

CONDUCIR ENTRE OBRAS: influencia sobre los conductores

ÍNDICE

- I. OBJETO DEL ESTUDIO
- II. RESULTADOS DEL ESTUDIO
- III. CONCLUSIONES SOBRE EL ESTUDIO
- IV. RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS
- V. DATOS TÉCNICOS DE LA ENCUESTA

I. OBJETO DEL ESTUDIO

Este estudio se plantea para comprobar la influencia de las obras en los conductores.

Por ello, se eligen tres ciudades representativas atendiendo a los siguientes criterios:

- La cantidad de obra civil tanto en ciudad como en carretera que existen en las mismas y su entorno, entradas y salidas principales y accesos a éstas.
- Ciudades por número de habitantes que cubran tres niveles: Madrid ciudad grande (más de tres millones de habitantes), Valencia ciudad mediana (entre 500 mil y un millón de habitantes) y Valladolid como ciudad pequeña (menos de 500 mil habitantes).

Por ello, se elige Madrid como ciudad más grande y con mayor número de obras a la vez, y Valladolid como ciudad de tamaño inferior en número de habitantes y que también tiene muchas obras abiertas a la vez. Así mismo, se elige Valencia como ciudad intermedia en número de habitantes y con un nivel de obras reducido.

Se trata de relacionar cómo influye en los conductores el hecho de tener que conducir entre obras en un porcentaje alto, el 75% o más de su tiempo de conducción, y que consecuencias se extrae de ello.

El presente estudio quiere conocer como viven y perciben los conductores las obras de circulación en los entornos más habituales, la zona donde viven y la zona donde trabajan.

En el estudio se incide sobre la señalización de las zonas de obras, el respeto de dicha señalización, las consecuencias a nivel personal que supone conducir entre obras, la peligrosidad de esto, la incomodidad de esta situación y su relación con el beneficio y la actitud para sobrellevarlas.

Los resultados se presentarán de modo global y también de modo parcial, diferenciando los mismos entre ciudades con un nivel de obras grande y un nivel de obras reducido para comprobar la diferencia en los conductores de la influencia de las mismas.

II. RESULTADOS DEL ESTUDIO

Como consecuencia de las encuestas realizadas se han llegado a una serie de resultados que se presentan a continuación:

1. El porcentaje de la población que ha contestado al estudio se distribuye de la siguiente manera:

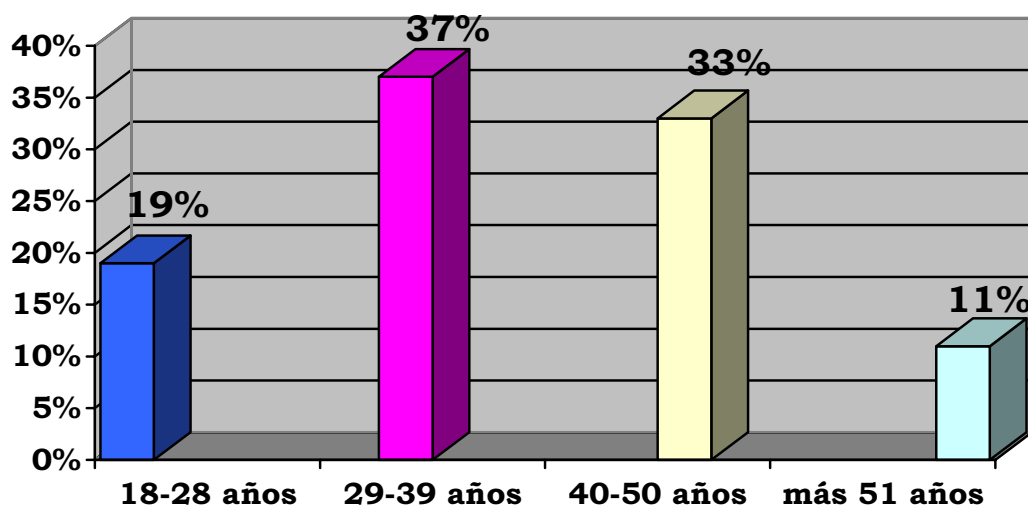
Estudio conducir entre obras: influencia sobre los conductores (septiembre 2006)

POBLACIÓN	100%
MUJERES	48%
HOMBRES	52%

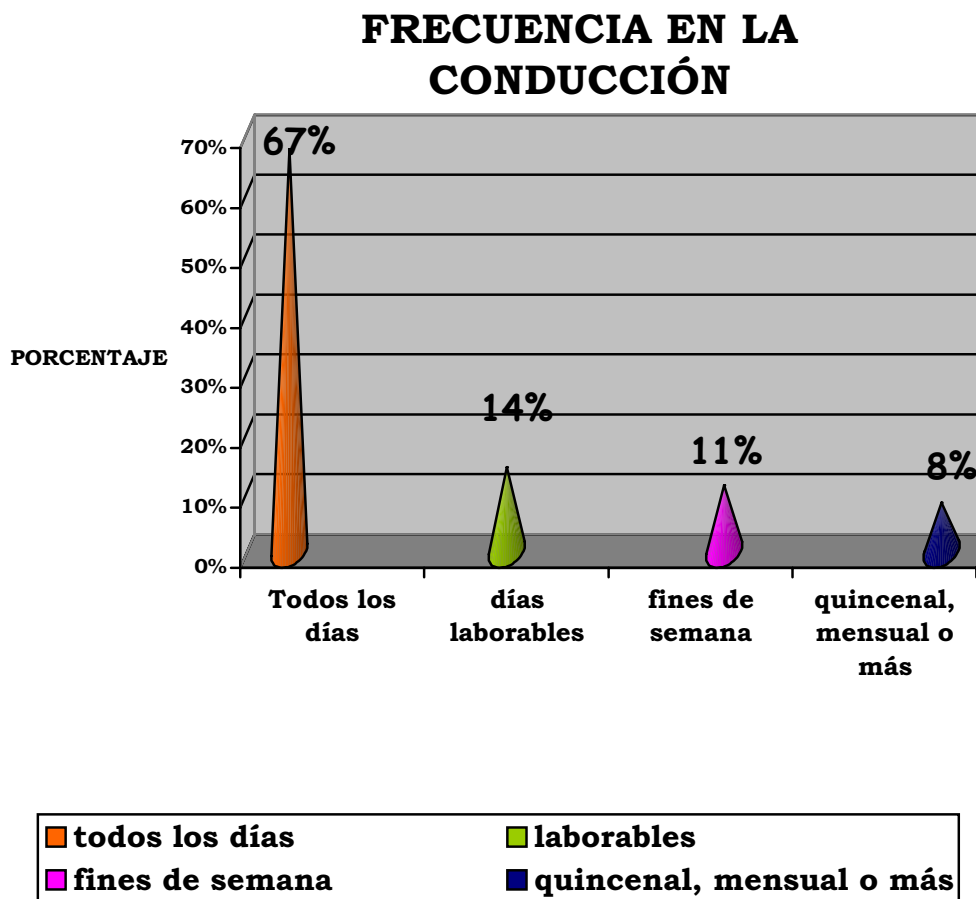
POBLACIÓN	MADRID	VALLADOLID	VALENCIA
MUJERES 48%	52%	49%	48%
HOMBRES 52%	48%	51%	52%

2. La distribución por edades de las personas que han formado la muestra se distribuye de la siguiente manera:

DISTRIBUCIÓN POR EDADES

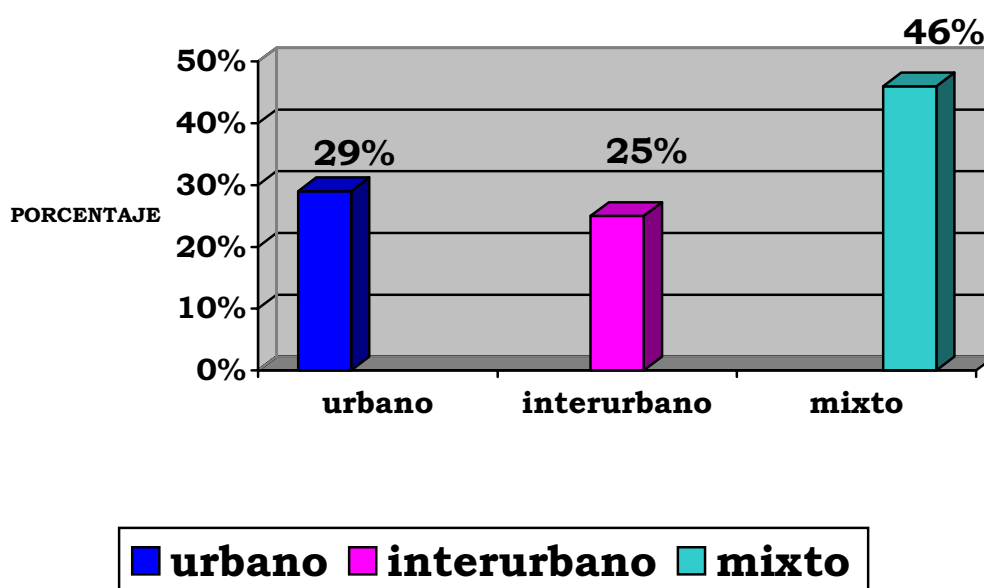


3. En lo referente a lo referente a la frecuencia de la conducción:



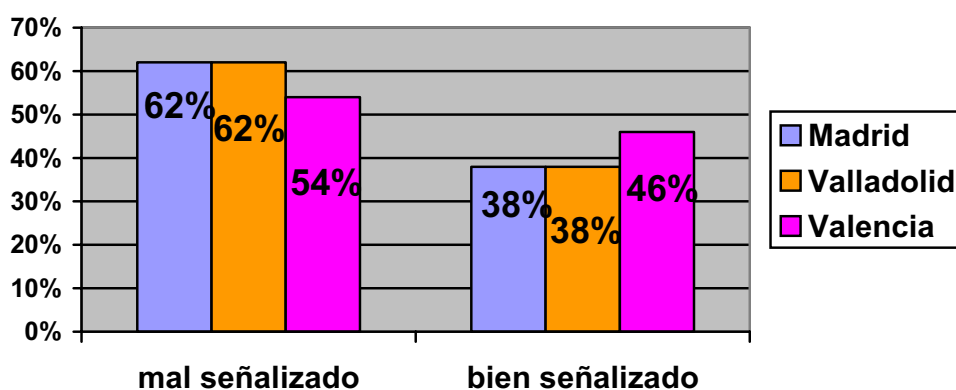
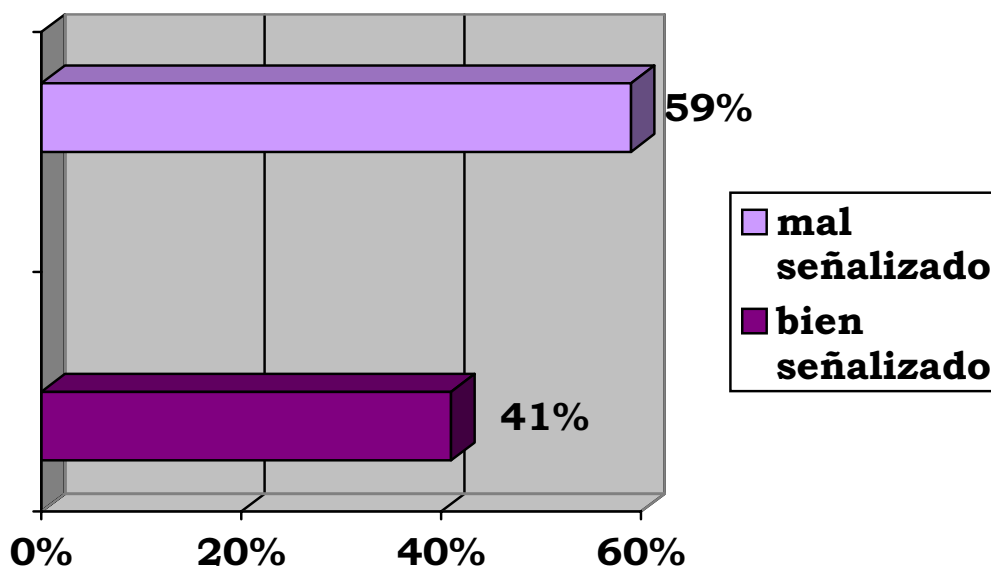
4. El tipo de conducción:

TIPO DE CONDUCCIÓN



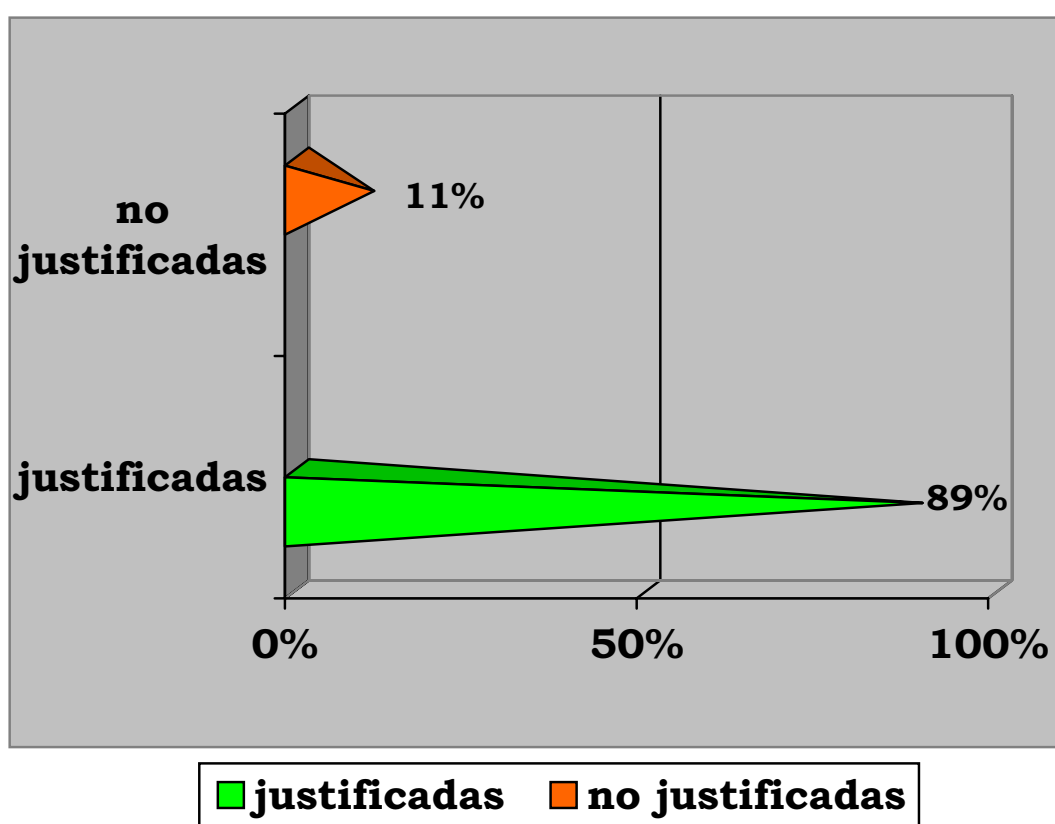
5. La zona de obras está bien o mal señalizada:

SEÑALIZACIÓN ZONA DE OBRAS



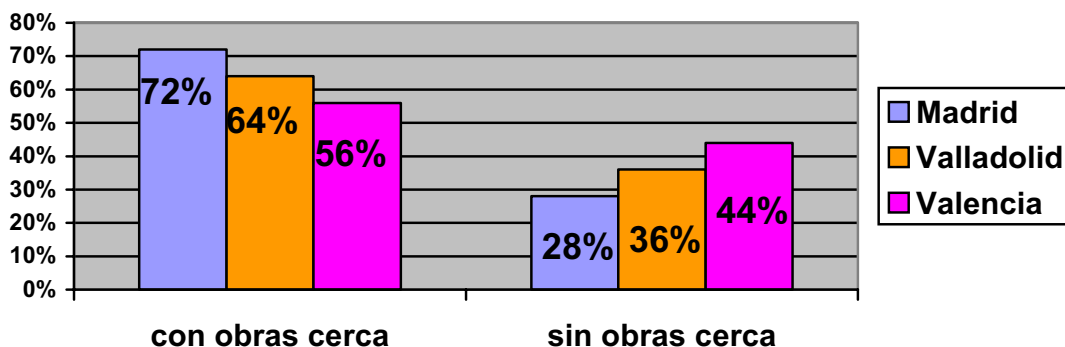
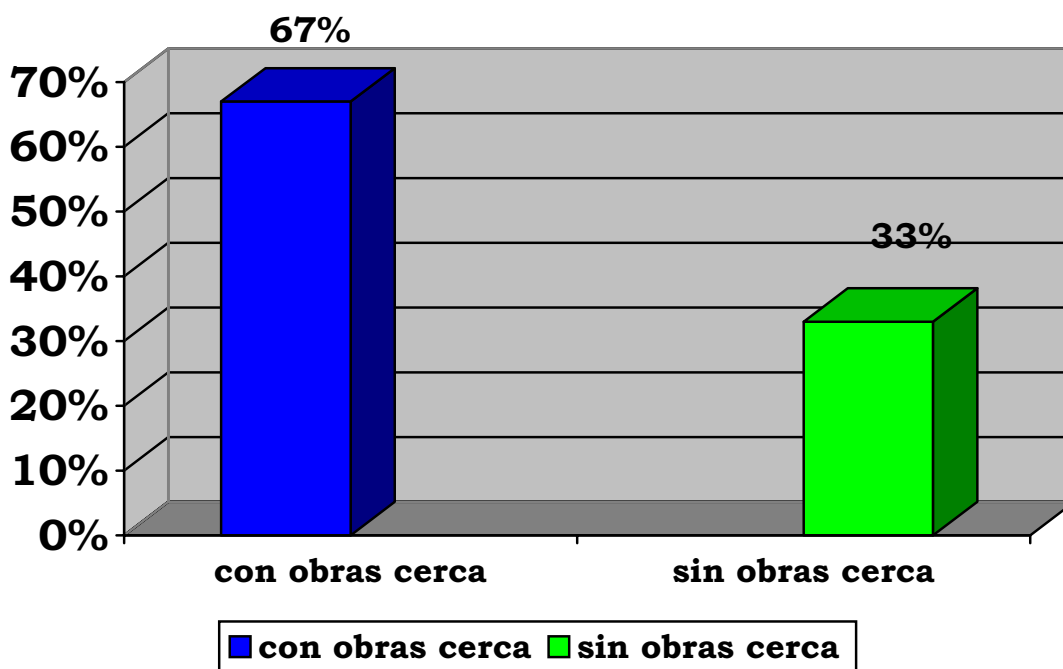
6. Las limitaciones de velocidad en zona de obras está o no justificada:

JUSTIFICACIONES DE LIMITACIONES DE VELOCIDAD EN ZONA DE OBRAS



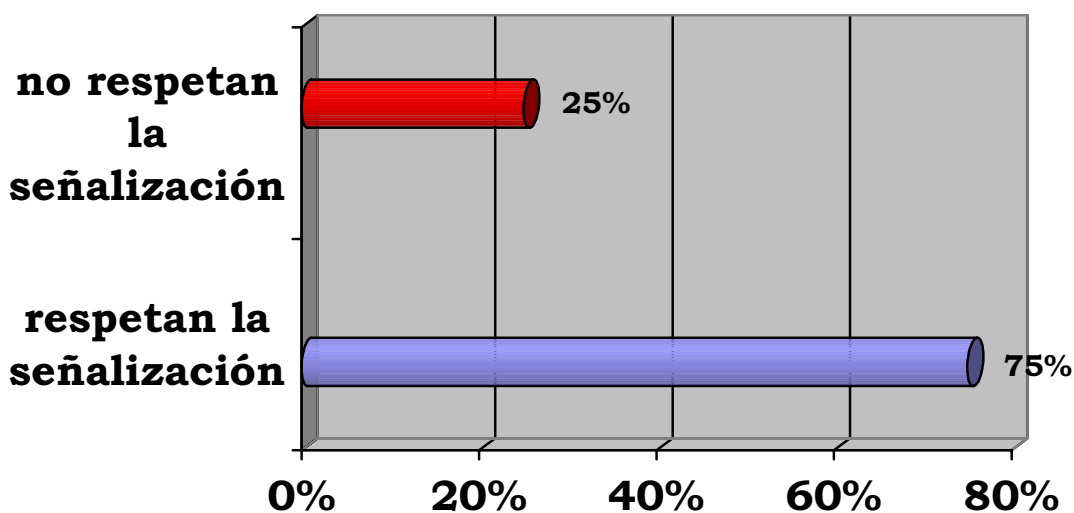
7. Porcentaje de personas que tienen una obra cerca de donde vive o trabaja:

PERSONAS QUE TIENEN OBRAS CERCA DE DONDE VIVEN O TRABAJAN

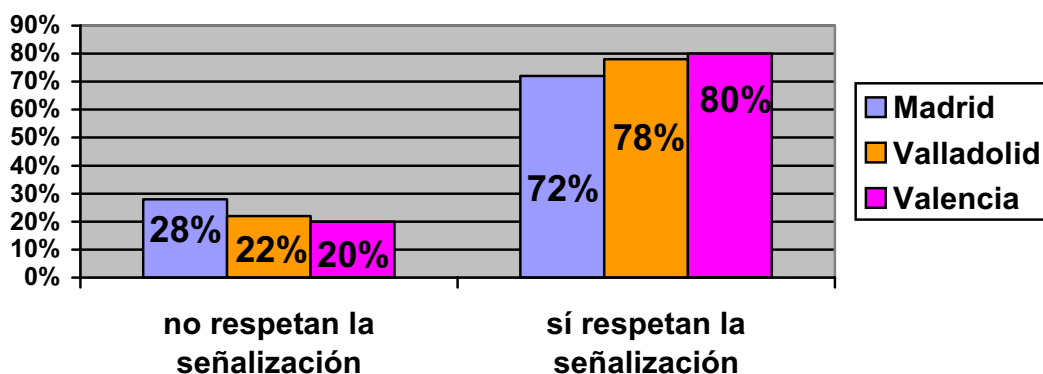


8. Personas que respetan la señalización de las obras:

SE RESPETAN O NO LAS SEÑALES EN LAS ZONAS DE OBRAS

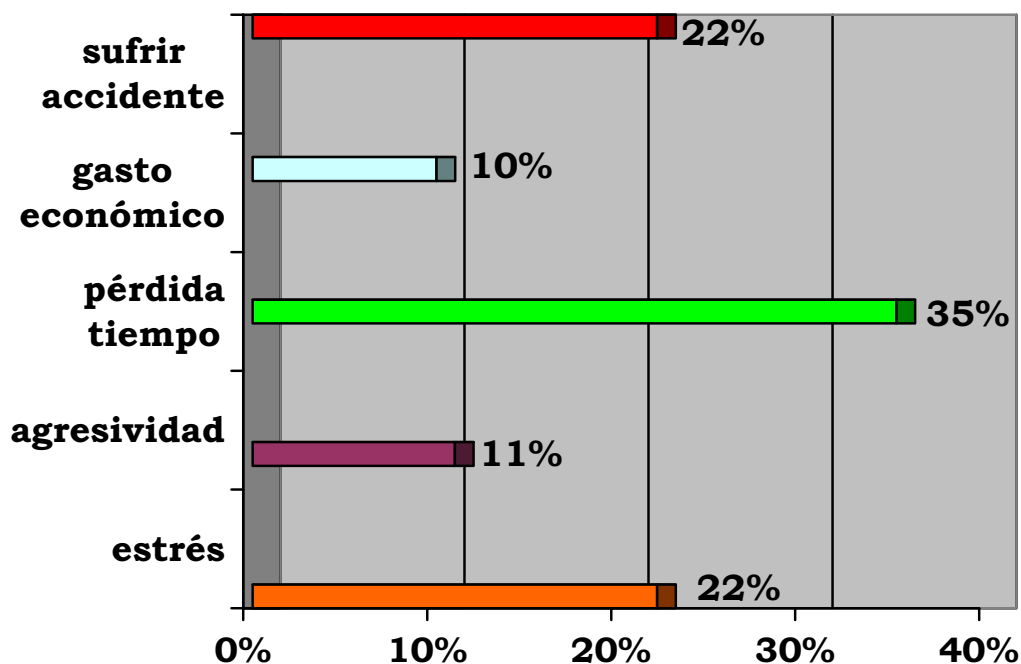


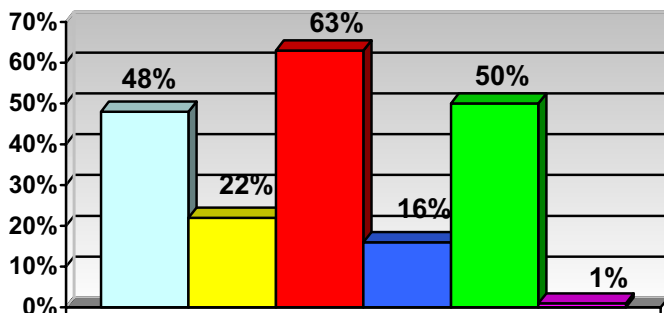
■ respetan la señalización ■ no respetan la señalización



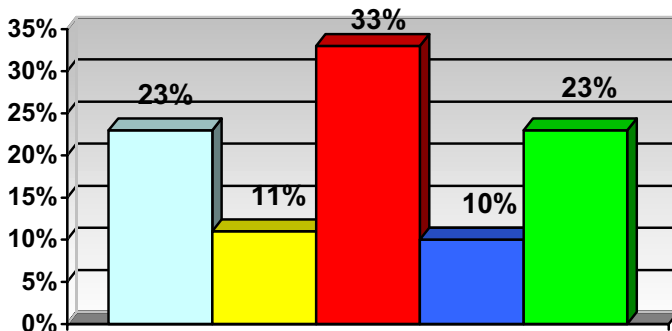
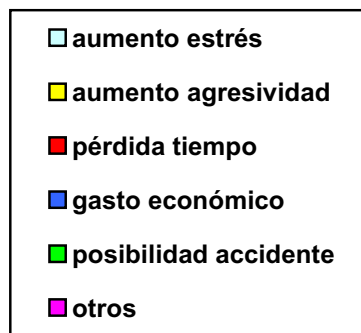
9. Consecuencias que tienen para los conductores conducir por zona de obras de forma habitual:

CONSECUENCIAS PARA EL CONDUCTOR DE CONDUCIR EN ZONA DE OBRAS

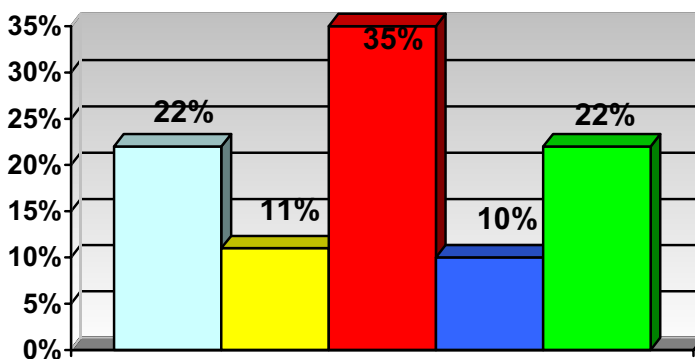
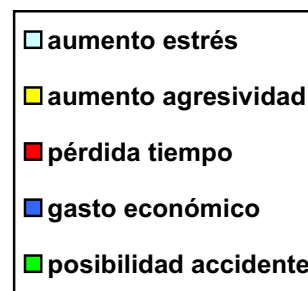




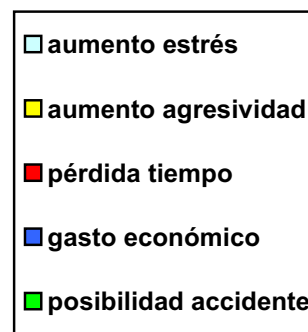
Madrid

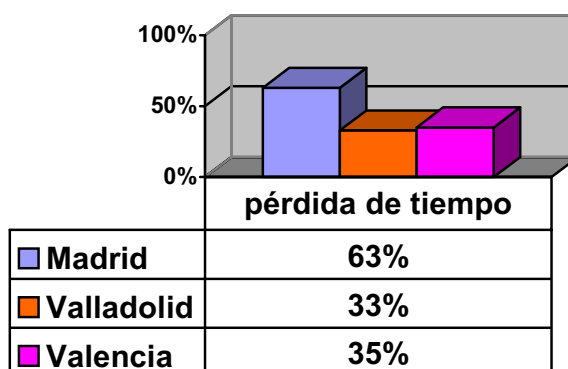
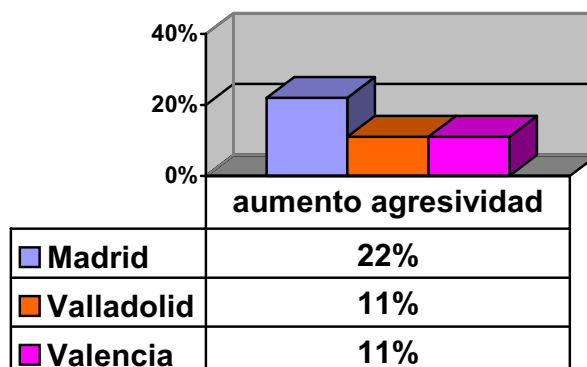
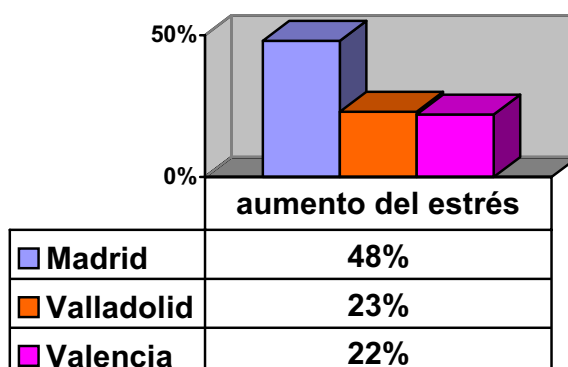


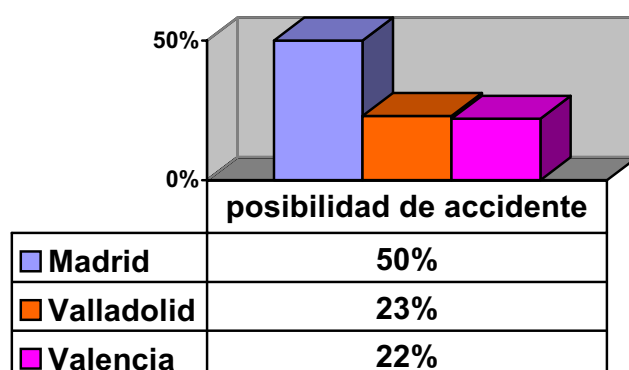
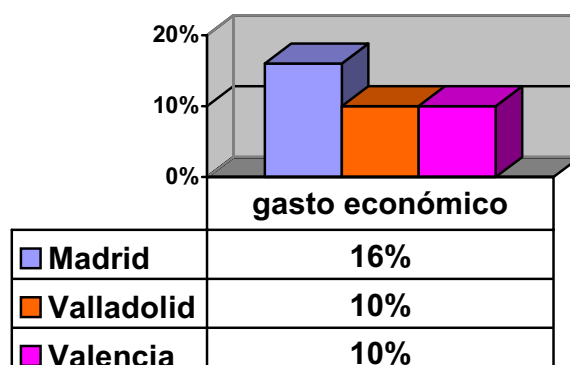
Valladolid



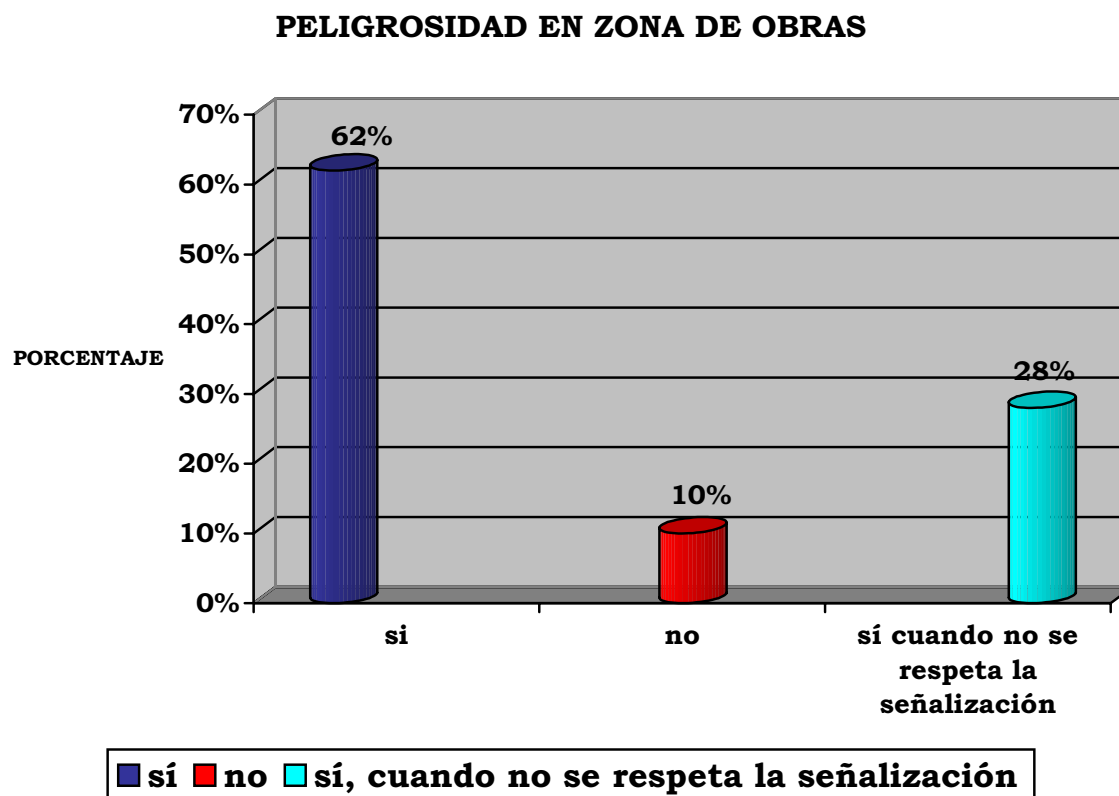
Valencia





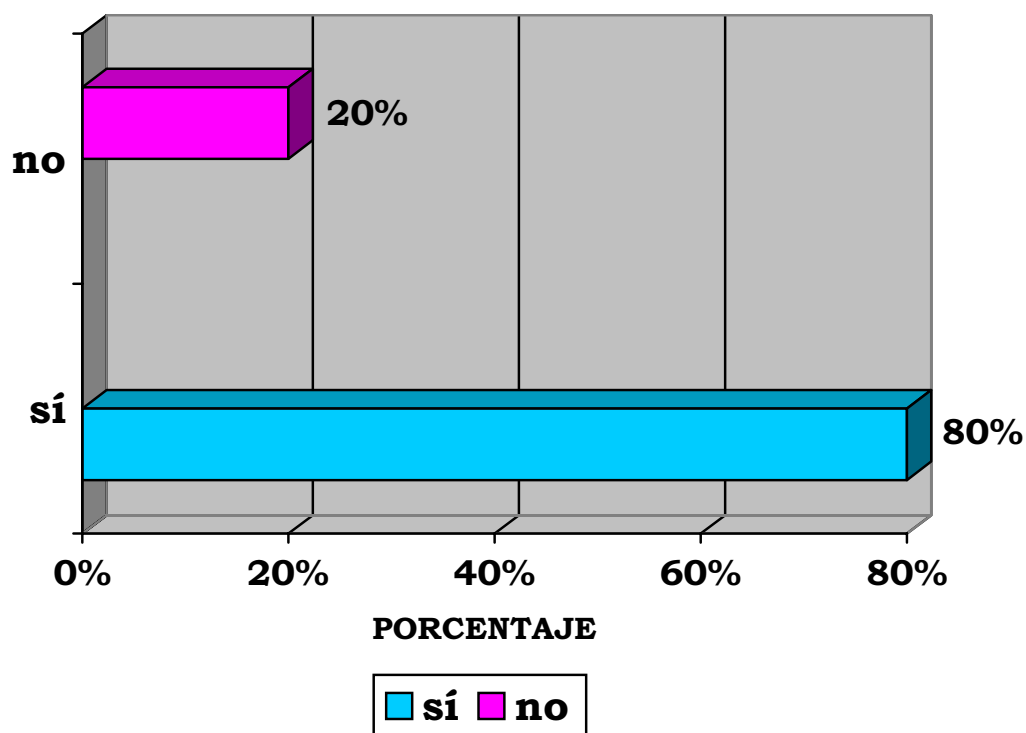


10. Peligrosidad de conducir en zona de obras:



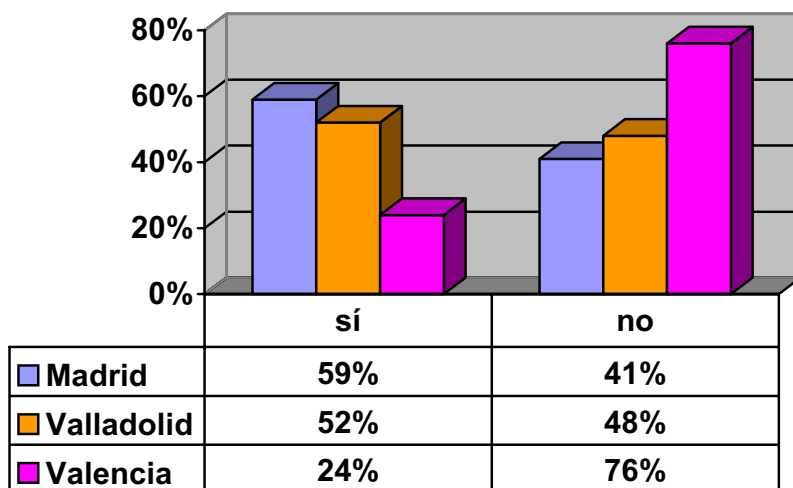
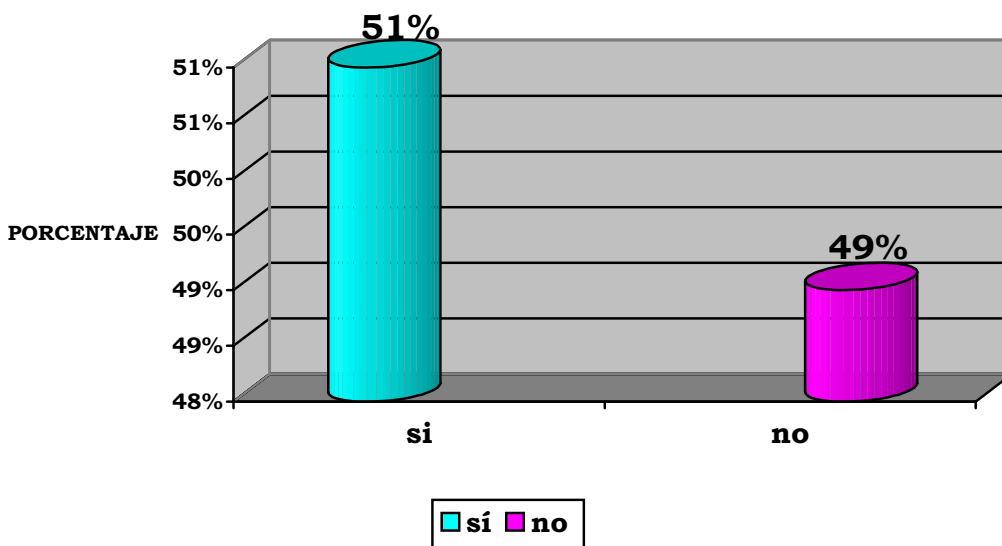
11. Obras a cambio de los beneficios que traerán cuando terminen.

**MERECE LA PENA SOPORTAR LAS
OBRAS A CAMBIO DE LOS
BENEFICIOS QUE TRAERÁN CUANDO
FINALICEN**



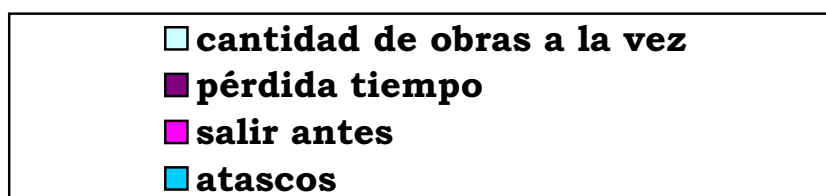
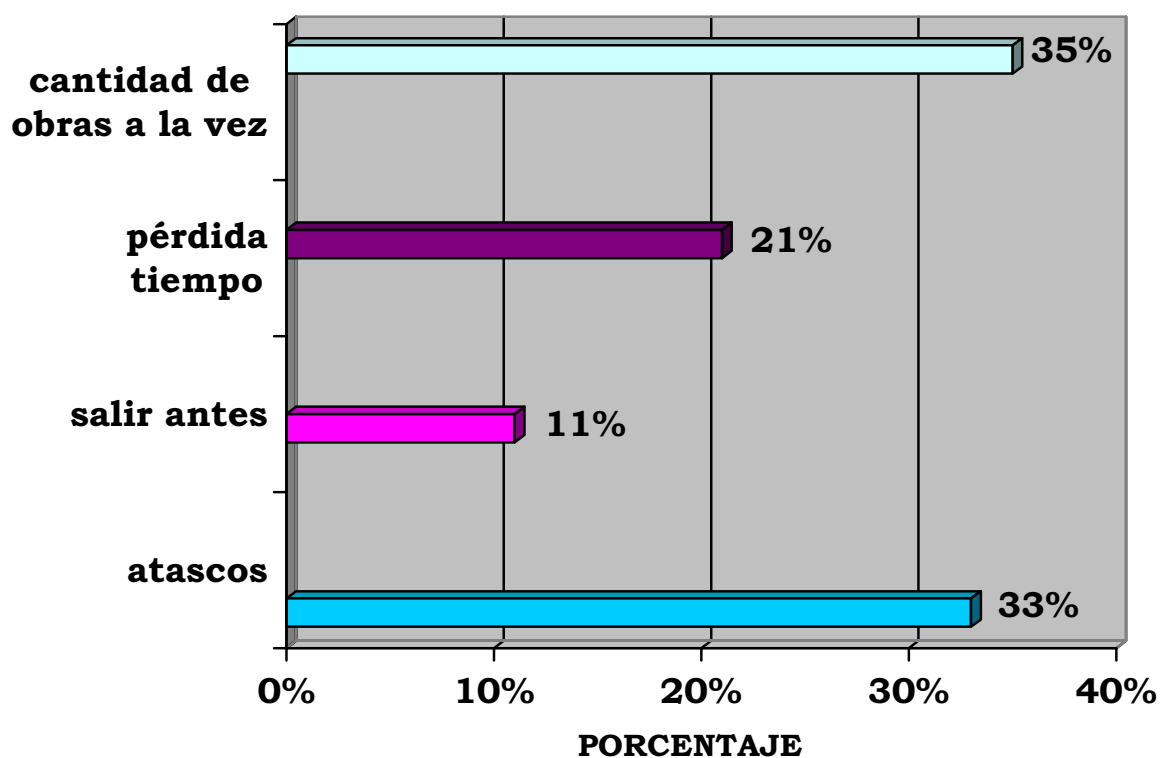
12. Los demás conductores reducen la velocidad y son más cautos cuando entran en zona de obras.

LOS DEMÁS CONDUCTORES REDUCEN LA VELOCIDAD EN ZONA DE OBRAS



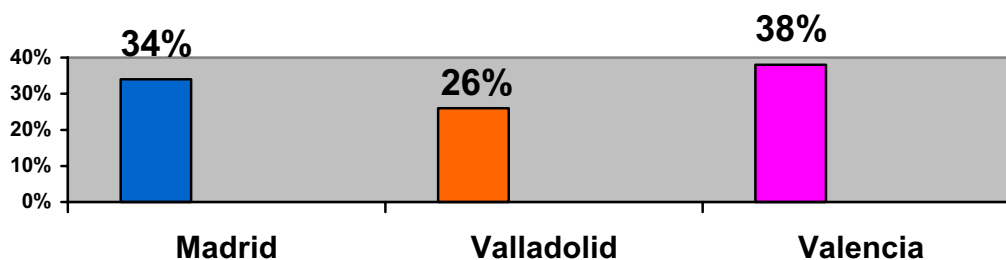
13. Lo que más incomoda de las obras de circulación.

VARIABLES DE INCOMODIDAD

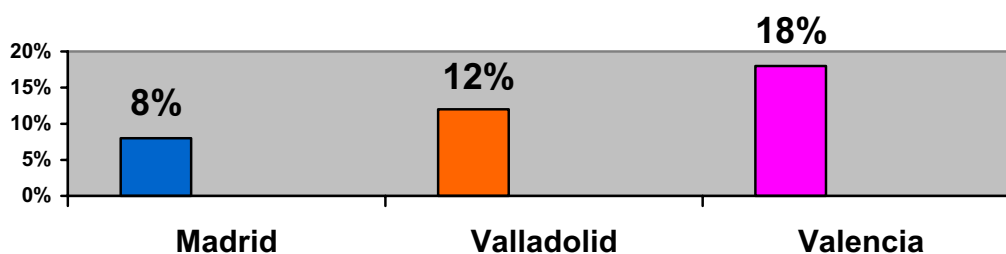


(En Madrid un 2% se refiere a la opción “otros”. Ver en respuestas cualitativas.)

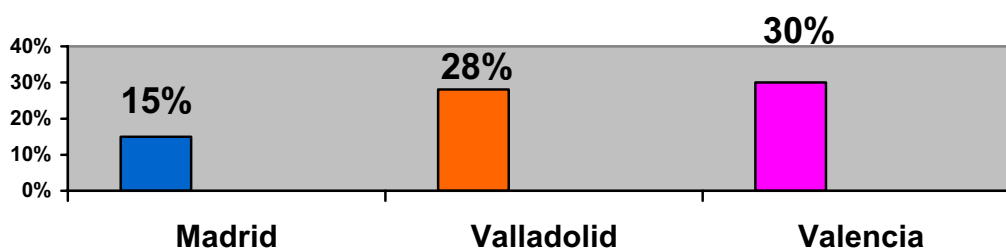
los atascos



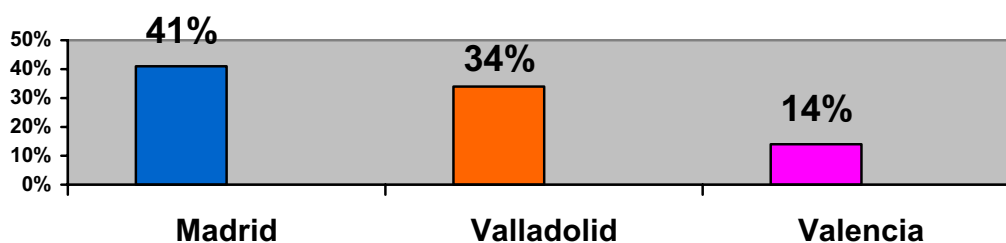
tener que salir antes de casa



pérdida de tiempo

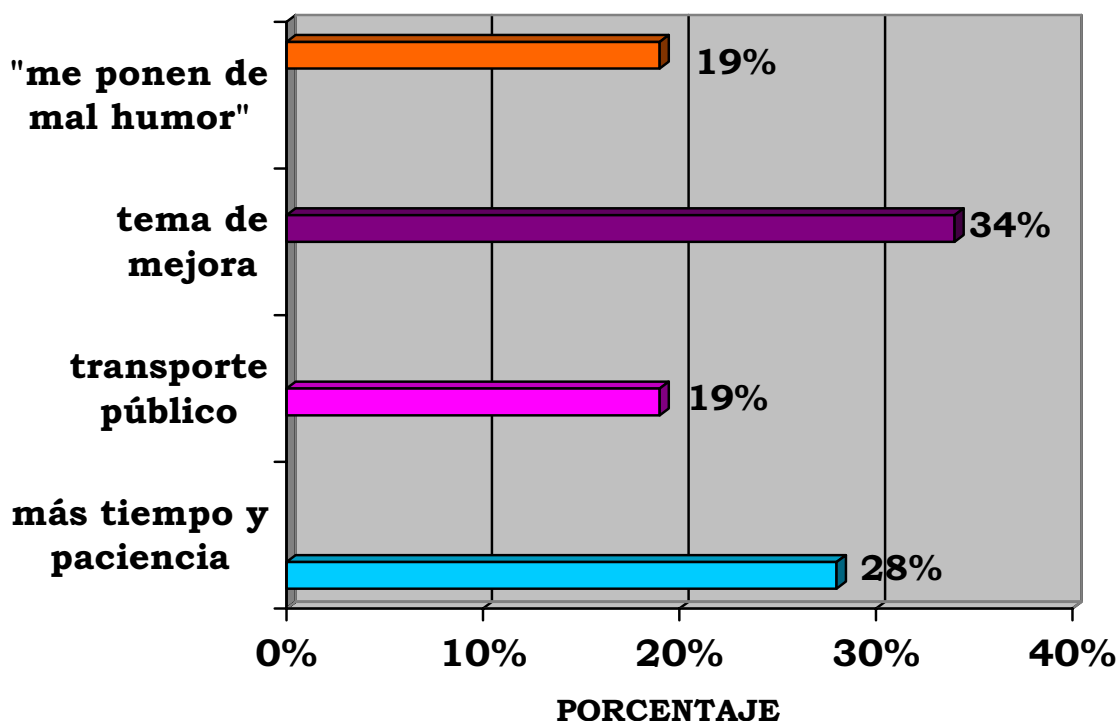


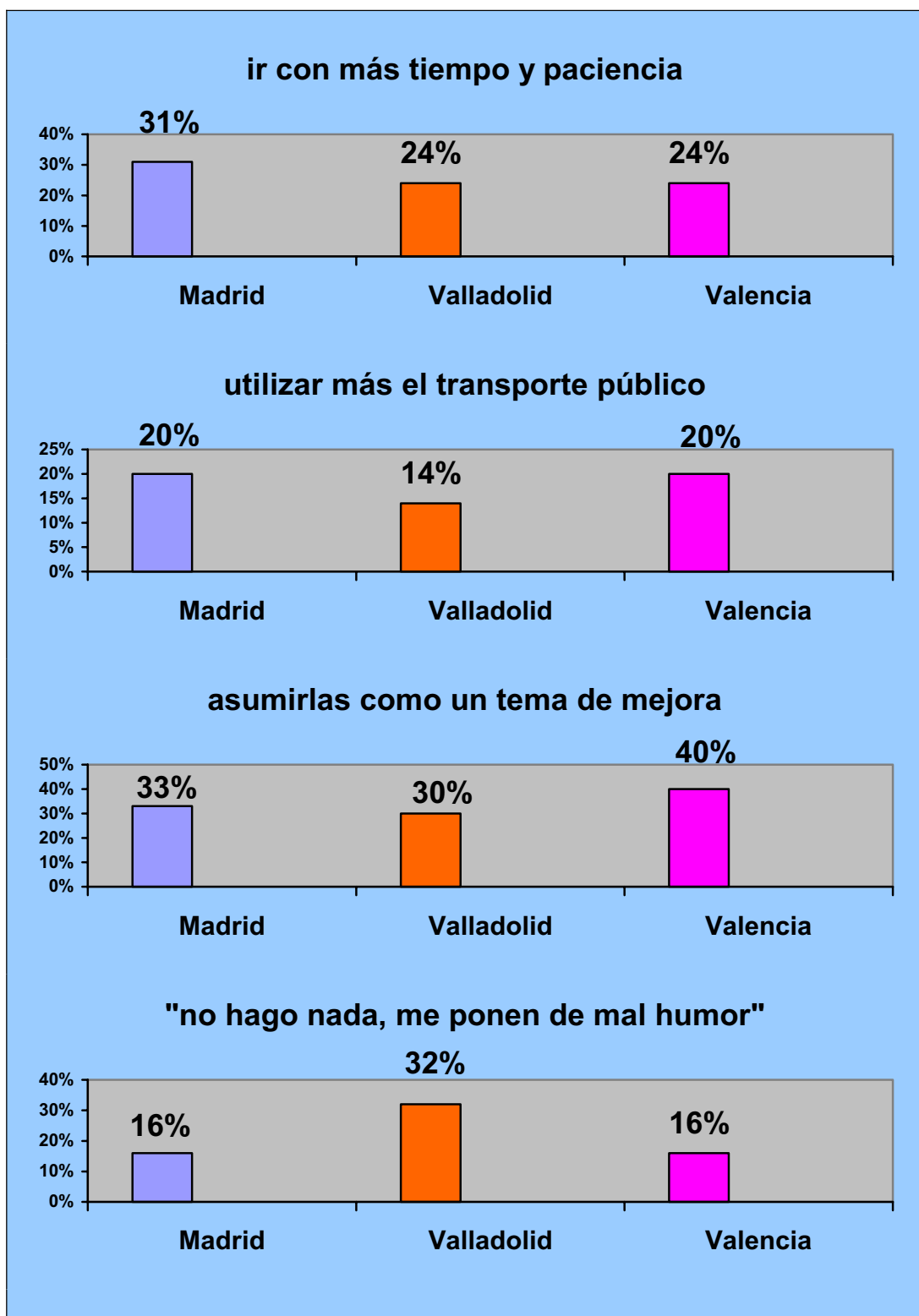
la cantidad de obras que hay a la vez



14. Actitudes para sobrellevar las obras mejor.

ACTITUDES PARA SOPORTAR MEJOR LAS OBRAS





2. CONCLUSIONES SOBRE EL ESTUDIO

A la vista de los resultados estadísticos obtenidos se puede llegar a una serie de conclusiones.

Las conclusiones se presentan:

1. conclusiones generales del estudio.
2. conclusiones para aquellas preguntas en las que los resultados son significativamente diferentes dependiendo que las encuestas se hayan realizado en ciudades con gran cantidad de obras a la vez, como Madrid o Valladolid, o en una ciudad con nivel de obras menor como es Valencia.
3. conclusiones de diferencias significativas por sexo.

CONCLUSIONES GENERALES:

- ❖ En los datos obtenidos no ha incidido como variable significativa el sexo, es decir que hayan respondido hombres o mujeres y la población del estudio ha sido prácticamente la mitad. El porcentaje de mujeres es 48% y el de hombres 52%, con lo cual las conclusiones se pueden hacer extensivas igualmente para hombres que para mujeres.

- ❖ El 70% de la población encuestada se encuentra en el intervalo de edad de 29 a 50 años.

- ❖ El 67% de la población de la muestra tiene una frecuencia de conducción diaria, lo que todavía hace más representativos los datos obtenidos puesto que, son personas que utilizan el coche diariamente y por tanto la influencia de las obras en su conducción está más directamente relacionada y evidencia una mayor fiabilidad a los datos y conclusiones del estudio.

- ❖ Además, prácticamente la mitad de la muestra, el 46%, conduce de manera habitual por un trayecto mixto urbano-interurbano. Un 29% lo hace por recorrido urbano y un 25% por recorrido interurbano, con lo cual la distribución de la muestra está básicamente equilibrada y, el hecho de que la mitad de los conductores compaginen ambos trayectos supone que los datos son tan fiables para un tipo de recorrido como para otro y se hagan extensibles a ambos.

- ❖ Todos los conductores, de cualquier ciudad, consideran justificada la limitación de velocidad en un porcentaje muy alto 89%. Ahora bien, ese porcentaje baja al 75% cuando se trata de respetar las

señales en zona de obras, incluido el límite de velocidad. Y es todavía inferior, un 51% cuando se trata de considerar si los demás conductores reducen la velocidad y son más cautos en zona de obras. Es decir, lo que pensamos no es lo que luego hacemos y mucho menos que lo pensamos que hacen los demás, según la opinión de cada uno de los conductores.

- ❖ En lo que respecta a las consecuencias que tiene para el conductor el tener que conducir por una zona de obras de forma habitual, las principales consecuencias son “la pérdida de tiempo”, seguido de “posibilidad de sufrir un accidente” y “el aumento del estrés”. En este caso no ha influido el número de obras simultáneas porque no hay diferencias significativas entre unas ciudades y otras, sino el hecho en sí de conducir en zona de obras.
- ❖ El 81% de los encuestados considera que merece la pena soportar las obras a cambio de los beneficios que traerán cuando finalicen.
- ❖ Todos los conductores, de cualquiera de las ciudades encuestadas “asumen las obras como un tema de mejora” como actitud para sobrellevarlas mejor, así como “ir con más tiempo y paciencia”.

CONCLUSIONES DIFERENTES DEPENDIENDO DE LA CANTIDAD DE OBRAS QUE EXISTEN SIMULTANEAMENTE

- ❑ **EN MADRID Y EN VALLADOLID LOS CONDUCTORES OPINAN QUE:** las zonas de obras están mal señalizadas en un porcentaje alto, el 62% en ambas ciudades, frente a Valencia que lo consideran en un porcentaje menor. Así, se concluye que la cantidad de obras está relacionada con la sensación que tienen los conductores de mala señalización, fundamentalmente por la saturación de obras que sufren ambas ciudades.
- ❑ **EN CUANTO AL PORCENTAJE DE POBLACIÓN QUE SE VE AFECTADA DIRECTAMENTE POR UNA OBRA, POR ENCONTRARSE ESTA EN LA ZONA DONDE VIVE O TRABAJA, Y QUE UNA VEZ FINALIZADA CONSIDERE QUE LE SUPONDRÁ UNA MEJORA:** es superior en Madrid y Valladolid e inferior en Valencia. Por ello, podemos concluir que, aunque hay una saturación de obras, con la incomodidad que esto supone, un alto porcentaje de personas afectadas, más del 70%, consideran que éstas les suponen una mejora directa una vez finalizadas.
- ❑ **LOS CONDUCTORES DE MADRID Y VALLADOLID CONSIDERAN QUE ES MÁS PELIGROSO CONDUCIR EN ZONA DE OBRAS QUE LOS DE VALENCIA:** mientras que en Madrid y Valladolid el porcentaje es superior al 70%, en Valencia es del 60%. La peligrosidad está directamente relacionada con la cantidad de obras que hay a la vez y con la consideración por parte de los conductores de que conducen por zona de obras inevitablemente y la peligrosidad que ello conlleva.

- ❑ **EN LO REFERENTE A QUE ES LO QUE MÁS INCOMODA AL CONDUCTOR:** tanto en Madrid como en Valladolid el ítem más valorado ha sido “la cantidad de obras que hay a la vez”, sin embargo en Valencia han sido “los atascos”. Los conductores asumen las obras y lo que más les molesta es la falta de planificación y el hecho de que todas las obras sean a la vez.

- ❑ **EN CUANTO A LA PERCEPCIÓN SOBRE SI LOS DEMÁS CONDUCTORES REDUCEN LA VELOCIDAD Y SON MÁS CAUTOS EN ZONA DE OBRAS:** tanto en Madrid como en Valladolid los porcentajes son superiores en la opción afirmativa mientras que en Valencia se decantan por el no. El hecho de que existan tantas obras simultáneamente hace que los conductores de Madrid y Valladolid perciban que todos respetamos más la limitación de velocidad y aumentamos la cautela en zona de obras.

CONCLUSIONES SIGNIFICATIVAMENTE DIFERENTES POR CUESTIÓN DE SEXO

- En la pregunta número 8 “Respetar las señales en zona de obras”, se han encontrado diferencias significativas entre hombres y mujeres.

De esta forma en Madrid el 80% de las mujeres, en Valladolid el 95% y en Valencia el 95% también, contestan que respetan las señales. Sin embargo, los hombres las respetan en un porcentaje mucho más bajo, el 66% en Madrid, el 68% en Valladolid y el 68% también en Valencia.

Este dato estadístico concuerda y confirma el hecho de que las mujeres son más prudentes al volante, respetan más la señalización y sufren menos accidentes de tráfico como conductoras.

- En la pregunta 13 “¿Qué es lo que más le incomoda del tema de las obras de circulación?”, las mujeres en Madrid y Valladolid responden mayoritariamente que “la cantidad de obras que hay a la vez” frente a los hombres que aunque en Madrid coinciden, en Valladolid contestan que “la pérdida de tiempo”. En Valencia a los conductores lo que más les incomoda a los hombres son “los atascos” (que a su vez es la 2ª causa de incomodidad para los hombres en Madrid y Valladolid) y “la pérdida de tiempo” a las mujeres.
- En la pregunta 14 “¿Qué hace usted para sobrellevar las obras de circulación con mejor actitud?”, unánimemente las mujeres responden que “asumirlas como un tema de mejora” frente a los hombres que no muestran esta unanimidad en las diferentes ciudades.

RESPUESTAS CUALITATIVAS

Las respuestas cualitativas surgen en dos preguntas del cuestionario:

1. en la cuestión 9 **“CONSECUENCIAS QUE TIENE PARA USTED COMO CONDUCTOR CONDUCIR POR UNA ZONA DE OBRAS:”**

las respuestas encontradas no han sido significativamente relevantes y a continuación se identifican textualmente:

- suciedad
- inseguridad (2)
- se ensucia el coche

2. en la cuestión 13 **“¿QUÉ ES LO QUE MÁS LE INCOMODA DEL TEMA DE LAS OBRAS DE CIRCULACIÓN?”**

las respuestas son:

- peligro
- no señalización de direcciones
- que no se considera al peatón
- poca información sobre el estado de las obras y su evolución para los usuarios habituales de esos trayectos
- los conductores acostumbrados a conducir entre obras, luego no saben o no respetan las normas en una carretera normal

malas indicaciones de los desvíos, alta velocidad de los vehículos con riesgo de accidentes

IV. RECOMENDACIONES

Conocido el alcance y consecuencias de conducir entre obras y de la repercusión que ello tiene sobre los conductores, se está en disposición de poder analizar posibles recomendaciones y sugerencias.

SUGERENCIAS PARA RESPONSABLES DE PLANIFICAR Y CONTRATAR ASÍ COMO EJECUTAR OBRAS CIVILES.

1. ocuparse de que exista una buena señalización, con la anticipación suficiente y la visibilidad y actualización de las misma según los avances y progresos de cada obra.
2. cuando la señalización se realice mediante operarios, explicarles con instrucciones clara y precisas lo que tienen que señalar y el modo y las repercusiones que puede tener una mala señalización.
3. planificar las obras de forma progresiva y no “todas a la vez” que en ciudades como Valladolid y especialmente Madrid se vive con un nivel de estrés y agresividad mayor por la pérdida de tiempo que esto supone además del mayor riesgo de sufrir un accidente.

SUGERENCIAS PARA LOS CONDUCTORES

1. Respetar los límites de velocidad y otras señalizaciones y aumentar la prudencia y atención. Una amplia mayoría reconoce que las limitaciones de velocidad están justificadas y sin embargo el porcentaje baja a la hora de respetarlo y asumirlo.
2. Asumir las obras con buena actitud y predisposición como algo inevitable y de consecuencias beneficiosas para la gran mayoría. Con actitud positiva se reduce el estrés y la agresividad y esto implica una mejor atención y una conducción más responsable.

V. DATOS TÉCNICOS DE LA ENCUESTA

TIPO DE ESTUDIO

Las personas han sido entrevistadas personalmente, a través de e-mail e incluso telefónicamente y se les indicaba que eligieran una de las alternativas que se les presentara excepto en la pregunta 9 que pueden elegir 2 alternativas y en cualquier caso, aquélla/s que fuese más representativa para ellos.

MUESTRA

Se ha realizado sobre una muestra de 500 individuos elegidos al azar y que han sido encuestados en Madrid, Valladolid y Valencia. 300 encuestas pertenecen a Madrid, 100 a Valladolid y 100 a Valencia.

RESPUESTA

Las preguntas son todas cerradas excepto en dos preguntas que hay dos alternativas de “otras” en las cuales existe la posibilidad de dar una respuesta abierta.

UNIVERSO

Las únicas condiciones son que las personas tuviesen permiso de conducir por lo que la edad lógicamente es superior a 18 años, pero sin límite, y que conduzcan en Madrid, Valladolid o Valencia.

ERROR

A nivel global, las 500 encuestas suponen un error no superior a un 5% para un nivel de confianza del 95%.

Para Madrid: 5% de error con un nivel de confianza del 90%

Para Valladolid y Valencia: 10% de error con un nivel de confianza del 95%

Estudio conducir entre obras: influencia sobre los conductores (septiembre 2006)

LAS VARIABLES DE TIPIFICACIÓN

- El sexo
- Frecuencia de conducción
- Intervalo de edad
- Tipo de conducción habitual