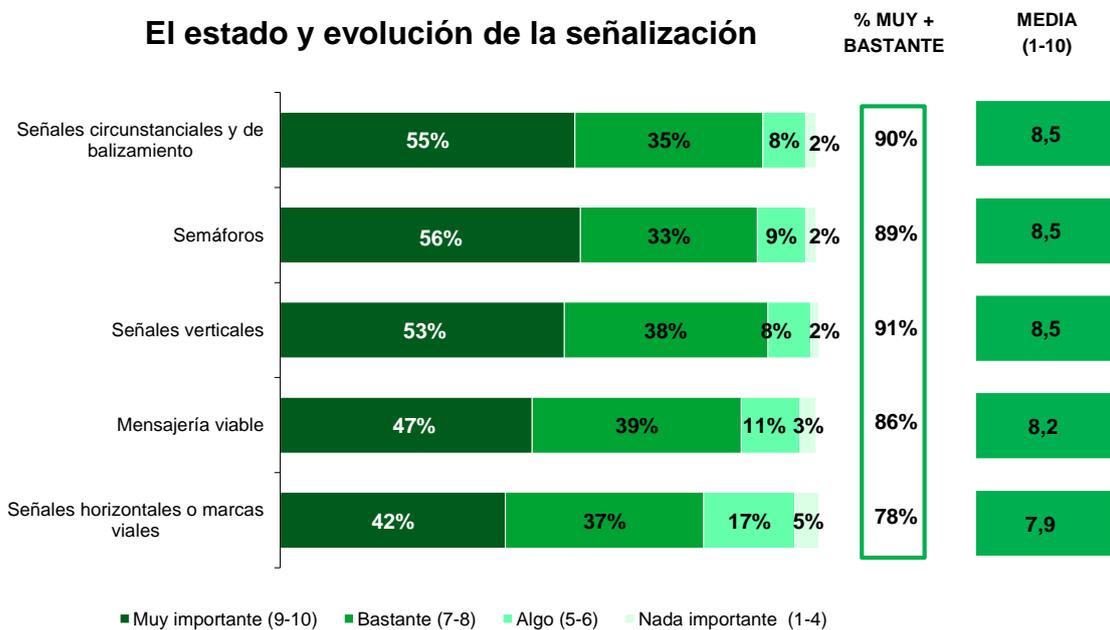
En cuanto a la importancia que le dan las personas conductoras a las diferentes tipologías de señalización para garantizar una conducción segura:

- > En términos generales, las personas entrevistadas consideran que **las señales son importantes más allá de la tipología concreta a la que hagamos referencia**. Aún así, son las **señales horizontales o marcas viales (78%)** junto con la **mensajería variable (86%)** las tipologías a las que las personas conductoras otorgan una **ligera menor importancia**.

# LA SEÑALIZACIÓN

- > Tanto los **semáforos** como las **señales verticales y circunstanciales o de balizamiento** son las tipologías que las personas entrevistadas consideran **más relevantes** a la hora de garantizar una conducción segura, obteniendo porcentajes muy similares y elevados en los tres casos.
- > Cerca del 90% opina que las señales son **muy o bastante importantes** para una **conducción segura**.

## ¿HASTA QUÉ PUNTO LE PARECEN IMPORTANTES PARA GARANTIZAR UNA CONDUCCIÓN SEGURA LAS SIGUIENTES TIPOLOGÍAS DE SEÑALIZACIÓN?



# LA SEÑALIZACIÓN

En función de la edad de las personas conductoras entrevistadas:

- > El colectivo **de personas de mayor edad** (mayores de 65) muestra un **mayor interés y valora de mejor manera la importancia de los diferentes tipos de señales** con el objetivo de garantizar una conducción segura, obteniendo porcentajes de excelencia, a pesar de no mostrarse grandes diferencias entre los distintos colectivos.

## Por edad

% MUY + BASTANTE IMPORTANTE (7-10)	TOTAL		EDAD											
	%	MEDIA	De 18 a 25 años		De 26 a 35 años		De 36 a 45 años		De 46 a 55 años		De 56 a 65 años		Más de 65 años	
			%	MEDIA	%	MEDIA								
Carreteras convencionales	91%	8,5	94%	8,7	91%	8,5	91%	8,4	90%	8,5	84%	8,1	96%	8,2
Vías urbanas	90%	8,5	89%	8,4	88%	8,4	91%	8,6	90%	8,6	87%	8,3	93%	8,4
Vías de circunvalación de centros urbanos	89%	8,5	90%	8,6	89%	8,5	88%	8,5	90%	8,6	88%	8,4	97%	8,5
Mensajería variable	86%	8,2	84%	8,1	83%	8,0	87%	8,3	86%	8,2	88%	8,3	96%	8,4
Autopistas y autovías	78%	7,9	74%	7,7	76%	7,8	79%	7,9	80%	8,0	76%	7,9	87%	8,0

% destacados sobre el promedio horizontal

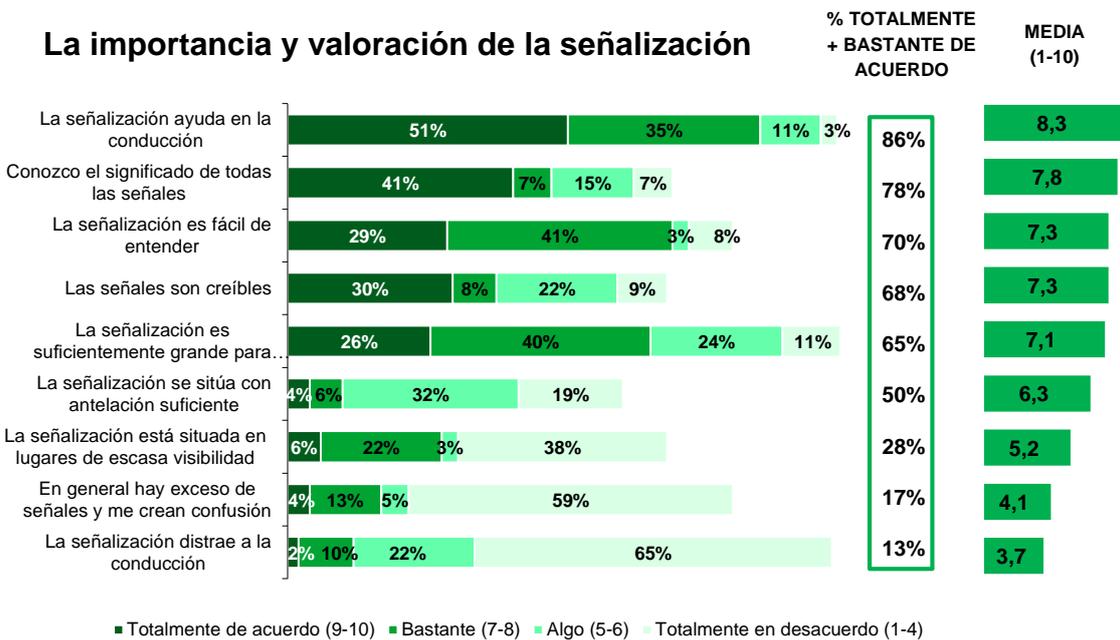
- > Existencia de un problema con la visibilidad de las señales, ya que **el 51% está de acuerdo en subrayar que la señalización no se sitúa con antelación suficiente, el 35% apunta que no es lo suficientemente grande para ser vista correctamente y un 28% piensa que está situada en lugares de escasa visibilidad.**
- > También se ha preguntado por el nivel de comprensión de las mismas por parte de los conductores que las interpretan. En este sentido, **un 22% de los encuestados reconoce que no conoce el significado** de todas las señales, **un 31% afirma que la señalización no es fácil de entender** y un porcentaje igual apunta que **las señales no son creíbles.**

# LA SEÑALIZACIÓN

En líneas generales, **ni la edad, ni la antigüedad** del carné de conducir, **ni la frecuencia** con la que conducen **influyen en el grado de acuerdo** con las afirmaciones sugeridas **en torno a la señalización** que se encuentran de manera habitual en sus desplazamientos.

En este sentido y teniendo en cuenta estas variables, podríamos afirmar que **los resultados son homogéneos**.

**¿HASTA QUÉ PUNTO ESTÁ DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES RESPECTO A LA SEÑALIZACIÓN QUE SE ENCUENTRA HABITUALMENTE EN SUS DESPLAZAMIENTOS?**



# LA SEÑALIZACIÓN

## Por edad

% TOTALMENTE + BASTANTE DE ACUERDO (7-10)	TOTAL		EDAD											
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			De 18 a 25 años	De 26 a 35 años	De 36 a 45 años	De 46 a 55 años	De 56 a 65 años	Más de 65 años						
La señalización ayuda en la conducción	86%	8,3	88%	8,4	86%	8,3	84%	8,2	87%	8,3	85%	8,3	93%	8,3
Conozco el significado de todas las señales	78%	7,8	80%	7,8	80%	7,9	79%	7,9	76%	7,6	79%	7,8	84%	8,0
La señalización es fácil de entender	70%	7,3	77%	7,6	72%	7,4	69%	7,3	66%	7,1	67%	7,2	78%	7,3
Las señales son creíbles	68%	7,3	76%	7,5	73%	7,4	66%	7,2	66%	7,1	64%	7,2	73%	7,3
La señalización es suficientemente grande para ser vista correctamente	65%	7,1	70%	7,3	70%	7,3	66%	7,1	61%	7,0	61%	7,0	70%	7,2
La señalización se sitúa con antelación suficiente	50%	6,3	55%	6,6	52%	6,4	45%	6,1	50%	6,3	49%	6,3	52%	6,6
Las señalización está situada en lugares de escasa visibilidad	28%	5,2	28%	5,0	24%	4,9	31%	5,3	27%	5,1	33%	5,3	26%	5,5
En general hay exceso de señales y me crean confusión	17%	4,1	18%	4,1	14%	3,9	15%	4,0	19%	4,3	18%	4,3	21%	4,7
La señalización distrae en la conducción	13%	3,7	12%	3,7	10%	3,4	11%	3,6	15%	3,8	15%	3,9	18%	4,6

% destacados negativamente sobre el promedio horizontal

## Por antigüedad del carné de conducir

% TOTALMENTE + BASTANTE DE ACUERDO (7-10)	TOTAL		ANTIGÜEDAD DEL CARNÉ DE CONDUCIR									
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			Entre 0 y 3 años	Entre 4 y 9 años	Entre 10 y 19 años	Entre 20 y 27 años	Entre 28 y más años					
La señalización ayuda en la conducción	86%	8,3	88%	8,4	87%	8,3	85%	8,2	84%	8,2	87%	8,3
Conozco el significado de todas las señales	78%	7,8	83%	8,0	79%	7,8	77%	7,8	78%	7,8	78%	7,7
La señalización es fácil de entender	70%	7,3	74%	7,6	75%	7,5	71%	7,3	66%	7,2	67%	7,2
Las señales son creíbles	68%	7,3	77%	7,7	73%	7,4	69%	7,3	66%	7,1	65%	7,1
La señalización es suficientemente grande para ser vista correctamente	65%	7,1	68%	7,2	71%	7,3	67%	7,2	64%	7,0	62%	7,0
La señalización se sitúa con antelación suficiente	50%	6,3	53%	6,5	54%	6,5	49%	6,3	48%	6,1	49%	6,3
Las señalización está situada en lugares de escasa visibilidad	28%	5,2	26%	5,0	27%	4,9	29%	5,1	25%	5,1	31%	5,3
En general hay exceso de señales y me crean confusión	17%	4,1	20%	4,2	14%	3,8	15%	4,0	15%	4,0	20%	4,4
La señalización distrae en la conducción	13%	3,7	16%	3,8	12%	3,6	10%	3,6	9%	3,5	17%	4,0

# LA SEÑALIZACIÓN

## Frecuencia con la que conduce

% TOTALMENTE + BASTANTE DE ACUERDO (7-10)	TOTAL		FRECUENCIA CON LA QUE CONDUCE					
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			Heavy		Medium		Light	
La señalización ayuda en la conducción	86%	8,3	85%	8,3	88%	8,4	87%	8,2
Conozco el significado de todas las señales	78%	7,8	80%	7,8	76%	7,6	72%	7,6
La señalización es fácil de entender	70%	7,3	70%	7,3	69%	7,2	70%	7,3
Las señales son creíbles	68%	7,3	67%	7,2	71%	7,3	73%	7,3
La señalización es suficientemente grande para ser vista correctamente	65%	7,1	66%	7,1	62%	6,9	69%	7,2
La señalización se sitúa con antelación suficiente	50%	6,3	51%	6,3	48%	6,3	45%	6,2
Las señalización está situada en lugares de escasa visibilidad	49%	5,2	49%	5,1	49%	5,1	48%	5,4
En general hay exceso de señales y me crean confusión	17%	4,1	17%	4,1	16%	4,2	17%	4,2
La señalización distrae en la conducción	13%	3,7	13%	3,7	10%	3,7	14%	3,8

# LA SEÑALIZACIÓN

## LA EXPERIENCIA CON LA SEÑALIZACIÓN:

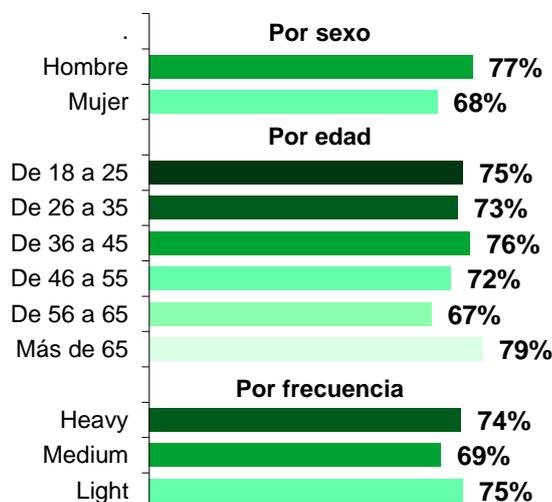
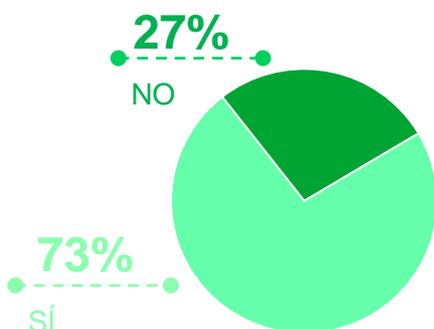
Un elevado porcentaje (73%) responsabiliza a la mala señalización de la toma de decisiones incorrectas en la conducción.

Por otro lado, alrededor de 3 de cada 10 personas conductoras considera que la mala señalización no ha sido la causante de la toma de decisiones incorrectas en la conducción.

En cuanto al sexo y edad, son los hombres (77%) y las personas conductoras mayores de 65 años (79%) quienes en mayor medida han tomado decisiones incorrectas a causa de la mala señalización.

En cuanto a la frecuencia con la que conducen, a pesar de obtener valores muy similares, son las personas que conducen tanto con mayor frecuencia (heavy users: 74%) como con menor frecuencia (light users: 75%) las que han tomado decisiones incorrectas en mayor medida debido a la mala señalización.

### ¿EN ALGUNA OCASIÓN HA TOMADO DECISIONES INCORRECTAS DEBIDO A LA MALA SEÑALIZACIÓN?



\*Porcentaje de respuestas positivas

# LA SEÑALIZACIÓN

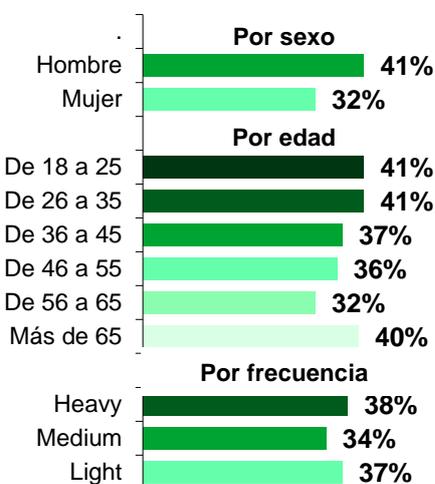
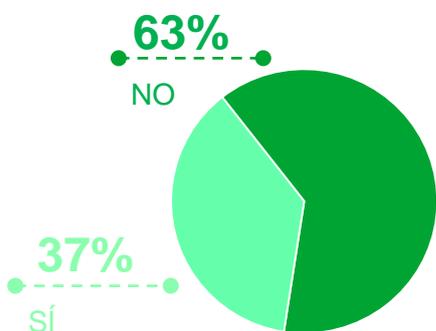
En cuanto a la realización de algún tipo de maniobra incorrecta que haya puesto en peligro la propia integridad de la persona entrevistada o la de los demás a causa de la mala señalización:

Casi el 40% de las personas conductoras (37%), en mayor medida hombres que mujeres, reconoce haber realizado en alguna ocasión algún tipo de maniobra incorrecta que ha puesto en peligro su propia integridad o la del resto a causa de la mala señalización.

Por otro lado, algo más de 6 de cada 10 personas conductoras (63%) niega haberlas realizado y, por tanto, muestra de esta forma un comportamiento adecuado en lo que a la conducción se refiere.

Los datos obtenidos con respecto a las variables segmentadas son muy similares y, por tanto, no se observan diferencias significativas en cuanto a la edad o frecuencia con la que las personas entrevistadas conducen.

## ¿EN ALGUNA OCASIÓN HA REALIZADO ALGÚN TIPO DE MANIOBRA INCORRECTA QUE HAYA PUESTO EN PELIGRO SU INTEGRIDAD O LA DE LOS DEMÁS A CAUSA DE LA MALA SEÑALIZACIÓN?



\*Respuestas afirmativas

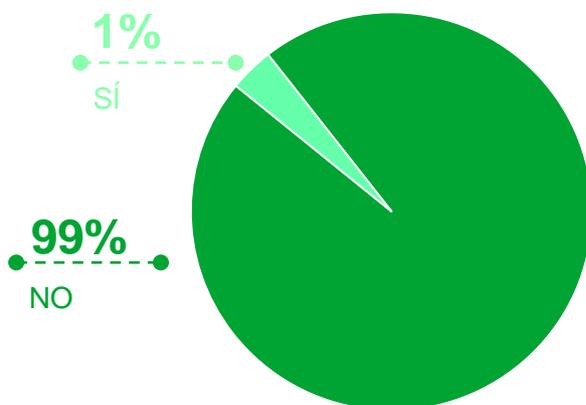
## LA SEÑALIZACIÓN

**En cuanto al aspecto referente a haber provocado un accidente a causa de la mala señalización presente en la vía:**

La práctica totalidad de las personas conductoras (99%) se muestra en contra de esta afirmación y, por tanto, niega haber provocado algún accidente a causa de la mala señalización en la vía.

Únicamente el 1% de las personas conductoras reconoce haber causado un accidente de tráfico como consecuencia de la mala señalización.

**¿EN ALGUNA OCASIÓN HA PROVOCADO UN ACCIDENTE A CAUSA DE LA MALA SEÑALIZACIÓN PRESENTE EN LA VÍA?**



## ELEMENTOS QUE AFECTAN A LA DISTRACCIÓN

Otros usuarios de la vía (peatones, ciclistas, camiones, motos...), un accidente/ incidente en la vía y una señalización confusa en la vía destacan como los **tres aspectos que más afectan a la distracción** de las personas entrevistadas mientras conducen .

Casi la mitad de las personas entrevistadas destacan la **señalización confusa** como **motivo de distracción durante la conducción** (48%).

Por su parte, la **presencia de carteles publicitarios** (25%) y el **paisaje** (14%) son **aspectos de menor relevancia** para las personas conductoras.

### DE LOS SIGUIENTES ELEMENTOS QUE AFECTAN A LA DISTRACCIÓN MIENTRAS CONDUCE, ¿CUÁLES CONSIDERA LOS TRES ELEMENTOS MÁS RELEVANTES A LA HORA DE DISTRAERSE DURANTE LA CONDUCCIÓN?



En cuanto a los resultados obtenidos sobre las variables segmentadas:

- > El **sexo, la edad y la frecuencia de conducción** no se consideran variables que **influyan** de manera significativa en la decisión de los tres aspectos mas relevantes a la **hora de distraerse durante la conducción**.

Esta afirmación se sostiene en base a los datos de las siguientes tablas.

# LA SEÑALIZACIÓN

DE LOS SIGUIENTES ELEMENTOS QUE AFECTAN A LA DISTRACCIÓN MIENTRAS CONDUCE ¿CUÁLES CONSIDERA QUE SON LOS TRES ELEMENTOS MÁS RELEVANTES A LA HORA DE DISTRAERSE DURANTE LA CONDUCCIÓN?

## Por sexo y edad

	TOTAL	SEXO		EDAD					
		Hombre (1114)	Mujer (901)	De 18 a 25 años (401)	De 26 a 35 años (436)	De 36 a 45 años (560)	De 46 a 55 años (442)	De 56 a 65 años (137)	Más de 65 años (39)
Otros usuarios en la vía: peatones, ciclistas, camiones, motos.	55%	54%	57%	59%	59%	49%	57%	58%	51%
Encontrar un accidente/incidente en la vía	52%	50%	54%	44%	53%	56%	52%	47%	54%
Señalización confusa en la vía	48%	45%	50%	44%	43%	50%	47%	48%	65%
Falta de atención a lo que sucede en la vía	42%	45%	39%	51%	48%	45%	38%	33%	25%
Buscar señalización ajena a la conducción	34%	34%	34%	39%	35%	34%	33%	28%	36%
El exceso o defecto en la señalización presente en la vía	29%	29%	30%	21%	24%	30%	34%	34%	30%
La presencia de carteles publicitarios	25%	26%	23%	26%	25%	24%	24%	28%	21%
El paisaje	14%	16%	12%	16%	12%	13%	14%	20%	10%

## Frecuencia con la que conduce

	TOTAL	FRECUENCIA CON LA QUE CONDUCE		
		Heavy	Medium	Light
Otros usuarios en la vía: peatones, ciclistas, camiones, motos.	55%	54%	58%	57%
Encontrar un accidente/incidente en la vía	52%	54%	50%	42%
Señalización confusa en la vía	48%	46%	51%	49%
Falta de atención a lo que sucede en la vía	42%	43%	39%	44%
Buscar señalización ajena a la conducción	34%	35%	30%	36%
El exceso o defecto en la señalización presente en la vía	29%	28%	31%	32%
La presencia de carteles publicitarios	25%	25%	25%	25%
El paisaje	14%	14%	16%	13%
Ns/Nc	0%	0%	0%	1%

# RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

 Otros elementos de distracción

 El GPS



## OTROS ELEMENTOS DE DISTRACCIÓN

Después de analizar las diferentes percepciones, valoraciones y experiencias de las personas conductoras en torno al estado, evolución e importancia de la señalización, pasaremos a analizar otro posible elemento de distracción al volante: el GPS.

### El GPS:

**¿HASTA QUÉ PUNTO O EN QUÉ MEDIDA PUEDE LLEGAR A DISTRAER EL GPS EN LA CONDUCCIÓN?**

#### En cuanto a la frecuencia de uso del GPS en la conducción:

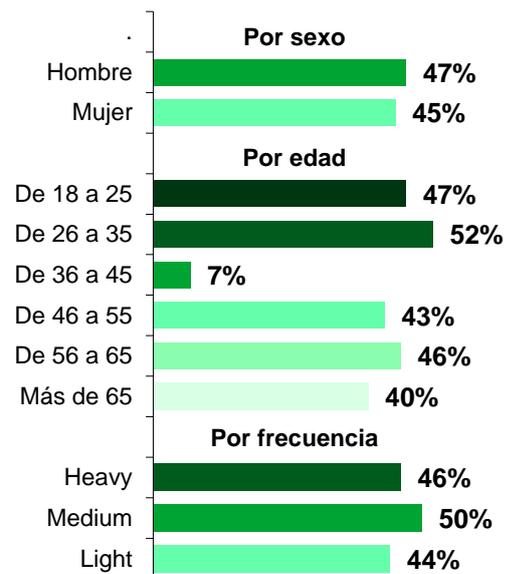
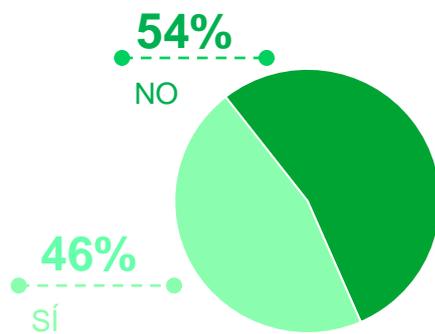
- > A pesar de que los porcentajes referentes al uso del GPS de las personas entrevistadas en los desplazamientos son similares, es destacable que **casi la mitad de los conductores entrevistados (46%) reconoce utilizar el GPS de manera habitual mientras conduce.**
- > Por el contrario, **el 54% de los conductores niega utilizar el GPS habitualmente en sus desplazamientos.**

#### En función del sexo, edad o frecuencia con la que conducen:

- > Los porcentajes obtenidos en **las tres variables segmentadas** son muy similares en sus diferentes categorías y, por tanto, **no se observan diferencias significativas respecto a la utilización habitual del GPS en sus desplazamientos.**

## OTROS ELEMENTOS DE DISTRACCIÓN

### ¿UTILIZA EL GPS HABITUALMENTE EN TUS DESPLAZAMIENTOS?



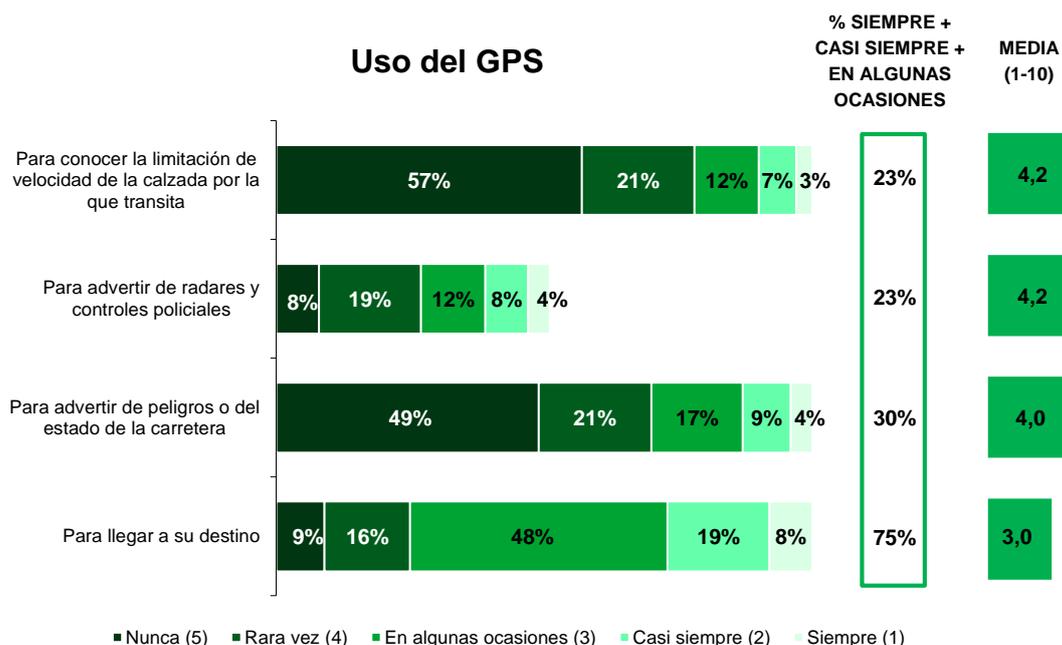
\*Respuestas afirmativas

#### Respecto a la frecuencia de uso del GPS como medio:

- > Una **gran parte** de las personas entrevistadas (75%) reconoce utilizar el GPS con mayor frecuencia como medio para llegar a su destino.
- > Por el contrario, **más de la mitad** de las personas conductoras entrevistadas reconoce que no utiliza el GPS como medio para la advertencia de radares y controles policiales (58%), para conocer la limitación de velocidad de la calzada por la que transita (57%) o para advertir de peligros o del estado de la carretera (49%).

## OTROS ELEMENTOS DE DISTRACCIÓN

EN TODO CASO, ¿CON QUÉ FRECUENCIA UTILIZA EL GPS COMO MEDIO?



Analizando las variables segmentadas, llegamos a la conclusión de que:

- > En general, son los **hombres** y las **personas conductoras de mayor edad (56-65 años)** las que utilizan con mayor frecuencia el GPS para las distintas acciones.
- > Por otro lado, y como es lógico, son las **personas conductoras que conducen con mayor frecuencia** (heavy users), las que utilizan en mayor medida el GPS para cualquiera de las siguientes acciones analizadas.
- > **Predominando en los tres casos** y entre las diferentes acciones sugeridas, la referente a **advertir de peligros o del estado de la carretera**.

## OTROS ELEMENTOS DE DISTRACCIÓN

### Por sexo

% SIEMPRE + CASI SIEMPRE + EN ALGUNAS OCASIONES	TOTAL		SEXO			
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			Hombre		Mujer	
Para conocer la limitación de velocidad de la calzada por la que transita	23%	4,2	28%	4,1	15%	4,4
Para advertir de radares y controles policiales	23%	4,2	28%	4,0	16%	4,4
Para advertir de peligros o del estado de la carretera	30%	4,0	32%	3,9	26%	4,2
Para llegar a su destino	75%	3,0	76%	3,0	74%	3,0

### Por edad

% SIEMPRE + CASI SIEMPRE + EN ALGUNAS OCASIONES	TOTAL		EDAD											
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			De 18 a 25 años		De 26 a 35 años		De 36 a 45 años		De 46 a 55 años		De 56 a 65 años		Más de 65 años	
Para conocer la limitación de velocidad de la calzada por la que transita	23%	4,2	13%	4,5	18%	4,4	22%	4,2	27%	4,1	33%	3,8	22%	4,2
Para advertir de radares y controles policiales	23%	4,2	19%	4,3	19%	4,4	19%	4,3	25%	4,1	37%	3,8	33%	4,0
Para advertir de peligros o del estado de la carretera	30%	4,0	27%	4,1	31%	4,1	28%	4,1	29%	4,0	39%	3,8	22%	4,2
Para llegar a su destino	75%	3,0	79%	2,7	80%	2,8	80%	2,9	73%	3,1	67%	3,1	46%	3,6

### Por frecuencia con la que se conduce

% SIEMPRE + CASI SIEMPRE + EN ALGUNAS OCASIONES	TOTAL		SEXO							
	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA	%	MEDIA
			Heavy		Medium		Light			
Para conocer la limitación de velocidad de la calzada por la que transita	23%	4,2	23%	4,2	23%	4,2	20%	4,3		
Para advertir de radares y controles policiales	23%	4,2	25%	4,1	20%	4,3	20%	4,3		
Para advertir de peligros o del estado de la carretera	30%	4,0	31%	4,0	26%	4,1	25%	4,2		
Para llegar a su destino	75%	3,0	76%	3,0	72%	3,0	77%	2,9		

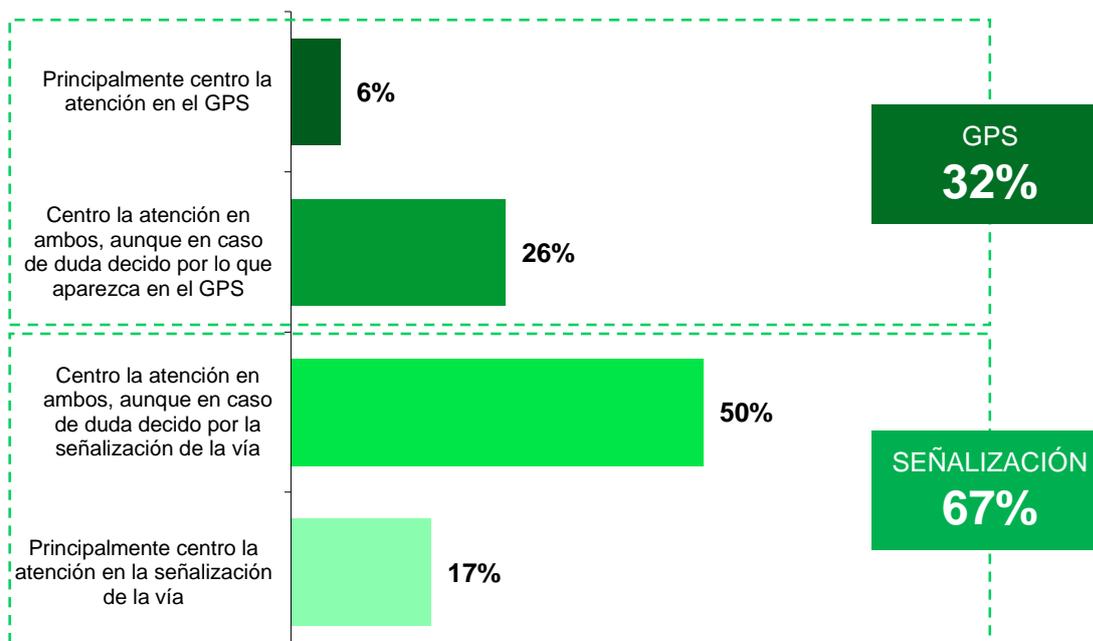
% destacados sobre el promedio horizontal

## OTROS ELEMENTOS DE DISTRACCIÓN

En cuanto a la preferencia de atención entre la señalización o el GPS:

- > Alrededor de **2 de cada 3 personas conductoras centran su atención en la señalización**, tanto de manera principal como en caso de duda (67%).
- > Aun así, **casi 1 de cada 5 reconoce centrar su atención principal y únicamente en la señalización** (17%).
- > Por otro lado, **una menor proporción de personas conductoras (32%) reconoce centrar su atención en el GPS principalmente como en caso de duda** mientras que el **26% se centra únicamente en las indicaciones del GPS**.

¿CENTRA MÁS SU ATENCIÓN EN LAS INDICACIONES DEL GPS O EN LA SEÑALIZACIÓN DE LA VÍA?



\*Diferencial: 67% - 32% = +35%.

# OTROS ELEMENTOS DE DISTRACCIÓN

**En función del sexo y edad:**

- > Son los **hombres y las personas conductoras de mayor edad** (más de 65 años) las que en caso de confusión se decantan por la **señalización de la vía**.
- > Por su parte, son las **mujeres y las personas conductoras mas jóvenes** (de 18 a 25 años) las que centran principalmente la atención en el **GPS**.

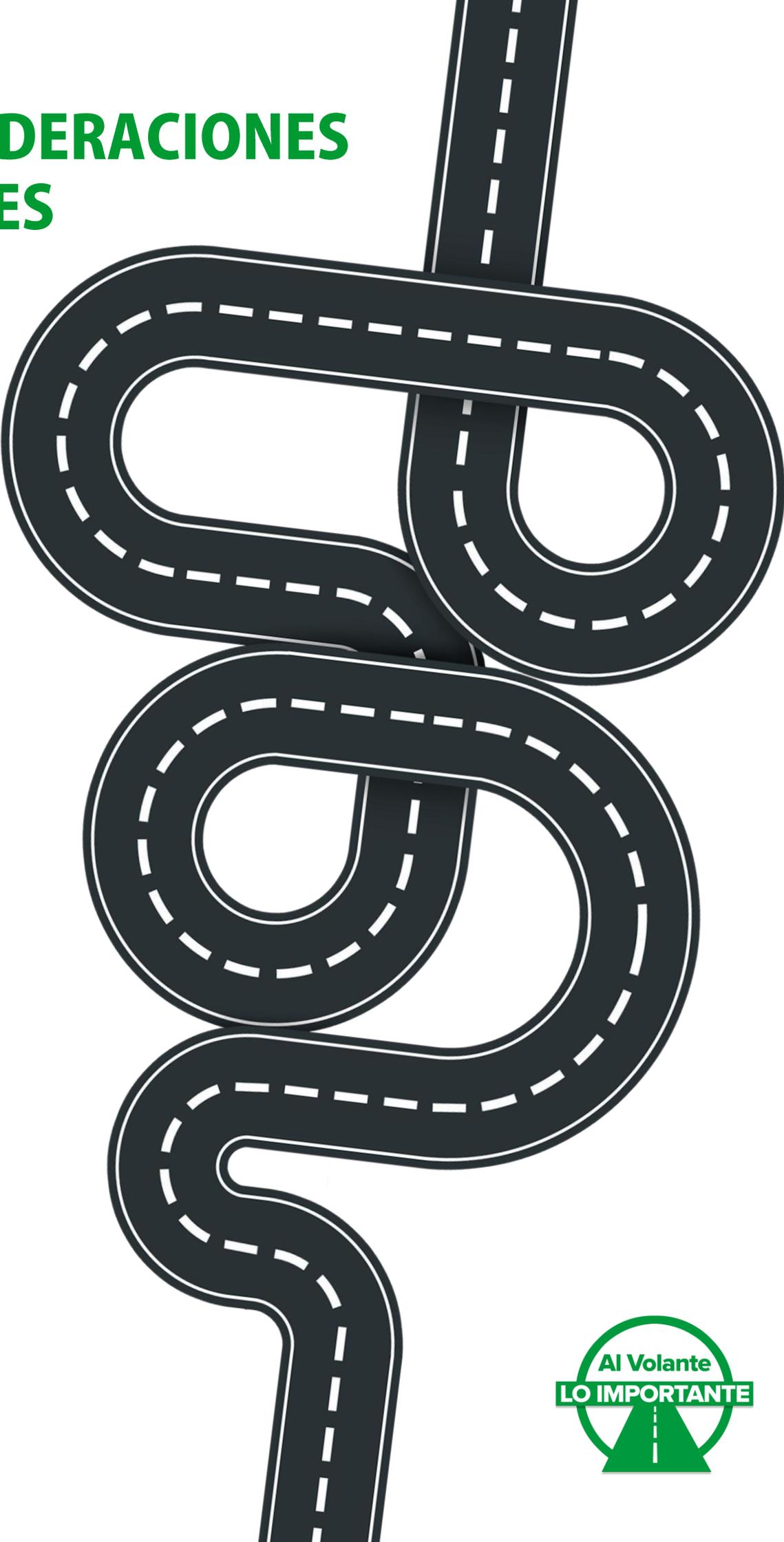
**Se reafirman las siguientes afirmaciones en la tabla que se muestra a continuación:**

**Por sexo y edad**

% DE ATENCIÓN	TOTAL	SEXO		EDAD					
		Hombre	Mujer	De 18 a 25 años	De 26 a 35 años	De 36 a 45 años	De 46 a 55 años	De 56 a 65 años	Más de 65 años
		Centro la atención en ambos, aunque en caso de duda decido por la señalización de la vía	50%	53%	46%	46%	48%	52%	51%
Centro la atención en ambos, aunque en caso de duda decido por lo que aparezca en el GPS	26%	25%	29%	26%	27%	25%	26%	30%	26%
Principalmente centro la atención en la señalización de la vía	17%	17%	18%	13%	16%	18%	20%	19%	6%
Principalmente centro la atención en el GPS	6%	5%	8%	14%	8%	5%	3%	4%	

■ % destacados sobre el promedio horizontal

# CONSIDERACIONES FINALES



### En cuanto al estado y evolución de la señalización:

- > **Algo más de la mitad** de las personas entrevistadas considera que **el actual estado de la señalización es correcto**.
- > Si nos fijamos en las diferentes vías podemos apreciar como, de nuevo, las **autopistas y autovías** son las vías que disponen de **una señalización más correcta**; así lo reconocen casi cuatro de cada cinco personas entrevistadas, frente al resto de vías con menores porcentajes de acuerdo.
- > Respecto a su evolución, algo más de la mitad reconoce que el **estado de la señalización de las autopistas y autovías ha evolucionado**, frente a la de las carreteras convencionales, donde la evolución se reconoce en menor medida.

### En cuanto a la importancia y valoración de la señalización:

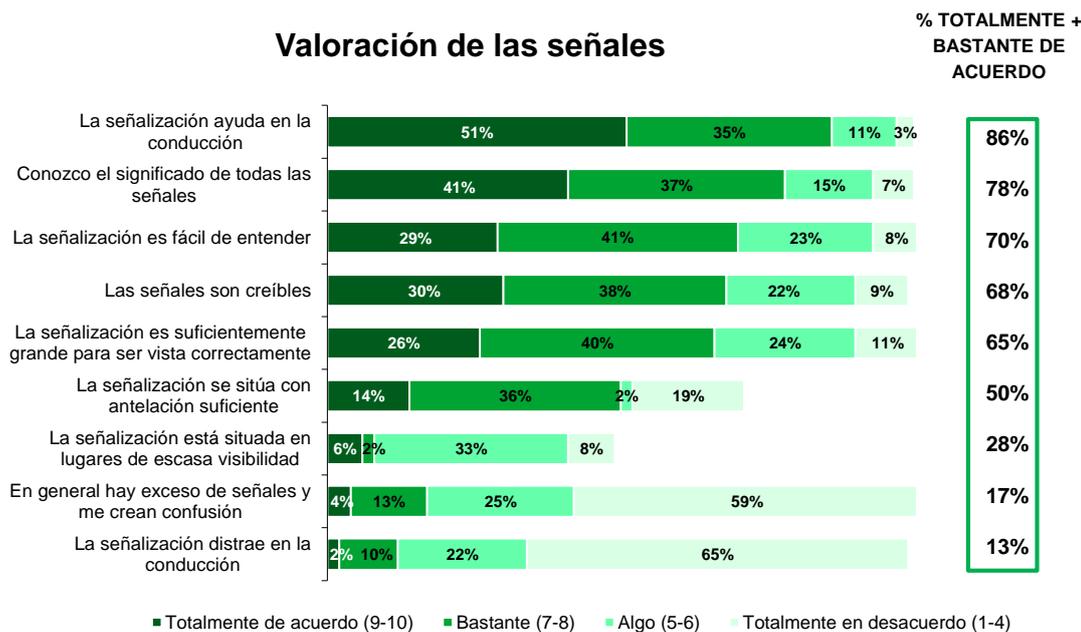
- > Las personas conductoras **reconocen la importancia de las diferentes señales** a la hora de garantizar una conducción segura.
- > Las **señales verticales, circunstanciales** y de **balizamiento y los semáforos** son las señales consideradas más importantes a la hora de garantizar una **conducción segura**, mientras que, con un menor nivel de importancia, se sitúan las señales horizontales.

### En cuanto a la valoración de las señales:

- > Existe un **problema con la visibilidad de las señales**, ya que el 51% está de acuerdo en subrayar que la señalización **no se sitúa con antelación suficiente**, el 35% apunta que **no es lo suficientemente grande** para ser vista correctamente y un **28% piensa que está situada en lugares de escasa visibilidad**.

# CONSIDERACIONES FINALES

¿HASTA QUÉ PUNTO ESTÁ DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES RESPECTO A LA SEÑALIZACIÓN QUE SE ENCUENTRA HABITUALMENTE EN SUS DESPLAZAMIENTOS?



## En cuanto a la experiencia con la señalización:

- > La mitad de las personas conductoras reconoce haber presenciado acciones peligrosas por parte de otros conductores a causa de la mala señalización.
- > Tres cuartas partes de las personas conductoras responsabiliza a la mala señalización de la toma de decisiones incorrectas en la conducción.
- > Casi el 40% de las personas conductoras (en mayor medida hombres) reconoce haber realizado en alguna ocasión algún tipo de maniobra incorrecta que ha puesto en peligro su propia integridad o la del resto a causa de la mala señalización.

## CONSIDERACIONES FINALES

En cuanto a la señalización como elemento de distracción:

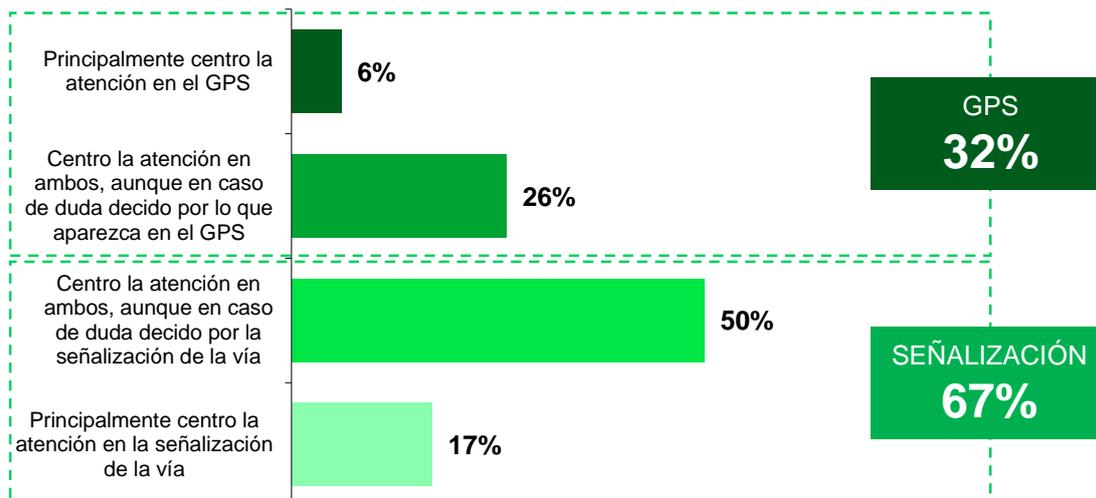
DE LOS SIGUIENTES ELEMENTOS QUE AFECTAN A LA DISTRACCIÓN MIENTRAS CONDUCE ¿CUÁLES CONSIDERA QUE SON LOS TRES ELEMENTOS MÁS RELEVANTES A LA HORA DE DISTRAERSE DURANTE LA CONDUCCIÓN?



- > Los tres elementos de distracción más relevantes mientras conducen son otros usuarios, encontrar un accidente en la vía y una señalización confusa.
- > Las indicaciones que ofrece la señalización predominan frente a las del GPS en prácticamente dos de cada tres situaciones.

## CONSIDERACIONES FINALES

¿CENTRA MÁS SU ATENCIÓN EN LAS INDICACIONES DEL GPS O EN LA SEÑALIZACIÓN DE LA VÍA?





Una iniciativa de:

