



Centro de Estudios
de Seguridad Vial



Madrid Marzo de 2017

Contexto

La imagen y el posicionamiento de una marca es muy importante en el objetivo de mejorar su nivel competitivo, y colaborar en una iniciativa social que contribuya a mejorar la conducta, en este caso sobre seguridad vial, es una estrategia muy interesante.

Objetivo General de la Investigación

Analizar los hábitos de conducción de la población española para conocer qué opinamos y como nos comportamos ante diferentes situaciones: percepción de la seguridad vial, comportamiento de los diferentes conductores, elementos que influyen en el comportamiento vial..., ayudaría a la toma de decisiones en futuras campañas de comunicación, dirección de los mensajes o futuras acciones que ayuden a mejorar y a transmitir esta iniciativa sobre seguridad vial

Objetivos Específicos de la Investigación

Percepción de la Seguridad Vial

- Sentimiento de seguridad ante un riesgo de accidente
- Evolución de la percepción de seguridad
- Calidad en la conducción
- Valoración de diferentes elementos que pueden influir en la conducción
- ...

Comportamiento de los conductores, peatones y ciclistas

- Valoración de la peligrosidad de diferentes comportamientos
- Reconocimiento de diferentes comportamientos considerados peligrosos
- Conocimiento de determinadas normas de circulación
- Opinión sobre las infracciones actuales
-

Expectativas de los conductores

- Valoración de la importancia de crear iniciativas que contribuyan a prevenir los accidentes de tráfico
- Valoración de diferentes medidas que trabajen para mejorar la seguridad vial
- ...

El Objetivo Último: Analizar los hábitos de conducción de la población española



Universo:

Consideramos como universo la población conductora, siendo imprescindible una cierta frecuencia de conducción, al menos 2-3 veces por semana



Técnica de la entrevista:

Entrevista online (Sistema CAWI)



Muestra:

3.000 entrevistas pertenecientes al target group descrito, con cuotas por género (60% hombres, 40% mujeres), edad (27% hasta 34 años, 25% de 35 a 44 años, 29% de 45 a 59 años y 20% de 60 o más) y Comunidad Autónoma

El margen de error para resultados globales, si la muestra se hubiera seleccionado por método aleatorio puro, sería de +/- 1,83% bajo el supuesto de máxima indeterminación ($p=q=50\%$) y para un intervalo de confianza del 95,5%

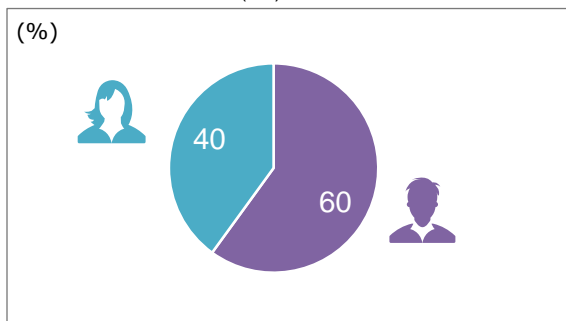


Cuestionario:

Se ha utilizado un cuestionario con una extensión aproximada de 40 preguntas

Una muestra representativa del colectivo de conductores

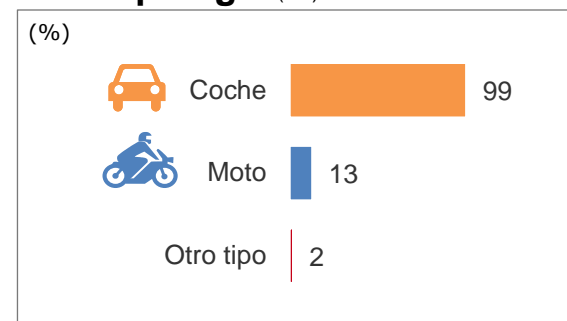
Género (Q1)



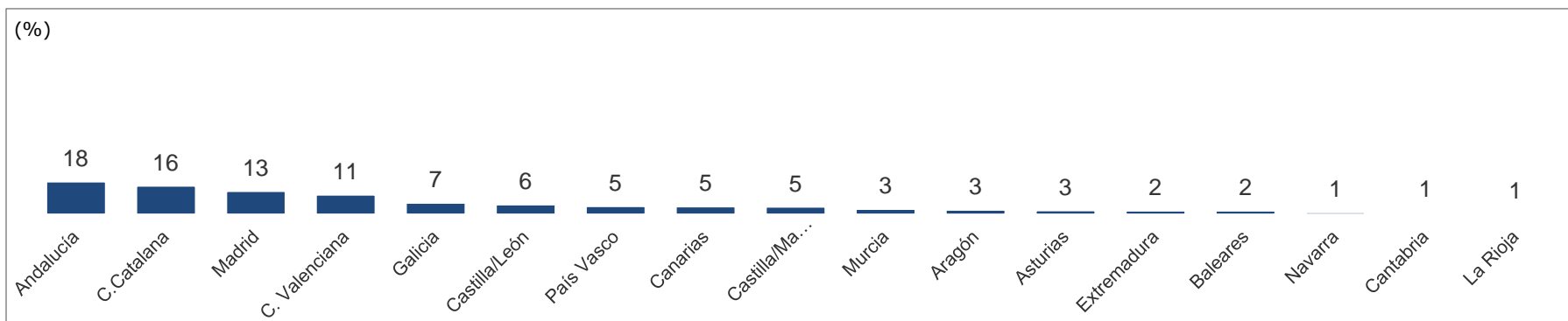
Edad (Q2)



Tipología (Q4)



Comunidad Autónoma (Q3)



Base Total: (3.000)

Q1. ¿Cuál es su género?. // Q2. ¿Podría anotar su edad, por favor?. // Q3. ¿Y en qué Comunidad Autónoma vive?. // Q4. ¿Conduce Ud. al menos dos días a la semana algún tipo de vehículo?.



Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Percepción de la seguridad

 Percepción de la seguridad

 Comportamiento vial

 Medicamentos

 Dispositivos multimedia

 Motivos de multa y conocimiento límites legales de alcohol

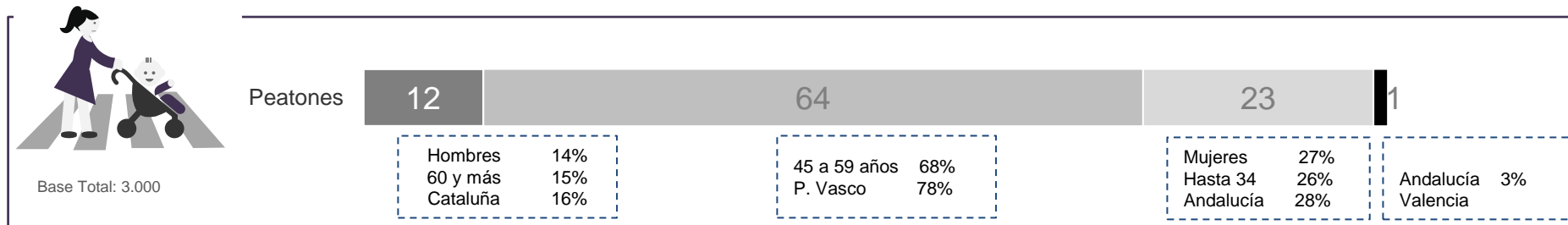
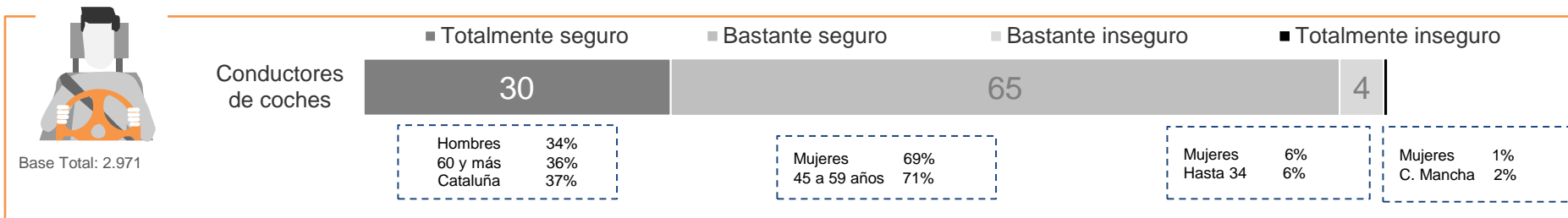
 Medidas preventivas



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Conducir un coche se percibe con mayor seguridad ante la posibilidad de sufrir un accidente

Ante el riesgo de sufrir un accidente, la mayoría de los conductores de coches se sienten seguros conduciendo, tan sólo un 5% declara tener sensación de inseguridad al volante. Esta percepción de seguridad desciende tanto entre los motoristas donde 24% siente inseguridad mientras conduce su moto, como en el caso de los peatones donde 1 de cada 10 se siente totalmente inseguro.



- Q.07. Con respecto al riesgo de sufrir un accidente, ¿hasta qué punto se siente seguro al volante de su **coche**?
- Q.08. Y con respecto al riesgo de sufrir un accidente, ¿hasta qué punto se siente seguro como conductor de **moto**?
- Q.09. Y como **peatón**, ¿hasta qué punto se siente seguro en su ciudad respecto al riesgo de sufrir un accidente de tráfico?

Diferencias significativas con 2014



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Conducir un coche se percibe con mayor seguridad ante la posibilidad de sufrir un accidente

De manera evolutiva hay un claro incremento de las menciones en relación a la seguridad que uno siente cuando va conduciendo, lo que puede traducirse en un exceso de confianza



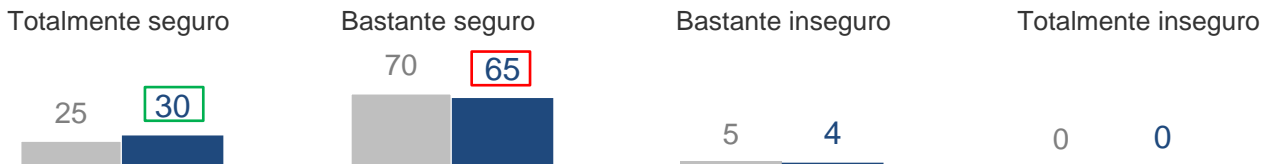
Base Total: 2.971

Conductores

Significativamente superior/inferior con respecto al Total

2014 (3.021)

2017 (3.000)



Base Total: 380

Motoristas



Base Total: 3.000

Peatones



Q.07. Con respecto al riesgo de sufrir un accidente, ¿hasta qué punto se siente seguro al volante de su **coche**?

Q.08. Y con respecto al riesgo de sufrir un accidente, ¿hasta qué punto se siente seguro como conductor de **moto**?

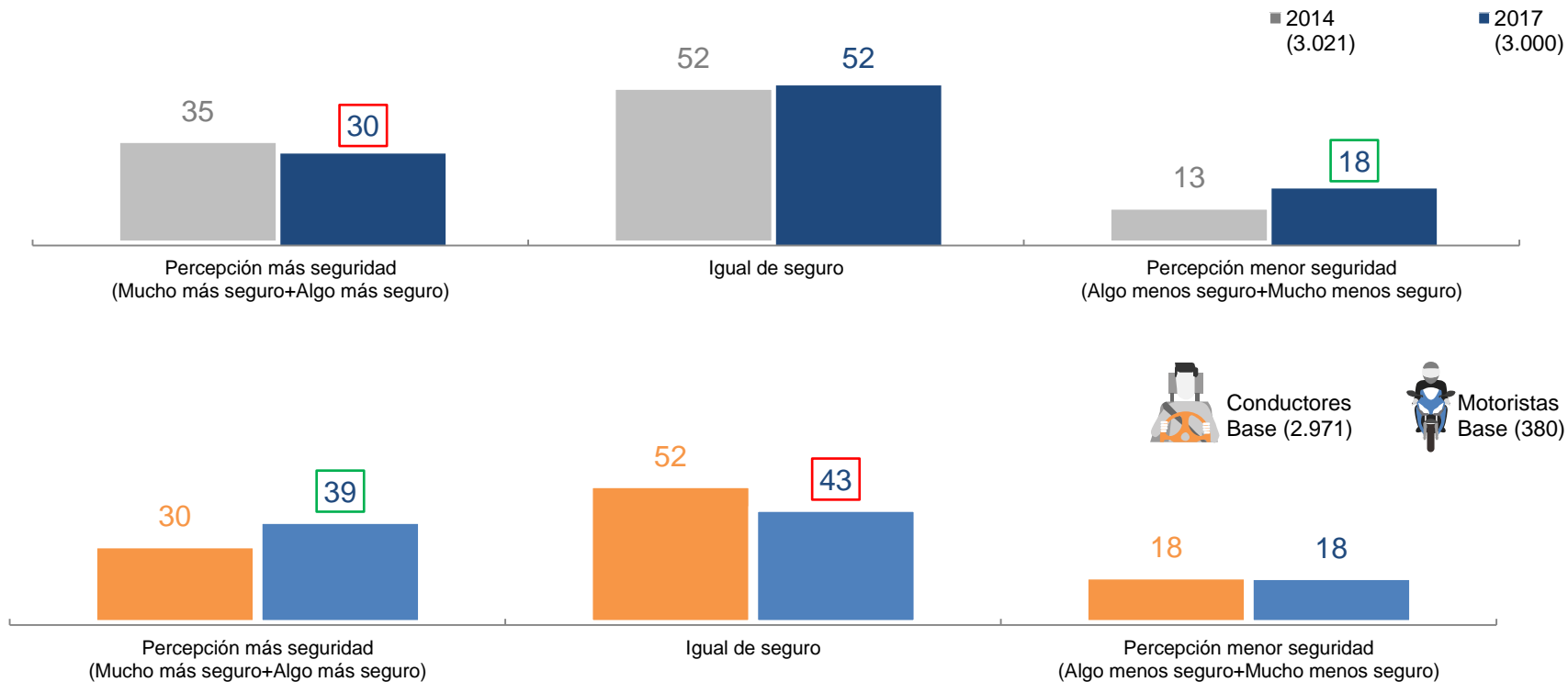
Q.09. Y como **peatón**, ¿hasta qué punto se siente seguro en su ciudad respecto al riesgo de sufrir un accidente de tráfico?



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Aumenta la sensación de inseguridad

En cuanto a la sensación de seguridad en la carretera desciende los que se sienten mucho o algo más seguros y crece 5 puntos la proporción de entrevistados que perciben menor seguridad (del 13% en 2014 al 18% en 2017). Entre los distintos tipos de conductores, los motoristas son los que declaran que en la actualidad hay un mayor nivel de seguridad.



Significativamente superior/inferior con respecto al Total

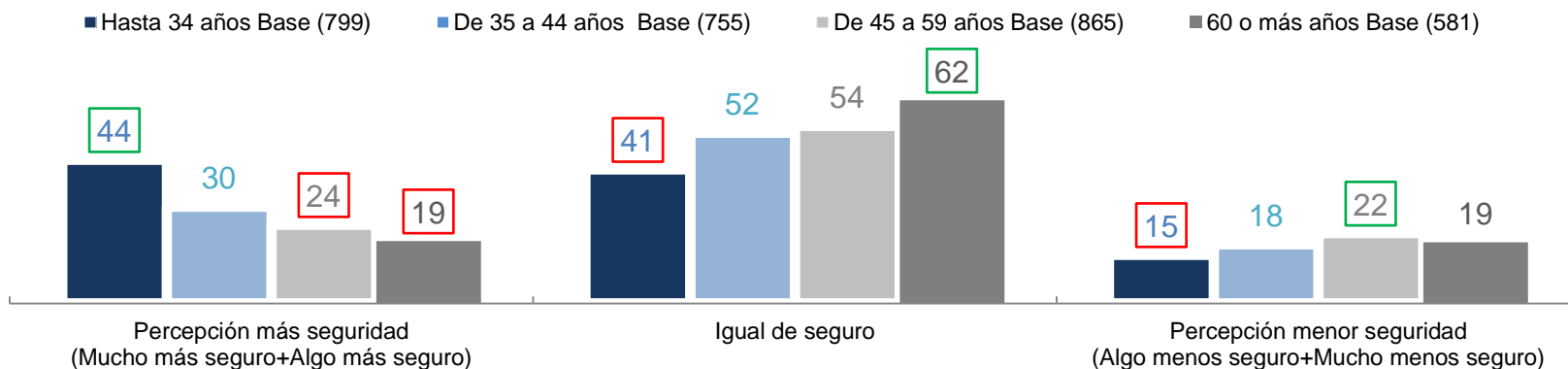
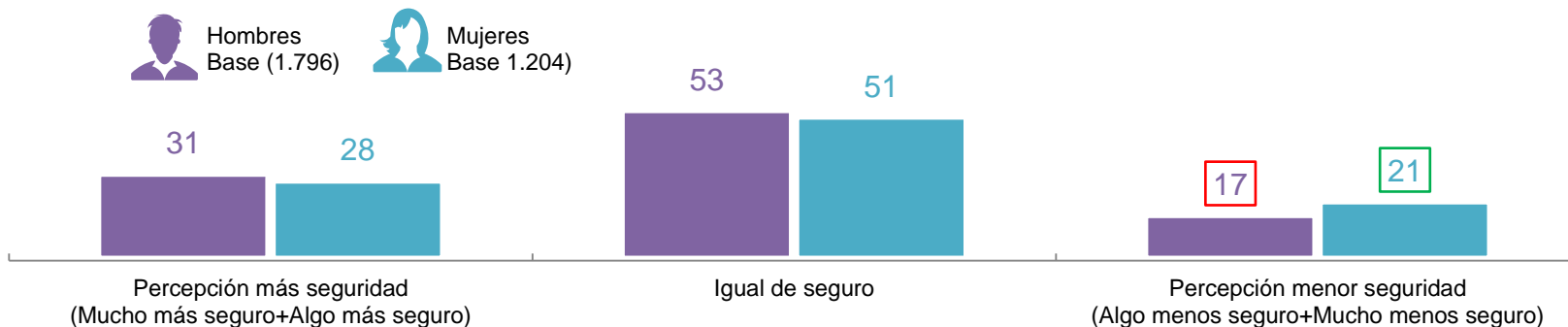
Q.10. Y en comparación con hace un par de años, ¿hasta qué punto diría que se siente seguro hoy en la carretera?



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Las mujeres y los más mayores quienes perciben mayores riesgos

Por género, las diferencias se presentan entre las mujeres que perciben un mayor riesgo hoy en las carreteras. Mientras que por edades la percepción de seguridad decrece a medida que aumenta la edad.



Significativamente superior/inferior con respecto al Total

Q.10. Y en comparación con hace un par de años, ¿hasta qué punto diría que se siente seguro hoy en la carretera?

Un 7% de los conductores reconoce haber empeorado su comportamiento

El comportamiento al volante ha cambiado en 6 de cada 10 conductores y la mayoría considera que es un cambio a mejor (88%) aunque si hay un incremento en los que consideran su cambio a peor con respecto a los resultados de 2014. Los más críticos en este sentido son las personas de más edad..

Impresión comportamiento coche

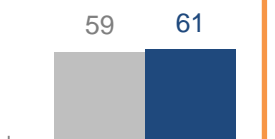


Total ha cambiado su comportamiento al volante

61%

Hasta 34 73%

■ 2014 ■ 2017



Ha cambiado

Base conductores coches: 2.971

Cómo ha sido el cambio:

Para mejor

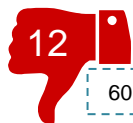
Para peor

2014 ● 91

● 9

2017 ● 88

● 12



60 y más 16%

Base: Ha cambiado su comportamiento al volante 1.811

Q.13. ¿Tiene la impresión de que, en general, su **comportamiento al volante** de su coche ha cambiado en los últimos 12 meses?

Q.14. ¿Y diría que su comportamiento ha cambiado para mejor o para peor?

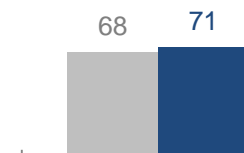
Impresión comportamiento moto



Total ha cambiado su comportamiento en moto

71%

■ 2014 ■ 2017



Ha cambiado

Base conductores motos: 380

Cómo ha sido el cambio:

Para mejor

Para peor

2014 ● 93

● 7

2017 ● 93

● 7



Base: Ha cambiado su comportamiento en moto 296

Q.15. ¿Tiene la impresión de que, en general, su **comportamiento como motorista** ha cambiado en los últimos 12 meses?

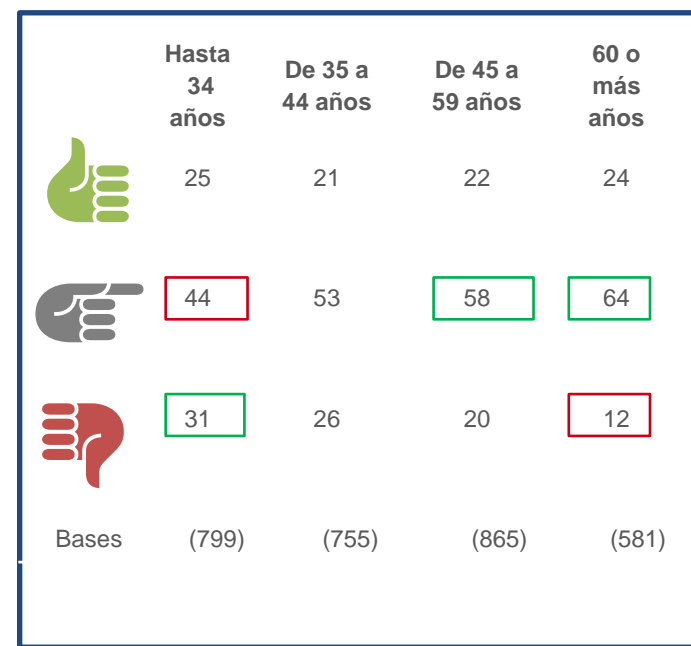
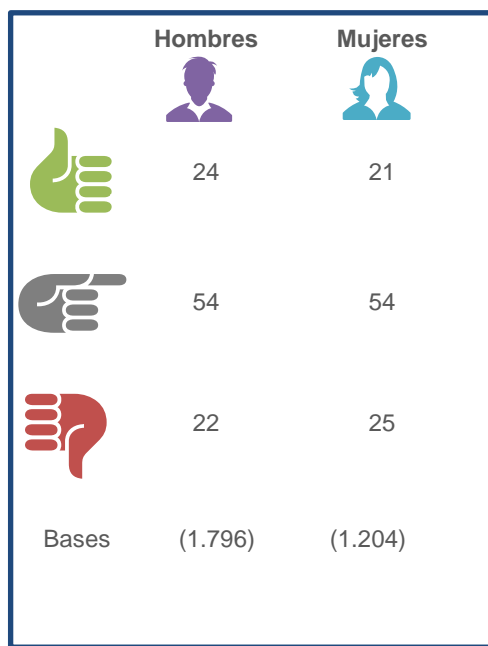
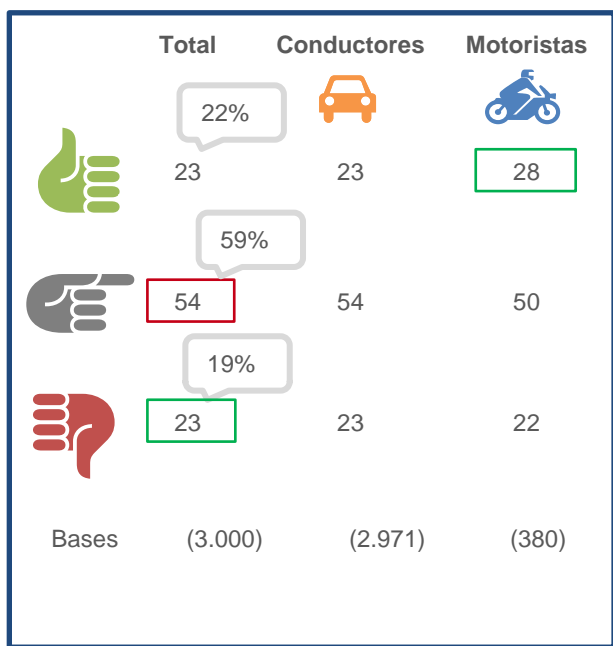
Q.16. ¿Y diría que su **comportamiento como motorista** ha cambiado para mejor o para peor?



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Empeora la valoración conductores españoles

En cuanto a la valoración de los españoles como conductores la mitad de los entrevistados los consideran normales aunque sube la percepción de que somos malos conductores. El colectivo de motoristas es el que tiene una mejor valoración donde casi 3 de cada 10 se consideran buenos conductores. Mientras que por edades los jóvenes son los más críticos, el 31% nos suspende como conductores, y según aumenta la edad se posicionan más en la valoración intermedia.



Percepción buenos conductores (Muy buenos + Bastante buenos)

Normales

Percepción malos conductores (Bastante malos + Muy malos)

Diferencias significativas con 2014

/ Significativamente superior/inferior con respecto al Total

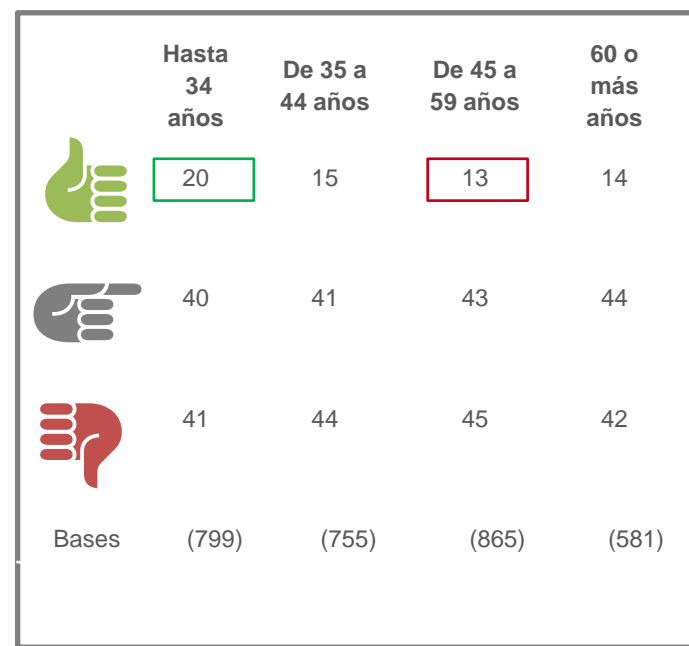
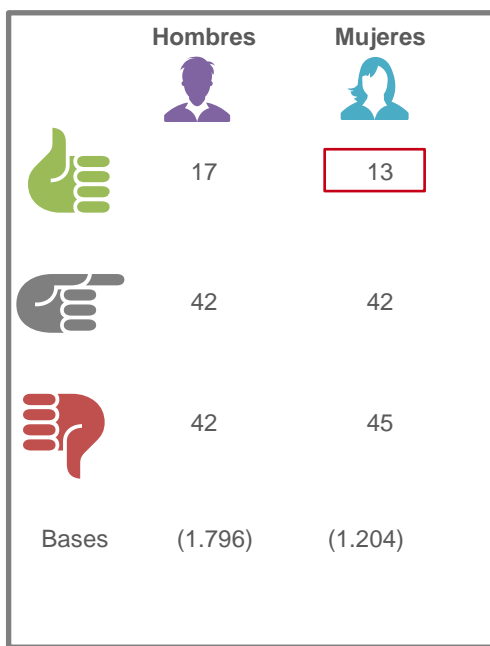
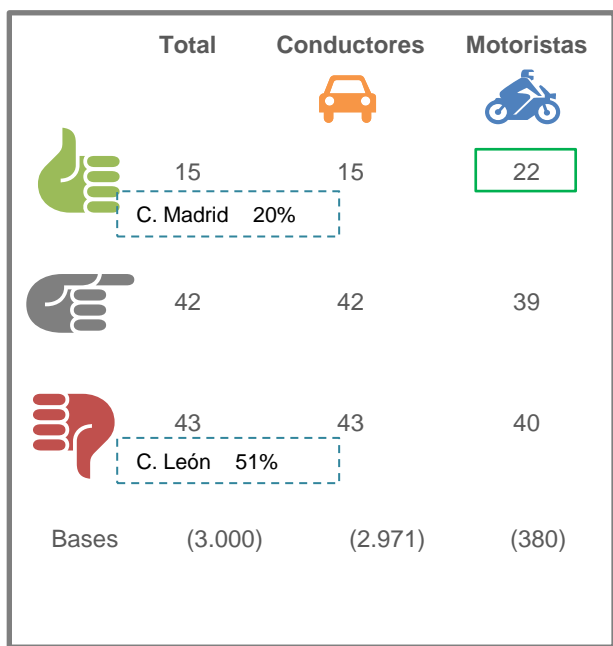
Q.11. En conjunto ¿cómo valora a los españoles como conductores?



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Aunque la valoración de los peatones es incluso peor que la del conductor

En relación a los peatones no se observan variaciones significativas en su evolución, de nuevo la mayoría de las puntuaciones se reparten entre normales y malos y tan sólo el 15% nos consideran buenos, dato que mejora algo entre los más jóvenes, los motoristas y por zonas en la Comunidad de Madrid. Por su parte las mujeres y entrevistados de 45 a 59 son las que menor valoraciones positivas dan.



Percepción buenos conductores (Muy buenos + Bastante buenos) Normales

Percepción malos conductores (Bastante malos + Muy malos)

Diferencias significativas con 2014

/ Significativamente superior/inferior con respecto al Total

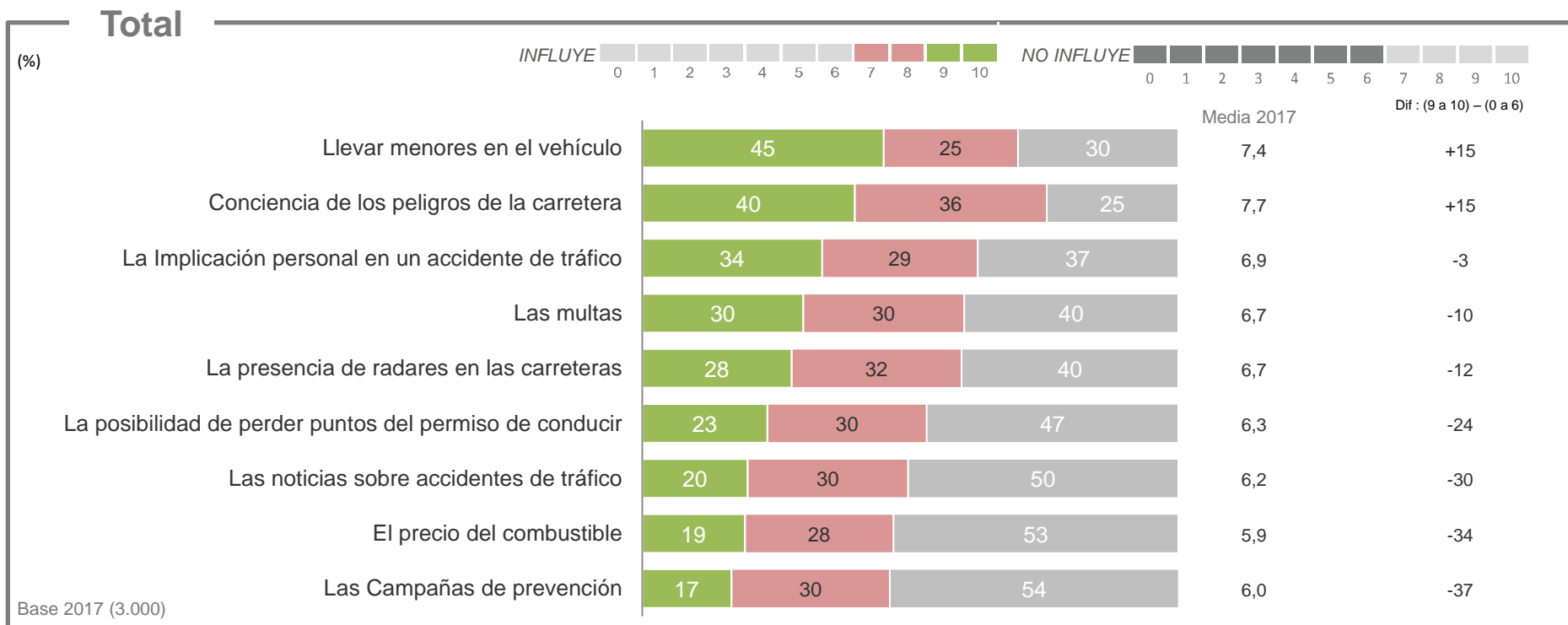
Q.12. Y cómo **peatones** ¿cómo considera a los españoles en general?



Centro de Estudios de Seguridad Vial

La presencia de menores es el factor más influyente en la conducción

Llevar menores en el vehículo y la conciencia de los peligros en la carretera son los motivos que más influyen en el comportamiento a la hora de conducir. En un segundo nivel se sitúa la implicación en un accidente de tráfico, las multas y la presencia de radares. En el lado opuesto se posicionan el precio del combustible y las campañas de prevención como los menos influyentes.



Diferencias significativas con 2014

/ Significativamente superior/inferior con respecto al Total

Q.19. Para cada uno de los siguientes elementos, dígame **en qué medida influyen en su comportamiento a la hora de conducir**. Usando una escala del 0 al 10 donde 0 es que no influye nada en absoluto y 10 que influye mucho y le hace mejor conductor.

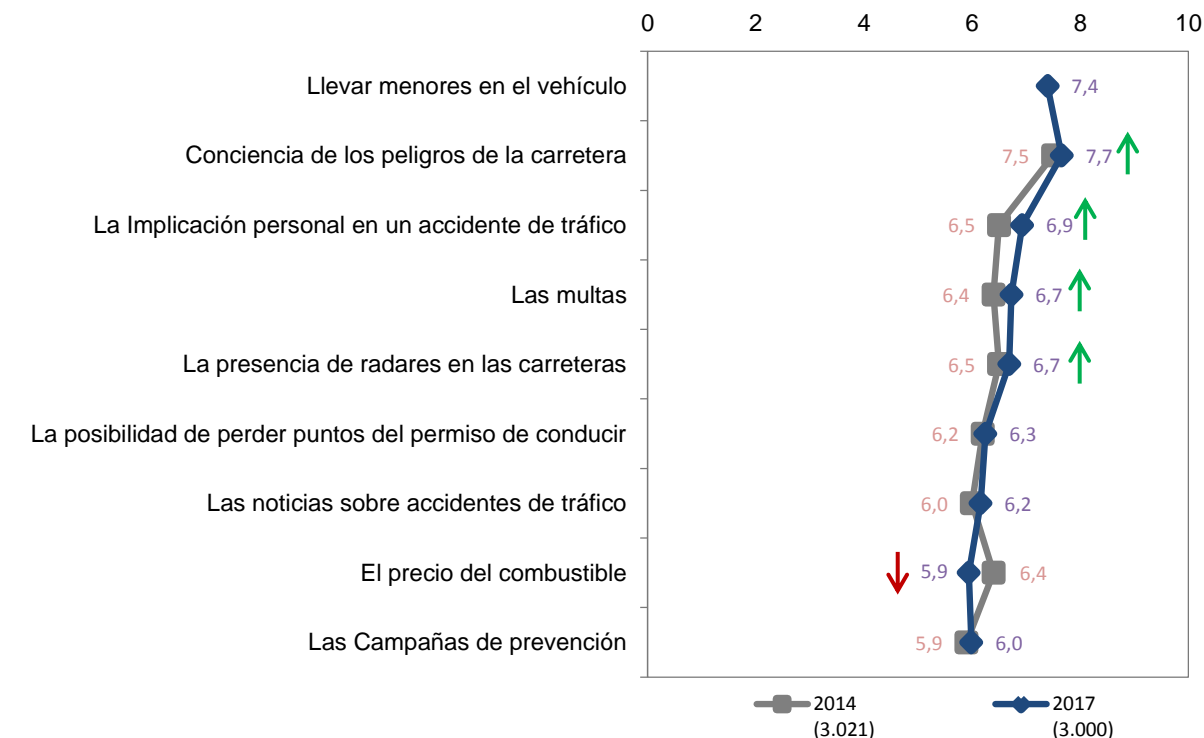


Centro de Estudios de Seguridad Vial

Influencia Evolución 2014/2017

Evolutivamente se han mantenido como factores más influyentes la conciencia de los peligros de la carretera, la implicación en un accidente de tráfico, las multas y la presencia de radares que además han adquirido algo más de peso en estos años. Por el contrario el precio del combustible es el factor que en los últimos años ha perdido más relevancia.

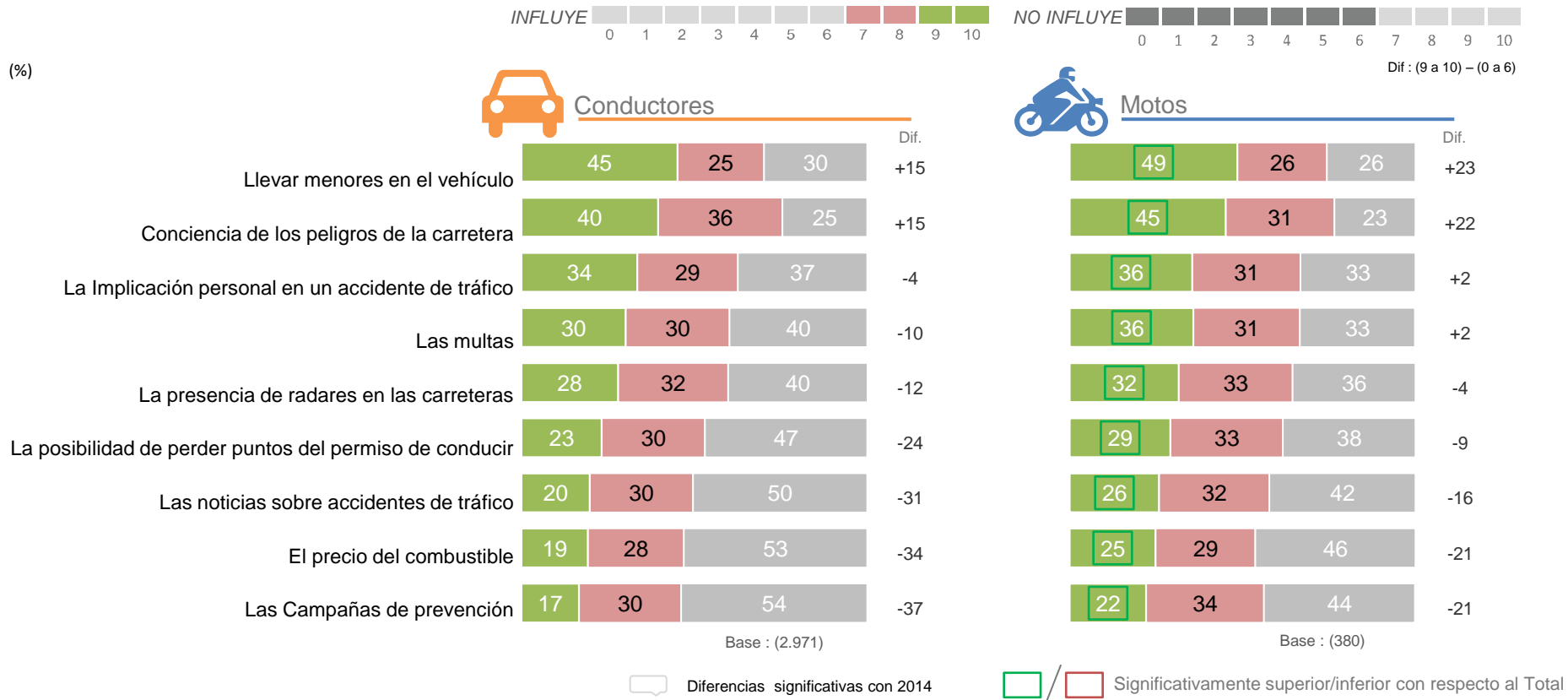
Media



Q.19. Para cada uno de los siguientes elementos, dígame en qué medida influyen en su comportamiento a la hora de conducir. Usando una escala del 0 al 10 donde 0 es que no influye nada en absoluto y 10 que influye mucho y le hace mejor conductor.

Los motoristas presentan una mayor sensibilidad a los factores externos que condicionan la conducción

Entre los distintos grupos de conductores, es entre los motoristas donde se observa que se le da mayor importancia a todos los factores analizados, y en especial, a la concienciación de los peligros en la carretera y a las multas.



Q.19. Para cada uno de los siguientes elementos, dígame en qué medida influyen en su comportamiento a la hora de conducir. Usando una escala del 0 al 10 donde 0 es que no influye nada en absoluto y 10 que influye mucho y le hace mejor conductor.

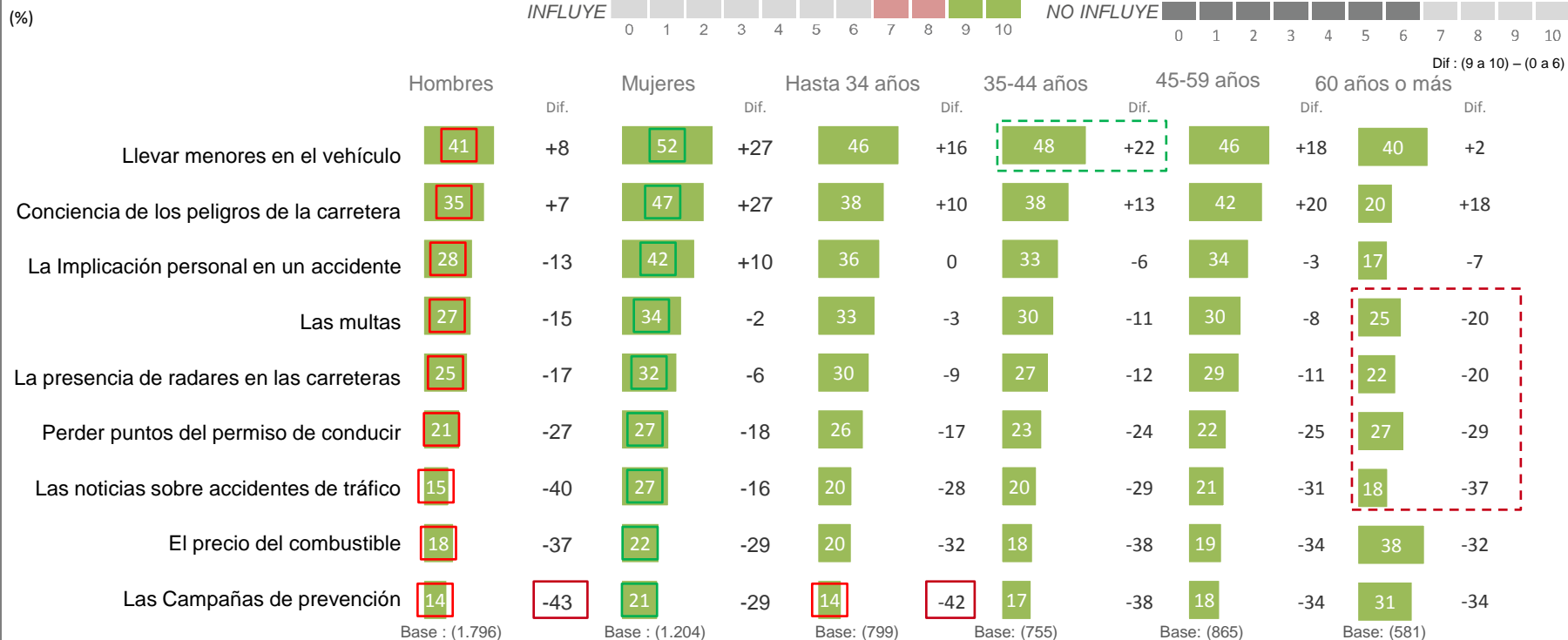


Centro de Estudios de Seguridad Vial

Influencia Perfiles

Las mujeres presentan una clarísima mayor sensibilidad a los factores analizados, lo que lógicamente condiciona la forma de conducir. Por edades no se observan grandes diferencias, aunque podemos destacar una menor influencia de las campañas entre los jóvenes. El target de 35 a 44 años es el más preocupado por llevar menores y los mayores de 60 años a los que menos les afectan las medidas de control como las multas, los radares y la pérdida de puntos.

Perfiles



Q.19. Para cada uno de los siguientes elementos, dígame en qué medida influyen en su comportamiento a la hora de conducir. Usando una escala del 0 al 10 donde 0 es que no influye nada en absoluto y 10 que influye mucho y le hace mejor conductor.

Diferencias significativas con 2014

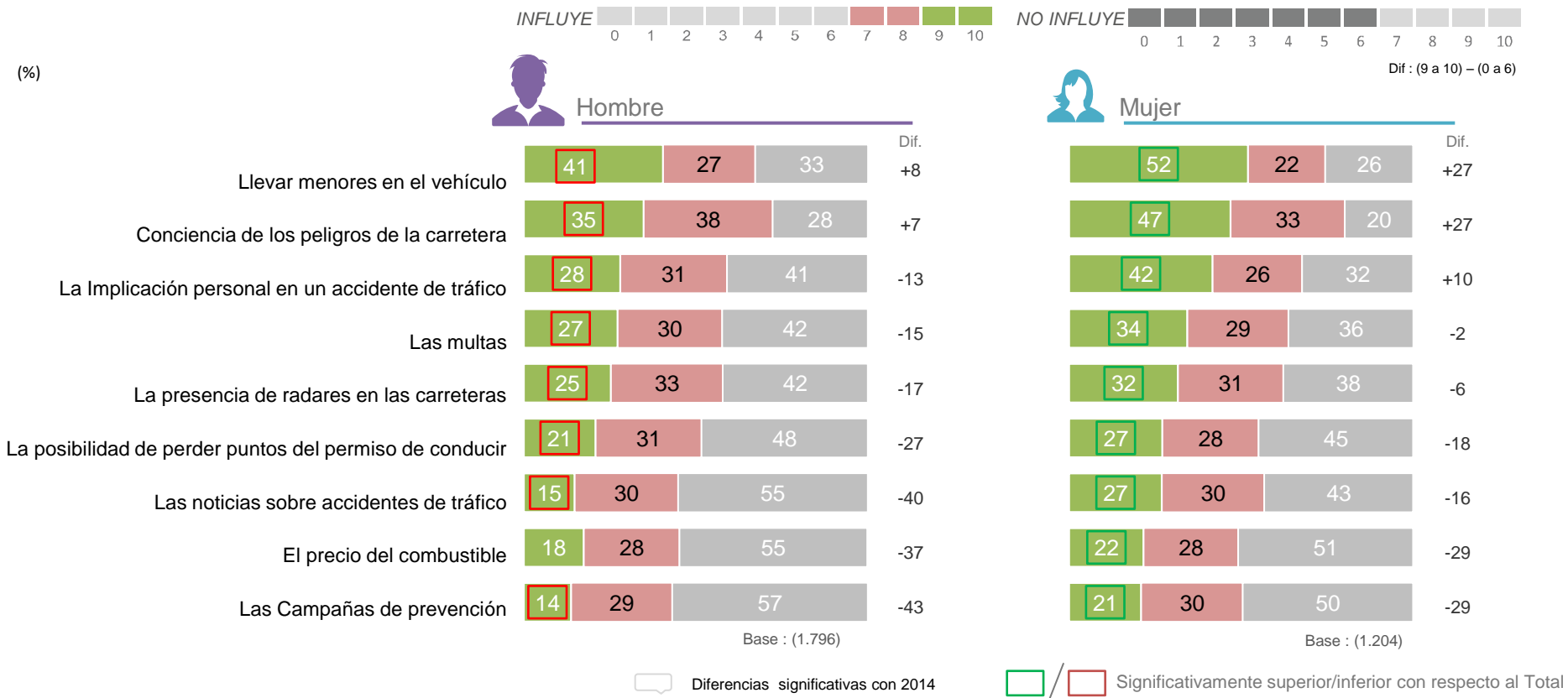
Significativamente superior/inferior con respecto al Total



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Las mujeres continúan estando mucho más sensibilizadas

Por género, las mujeres dan mayor importancia a todos los factores, siendo los tres más importantes los menores en el vehículo, la conciencia de los peligros y la implicación en un accidente, los tres con porcentajes más altos entre 9-10 que entre los que no los ven influyente (1-6).



Q.19. Para cada uno de los siguientes elementos, dígame en qué medida influyen en su comportamiento a la hora de conducir. Usando una escala del 0 al 10 donde 0 es que no influye nada en absoluto y 10 que influye mucho y le hace mejor conductor.

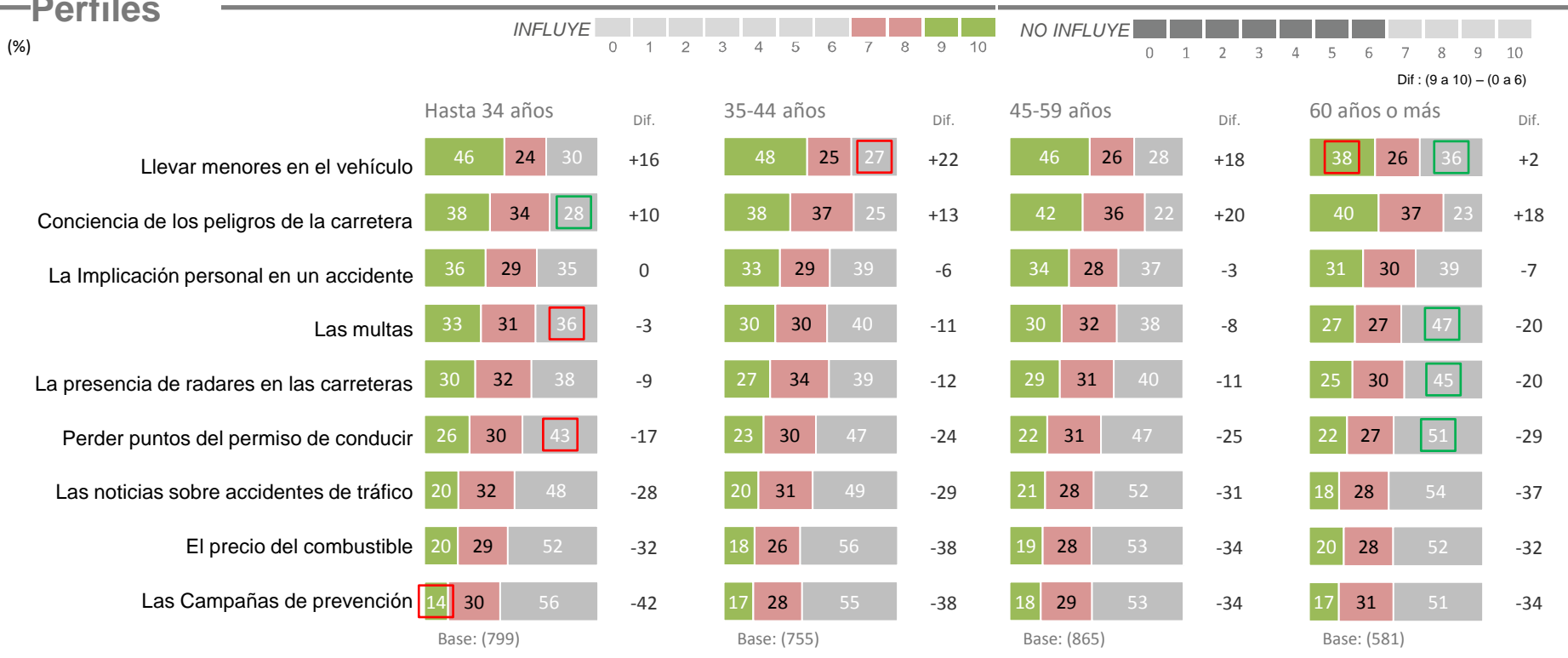


Centro de Estudios de Seguridad Vial

Los jóvenes están menos influenciados por las campañas de prevención

Por edades, para los más jóvenes tienen menos influencia la conciencia de los peligros y las campañas de prevención. El target de 35 a 44 años es el más preocupado por llevar menores y los mayores de 60 años a los que menos les afectan las medidas de control como las multas, los radares y la pérdida de puntos.

Perfiles



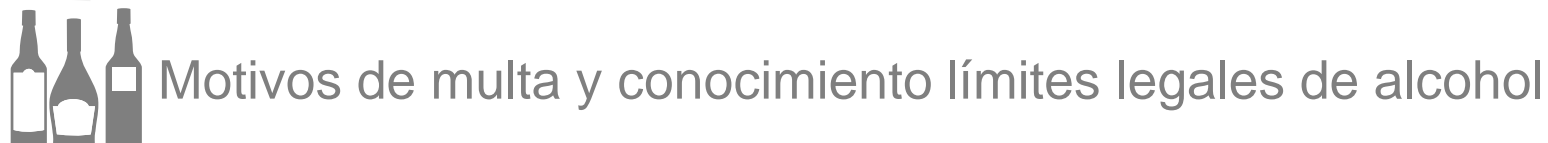
Diferencias significativas con 2014

Significativamente superior/inferior con respecto al Total

Q.19. Para cada uno de los siguientes elementos, dígame en qué medida influyen en su comportamiento a la hora de conducir. Usando una escala del 0 al 10 donde 0 es que no influye nada en absoluto y 10 que influye mucho y le hace mejor conductor.

Conclusiones

- El 95% de los entrevistados se siente totalmente o bastante seguros al volante de un coche, aunque **en la moto y como peatones crece la percepción de riesgo de sufrir un accidente**. En especial destaca entre los peatones donde ha aumentado 4pp los que dicen sentirse bastante inseguros.
- Cuando preguntamos por **la seguridad en carretera frente años anteriores también hay menor sensación de seguridad**. Si en 2014, 1 de cada 10 decía sentirse menos seguro, en 2017 son 2 de cada 10 los que reconocen tener esta sensación. No obstante esta situación destaca en mayor medida entre las mujeres y en las edades de 45 a 59 años, disminuyendo entre los más jóvenes.
- Entre los conductores de coche que declaran haber cambiado su forma de conducir **se aprecia un cierto aumento en los que consideran que ha sido a peor**, situación que no sucede entre los motoristas cuya percepción es similar a la de hace tres años (93% ha sido a mejor).
- Esta sensación de una conducción algo peor también se refleja en la valoración que dan a los conductores españoles que crece en puntuaciones negativas. Como peatones los españoles mantienen una valoración similar a 2014, donde de nuevo el 43% de la muestra los suspende en cuanto a su comportamiento.
- Por último, entre **los factores que más influyen en la conducción destacan viajar con menores en el vehículo y la toma de conciencia de los peligros**, aunque también han adquirido más importancia la implicación en un accidente y aquello que desemboca en repercusiones económicas: las multas y la presencia de radares.

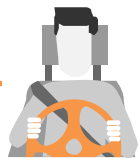




Centro de Estudios de Seguridad Vial

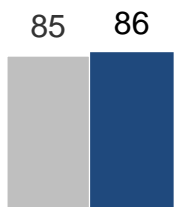
Los factores personales son claramente el principal responsable de los accidentes en carretera

El principal elemento reconocido como responsable en la mayoría de los accidentes viales siguen siendo los propios conductores o peatones y aquellas circunstancia personales de estos que puedan afectar a la conducción (distracciones, imprudencias...). Sólo un 6% lo atribuye a los vehículos y un 8% a factores externos.



Conductores

■ 2014 Base: (3.021) ■ 2017 Base: (3.000)



Factores personales del conductor o peatones (distracciones, fatiga, infracción de las normas de tráfico, etc. ...)



Los vehículos (fallos eléctricos, falta de mantenimiento, antigüedad, etc. ...)

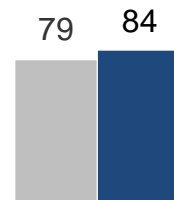


Factores externos (condiciones meteorológicas adversas, mal estado de vías, falta de señalización, etc. ...)



Motoristas

■ 2014 Base: (408) ■ 2017 Base: (380)



Factores personales del conductor o peatones (distracciones, fatiga, infracción de las normas de tráfico, etc. ...)



Los vehículos (fallos eléctricos, falta de mantenimiento, antigüedad, etc. ...)



Factores externos (condiciones meteorológicas adversas, mal estado de vías, falta de señalización, etc. ...)

□ / □ Significativamente superior/inferior con respecto al Total

Q.20. De estos tres elementos, ¿cuál considera que tiene mayor responsabilidad en los accidentes viales?



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Saltarse semáforos en ámbar, conducir tras tomar medicamentos o no descansar son de los comportamientos considerados menos peligrosos

Los comportamientos considerados como más peligrosos para la conducción son conducir tras consumir drogas o bebidas alcohólicas, manipular el teléfono sin tener un manos libres y montar en moto sin llevar puesto el casco



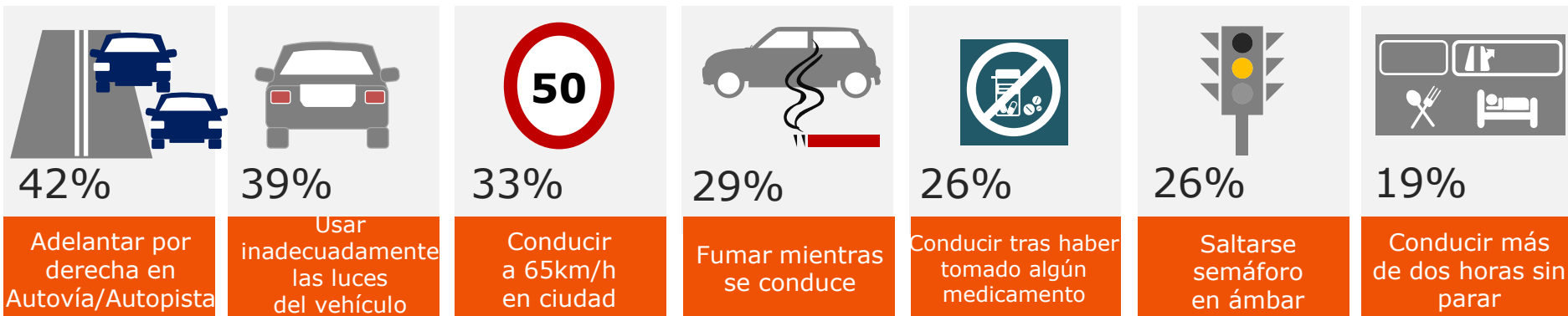
Q.21. Para cada uno de los siguientes comportamientos, indique hasta qué punto cree que es peligroso. Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nada peligroso y 10 es muy peligroso.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Saltarse semáforos en ámbar, conducir tras tomar medicamentos o no descansar son de los comportamientos considerados menos peligrosos

En el lado opuesto los percibidos como menos peligrosos: fumar mientras conduces, conducir tras tomar medicamentos, saltarse un semáforo en ámbar, y conducir más de dos horas sin parar.



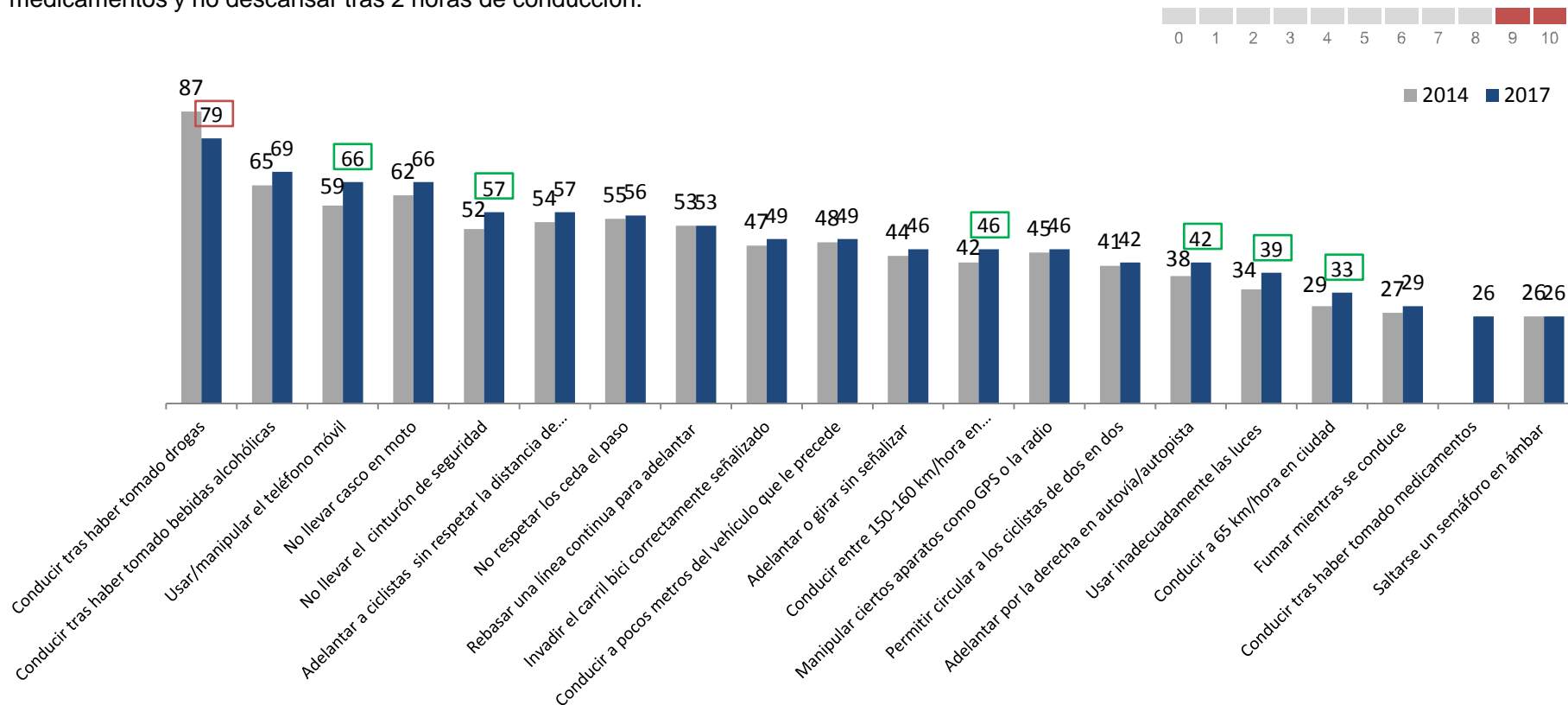
Q.21. Para cada uno de los siguientes comportamientos, indique hasta qué punto cree que es peligroso. Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nada peligroso y 10 es muy peligroso.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Se incrementa la percepción de peligrosidad de comportamientos como el consumo de alcohol, uso del móvil y el exceso de velocidad

En los últimos tres años hay un aumento de concienciación del peligro que supone para la conducción de determinados comportamientos como: conducir bajo los efectos del alcohol, usar el teléfono sin un manos libres, conducir sin el cinturón de seguridad, o el exceso de velocidad, No obstante, es preocupante que haya comportamientos no considerados altamente peligrosos como saltarse los semáforos en ámbar, tomar medicamentos y no descansar tras 2 horas de conducción.



Base : (3.021)

Base : (3.000)

Q.21. Para cada uno de los siguientes comportamientos, indique hasta qué punto cree que es peligroso. Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nada peligroso y 10 es muy peligroso.

Significativamente superior/inferior con respecto al Total



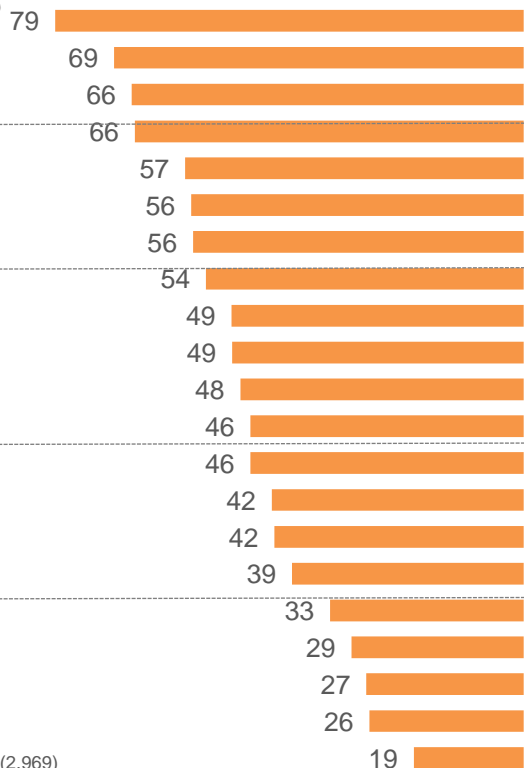
Centro de Estudios de Seguridad Vial

Los motoristas parece que tienen una percepción algo más leve de la peligrosidad que los conductores de coches

En líneas generales los motoristas perciben con menos peligrosidad la mayor parte de los comportamientos analizados, pero en especial e consideran menos arriesgados el uso del teléfono sin un manos libres, rebasar una línea continua para adelantamientos o manipular aparatos como el GPS o la radio mientras se conduce.



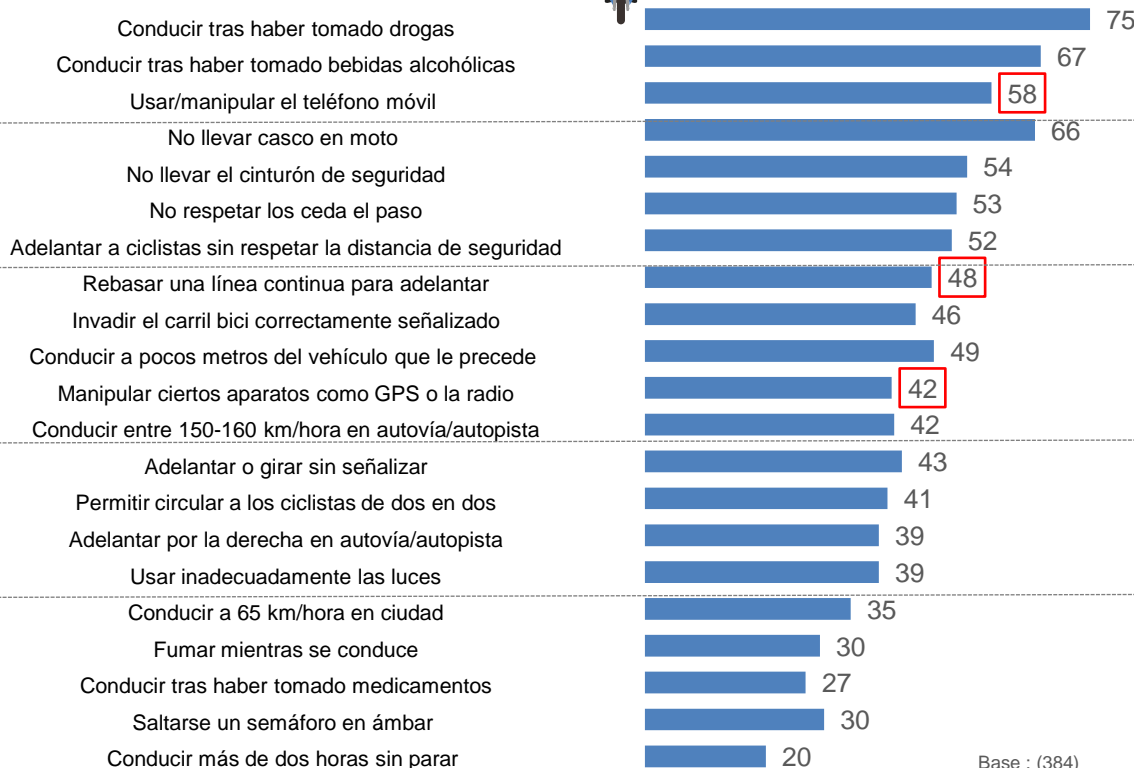
Conductores



Base : (2.969)



Motoristas



Base : (384)

Q.21. Para cada uno de los siguientes comportamientos, indique hasta qué punto cree que es peligroso. Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nada peligroso y 10 es muy peligroso.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Los hombres y los menores de 44 años son los colectivos menos sensibilizados con la peligrosidad de determinados comportamientos en carretera

Las mujeres y los perfiles de más edad son colectivos con un mayor grado de concienciación sobre los peligros de estos comportamientos, mientras que los hombres y jóvenes son más confiados.



(%)	Hombre	Mujer	Hasta 34 años	De 35 a 44 años	De 45 a 59 años	60 o más años
Base	1796	1204	799	755	860	587
Conducir tras haber tomado drogas	77	82	71	75	84	88
Conducir tras haber tomado bebidas alcohólicas	65	75	61	67	71	78
Usar/manipular el teléfono móvil	62	71	53	61	74	79
No llevar el casco en moto	65	70	57	64	77	72
No llevar el cinturón de seguridad	53	63	55	53	58	63
No respetar los ceda el paso	53	61	47	50	60	71
Adelantar a ciclistas sin respetar la distancia de seguridad	52	61	46	52	62	65
Rebasar una línea continua para adelantar	51	57	40	48	59	70
Invadir el carril bici correctamente señalizado	45	55	42	46	52	59
Conducir a pocos metros del vehículo que le precede	46	54	41	47	54	55
Manipular aparatos como GPS o la radio	43	54	33	41	56	63
Conducir entre 150-160 km/hora en autovía/autopista	41	54	41	43	47	55
Adelantar o girar sin señalizar	42	52	38	39	51	58
Permitir circular a los ciclistas de dos en dos	36	52	35	38	46	52
Adelantar por la derecha en autovía/autopista	36	50	36	36	45	52
Usar inadecuadamente las luces	34	46	33	35	41	49
Conducir a 65 km/hora en ciudad	29	38	30	30	34	38
Fumar mientras se conduce	25	35	27	28	27	36
Conducir tras haber tomado medicamentos	23	31	19	24	29	35
Saltarse un semáforo en ámbar	23	30	19	22	28	38
Conducir más de dos horas sin parar	15	24	17	16	19	24

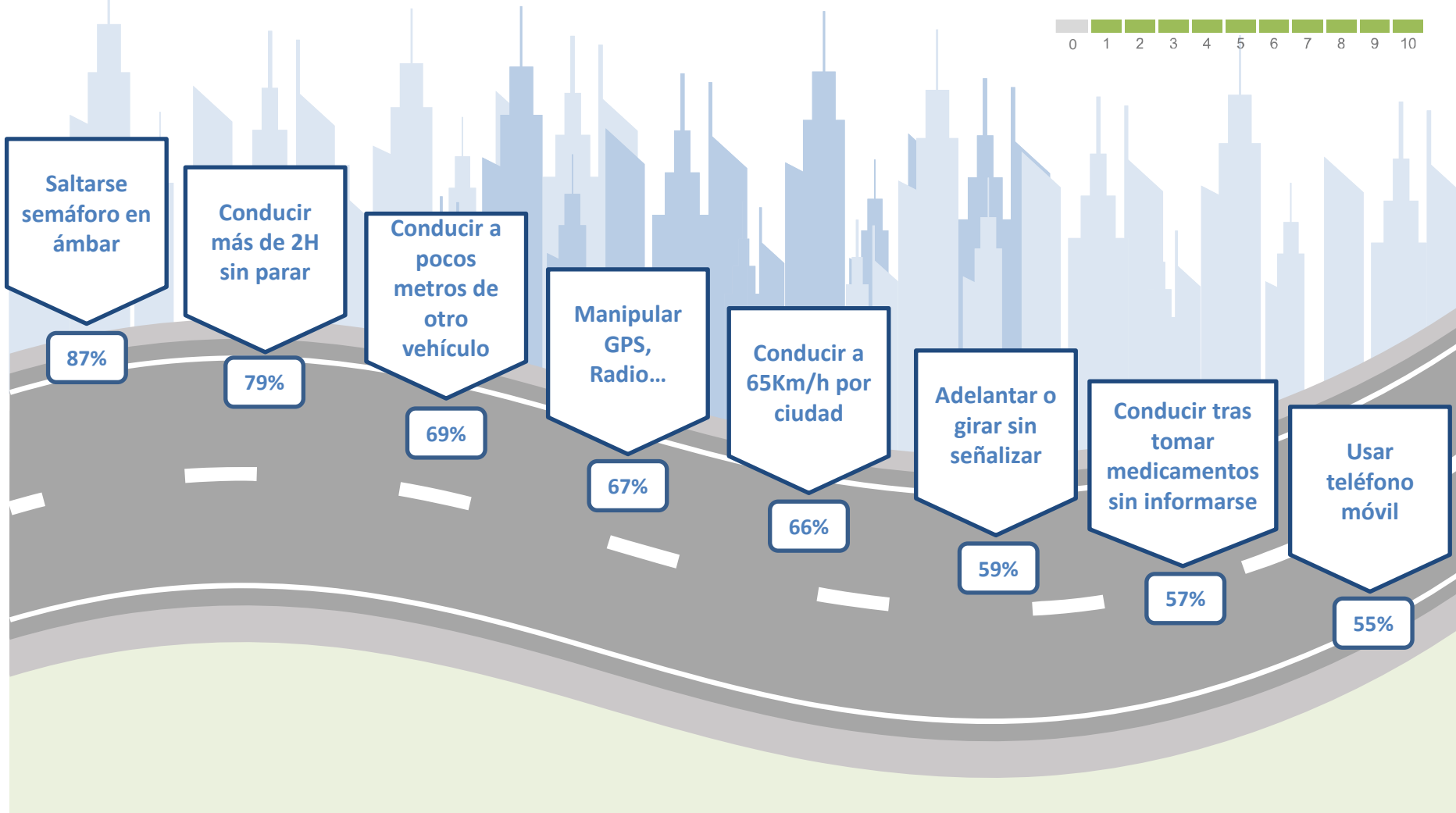
Q.21. Para cada uno de los siguientes comportamientos, indique hasta qué punto cree que es peligroso. Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nada peligroso y 10 es muy peligroso.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Conducir más de 2 horas sin parar y no detenerse en los semáforos en ámbar son los comportamientos más habituales

Q.22. Hablando de sí mismo, como conductor, ¿desarrolla usted alguno de los siguientes comportamientos? Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo.

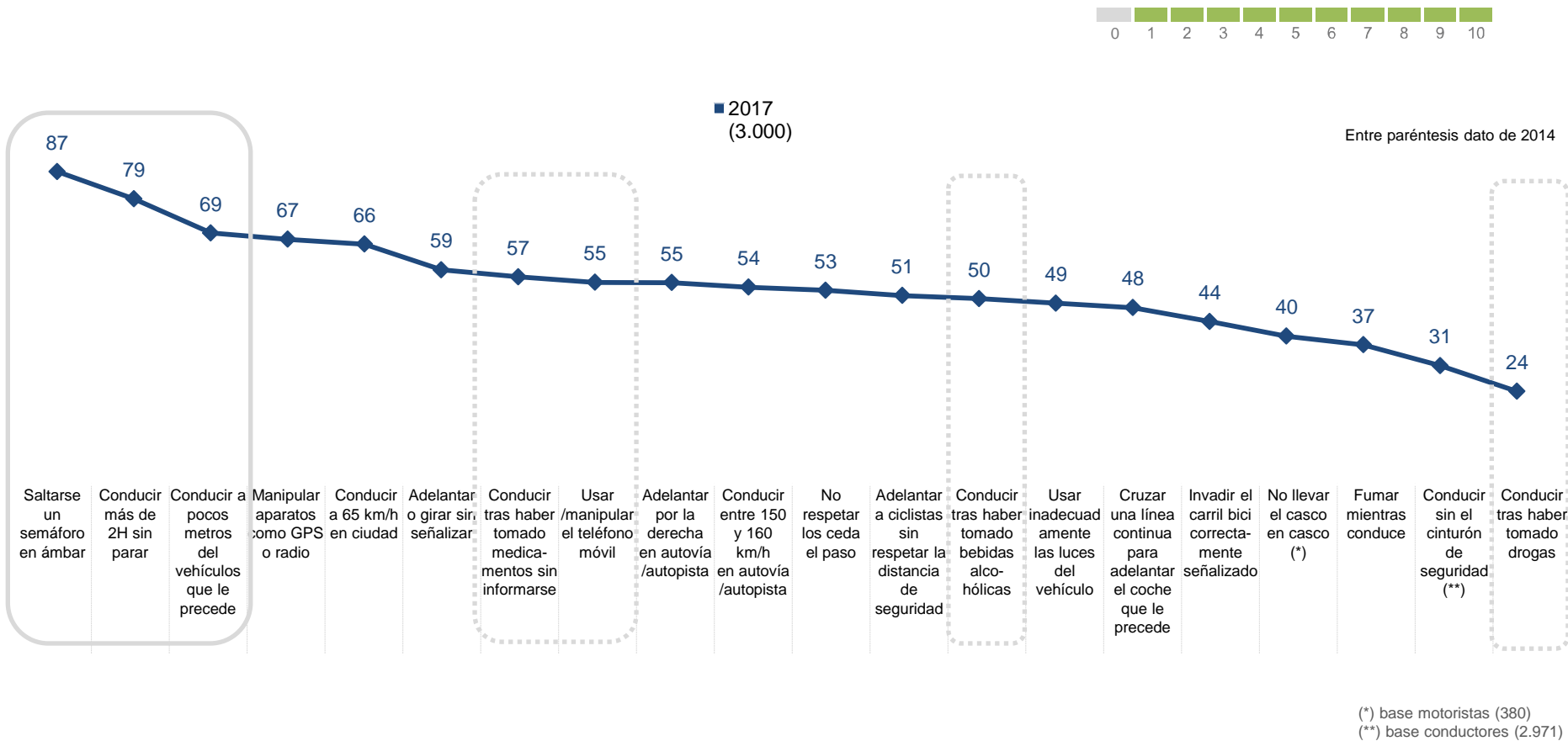




Centro de Estudios de Seguridad Vial

No detenerse en los semáforos en ámbar y conducir más de 2 horas sin parar son los comportamientos más habituales

En cuanto al comportamiento, vemos como en general hay un alto reconocimiento de haber incurrido en comportamientos peligrosos en alguna ocasión, siendo los que más se declaran saltase un semáforo en ámbar y conducir más de dos horas sin parar.



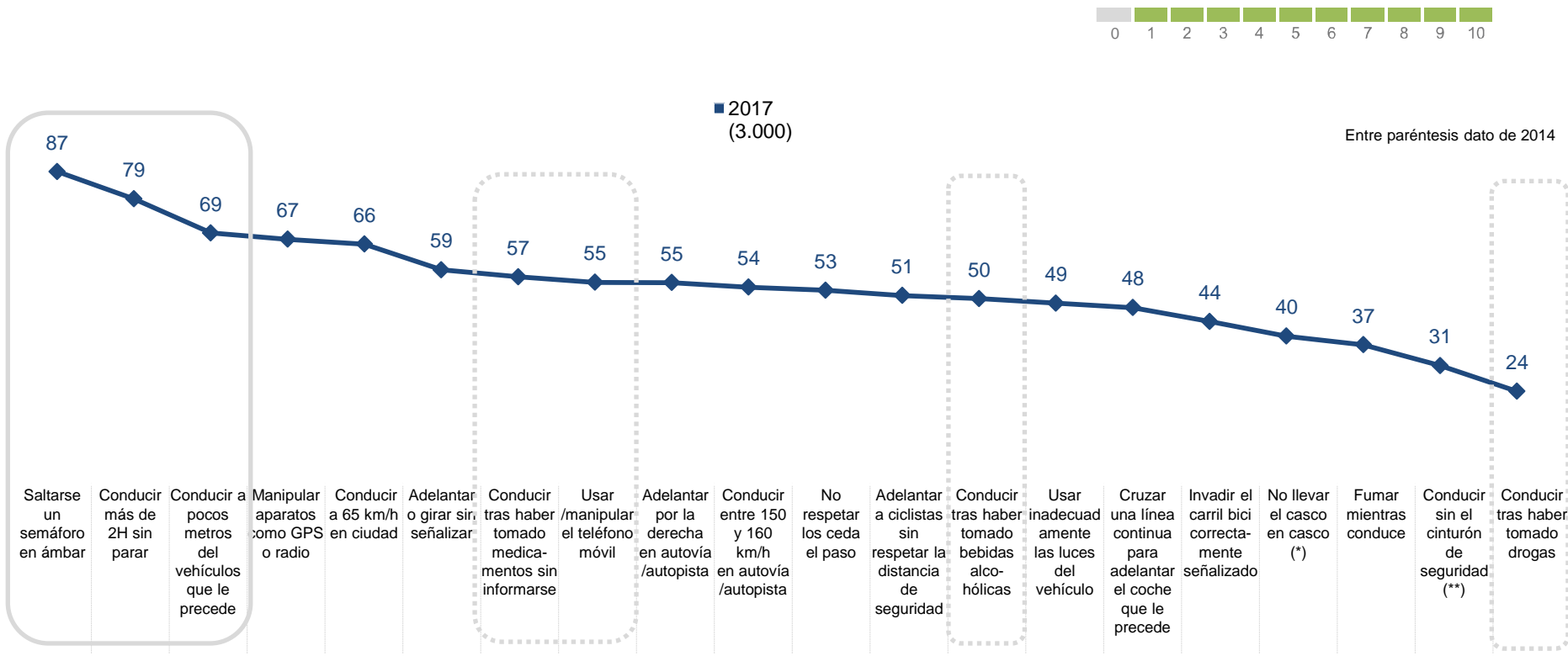
Q.22. Hablando de sí mismo, como conductor, ¿desarrolla usted alguno de los siguientes comportamientos? Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

No detenerse en los semáforos en ámbar y conducir más de 2 horas sin parar son los comportamientos más habituales

En cuanto al comportamiento, vemos como en general hay un alto reconocimiento de haber incurrido en comportamientos peligrosos en alguna ocasión, siendo los que más se declaran saltase un semáforo en ámbar y conducir más de dos horas sin parar.



(*) base motoristas (380)
(**) base conductores (2.971)

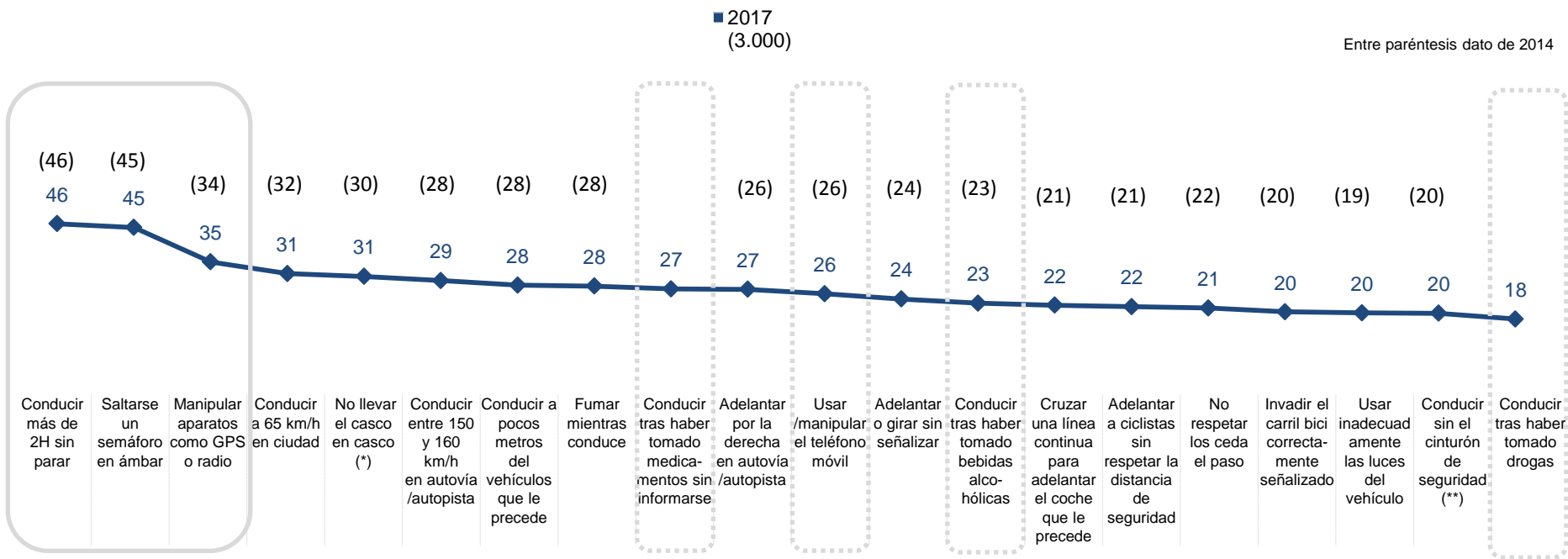
Q.22. Hablando de sí mismo, como conductor, ¿desarrolla usted alguno de los siguientes comportamientos? Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Conducir más de 2 horas sin parar y no detenerse en los semáforos en ámbar son los comportamientos más habituales

En cuanto al comportamiento, no se producen variaciones significativas con los resultados de 2014 y los que más se declaran son conducir más de dos horas sin parar y saltarse un semáforo en ámbar, dos de los elementos considerados menos peligrosos. Le siguen manipular aparatos como GPS o la radio, conducir por ciudad a 65 km/hora y montar en moto sin casco.



(*) base motoristas (380)
(**) base conductores (2.971)

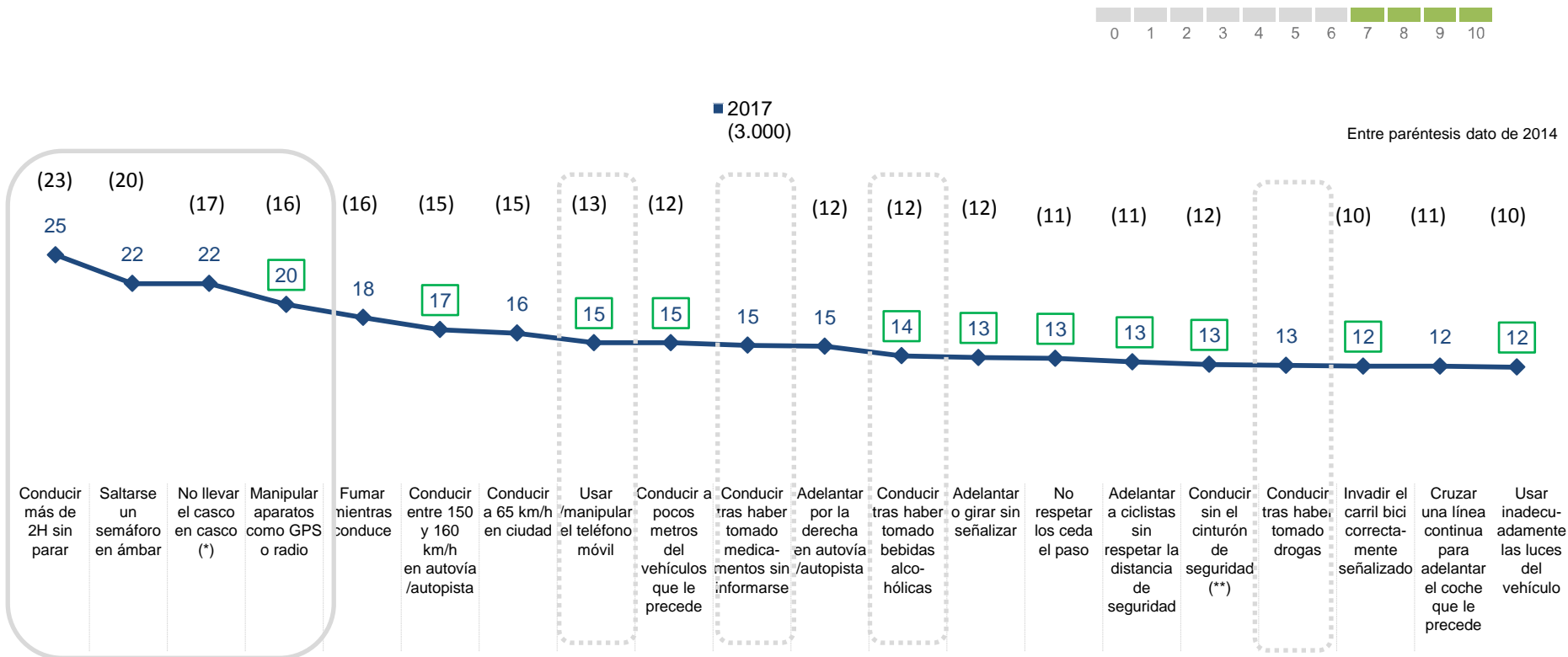
Q.22. Hablando de sí mismo, como conductor, ¿desarrolla usted alguno de los siguientes comportamientos? Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Destaca como algunos comportamientos sí se han incrementado frente a 2014: uso GPS, teléfonos o exceso de velocidad

Entre los que declaran hacer estos comportamientos de forma más frecuente (por encima de 7) si se produce un cierto incremento frente a los resultados de hace tres años, especialmente en el uso de la moto sin casco, la manipulación de GPS, radio, teléfono, el exceso de velocidad o no respetar la distancia de seguridad.



(*) base motoristas (380)
(**) base conductores (2.971)

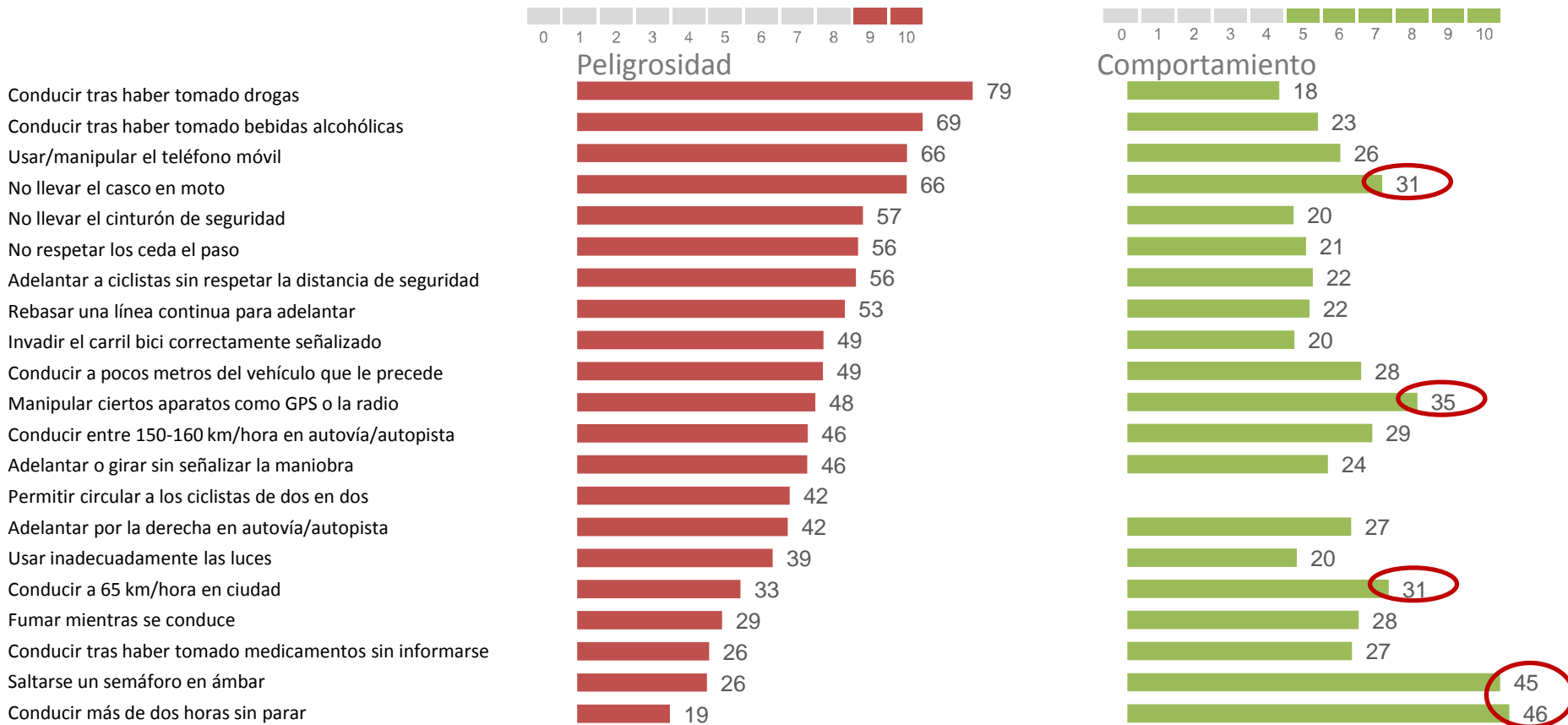
Q.22. Hablando de sí mismo, como conductor, ¿desarrolla usted alguno de los siguientes comportamientos? Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Aquellos comportamientos considerados menos peligrosos suelen ser los que se realizan con más frecuencia

Como cabría esperar, aquellos comportamientos considerados menos peligrosos -conducir tras tomar medicamentos y más de dos horas sin parar- son los que se realizan con más frecuencia. Entre los comportamientos que si se perciben con más riesgo y al mismo tiempo se realizan con cierta frecuencia estarían montar en moto sin casco, manipular aparatos como gps o radio



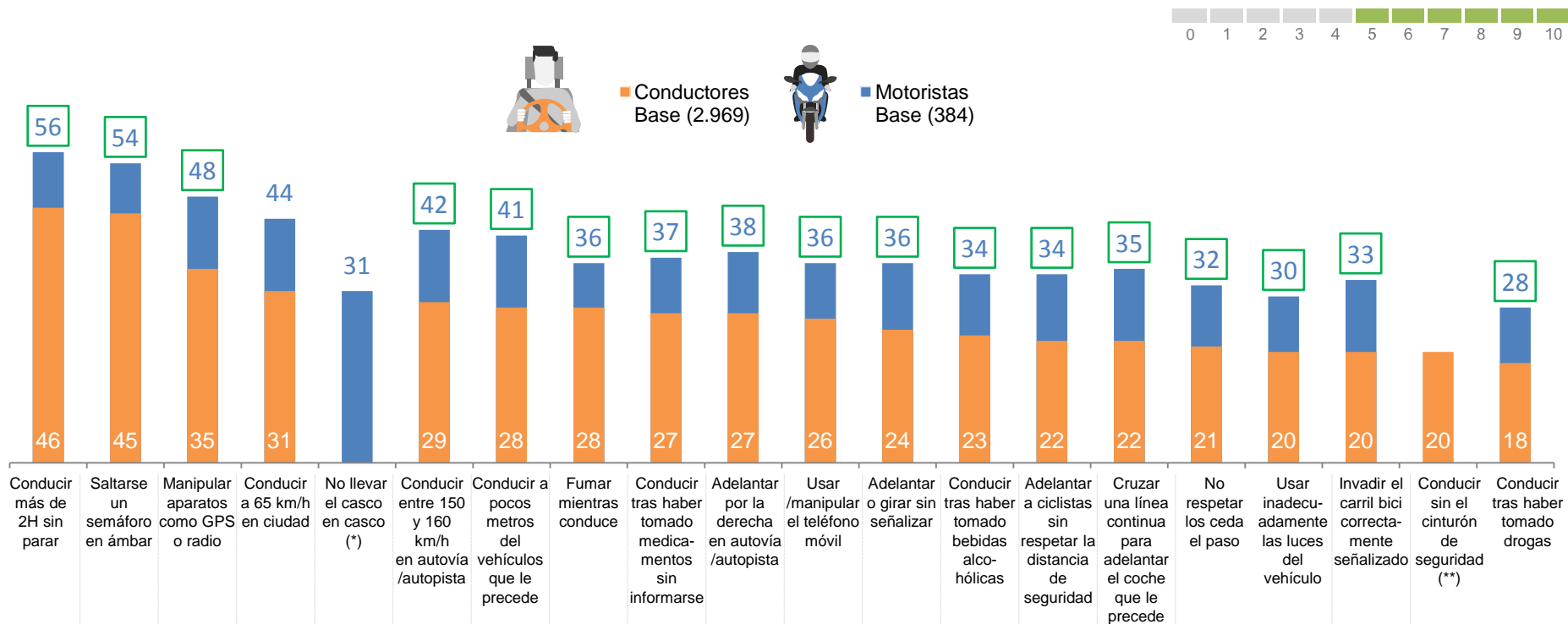
Q21. Para cada uno de los siguientes comportamientos, indique hasta qué punto cree que es peligroso. Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nada peligroso y 10 es muy peligroso.
Q22. Hablando de sí mismo, como conductor, ¿desarrolla usted alguno de los siguientes comportamientos?. Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Los motoristas reconocen un comportamiento más arriesgado que los conductores de coches

En general, los motoristas asumen un mayor riesgo en sus comportamientos frente al resto de conductores, como ya vimos en 2014.



Q.22. Hablando de sí mismo, como conductor, ¿desarrolla usted alguno de los siguientes comportamientos? Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

De nuevo los hombres y menores de 44 años presentan comportamientos peligrosos más generalizados

Al igual que veíamos en la percepción de peligrosidad, los hombres y entrevistados de menor edad son más confiados y reconocen más estos comportamientos en sus conducción. Entre los hombres y en edades de 35 a 44 años es más frecuente conducir más de dos horas sin descansar mientras que entre los de menos de 35 años aumentan saltarse un semáforo en ámbar, manipular aparatos y conducir a 65km/h en ciudad.

Base (%)	Escala de 0 a 10					
	Hombre	Mujer	Hasta 34 años	De 35 a 44 años	De 45 a 59 años	60 o más años
Base	1796	1204	799	755	865	581
Conducir más de dos horas sin parar	50	39	48	50	44	40
Saltarse un semáforo en ámbar	46	43	53	48	43	31
Manipular aparatos como GPS o la radio mientras conduce	37	32	46	39	31	20
Conducir a 65 km/h en ciudad	34	27	39	34	28	22
Montar en moto sin casco	29	37	38	28	26	26
Conducir entre 150 y 160 km/h en autovía/autopista	32	25	36	31	26	24
Conducir a pocos metros del vehículos que le precede	30	26	36	32	23	20
Fumar mientras conduce	30	25	32	31	25	21
Conducir tras haber tomado algún medicamento sin informarse	28	25	34	30	24	17
Adelantar por la derecha en autovía/autopista	29	24	32	30	24	20
Manipular/usar el teléfono sin un manos libres	27	23	34	31	21	15
Adelantar o girar sin señalar	25	22	31	27	21	16
Conducir tras haber tomado alguna bebida alcohólica	26	19	29	24	20	17
Adelantar a ciclistas en carretera sin respetar la distancia de seguridad	23	20	29	25	19	15
Cruzar una línea continua para adelantar el coche que le precede	23	19	29	26	18	14
No respetar los ceda el paso	23	19	27	23	19	15
Usar inadecuadamente las luces del vehículo	22	17	26	23	17	15
Invadir el carril bici correctamente señalizado	22	18	26	22	17	14
Conducir sin el cinturón de seguridad	22	17	26	22	17	14
Conducir tras haber consumido algún tipo de droga	20	16	24	20	15	12

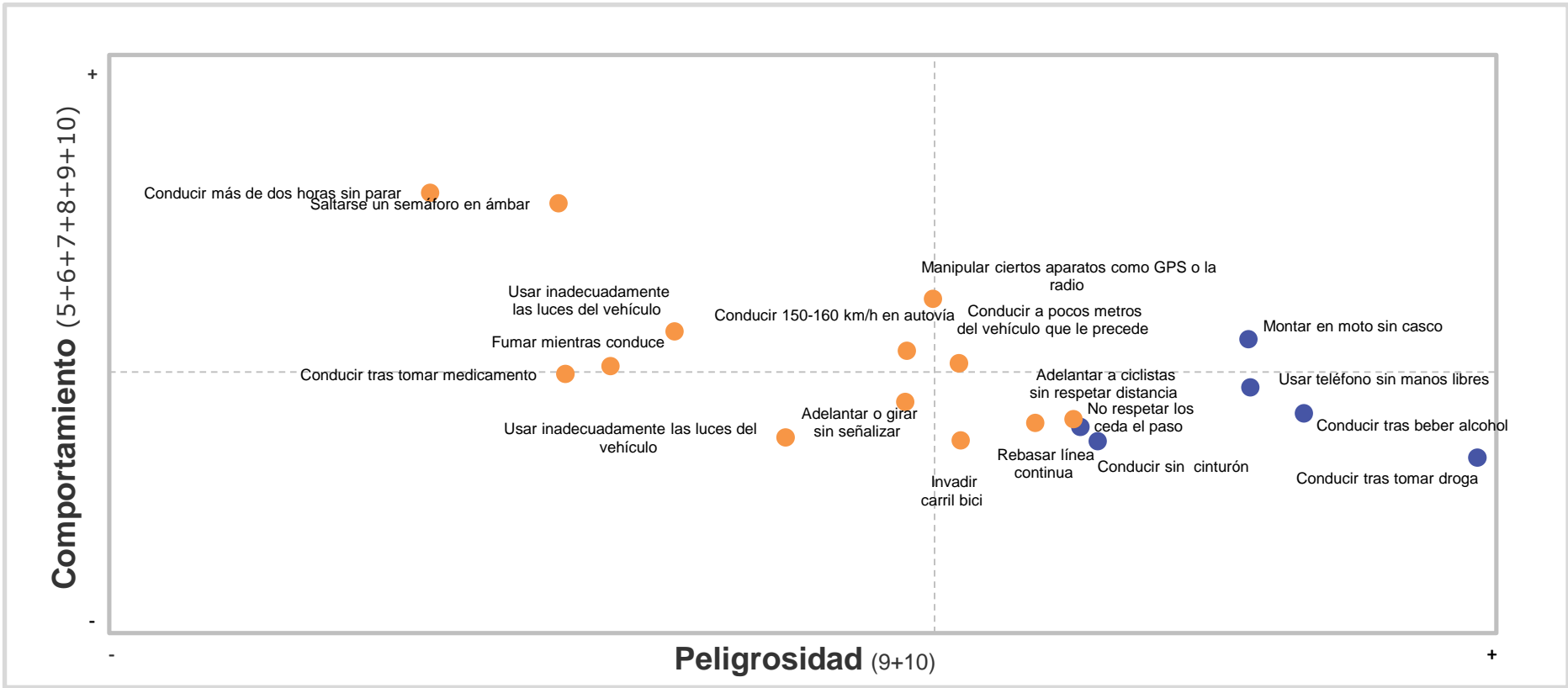
Q.22. Hablando de sí mismo, como conductor, ¿desarrolla usted alguno de los siguientes comportamientos? Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Comportamiento

Los comportamientos considerados menos peligrosos -conducir tras tomar medicamentos y más de dos horas sin parar- son los que se realizan con más frecuencia. Y entre los comportamientos que si se perciben con más riesgo y al mismo tiempo se realizan con cierta frecuencia estarían montar en moto sin casco, conducir sin guardar la distancia de seguridad y manipular aparatos como gps o radio.

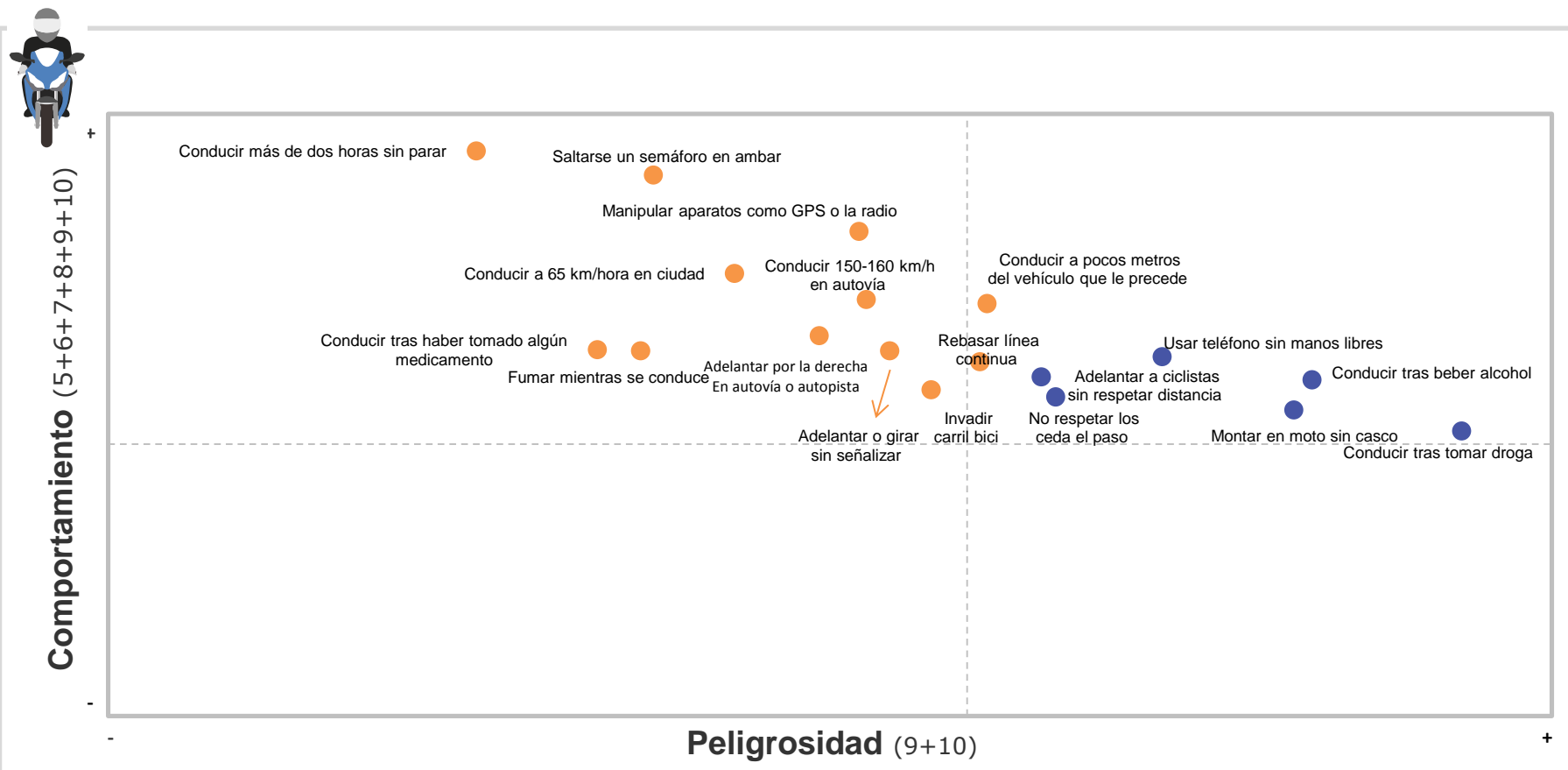


Q21. Para cada uno de los siguientes comportamientos, indique hasta qué punto cree que es peligroso. Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nada peligroso y 10 es muy peligroso.

Q22. Hablando de sí mismo, como conductor, ¿desarrolla usted alguno de los siguientes comportamientos?. Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo.

Comportamiento

Entre los motoristas reconocen más estos comportamientos peligrosos en su conducción.



Q21. Para cada uno de los siguientes comportamientos, indique hasta qué punto cree que es peligroso. Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nada peligroso y 10 es muy peligroso.
 Q22. Hablando de sí mismo, como conductor, ¿desarrolla usted alguno de los siguientes comportamientos?. Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo.



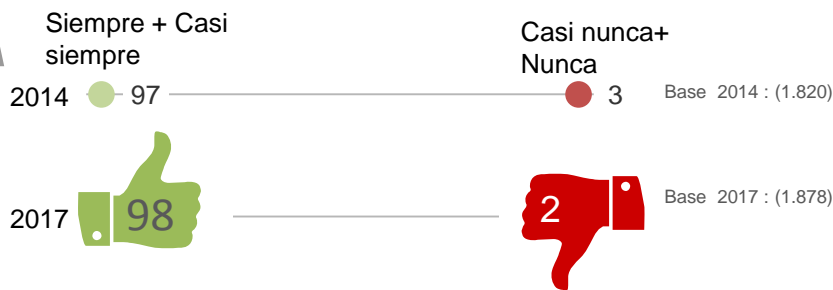
Centro de Estudios de Seguridad Vial

Prácticamente un tercio de los conductores no tienen clara la normativa sobre el uso del cinturón y los sistemas de retención infantil

En los casos en los que se circula con menores en el coche, el 98% de los entrevistados dice llevarlos debidamente asegurados con sistemas de retención infantil. Sin embargo en el conocimiento de la normativa, 3 de cada 10 dan una respuesta errónea.



Niños en sillas y debidamente asegurados



69%

Menores y de estatura <=135cm deben usar sillas homologadas y en asientos traseros

33%

En sentido contrario a la marcha sólo se pueden llevar a menores de <13kg con sillas grupo 0/0+

31%

Mayores de 12 años y estatura <135cm pueden viajar con el cinturón de seguridad

6%

Los menores obligados a usar SRI pueden usar el asiento delantero si los posteriores son ocupados por adultos.

13%

No lo sé. Prefiero no contestar

Base: (3.000)

Q.24. Como conductor, cuando lleva niños ¿los lleva en sillas homologadas y debidamente asegurados?

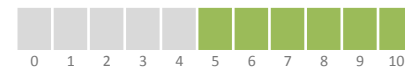
Q.38. De las siguientes normas sobre el uso de los cinturones y sistemas de protección para niños en el coche, ¿cuál o cuáles son las opciones correctas?



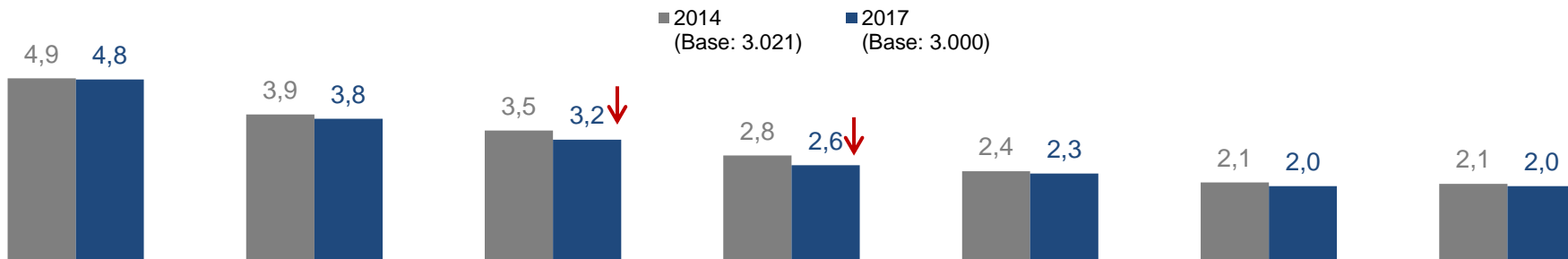
Centro de Estudios de Seguridad Vial

Cruzar la calle por lugares no señalizados o con el semáforo en rojo son los comportamientos peligrosos más habituales por los peatones

Entre los comportamientos mencionados por los peatones los más habituales siguen siendo cruzar la calle por lugares no señalizados para peatones y con el semáforo en rojo. Frente a 2014, descienden las menciones de cruzar la calle mientras utilizan el teléfono o escuchan música y los que al pasear invaden el carril bici .



Media



Q.25. Hablando de sí mismo como peatón, ¿desarrolla usted alguno de los siguientes comportamientos? Valore cada uno usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo.



Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Comportamiento

- Nuevamente se reconoce que **los factores personales de conductores y peatones son el principal elemento responsable en los accidentes viales**. Entre los **comportamientos asociados a un menor nivel de peligrosidad y que más se realizan** encontramos algunos que pueden afectar directamente a las facultades de los conductores como **conducir más de dos horas sin descansar o tras tomar medicamentos**, lo que evidentemente contribuye a que esos elementos personales sean un claro factor de riesgo.
- Aun así frente a 2014, sí **se detecta una mayor concienciación del peligro que suponen ciertos comportamientos como conducir tras beber alcohol, el uso del teléfono sin un manos libres, conducir sin el cinturón de seguridad o conducir entre 150-160 por autovía y autopista**, aunque aun con cifras no muy elevadas de conductores que no le confieren una alta peligrosidad.
- Cuando preguntamos por el comportamiento propio de los conductores no hay variaciones y se repiten los resultados de hace tres años donde **los que se hacen con mayor frecuencia son aquellos considerados menos peligrosos como conducir más de dos horas sin parar, saltarse un semáforo en ámbar o manipular aparatos (gps, radio..)**, factores muy importantes y que merman la capacidad de conducción por lo que de nuevo incrementa el factor de riesgo de sufrir un accidente.
- Y si analizamos la percepción de peligro y el comportamiento entre los distintos tipos de conductores de nuevo **los motoristas son los que perciben menor riesgo y los que presenta unos comportamientos más arriesgados**. Esta diferencias también se producen entre los hombres y entrevistados de menos edad que demuestran ser más permisivos frente a estos comportamiento que las mujeres y más mayores.



Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Comportamiento

- **Hay una clara concienciación de la importancia que tienen la seguridad de los menores que viajen en el vehículo,** aunque aun hay un 2% que reconocen no utilizarlos casi nunca o nunca. Ahora bien, cuando preguntamos por la normativa en el uso de estos sistemas de retención infantil se aprecia confusión con algunos aspectos, como el posicionamiento de la silla en relación al sentido de la marcha o la edad y la altura de los menores que deben usarla, en ambos casos un tercio de la muestra da alguna respuesta equivocada.
- **Y como peatones, seguimos reconociendo como habituales comportamientos como cruzar la calle por lugares no señalizados para peatones (57%), con el semáforo en rojo (44%) o mientras utilizamos el teléfono (37%).** No obstante en los últimos años se aprecia cierta mejoría entre los peatones en la utilización del móvil al cruzar y en el respeto al carril bici.



Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Medicamentos



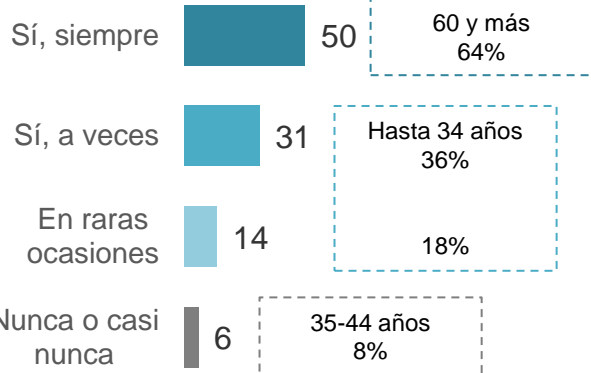


Centro de Estudios de Seguridad Vial

No existe hábito de informarse sobre las recomendaciones sobre el consumo de medicamentos y la conducción

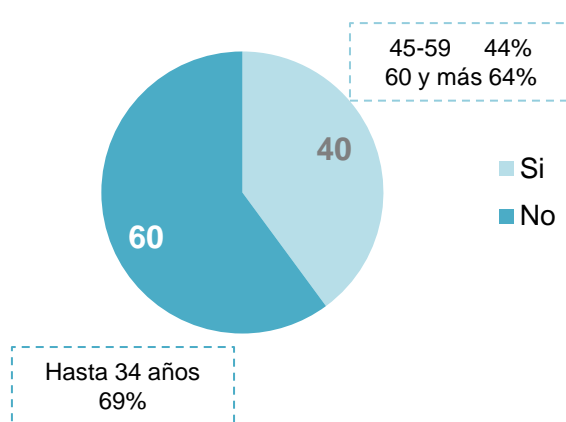
1 de cada 2 entrevistados no siempre se informan de las recomendaciones de un medicamento sobre su consumo y la conducción, cifra que se incrementa entre los menores de 34 años. El 40% conduce tras tomar medicamentos, siendo esta práctica mayor entre los targets de edades más altas, e incluso 2 de cada 10 reconocen que aun siendo conscientes de la recomendación de evitar la conducción tras la ingesta de un medicamento, han cogido su vehículo, situación que a es aun mayor entre los menores de 34 años y los motoristas.

Hábito de información sobre medicamentos



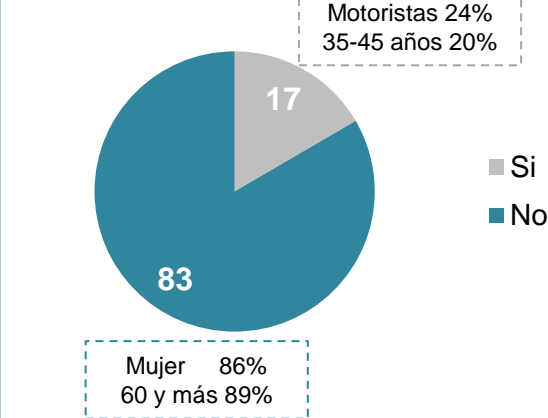
Base Total: 3000

Hábito de conducción tras tomar medicamentos



Base Total: 3000

Conducir tras tomar un medicamento cuya recomendación es evitar la conducción



Base Total: 3000

Q.39. Cuando tiene algún tipo de medicamento, ¿suele informarse de las recomendaciones sobre su consumo y la conducción?

Q.40. ¿Suele conducir después de tomar algún tipo de medicamento?

Q.41. ¿Ha tomado en alguna ocasión algún medicamento cuya recomendación es evitar la conducción y después ha utilizado su vehículo?



Centro de Estudios de Seguridad Vial

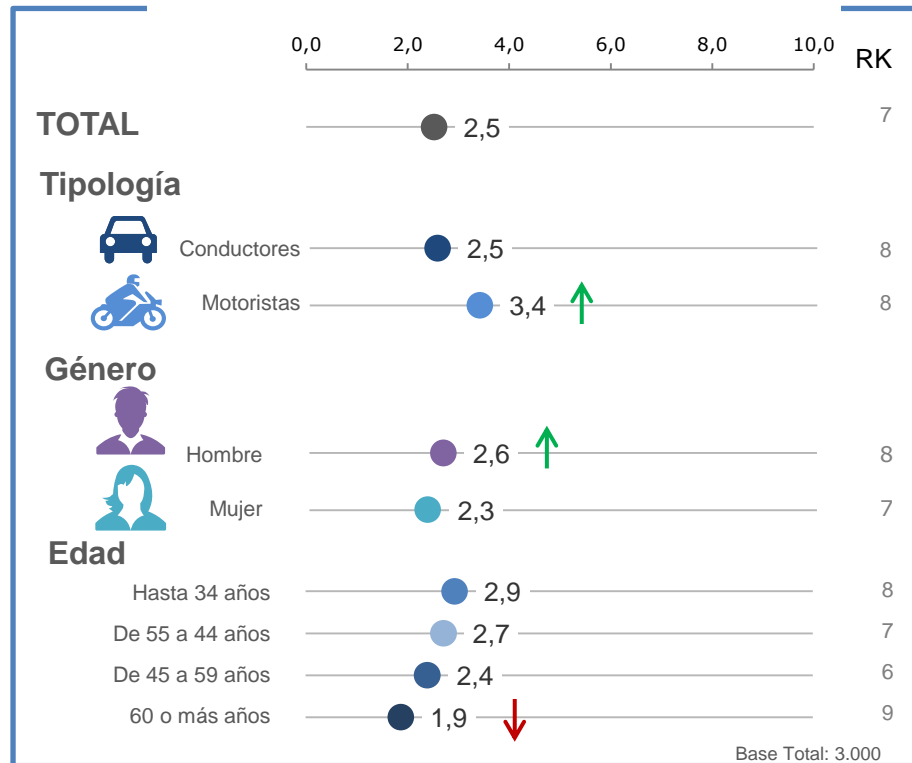
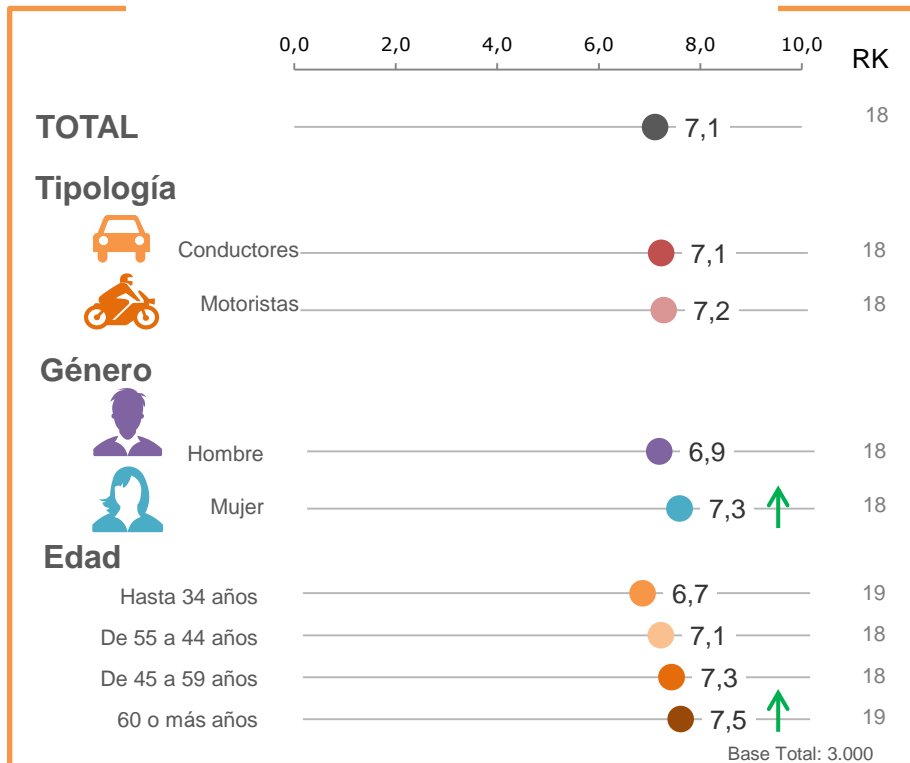
La ingesta de medicamento no se considera un elemento peligrosos

Conducir tras haber tomado algún medicamento está entre los comportamientos consideramos menos peligrosos - ocupa el puesto 18 en el ranking entre los 21 comportamientos analizados - sí bien son algo más sensibles al tema las mujeres y los entrevistados de más edad. En cuanto a los comportamientos como conductor ocupa el 7º lugar y se produce más entre los colectivos de motoristas y entre los jóvenes (menores de 34 años)

Percepción de peligrosidad de conducir tras tomar medicamentos

¡21 ítems evaluados!

Conducción y consumo de medicamentos sin informarse de las contraindicaciones



Q.21. Indique hasta que punto es peligroso conducir tras haber tomado algún medicamento. Valore usando una escala de 0 a 10 donde 0 es nada peligroso y 10 es muy peligroso

Q.22. Hablando de sí mismo, como conductor, en algún momento ha conducido tras haber tomado algún medicamento sin informarse de sus contraindicaciones. Valore de 0 a 10 donde 0 es nunca y 10 es muy a menudo



Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Dispositivos multimedia



Percepción de la seguridad



Comportamiento vial



Medicamentos



Dispositivos multimedia



Motivos de multa y conocimiento límites legales de alcohol



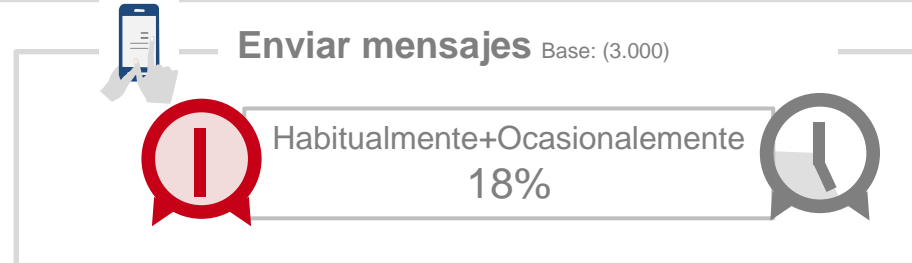
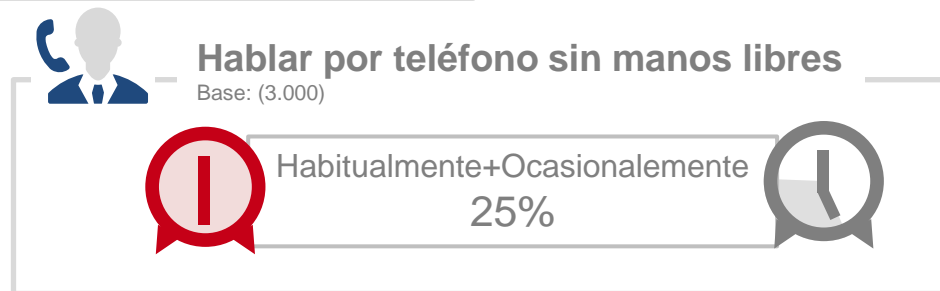
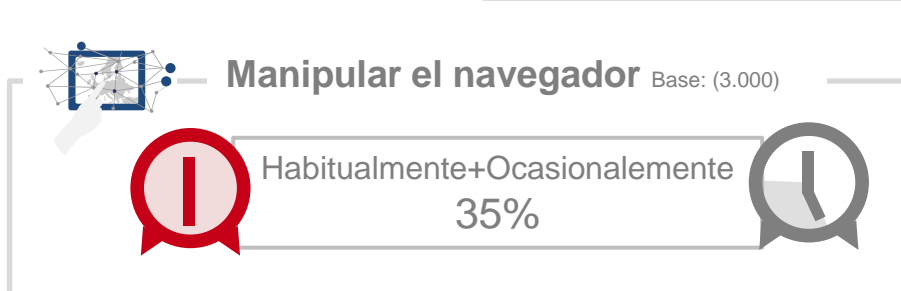
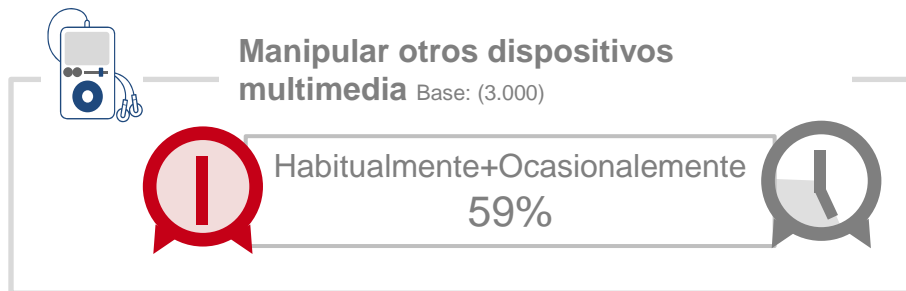
Medidas preventivas



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Muy alto reconocimiento de uso de los diferentes dispositivos analizados mientras se conduce

6 de cada 10 entrevistados reconoce usar diferentes dispositivos multimedia durante la conducción de forma habitual u ocasional, le sigue manipular el navegador citado por algo más de un tercio de la muestra y hablar por teléfono sin manos libres o leer mensajes declarado por 1 de cada 4. Enviar mensajes de texto es el menos realizado pero aun así 2 de cada 10 lo hacen mientras conducen.



Q.32. Respecto del uso del móvil y dispositivos multimedia en la conducción ¿cuál de las siguientes acciones realiza mientras conduce habitualmente, ocasionalmente o nunca? Manipular el navegador / Hablar por teléfono sin el manos libres / Leer mensajes (correos, WhatsApp) / Enviar mensajes (correos, WhatsApp) / Manipular otros dispositivos multimedia (radio, usb, bluetooth, cd)



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Los dispositivos multimedia utilizados en gran medida especialmente por los más jóvenes

El uso del navegador destaca especialmente entre los motoristas y jóvenes, este último colectivo de hasta 34 años también tiene un mayor uso habitual de otros dispositivos multimedia.

Por genero los hombres destacan por un uso más ocasional del navegador, mientras las mujeres son las que junto con los de más de 60 años hacen menos uso del navegador u otros dispositivos mientras conducen.



Manipular el navegador Base: (3.000)



Habitualmente
3%

Motoristas 6%
Hasta 34 6%



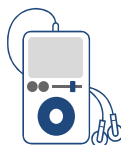
Ocasionalmente
32%

Motoristas 37%
Hombres 35%
Hasta 34 38%



Nunca
65%

Mujeres 70%
60 o más 75%



Manipular otros dispositivos multimedia Base: (3.000)



Habitualmente
13%

Hasta 34 21%



Ocasionalmente
45%



Nunca
41%

Mujeres 46%
60 o más 52%

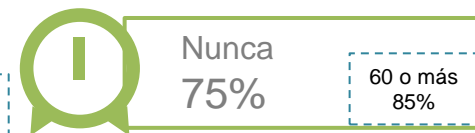
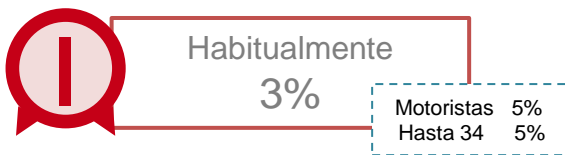
Q.32. Respecto del uso del móvil y dispositivos multimedia en la conducción ¿cuál de las siguientes acciones realiza mientras conduce habitualmente, ocasionalmente o nunca?
Manipular el navegador / Hablar por teléfono sin el manos libres / Leer mensajes (correos, WhatsApp) / Enviar mensajes (correos, WhatsApp) / Manipular otros dispositivos multimedia (radio, usb, bluetooth, cd)

Una cuarta parte de la muestra reconoce usar el móvil mientras conduce, cifra que crece de nuevo entre los menores de 34 años

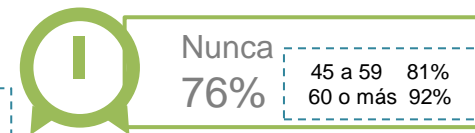
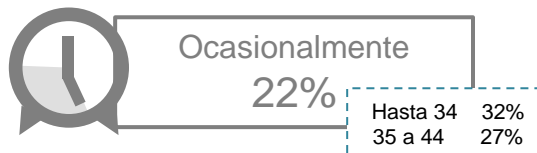
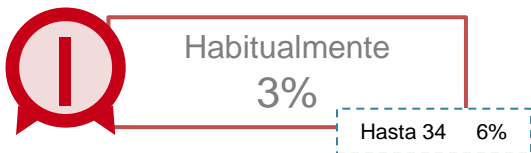
Y en los distintos usos del móvil cuando conducimos difiere principalmente según la edad, de nuevo los más jóvenes reconocen un mayor uso en general del móvil para hablar, leer o enviar mensajes y según avanza la edad estos usos se reducen significativamente.



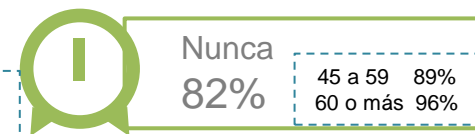
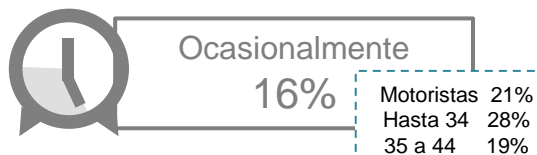
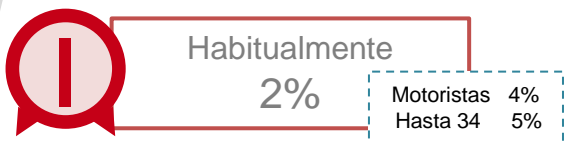
Hablar por teléfono sin manos libres Base: (3.000)



Leer mensajes Base: (3.000)



Enviar mensajes Base: (3.000)



Q.32. Respecto del uso del móvil y dispositivos multimedia en la conducción ¿cuál de las siguientes acciones realiza mientras conduce habitualmente, ocasionalmente o nunca?

Manipular el navegador / Hablar por teléfono sin el manos libres / Leer mensajes (correos, WhatsApp) / Enviar mensajes (correos, WhatsApp) / Manipular otros dispositivos multimedia (radio, usb, bluetooth, cd)



Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Móvil y Dispositivos multimedia

- Entre los dispositivos más utilizados de forma simultánea durante la conducción, **el que tiene un uso más alto es el de los diferentes dispositivos multimedia: radio, cd, usb, bluetooth...**, donde un 13% lo realiza habitualmente y el 45% de forma ocasional.
- Le sigue el uso del navegador, donde si bien 6 de cada 10 nunca lo hace, si es reconocido por un 32% al menos de forma ocasional y un 3% lo reconoce como una acción habitual cuando conduce.
- **Con los teléfonos móviles** podemos observar algo más de concienciación siendo en general el que más entrevistados declaran que nunca lo usa, pero aun así **hay un elevado reconocimiento de uso**, una cuarta parte de la muestra reconoce usar teléfono **para hablar sin el manos libres o leer mensajes** y prácticamente **2 de cada 10 dice que aunque de forma ocasional también envían mensajes de texto**.
- Y en el análisis por perfiles:
 - Entre los distintos tipos de conductores, **los motoristas destacan por un mayor uso del navegador y el teléfono** para hablar sin manos libres o enviar mensajes.
 - Por edades, **hasta 34 años** son más tecnológicos y **en general usan más todos los dispositivos** durante su conducción. Entre 35 a 44 años declaran un mayor uso ocasional de las actividades con el móvil (hablar, leer mensajes o enviar mensajes) a la vez que conducen. Y **los tramos más senior son los que destacan por menor uso de estos dispositivos mientras conducen**.
 - Por genero, de nuevo **entre las mujeres se reduce significativamente tanto el uso del navegador como el de otros dispositivos multimedia aunque en el uso del móvil los resultados son similares**.



Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Motivos de multa y conocimiento de los límites legales de alcohol



Percepción de la seguridad



Comportamiento vial



Medicamentos



Dispositivos multimedia



Motivos de multa y conocimiento límites legales de alcohol



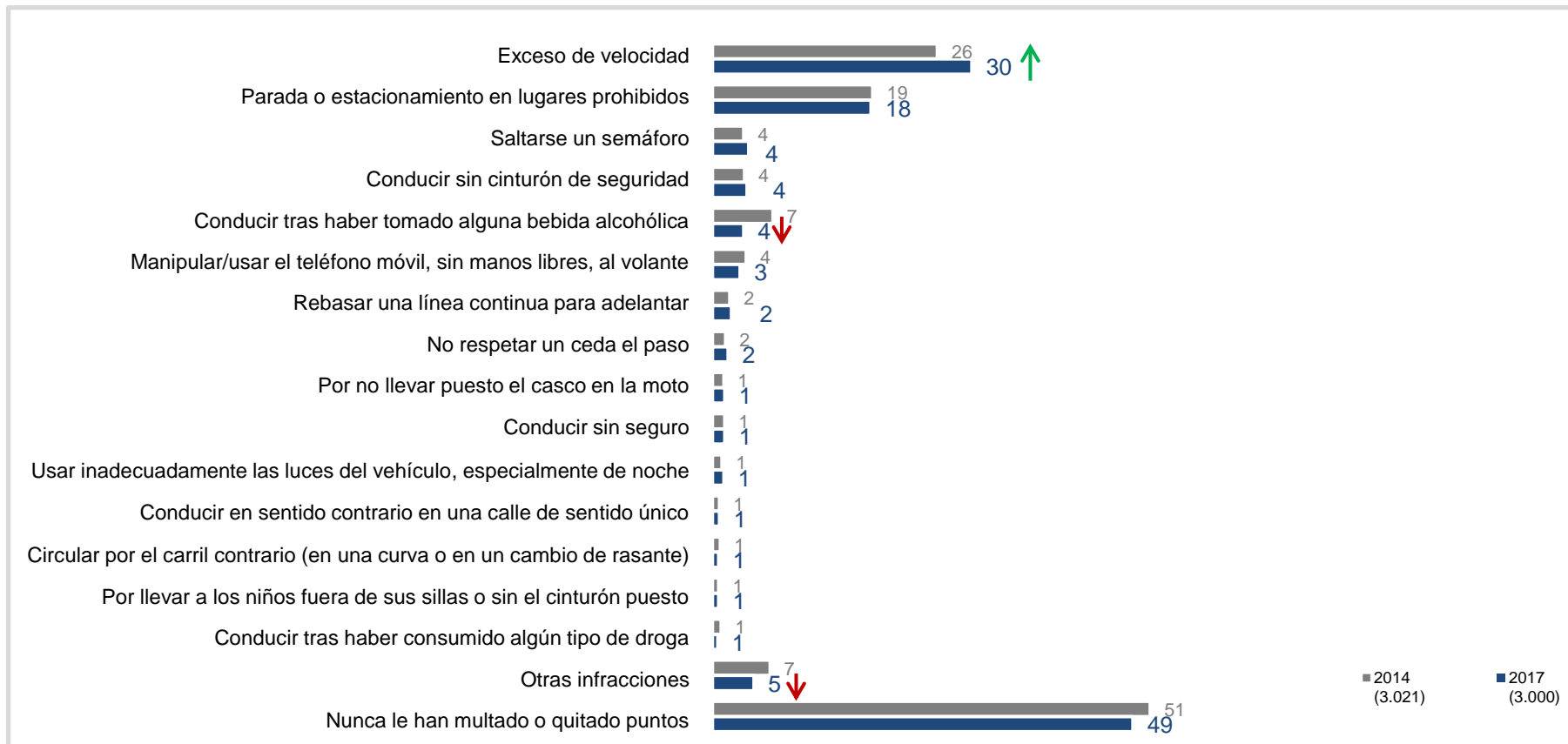
Medidas preventivas



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Nos multan menos por beber pero más por ir a más rápido

La principal razones para ser multado sigue siendo el exceso de velocidad, que además a crecido 4 puntos, pasando del 26% al 30% en los últimos años, en segundo lugar está la parada o estacionamiento en lugares prohibidos, seguido de saltarse un semáforo, conducir sin el cinturón de seguridad y conducir bajo los efectos del alcohol. Este último es la único razón que ha disminuido y cae del 3º al 5º puesto.



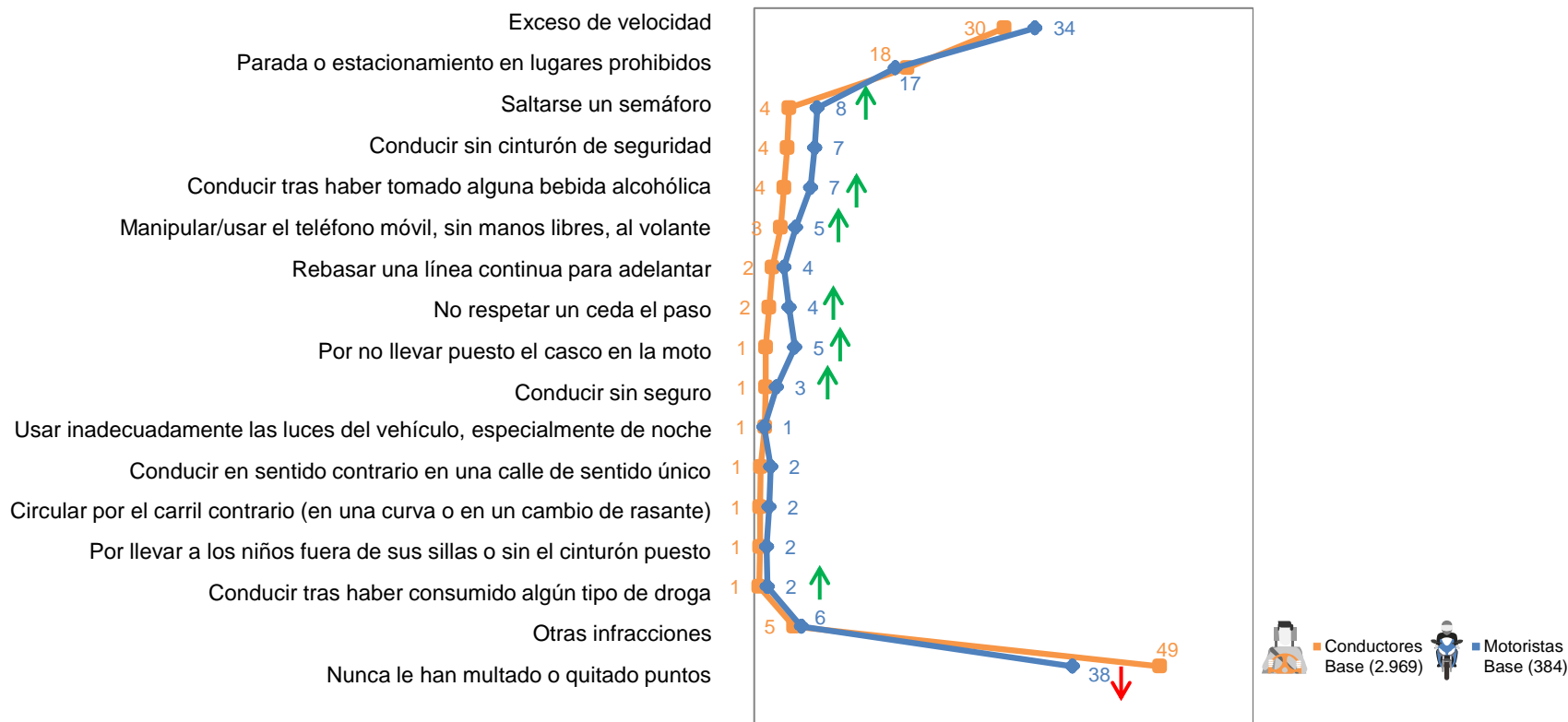
Q.27. ¿En alguna ocasión le han multado o quitado puntos del permiso de conducir por algunas de las siguientes infracciones del código de circulación?



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Los motoristas son un colectivo más propenso a ser multado

En línea con los resultados de comportamiento, los motoristas reconocen haber sido multados en mayor medida que el conductor de coches, especialmente por exceso de velocidad y por saltarse semáforos.



Q.27. ¿En alguna ocasión le han multado o quitado puntos del permiso de conducir por algunas de las siguientes infracciones del código de circulación?



Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Los hombres y los mayores de 45 años también los más multados

Nuevamente y en coherencia con lo reconocido en comportamiento vial, los hombres dicen haber sido multados en mayor medida que las mujeres fundamentalmente por velocidad, estacionamientos indebidos, por conducir sin cinturón y por alcohol. En relación a las edades a medida que aumenta la edad se incrementa la proporción de multas, especialmente por exceso de velocidad.

(%)	Hombre	Mujer	Hasta 34 años	De 35 a 44 años	De 45 a 59 años	60 o más años
Base	1796	1204	799	755	865	581
Exceso de velocidad	37	19	21	30	35	36
Parada o estacionamiento en lugares prohibidos	21	14	12	17	24	21
Conducir sin cinturón de seguridad	6	2	4	4	4	5
Por no llevar puesto el casco en la moto	2	1	2	1	1	1
Rebasar una línea continua para adelantar	3	2	2	2	2	3
Manipular/usar el teléfono móvil, sin manos libres, al volante	3	3	4	3	3	2
Saltarse un semáforo	5	4	5	4	4	4
Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante)	1	1	1	1	0,4	1
Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente de noche	1	1	2	1	1	1
Conducir en sentido contrario en una calle de sentido único	1	1	2	1	1	1
Por llevar a los niños fuera de sus sillas o sin el cinturón puesto	1	1	2	0,1	0,2	1
Conducir sin seguro	2	1	1	2	1	2
No respetar un ceda el paso	2	1	2	2	2	2
Conducir tras haber tomado alguna bebida alcohólica	5	2	4	4	4	2
Conducir tras haber consumido algún tipo de droga	1	0,2	1	1	0,3	0,3
Otras infracciones	5	4	4	5	6	5
Nunca le han multado o quitado puntos	40	61	58	47	43	46

Q.27. ¿En alguna ocasión le han multado o quitado puntos del permiso de conducir por algunas de las siguientes infracciones del código de circulación?



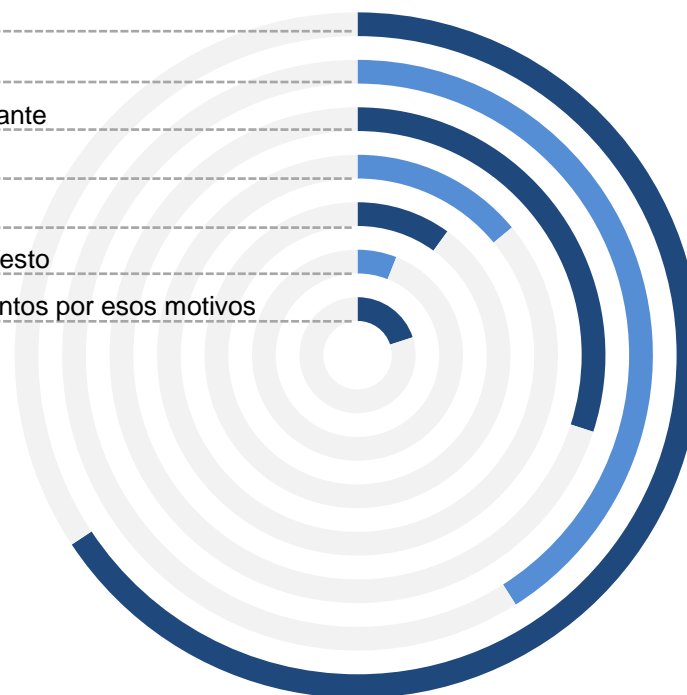
Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Exceso de velocidad, consumo de alcohol y uso del móvil los motivos más frecuentes de sanción

Ante la pregunta de si conocen a alguien multado, observamos como las respuestas se incrementan significativamente, donde 7 de cada 10 conoce algún multado por exceso de velocidad, 4 de cada 10 por consumo de alcohol, un 30% por uso del móvil y un 10% por consumo de drogas

Total

- 67% Exceso de velocidad
- 41% Conducir tras haber tomado alguna bebida alcohólica
- 30% Manipular/usar el teléfono móvil, sin manos libres, al volante
- 14% Por no llevar el casco en la moto
- 10% Conducir tras haber consumido algún tipo de droga
- 6% Por llevar a los niños fuera de la silla o sin el cinturón puesto
- 20% No conozco a nadie que haya sido multado o quitado puntos por esos motivos



Base: (3.000)

Q.31. ¿Conoce personalmente a alguien a quien le hayan multado o quitado puntos del permiso de conducir por algunas de las siguientes infracciones del código de circulación?



Centro de Estudios de Seguridad Vial

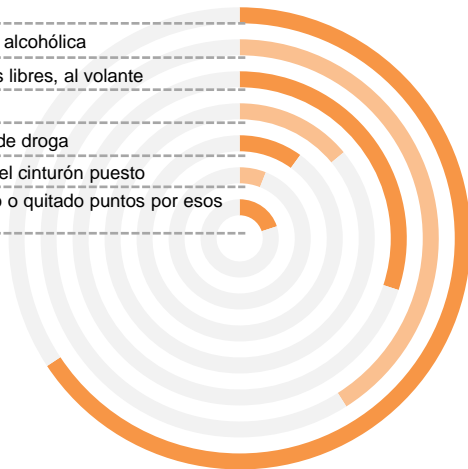
También entre los motoristas hay un mayor reconocimiento generalizado de personas multadas por infracciones de tráfico

La manipulación del teléfono móvil y el consumo de drogas son los factores donde se perciben mayores diferencias, mucho más citadas por los motoristas.



Conductores

- 67% Exceso de velocidad
- 41% Conducir tras haber tomado alguna bebida alcohólica
- 30% Manipular/usar el teléfono móvil, sin manos libres, al volante
- 14% Por no llevar el casco en la moto
- 10% Conducir tras haber consumido algún tipo de droga
- 6% Por llevar a los niños fuera de la silla o sin el cinturón puesto
- 20% No conozco a nadie que haya sido multado o quitado puntos por esos motivos



Base: (2.969)



Motoristas

- 68% Exceso de velocidad
- 45% Conducir tras haber tomado alguna bebida alcohólica
- 39% Manipular/usar el teléfono móvil, sin manos libres, al volante
- 25% Por no llevar el casco en la moto
- 18% Conducir tras haber consumido algún tipo de droga
- 12% Por llevar a los niños fuera de la silla o sin el cinturón puesto
- 13% No conozco a nadie que haya sido multado o quitado puntos por esos motivos



Base: (384)

Q.31. ¿Conoce personalmente a alguien a quien le hayan multado o quitado puntos del permiso de conducir por algunas de las siguientes infracciones del código de circulación?



Centro de Estudios de Seguridad Vial

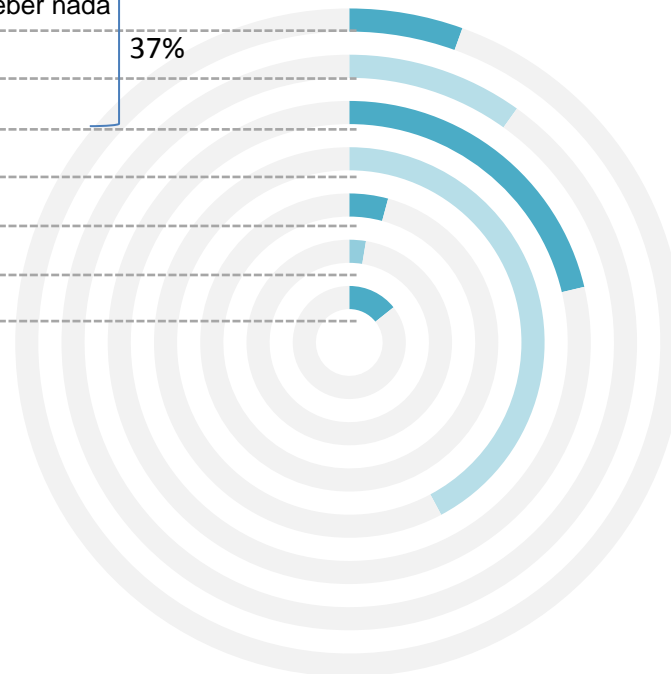
La mayor parte de los conductores desconoce la normativa legal sobre consumo de alcohol

Únicamente 4 de cada 10 conductores sabe cuál es el límite legal permitido, si bien es cierto que casi otro 40% cree que la ley es aun más restrictiva de lo que es. Aun así, es bastante preocupante observar como prácticamente un 20% no sabe contestar o cree que la ley es más permisiva

Límite legal de alcohol

2014

6%	6%	0 miligramos/litro en aire espirado. No se puede beber nada	37%
10%	10%	0,10 miligramos/litro en aire espirado	
23%	21%	0,15 miligramos/litro en aire espirado	21%
39%	42%	0,25 miligramos/litro en aire espirado	
4%	4%	0,30 miligramos/litro en aire espirado	
2%	3%	Depende	21%
16%	14%	Otra/No sé	



Base: (3.000)


Q.26. Con respecto a la legislación de seguridad vial, ¿recuerda cuál es el límite legal de alcohol para poder conducir ?

 Percepción de la seguridad

 Comportamiento vial

 Medicamentos

 Dispositivos multimedia

 Motivos de multa y conocimiento límites legales de alcohol

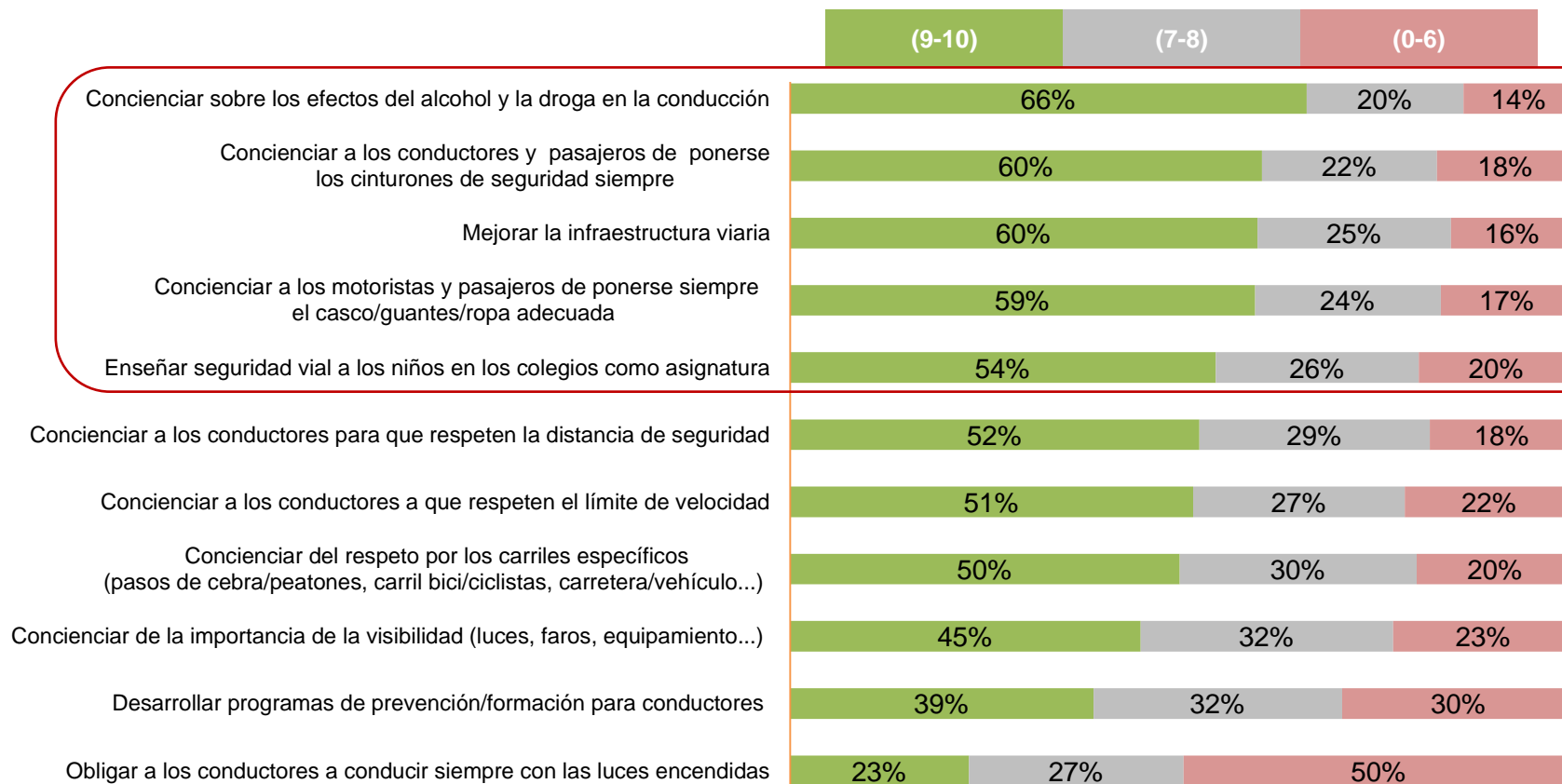
 Medidas preventivas



Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Formación y concienciación son las principales demandas de prevención

Concienciar de los efectos que tienen algunas acciones como el consumo de drogas y alcohol, no utilizar sistemas de seguridad como el casco o el cinturón, junto con la demanda de formación en seguridad vial en los colegios y de una mejora de las infraestructuras, son las principales medidas preventivas que la población demanda de manera prioritaria.



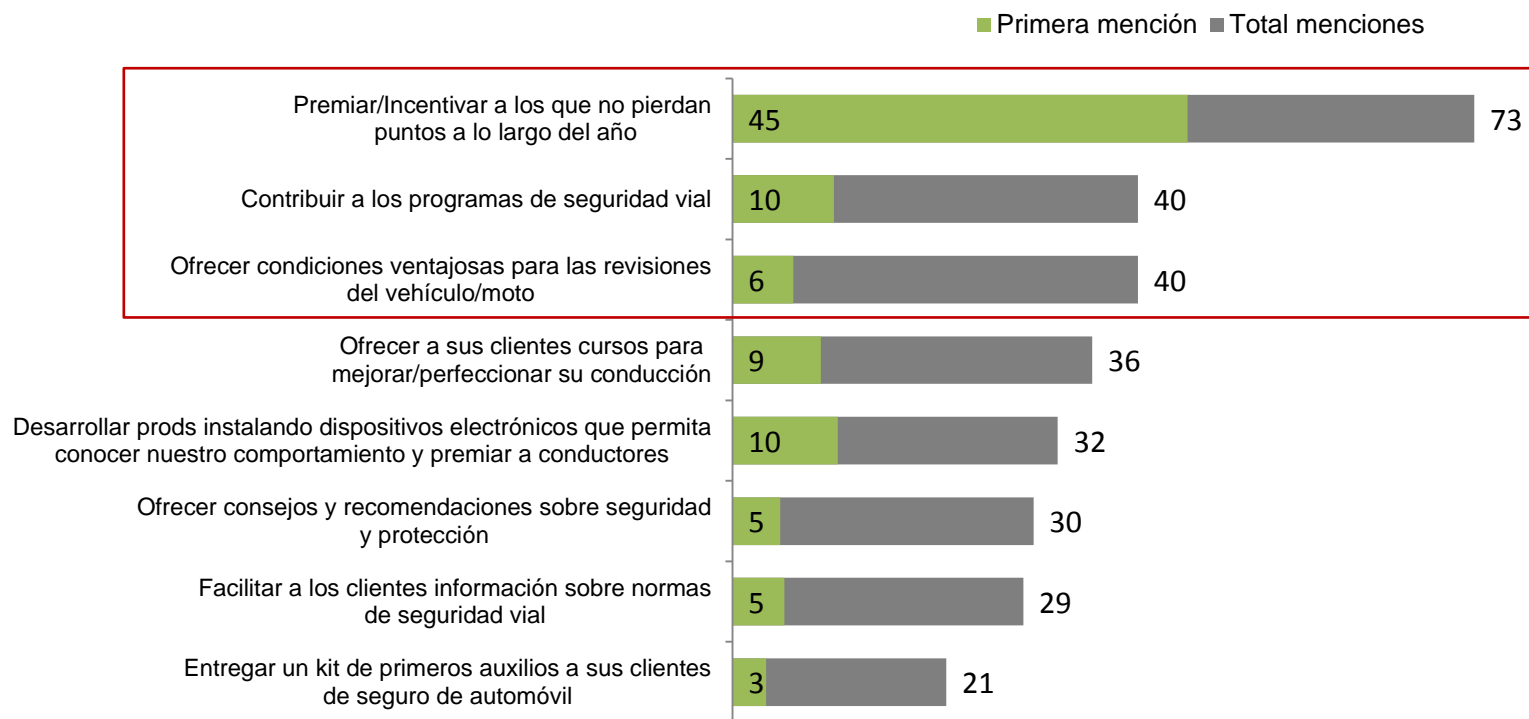
Q.30. Para mejorar la seguridad vial, en su opinión ¿qué tipos de medidas preventivas requieren mejoras de forma prioritaria? Valore cada medida con una escala de 0 a 10 donde 0 es nada prioritario y 10 es muy prioritario.



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Incentivar a aquellos conductores que no pierdan puntos es la principal medida que pueden poner en marcha las compañías aseguradoras

En cuanto a las compañías de seguros, su contribución a mejorar la seguridad vial fundamentalmente se dirige en tres elementos: Incentivar a aquellos conductores que no pierdan puntos a lo largo del año, contribuir a programas de seguridad vial y ofrecer condiciones ventajosas para las revisiones de los vehículos



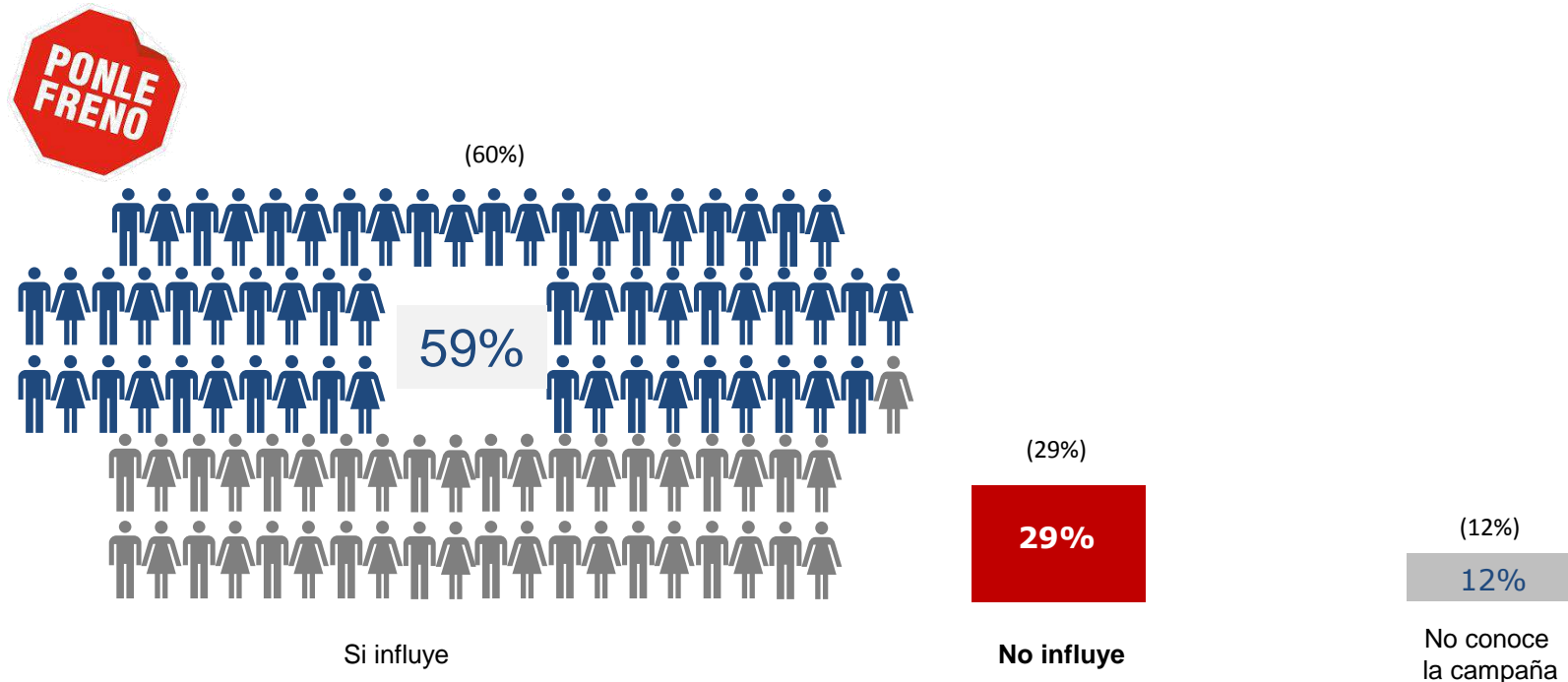
Q.31. Y en su opinión personal, ¿qué tendrían que hacer las compañías de seguros en relación con la seguridad vial?



Centro de Estudios de Seguridad Vial

Campaña Ponle Freno, una herramienta eficaz en la lucha por mejorar la seguridad vial

Con unos resultados similares a los obtenidos en 2014, las campañas de Ponle Freno son una clara influencia positiva en el comportamiento y la actitud de los conductores en carretera, donde 6 de cada 10 conductores entrevistados así lo reconocen, porcentaje que asciende al 67% de los conocedores de las campañas



■ 2017
Base: (3.000)

Entre paréntesis dato de 2014

Q.32. ¿Cree que la campaña PONLE FRENO ha influido para mejorar su manera de conducir y en general para una mayor seguridad vial en nuestras carreteras?

Principales Conclusiones



Percepción de seguridad y principales factores de influencia

Aumenta la sensación de inseguridad en la carretera frente a los resultados de 2014, situación que se da especialmente entre las mujeres y entre los entrevistados de edades comprendidas entre los 45 y 59 años.

Respecto de los factores que condicionan el comportamiento en carretera, ser consciente de los peligros que existen, la presencia de menores y las repercusiones económicas son los principales elementos citados.



Comportamientos

Se observa como alrededor de un 7% de los entrevistados dicen haber empeorado su comportamiento al volante. Tendencia que también se observa en la valoración global del conductores, donde una cuarta parte de los entrevistados los valora negativamente.

Saltarse los semáforos en ámbar, conducir tras medicarse o no descansar tras 2 horas de conducción son los comportamientos considerados menos peligrosos.

Por el contrario los más peligrosos son conducir tras consumo de drogas o alcohol, uso del móvil y no utilizar mecanismos de protección como el cinturón de seguridad o el casco.

En línea con la percepción de peligrosidad, se observa como conducir sin descansar y no detenerse en los semáforos en ámbar son los comportamientos más habituales, aunque vemos frente a 2014 que se ha incrementado significativamente el número de respuestas en relación al uso de GPS y móviles mientras se conduce, así como el exceso de velocidad.

Además, el exceso de velocidad es el comportamiento que se reconoce ha generado el mayor número de sanciones, aunque también destaca el consumo de alcohol y el uso del móvil cuando preguntamos por si conoce a alguien multado por estos motivos.

Principales Conclusiones



Medicamentos y dispositivos



En relación a los medicamentos, no hay una elevada costumbre de leer los prospectos antes de coger un vehículo y en un alto porcentaje se hace caso omiso de sus recomendaciones.

Respecto de los dispositivos multimedia y móviles, se observa muy alto reconocimiento de uso de los diferentes dispositivos analizados, incluyendo los teléfonos móviles, especialmente para hablar sin manos libres y leer mensajes



Medidas preventivas

Incrementar las campañas de concienciación sobre los efectos de alcohol y drogas, sobre la importancia del uso de los diferentes elementos de seguridad y la mejora de la infraestructura viaria son las principales demandas de acciones preventivas.

En relación a las campañas de Ponle Freno se mantiene una alta eficacia donde 6 de cada 10 reconocen haber mejorado su forma de conducir influenciado por dichas campañas.



Centro de Estudios
de Seguridad Vial

