



**Conférence Européenne
des Directeurs des Routes**

**Conference of European
Directors of Roads**

Inquérito a utentes das estradas Europeias 2006



Dezembro 2006

NOTA TÉCNICA INFORMATIVA

***Documento produzido com base no
Relatório Técnico European Road User Survey - 2006***

CEDR

ADRESSE BIBLIOGRAPHIQUE

Publiée par :
I&O Research
Langestraat 37
Postbus 563, 7500 AN Enschede
Pays-Bas
Tél. : (+31 53) 4825000

Projet :
Eavverus

Numéro de rapport :
2006/70

Date :
Décembre 2006

Commandée par :
Ministère des transports, des travaux publics
et de la gestion des eaux
Centre de recherche sur les transports AVV

Information :
Drs. A. Schoorlemmer
+31-10 282 57 50
P.O. Box 1031
3000 BA Rotterdam
Pays-Bas
andre.schoorlemmer@rws.nl

Auteurs :
drs. Gerben Huijgen
drs. Janneke Dijkers
drs. Inge Reijmer

Éditée par :
drs. Inge Reijmer

Commande :
Pour toute commande d'exemplaires, veuillez contacter
l'autorité responsable de cette enquête.

Tradução para português promovida pelo InIR - Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP, Lisboa

Contexto

1.	Introdução	5
1.1.	Contexto	5
1.2.	Objectivo do Estudo	5
1.3.	Método	7
1.4.	Ideia Geral	10
1.5.	Conclusão geral e observações:	10
2.	Informação de enquadramento sobre os condutores	10
3.	Rede TERN comparada	17
3.1.	Introdução	17
3.2.	RedeTERN comparada	18
4.	Bélgica	43
4.1.	Introdução	43
4.2.	Satisfação com a rede belga	43
4.3.	Informação de tráfego e atrasos	46
4.4.	Segurança	47
5.	Dinamarca	51
5.1.	Introdução	51
5.2.	Satisfação com a rede dinamarquesa	51
5.3.	Informação de tráfego e atrasos	54
5.4.	Segurança	55
6.	Inglaterra	59
6.1.	Introdução	59
6.2.	Satisfação com a rede inglesa	59
6.3.	Informação de tráfego e atrasos	62
6.4.	Segurança	64
7.	Luxemburgo	66
7.1.	Introdução	66
7.2.	Satisfação com a rede luxemburguesa	66
7.3.	Informação de tráfego e atrasos	70
7.4.	Segurança	71
8.	Irlanda	75
8.1.	Introdução	75
8.2.	Satisfação com a rede irlandesa	75
8.3.	Informação de tráfego e atrasos	78
8.4.	Segurança	79
9.	Itália	83
9.1.	Introdução	83
9.2.	Satisfação com a rede italiana	83
9.3.	Informação de tráfego e atrasos	86
9.4.	Segurança	87
10.	Holanda	91
10.1.	Introdução	91
10.2.	Satisfação com a rede holandesa	91
10.3.	Informação de tráfego e atrasos	94
10.4.	Segurança	95
11.	Suíça	99
11.1.	Introdução	99
11.2.	Satisfação com a rede suíça	99
11.3.	Informação de tráfego e atrasos	102
11.4.	Segurança	103
12.	Países não participantes	107
12.1.	Introdução	107
12.2.	Satisfação com e importância das redes	107
12.3.	Informação de tráfego e atrasos	110
12.4.	Segurança	111

1. Introdução

1.1. Contexto

A Rede Rodoviária Transeuropeia (TERN - Trans European Road Network) é uma rede rodoviária europeia semelhante à rede de estradas E (Grandes Estradas de Tráfego Internacional). Dentro da CEDR sentiu-se a necessidade de comparar as opiniões dos utentes rodoviários sobre as respectivas redes dos membros CEDR.

1.2. Objectivo do estudo

Em 2005 foi apresentado o chamado “Inquérito a Utes de Estradas Europeias 2004” (ERUS 2004 - European Road User Survey) ao Governing Board (GB) da CEDR. O GB decidiu conduzir um ERUS em 2006. Os objectivos deste ERUS foram:

- fornecer uma perspectiva internacional da utilização das estradas nacionais
- fornecer uma comparação
e um novo objectivo para o ERUS 2006:
- investigar tendências

Foi pedido a utentes de estradas internacionais – condutores de autocarros, pesados de mercadorias e veículos ligeiros – que avaliassem a rede de um país que tivessem visitado recentemente (a mais recente experiência da sua última viagem), assim como a rede do seu próprio país.

Este estudo incluiu os seguintes países de origem:

- Bélgica (Flandres)
- Bélgica (Valónia)
- Dinamarca
- Inglaterra
- Irlanda
- Itália
- Luxemburgo
- Holanda
- Suíça

A parte da Flandres do estudo belga incluiu condutores da Bélgica e da França. A parte da Valónia do estudo belga incluiu condutores da Bélgica e da Alemanha. A tabela 1.1 fornece uma listagem completa dos países participantes e da nacionalidade dos condutores inquiridos.

Tabela 1.1
Condutores inquiridos por país participante

Nacionalidade	País organizador									Total
	Bélgica (Valónia)	Bélgica (Flandres)	Dinamarca	Inglaterra	Luxemburgo	Irlanda	Holanda	Suíça	Itália	
Bélgica	71	54	0	64	109	1	97			396
Dinamarca			200		1		3			204
Inglaterra	8			253		91	69			421
França	6	49		97	137				84	373
Alemanha	107		100	2	147		117	101		574
Irlanda	1					100	3			104
Itália								100	344	444
Luxemburgo					124					124
Holanda	1			5		3	313			322
Suécia			100							100
Suíça								303	97	400
Áustria	1			1		6	1		40	49
Eslovénia									101	101
Outro	8			4	1		19		35	67
Total	203	103	400	426	519	201	622	504	701	3,679

O estudo internacional foi coordenado pela Administração Rodoviária Holandesa Rijkswaterstaat (em especial pelo AVV Centro de Investigação de Transportes) e pela empresa holandesa I&O Research. Cada Administração Rodoviária nacional incluiu os países vizinhos nos resultados e contratou empresas autorizadas para conduzir o trabalho de campo nos seus países.

Os resultados tinham de ser comparáveis para todos os países. Consequentemente, pediu-se a todas as partes envolvidas que garantissem que as instruções de campo, questionários, codificação e processamento de dados estavam de acordo com as instruções dadas no manual. Os participantes podiam aceder a este manual na página Web do projecto: www.erus.nl

O questionário "principal" em língua inglesa foi ligeiramente alterado a partir do questionário que tinha sido testado anteriormente pelos membros da Administração Rodoviária Holandesa/SG TERN. Os principais temas presentes no questionário são:

- satisfação com a viagem em estrada
- informação de tráfego e atrasos
- segurança rodoviária

A empresa de sondagens holandesa I&O Research tratou do desenvolvimento da estrutura do código, da análise de dados e da sua divulgação em estreita colaboração com a Administração Rodoviária Holandesa.

1.3. Método

Visto que o principal objectivo era reunir informa o sobre a experiência mais recente, o trabalho de campo foi conduzido na primeira área de repouso depois da fronteira. Em cada uma das fronteiras, metade das entrevistas foi dirigida a condutores do país de origem e a outra metade a condutores do país vizinho. Em todas as fronteiras foram realizados inquéritos a condutores de autocarros, pesados de mercadorias e veículos ligeiros. Cada condutor(a) foi inquirido(a) acerca da rede rodoviária que acabara de utilizar. Também lhes foi pedido que avaliassem a sua própria rede nacional segundo a sua memória.

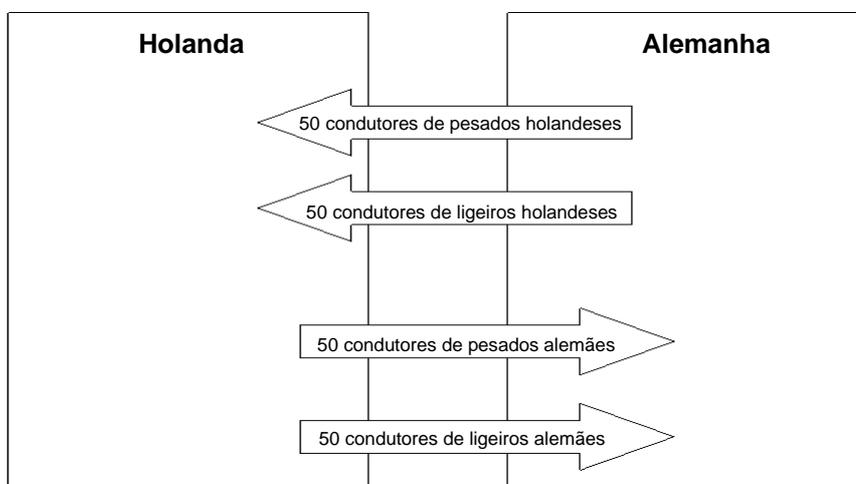
Se tomarmos a Holanda como exemplo, na fronteira Holanda – Alemanha, por exemplo, ocorreriam as seguintes actividades: foi pedido aos condutores alemães que vinham da Holanda que avaliassem tanto a rede holandesa como a rede alemã. Foi pedido aos condutores holandeses que vinham da Alemanha que avaliassem tanto a rede alemã como a sua própria rede holandesa. O trabalho de campo foi conduzido a bordo de ferryboats, no caso de fronteiras marítimas, em que se dispõe de áreas de repouso.

Foram inquiridas 200 pessoas por fronteira (n = 200, ver Fig. 1.1):

- Foram inquiridos 100 condutores de pesados de mercadorias/autocarros por fronteira: 50 condutores do país A e 50 condutores do país B.
- Foram inquiridos 100 condutores de ligeiros por fronteira: 50 condutores do país A e 50 condutores do país B.

Figura 1.1

Exemplo: Fronteira Holanda – Alemanha



Todos os detalhes operacionais foram fornecidos no manual, incluindo uma descri o detalhada da organiza o, a realiza o de tradu oes e verifica oes, o trabalho de campo, a codifica o e o processamento de dados. Todos os documentos necessários para o projecto estavam disponíveis em www.erus.nl. Também estava disponível um CD com todos os documentos.

Trabalho de Campo

O trabalho de campo efectivo foi conduzido em 19 fronteiras (tabela 1.2). Foi inquirido um número total de cerca de 3.700 utentes de estradas. Alguns países participantes não conseguiram obter 200 inquéritos por fronteira por diversos motivos, tais como tráfego insuficiente. O período do trabalho de campo decorreu de 23 de Agosto a meados de Outubro.

Tabela 1.2
Número de inquiridos por fronteira

Fronteira	Condutores de pesados	Condutores de ligeiros	Total
Bélgica - Alemanha	101	102	203
Dinamarca - Suécia	100	100	200
Dinamarca - Alemanha	100	100	200
Inglaterra - Irlanda	100	101	201
Inglaterra - Bélgica	53	124	177
França - Inglaterra	107	142	249
França - Itália	100	100	200
França - Bélgica	53	50	103
França - Suíça	50	51	101
França - Luxemburgo	69	101	170
Luxemburgo - Alemanha	95	99	194
Luxemburgo - Bélgica	58	97	155
Holanda - Alemanha	101	107	208
Holanda - Bélgica	102	101	203
Holanda - Inglaterra	110	101	211
Suíça - Alemanha	100	103	203
Suíça - Itália	202	199	401
Itália - Eslovénia	99	101	200
Itália - Áustria	8	92	100
Total	1.708	1.971	3.679

Os capítulos que resumem os resultados por país têm início com uma tabela que mostra o número de inquiridos no qual os resultados se baseiam. De um modo geral, temos 95% de certeza de que as percentagens não se desviam mais de 7 por cento. Relativamente aos resultados da satisfação e da importância de diversos aspectos das redes rodoviárias nacionais, temos 95% de certeza de que as percentagens não se desviam mais de 5 por cento.

Índice da satisfação e importância

No inquérito, foi perguntado aos inquiridos qual o nível de satisfação e a importância de diversos aspectos. Ambos foram medidos numa escala de 5 valores. "1" significa extremamente insatisfeito e "5" significa extremamente satisfeito. Os inquiridos que responderam "não sei" não foram considerados para os resultados desse aspecto específico.

Em relatórios anteriores, a avaliação foi efectuada mostrando o número de inquiridos que estavam satisfeitos ou muito satisfeitos. Vejamos o seguinte índice como exemplo:

	Número	Valor
5 Extremamente satisfeito	15	100
4 Satisfeito	41	75
3 Neutro	23	50
2 Insatisfeito	16	25
1 Extremamente insatisfeito	4	0
Não sei	1	
Todos os inquiridos	100	

No relatório de 2004, teríamos verificado um índice de satisfação de **56 %** (15% + 41%), ou seja 56% dos inquiridos estavam (extremamente) satisfeitos. Isto não considera a força da apreciação do inquirido. Para o relatório deste ano, os índices foram baseadas nos mesmos dados retirados dos inquiridos, mas indicam a força da apreciação. Depois aplicámos a fórmula seguinte (utilizando o exemplo acima):

$$\text{Índice de satisfação} = \frac{(15 \times 100) + (41 \times 75) + (23 \times 50) + (16 \times 25) + (4 \times 0)}{100 - 1} = 62$$

Os resultados dos índices de satisfação foram obtidos através desta fórmula. Os resultados de 2004 também foram recalculados de modo a tornar os resultados do ERUS 2006 comparáveis com os do ERUS 2004.

Locais de trabalho de campo

A Tabela 1.3 mostra o local/fronteira onde o trabalho de campo foi conduzido pelos países organizadores.

Tabela 1.3

Locais de trabalho de campo

País organizador	Fronteira	Local
Bélgica (Valónia)	Bélgica - Alemanha	A3
Bélgica (Flandres)	França - Bélgica	E17
Dinamarca	Dinamarca - Suécia Dinamarca - Alemanha	Helsingør (Dinamarca) – Helsingborg (Suécia) Terminais Scandlines Rødby (Dinamarca).– Puttgarden (Alemanha), Terminais Scandlines
Inglaterra	Inglaterra - Bélgica Inglaterra - França	Ferry Ramsgate Port e Ramsgate/Ostend Ferry Dover Port e Dover/Calais
Luxemburgo	França - Luxemburgo Luxemburgo - Alemanha Luxemburgo - Bélgica	A3/E25 A1 A6/E25
Irlanda	Inglaterra - Irlanda	Portos de Dun Laoghaire e Porto de Dublin
Itália	Itália - França Itália - Eslovénia Itália - Suíça Itália - Áustria	E25 E70 E62 E55
Holanda	Holanda - Alemanha Holanda - Bélgica Holanda - Inglaterra	A1/E30 perto de Oldenzaal A16/E19 Breda/Hazeldonk, A67/E34 perto de Eindhoven Ferry Hoek van Holland-Harwich
Suíça	Suíça - Alemanha Suíça - França Suíça - Itália	E35 em Basileia E25 em Basileia E35 em Chiasso

1.4. Ideia Geral

O capítulo 2 apresenta informação de enquadramento sobre os condutores inquiridos (tal como a idade, sexo e nacionalidade). O capítulo 3 discute os resultados mais importantes para os países participantes e compara os países de acordo com os indicadores principais. Os capítulos 4 a 11 apresentam os resultados individuais para cada país participante. Nestes capítulos, os resultados para estes países são comparados apenas com os dos seus países vizinhos. O capítulo 12 apresenta os resultados dos países que não participaram no Inquérito a Utentes de Estradas Europeias 2006 (França, Suécia, Alemanha, Áustria e Eslovénia).

1.5. Conclusão geral e observações

Podem tirar-se as seguintes conclusões gerais do inquérito: o índice de satisfação mais elevado foi obtido pela sinalização rodoviária (excluindo painéis de mensagem variável), enquanto o índice de satisfação mais baixo foi obtido pelas áreas de serviço, onde a limpeza e a segurança são indicadas como os aspectos principais. A comparação dos resultados do ERUS III (2006) com os do ERUS II (2004) mostra que o nível de satisfação é igual ou ligeiramente inferior.

Observações adicionais relativamente ao trabalho de campo:

- existem problemas crescentes com as zonas de estacionamento ao fim de semana para veículos pesados nos países em redor da França e Alemanha e
- existe um grande (e crescente) grupo de condutores de veículos pesados estrangeiros nas redes dos países participantes.

2. Informação de enquadramento sobre os condutores

Este capítulo fornece informação de enquadramento sobre os condutores inquiridos para o Inquérito a Utentes de Estradas Europeias 2006. A informação reunida a partir de cada condutor inclui os seguintes dados:

- idade
- sexo
- nacionalidade
- frequência de condução nas redes de ambos os países
- quilometragem por ano percorrida na rede TERN
- tipo de veículo
- motivo da viagem

Estes aspectos da composição de amostra são indicados nas Tabelas abaixo.

Idade, sexo e nacionalidade dos condutores

Foi pedido aos condutores que indicassem a sua idade, sexo e nacionalidade.

A Tabela 2.1 mostra os resultados destas questões.

A maioria dos condutores era proveniente da Alemanha (16 por cento). Cinco das dezanove fronteiras envolvidas neste projecto encontravam-se parcialmente em território alemão. Um número considerável de condutores era proveniente de Itália (12 por cento), da Suíça, Bélgica, Inglaterra (11 por cento cada) e de França (10 por cento).

Mais de metade dos condutores (55 por cento) encontrava-se entre os 30 e os 49 anos de idade. Um terço (30 por cento) dos condutores tinha mais de 50 anos. A idade média dos condutores variou entre os 41 para os condutores espanhóis e os 48 para os condutores dinamarqueses. Os condutores de ligeiros eram ligeiramente mais velhos do que os condutores de pesados; a idade média dos condutores de ligeiros era 45 anos, enquanto que a idade média dos condutores de pesados era de 43 anos.

A maioria dos condutores inquiridos neste inquérito era do sexo masculino (88 por cento), sendo que a percentagem era aproximadamente a mesma entre os condutores de diferentes nacionalidades. Dos condutores eslovenos neste projecto, 23 por cento eram do sexo feminino. Vinte e nove por cento dos condutores austríacos eram do sexo feminino. Quando agrupados de acordo com o tipo de veículo (pesado ou ligeiro), a maioria dos condutores de pesados era do sexo masculino (98 por cento). Cerca de um quinto (22 por cento) dos condutores de ligeiros era do sexo feminino.

Tabela 2.1

Idade, sexo e nacionalidade dos condutores (percentagens)

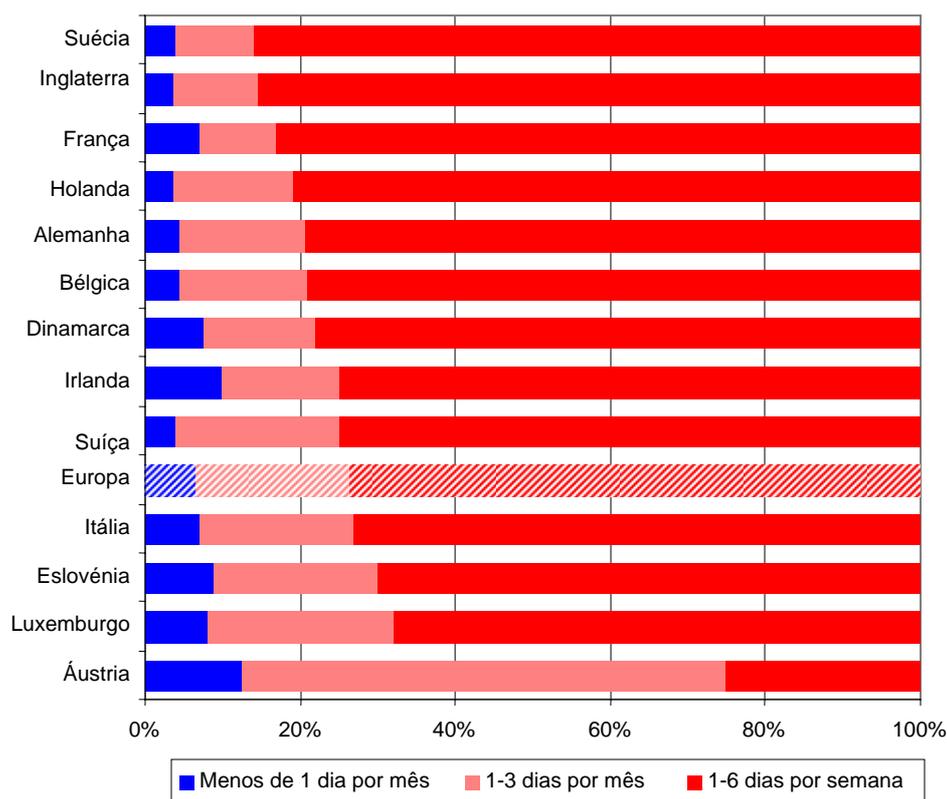
	Idade			Sexo		Nacionalidade
	16-29	30-49	> 50	Masculino	Feminino	
Bélgica	13	57	30	88	12	11
Dinamarca	8	45	48	89	11	6
Inglaterra	5	51	44	90	10	11
França	14	61	25	87	13	10
Alemanha	11	58	31	88	12	16
Irlanda	14	59	27	94	6	3
Itália	11	57	33	86	14	12
Luxemburgo	30	50	20	86	14	3
Holanda	17	57	26	91	9	9
Suécia	11	40	49	89	11	3
Suíça	11	50	39	86	14	11
Áustria	10	59	31	71	29	1
Eslovénia	14	69	17	77	23	3
Outro	22	57	21	84	16	2
Europa	12	55	33	88	12	100

Foi perguntado aos condutores com que frequência conduziam nas redes rodoviárias nacionais dos seus próprios países e nas do país de onde acabavam de chegar (país vizinho) durante o ano.

A Figura 2.1 mostra os resultados para os condutores de pesados. Deve notar-se que foi permitido aos condutores de pesados e de ligeiros dar respostas diferentes.

Quase três quartos (74 por cento) de todos os condutores de pesados conduziam entre um a seis dias por semana nas diferentes redes nacionais. A única exceção a esta percentagem é a Áustria, onde apenas um quarto dos condutores de pesados austríacos (25 por cento) conduzia entre um a seis dias por semana.

Figura 2.1
Frequência de utilização das redes rodoviárias nacionais: pesados (percentagens)

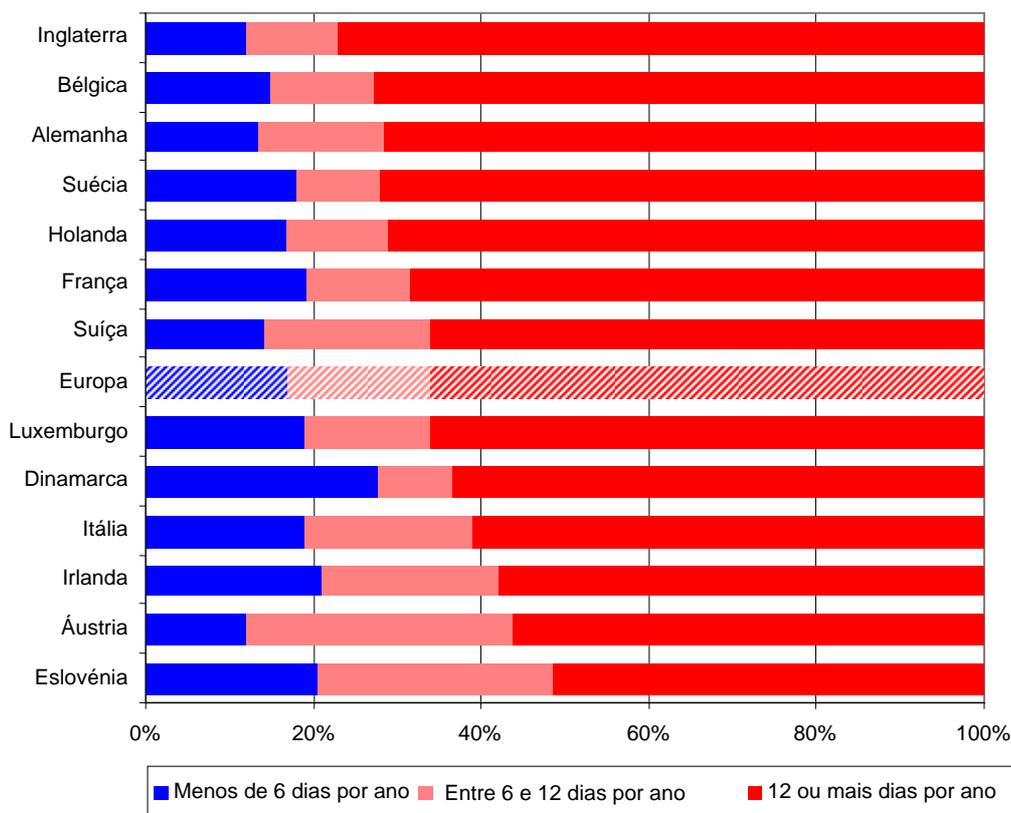


Ao contrário dos condutores de pesados, os condutores de ligeiros não são utentes profissionais. Foi perguntado aos condutores de ligeiros se utilizavam as suas redes rodoviárias nacionais até seis dias durante o ano, entre seis e doze dias por ano ou mais de doze dias por ano.

A Figura 2.2 mostra a frequência de utilização de estradas para as diferentes redes nacionais neste estudo.

Dois terços de todos os condutores de ligeiros (66 por cento) conduziram nas redes rodoviárias nacionais durante mais de doze dias por ano, à excepção da Eslovénia, onde metade de todos os condutores de ligeiros (51 por cento) conduziu mais de doze dias por ano nas redes rodoviárias. Em média, quase um quinto de todos os condutores de ligeiros conduziu menos de seis dias por ano nas redes rodoviárias.

Figura 2.2
Frequência de utilização das redes rodoviárias: ligeiros de passageiros (percentagens)



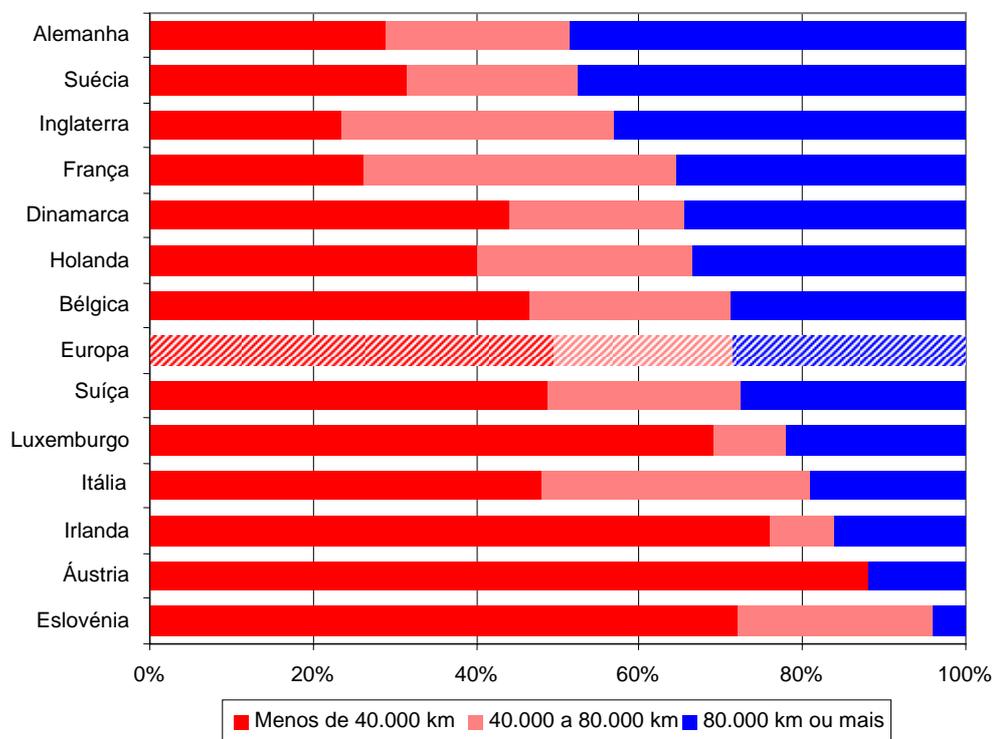
Quilometragem por ano

Depois da questão sobre a frequência de utilização da estrada, foi perguntado aos condutores de ligeiros e de pesados quantos quilómetros/milhas percorrem por ano. Foi pedido aos condutores de pesados que especificassem os quilómetros/milhas para as duas redes, nomeadamente na sua própria rede e na rede a partir da qual acabavam de chegar. Foi perguntado aos condutores de ligeiros quantos quilómetros percorriam no total.

A Figura 2.3 mostra o número de quilómetros que os condutores de pesados percorrem nas diferentes redes rodoviárias nacionais. Ao analisar estes resultados, tem de se ter em conta que o estudo incluiu apenas condutores que atravessavam a fronteira. Naturalmente, o Luxemburgo e a Eslovénia, sendo os países mais pequenos, mostram um número baixo de quilómetros percorridos internamente (a maioria dos condutores, 69 por cento no Luxemburgo e 72 por cento na Eslovénia, percorre menos de 40.000 km por ano nestes países). Na Áustria, 88 por cento dos condutores de pesados percorrem menos de 40.000 km por ano. Em média, metade dos condutores de pesados de todas as nacionalidades incluídas neste estudo percorre até 40.000 km por ano. Quase um quarto dos condutores de pesados (22 por cento) percorre entre 40.000 e 80.000 km por ano nestas redes e 29 por cento percorrem mais de 80.000 km por ano.

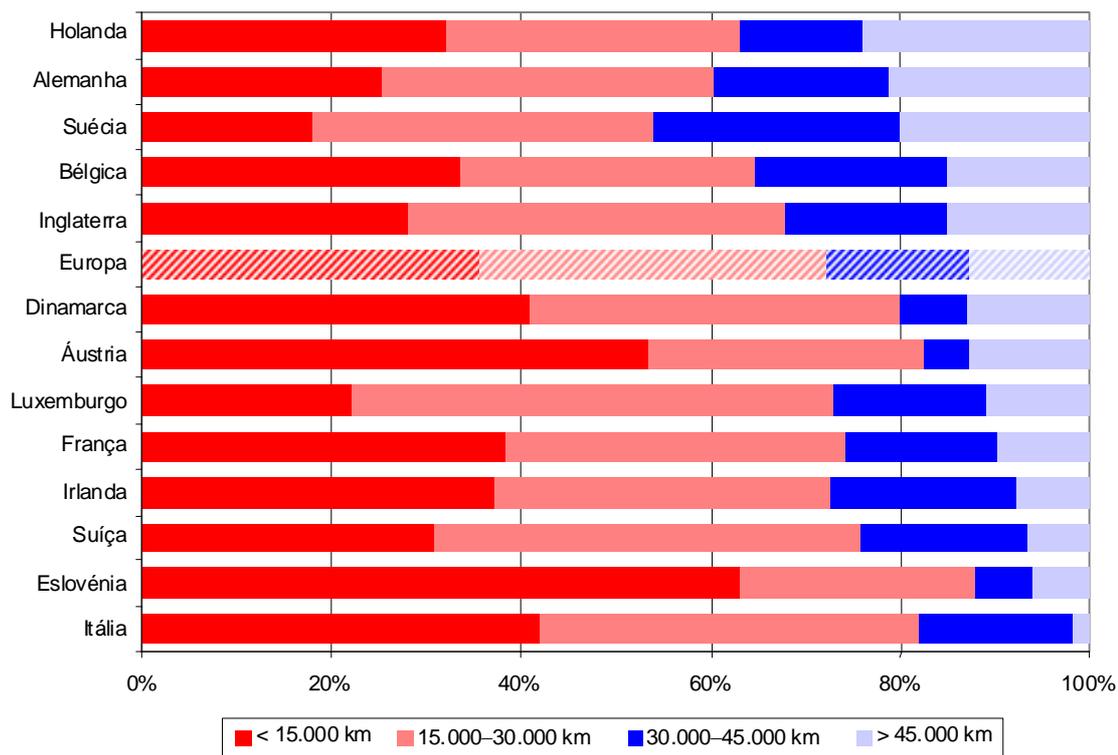
Figura 2.3

Número de quilómetros percorridos por ano por rede: condutores de pesados (percentagens)



Foi perguntado aos condutores de ligeiros quantos quilómetros percorriam por ano em auto-estradas e estradas principais. A Figura 2.4 mostra os resultados para as diferentes nacionalidades envolvidas neste estudo. Em média, mais de um terço dos condutores de ligeiros (36 por cento) percorre entre 15.000 e 30.000 km por ano em auto-estradas. Contrariamente, mais de um terço dos condutores de ligeiros (36 por cento) não percorre mais de 15.000 km por ano em auto-estradas. Mais de metade dos condutores de ligeiros austríacos (53 por cento) e eslovenos (63 por cento) percorre menos de 15.000 km por ano. Em média, mais de um quarto dos condutores de ligeiros percorre mais de 30.000 km por ano.

Figura 2.4
 Número de quilómetros percorridos por ano: condutores de ligeiros (percentagens)



Tipo de veículo e motivo da viagem

As restantes questões de “informação de enquadramento” centraram-se no tipo de veículo e no motivo da viagem. Foi perguntado aos condutores profissionais se conduziam um pesado de mercadorias ou um autocarro. Foi perguntado aos condutores de ligeiros qual era o motivo da sua viagem. Os resultados de ambas as questões são mostrados na Tabela 2.2.

Quase todos os condutores profissionais eram condutores de pesados (92 por cento). Um pequeno grupo de inquiridos (8 por cento) eram condutores de autocarros. Cerca de um quarto dos condutores profissionais em França e em Itália eram condutores de autocarro.

Para mais de 60 por cento dos condutores de ligeiros, o motivo da viagem era lazer/férias. No Luxemburgo, a viagem de lazer/férias era o motivo da viagem para apenas 35 por cento dos condutores. Em Inglaterra, França, Eslovénia e Áustria, cerca de três quartos dos condutores de ligeiros encontravam-se numa viagem de lazer/férias. Cerca de um terço dos condutores de ligeiros encontrava-se numa viagem de negócios. Metade dos condutores de ligeiros no Luxemburgo encontrava-se numa viagem de negócios.

Tabela 2.2

Tipo de veículo e motivo da viagem (percentagens)

	Tipo de veículo (condutores de pesados)		Motivo da viagem (condutores de ligeiros)		
	Autocarro	Pesado de mercadorias	Lazer/férias	Negócios	Outro
Bélgica	2	98	62	35	3
Dinamarca	10	90	49	36	15
Inglaterra	4	96	79	17	4
França	25	75	74	21	5
Alemanha	6	94	66	27	7
Irlanda	10	90	61	33	6
Itália	23	77	55	36	9
Luxemburgo	7	93	35	58	8
Holanda	2	98	65	30	5
Suécia	8	92	54	46	0
Suíça	1	99	60	37	3
Eslovénia	11	89	70	28	2
Áustria	0	100	73	19	8
Europa	8	92	61	33	6

Conclusões

A maioria dos condutores inquiridos no Inquérito a Utentes de Estradas Europeias 2006 é do sexo masculino e com idades compreendidas entre os 30 e os 49 anos. Os condutores eram provenientes de treze países, desde a Suécia à Eslovénia e à Itália. A maioria dos condutores de pesados conduz semanalmente nas diversas redes nacionais. A maioria dos condutores de automóveis ligeiros conduz mais de uma vez por mês nas redes rodoviárias envolvidas.

Metade dos condutores de pesados percorre mais de 40.000 km por ano nessas redes. A maioria dos condutores de ligeiros percorre menos de 15.000 km e entre 15.000 e 30.000 km por ano em auto-estradas. A maioria dos condutores profissionais são condutores de pesados e 61 por cento dos condutores de ligeiros encontram-se em viagens de lazer/férias.

3. Comparação com a rede TERN

3.1. Introdução

O estudo incluiu declarações que permitiram a avaliação do grau de satisfação dos condutores com a rede rodoviária e a importância de diversos itens relacionados com a rede rodoviária. A satisfação foi avaliada numa escala de 5 valores variando entre “extremamente insatisfeito” e “extremamente satisfeito”. A importância também foi avaliada numa escala de 5 valores variando entre “extremamente insignificante” e “extremamente importante”.

Foram avaliados os seguintes onze elementos pelos condutores:

Estrada

- Qualidade da superfície do pavimento
- Limpeza da estrada

Iluminação e visibilidade

- Existência de iluminação nas estradas principais
- Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento

Sinalização

- Sinais de orientação compreensíveis e explícitos
- Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos
- Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada
- Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas

Áreas de repouso

- Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso
 - Limpeza das áreas de serviço ou de repouso
 - Segurança nas zonas de paragem
-

Neste capítulo, os resultados para a satisfação e importância são mostrados nos números para cada elemento. Os números mostram os resultados para os treze países envolvidos nos anos de 2006 e 2004 em termos de índice de satisfação, ordenados pelo índice de 2006. Os números mostram a satisfação dos condutores com os aspectos para cada país, assim como a sua importância, ordenados pelo nível de satisfação. Para a Áustria e a Eslovénia, apenas os índices para 2006 estão disponíveis.

Os índices variam entre 0 (extremamente insatisfeito ou extremamente insignificante) e 100 (extremamente satisfeito ou extremamente importante). Por motivos de comparação, a média europeia é incluída nos números para ilustrar se os índices de um país se encontram acima ou abaixo da média TERN europeia (que se baseia nos resultados desta pesquisa). Em geral, os condutores nacionais estão mais satisfeitos do que os condutores que vêm do estrangeiro. O mesmo acontece com os condutores de ligeiros. Em geral, estes estão mais satisfeitos com os diversos aspectos das redes do que os condutores de pesados.

Este capítulo também mostra os resultados das questões acerca da utilização da informação de tráfego e dos resultados das questões acerca dos possíveis atrasos e das suas causas.

3.2. Comparação com a rede TERN

3.2.1. Estrada

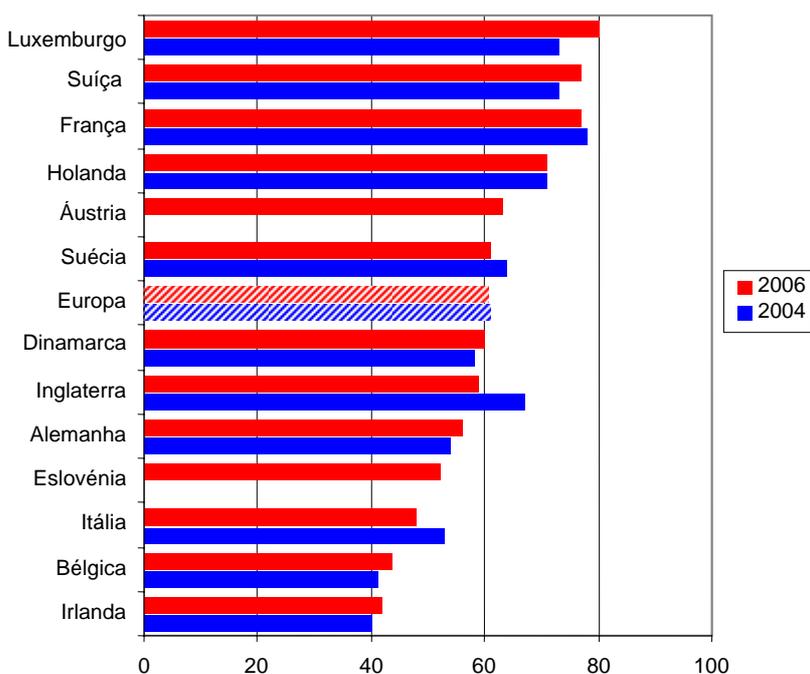
Qualidade da superfície do pavimento

Em comparação com 2004, a média europeia do índice de satisfação para “qualidade da superfície do pavimento” permanece igual, nomeadamente nos 61. Os condutores na rede do Luxemburgo estão mais satisfeitos com este aspecto (80), seguidos pela Suíça, França e Holanda (índices entre 71 e 77). Os condutores nas redes austríaca e sueca também estão mais satisfeitos do que a média europeia. Os condutores nas redes irlandesa (42) e belga (44) estão menos satisfeitos com a qualidade da superfície do pavimento. Os índices de satisfação na Dinamarca, Inglaterra, Alemanha, Eslovénia e Itália também são mais baixos do que a média europeia (índices entre 48 e 60).

Em comparação com 2004, os condutores nas redes luxemburguesa, suíça, alemã e belga estão mais satisfeitos, enquanto que os condutores nas redes sueca, inglesa e italiana estão menos satisfeitos.

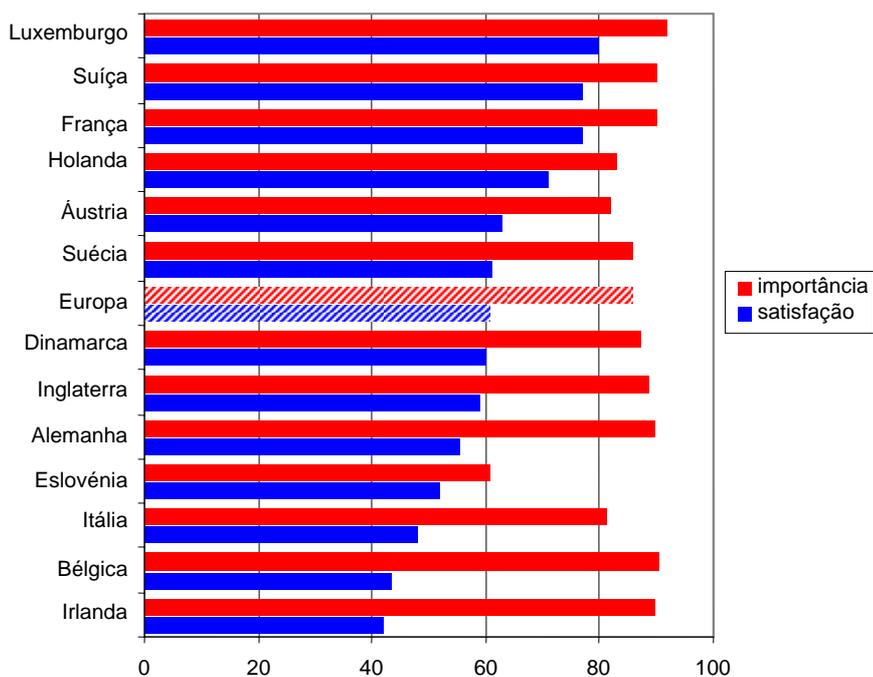
Figura 3.1

Índices de satisfação para “qualidade da superfície do pavimento”



A Figura 3.2 mostra os índices de satisfação e importância para a “qualidade da superfície do pavimento”. À exceção da Eslovénia, o índice de importância para este aspecto é de 80 ou superior para todos os países envolvidos. A Eslovénia tem o intervalo mais pequeno entre a satisfação e a importância, a Irlanda tem o maior.

Figura 3.2
Índices de satisfação para “qualidade da superfície do pavimento”

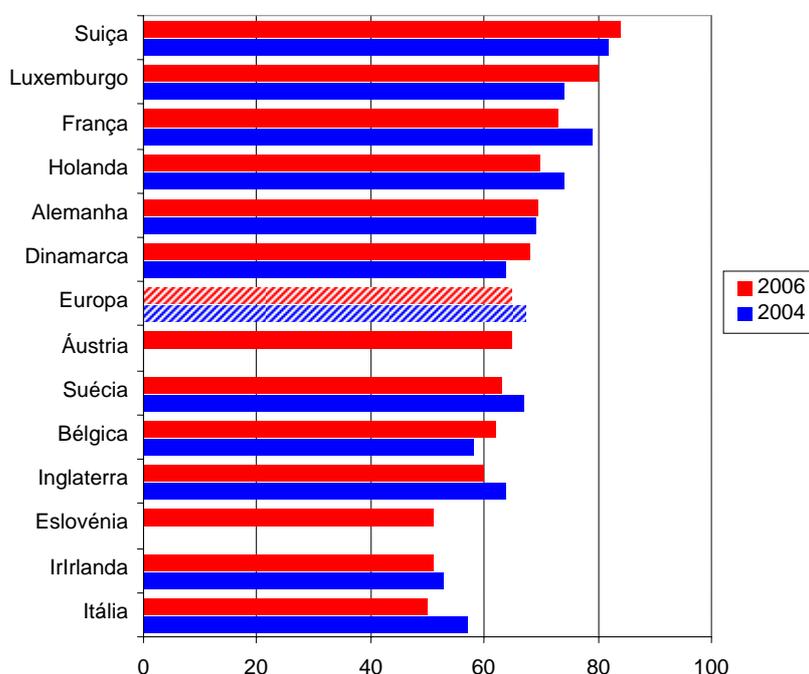


Limpeza da estrada

Em média, o índice europeu de satisfação com a “limpeza da estrada” é de 65; em 2004 foi de 67. Os condutores na rede suíça estão mais satisfeitos com este aspecto (84), seguidos pelos da luxemburguesa (80). Em França, na Holanda, Alemanha e Dinamarca, os condutores também estão mais satisfeitos do que a média europeia (índices entre 68 e 73). Os condutores nas redes austríaca, sueca, belga e inglesa estão menos satisfeitos do que a média (índices entre 60 e 65). Na Eslovénia, Irlanda e Itália os condutores estão menos satisfeitos (índices entre 50 e 51).

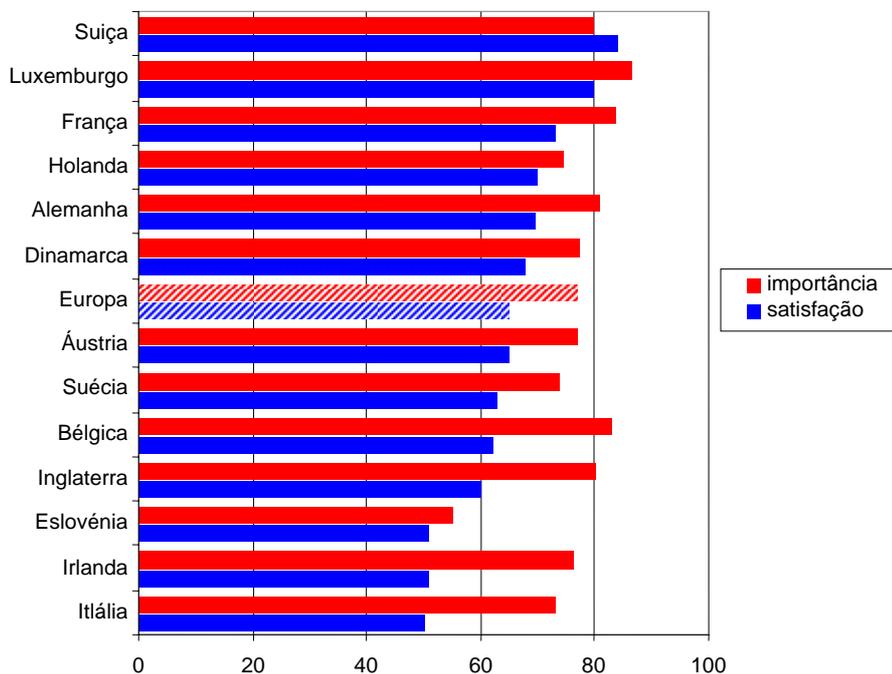
Em comparação com 2004, os condutores das redes suíça, luxemburguesa, dinamarquesa e belga estão mais satisfeitos. Em França, Holanda, Suécia, Inglaterra, Irlanda e Itália, os condutores estão menos satisfeitos.

Figura 3.3
Índices de satisfação para a “limpeza da estrada”



A Figura 3.4 mostra os índices de satisfação e importância para a “limpeza da estrada”. À excepção da Eslovénia, o índice de importância para este aspecto é de cerca de 75 ou superior para todos os países envolvidos. Na Suíça, o índice de satisfação é superior ao índice da importância. A Irlanda tem o maior intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação.

Figura 3.4
Índices de satisfação para a “limpeza da estrada”



3.2.2. Iluminação e visibilidade

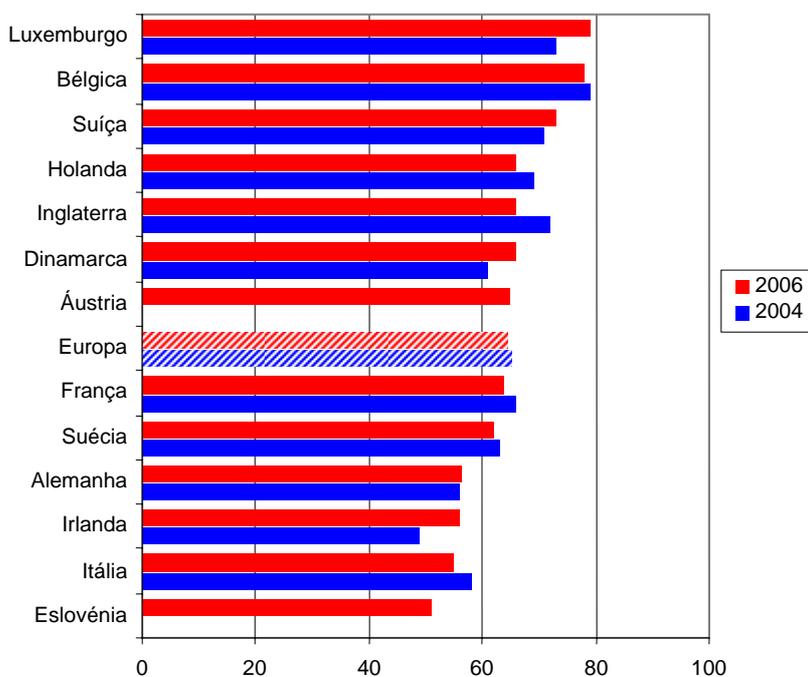
Existência de iluminação nas estradas principais

O índice médio de satisfação europeia para a “existência de iluminação nas estradas principais” em 2006 é de 64, semelhante ao índice de 2004. Os condutores na rede luxemburguesa estão mais satisfeitos com este aspecto (79), seguidos pelos da Bélgica (78) e Suíça (73). Na Holanda, Inglaterra, Dinamarca e Áustria, os condutores também estão mais satisfeitos do que a média europeia (índices de cerca de 66). Os condutores da rede eslovena estão menos satisfeitos com a existência da iluminação nas estradas principais (51). Em França, na Suécia, Alemanha, Irlanda e Itália, os condutores também estão menos satisfeitos do que a média europeia (índices entre 55 e 64).

Em comparação com 2004, os condutores das redes luxemburguesa, dinamarquesa e irlandesa estão mais satisfeitos. Por outro lado, os condutores nas redes dinamarquesa, inglesa, francesa e italiana estão menos satisfeitos.

Figura 3.5

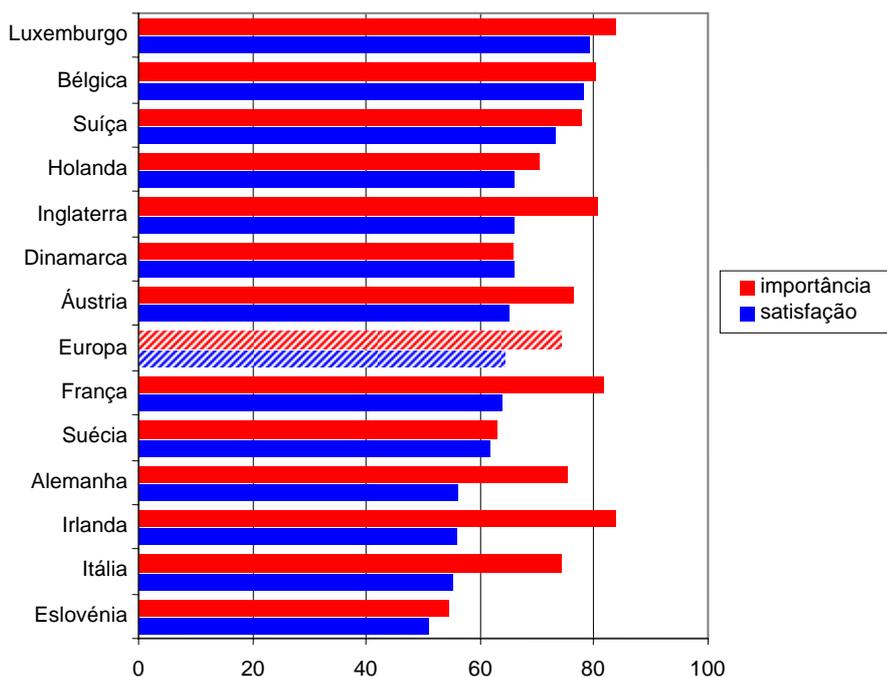
Índices de satisfação para a “existência de iluminação nas estradas principais”



O índice médio europeu de importância para a “existência de iluminação nas estradas principais” é de 74. O índice de importância mais baixo para este aspecto é o da Eslovénia (54). A Irlanda tem o maior intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação. Na Dinamarca o nível de importância é igual ao nível de satisfação.

Figura 3.6

Índices de satisfação para a “existência de iluminação nas estradas principais”



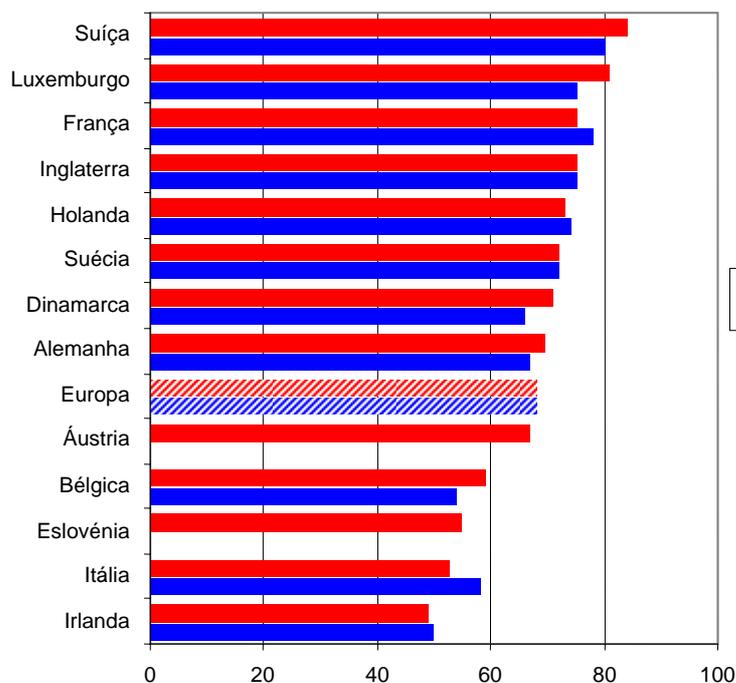
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento

O índice médio europeu de satisfação para a “visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento” em 2006 é igual à de 2004, nomeadamente de 68. Os condutores estão mais satisfeitos com este aspecto (84) na Suíça, seguidos pelo Luxemburgo, França e Inglaterra (índices entre 75 e 81). Os condutores nas redes holandesa, sueca, dinamarquesa e alemã também estão mais satisfeitos do que a média europeia. Os condutores nas redes belga, eslovena, italiana e irlandesa estão menos satisfeitos do que a média (índices entre 49 e 59).

Neste ano, os condutores nas redes suíça, luxemburguesa, dinamarquesa, alemã e belga estão mais satisfeitos do que estavam em 2004. Por outro lado, os condutores nas redes francesa e italiana estão menos satisfeitos.

Figura 3.7

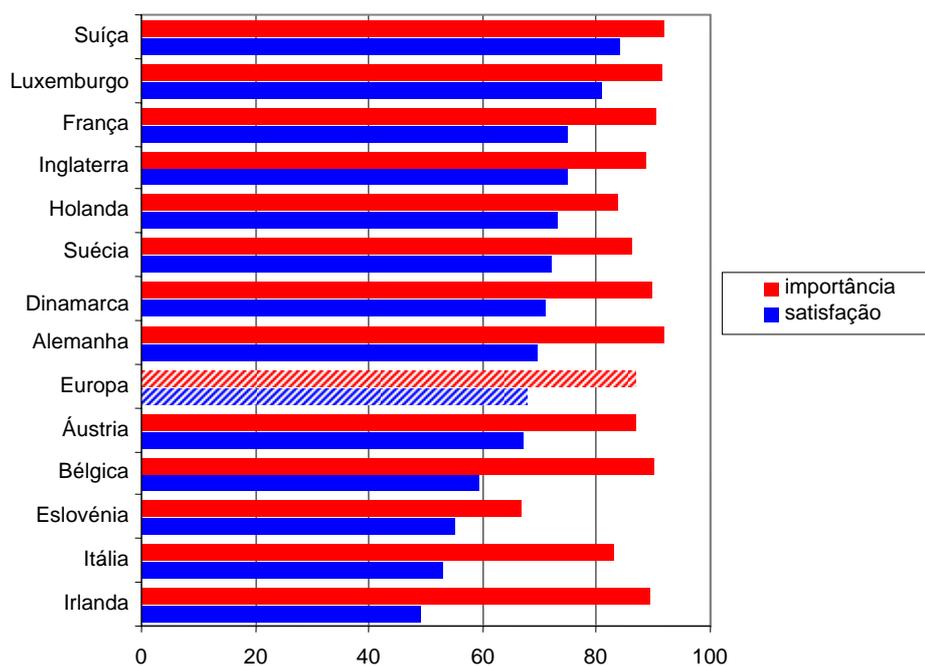
Índices de satisfação para a “visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento”



A Figura 3.8 mostra os índices de satisfação e importância para a “visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento”. À exceção da Eslovénia, o índice de importância para este aspecto é de 83 ou superior para todos os países envolvidos. A Suíça tem o menor intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação; a Irlanda tem o maior.

Figura 3.8

Índices para a “visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento”



3.2.3. Sinalização

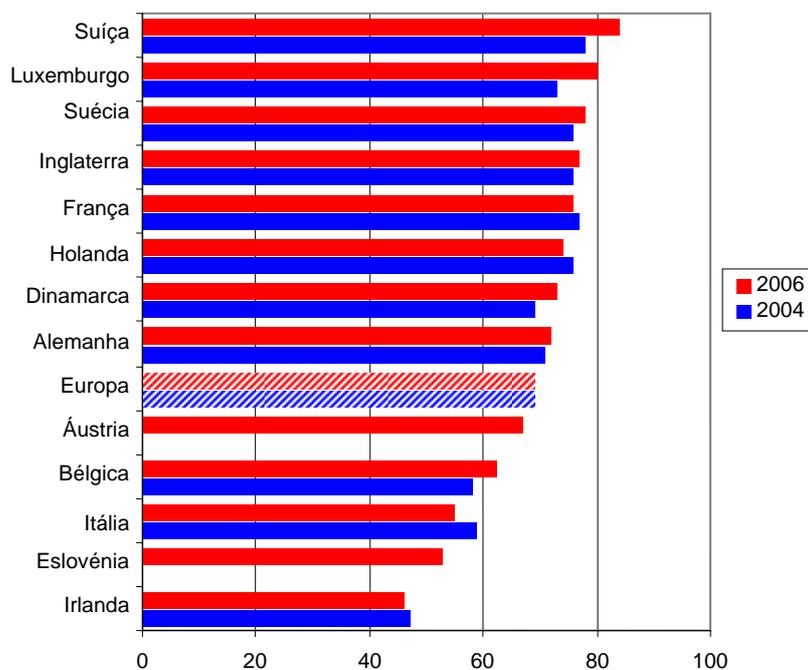
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos

O índice médio europeu de satisfação para “sinais de orientação compreensíveis e explícitos” é de 69, tal como em 2004. Na Suíça os condutores estão mais satisfeitos com este aspecto (84), seguidos pelo Luxemburgo, Suécia, Inglaterra e França (índices entre 76 e 80). Os condutores nas redes holandesa, dinamarquesa e alemã também estão mais satisfeitos do que a média europeia. Os condutores nas redes austríaca, belga, italiana e eslovena estão menos satisfeitos do que a média europeia (índices entre 53 e 67). Os condutores na rede irlandesa estão menos satisfeitos (46).

Em 2006, os condutores das redes suíça, luxemburguesa, dinamarquesa e belga estão mais satisfeitos do que estavam em 2004. Na Holanda e em Itália os condutores estão menos satisfeitos.

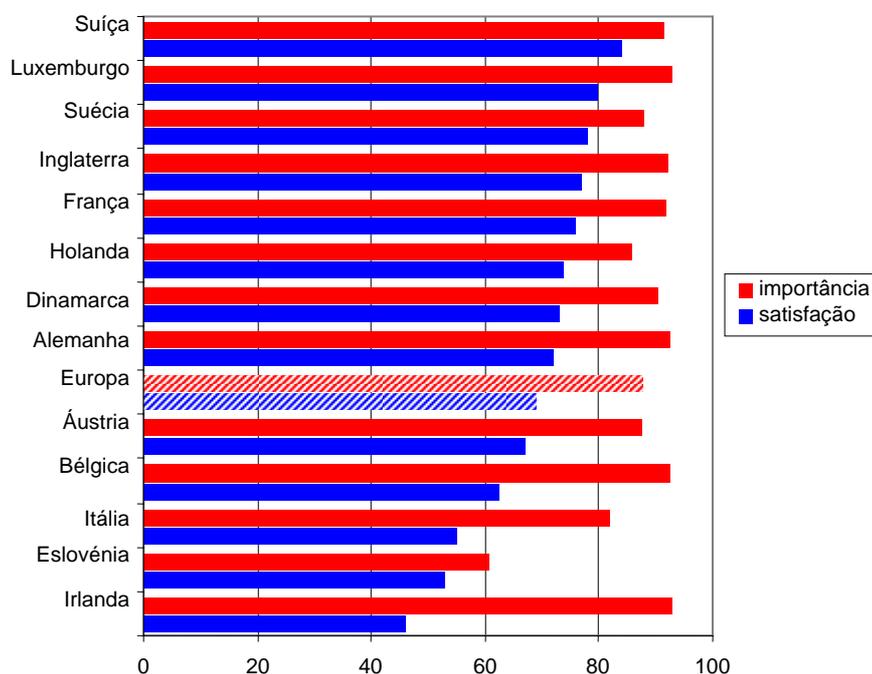
Figura 3.9

Índices de satisfação para os “sinais de orientação compreensíveis e explícitos”



À exceção da Eslovénia, o índice de importância para “sinais de orientação compreensíveis e explícitos” é de cerca de 80 ou superior para todos os países envolvidos. A Eslovénia e a Suíça têm o menor intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação; a Irlanda tem o maior.

Figura 3.10
Índices para “sinais de orientação compreensíveis e explícitos”

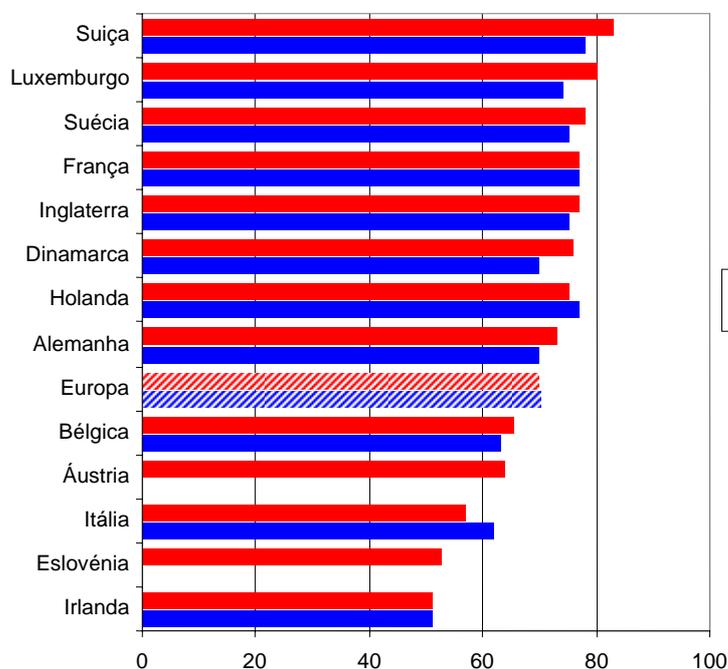


Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos

O índice médio europeu de satisfação para “sinais de trânsito compreensíveis e explícitos” é de 70, tal como em 2004. Os condutores da rede suíça são os mais satisfeitos com este aspecto, seguidos pelos luxemburgueses. Nestes dois países, o índice de satisfação é de 80 ou superior. Na Suécia, em França, Inglaterra, Dinamarca, Holanda e Alemanha os condutores também estão mais satisfeitos do que a média europeia (índices entre 73 e 78). Os condutores nas redes belga, austríaca, italiana, eslovena e irlandesa estão menos satisfeitos do que a média europeia (índices entre 51 e 66).

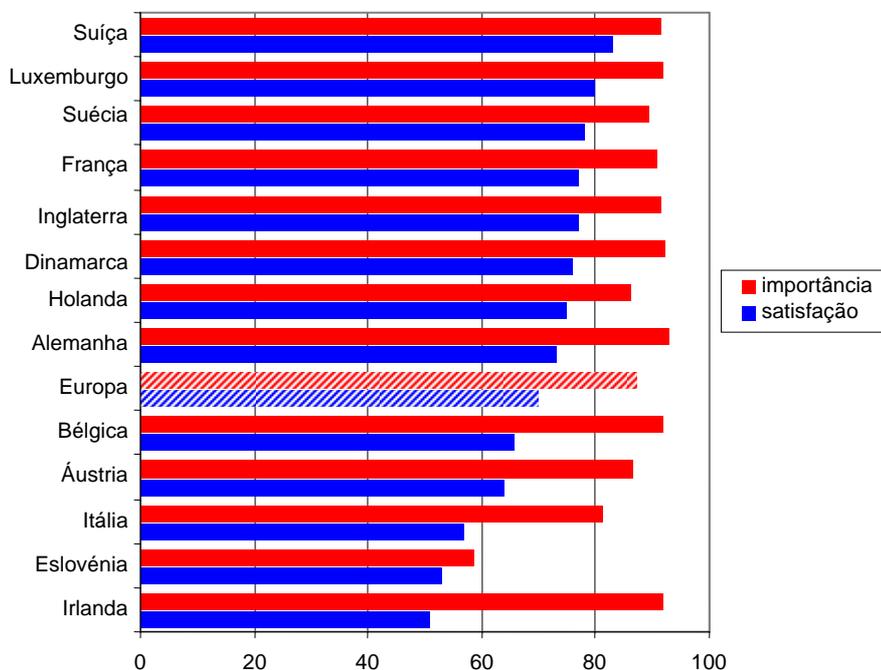
Em 2006, os condutores das redes holandesa e italiana estavam menos satisfeitos do que em 2004. Os índices de satisfação atribuídos pelos condutores noutras redes rodoviárias nacionais (TERN) são mais elevados ou comparáveis com as de 2004.

Figura 3.11
Índices de satisfação para “sinais de trânsito compreensíveis e explícitos”



A Figura 3.12 mostra os índices de satisfação e importância para a qualidade dos “sinais de trânsito compreensíveis e explícitos”. À exceção da Eslovénia, o índice de importância para este aspecto é de cerca de 80 ou superior para todos os países envolvidos. A Eslovénia e a Suíça têm o menor intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação, enquanto a Irlanda tem o maior intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação.

Figura 3.12
Índices para “sinais de trânsito compreensíveis e explícitos”



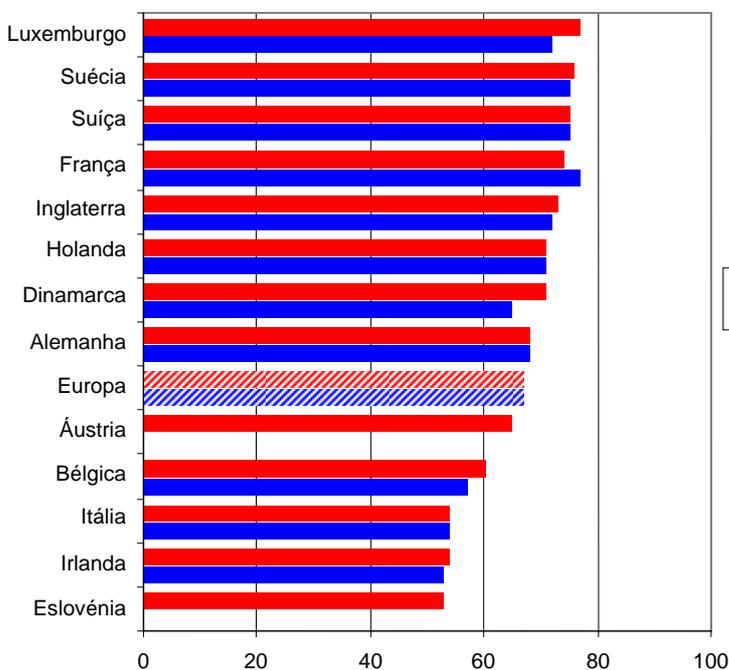
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada

O índice médio europeu de satisfação para “sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada” é de 67, tal como em 2004. Os condutores da rede do Luxemburgo estão mais satisfeitos com este aspecto (77), seguidos pela Suécia, Suíça, França e Inglaterra (índices entre 73 e 77). Os condutores nas redes holandesa, dinamarquesa e alemã também estão mais satisfeitos do que a média europeia. Na Áustria, Bélgica, Itália, Irlanda e Eslovénia os condutores estão menos satisfeitos do que a média europeia (índices entre 53 e 65).

Em comparação com 2004, no Luxemburgo, Dinamarca e Bélgica, os condutores estão mais satisfeitos, enquanto em França os condutores estão menos satisfeitos.

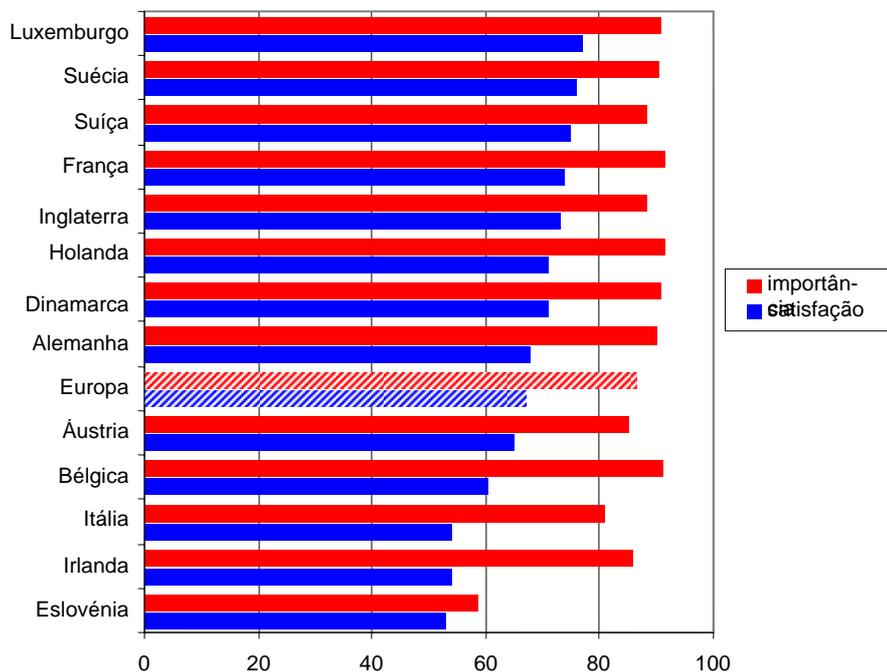
Figura 3.13

Índices de satisfação para “sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada”



O índice médio europeu de importância para a qualidade da “sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada” é de 86. Na Eslovénia, o índice de importância para este aspecto é o mais baixo (59). Em todos os outros países envolvidos, o índice de importância é de cerca de 80 ou superior. A Irlanda tem o maior intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação; a Eslovénia tem o menor.

Figura 3.14
Índices para “sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada”



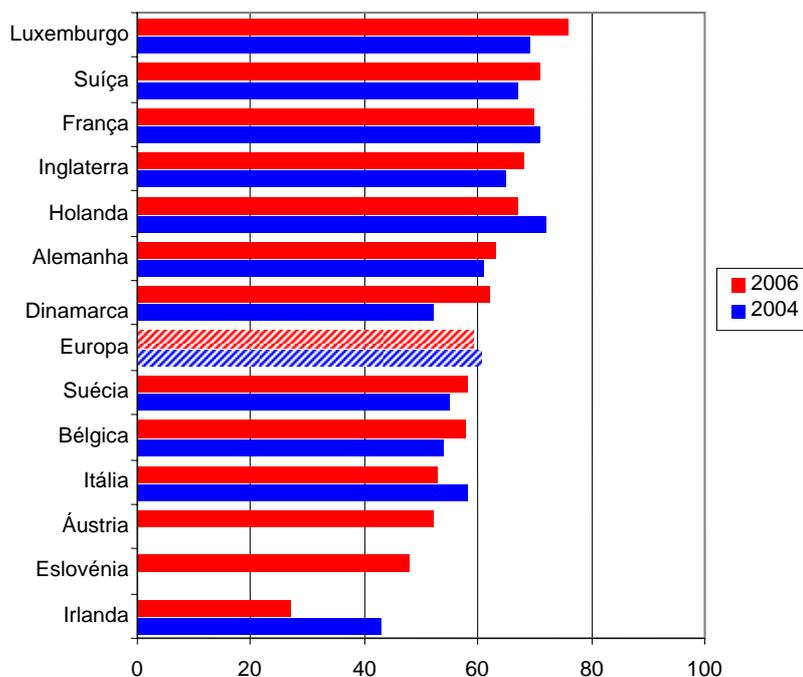
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas

O índice médio europeu de satisfação para “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas” é de 59. Em 2004, este índice foi de 61. Os condutores da rede do Luxemburgo estão mais satisfeitos (76), seguidos pela Suíça, França, Inglaterra e Holanda (índices entre 67 e 71). Na Alemanha e na Dinamarca, os condutores estão mais satisfeitos do que a média europeia. Os condutores nas redes sueca, belga, italiana, austríaca e eslovena estão menos satisfeitos do que a média europeia (índices entre 48 e 58). Os condutores na rede irlandesa são os menos satisfeitos (27).

Em comparação com 2004, os condutores das redes do Luxemburgo, Suíça, Inglaterra, Alemanha, Dinamarca, Suécia e Bélgica estão mais satisfeitos. Em França, na Holanda, Itália e Irlanda os condutores estão menos satisfeitos.

Figura 3.15

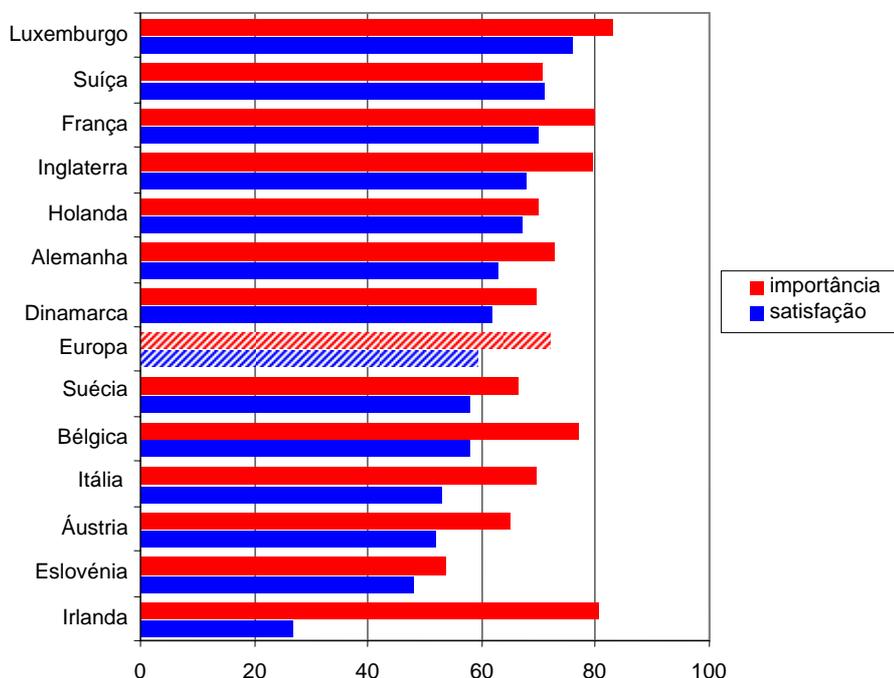
Índices de satisfação para “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas”



A Figura 3.16 mostra os índices de satisfação e importância para a “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas e estradas principais”. À exceção da Eslovénia, o índice de importância para este aspecto é de 65 ou superior para todos os países envolvidos. Na Suíça o nível de importância é igual ao nível de satisfação. A Irlanda tem o maior intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação.

Figura 3.16

Índices para “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas”



3.2.4. Áreas de repouso

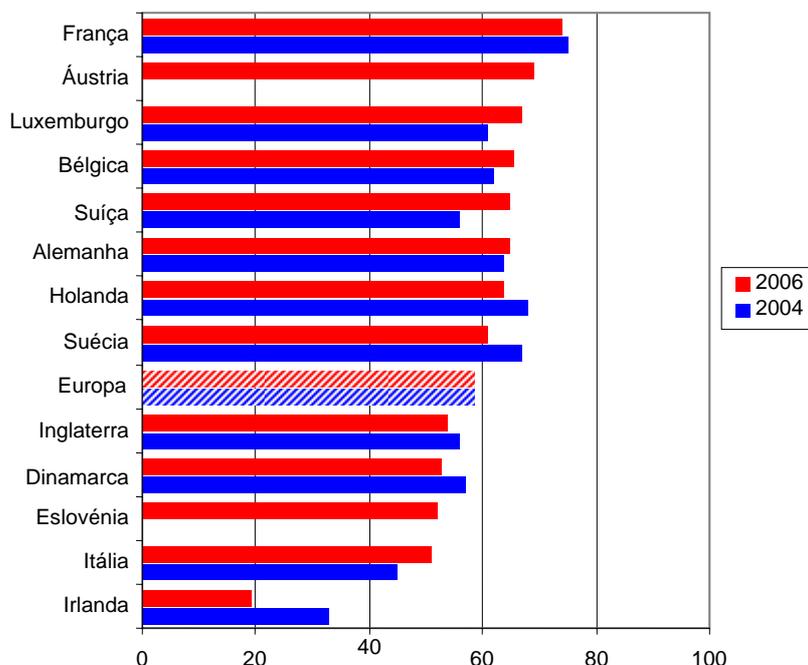
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso

O índice médio europeu de satisfação para a “existência de zonas de paragem” é de 58 (59 em 2004). Os condutores em França estão mais satisfeitos com este aspecto (74), seguidos pelos da Áustria e Luxemburgo. Os condutores nas redes belga, suíça, alemã, holandesa e sueca também estão mais satisfeitos do que a média europeia (índices entre 61 e 66). Em Inglaterra, na Dinamarca, Eslovénia e Itália, os condutores estão menos satisfeitos do que a média europeia (índices entre 51 e 55). Na Irlanda os condutores estão menos satisfeitos (19).

Em comparação com 2004, no Luxemburgo, Suíça, Bélgica e Itália os condutores estão mais satisfeitos. Na Holanda, Suécia, Inglaterra, Dinamarca e Irlanda os condutores estão menos satisfeitos. A diferença entre os índices para a Irlanda em 2004 e em 2006 é notável.

Figura 3.17

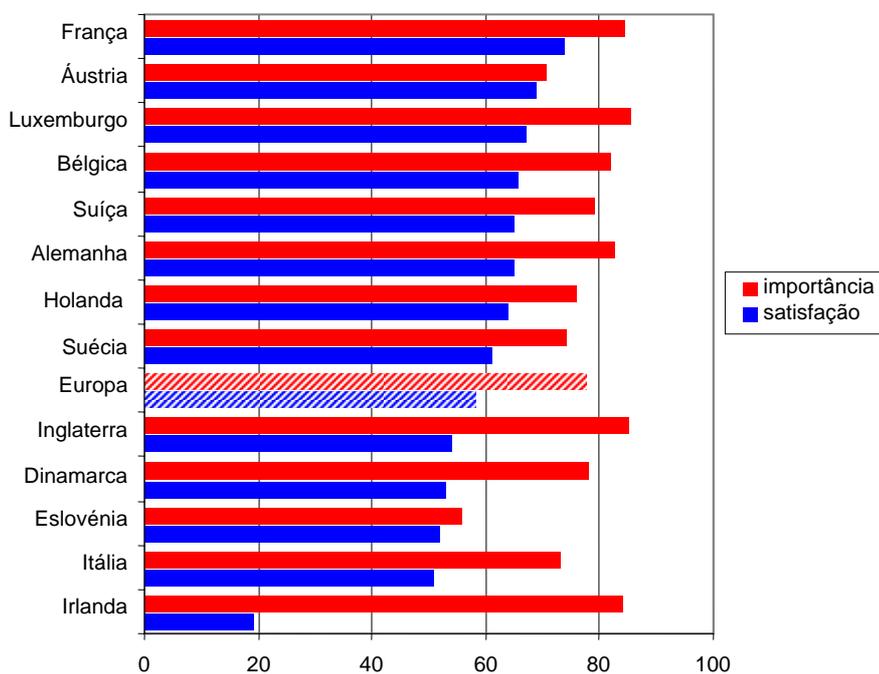
Índices de satisfação para a “existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso”



O índice médio europeu de importância para a “existência de zonas de paragem” é de 78. Com exceção da Eslovénia, o índice de importância para este aspecto é de cerca de 70 ou superior em todos os países envolvidos. A Eslovénia e a Áustria têm o menor intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação e a Irlanda tem o maior.

Figura 3.18

Índices para a “existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso”

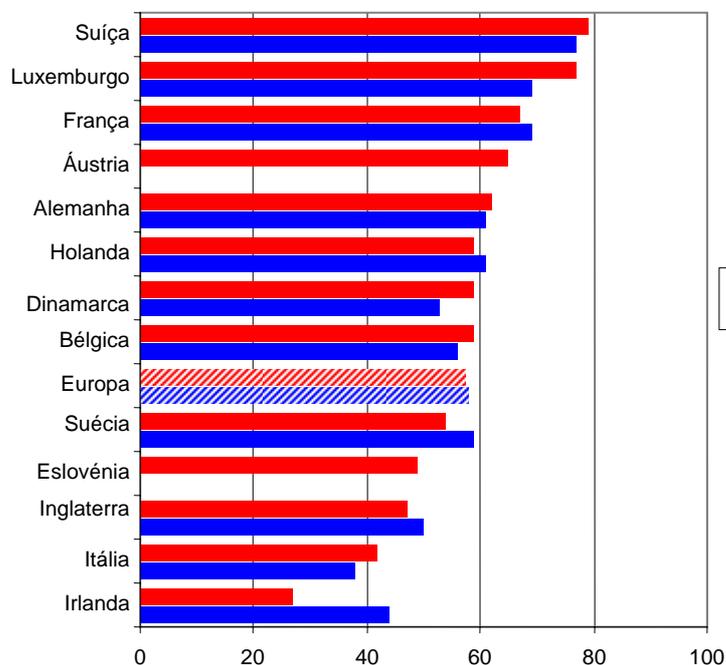


Limpeza das áreas de serviço ou de repouso

O índice médio europeu de satisfação para a “limpeza das áreas de serviço ou de repouso” é de 57, que é semelhante ao índice de 2004. Na Suíça (79) e no Luxemburgo (77) os condutores estão mais satisfeitos com este aspecto, seguidos pela França, Áustria e Alemanha. Nestes países, o índice de satisfação está entre os 62 e os 67. Os condutores nas redes holandesa, dinamarquesa e belga também estão mais satisfeitos do que a média europeia. Na Irlanda os condutores estão menos satisfeitos (27). Na Suécia, Eslovénia, Inglaterra e Itália os condutores também estão menos satisfeitos do que a média europeia.

Os índices de satisfação no Luxemburgo, Dinamarca, Bélgica e Itália são superiores aos obtidos em 2004. Em França, na Holanda, Suécia, Inglaterra e Irlanda são inferiores.

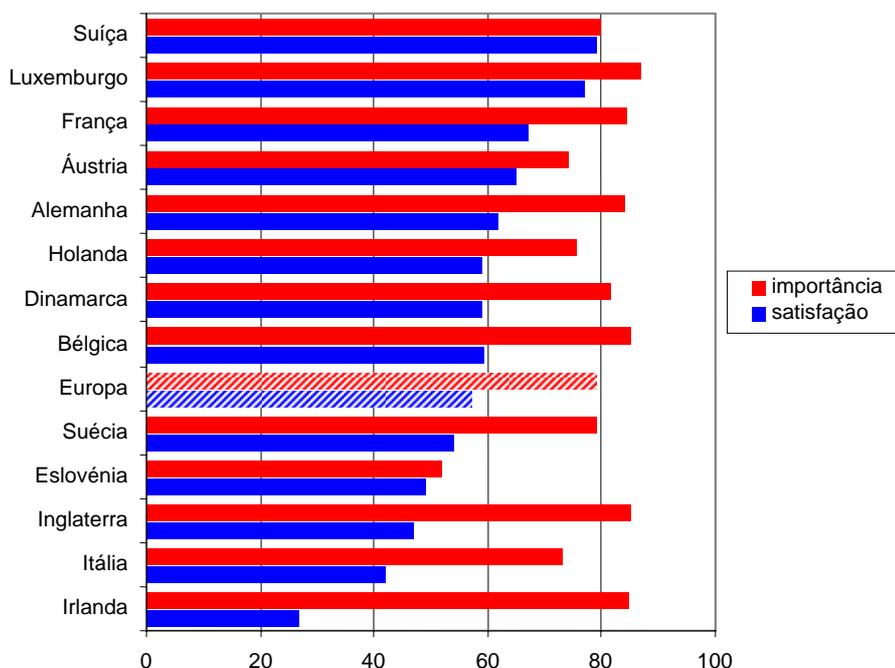
Figura 3.19
Índices de satisfação para “limpeza das áreas de serviço ou de repouso”



O índice médio europeu de importância para “limpeza das áreas de serviço ou de repouso” é de 79. Na Eslovénia, o índice de importância para este aspecto é de 52. Em todos os outros países, este índice é de 73 ou superior. O intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação é inferior na Suíça e na Eslovénia. A Irlanda tem o maior intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação.

Figura 3.20

Índices para “limpeza das áreas de serviço ou de repouso”

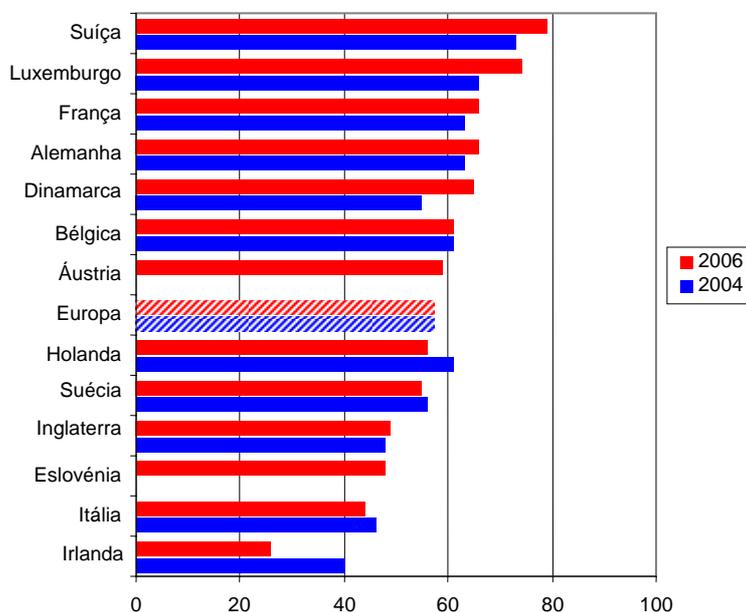


Segurança das zonas de paragem

Em média, o índice europeu de satisfação para “segurança das zonas de paragem” é de 57, igual ao índice de 2004. Na Suíça os condutores estão mais satisfeitos com este aspecto (79), seguidos pelo Luxemburgo, França, Alemanha e Dinamarca (índices entre 65 e 74). Na Bélgica e na Áustria, os condutores também estão mais satisfeitos do que a média europeia. Os condutores nas redes holandesa, sueca, inglesa, eslovena, italiana e irlandesa estão menos satisfeitos do que a média. O índice de satisfação na Irlanda é notavelmente baixo (26).

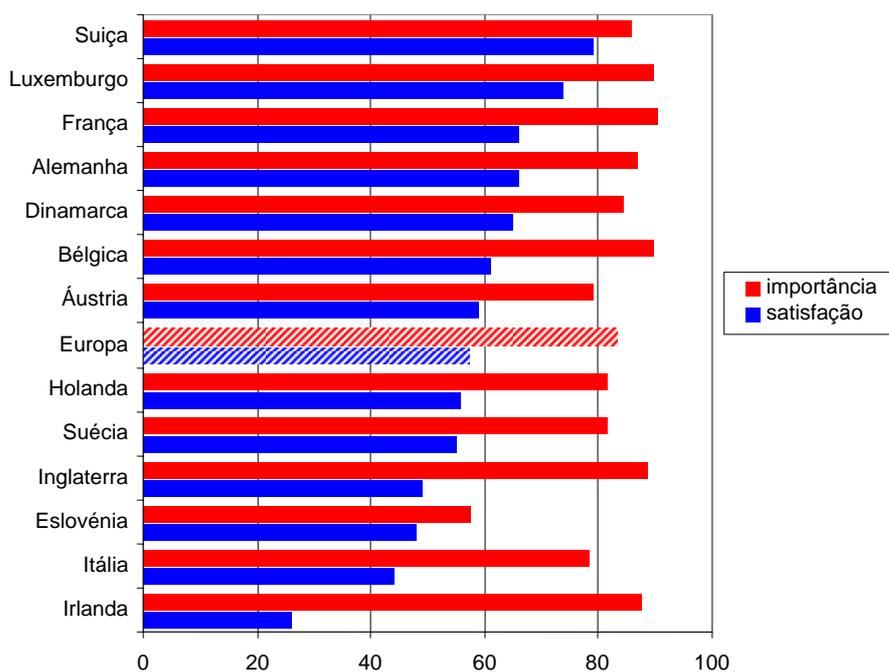
Em comparação com 2004, os condutores nas redes suíça, luxemburguesa, francesa, alemã e dinamarquesa estão mais satisfeitos. Na Holanda, Suécia, Itália e, especialmente, na Irlanda, os condutores estão menos satisfeitos do que estavam em 2004.

Figura 3.21 Índices de satisfação para “segurança das zonas de paragem”



A Figura 3.22 mostra os índices de satisfação e importância para a “segurança das zonas de paragem”. À exceção da Eslovénia, o índice de importância para este aspecto está entre os 79 e os 90 para todos os países envolvidos. A Suíça apresenta o menor intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação, enquanto que a Irlanda apresenta o maior.

Figura 3.22 Índices para “segurança das zonas de paragem”



A Tabela 3.1 resume as conclusões apresentadas no capítulo 3, mostrando a classifica o dos países de acordo com o nível de satisfa o com os diferentes aspectos das redes. A Tabela 3.2 mostra os índices de satisfa o para os diferentes aspectos das redes.

Tabela 3.1
Satisfa o com os aspectos da rede TERN: classifica o

	�us	B�l	Din	Ing	Fra	Ale	Irl	It�	Lux	Hol	Esl	Su�	Su�
Qualidade da superfície do pavimento	5	12	7	8	3	9	13	11	1	4	10	6	2
Limpeza da estrada	7	9	6	10	3	5	12	13	2	4	11	8	1
Existência de ilumina�o nas estradas principais	7	2	6	5	8	11	10	12	1	4	13	9	3
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	9	10	7	4	3	8	13	12	2	5	11	6	1
Sinais de orienta�o compreensíveis e explícitos	9	10	7	4	5	8	13	11	2	6	12	3	1
Sinais de tr�nsito compreensíveis e explícitos	10	9	6	5	4	8	13	11	2	7	12	3	1
Sinaliza�o explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	9	10	7	5	4	8	12	11	1	6	13	2	3
Exist�ncia de painéis de mensagem variável ao longo das auto-estradas	11	9	7	4	3	6	13	10	1	5	12	8	2
Existência de zonas de paragem	2	4	10	9	1	6	13	12	3	7	11	8	5
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	4	8	7	11	3	5	13	12	2	6	10	9	1
Segurança das zonas de paragem	7	6	5	10	4	3	13	12	2	8	11	9	1

Tabela 3.2
Satisfa o com os aspectos da rede TERN:  ndices

	�us	B�l	Din	Ing	Fra	Ale	Irl	It�	Lux	Hol	Esl	Su�	Su�
Qualidade da superfície do pavimento	63	44	60	59	77	56	42	48	80	71	52	61	77
Limpeza da estrada	65	62	68	60	73	70	51	50	80	70	51	63	84
Existência de ilumina�o nas estradas principais	65	78	66	66	64	56	56	55	79	66	51	62	73
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	67	59	71	75	75	69	49	53	81	73	55	72	84
Sinais de orienta�o compreensíveis e explícitos	67	62	73	77	76	72	46	55	80	74	53	78	84
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	64	66	76	77	77	73	51	57	80	75	53	78	83
Sinaliza�o explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	65	60	71	73	74	68	54	54	77	71	53	76	75
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das auto-estradas	52	58	62	68	70	63	27	53	76	67	48	58	71
Existência de zonas de paragem	69	66	53	54	74	65	19	51	67	64	52	61	65
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	65	59	59	47	67	62	27	42	77	59	49	54	79
Segurança das zonas de paragem	59	61	65	49	66	66	26	44	74	56	48	55	79

Informação de tráfego

Cerca de 67 por cento dos condutores na Europa planearam a sua viagem. Na Dinamarca e na Suíça, 74 e 72 por cento, respectivamente, planearam a sua viagem. Cerca de 41 por cento dos condutores nas redes indicadas recorreram a informação de tráfego antes da viagem. Na Suécia e na Irlanda, apenas 13 por cento recorreu a informação de tráfego antes da viagem. Muitos condutores nas redes indicadas disseram que a informação obtida antes da viagem era fiável. O mesmo acontece com a utilidade da informação de tráfego antes da viagem. Em todos os países, com excepção da Inglaterra e Irlanda, mais de 75 por cento dos condutores consideram que a informação de tráfego antes da viagem é fiável e útil. Cerca de 44 por cento recorrem à informação de tráfego em viagem (56 por cento na Alemanha). Com excepção dos condutores em Inglaterra e na Irlanda, a maioria dos condutores (cerca de 80 por cento ou mais) considera que a informação de tráfego em viagem é fiável e útil.

Tabela 3.3

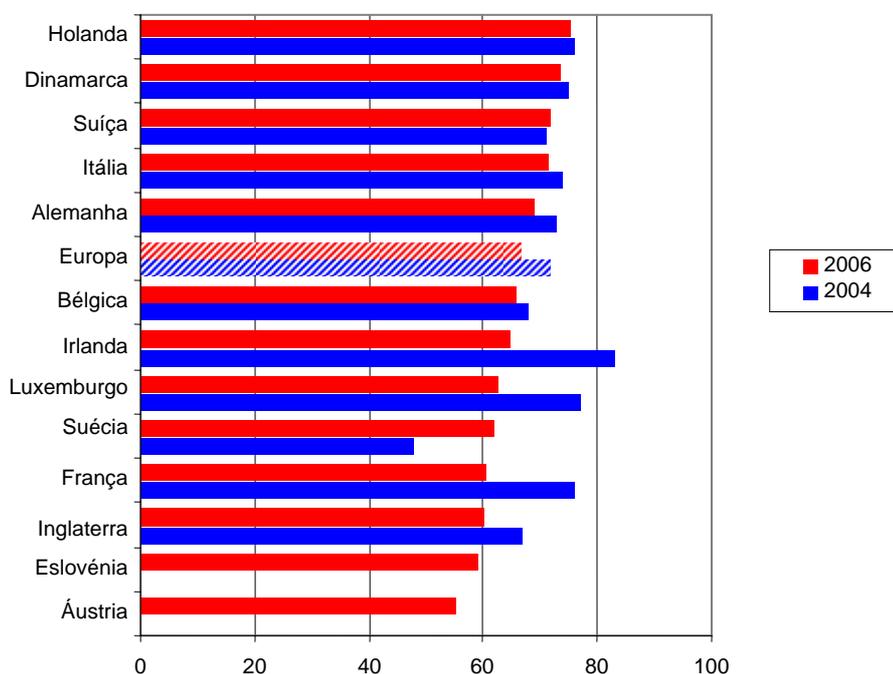
Utilização, fiabilidade e utilidade da informação de tráfego antes da viagem e em viagem (percentagens)

	Viagem planeada	Antes da viagem			Em viagem		
		Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil
Áustria	55	62	86	90	53	89	88
Bélgica	66	29	83	82	43	90	80
Dinamarca	74	27	100	97	29	95	91
Inglaterra	60	27	37	40	34	53	51
França	61	59	88	88	42	85	88
Alemanha	69	37	86	85	56	91	79
Irlanda	65	16	15	16	30	29	29
Itália	71	67	85	90	54	93	88
Luxemburgo	63	35	93	91	36	94	94
Holanda	75	35	82	84	50	83	79
Eslovénia	59	71	79	84	52	82	82
Suécia	62	16	80	80	38	100	92
Suíça	72	48	85	86	47	90	86
Europa	67	41	74	76	44	82	78

A Figura 3.23 mostra as percentagens de condutores que planearam a sua viagem em 2004 e em 2006. Em 2004 houve mais condutores a planejar a sua viagem em Inglaterra, França, Alemanha, Irlanda e Luxemburgo do que em 2006.

Figura 3.23

Viagem planeada (percentagens)



Atrasos

Em resposta à questão se tinham ou não sofrido um atraso e, em caso afirmativo, qual o motivo do atraso que tinham sofrido, em média 40 por cento dos condutores referiu atrasos (Tabela 3.4). Mais de metade dos condutores que conduziram na Irlanda e Eslovénia sofreram atrasos. As causas de atrasos mencionadas mais frequentemente foram o congestionamento e os trabalhos na estrada. Na Irlanda, Luxemburgo e Suécia em especial, muitos condutores sofreram atrasos causados pelos trabalhos nas estradas. Em Inglaterra e na Irlanda o congestionamento foi indicado como a causa da maioria dos atrasos.

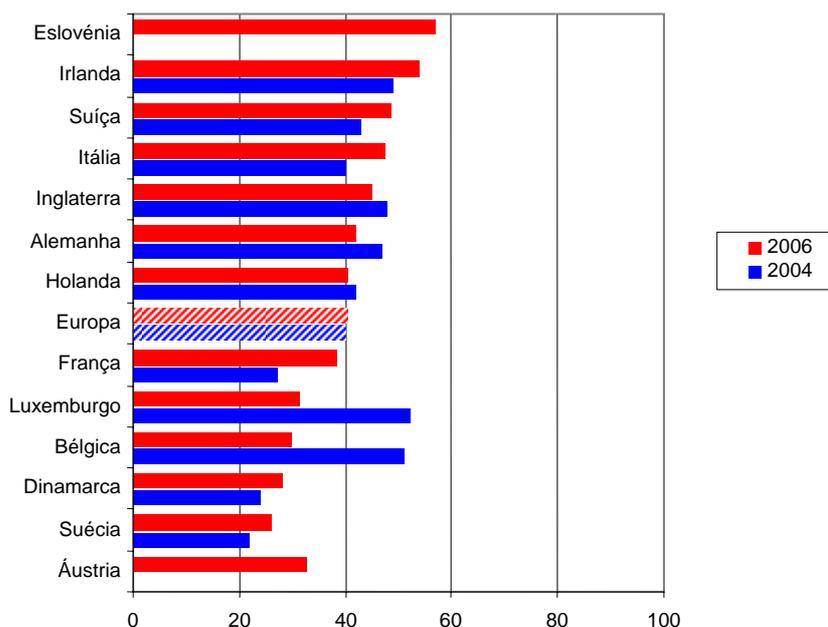
Tabela 3.4 Percentagem de condutores que sofreram atrasos e a causa dos atrasos

	Atraso	Congestionamento	Trabalhos na estrada	Acidente (s)	Condições meteorológicas	Outra
Áustria	33	68	26	11	37	0
Bélgica	30	67	35	20	13	7
Dinamarca	28	68	54	5	13	4
Inglaterra	45	70	45	27	18	7
França	38	47	44	33	15	21
Alemanha	42	63	56	13	13	2
Irlanda	54	78	73	8	10	2
Itália	47	46	51	22	7	6
Luxemburgo	31	61	63	19	5	5
Holanda	41	65	50	28	18	5
Eslovénia	57	60	52	25	10	0
Suíça	49	61	57	15	6	4
Suécia	26	19	62	4	4	23
Europa	40	60	51	20	12	7

Em comparação com 2004, na Bélgica, Luxemburgo, Inglaterra e Alemanha houve menos condutores a sofrer atrasos em 2006. Por outro lado, na Dinamarca, França, Irlanda, Itália, Suécia e Suíça houve mais condutores a sofrer atrasos do que em 2004.

Figura 3.24

Percentagem de condutores que sofreram atrasos



4. Bélgica

4.1. Introdução

Este capítulo contém os resultados para a Bélgica. Estes resultados baseiam-se no trabalho de campo conduzido pela Bélgica (Valónia e Flandres), Inglaterra, Luxemburgo e Holanda. A Tabela 4.1 mostra o número de inquéritos por fronteira e por país organizador.

Tabela 4.1 Número de inquéritos nos quais os resultados para a Bélgica se baseiam

Fronteira	País organizador					Total
	Bélgica (Valónia)	Bélgica (Flandres)	Inglaterra	Luxemburgo	Holanda	
Bélgica - Alemanha	203					203
França - Bélgica		103				103
Inglaterra - Bélgica			177			177
Luxemburgo - Bélgica				155		155
Holanda - Bélgica					203	203
Total	203	103	177	155	203	841

Os resultados para a Bélgica são descritos em três secções. A secção 4.2 trata a satisfação dos condutores com as redes rodoviárias, a secção 4.3 centra-se na utilização e na satisfação com a informação de tráfego e a secção 4.4 trata a segurança.

Tanto a Flandres como a Valónia conduziram trabalho de campo na Bélgica. Contudo, não foi feita qualquer distinção entre a Valónia e a Flandres nos questionários. Os resultados não podem ser divididos para ambas as partes da Bélgica e serão, por isso, descritos para a Bélgica em geral.

4.2. Satisfação com a rede belga

O estudo incluiu declarações que permitiram a avaliação do grau de satisfação dos condutores com a rede rodoviária e a importância de diversos pontos relacionados com a rede rodoviária. A satisfação foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insatisfeito” e “extremamente satisfeito”. A importância também foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insignificante” e “extremamente importante”.

Foram avaliados os seguintes onze elementos pelos condutores:

Estrada

- Qualidade da superfície do pavimento
- Limpeza da estrada

Iluminação e visibilidade

- Existência de iluminação nas estradas principais
- Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento

Sinais

- Sinais de orientação compreensíveis e explícitos
- Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos
- Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada
- Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas

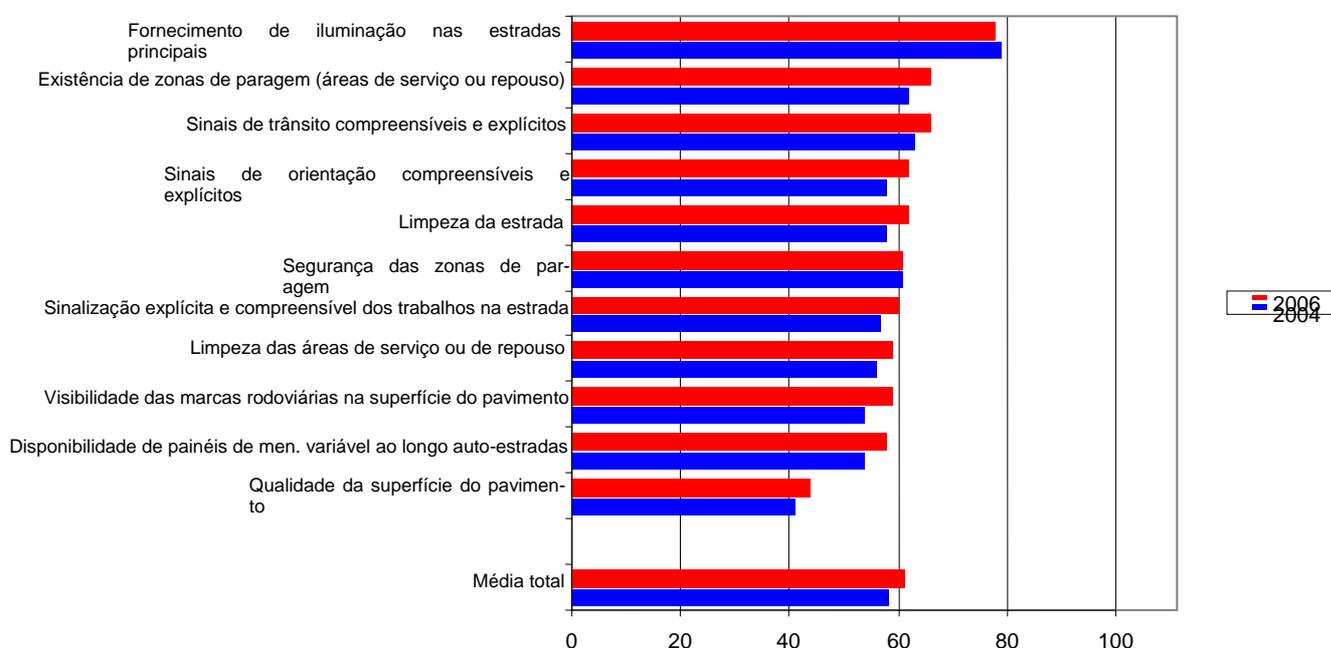
Áreas de repouso

- Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso
- Limpeza das áreas de serviço ou de repouso
- Segurança das zonas de paragem

Satisfação com diversos aspectos da rede belga e a sua importância

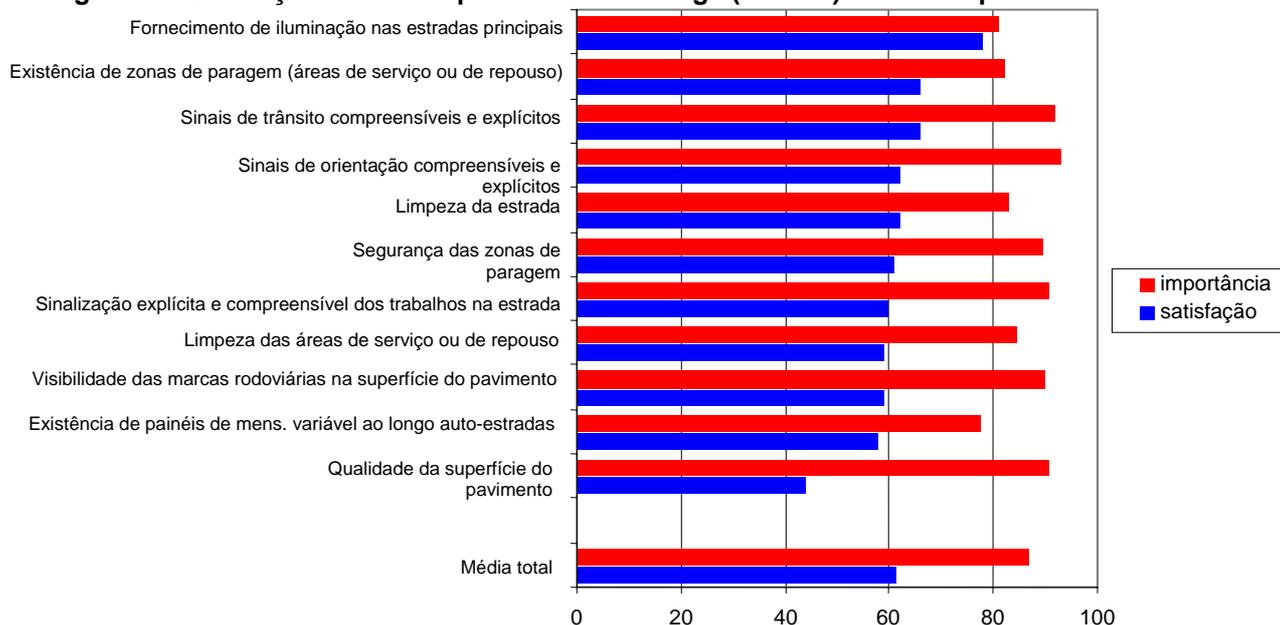
A figura 4.1 mostra o nível de satisfação com a rede rodoviária belga para 2004 e 2006. Para a maioria dos aspectos, os índices de satisfação foram ligeiramente superiores em 2006 do que em 2004. Tal como se verificou em 2004, os condutores nas estradas belgas estão mais satisfeitos com a existência de iluminação nas estradas principais e menos satisfeitos com a qualidade da superfície do pavimento.

Figura 4.1
Satisfação com os aspectos da rede belga (índices)



Os índices de importância apresentados na Figura 4.2 mostram que os índices médios para todos os elementos incluídos se encontram entre os 77 e os 93. Os condutores na rede belga consideraram que a “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas” é o aspecto menos importante da rede belga (77). O aspecto mais importante é os “sinais de orientação compreensíveis e explícitos”. Em 2004, os condutores na rede belga consideraram que a “existência de zonas de paragem” era o aspecto menos importante e a “sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada” era o aspecto mais importante.

O intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação é maior para a “qualidade da superfície do pavimento”.

Figura 4.2 Satisfação com os aspectos da rede belga (índices) e a sua importância

Diferença entre os condutores belgas e os estrangeiros

A média total da percentagem de satisfação para os onze aspectos da rede rodoviária belga é de 61. Os condutores belgas atribuíram à sua rede um índice médio total de 62. Os condutores estrangeiros atribuíram à rede belga um índice médio de 61. Quando comparados com os condutores belgas, os condutores estrangeiros estão mais satisfeitos com a limpeza das áreas de serviço ou de repouso e com a limpeza da estrada. Estes estão menos satisfeitos com os seguintes aspectos: “sinais de orientação compreensíveis e explícitos”, “segurança das zonas de paragem” e “visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento”.

Tabela 4.1 Diferença na satisfação entre os condutores belgas e os estrangeiros

	Nacionalidade dos Condutores		Intervalo
	Bélgica	Estrangeiro	
Qualidade da superfície do pavimento	44	43	-1
Limpeza da estrada	61	63	2
Existência de iluminação nas estradas principais	79	77	-2
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	61	58	-3
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	64	61	-4
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	67	65	-2
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	61	60	0
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	58	58	-1
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	66	66	0
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	58	60	2
Segurança das zonas de paragem	62	60	-3
Média total	62	61	-1

A Bélgica comparada com os países vizinhos

É interessante verificar como os índices de satisfação e importância para os onze aspectos da rede rodoviária belga se podem comparar com os índices dos países vizinhos. A Tabela 4.2 compara os índices de satisfação e importância para a Bélgica com os de França, do Luxemburgo e da Holanda.

Na Bélgica, os condutores estão menos satisfeitos do que os condutores nos países vizinhos com os seguintes aspectos: "qualidade da superfície do pavimento", "visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento", "sinais de trânsito e de orientação compreensíveis e explícitos", "sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada", "existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas" e "limpeza da estrada". O índice belga para a "qualidade da superfície do pavimento" é muito inferior ao dos países vizinhos.

Os índices de importância para os onze aspectos são, em média, iguais para todos os países. Os índices para os onze aspectos variam entre 70 e 90.

Tabela 4.2 Satisfação com os aspectos e a sua importância para as redes belga, francesa, luxemburguesa e holandesa

	Bélgica		França		Alemanha		Luxemburgo		Holanda	
	s	i	s	i	s	i	s	i	s	i
Qualidade da superfície do pavimento	44	91	77	90	56	90	80	92	71	83
Limpeza da estrada	62	83	73	84	70	81	80	87	70	75
Existência de iluminação nas estradas principais	78	81	64	82	56	75	79	84	66	70
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	59	90	75	90	69	92	81	91	73	84
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	62	93	76	92	72	93	80	93	74	86
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	66	92	77	91	73	93	80	92	75	86
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	60	91	74	91	68	90	77	91	71	92
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	58	77	70	80	63	73	76	83	67	70
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	66	82	74	84	65	83	67	86	64	76
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	59	85	67	85	62	85	77	87	59	75
Segurança das zonas de paragem	61	90	66	90	66	87	74	90	56	82
Média total	61	87	72	87	65	86	77	89	68	80

s: índice de satisfação

i: índice de importância

4.3. Informação de tráfego e atrasos

Foram colocadas aos condutores algumas questões acerca da utilização de informação de tráfego antes da viagem, informação de tráfego em viagem e sobre a fiabilidade e utilidade da informação. Além disso, foram colocadas duas questões sobre atrasos: O condutor já sofreu algum atraso? Em caso afirmativo, qual foi a causa do mesmo? As respostas a estas questões são dadas nesta secção.

Informação de tráfego

A Tabela 4.3 mostra a percentagem de condutores que planeou a sua viagem. Tanto em 2004 como em 2006, cerca de 66 por cento dos condutores na Bélgica planearam a sua viagem. Com excepção da Holanda, esta percentagem é semelhante à dos países vizinhos.

A Tabela 4.3 mostra-nos como é que os condutores usaram a informação de tráfego. Na Bélgica, 29 por cento dos condutores utilizou esta informação (2004: 37 por cento). Em média, cerca de 41 por cento dos condutores utilizou a informação antes da viagem. Muitos condutores na rede belga, francesa, alemã, luxemburguesa e holandesa afirmaram que a informação antes da viagem fora fiável. O mesmo acontece com a utilidade da informação de tráfego antes da viagem. A percentagem de condutores na Bélgica que consideram que a informação de tráfego antes da viagem foi fiável e útil é semelhante às percentagens dos países vizinhos. Cerca de 43 por cento utilizaram informação de tráfego antes da viagem (56 por cento na Alemanha). Em 2004, apenas 29 por cento dos condutores na rede belga utilizaram informação de tráfego antes da viagem. A maioria dos condutores (cerca de 80 por cento ou mais) considera que a informação de tráfego fornecida antes da viagem é fiável e útil.

Tabela 4.3

Utilização, fiabilidade e utilidade da informação de tráfego antes da viagem e em viagem (percentagens)

	Viagem planeada	Antes da viagem			Em viagem		
		Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil
Bélgica	66	29	83	82	43	90	80
França	61	59	88	88	42	85	88
Alemanha	69	37	86	85	56	91	79
Luxemburgo	63	35	93	91	36	94	94
Holanda	75	35	82	84	50	83	79
Europa	67	41	74	76	44	82	78

Atrasos

Em resposta à questão se tinham ou não sofrido um atraso e, em caso afirmativo, qual o motivo do atraso que tinham sofrido, em média 40 por cento dos condutores referiu atrasos (Tabela 4.4). Na Bélgica e no Luxemburgo, 30 e 31 por cento, respectivamente, sofreram atrasos. Em 2004, mais de metade dos condutores na Bélgica e no Luxemburgo sofreram atrasos. As causas de atrasos mais frequentemente referidas na rede belga (com base em todos os inquiridos) são o congestionamento (67 por cento) e os trabalhos na estrada (35 por cento).

Tabela 4.4 Percentagem de condutores que sofreram atrasos e a causa dos atrasos

	Atraso	Congestionamento	Trabalhos na estrada	Acidente(s)	Condições meteorológicas	Outra
Bélgica	30	67	35	20	13	7
França	38	47	44	33	15	21
Alemanha	42	63	56	13	13	2
Luxemburgo	31	61	63	19	5	5
Holanda	41	65	50	28	18	5
Europa	40	60	51	20	12	7

4.4. Segurança

Foram colocadas aos condutores algumas questões sobre a segurança rodoviária e a sua percepção de segurança pessoal nas zonas de paragem ou de repouso. Também foi perguntado aos condutores o que é que as autoridades poderiam fazer para melhorar a segurança rodoviária.

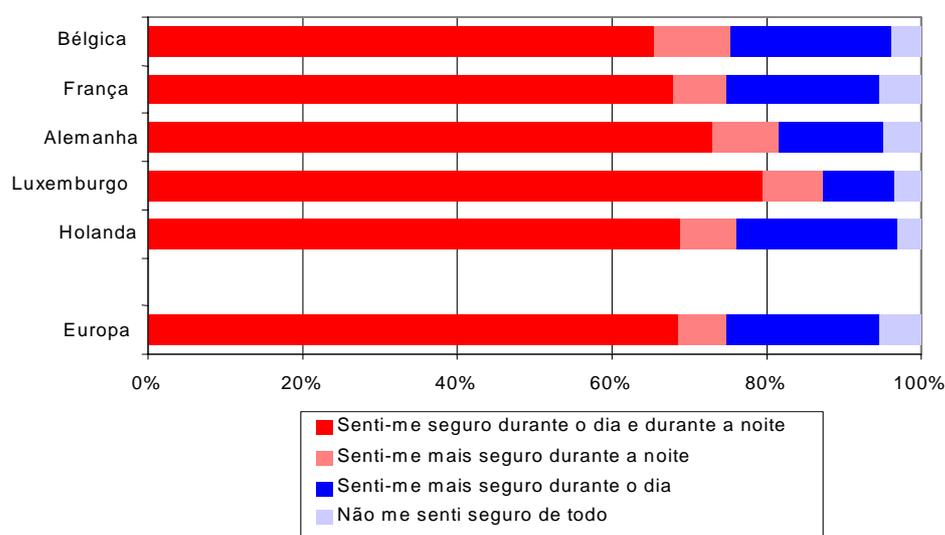
Segurança pessoal

Foi pedido a todos os condutores que comentassem até que ponto se tinham sentido seguros/inseguros relativamente a incidentes como condução agressiva, comportamento de outros e gestos agressivos em ambos os países.

A figura 4.3 mostra até que ponto os condutores se sentiram seguros/inseguros na Bélgica e nos seus países vizinhos. Quase dois terços dos condutores na Bélgica se sentiram seguros durante o dia e durante a noite. Um quinto dos condutores sentiu-se mais seguro durante o dia. 4 por cento não se sentiram seguros de todo. Estas percentagens são semelhantes às de 2004. A percentagem de condutores na Bélgica que se sentiram seguros é semelhante às percentagens dos países vizinhos.

No Luxemburgo e na Alemanha, a proporção de condutores que se sentem seguros durante o dia e a noite (80 e 73 por cento, respectivamente) está acima da média europeia de 68 por cento.

Figura 4.3 Sensação de segurança pessoal (percentagens)

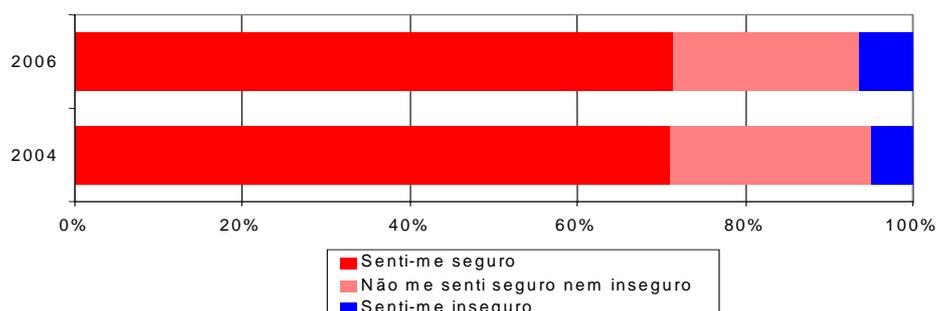


Segurança nas áreas de serviço ou de repouso

Foi perguntado aos condutores se tinham parado numa área de serviço ou de repouso durante a sua última viagem. Caso tivessem interrompido a sua viagem, foi-lhes perguntado até que ponto se sentiram seguros nessas áreas. A Figura 4.4 mostra quantas pessoas em 2004 e em 2006 se sentiram seguras ou inseguras durante a sua paragem.

Oitenta e dois por cento dos condutores que utilizam a rede belga pararam numa área de serviço ou de repouso (84 por cento em 2004). No Luxemburgo, ainda mais pessoas (93 por cento) interromperam a sua viagem. Nos outros países vizinhos, cerca de 80 por cento dos condutores fizeram uma paragem. Quase três quartos dos condutores na rede belga (71 por cento) se sentiram seguros durante a sua paragem. Esta percentagem é igual à percentagem registada em 2004. Cerca de um quinto dos condutores não se sentiu seguro nem inseguro. Nos países vizinhos, houve mais condutores a sentir-se seguros. No Luxemburgo, 79 por cento dos condutores sentiram-se seguros durante a sua paragem numa área de serviço ou de repouso.

Figura 4.4 Sensação de segurança durante uma paragem numa área de serviço ou de repouso



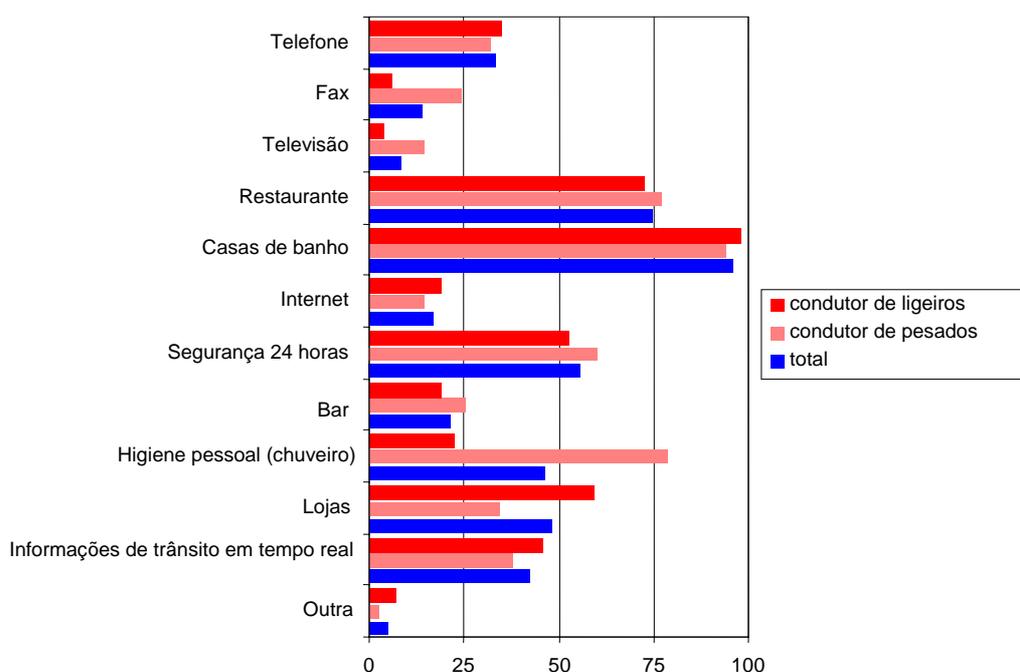
Equipamentos disponíveis nas áreas de repouso

Além de serem questionados acerca da segurança das áreas de repouso, também foi pedido aos condutores que indicassem quais os equipamentos que esperavam encontrar nas áreas de repouso. A figura 4.5 mostra os equipamentos que os condutores esperavam encontrar nas áreas de repouso na Bélgica. Os resultados estão divididos entre condutores de pesados e de ligeiros.

Quase todos os condutores (96 por cento) esperam encontrar uma casa de banho numa área de repouso. Cerca de três quartos esperam encontrar um restaurante, e (mais de) metade também espera encontrar segurança 24 horas e instalações de higiene pessoal, como um chuveiro (especialmente os condutores de pesados (79 por cento)). Os equipamentos mais frequentemente esperados são semelhantes aos de 2004.

Figura 4.5

Equipamentos esperados nas áreas de repouso; condutores de pesados e de ligeiros (percentagens)



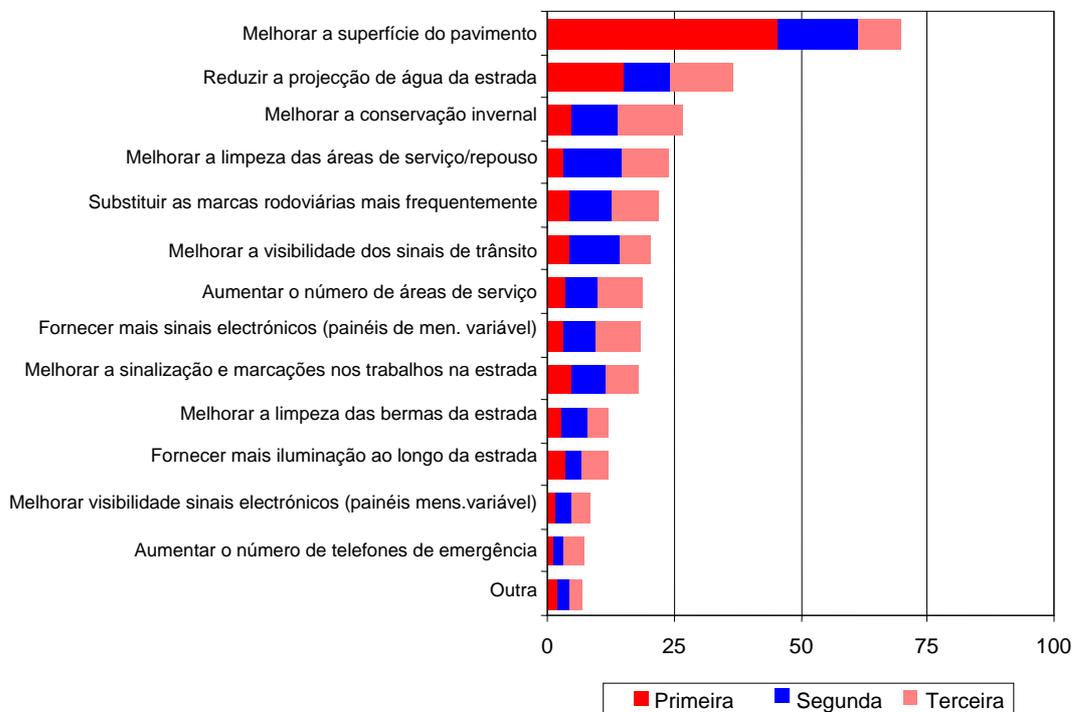
Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal

As opiniões relativamente ao que as autoridades devem fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal são apresentadas na Figura 4.6. Só foi permitido aos inquiridos que indicassem um máximo de três melhorias necessárias. Também lhes foi permitido indicar as melhorias necessárias por ordem de prioridade.

A “qualidade da superfície do pavimento” é vista como o aspecto principal na Bélgica. Este aspecto é mencionado mais frequentemente por todos, em geral. 45 por cento dos condutores referem esta melhoria, dando-lhe a prioridade mais elevada. Outra melhoria na segurança rodoviária é “reduzir a projecção de água da estrada”. A maioria destas melhorias também foi mencionada em 2004.

O aspecto “melhorar a superfície do pavimento” também é o mais mencionado na Alemanha e em França. O aspecto “reduzir a projecção de água da estrada” também é o mais mencionado na Holanda.

Figura 4.6
Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal (percentagens)



Qualidade da paisagem

Foi feita a todos os condutores uma questão final relativamente à importância da paisagem/cenário. Foi-lhes pedido para escolherem uma das seguintes respostas para a afirmação abaixo: “concordo”, “não concordo nem discordo” ou “discordo”.

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.”

A Tabela 4.5 mostra as respostas dadas a esta afirmação na Bélgica e nos seus países vizinhos. Mais de metade dos condutores na Bélgica discorda da afirmação (60 por cento). Estes entendem que o cenário também é importante. O mesmo acontece com a França, Alemanha e Luxemburgo. Cerca de um terço dos condutores na Holanda discorda da afirmação. Estas percentagens são semelhantes às de 2004.

Tabela 4.5

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.” (percentagens)

	Concordo	Não concordo nem discordo	Discordo
Bélgica	28	12	60
França	29	10	62
Alemanha	26	14	60
Luxemburgo	23	14	63
Holanda	39	29	32
Europa	32	16	52

5. Dinamarca

5.1. Introdução

Este capítulo contém os resultados para a Dinamarca. Estes resultados são baseados no trabalho de campo conduzido pela Dinamarca. A Tabela 5.1 mostra o número de inquéritos por fronteira e por país organizador.

Tabela 5.1

Número de inquéritos nos quais os resultados para a Dinamarca se baseiam

Fronteira	País organizador	
	Dinamarca	Total
Dinamarca - Suécia	200	200
Dinamarca - Alemanha	200	200
Total	400	400

Os resultados são descritos em três secções. A secção 5.2 trata a satisfação dos condutores com as redes rodoviárias, a secção 5.3 centra-se na utilização e na satisfação com a informação de tráfego e a secção 5.4 trata a segurança.

5.2. Satisfação com a rede dinamarquesa

O estudo incluiu declarações que permitiram a avaliação do grau de satisfação dos condutores com a rede rodoviária e a importância de diversos pontos relacionados com a rede rodoviária. A satisfação foi avaliada numa escala de 5 valores variando entre “extremamente insatisfeito” e “extremamente satisfeito”. A importância também foi avaliada numa escala de 5 valores variando entre “extremamente insignificante” e “extremamente importante”.

Foram avaliados os seguintes onze elementos pelos condutores:

Estrada

- Qualidade da superfície do pavimento
- Limpeza da estrada

Iluminação e visibilidade

- Existência de iluminação nas estradas principais
- Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento

Sinais

- Sinais de orientação compreensíveis e explícitos
- Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos
- Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada
- Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas

Áreas de repouso

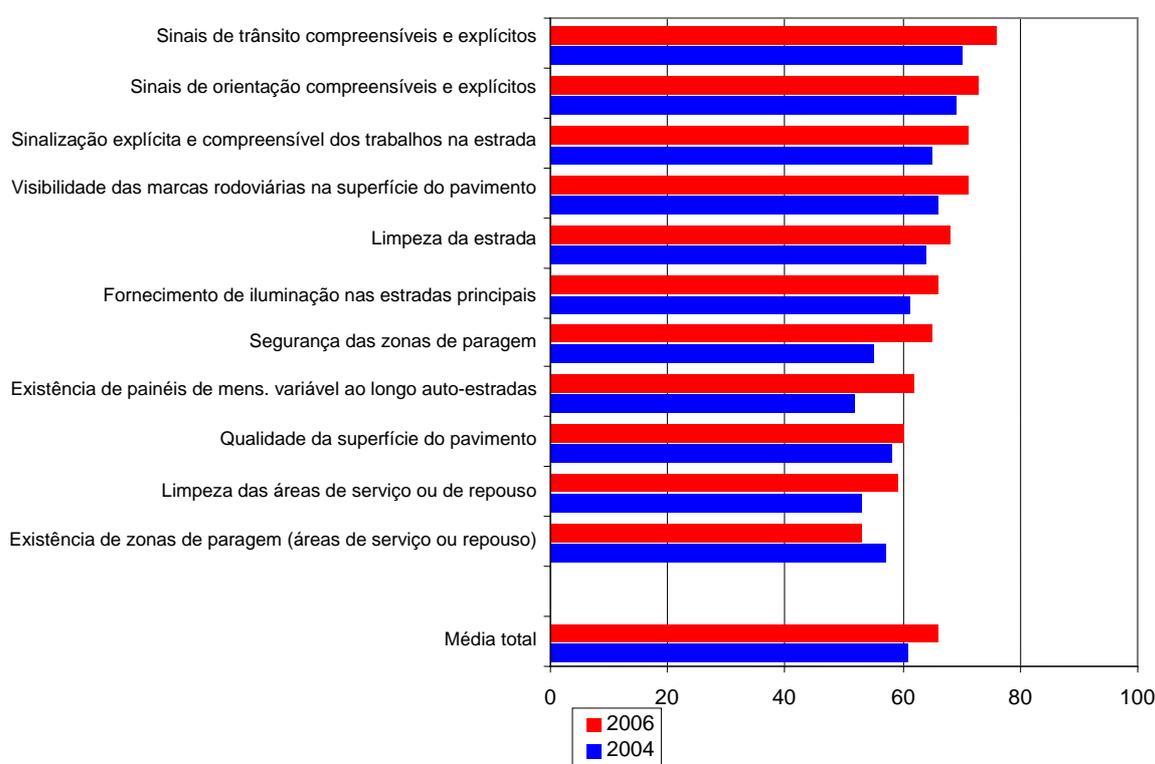
- Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso
 - Limpeza das áreas de serviço ou de repouso
 - Segurança das zonas de paragem
-

Satisfação com diversos aspectos da rede dinamarquesa e a sua importância

A Figura 5.1 mostra os índices de satisfação para a rede rodoviária dinamarquesa em 2004 e 2006.

Em comparação com 2004, os condutores nas estradas dinamarquesas estavam mais satisfeitos com a maioria dos aspectos em 2006. Os condutores na Dinamarca estão mais satisfeitos com a compreensibilidade e a clareza dos sinais de trânsito e de orientação (76 e 73, respectivamente). Os condutores nas estradas dinamarquesas estão menos satisfeitos com o aspecto “existência de zonas de paragem” (53).

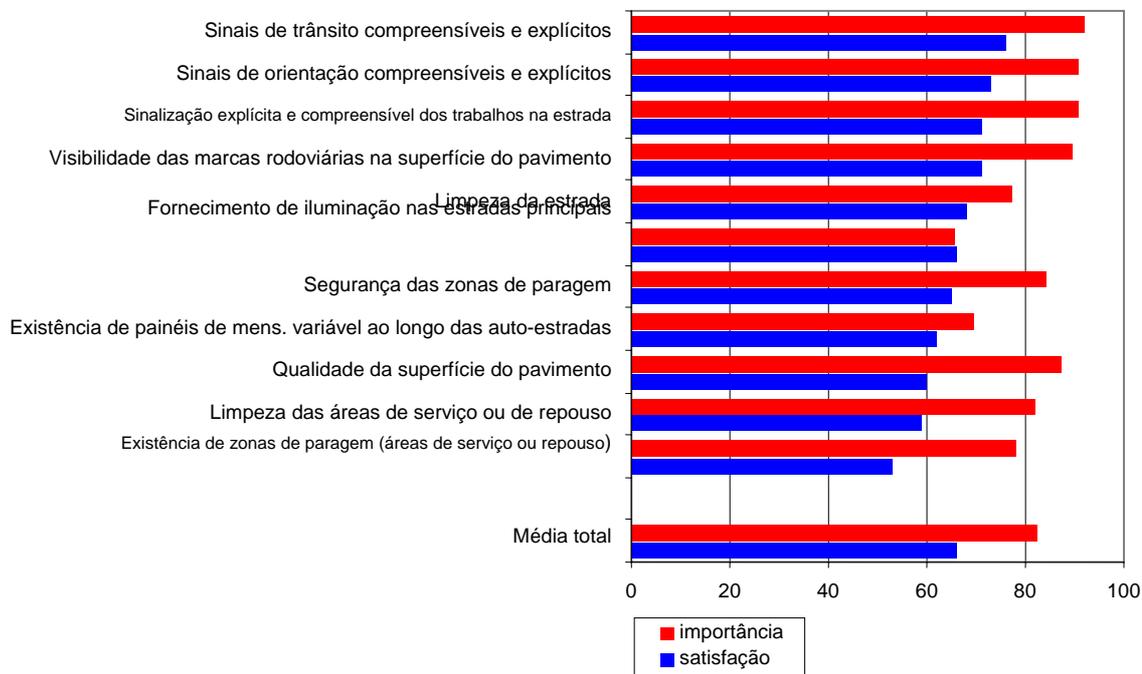
Figura 5.1 Satisfação com os aspectos da rede dinamarquesa (índices)



A Figura 5.2 mostra os índices de satisfação e importância para os onze aspectos. Os índices de importância apresentados neste diagrama mostram que os índices médios para a maioria dos elementos incluídos variam entre os 70 e os 90. Os condutores na rede dinamarquesa consideram que a existência de iluminação nas estradas principais é o aspecto menos importante da rede dinamarquesa (66). O aspecto mais importante é os “sinais de trânsito e de orientação compreensíveis e explícitos”. Em 2004, estes aspectos também foram o mais e o menos importante.

O intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação é maior para a “qualidade da superfície do pavimento”. O índice de importância para este aspecto é de 87, enquanto o índice de satisfação é de apenas 60.

Figura 5.2 Satisfação com os aspectos da rede dinamarquesa (índices) e a sua importância



Diferença entre os condutores dinamarqueses e os estrangeiros

A média total da percentagem de satisfação para os onze aspectos da rede rodoviária dinamarquesa é de 66. Os condutores dinamarqueses atribuíram à sua rede um índice médio total de 64. Os condutores estrangeiros atribuíram à rede dinamarquesa um índice médio de 68. Quando comparados com os condutores dinamarqueses, os condutores estrangeiros estão mais satisfeitos com a disponibilidade de zonas de paragem, com a limpeza das áreas de serviço ou de repouso, com a segurança das zonas de paragem e com a limpeza da estrada.

Tabela 5.1 Diferença de satisfação entre os condutores dinamarqueses e os estrangeiros

	Nacionalidade dos Condutores		Intervalo
	Dinamarca	Estrangeiro	
Qualidade da superfície do pavimento	59	61	2
Limpeza da estrada	65	71	6
Existência de iluminação nas estradas principais	65	67	2
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	71	71	0
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	73	72	-1
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	77	75	-2
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	70	73	3
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	61	63	2
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	47	58	11
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	53	65	11
Segurança das zonas de paragem	63	68	5
Média total	64	68	3

A Dinamarca comparada com os países vizinhos

É interessante verificar como os índices de satisfação e importância para os onze aspectos da rede rodoviária dinamarquesa se podem comparar com os índices dos países vizinhos. A Tabela 5.2 compara os índices de satisfação e importância para a Dinamarca com os índices para a Alemanha e a Suécia.

Em média, o índice de satisfação para os diferentes aspectos da rede dinamarquesa é de 66. Este índice é semelhante aos índices dos países vizinhos. Em 2004, o índice médio de satisfação foi de 61. Os condutores na Dinamarca estão mais satisfeitos do que os condutores na Alemanha com os aspectos da “qualidade da superfície do pavimento” e “existência de iluminação nas estradas principais”. A “segurança das zonas de paragem”, “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas” e “limpeza da estrada” são aspectos que satisfazem mais os condutores na Dinamarca do que na Suécia. Os condutores na Alemanha e na Suécia estão mais satisfeitos com a existência de zonas de paragem.

Os índices de importância para os onze aspectos são, em média, iguais para os três países. Os índices para os onze aspectos variam entre os 70 e os 90.

Tabela 5.2 Satisfação com os diversos aspectos da rede dinamarquesa, alemã e sueca e a sua importância

	Dinamarca		Alemanha		Suécia	
	s	i	s	i	s	i
Qualidade da superfície do pavimento	60	87	56	90	61	86
Limpeza da estrada	68	77	70	81	63	74
Existência de iluminação nas estradas principais	66	66	56	75	62	63
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	71	90	69	92	72	86
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	73	91	72	93	78	88
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	76	92	73	93	78	89
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	71	91	68	90	76	90
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	62	70	63	73	58	66
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	53	78	65	83	61	74
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	59	82	62	85	54	79
Segurança das zonas de paragem	65	84	66	87	55	82
Média total	66	82	65	86	65	80

s: índice de satisfação

i: índice de importância

5.3. Informação de tráfego e atrasos

Foram colocadas aos condutores algumas questões acerca da utilização de informação de tráfego antes da viagem, informação de tráfego em viagem e sobre a fiabilidade e utilidade da informação. Além disso, foram colocadas duas questões sobre atrasos: o condutor já sofreu algum atraso? Em caso afirmativo, qual foi a causa do mesmo? As respostas a estas questões são dadas nesta secção.

Informação de tráfego

A Tabela 5.3 mostra a percentagem de condutores que planeou a sua viagem. Cerca de 74 por cento dos condutores na Dinamarca planeou a sua viagem; em 2004, 75 por cento planeou a sua viagem. O número de condutores que planeou a sua viagem é mais baixo nos países vizinhos da Dinamarca, tal como em 2004.

A Tabela 5.3 mostra como é que os condutores utilizaram a informação de tráfego. Cerca de 41 por cento dos condutores nas redes indicadas recorreram a informação de tráfego antes da viagem. Na Suécia, apenas 16 por cento recorreu a informação de tráfego antes da viagem. Muitos condutores nas redes dinamarquesa, alemã e sueca afirmaram que a informação antes da viagem era fiável (entre 80 e 100 por cento). O mesmo acontece com a utilidade da informação de tráfego antes da viagem. Na Dinamarca, mais de 80 por cento dos condutores consideraram que a informação de tráfego antes da viagem era útil. Na Suécia, todos os condutores que usaram a informação de tráfego antes da viagem consideraram que a mesma foi útil. As percentagens de condutores que consideram que a informação de tráfego antes da viagem é fiável e útil são semelhantes às de 2004.

Cerca de 44 por cento recorrem à informação de tráfego em viagem (56 por cento na Alemanha). A maioria dos condutores (80 por cento ou mais) considera que a informação de tráfego em viagem é fiável e útil. Em 2006, quase todos os condutores na Dinamarca consideraram que a informação de tráfego em viagem é fiável (95 por cento) e útil (91 por cento). Em 2004, 77 por cento dos condutores na Dinamarca consideraram que esta informação era fiável e 74 por cento consideraram que a mesma era útil.

Tabela 5.3 Utilização, fiabilidade e utilidade da informação de tráfego antes da viagem e em viagem (percentagens)

	Antes da viagem				Em viagem		
	Viagem planeada	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil
Dinamarca	74	27	100	97	29	95	91
Alemanha	69	37	86	85	56	91	79
Suécia	62	16	80	80	38	100	92
Europa	67	41	74	76	44	82	78

Atrasos

Em resposta à questão se tinham ou não sofrido um atraso e, em caso afirmativo, qual o motivo do atraso que tinham sofrido, em média 40 por cento dos condutores referiu atrasos, tanto em 2004 como em 2006 (Tabela 5.4). Na Dinamarca e na Suécia, menos de 30 por cento dos condutores referiram atrasos (Alemanha, 42 por cento). As causas de atrasos mais frequentemente referidas na rede dinamarquesa (com base em todos os inquiridos) são o congestionamento (68 por cento) e os trabalhos na estrada (54 por cento). Estas causas também foram as referidas mais frequentemente em 2004. Na Suécia, a maioria dos atrasos (62 por cento) foi causada por trabalhos na estrada.

Tabela 5.4

Percentagem de condutores que sofreram atrasos e a causa dos atrasos

	Atraso	Congestionamento	Trabalhos na estrada	Acidente (s)	Condições meteorológicas	Outra
Dinamarca	28	68	54	5	13	4
Alemanha	42	63	56	13	13	2
Suécia	26	19	62	4	4	23
Europa	40	60	51	20	12	7

5.4. Segurança

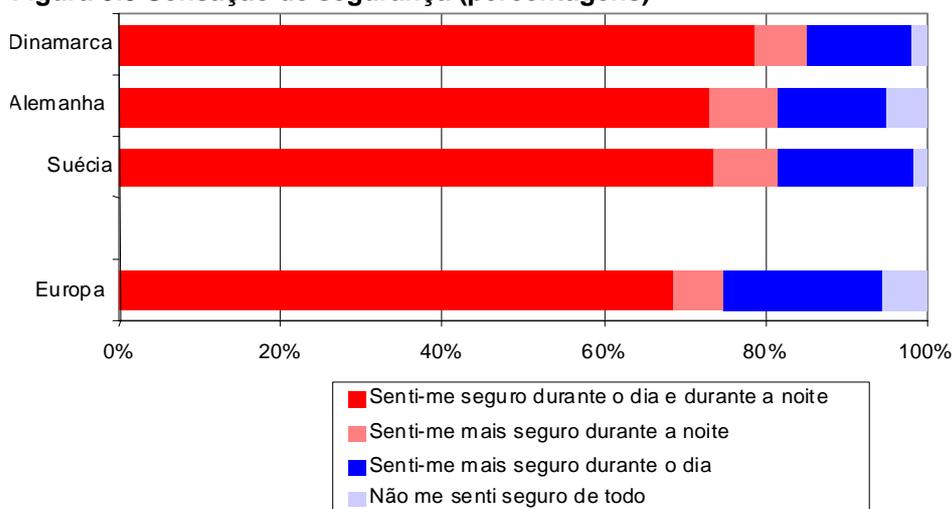
Foram colocadas aos condutores algumas questões sobre a segurança rodoviária e a sua percepção de segurança pessoal nas zonas de paragem ou de repouso. Também foi perguntado aos condutores o que é que as autoridades poderiam fazer para melhorar a segurança rodoviária.

Segurança pessoal

Foi pedido a todos os condutores que dissessem até que ponto se tinham sentido seguros/inseguros relativamente a incidentes como condução agressiva, comportamento de outros e gestos agressivos em ambos os países.

A figura 5.3 mostra até que ponto os condutores se sentiram seguros/inseguros na Dinamarca e nos seus países vizinhos. Quase 80 por cento dos condutores na Dinamarca sentiram-se seguros durante o dia e a noite, a mesma percentagem que em 2004. Mais de um décimo dos condutores (13 por cento) sentiu-se mais seguro durante o dia. Menos de 3 por cento não se sentiram seguros de todo. Em comparação com a Alemanha e a Suécia, a percentagem de condutores que se sentem seguros é ligeiramente superior na Dinamarca.

Figura 5.3 Sensação de segurança (percentagens)

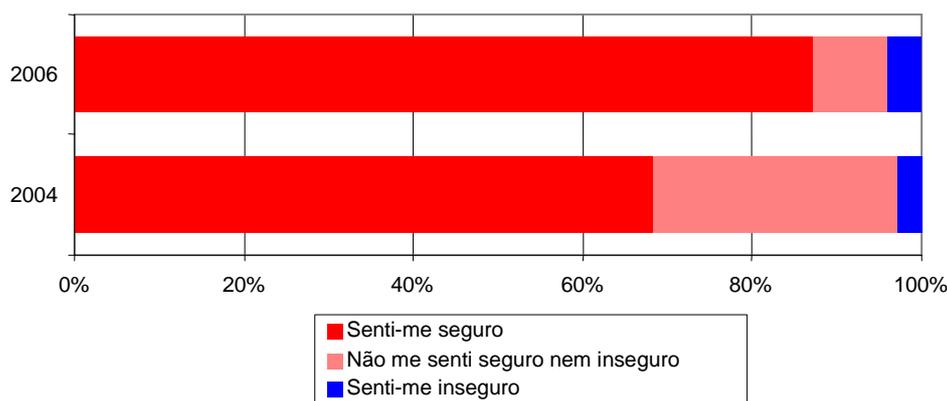


Segurança nas áreas de serviço ou de repouso

Foi perguntado aos condutores se tinham parado numa área de serviço ou de repouso durante a sua última viagem. Caso tivessem interrompido a sua viagem, foi-lhes perguntado até que ponto se sentiram seguros nessas áreas. A Figura 4.5 mostra quantas pessoas se sentiram seguras/inseguras durante a sua paragem.

Sessenta e quatro por cento dos condutores que utilizam a rede dinamarquesa pararam numa área de serviço ou de repouso (73 por cento em 2004). Na Alemanha, mais pessoas fizeram uma paragem (79 por cento). Oitenta e oito por cento dos condutores na rede dinamarquesa sentiram-se seguros durante a sua paragem. Cerca de 9 por cento dos condutores não se sentiu seguro nem inseguro. Na Alemanha, 74 por cento sentiram-se seguros, enquanto na Suécia, a percentagem é de 81.

Figura 5.4 Sensação de segurança durante uma paragem numa área de serviço ou de repouso

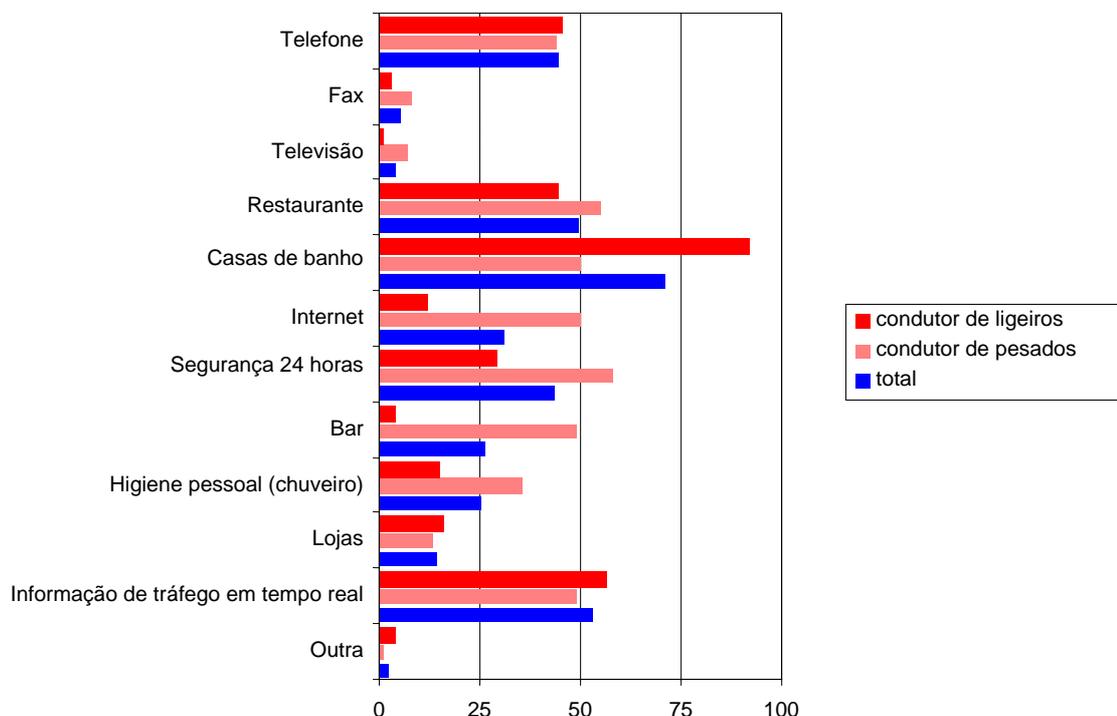


Equipamentos disponíveis nas áreas de repouso

Além de serem questionados acerca da segurança das áreas de repouso, também foi pedido aos condutores que indicassem quais os equipamentos que esperavam encontrar nas áreas de repouso. A figura 5.5 mostra os equipamentos que os condutores esperavam encontrar nas áreas de repouso na Dinamarca. Os resultados estão divididos entre condutores de pesados e de ligeiros.

Mais de 70 por cento dos condutores esperam encontrar uma casa de banho numa área de repouso. Os condutores de ligeiros, em especial, esperam encontrar casas de banho nas áreas de repouso. Em 2004, mais de 90 por cento dos condutores de ligeiros e de pesados esperavam encontrar casas de banho nas áreas de repouso. Metade dos condutores também espera encontrar informação de tráfego em tempo real e um restaurante, e quase metade dos condutores espera encontrar um telefone e segurança 24 horas. Um quarto está interessado na higiene pessoal (chuveiro) e num bar. Os condutores de pesados, em especial, esperam encontrar estes equipamentos nas áreas de repouso.

Figura 5.5 Equipamentos esperados nas áreas de repouso; condutores de pesados e de ligeiros (percentagens)

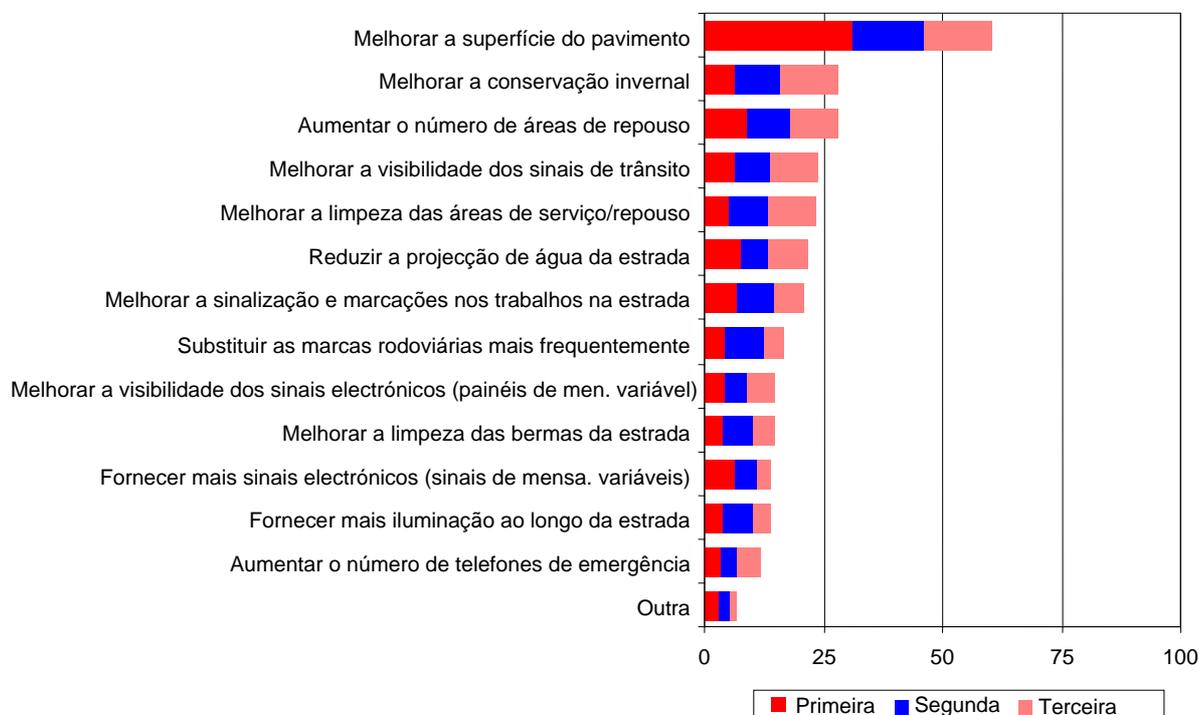


Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal

As opiniões relativamente ao que as autoridades devem fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal são apresentadas na Figura 5.6. Só foi permitido aos inquiridos que indicassem um máximo de três melhorias necessárias. Também lhes foi permitido indicar as melhorias necessárias por ordem de prioridade.

Tanto em 2004 como em 2006, a qualidade da superfície do pavimento foi considerada o aspecto principal na Dinamarca. Este aspecto foi mencionado mais frequentemente por todos, em geral. Cerca de um terço dos condutores refere esta melhoria e atribui-lhe a maior prioridade. As outras melhorias reúnem 30% ou menos. Estas percentagens são semelhantes às de 2004. “Melhorar a superfície do pavimento” também é a mais mencionada na Suécia e na Alemanha.

Figura 5.6
Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal (percentagens)



Qualidade da paisagem

Foi colocada a todos os condutores uma questão final relativamente à importância da paisagem/cenário. Foi-lhes pedido para escolher uma das seguintes respostas para a afirmação abaixo: “concordo”, “não concordo nem discordo” ou “discordo”.

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.”

A Tabela 5.5 mostra as respostas dadas a esta afirmação na Dinamarca e nos seus países vizinhos. Quase metade dos condutores na Dinamarca discorda da afirmação (46 por cento). Em comparação com 2004 (38 por cento), em 2006 há mais condutores a discordar desta afirmação. Para estes, o cenário também é importante. Na Alemanha, 60 por cento dos condutores não concorda com a afirmação. Na Suécia, muitos condutores consideram que a manutenção da estrada é muito importante, mais importante do que o cenário.

Tabela 5.5

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção” (percentagens)

	Concordo	Não concordo nem discordo	Discordo
Dinamarca	41	13	46
Alemanha	26	14	60
Suécia	45	14	41
Europa	32	16	52

6. Inglaterra

6.1. Introdução

Este capítulo contém os resultados para a Inglaterra. Estes resultados baseiam-se no trabalho de campo conduzido pela Inglaterra, Irlanda e Holanda. A Tabela 6.1 mostra o número de inquiridos por fronteira e por país organizador.

Tabela 6.1 Número de inquiridos nos quais os resultados para a Inglaterra se baseiam

Fronteira	País organizador			Total
	Inglaterra	Irlanda	Holanda	
Inglaterra - Irlanda		201		201
Inglaterra - França	249			249
Inglaterra - Holanda			211	211
Inglaterra - Bélgica	177			177
Total	426	201	211	838

Os resultados são descritos em três secções. A secção 6.2 trata a satisfação dos condutores com as redes rodoviárias. A secção 6.3 centra-se na utilização e na satisfação com a informação de tráfego, e a secção 6.4 trata a segurança.

6.2. Satisfação com a rede inglesa

O estudo incluiu declarações que permitiram a avaliação do grau de satisfação dos condutores com a rede rodoviária e a importância de diversos pontos relacionados com a rede rodoviária. A satisfação foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insatisfeito” e “extremamente satisfeito”. A importância também foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insignificante” e “extremamente importante”.

Foram avaliados os seguintes onze elementos pelos condutores:

Estrada

- Qualidade da superfície do pavimento
- Limpeza da estrada

Iluminação e visibilidade

- Existência de iluminação nas estradas principais
- Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento

Sinais

- Sinais de orientação compreensíveis e explícitos
- Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos
- Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada
- Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas

Áreas de repouso

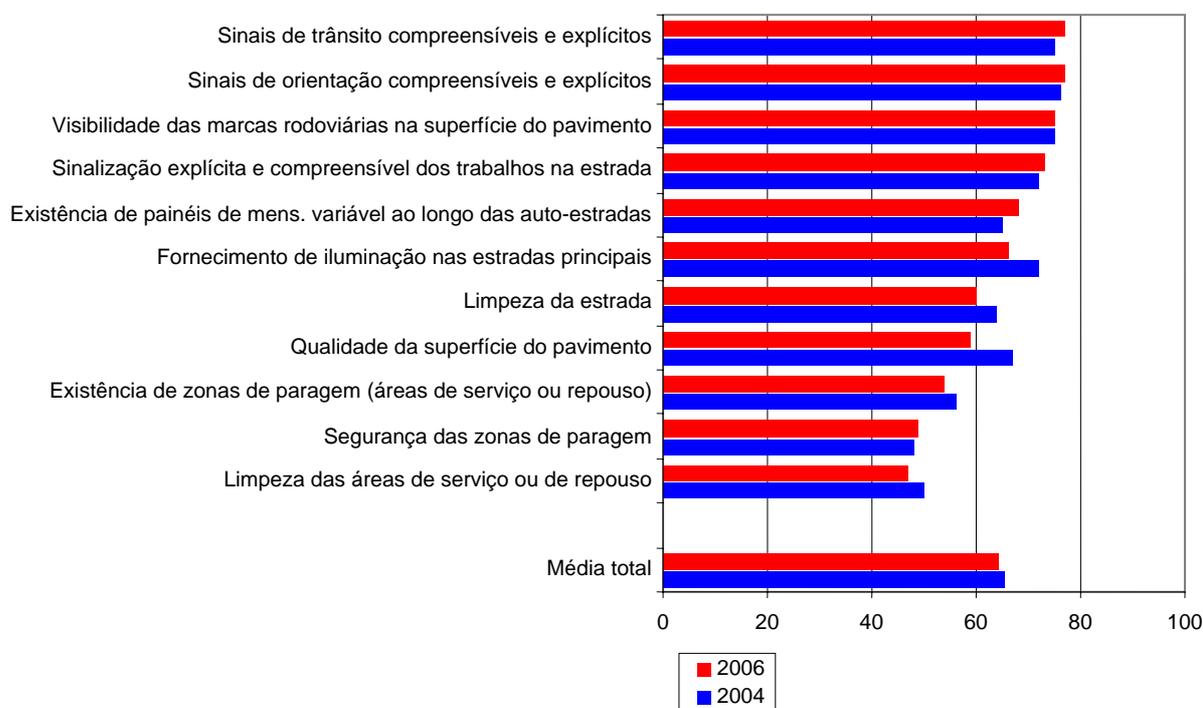
- Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso
- Limpeza das áreas de serviço ou de repouso
- Segurança das zonas de paragem

Satisfação com os aspectos da rede inglesa e a sua importância

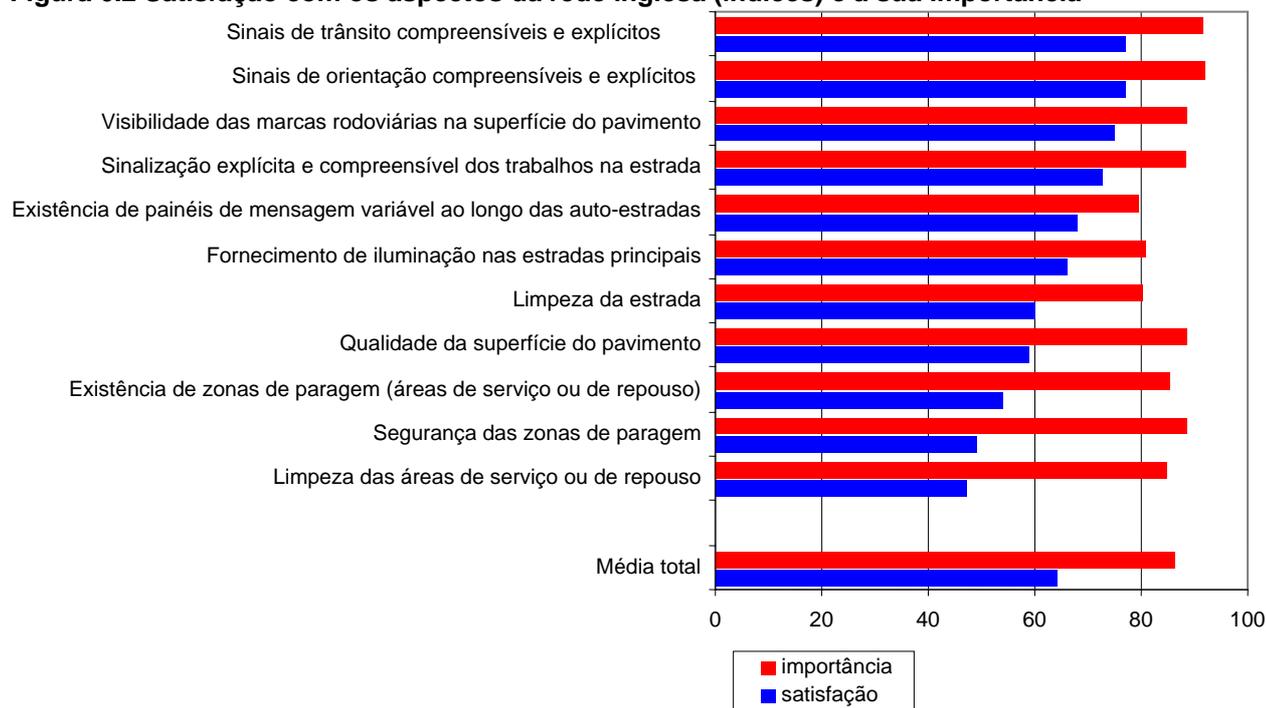
A figura 6.1 mostra os índices de satisfação para a rede rodoviária inglesa em 2004 e 2006. Os condutores nas estradas inglesas estão mais satisfeitos com a compreensibilidade e a clareza dos sinais de trânsito e de orientação (77). Os índices para estes aspectos mostram uma ligeira melhoria relativamente às obtidas em 2004. O índice de satisfação para o aspecto “limpeza das áreas de serviço ou de repouso” é de apenas 47. Em comparação com 2004, em Inglaterra os condutores estão menos satisfeitos com a existência de iluminação nas principais estradas e com a qualidade da superfície do pavimento.

Figura 6.1

Satisfação com os aspectos da rede inglesa (índices)



Os índices de importância apresentados na Figura 6.2 mostram que os índices médios para todos os elementos incluídos são de 80 ou superiores. Os condutores na rede inglesa consideram que a limpeza da estrada e a existência de painéis de mensagem variável ao longo das auto-estradas são os aspectos menos importantes da rede inglesa (80). O aspecto mais importante é os “sinais de orientação e de trânsito compreensíveis e explícitos”. Em 2004, estes aspectos também foram considerados o menos e o mais importante. O intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação é maior para a “segurança das zonas de paragem”. O índice de satisfação para este aspecto é de 49, enquanto o índice de importância é de 89.

Figura 6.2 Satisfação com os aspectos da rede inglesa (índices) e a sua importância


Diferença entre os condutores ingleses e os estrangeiros

A média total da percentagem de satisfação para os onze aspectos da rede rodoviária inglesa é de 64. Os condutores ingleses atribuíram à sua rede um índice médio total de 63. Os condutores estrangeiros atribuíram à rede inglesa um índice médio de 65. Quando comparados com os condutores ingleses, os condutores estrangeiros estão mais satisfeitos com a qualidade da superfície do pavimento, com a limpeza das áreas de serviço ou de repouso e com a limpeza da estrada. Estes estão menos satisfeitos com a compreensibilidade e clareza dos sinais de orientação.

Tabela 6.1 Diferença na satisfação entre os condutores ingleses e os estrangeiros

	Nacionalidade dos Condutores		Intervalo
	Inglaterra	Estrangeiro	
Qualidade da superfície do pavimento	54	65	11
Limpeza da estrada	55	64	9
Existência de iluminação nas estradas principais	66	66	0
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	74	76	2
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	79	75	-4
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	78	77	-1
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	72	75	3
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	66	69	3
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	52	55	3
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	44	49	5
Segurança das zonas de paragem	49	49	0
Média total	63	65	3

A Inglaterra comparada com os países vizinhos

É interessante verificar como os índices de satisfação e importância para os onze aspectos da rede rodoviária inglesa se podem comparar com os índices dos países vizinhos. A Tabela 6.2 compara os índices de satisfação e importância para a Inglaterra com os da Irlanda, Holanda e França.

Em média, os índices de satisfação para os onze elementos das redes em Inglaterra, na Holanda e em França encontram-se entre os 64 e os 72. Na Irlanda, o índice médio de satisfação é de 40. O índice médio de satisfação para os aspectos da rede inglesa é semelhante ao de 2004 (65). Em Inglaterra, os "sinais de trânsito e de orientação compreensíveis e explícitos" obtêm os índices de satisfação mais elevados (77). Estes índices de satisfação são mais elevados do que em qualquer um dos países vizinhos. Em Inglaterra, o índice médio de satisfação para a "qualidade da superfície do pavimento" é de 59. Em França e na Holanda, os condutores estão mais satisfeitos (77 e 71, respectivamente).

A existência e a segurança das zonas de paragem são mais satisfatórias em França e na Holanda do que em Inglaterra. Em França e na Holanda, os índices de satisfação para a segurança das zonas de paragem são de 66 e 56, comparadas com 49 para a Inglaterra. A satisfação com a existência de iluminação é de 66, tanto em Inglaterra como na Holanda. A limpeza das estradas e das áreas de serviço e de repouso obtêm índices mais baixos em Inglaterra do que em França e na Holanda.

Em cada um dos países vizinhos existem vários aspectos considerados importantes e com índice acima dos 85.

Tabela 6.2 Satisfação com os aspectos da rede inglesa e das redes vizinhas e a sua importância

	Inglaterra		Irlanda		Holanda		França	
	s	i	s	i	s	i	s	i
Qualidade da superfície do pavimento	59	89	42	90	71	83	77	90
Limpeza da estrada	60	80	51	76	70	75	73	84
Existência de iluminação nas estradas principais	66	81	56	84	66	70	64	82
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	75	89	49	89	73	84	75	90
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	77	92	46	93	74	86	76	92
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	77	92	51	92	75	86	77	91
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	73	88	54	86	71	92	74	91
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	68	80	27	81	67	70	70	80
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	54	85	19	84	64	76	74	84
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	47	85	27	85	59	75	67	85
Segurança das zonas de paragem	49	89	26	88	56	82	66	90
Média total	64	86	41	86	68	80	72	87

s: índice de satisfação
i: índice de importância

6.3. Informação de tráfego e atrasos

Foram colocadas aos condutores algumas questões acerca da utilização de informação de tráfego antes da viagem, informação de tráfego em viagem e sobre a fiabilidade e utilidade da informação. Além disso, foram colocadas duas questões sobre atrasos: O condutor já sofreu algum atraso? Em caso afirmativo, qual foi a causa do mesmo? As respostas a estas questões são dadas nesta secção.

Informação de tráfego

A Tabela 6.3 mostra a percentagem de condutores que planeou a sua viagem. Cerca de 60 por cento dos condutores na Inglaterra planeou a sua viagem; em 2004, 67 por cento planearam a sua viagem. Na Holanda, 75 por cento dos condutores planearam a sua viagem. A Tabela 6.3 mostra-nos como é que os condutores utilizaram a informação de tráfego. Tanto em 2004 como em 2006, cerca de um quarto dos condutores na rede inglesa utilizou a informação de tráfego antes da viagem. Este valor encontra-se abaixo da média europeia de 41 por cento e das percentagens francesa e holandesa, de 59 e 35 por cento respectivamente. Na Irlanda, apenas 16 por cento dos condutores utilizaram a informação de tráfego antes da viagem. Em média, cerca de 40 por cento dos condutores nas redes inglesas consideram que a informação antes da viagem foi fiável e útil. Na Holanda e em França, muito mais condutores consideram que a informação antes da viagem é fiável e útil (em média cerca de 85 por cento). Na Irlanda, apenas um sexto de todos os condutores considera que esta informação é fiável e útil.

Cerca de um terço dos condutores da rede inglesa utiliza a informação de tráfego em viagem; em 2004, 29 por cento utilizou esta informação. Na Holanda, 50 por cento utilizou a informação de tráfego durante a viagem. Metade dos condutores em Inglaterra e cerca de 30 por cento dos condutores na Irlanda consideram que a informação de tráfego em viagem é fiável e útil. A maioria dos condutores na Holanda e em França (79 por cento ou mais) considera que a informação de tráfego em viagem é fiável e útil.

Tabela 6.3 Utilização, fiabilidade e utilidade da informação de tráfego antes da viagem e em viagem (percentagens)

	Antes da viagem				Em viagem		
	Viagem planeada	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil
Inglaterra	60	27	37	40	34	53	51
Irlanda	65	16	15	16	30	29	29
Holanda	75	35	82	84	50	83	79
França	61	59	88	88	42	85	88
Europa	67	41	74	76	44	82	78

Atrasos

Em resposta à questão se tinham ou não sofrido um atraso e, em caso afirmativo, qual o motivo do atraso que tinham sofrido, em média 40 por cento dos condutores referiu atrasos (Tabela 6.4). Em Inglaterra, 45 por cento de todos os condutores sofreram atrasos; esta percentagem é semelhante à de 2004. Na Irlanda, mais de metade de todos os condutores referiu atrasos. As causas de atrasos mais frequentemente referidas na rede inglesa (com base em todos os inquiridos) são o congestionamento (70 por cento) e os trabalhos na estrada (45 por cento). Em 2004, o congestionamento foi mencionado por 56 por cento dos condutores em Inglaterra. Na Irlanda, Holanda e França, o congestionamento e os trabalhos na estrada causaram a maioria dos atrasos.

Tabela 6.4 Percentagem de condutores que sofreram atrasos e a causa dos atrasos

	Atraso	Congestionamento	Trabalhos na estrada	Acidente (s)	Condições meteorológicas	Outra
Inglaterra	45	70	45	27	18	7
Irlanda	54	78	73	8	10	2
Holanda	41	65	50	28	18	5
França	38	47	44	33	15	21
Europa	40	60	51	20	12	7

6.4. Segurança

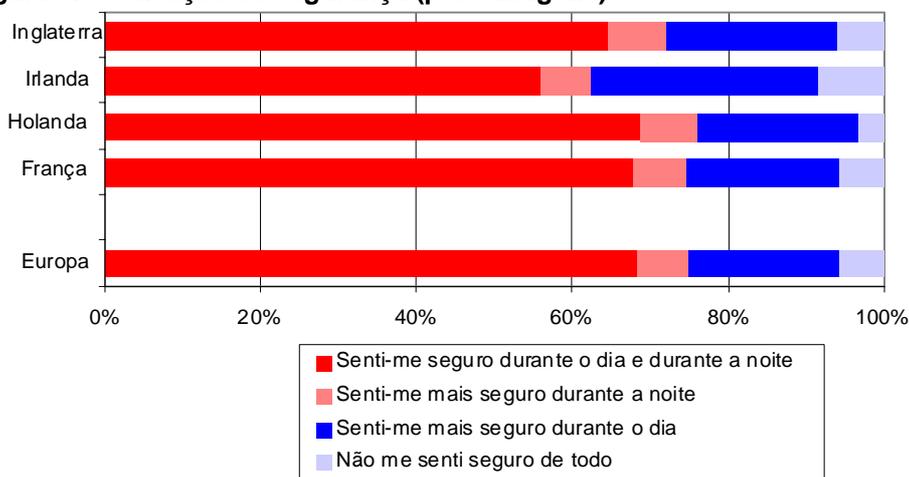
Foram colocadas aos condutores algumas questões sobre a segurança rodoviária e a sua percepção de segurança pessoal nas zonas de paragem ou de repouso. Também foi perguntado aos condutores o que é que as autoridades poderiam fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal.

Segurança pessoal

Foi pedido a todos os condutores que dissessem até que ponto se tinham sentido seguros/inseguros relativamente a incidentes como condução agressiva, comportamento de outros e gestos agressivos.

A figura 6.3 mostra até que ponto os condutores se sentiram seguros/inseguros em Inglaterra, na Irlanda, em França e na Holanda. Quase dois terços dos condutores em Inglaterra se sentem seguros tanto durante o dia como durante a noite. Um quinto dos condutores sentiu-se mais seguro durante o dia. Seis por cento não se sentiu seguro de todo (percentagens semelhantes às de 2004). A percentagem de condutores em Inglaterra que se sentiram seguros é semelhante às percentagens da Holanda, França e à da média europeia. Na Irlanda, 56 por cento dos condutores sentiram-se seguros e 29 por cento sentiram-se mais seguros durante o dia.

Figura 6.3 Sensação de segurança (percentagens)

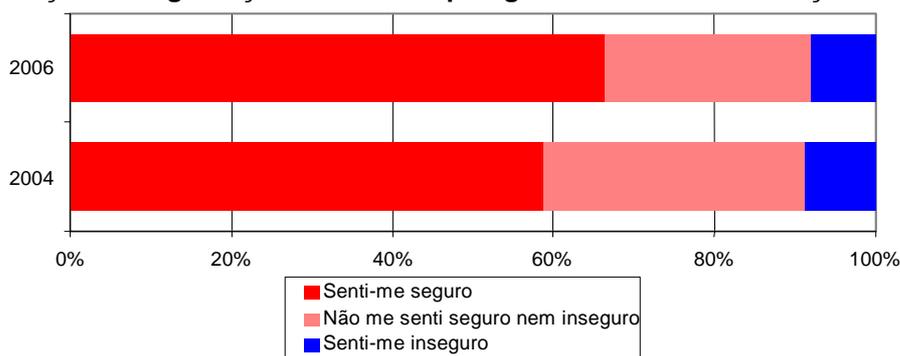


Segurança nas áreas de serviço ou de repouso

Foi perguntado aos condutores se tinham parado numa área de serviço ou de repouso durante a sua última viagem. Caso tivessem interrompido a sua viagem, foi-lhes perguntado até que ponto se sentiram seguros nessas áreas. A figura 6.4 mostra quantas pessoas se sentiram seguras/inseguras durante a sua paragem.

Sessenta e oito por cento dos condutores que usaram a rede inglesa fizeram uma paragem numa área de serviço ou de repouso, em 2004 quase três quartos fizeram uma paragem. Houve mais pessoas a interromper a sua viagem nos países vizinhos (entre 74 e 84 por cento). Em 2006, houve mais condutores na rede inglesa (67 por cento) a se sentirem seguros durante a sua paragem do que em 2004 (59 por cento). Cerca de um quarto dos condutores não se sentiu seguro nem inseguro. Na Holanda, 77 por cento dos condutores sentiram-se seguros. A média europeia é de 74 por cento.

Figura 6.4 Sensação de segurança durante uma paragem numa área de serviço ou de repouso



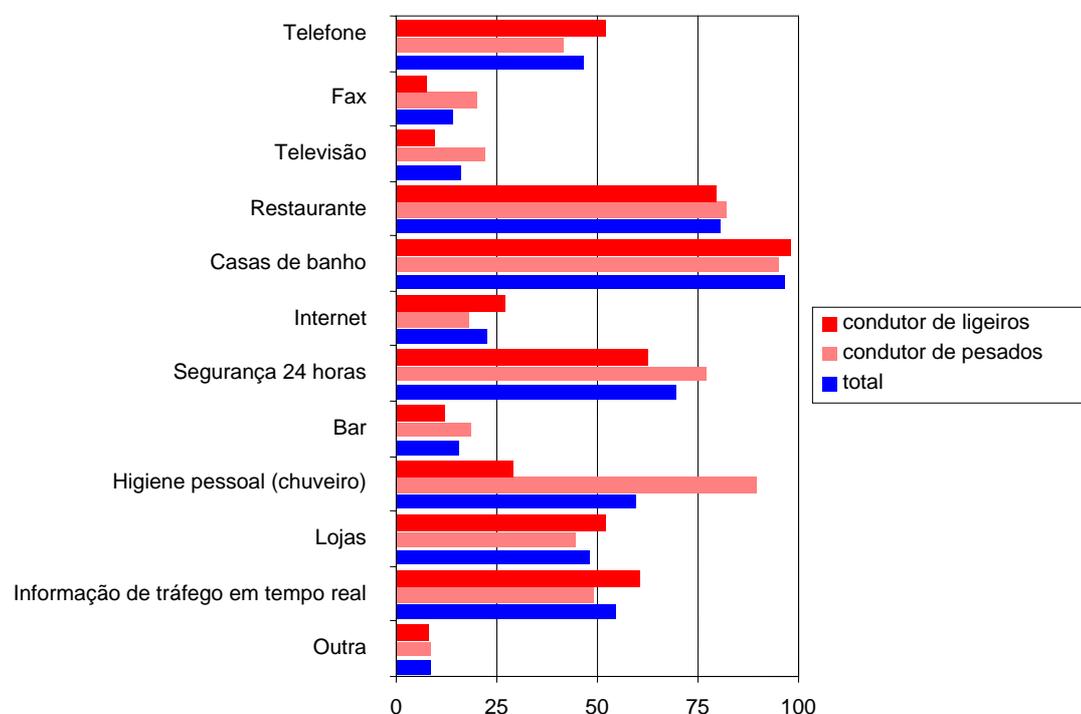
Equipamentos disponíveis nas áreas de repouso

Além de serem questionados acerca da segurança das áreas de repouso, também foi pedido aos condutores que indicassem quais os equipamentos que esperavam encontrar nas áreas de repouso. A figura 6.5 mostra os equipamentos que os condutores esperavam encontrar nas áreas de repouso em Inglaterra. Os resultados estão divididos entre condutores de pesados e de ligeiros.

Quase todos os condutores esperam encontrar uma casa de banho numa área de repouso. Mais de 70 por cento dos condutores espera encontrar um restaurante e segurança 24 horas. 60 por cento espera encontrar instalações de higiene pessoal. Os condutores de pesados, em especial, esperam encontrar instalações de higiene pessoal nas áreas de repouso (89 por cento). Cerca de metade dos condutores espera encontrar um telefone e informação de tráfego em tempo real nas áreas de repouso.

Figura 6.5

Equipamentos esperados nas áreas de repouso; condutores de pesados e de ligeiros (percentagens)



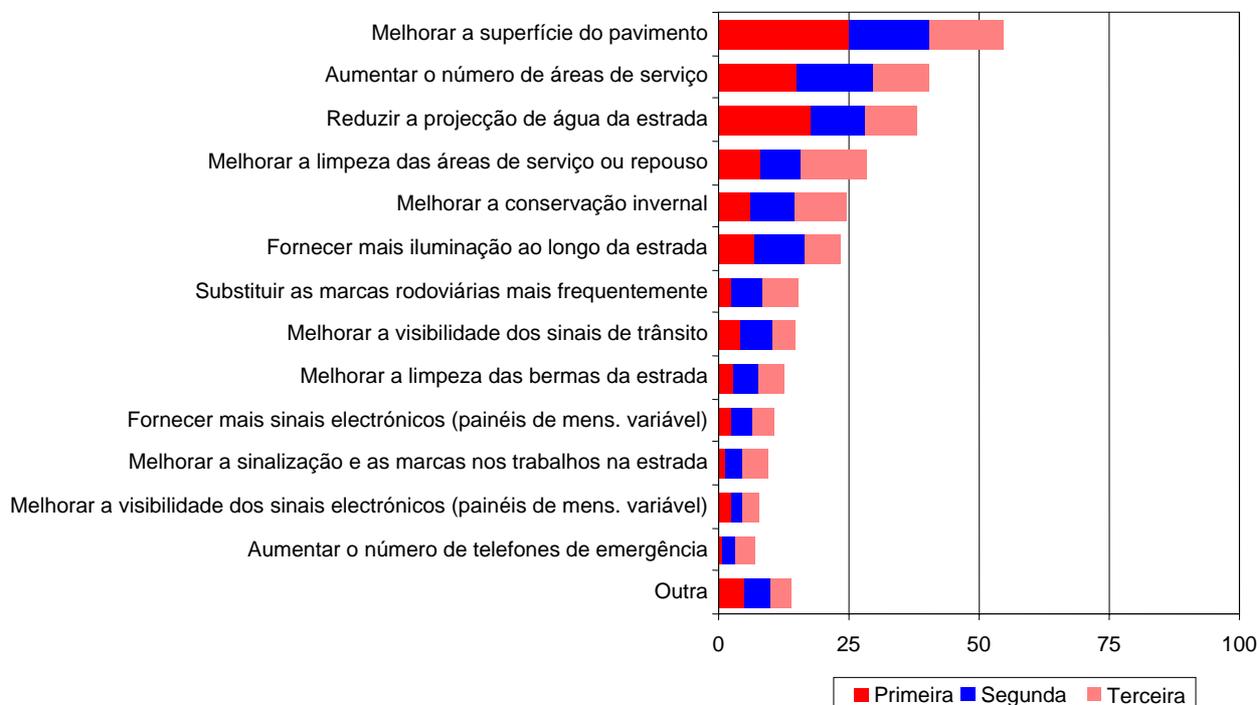
Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal

As opiniões relativamente ao que as autoridades devem fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal são apresentadas na Fig. 6.6. Só foi permitido aos inquiridos que indicassem um máximo de três melhorias necessárias. Também lhes foi permitido indicar as melhorias necessárias por ordem de prioridade.

A qualidade da superfície do pavimento é considerada o aspecto principal em Inglaterra. Este aspecto é mencionado mais frequentemente por todos, em geral. Um quarto dos condutores refere esta melhoria e atribui-lhe a maior prioridade. Outras melhorias mencionadas incluem "reduzir a projecção de água da estrada" e "aumentar o número de áreas de repouso". As três principais melhorias em 2006 são as mesmas que em 2004.

O aspecto "melhorar a superfície do pavimento" também é o mais mencionado na Irlanda. Outras melhorias mencionadas pelos condutores na rede irlandesa são "melhorar a visibilidade dos sinais de trânsito" e "aumentar o número de áreas de repouso".

Figura 6.6 Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal (percentagens)



Qualidade da paisagem

Foi colocada a todos os condutores uma questão final relativamente à importância da paisagem/cenário. Foi-lhes pedido para escolher uma das seguintes respostas para a afirmação abaixo: “concordo”, “não concordo nem discordo” ou “discordo”.

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.”

A tabela 6.5 mostra as respostas dadas a esta afirmação em Inglaterra, na Irlanda, Holanda e França. Metade dos condutores que usaram as redes inglesa, irlandesa e holandesa discorda da afirmação. Em França, 62 por cento discorda desta afirmação. A manutenção é mais importante do que a qualidade do cenário para cerca de um quarto dos condutores em Inglaterra, na Irlanda e em França. Na Holanda, 39 por cento concorda com esta afirmação. Em 2004, 39 por cento dos condutores em Inglaterra concordou com a afirmação.

Tabela 6.5

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção” (percentagens).

	Concordo	Não concordo nem discordo	Discordo
Inglaterra	27	20	52
Irlanda	26	21	53
Holanda	39	29	32
França	29	10	62
Europa	32	16	52

7. Luxemburgo

7.1. Introdução

Este capítulo contém os resultados para o Luxemburgo. Estes resultados são baseados no trabalho de campo conduzido pelo Luxemburgo. A Tabela 7.1 mostra o número de inquéritos por fronteira e por país organizador.

Tabela 7.1 Número de inquéritos nos quais os resultados para o Luxemburgo se baseiam

Fronteira	País organizador	
	Luxemburgo	Total
Luxemburgo - Bélgica	155	155
Luxemburgo - Alemanha	194	194
Luxemburgo - França	170	170
Total	519	519

Os resultados são descritos em três secções. A secção 7.2 trata a satisfação dos condutores com as redes rodoviárias, a secção 7.3 centra-se na utilização e na satisfação com a informação de tráfego e a secção 7.4 trata a segurança.

7.2. Satisfação com a rede luxemburguesa

O estudo incluiu declarações que permitiram a avaliação do grau de satisfação dos condutores com a rede rodoviária e a importância de diversos pontos relacionados com a rede rodoviária. A satisfação foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insatisfeito” e “extremamente satisfeito”. A importância também foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insignificante” e “extremamente importante”.

Foram avaliados os seguintes onze elementos pelos condutores:

Estrada

- Qualidade da superfície do pavimento
- Limpeza da estrada

Iluminação e visibilidade

- Existência de iluminação nas estradas principais
- Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento

Sinais

- Sinais de orientação compreensíveis e explícitos
- Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos
- Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada
- Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas

Áreas de repouso

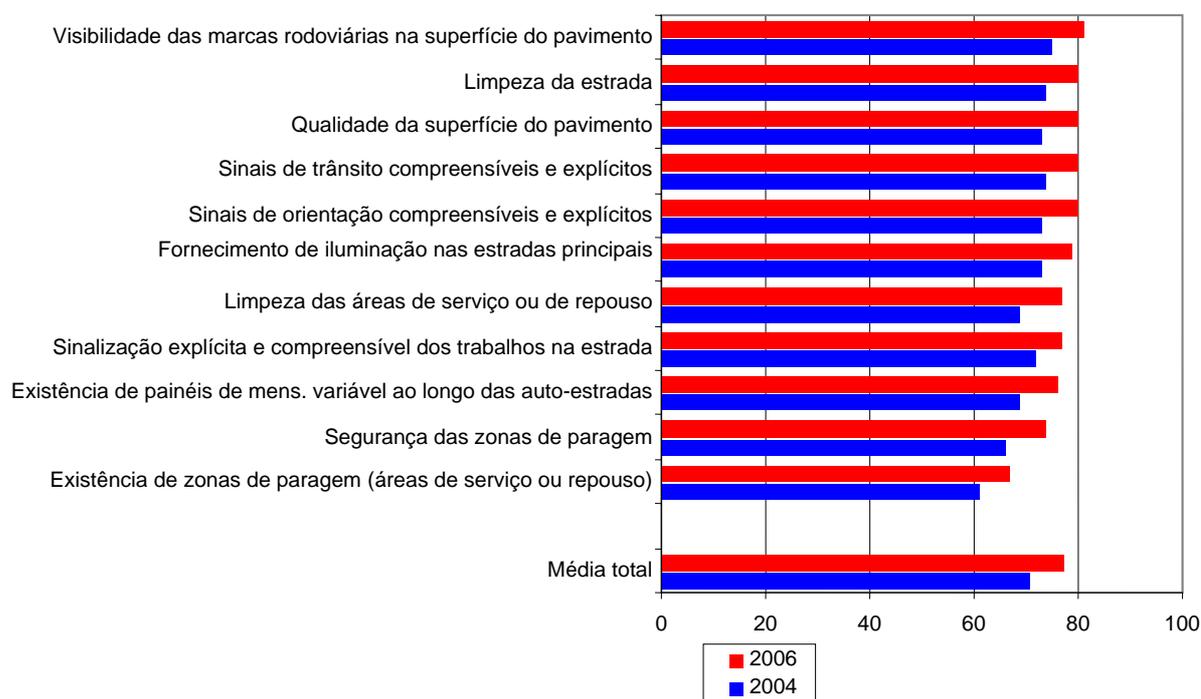
- Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso
- Limpeza das áreas de serviço ou de repouso
- Segurança das zonas de paragem

Satisfação com os aspectos da rede luxemburguesa e a sua importância

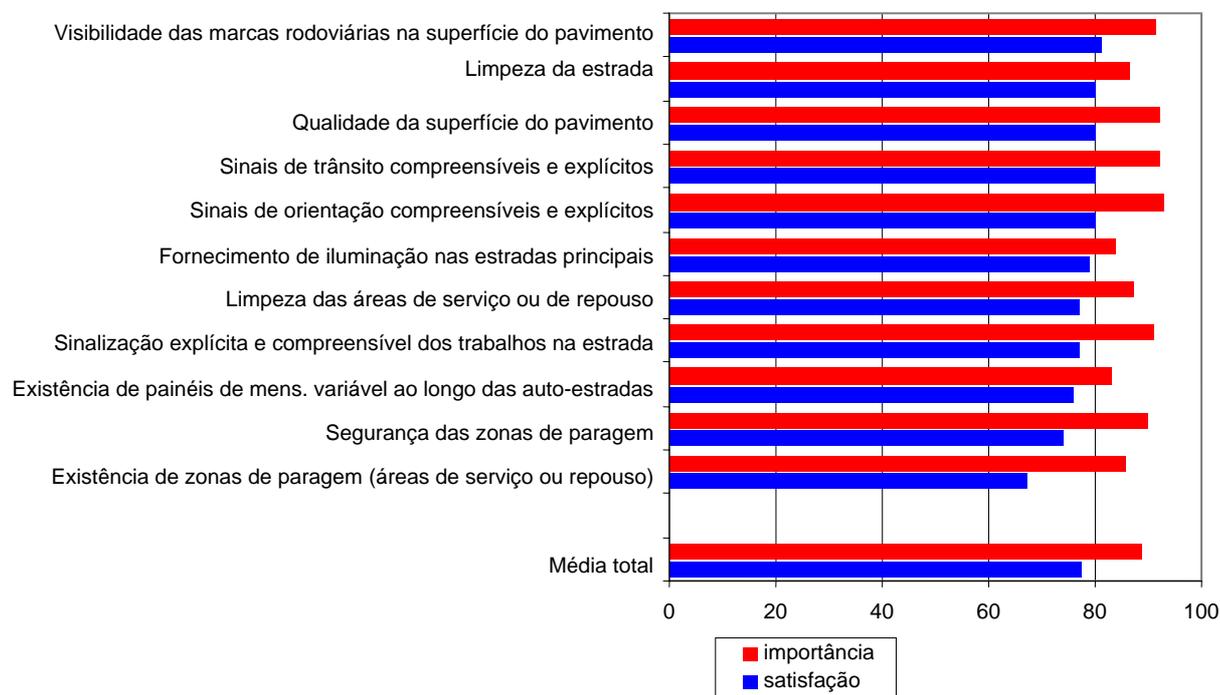
A figura 7.1 mostra a satisfação com a rede rodoviária luxemburguesa para 2004 e 2006. Os condutores nas estradas luxemburguesas estão mais satisfeitos com a visibilidade das marcas rodoviárias na superfície da estrada (81), a limpeza da estrada (80), a qualidade da superfície do pavimento (80) e a compreensibilidade e clareza dos sinais de trânsito e de orientação (80). Estes resultados são semelhantes aos resultados de 2004. Tanto em 2004 como em 2006, os condutores na rede luxemburguesa estavam menos satisfeitos com a disponibilidade de zonas de paragem.

Figura 7.1

Satisfação com os aspectos da rede luxemburguesa (índices)



Os índices de importância apresentados na Figura 7.2 mostram que os índices médios para a maioria dos elementos incluídos se encontram entre 85 e 95. Os condutores na rede luxemburguesa consideram que a disponibilidade de painéis de mensagem variável ao longo das auto-estradas e a existência de iluminação nas estradas principais são os aspectos menos importantes da rede luxemburguesa (83 e 84 respectivamente). Estes consideram que os aspectos mais importantes são os “sinais de orientação e de trânsito compreensíveis e explícitos” e a “qualidade da superfície do pavimento”. Estes aspectos menos e mais importantes são os mesmos que em 2004. O maior intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação é para a existência de zonas de paragem.

Figura 7.2 Satisfação com os aspectos da rede luxemburguesa (índices) e a sua importância


Diferença entre os condutores luxemburgueses e os estrangeiros

A média total da percentagem de satisfação para os onze aspectos da rede rodoviária luxemburguesa é de 77. Os condutores luxemburgueses deram à sua rede um índice médio total de 79. Os condutores estrangeiros deram à rede luxemburguesa um índice médio de 77. Quando comparados com os condutores luxemburgueses, os condutores estrangeiros estão menos satisfeitos com a visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento, a qualidade da superfície do pavimento e a existência de zonas de paragem.

Tabela 7.1 Diferença na satisfação entre os condutores luxemburgueses e os estrangeiros

	Nacionalidade dos Condutores		Intervalo
	Luxemburgo	Estrangeiro	
Qualidade da superfície do pavimento	83	79	-4
Limpeza da estrada	81	80	-1
Existência de iluminação nas estradas principais	82	79	-3
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	85	80	-6
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	82	79	-3
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	81	80	-1
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	76	77	2
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	77	75	-2
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	70	66	-4
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	79	76	-3
Segurança das zonas de paragem	76	74	-2
Média total	79	77	-2

O Luxemburgo comparado com os países vizinhos

É interessante verificar como os índices de satisfação e importância para os onze aspectos da rede rodoviária luxemburguesa são semelhantes aos resultados dos países vizinhos. A Tabela 7.2 compara os índices de importância e de satisfação do Luxemburgo com os da Bélgica, França e Alemanha.

Em média, o índice médio de satisfação para os onze aspectos da rede luxemburguesa é de 77. Em 2004, este índice foi, em média, de 66. Os condutores nos países vizinhos do Luxemburgo (Bélgica, França e Alemanha) estão menos satisfeitos.

Tanto em 2004 como em 2006, os condutores no Luxemburgo estavam mais satisfeitos com a visibilidade nas marcas rodoviárias na superfície do pavimento, enquanto na Bélgica estavam mais satisfeitos com a existência de iluminação nas estradas principais. Em França, a qualidade da superfície do pavimento e a compreensibilidade e clareza dos sinais de trânsito são bastante satisfatórios. Na Alemanha, o aspecto “sinais de trânsito compreensíveis e explícitos” é o que obtém o índice mais elevado (73).

No Luxemburgo e nos seus países vizinhos, os onze aspectos são considerados como tendo mais ou menos a mesma importância (índices entre 80 e 90).

Tabela 7.2 Satisfação com os aspectos da rede luxemburguesa e das redes vizinhas e a sua importância

	Luxemburgo		Bélgica		França		Alemanha	
	s	i	s	i	s	i	s	i
Qualidade da superfície do pavimento	80	92	44	91	77	90	56	90
Limpeza da estrada	80	87	61	83	73	84	70	81
Existência de iluminação nas estradas principais	79	84	77	81	64	82	56	75
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	81	91	59	90	75	90	69	92
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	80	93	62	93	76	92	72	93
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	80	92	66	92	77	91	73	93
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	77	91	60	91	74	91	68	90
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	76	83	58	77	70	80	63	73
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	67	86	66	82	74	84	65	83
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	77	87	59	85	67	85	62	85
Segurança das zonas de paragem	74	90	61	90	66	90	66	87
Média total	77	89	61	87	72	87	65	86

s: índice de satisfação

i: índice de importância

7.3. Informação de tráfego e atrasos

Foram colocadas aos condutores algumas questões acerca da utilização de informação de tráfego antes da viagem, informação de tráfego em viagem e sobre a fiabilidade e utilidade da informação. Além disso, foram colocadas duas questões sobre atrasos: o condutor já sofreu algum atraso? Em caso afirmativo, qual foi a causa do mesmo? As respostas a estas questões são dadas nesta secção.

Informação de tráfego

A tabela 7.3 mostra a percentagem de condutores que planeou a sua viagem. Cerca de 63 por cento dos condutores no Luxemburgo planearam a sua viagem. O mesmo acontece nos seus países vizinhos. Em 2004, 77 por cento dos condutores no Luxemburgo planearam a sua viagem.

A tabela 7.3 mostra-nos como é que os condutores utilizaram a informação de tráfego. Tanto em 2004 como em 2006, cerca de um terço dos condutores na rede luxemburguesa utilizou a informação de tráfego antes da viagem. Muitos condutores nas redes luxemburguesa, alemã e francesa afirmaram que a informação antes da viagem foi fiável e útil (variando entre 85 e 90 por cento). Na Bélgica, 83 por cento e 82 por cento, respectivamente, consideraram que a informação de tráfego antes da viagem é fiável e útil.

Mais de um terço dos condutores da rede luxemburguesa utilizou a informação de tráfego em viagem; em 2004, 26 por cento usou esta informação. Na Alemanha, cerca de 56 por cento dos condutores utilizou a informação em viagem. A maior parte dos condutores nos países indicados (80 por cento ou mais) considerou que a informação de tráfego em viagem era fiável. Mais de 80 por cento também considerou que a informação de tráfego em viagem era útil.

Tabela 7.3

Utilização, fiabilidade e utilidade da informação de tráfego antes da viagem e em viagem (percentagens)

	Antes da viagem				Em viagem		
	Viagem planeada	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil
Bélgica	66	29	83	82	43	90	80
França	61	59	88	88	42	85	88
Alemanha	69	37	86	85	56	91	79
Luxemburgo	63	35	93	91	36	94	94
Europa	67	41	74	76	44	82	78

Atrasos

Em resposta à questão se tinham ou não sofrido um atraso e, em caso afirmativo, qual o motivo do atraso que tinham sofrido, em média 40 por cento dos condutores referiu atrasos (Tabela 7.4). No Luxemburgo e na Bélgica, menos de um terço dos condutores referiu atrasos. Em 2004, metade dos condutores nestes países sofreu atrasos. As causas de atrasos mais frequentemente referidas na rede luxemburguesa (com base em todos os inquiridos) são os trabalhos na estrada (63 por cento) e o congestionamento (61 por cento). Nos países vizinhos, o congestionamento causa mais atrasos.

Tabela 7.4

Percentagem de condutores que sofreram atrasos e a causa dos atrasos

	Atraso	Congestionamento	Trabalhos na estrada	Acidente (s)	Condições meteorológicas	Outra
Bélgica	30	67	35	20	13	7
França	38	47	44	33	15	21
Alemanha	42	63	56	13	13	2
Luxemburgo	31	61	63	19	5	5
Europa	40	60	51	20	12	7

7.4. Segurança

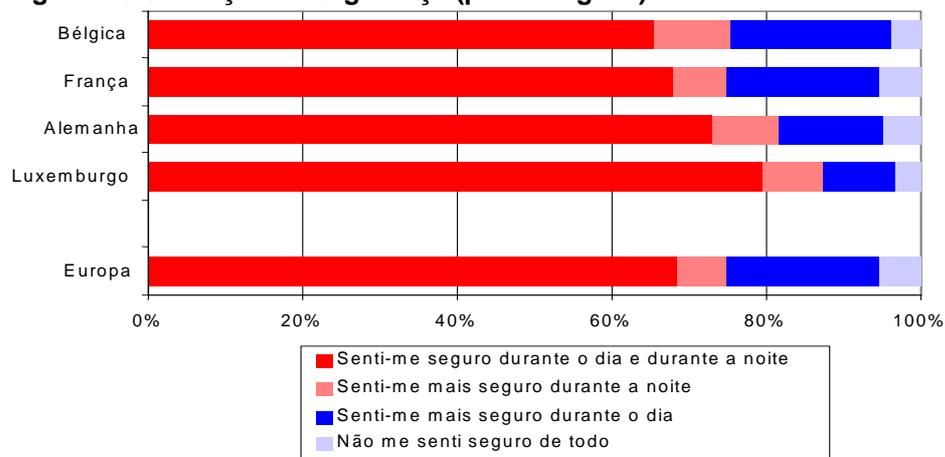
Foram colocadas aos condutores algumas questões sobre a segurança rodoviária e a sua percepção de segurança pessoal nas zonas de paragem ou de repouso. Também foi perguntado aos condutores o que é que as autoridades poderiam fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal.

Segurança pessoal

Foi pedido a todos os condutores que comentassem até que ponto se tinham sentido seguros/inseguros relativamente a incidentes como condução agressiva, comportamento de outros e gestos agressivos em ambos os países.

A figura 7.3 mostra até que ponto os condutores se sentiram seguros/inseguros no Luxemburgo e nos seus países vizinhos. 80 por cento dos condutores no Luxemburgo sentiu-se seguro durante o dia e durante a noite. Em comparação com 2004 (63 por cento), houve mais condutores a se sentirem seguros. Um décimo dos condutores inquiridos sentiu-se mais seguro durante o dia (20 por cento em 2004). 3 por cento não se sentiu seguro de todo. A percentagem de condutores que se sentiram seguros no Luxemburgo é superior à dos países vizinhos e à média europeia.

Figura 7.3 Sensação de segurança (percentagens)



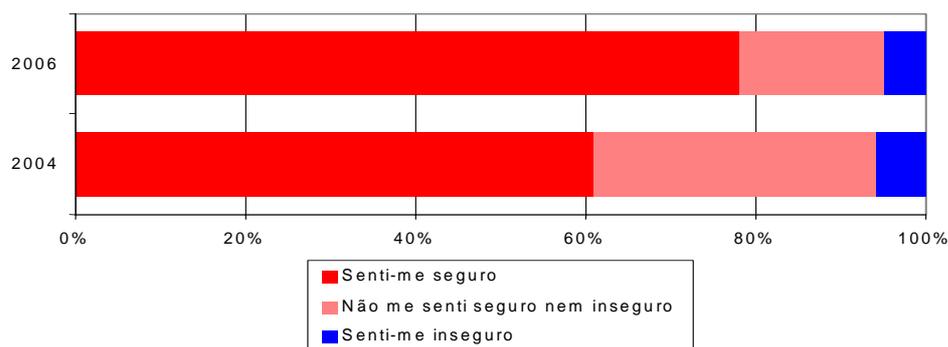
Segurança nas áreas de serviço ou de repouso

Foi perguntado aos condutores se tinham parado numa área de serviço ou de repouso durante a sua última viagem. Caso tivessem interrompido a sua viagem, foi-lhes perguntado até que ponto se sentiram seguros nessas áreas. A figura 7.4 mostra quantas pessoas se sentiram seguras/inseguras durante a sua paragem.

Tanto em 2004 como em 2006, 93 por cento dos condutores que usaram a rede luxemburguesa interromperam a sua viagem numa área de serviço ou de repouso. Nos seus países vizinhos isso também se verificou, mais de 80 por cento dos condutores pararam numa área de serviço ou de repouso. Em 2006, houve mais condutores no Luxemburgo a se sentirem relativamente seguros durante a sua paragem (79 por cento) do que em 2004 (61 por cento). A média europeia é de 74 por cento. Cerca de 17 por cento dos condutores não se sentiram seguros nem inseguros (33 por cento em 2004). As percentagens para o Luxemburgo são semelhantes às dos seus países vizinhos.

No Luxemburgo, vale a pena observar a diferença entre os condutores de ligeiros e de pesados. 71 por cento dos condutores de pesados sentiram-se seguros durante a sua paragem numa área de serviço ou de repouso do Luxemburgo, enquanto 84 por cento dos condutores de ligeiros se sentiram seguros durante a sua paragem.

Figura 7.4 Sensação de segurança durante uma paragem numa área de serviço ou de repouso

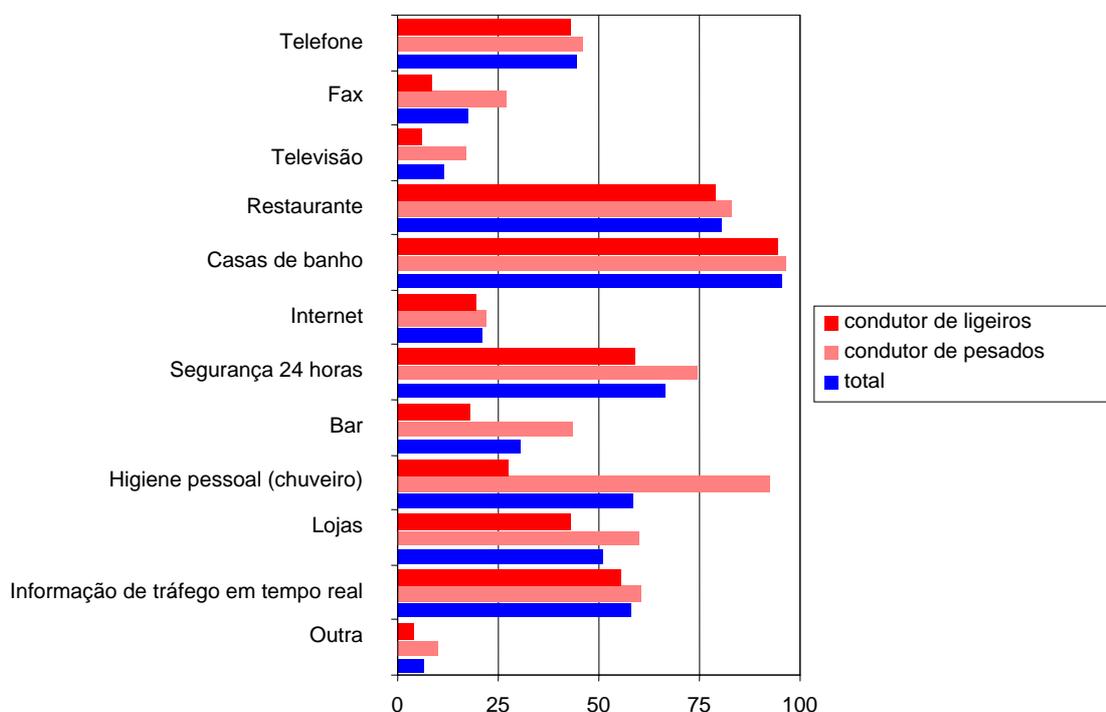


Equipamentos disponíveis nas áreas de repouso

Além de serem questionados acerca da segurança das áreas de repouso, também foi pedido aos condutores que indicassem quais os equipamentos que esperavam encontrar nas áreas de repouso. A figura 7.5 mostra os equipamentos que os condutores esperavam encontrar nas áreas de repouso no Luxemburgo. Os resultados estão divididos entre condutores de pesados e de ligeiros.

Quase todos os condutores esperam encontrar uma casa de banho nas áreas de repouso. Cerca de três quartos dos condutores esperam encontrar um restaurante. Cerca de metade dos condutores esperam encontrar segurança 24 horas, informação de tráfego em tempo real, lojas, um telefone e instalações de higiene pessoal. Os condutores de pesados, em especial, esperam encontrar instalações de higiene pessoal nas áreas de repouso (93 por cento). Em 2004, havia mais condutores a esperar encontrar casas de banho e muitos esperavam encontrar um restaurante, segurança 24 horas, informação de tráfego em tempo real e um telefone.

Figura 7.5 Equipamentos esperados nas áreas de repouso; condutores de pesados e de ligeiros (percentagens)



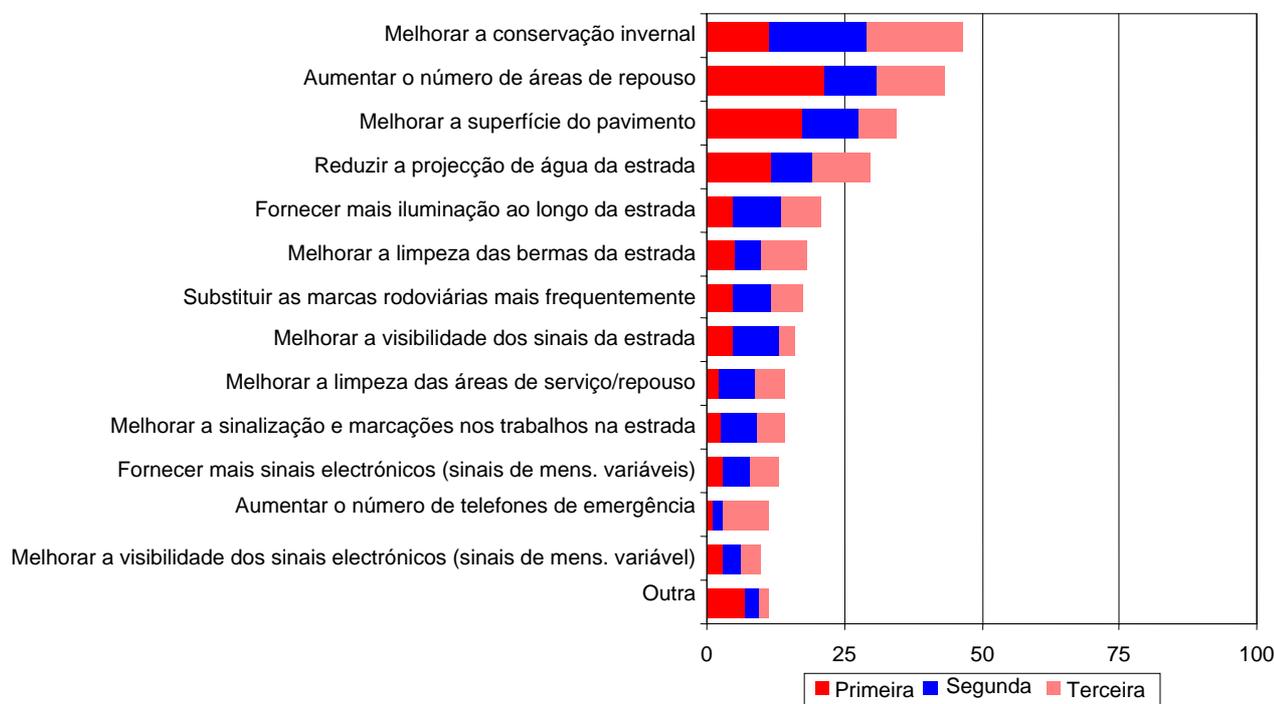
Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal

As opiniões relativamente ao que as autoridades devem fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal são apresentadas na Fig. 7.6. Só foi permitido aos inquiridos que indicassem um máximo de três melhorias necessárias. Também lhes foi permitido indicar as melhorias necessárias por ordem de prioridade.

A melhoria da conservação invernal é considerada como o aspecto mais importante no Luxemburgo. Outro aspecto principal no Luxemburgo é o número de áreas de repouso, que os condutores entendem que deve ser aumentado. Um em cada cinco condutores refere “aumentar o número de áreas de repouso” como a maior prioridade. Outras melhorias referidas foram: “melhorar a superfície do pavimento”, “reduzir a projecção de água da estrada” e “melhorar a conservação invernal”. Em 2004, o aspecto “melhorar a superfície do pavimento” foi o mais referido, seguido por “aumentar o número de áreas de repouso”, “melhorar a conservação invernal” e “reduzir a projecção de água da estrada”.

O aspecto “melhorar a superfície do pavimento” é referido mais frequentemente nos países vizinhos do Luxemburgo.

Figura 7.6 Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal (percentagens)



Qualidade da paisagem

Foi colocada a todos os condutores uma questão final relativamente à importância da paisagem/cenário. Foi-lhes pedido para escolher uma das seguintes respostas para a afirmação abaixo: “concordo”, “não concordo nem discordo” ou “discordo”.

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.”

A tabela 7.5 mostra as respostas dadas a esta afirmação no Luxemburgo e nos seus países vizinhos. Quase dois terços dos condutores no Luxemburgo discordam desta afirmação (63 por cento). A média europeia é de 52 por cento. A manutenção é mais importante do que a qualidade do cenário para cerca de um quarto dos condutores no Luxemburgo. Os índices para o Luxemburgo são semelhantes aos índices de 2004 e aos índices dos países vizinhos.

Tabela 7.5

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.” (percentagens)

	Concordo	Não concordo nem discordo	Discordo
Bélgica	28	12	60
França	29	10	62
Alemanha	26	14	60
Luxemburgo	23	14	63
Europa	32	16	52

8. Irlanda

8.1. Introdução

Este capítulo contém os resultados para a Irlanda. Estes resultados são baseados no trabalho de campo conduzido pela Irlanda. A Tabela 8.1 mostra o número de inquéritos por fronteira e por país organizador.

Tabela 8.1 Número de inquéritos nos quais os resultados para a Irlanda se baseiam

Fronteira	País organizador	
	Irlanda	Total
Irlanda - Inglaterra	201	201
Total	201	201

Os resultados são descritos em três secções. A secção 8.2 trata a satisfação dos condutores com as redes rodoviárias, a secção 8.3 centra-se na utilização e na satisfação com a informação de tráfego e a secção 8.4 trata a segurança.

8.2. Satisfação com a rede irlandesa

O estudo incluiu declarações que permitiram a avaliação do grau de satisfação dos condutores com a rede rodoviária e a importância de diversos pontos relacionados com a rede rodoviária. A satisfação foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insatisfeito” e “extremamente satisfeito”. A importância também foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insignificante” e “extremamente importante”.

Foram avaliados os seguintes onze elementos pelos condutores:

Estrada

- Qualidade da superfície do pavimento
- Limpeza da estrada

Iluminação e visibilidade

- Existência de iluminação nas estradas principais
- Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento

Sinais

- Sinais de orientação compreensíveis e explícitos
- Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos
- Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada
- Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas

Áreas de repouso

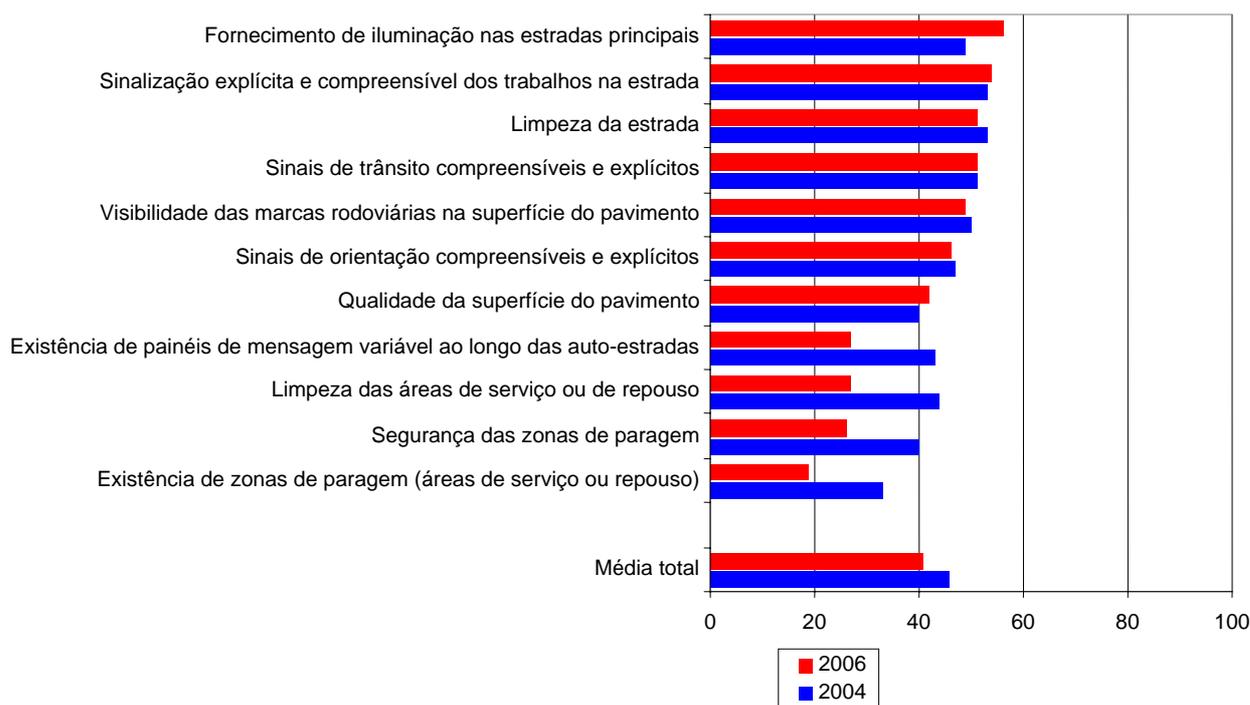
- Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso
- Limpeza das áreas de serviço ou de repouso
- Segurança das zonas de paragem

Satisfação com diversos aspectos da rede irlandesa e a sua importância

A figura 8.1 mostra os índices de satisfação para a rede rodoviária irlandesa em 2004 e 2006. Em comparação com 2004, a satisfação com a maioria dos aspectos foi inferior em 2006. Em 2006, os índices para os aspectos seguintes em especial foram muito inferiores aos de 2004: “existência de painéis de mensagem variável”, “limpeza das áreas de serviço” e “segurança e existência de zonas de paragem”.

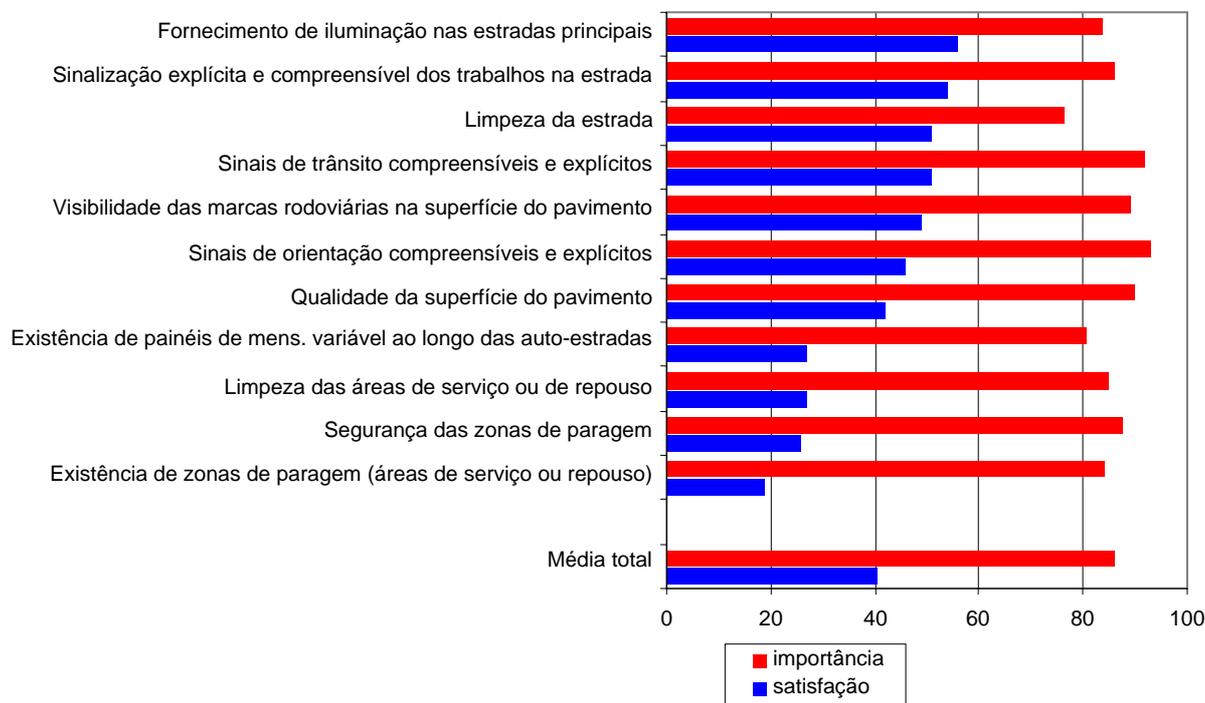
Os condutores nas estradas irlandesas estão mais satisfeitos com a existência de iluminação nas estradas principais (56) e com a compreensibilidade e clareza da sinalização dos trabalhos na estrada. Os índices de satisfação para outros aspectos variam entre 20 e 50. A “existência de zonas de paragem” é vista como o aspecto menos satisfatório. Em 2004, a “limpeza da estrada” e a “sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada” foram os aspectos mais satisfatórios e a “existência de zonas de paragem” foi o menos satisfatório.

Figura 8.1
Satisfação com os aspectos da rede irlandesa (índices)



Os índices de importância apresentados na Figura 8.2 mostram que os índices médios para a maioria dos aspectos se encontram entre os 80 e os 90. Os condutores na rede irlandesa consideram que a “limpeza da estrada” é o aspecto menos importante da rede irlandesa (76). Tanto em 2004 como em 2006, os “sinais de orientação compreensíveis e explícitos” foram considerados o aspecto mais importante (96 por cento).

Para todos os aspectos, o intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação é significativo. Este intervalo é maior para a “existência de zonas de paragem”. O índice de importância para este aspecto é de 84, enquanto o índice de satisfação é de apenas 19.

Figura 8.2 Satisfação com os aspectos da rede irlandesa (índices) e a sua importância


Diferença entre os condutores irlandeses e os estrangeiros

A média total do índice de satisfação para os onze aspectos da rede rodoviária irlandesa é de 41. Os condutores irlandeses atribuíram à sua rede um índice médio de 39. Os condutores estrangeiros atribuíram à rede irlandesa um índice médio de 42. Em comparação com os condutores irlandeses, os condutores estrangeiros estão mais satisfeitos com os seguintes aspectos: "existência de zonas de paragem", "limpeza das áreas de serviço", "segurança das zonas de paragem ou de repouso" e "existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas". Estes estão menos satisfeitos com a "qualidade da superfície do pavimento".

Tabela 8.1 Diferença na satisfação entre os condutores irlandeses e os estrangeiros

	Nacionalidade dos Condutores		Intervalo
	Irlandeses	Estrangeiros	
Qualidade da superfície do pavimento	44	40	-4
Limpeza da estrada	50	52	2
Existência de iluminação nas estradas principais	57	56	-1
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	49	49	0
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	45	47	2
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	52	50	-2
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	52	56	4
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	25	29	4
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	14	24	10
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	20	33	13
Segurança das zonas de paragem	23	29	6
Média total	39	42	3

A Irlanda comparada com Inglaterra e França

É interessante verificar como os índices de satisfação e importância para os onze aspectos da rede rodoviária irlandesa se podem comparar com os índices dos países vizinhos. A tabela 8.2 compara os índices de satisfação e importância para a Irlanda com os índices para a Inglaterra e França.

Em média, a satisfação dos condutores que usam a rede irlandesa com os aspectos da mesma rede é de 41. Em 2004, o índice de satisfação foi de 46. Em Inglaterra, o índice médio de satisfação é de 64 e em França de 72. Os condutores na rede irlandesa estão menos satisfeitos do que os da inglesa, especialmente no que diz respeito aos “sinais de orientação compreensíveis e explícitos”, à “existência de zonas de paragem” e à “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas”. Na Irlanda, o índice de satisfação para este último aspecto é de apenas 27, enquanto em Inglaterra é de cerca de 68. Em França, a satisfação com todos os aspectos é muito superior à existente na Irlanda.

Na Irlanda, em Inglaterra e em França, diversos aspectos são considerados igualmente importantes (média de 86).

Tabela 8.2 Satisfação com os aspectos da rede irlandesa e das redes vizinhas e a sua importância

	Irlanda		Inglaterra		França	
	s	i	s	i	s	i
Qualidade da superfície do pavimento	42	90	59	89	77	90
Limpeza da estrada	51	76	60	80	73	84
Existência de iluminação nas estradas principais	56	84	66	81	64	82
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	49	89	75	89	75	90
Siniais de orientação compreensíveis e explícitos	46	93	77	92	76	92
Siniais de trânsito compreensíveis e explícitos	51	92	77	92	77	91
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	54	86	73	88	74	91
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	27	81	68	80	70	80
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	19	84	54	85	74	84
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	27	85	47	85	67	85
Segurança das zonas de paragem	26	88	49	89	66	90
Média total	41	86	64	86	72	87

s: índice de satisfação
i: índice de importância

8.3. Informação de tráfego e atrasos

Foram colocadas aos condutores algumas questões acerca da utilização de informação de tráfego antes da viagem, informação de tráfego em viagem e sobre a fiabilidade e utilidade da informação. Além disso, foram colocadas duas questões sobre atrasos: O condutor já sofreu algum atraso? Em caso afirmativo, qual foi a causa do mesmo? As respostas a estas questões são dadas nesta secção.

Informação de tráfego

A tabela 8.3 mostra primeiramente a percentagem de condutores que planeou a sua viagem. Cerca de 65 por cento dos condutores na Irlanda planearam a sua viagem. Isto contrasta com 2004, quando 83 por cento dos condutores planeou a sua viagem. Esta percentagem é semelhante à dos países vizinhos da Irlanda e à média europeia.

A tabela 8.3 mostra como é que os condutores usaram a informação de tráfego. Cerca de um sexto dos condutores na rede irlandesa utilizou a informação de tráfego antes da viagem (28 por cento em 2004). Isto encontra-se abaixo da média europeia de 41 por cento. Cerca de um sexto dos condutores na rede irlandesa afirmou que a informação antes da viagem era fiável e útil. Em 2004, isto foi afirmado por 93 e 97 por cento dos condutores, respectivamente. As percentagens para 2006 são muito inferiores à média europeia. Na Inglaterra, cerca de 40 por cento dos condutores considera que esta informação é fiável e útil. Muitos condutores na rede francesa afirmaram que a informação antes da viagem é fiável e útil (85 e 88 por cento, respectivamente).

Cerca de um terço dos condutores na Irlanda e em Inglaterra utilizou a informação de tráfego em viagem (em França, 42 por cento). Na Irlanda, menos de um terço dos condutores consideram que esta informação em viagem é fiável e útil. Metade dos condutores em Inglaterra considera que a informação em viagem é fiável e útil, tal como a maioria dos condutores em França (85 por cento ou mais).

Tabela 8.3

Utilização, fiabilidade e utilidade da informação de tráfego antes da viagem e em viagem (percentagens)

	Antes da viagem				Em viagem		
	Viagem planeada	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil
Irlanda	65	16	15	16	30	29	29
França	61	59	88	88	42	85	88
Inglaterra	60	27	37	40	34	53	51
Europa	67	41	74	76	44	82	78

Atrasos

Em resposta à questão se tinham ou não sofrido um atraso e, em caso afirmativo, qual o motivo do atraso que tinham sofrido, em média 40 por cento dos condutores referiu atrasos (Tabela 8.4). Na Irlanda, mais de metade dos condutores sofreu atrasos (49 por cento em 2004). As causas de atrasos mais frequentemente referidas na rede irlandesa (com base em todos os inquiridos) são o congestionamento (78 por cento) e os trabalhos na estrada (73 por cento). Além disso, 10 por cento dos condutores referiu as condições meteorológicas como a causa do seu atraso. Na Inglaterra e em França, a maioria dos atrasos são causados pelo congestionamento e pelos trabalhos na estrada.

Tabela 8.4

Percentagem de condutores que sofreram atrasos e a causa dos atrasos

	Atraso	Congestionamento	Trabalhos na estrada	Acidente (s)	Condições meteorológicas	Outra
Irlanda	54	78	73	8	10	2
França	38	47	44	33	15	21
Inglaterra	45	70	45	27	18	7
Europa	40	60	51	20	12	7

8.4. Segurança

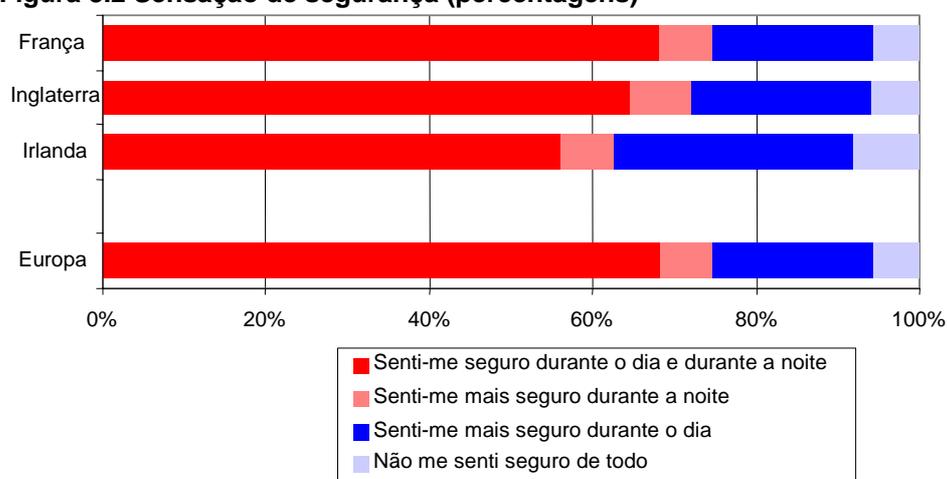
Foram colocadas aos condutores algumas questões sobre a segurança rodoviária e a sua percepção de segurança pessoal nas zonas de paragem ou de repouso. Também foi perguntado aos condutores o que é que as autoridades poderiam fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal.

Segurança pessoal

Foi pedido a todos os condutores que dissessem até que ponto se tinham sentido seguros/inseguros relativamente a incidentes como condução agressiva, comportamento de outros e gestos agressivos em ambos os países.

A figura 8.3 mostra até que ponto os condutores se sentiram seguros/inseguros em Inglaterra, na Irlanda e em França. Cinquenta e seis por cento dos condutores na Irlanda sentiram-se seguros durante o dia e durante a noite. Contudo, em 2004 dois terços dos condutores na Irlanda sentiram-se seguros durante o dia e durante a noite. Mais de um quarto dos condutores sentiu-se mais seguro durante o dia. Oito por cento não se sentiu seguro de todo. Em comparação com os países vizinhos e com a média europeia, houve ligeiramente menos condutores a se sentirem seguros na Irlanda.

Figura 8.2 Sensação de segurança (percentagens)

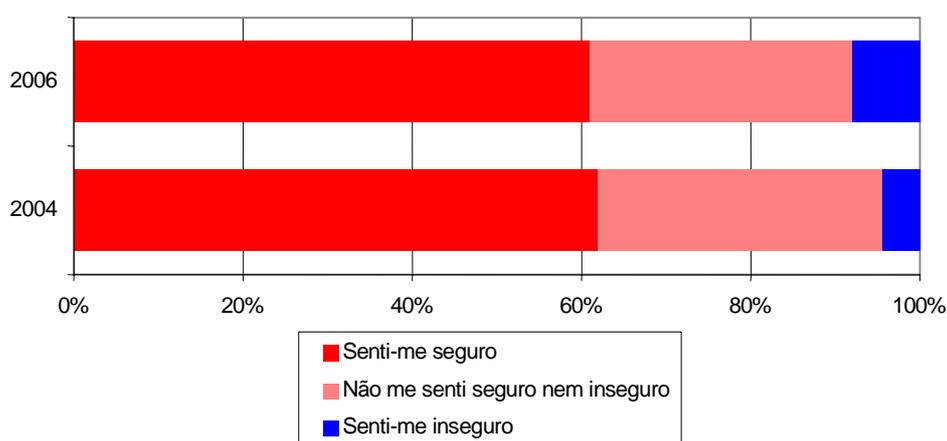


Segurança nas áreas de serviço ou de repouso

Foi perguntado aos condutores se tinham parado numa área de serviço ou de repouso durante a sua última viagem. Caso tivessem interrompido a sua viagem, foi-lhes perguntado até que ponto se sentiram seguros nessas áreas. A figura 8.3 mostra quantas pessoas se sentiram seguras/inseguras durante a sua paragem.

Cerca de três quartos dos condutores que usaram a rede irlandesa pararam numa área de serviço ou de repouso (2004: 56 por cento). Houve mais pessoas (81 por cento) a interromper a sua viagem em França. Sessenta e um por cento dos condutores na rede irlandesa sentiram-se seguros durante a sua paragem. Cerca de um terço (31 por cento) dos condutores não se sentiu seguro nem inseguro. Em Inglaterra, 67 por cento dos condutores sentiram-se seguros. A média europeia é de 74 por cento.

Figura 8.3 Sensação de segurança durante uma paragem numa área de serviço ou de repouso



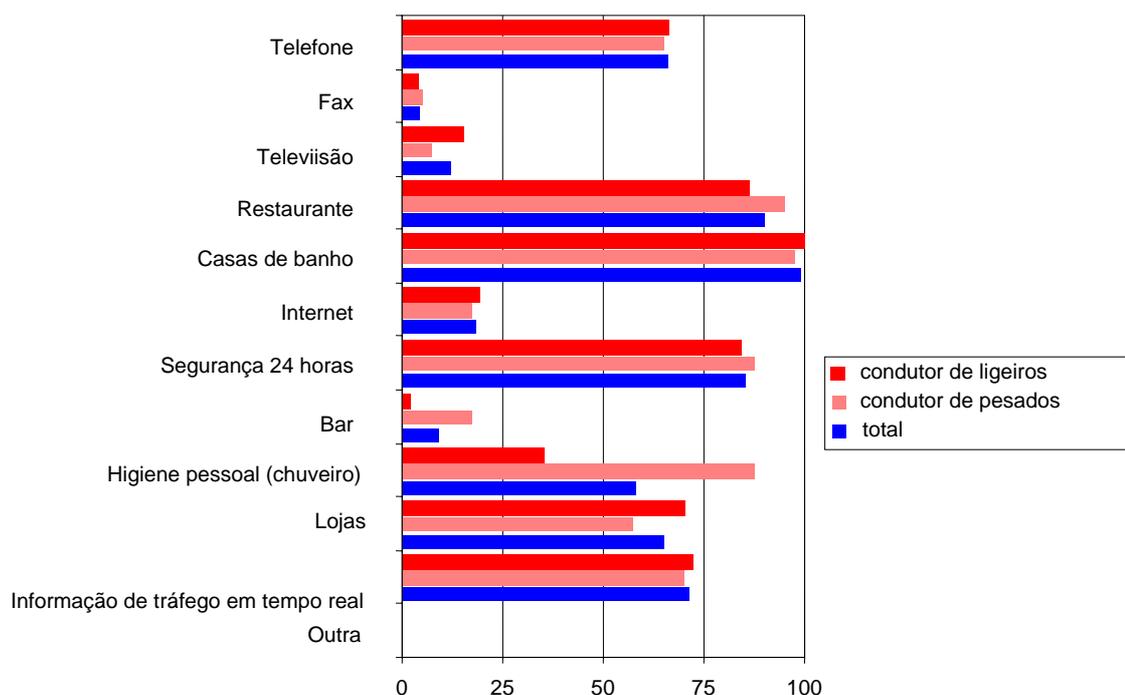
Equipamentos disponíveis nas áreas de repouso

Além de serem questionados acerca da segurança em áreas de repouso, também foi pedido aos condutores que indicassem quais os equipamentos que esperavam encontrar nas áreas de repouso. A figura 8.5 mostra os equipamentos que os condutores esperavam encontrar nas áreas de repouso na Irlanda. Os resultados estão divididos entre condutores de pesados e de ligeiros.

Quase todos os condutores (mais de 95 por cento) esperam encontrar uma casa de banho numa área de repouso. Mais de 85 por cento dos condutores esperam encontrar um restaurante e segurança 24 horas, e mais de 70 por cento dos condutores na Irlanda esperam encontrar informação de tráfego em tempo real nas áreas de repouso. Em média, cerca de dois terços dos condutores esperam encontrar um telefone e lojas. Em 2004, uma média de 80 por cento esperava encontrar um telefone nas áreas de repouso. Mais de metade dos condutores espera encontrar instalações de higiene pessoal. Os condutores de pesados em especial esperam encontrar instalações de higiene pessoal (88 por cento) e referiram bares e restaurantes como o equipamento que esperavam encontrar numa área de repouso mais frequentemente do que os condutores de ligeiros. Os condutores de ligeiros estão mais interessados em lojas do que os condutores de pesados.

Figura 8.5

Equipamentos esperados nas áreas de repouso; condutores de pesados e de ligeiros (percentagens)



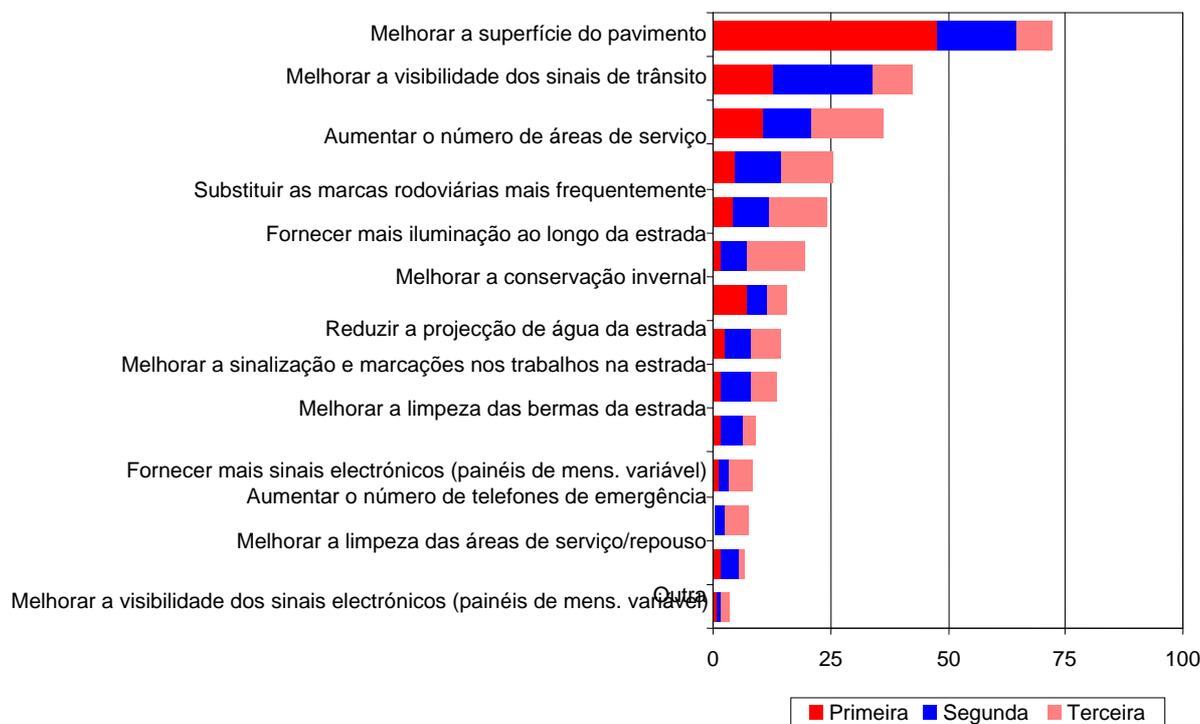
Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal

As opiniões relativamente ao que as autoridades devem fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal são apresentadas na Fig. 8.6. Só foi permitido aos inquiridos que indicassem um máximo de três melhorias necessárias. Também lhes foi permitido indicar as melhorias necessárias por ordem de prioridade.

A "qualidade da superfície do pavimento" é vista como o aspecto principal na Irlanda. Este aspecto é mencionado mais frequentemente por todos, em geral. Metade dos condutores refere esta melhoria, dando-lhe a prioridade mais elevada. Esta também foi a melhoria referida com maior frequência em 2004. Outras melhorias incluem o aumento das áreas de repouso e a existência de mais iluminação ao longo das estradas.

O aspecto "melhorar a superfície do pavimento" também é a melhoria mencionada com maior frequência em Inglaterra. Outras melhorias mencionadas pelos condutores na rede inglesa são "aumentar o número de áreas de repouso" e "reduzir a projecção de água da estrada".

Figura 8.6
Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal (percentagens)



Qualidade da paisagem

Foi colocada a todos os condutores uma questão final relativamente à importância da paisagem/cenário. Foi-lhes pedido para escolher uma das seguintes respostas para a afirmação abaixo: “concordo”, “não concordo nem discordo” ou “discordo”.

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.”

A tabela 8.5 mostra as respostas dadas a esta afirmação em Inglaterra, França e na Irlanda. Metade dos condutores na Irlanda e em Inglaterra discorda da afirmação (62 por cento em França). Para cerca de um quarto dos condutores na Irlanda, em Inglaterra e em França, a manutenção é mais importante do que a qualidade do cenário. Em 2004, 37 por cento dos condutores na Irlanda considerou a manutenção mais importante do que a qualidade do cenário.

Tabela 8.5

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção” (percentagens)

	Concordo	Não concordo nem discordo	Discordo
Inglaterra	27	20	52
França	29	10	62
Irlanda	26	21	53
Europa	32	16	52

9. Itália

9.1. Introdução

Este capítulo contém os resultados para a Itália. Estes resultados são baseados no trabalho de campo conduzido pela Itália e pela Suíça. A tabela 9.1 mostra o número de inquéritos por fronteira e por país organizador.

Tabela 9.1 Número de inquéritos nos quais os resultados para a Itália se baseiam

Fronteira	País organizador		
	Itália	Suíça	Total
Itália - França	200		200
Itália - Eslovénia	200		200
Itália - Áustria	100		100
Suíça - Itália	201	200	401
Total	701	200	901

Os resultados são descritos em três secções. A secção 9.2 trata a satisfação dos condutores com as redes rodoviárias, a secção 9.3 centra-se na utilização e na satisfação com a informação de tráfego e a secção 9.4 trata a segurança.

9.2. Satisfação com a rede italiana

O estudo incluiu declarações que permitiram a avaliação do grau de satisfação dos condutores com a rede rodoviária e a importância de diversos pontos relacionados com a rede rodoviária. A satisfação foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insatisfeito” e “extremamente satisfeito”. A importância também foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insignificante” e “extremamente importante”.

Foram avaliados os seguintes onze elementos pelos condutores:

Estrada

- Qualidade da superfície do pavimento
- Limpeza da estrada

Iluminação e visibilidade

- Existência de iluminação nas estradas principais
- Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento

Sinais

- Sinais de orientação compreensíveis e explícitos
- Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos
- Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada
- Disponibilidade de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas

Áreas de repouso

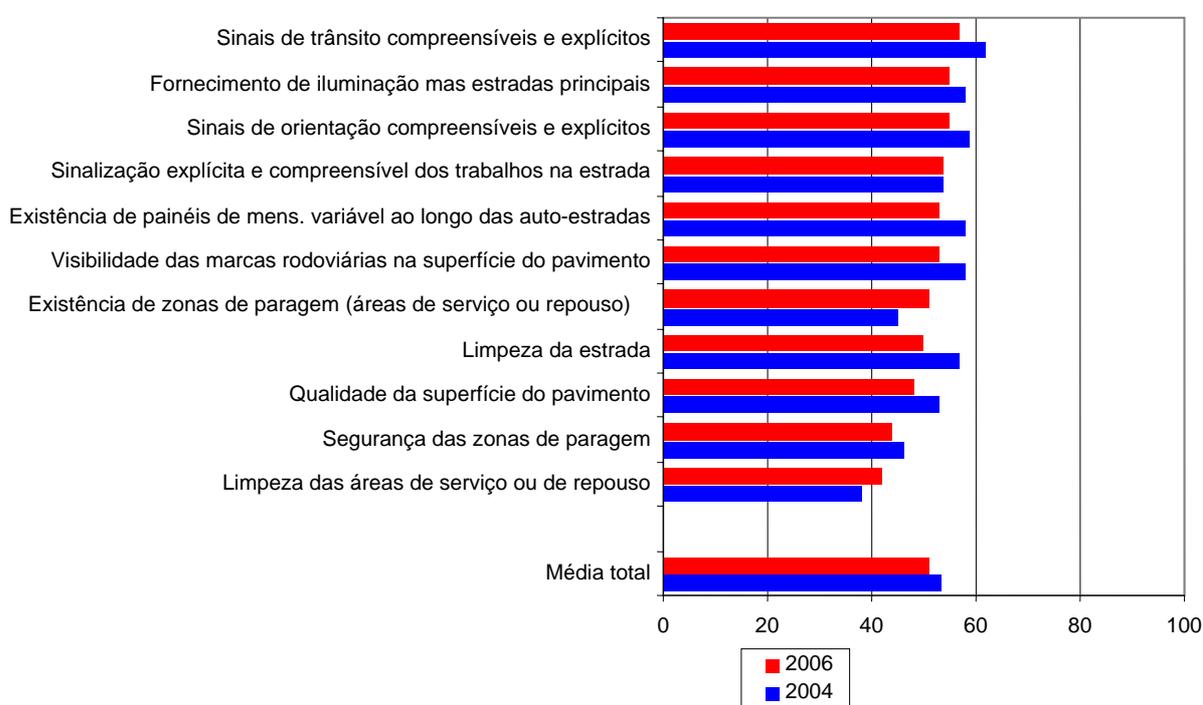
- Disponibilidade de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso
- Limpeza das áreas de serviço ou de repouso
- Segurança das zonas de paragem

Satisfação com diversos aspectos da rede italiana e a sua importância

A figura 9.1 mostra o nível de satisfação com a rede italiana em 2004 e 2006. Os condutores nas estradas italianas estão mais satisfeitos com a compreensibilidade e a clareza dos sinais de trânsito e de orientação e com o fornecimento de iluminação das estradas principais. Em 2004, os condutores na rede italiana também estavam mais satisfeitos com a compreensibilidade e a clareza dos sinais de trânsito. Em Itália, os condutores estão menos satisfeitos com a limpeza das áreas de serviço ou de repouso.

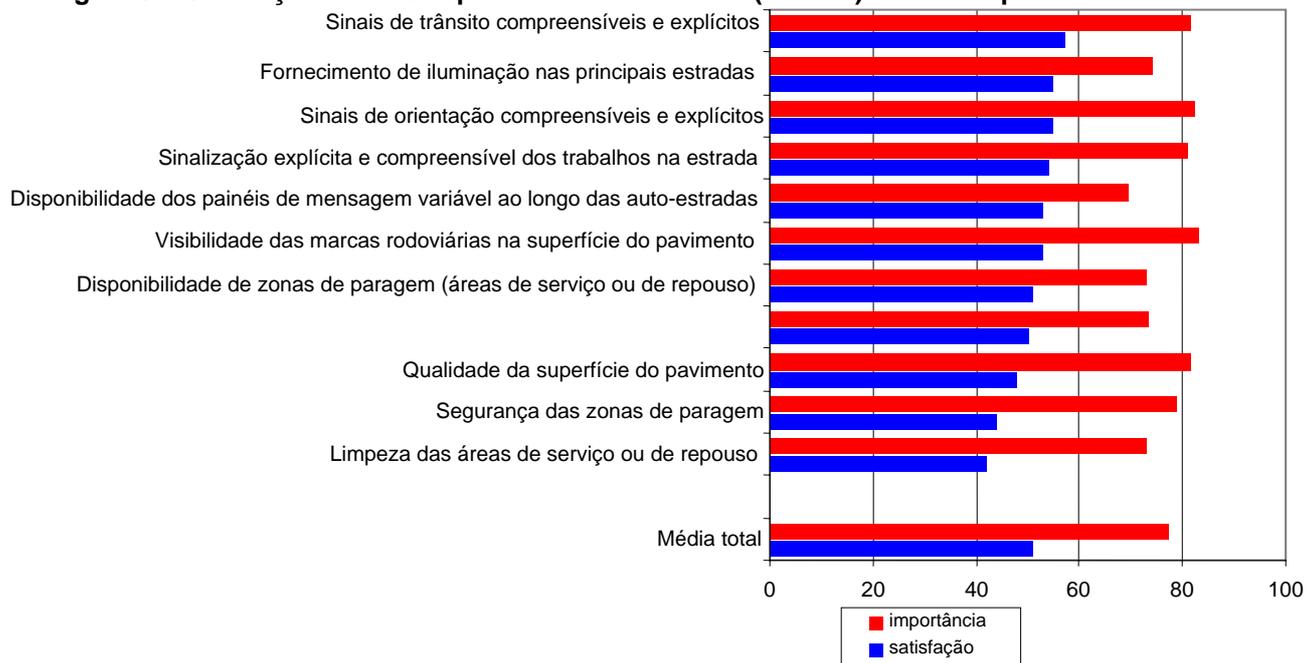
Figura 9.1

Satisfação com os aspectos da rede italiana (índices)



Os índices de importância apresentados na Figura 9.2 variam entre os 70 e os 80. Os condutores na rede italiana consideram que a existência de painéis de mensagem variável ao longo das auto-estradas é o aspecto menos importante da rede italiana (70). Estes consideram que os aspectos mais importantes são "visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento" (83), "sinais de trânsito e de orientação compreensíveis e explícitos" (82 a 81, respectivamente), "sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada" (81) e "qualidade da superfície do pavimento" (81). Em 2004, os condutores em Itália também consideraram que estes aspectos eram os mais importantes.

O intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação é maior para o aspecto "segurança das zonas de paragem". O índice de satisfação para este aspecto é de 44, enquanto o índice de importância é de 79.

Figura 9.2 Satisfação com os aspectos da rede italiana (índices) e a sua importância

Diferença entre os condutores italianos e os estrangeiros

A média total da percentagem de satisfação para os onze aspectos da rede rodoviária italiana é de 51. Os condutores italianos deram à sua rede um índice médio total de 50. Os condutores estrangeiros deram à rede italiana um índice médio de 53. Quando comparados com os condutores italianos, os condutores estrangeiros estão mais satisfeitos com a existência de zonas de paragem, com a limpeza das áreas de serviço ou de repouso, com a segurança das zonas de paragem e com a existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas.

Tabela 9.1 Diferença na satisfação entre os condutores italianos e os estrangeiros

	Nacionalidade dos Condutores		Intervalo
	Itália	Estrangeiro	
Qualidade da superfície do pavimento	47	49	2
Limpeza da estrada	48	51	3
Fornecimento de iluminação nas estradas principais	56	55	-1
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	53	53	-1
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	56	55	0
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	57	57	-1
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	53	55	3
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	51	55	4
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	48	55	8
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	38	46	9
Segurança das zonas de paragem	40	47	7
Média total	50	53	3

A Itália comparada com os países vizinhos

É interessante verificar como os índices de satisfação e importância para a rede rodoviária italiana se podem comparar com os índices dos países vizinhos. A Tabela 9.2 compara os índices de satisfação e importância para a Itália com os de França, da Suíça, da Áustria e da Eslovénia.

O índice médio de satisfação para os onze elementos da rede é de cerca de 50 em Itália e na Eslovénia. Em 2004, este índice médio foi de 53. Nos países vizinhos, os condutores estão mais satisfeitos. Em França, o índice médio de satisfação é de 71, na Suíça de 78 e na Áustria de 64. Os índices de satisfação para os onze elementos em Itália são semelhantes aos da Eslovénia. Em comparação com a França, Suíça e Áustria, os condutores em Itália estão menos satisfeitos com quase todos os aspectos.

Em Itália e na Áustria, os onze aspectos são considerados como tendo mais ou menos a mesma importância (em média, índices entre os 70 e os 80). Em França e na Suíça, o índice de importância é, em média, de 85. Na Eslovénia, os índices de importância variam entre os 50 e os 65.

Tabela 9.2

Satisfação com os aspectos da rede italiana e das redes vizinhas e a sua importância

	Itália		França		Suíça		Áustria		Eslovénia	
	s	i	s	i	s	i	s	i	s	i
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	53	83	75	90	84	92	67	87	55	67
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	55	82	76	92	84	92	67	88	53	61
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	57	81	77	91	83	92	64	87	53	59
Qualidade da superfície do pavimento	48	81	77	90	77	90	63	82	52	61
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	54	81	74	91	75	88	65	85	53	59
Fornecimento de iluminação nas estradas principais	55	74	64	82	73	78	65	76	51	54
Disponibilidade de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	51	73	74	84	65	79	69	71	52	56
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	42	73	67	85	79	80	65	74	49	52
Segurança das zonas de paragem	44	79	66	90	79	86	59	79	48	58
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	53	70	70	80	71	71	52	65	48	54
Limpeza da estrada	50	73	73	84	84	80	65	77	51	55
Média total	51	77	72	87	78	84	64	79	51	58

s: índice de satisfação

i: índice de importância

9.3. Informação de tráfego e atrasos

Foram colocadas aos condutores algumas questões acerca da utilização de informação de tráfego antes da viagem, informação de tráfego em viagem e sobre a fiabilidade e utilidade da informação. Além disso, foram colocadas duas questões sobre atrasos: o condutor já sofreu algum atraso? Em caso afirmativo, qual foi a causa do mesmo? As respostas a estas questões são dadas nesta secção.

Informação de tráfego

A tabela 9.3 mostra a percentagem de condutores que planeou a sua viagem. Cerca de 71 por cento dos condutores em Itália (74 por cento em 2004) planeou a sua viagem, à semelhança do que acontece na Suíça. Em França, na Áustria e na Eslovénia, houve menos condutores a planear a sua viagem (a média europeia é de 67 por cento).

A tabela 9.3 mostra como é que os condutores utilizaram a informação de tráfego. Cerca de dois terços dos condutores na rede italiana utilizaram a informação antes da viagem (a média europeia é de 41 por cento). Em 2004, 43 por cento dos condutores na rede italiana utilizaram informação de tráfego antes da viagem. Muitos condutores nas redes italiana, francesa, suíça, austríaca e eslovena afirmaram que a informação antes da viagem foi fiável e útil (entre os 80 e os 90 por cento).

Mais de metade dos condutores na rede italiana utilizou a informação de tráfego durante da viagem (39 por cento em 2004). Na Áustria e na Eslovénia, mais de metade dos condutores utilizou a informação de tráfego em viagem. A maior parte dos condutores nos países indicados (80 por cento ou mais) considerou que a informação de tráfego em viagem era fiável e útil.

Tabela 9.3

Utilização, fiabilidade e utilidade da informação de tráfego antes da viagem e em viagem (percentagens)

	Antes da viagem				Em viagem		
	Viagem planeada	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil
Itália	71	67	85	90	54	93	88
França	61	59	88	88	42	85	88
Suíça	72	48	85	86	47	90	86
Áustria	55	62	86	90	53	89	88
Eslovénia	59	71	79	84	52	82	82
Europa	67	41	74	76	44	82	78

Atrasos

Em resposta à questão se tinham ou não sofrido um atraso e, em caso afirmativo, qual o motivo do atraso que tinham sofrido, em média 40 por cento dos condutores referiu atrasos em 2004 e 2006 (Tabela 9.4). Em Itália e na Suíça, quase metade dos condutores sofreu atrasos.

As causas de atrasos mais frequentemente referidas na rede italiana (com base em todos os inquiridos) são os trabalhos na estrada (51 por cento) e o congestionamento (46 por cento). Em 2004, o congestionamento foi a causa de atrasos referida com maior frequência (72 por cento). Em França, na Suíça, na Áustria e na Eslovénia, o congestionamento causa a maioria dos atrasos.

Tabela 9.4

Percentagem de condutores que sofreram atrasos e a causa dos atrasos

	Atraso	Congestionamento	Trabalhos na estrada	Acidente (s)	Condições meteorológicas	Outra
Itália	47	46	51	22	7	6
França	38	47	44	33	15	21
Suíça	49	61	57	15	6	4
Áustria	33	68	26	11	37	0
Eslovénia	57	60	52	25	10	0
Europa	40	60	51	20	12	7

9.4. Segurança

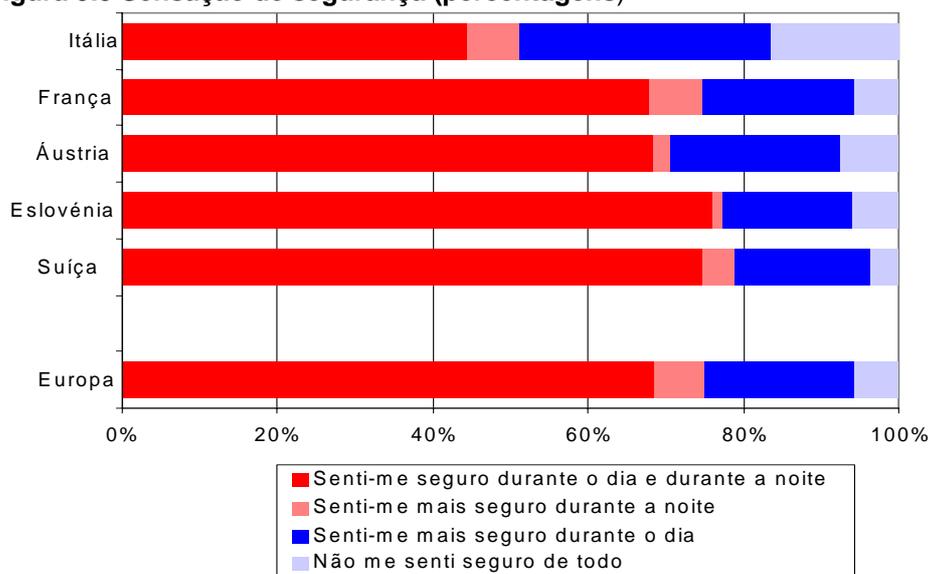
Foram colocadas aos condutores algumas questões sobre a segurança rodoviária e a sua percepção de segurança pessoal nas zonas de paragem ou de repouso. Também foi perguntado aos condutores o que é que as autoridades poderiam fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal.

Segurança pessoal

Foi pedido a todos os condutores que dissessem até que ponto se tinham sentido seguros/inseguros relativamente a incidentes como condução agressiva, comportamento de outros e gestos agressivos em ambos os países.

A figura 9.3 mostra até que ponto os condutores se sentiram seguros/inseguros em Itália e nos seus países vizinhos. Menos de metade dos condutores em Itália (44 por cento) sentiu-se segura durante o dia e durante a noite. Um terço dos condutores sentiu-se mais seguro durante o dia. 17 por cento não se sentiram seguros de todo. Estas percentagens são quase iguais às de 2004. A percentagem de condutores em Itália que se sentiram seguros é inferior à dos países vizinhos e à média europeia.

Figura 9.3 Sensação de segurança (percentagens)

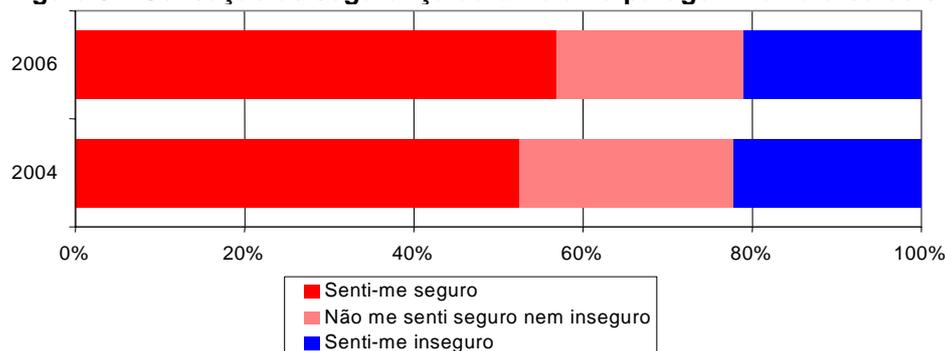


Segurança nas áreas de serviço ou de repouso

Foi perguntado aos condutores se tinham parado numa área de serviço ou de repouso durante a sua última viagem. Caso tenham parado, foi-lhes perguntado até que ponto se sentiram seguros nestas áreas de serviço ou de repouso. A figura 9.4 mostra quantas pessoas se sentiram seguras/inseguras durante a sua paragem.

Tanto em 2004 como em 2006, 83 por cento dos condutores que utilizaram a rede italiana pararam numa área de serviço ou de repouso. Com excepção da Áustria (76 por cento), mais de 80 por cento dos condutores nos países vizinhos interrompeu a sua viagem numa área de serviço ou de repouso. 57 por cento dos condutores na rede italiana sentiram-se seguros durante a sua paragem (52 por cento em 2004). Cerca de 22 por cento dos condutores não se sentiu seguro nem inseguro. Houve mais condutores a sentirem-se seguros nos países vizinhos de Itália. Na Suíça, 91 por cento dos condutores sentiram-se seguros durante a sua paragem (França 77 por cento, Áustria 67 por cento e Eslovénia 76 por cento). A média europeia é de 74 por cento.

Figura 9.4 Sensação de segurança durante uma paragem numa área de serviço ou de repouso



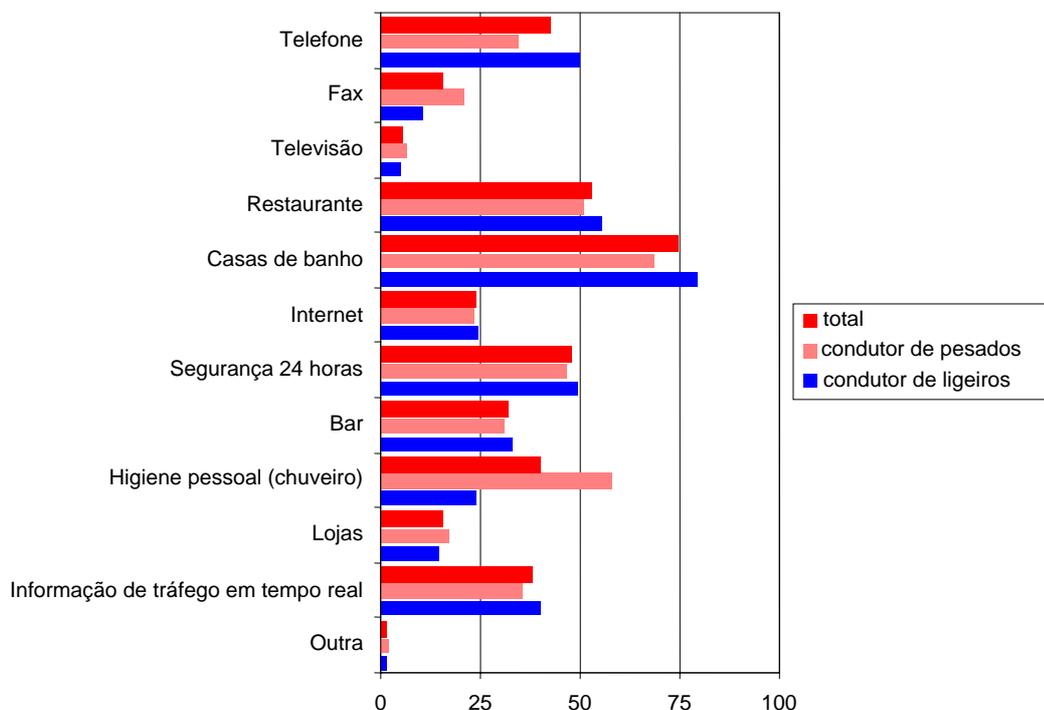
Equipamentos disponíveis nas áreas de repouso

Além de serem questionados acerca da segurança das áreas de repouso, também foi pedido aos condutores que indicassem quais os equipamentos que esperavam encontrar nas áreas de repouso. A figura 9.5 mostra as instalações que os condutores esperavam encontrar nas áreas de repouso em Itália. Os resultados estão divididos entre condutores de pesados e de ligeiros.

Cerca de três quartos dos condutores esperavam encontrar uma casa de banho numa área de repouso. Esta percentagem é semelhante à de 2004. Cerca de metade dos condutores espera encontrar um restaurante, segurança 24 horas e instalações de higiene pessoal. Os condutores de pesados, em especial, esperam encontrar instalações de higiene pessoal nas áreas de repouso (78 por cento). Um quarto dos condutores esperava encontrar acesso à Internet nas áreas de repouso; em 2004, apenas 7 por cento esperava encontrar acesso à Internet.

Figura 9.5

Equipamentos esperados nas áreas de repouso; condutores de pesados e de ligeiros (percentagens)

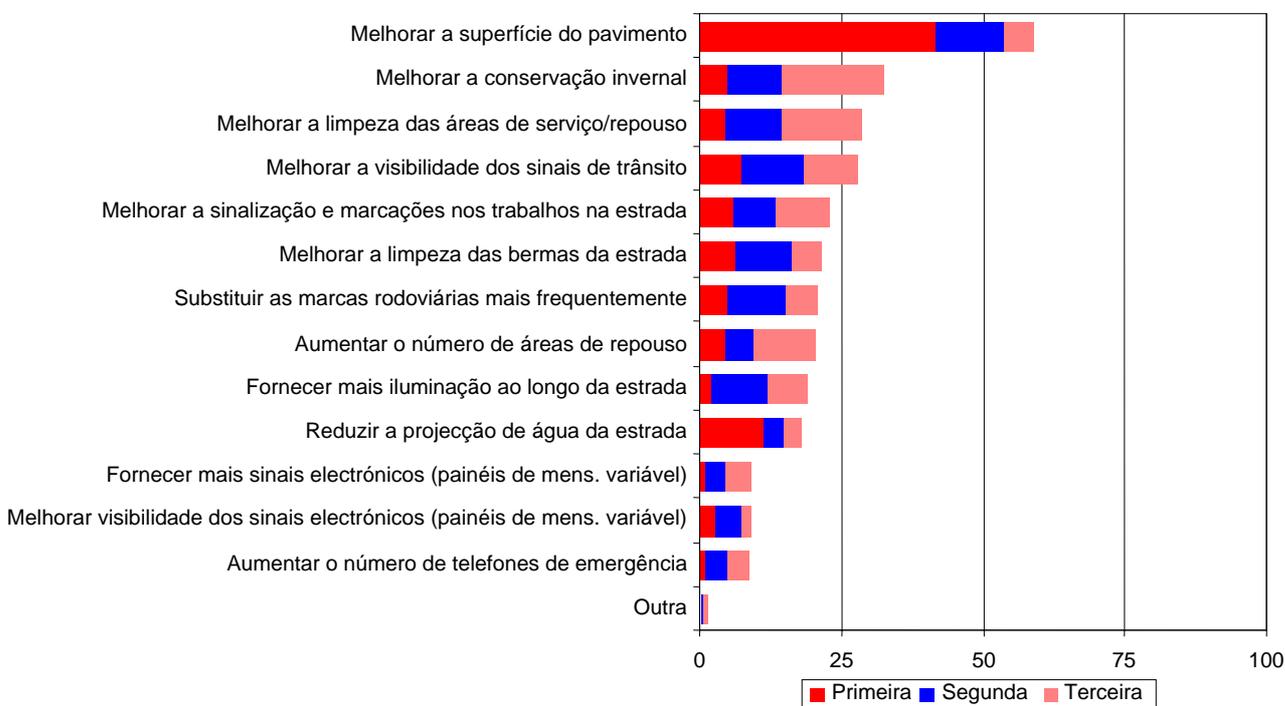


Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal

As opiniões relativamente ao que as autoridades devem fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal são apresentadas na Figura 9.6. Só foi permitido aos inquiridos que indicassem um máximo de três melhorias necessárias. Também lhes foi permitido indicar as melhorias necessárias por ordem de prioridade.

A qualidade da superfície do pavimento é considerada o aspecto principal em Itália. Este aspecto é mencionado mais frequentemente por todos, em geral. 42 por cento dos condutores referiram esta melhoria, dando-lhe a prioridade mais elevada. Outras melhorias são a melhoria da conservação invernal, a melhoria da limpeza das áreas de serviço ou de repouso e a melhoria da visibilidade dos sinais de trânsito. O aspecto "melhorar a conservação invernal" também é mencionado por muitos condutores na Suíça.

Figura 9.6 Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal (percentagens)



Qualidade da paisagem

Foi colocada a todos os condutores uma questão final relativamente à importância da paisagem/cenário. Foi-lhes pedido para escolher uma das seguintes respostas para a afirmação abaixo: “concordo”, “não concordo nem discordo” ou “discordo”.

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.”

A tabela 9.5 mostra as respostas dadas a esta afirmação em Itália e nos seus países vizinhos. 41 por cento dos condutores em Itália discordam da afirmação; em 2004 quase dois terços (65 por cento) dos condutores em Itália discordam desta afirmação. Em França, 62 por cento dos condutores discordam da afirmação enquanto na Eslovénia apenas 13 por cento discordam da mesma. A manutenção é mais importante do que a qualidade do cenário para cerca de 40 por cento dos condutores em Itália (27 por cento em 2004). Na Eslovénia, a manutenção é mais importante do que a qualidade do cenário para 66 por cento dos condutores.

Tabela 9.5

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção” (percentagens)

	Concordo	Não concordo nem discordo	Discordo
Itália	39	20	41
França	29	10	62
Suíça	32	11	58
Áustria	27	31	42
Eslovénia	66	21	13
Europa	32	16	52

10. Holanda

10.1. Introdução

Este capítulo contém os resultados para a Holanda. Estes resultados são baseados no trabalho de campo conduzido pela Holanda. A tabela 10.1 mostra o número de inquéritos por fronteira e por país organizador.

Tabela 10.1

Número de inquéritos nos quais os resultados para a Holanda se baseiam

Fronteira	País organizador	
	Holanda	Total
Holanda - Alemanha	208	208
Holanda - Bélgica	203	203
Holanda - Inglaterra	211	211
Total	622	622

Os resultados são descritos em três secções. A secção 10.2 trata a satisfação dos condutores com as redes rodoviárias, a secção 10.3 centra-se na utilização e na satisfação com a informação de tráfego e a secção 10.4 trata a segurança.

10.2. Satisfação com a rede holandesa

O estudo incluiu declarações que permitiram a avaliação do grau de satisfação dos condutores com a rede rodoviária e a importância de diversos pontos relacionados com a rede rodoviária. A satisfação foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insatisfeito” e “extremamente satisfeito”. A importância também foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insignificante” e “extremamente importante”.

Foram avaliados os seguintes onze elementos pelos condutores:

Estrada

- Qualidade da superfície do pavimento
- Limpeza da estrada

Iluminação e visibilidade

- Fornecimento de iluminação nas estradas principais
- Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento

Sinais

- Sinais de orientação compreensíveis e explícitos
- Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos
- Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada
- Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas

Áreas de serviço

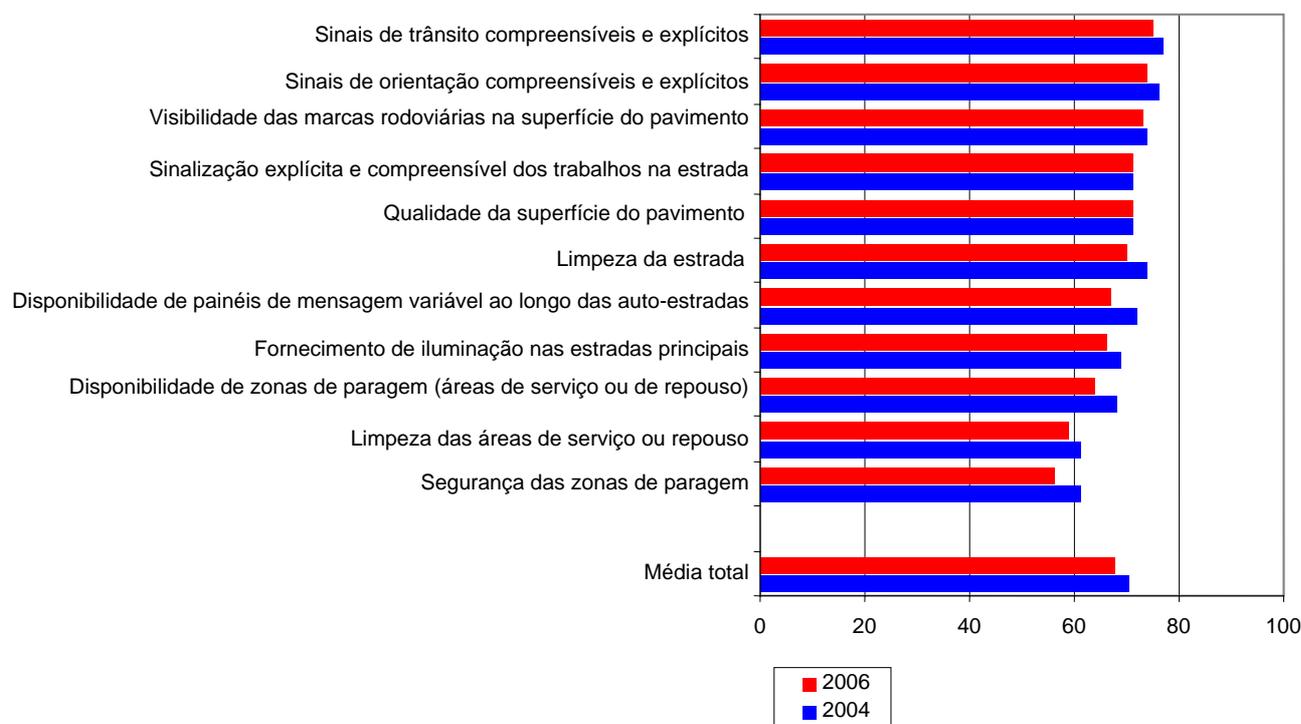
- Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso
- Limpeza das áreas de serviço ou de repouso
- Segurança das zonas de paragem

Satisfação com os aspectos da rede holandesa e a sua importância

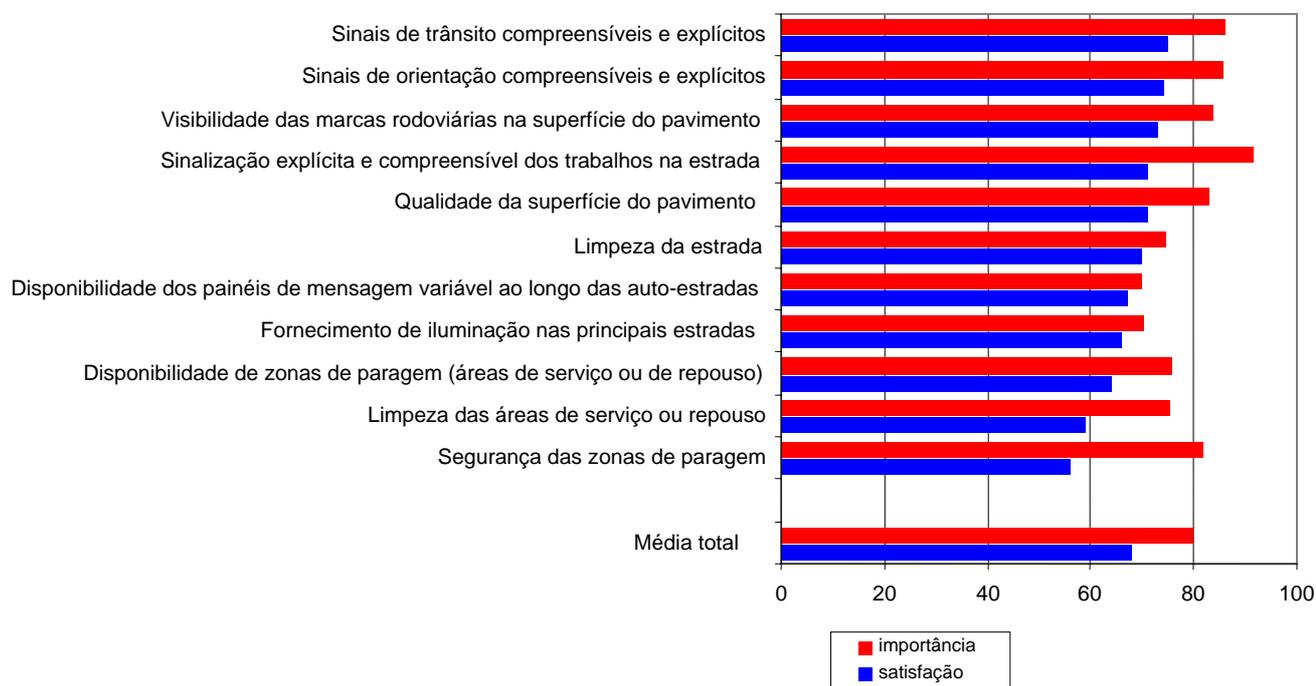
A figura 10.1 mostra o nível de satisfação com a rede rodoviária holandesa em 2004 e 2006. Os condutores nas estradas holandesas estão mais satisfeitos com a compreensibilidade e a clareza dos sinais de trânsito e de orientação (75 e 74, respectivamente). Estes também foram os aspectos mais satisfatórios em 2004. Tanto em 2004 como em 2006, os condutores na Holanda estão menos satisfeitos com os aspectos “segurança das zonas de paragem” e “limpeza das áreas de serviço ou de repouso”. Em média, os condutores estão menos satisfeitos com os onze aspectos da rede holandesa do que estavam em 2004.

Figura 10.1

Satisfação com os aspectos da rede holandesa (índices)



Os índices de importância apresentados na Figura 10.2 mostram que os índices médios variam entre os 70 e os 90. Os condutores na rede holandesa consideram que a existência de iluminação das estradas principais e a existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas são os aspectos menos importantes da rede holandesa (70). Em 2004, a existência de iluminação nas principais estradas também foi o aspecto menos importante. O aspecto considerado mais importante foi a "sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada" (92). O intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação é o maior para o aspecto “segurança das zonas de paragem”.

Figura 10.2 Satisfação com os aspectos da rede holandesa (índices) e a sua importância

Diferença entre os condutores holandeses e os estrangeiros

A média total do índice de satisfação para os onze aspectos da rede rodoviária holandesa é de 68. Os condutores holandeses deram à sua rede um índice médio de 69. Os condutores estrangeiros deram à rede holandesa um índice médio de 67. Em comparação com os condutores holandeses, os condutores estrangeiros estão mais satisfeitos com a limpeza das áreas de serviço ou de repouso. Estes estão menos satisfeitos com a compreensibilidade e clareza dos sinais de orientação e de trânsito.

Tabela 10.1 Diferença de satisfação entre os condutores holandeses e os estrangeiros

	Nacionalidade dos Condutores		Intervalo
	Holanda	Estrangeiro	
Qualidade da superfície do pavimento	71	71	1
Limpeza da estrada	69	70	0
Fornecimento de iluminação nas estradas principais	68	64	-4
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	74	71	-3
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	80	69	-11
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	79	71	-8
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	72	69	-4
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	70	67	-3
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	64	63	-1
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	53	64	11
Segurança das zonas de paragem	56	57	1
Média total	69	67	-2

A Holanda comparada com os países vizinhos

É interessante verificar como os índices de satisfação e importância para os onze aspectos da rede rodoviária holandesa se podem comparar com os índices dos países vizinhos. A Tabela 10.2 compara os índices de satisfação e importância para a Holanda com os da Bélgica, Alemanha e Inglaterra.

Em média, os índices de satisfação para os onze aspectos da rede holandesa são de 68 (70 em 2004). Nos seus países vizinhos, os índices médios de satisfação são mais baixos. A Inglaterra recebeu um índice de 64, enquanto a Bélgica e a Alemanha receberam 61 e 65, respectivamente. Na Holanda, o índice de satisfação para a qualidade da superfície do pavimento é de cerca de 71. Este índice é mais baixo na Bélgica, Alemanha e Inglaterra (44, 56 e 59, respectivamente). A existência de iluminação nas estradas principais é o único aspecto com o qual os condutores na Bélgica estão mais satisfeitos do que nos outros países.

Em média, a importância dos aspectos nos quatro países comparados é a mesma. Os índices de importância variam entre os 75 e os 90.

Tabela 10.2

Satisfação com os diversos aspectos da rede holandesa, belga, alemã e inglesa e a sua importância

	Holanda		Bélgica		Alemanha		Inglaterra	
	s	i	s	i	s	i	s	i
Qualidade da superfície do pavimento	71	83	44	91	56	90	59	89
Limpeza da estrada	70	75	61	83	70	81	60	80
Fornecimento de iluminação nas estradas principais	66	70	77	81	56	75	66	81
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	73	84	59	90	69	92	75	89
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	74	86	62	93	72	93	77	92
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	75	86	66	92	73	93	77	92
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	71	92	60	91	68	90	73	88
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	67	70	58	77	63	73	68	80
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	64	76	66	82	65	83	54	85
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	59	75	59	85	62	85	47	85
Segurança das zonas de paragem	56	82	61	90	66	87	49	89
Média total	68	80	61	87	65	86	64	86

s: índice de satisfação

i: índice de importância

10.3. Informação de tráfego e atrasos

Foram colocadas aos condutores algumas questões acerca da utilização de informação de tráfego antes da viagem, informação de tráfego em viagem e sobre a fiabilidade e utilidade da informação. Além disso, foram colocadas duas questões sobre atrasos: o condutor já sofreu algum atraso? Em caso afirmativo, qual foi a causa do mesmo? As respostas a estas questões são dadas nesta secção.

Informação de tráfego

A tabela 10.3 mostra a percentagem de condutores que planeou a sua viagem. Cerca de 75 por cento dos condutores na Holanda planeou a sua viagem. Em 2004, 76 por cento dos condutores na Holanda planeou a sua viagem. Este índice é superior ao número de condutores que planeou a sua viagem nos países vizinhos.

A tabela 10.3 mostra como é que os condutores utilizaram a informação de tráfego. Cerca de 41 por cento dos condutores nas redes indicadas recorreram a informação de tráfego antes da viagem. Na Holanda, cerca de um terço dos condutores utilizou a informação de tráfego antes da viagem (27 por cento em 2004). Os condutores nas redes da Holanda, Bélgica e Alemanha afirmaram frequentemente que a informação antes da viagem era fiável. O mesmo acontece com a utilidade da informação de tráfego antes da viagem. Na Bélgica, cerca de 40 por cento dos condutores consideram que a informação de tráfego antes da viagem era fiável e útil.

Quarenta e quatro por cento utilizam a informação de tráfego em viagem. Metade dos condutores na Holanda utiliza esta informação (42 por cento em 2004). A maior parte dos condutores na Holanda, Bélgica e Alemanha (80 por cento ou mais) considerou que a informação de tráfego em viagem era fiável e útil. Em Inglaterra, apenas um terço dos condutores considera a informação de tráfego em viagem fiável e 53 por cento considera-a útil.

Tabela 10.3

Utilização, fiabilidade e utilidade da informação de tráfego antes da viagem e em viagem (percentagens)

	Antes da viagem				Em viagem		
	Viagem planeada	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil
Bélgica	66	29	83	82	43	90	80
Inglaterra	60	27	37	40	34	53	51
Alemanha	69	37	86	85	56	91	79
Holanda	75	35	82	84	50	83	79
Europa	67	41	74	76	44	82	78

Atrasos

Em resposta à questão se tinham ou não sofrido um atraso e, em caso afirmativo, qual o motivo do atraso que tinham sofrido, em média 40 por cento dos condutores referiu atrasos (Tabela 10.4). Na Holanda, 41 por cento dos condutores sofreu atrasos. Esta percentagem é semelhante à de 2004. Menos de um terço dos condutores na Bélgica sofreu atrasos. Tanto em 2004 como em 2006, as causas de atrasos mais frequentemente referidas na rede holandesa (com base em todos os inquiridos) são o congestionamento (65 por cento) e os trabalhos na estrada (50 por cento). Nos países vizinhos, o congestionamento também causa a maioria dos atrasos.

Tabela 10.4

Percentagem de condutores que sofreram atrasos e a causa dos atrasos

	Atraso	Congestionamento	Trabalhos na estrada	Acidente (s)	Condições meteorológicas	Outra
Bélgica	30	67	35	20	13	7
Inglaterra	45	70	45	27	18	7
Alemanha	42	63	56	13	13	2
Holanda	41	65	50	28	18	5
Europa	40	60	51	20	12	7

10.4. Segurança

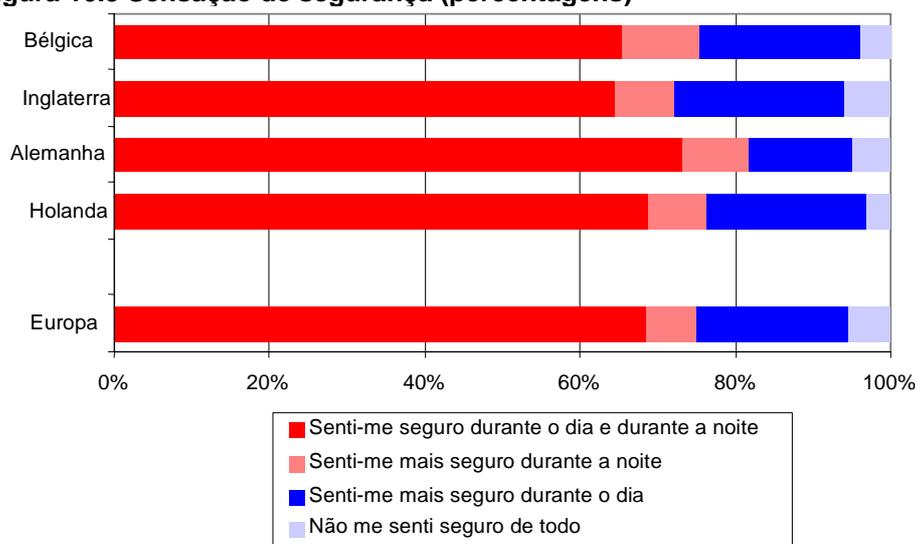
Foram colocadas aos condutores algumas questões sobre a segurança rodoviária e a sua percepção de segurança pessoal nas zonas de paragem ou de repouso. Também foi perguntado aos condutores o que é que as autoridades poderiam fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal.

Segurança pessoal

A figura 10.3 mostra até que ponto os condutores se sentiram seguros/inseguros na Holanda e nos seus países vizinhos. Sessenta e nove por cento dos condutores na Holanda sentiram-se seguros tanto durante o dia como durante a noite (73 por cento em 2004). Cerca de um quinto dos condutores sentiu-se mais seguro durante o dia. Em 2004, 14 por cento sentiram-se mais seguros durante o dia. Menos de 5 por cento não se sentiu seguro de todo.

A percentagem de condutores na Holanda que se sentem seguros é semelhante à percentagem da Bélgica, Inglaterra e à média europeia de 68 por cento. Na Alemanha, 73 por cento dos condutores sentiram-se seguros durante o dia e durante a noite.

Figura 10.3 Sensação de segurança (percentagens)

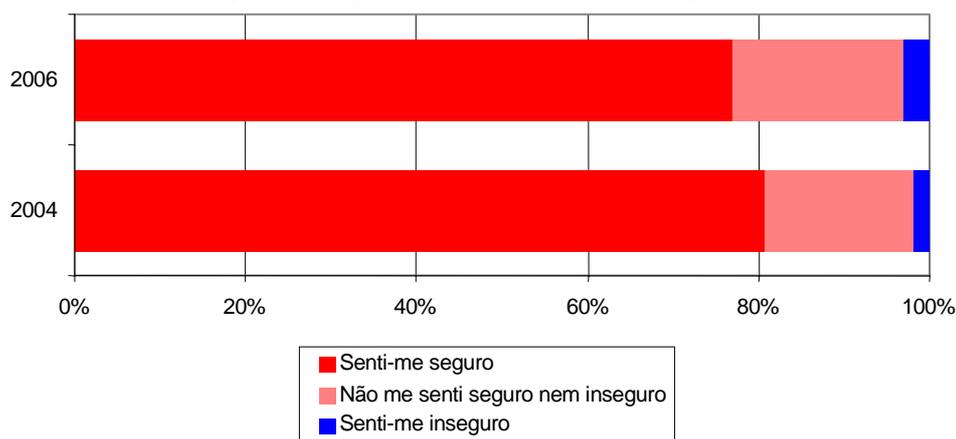


Segurança nas áreas de serviço ou de repouso

Foi perguntado aos condutores se tinham parado numa área de serviço ou de repouso durante a sua última viagem. Caso tivessem interrompido a sua viagem, foi-lhes perguntado até que ponto se sentiram seguros nessas áreas. A figura 10.4 mostra quantas pessoas se sentiram seguras/inseguras durante a sua paragem.

Oitenta e dois por cento dos condutores que usaram a rede holandesa pararam numa área de serviço ou de repouso. Em 2004, cerca de dois terços dos condutores efectuaram uma paragem. Em comparação com a Inglaterra (68 por cento), na Holanda houve mais condutores a parar numa área de serviço ou de repouso. Tanto em 2004 como em 2006, mais de três quartos dos condutores na rede holandesa sentiram-se seguros durante a sua paragem. Cerca de um quinto dos condutores não se sentiu seguro nem inseguro. Houve menos condutores a se sentirem seguros em Inglaterra (67 por cento).

Figura 10.4 Sensação de segurança durante uma paragem numa área de serviço ou de repouso

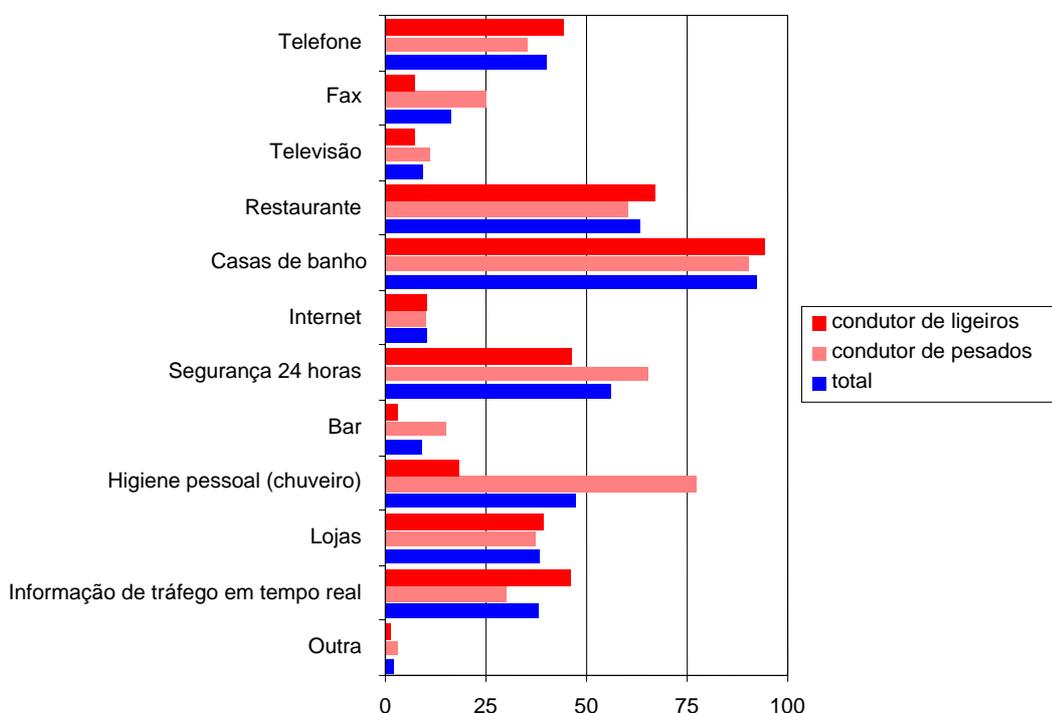


Equipamentos disponíveis nas áreas de repouso

Além de serem questionados acerca da segurança das áreas de repouso, também foi pedido aos condutores que indicassem quais os equipamentos que esperavam encontrar nas áreas de repouso. A figura 10.5 mostra os equipamentos que os condutores esperavam encontrar nas áreas de repouso na Holanda. Os resultados estão divididos entre condutores de pesados e de ligeiros.

Tanto em 2004 como em 2006, mais de 90 por cento dos condutores esperavam encontrar uma casa de banho numa área de repouso. Mais de metade dos condutores também esperava encontrar um restaurante e segurança 24 horas, e metade dos condutores esperavam encontrar instalações de higiene pessoal como um chuveiro (especialmente os condutores de pesados). Cerca de 40 por cento dos condutores espera encontrar informação de tráfego em tempo real, lojas e um telefone numa área de repouso. Em 2004, metade dos condutores esperavam encontrar um telefone.

Figura 10.5 Equipamentos esperados nas áreas de repouso; condutores de pesados e de ligeiros (percentagens)



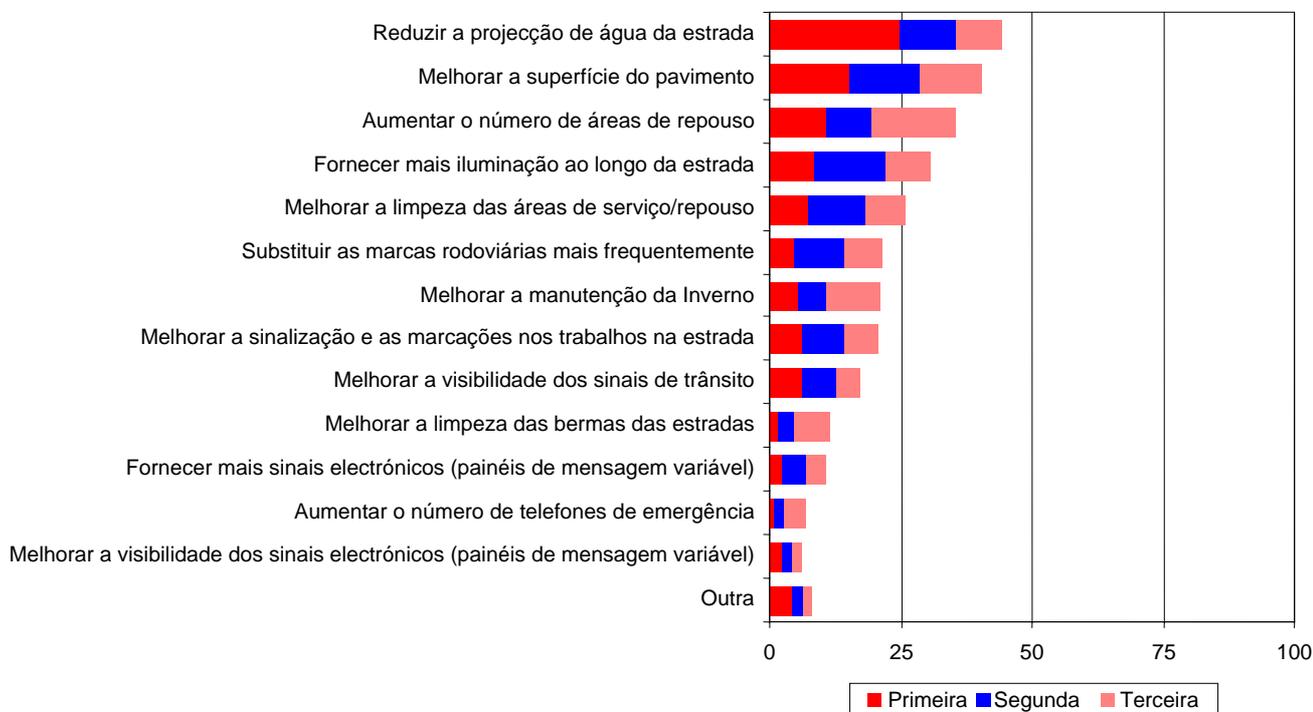
Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal

As opiniões relativamente ao que as autoridades devem fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal são apresentadas na Figura 10.6. Só foi permitido aos inquiridos que indicassem um máximo de três melhorias necessárias. Também lhes foi permitido indicar as melhorias necessárias por ordem de prioridade.

Na Holanda, reduzir a projecção de água da estrada é o principal aspecto. Este aspecto é mencionado mais frequentemente por todos, em geral. Um quarto dos condutores referiu o aspecto “reduzir a projecção de água da estrada” como a maior prioridade. Outras das melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal mencionadas incluem “melhorar a superfície do pavimento”, “aumentar o número de áreas de repouso” e “fornecer mais iluminação ao longo da estrada”. Estas quatro melhorias também foram as mais mencionadas em 2004.

Os aspectos “reduzir a projecção de água na estrada” e “melhorar a superfície do pavimento” também são mencionados frequentemente nos países vizinhos da Holanda.

Figura 10.6 Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal (percentagens)



Qualidade da paisagem

Foi colocada a todos os condutores uma questão final relativamente à importância da paisagem/cenário. Foi-lhes pedido para escolher uma das seguintes respostas para a afirmação abaixo: “concordo”, “não concordo nem discordo” ou “discordo”.

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.”

A tabela 10.5 mostra as respostas dadas a esta afirmação na Holanda e nos seus países vizinhos. Cerca de um terço dos condutores na Holanda discorda da afirmação. Em 2004, quase metade dos condutores na Holanda discordava desta afirmação. Para 39 por cento, o cenário também é importante. Na Holanda, o número de condutores que concorda com a afirmação é superior ao dos países vizinhos e da média europeia.

Tabela 10.5

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.” (percentagens)

	Concordo	Não concordo nem discordo	Discordo
Bélgica	28	12	60
Inglaterra	27	20	52
Alemanha	26	14	60
Holanda	39	29	32
Europa	32	16	52

11. Suíça

11.1. Introdução

Este capítulo contém os resultados para a Suíça. Estes resultados são baseados no trabalho de campo conduzido pela Suíça e pela Itália. A tabela 11.1 mostra o número de inquéritos por fronteira e por país organizador.

Tabela 11.1

Número de inquéritos nos quais os resultados para a Suíça se baseiam

Fronteira	País organizador		
	Suíça	Itália	Total
Suíça - França	101		101
Suíça - Itália	200	201	401
Suíça - Alemanha	203		203
Total	504	201	705

Os resultados são descritos em três secções. A secção 11.2 trata a satisfação dos condutores com as redes rodoviárias, a secção 11.3 centra-se na utilização e na satisfação com a informação de tráfego e a secção 11.4 trata a segurança.

11.2. Satisfação com a rede suíça

O estudo incluiu declarações que permitiram a avaliação do grau de satisfação dos condutores com a rede rodoviária e a importância de diversos pontos relacionados com a rede rodoviária. A satisfação foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insatisfeito” e “extremamente satisfeito”. A importância também foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insignificante” e “extremamente importante”.

Foram avaliados os seguintes onze elementos pelos condutores:

Estrada

- Qualidade da superfície do pavimento
- Limpeza da estrada

Iluminação e visibilidade

- Fornecimento de iluminação nas estradas principais
- Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento

Sinais

- Sinais de orientação compreensíveis e explícitos
- Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos
- Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada
- Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas

Áreas de repouso

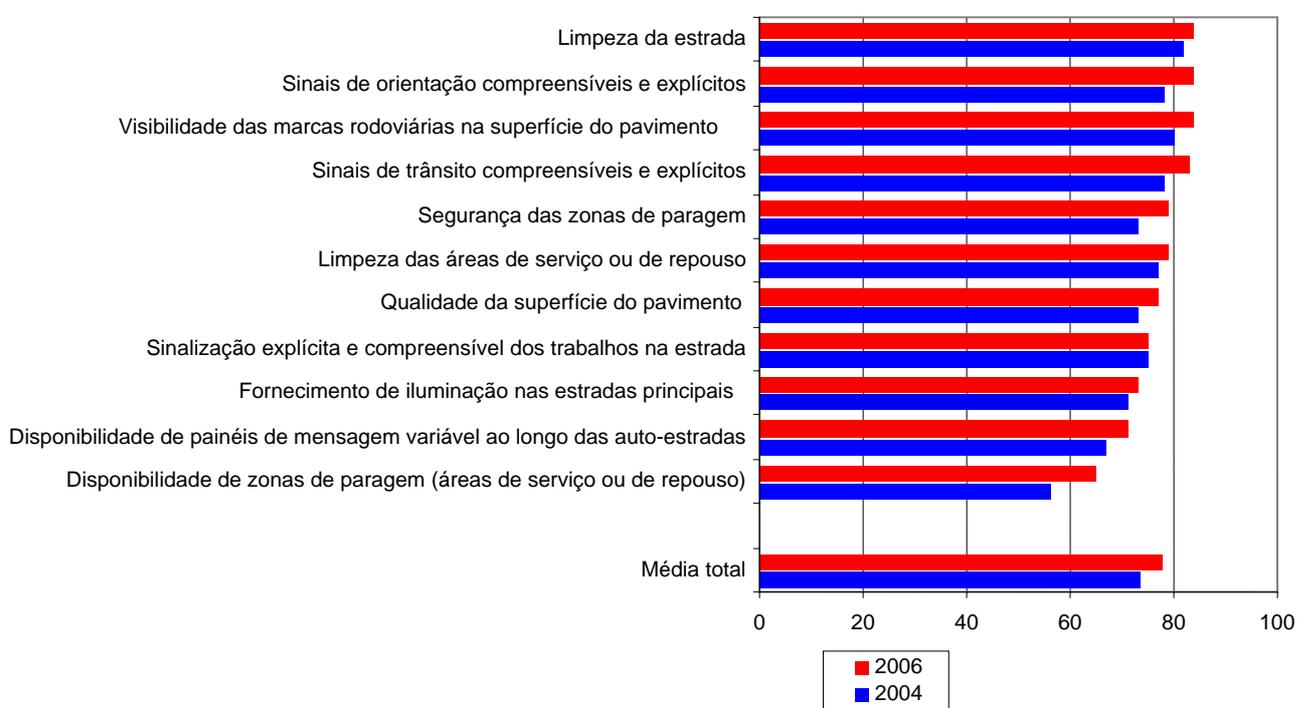
- Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso
- Limpeza das áreas de serviço ou de repouso
- Segurança das zonas de paragem

Satisfação com os aspectos da rede suíça e a sua importância

A figura 11.1 mostra o nível de satisfação com a rede rodoviária suíça em 2004 e em 2006.

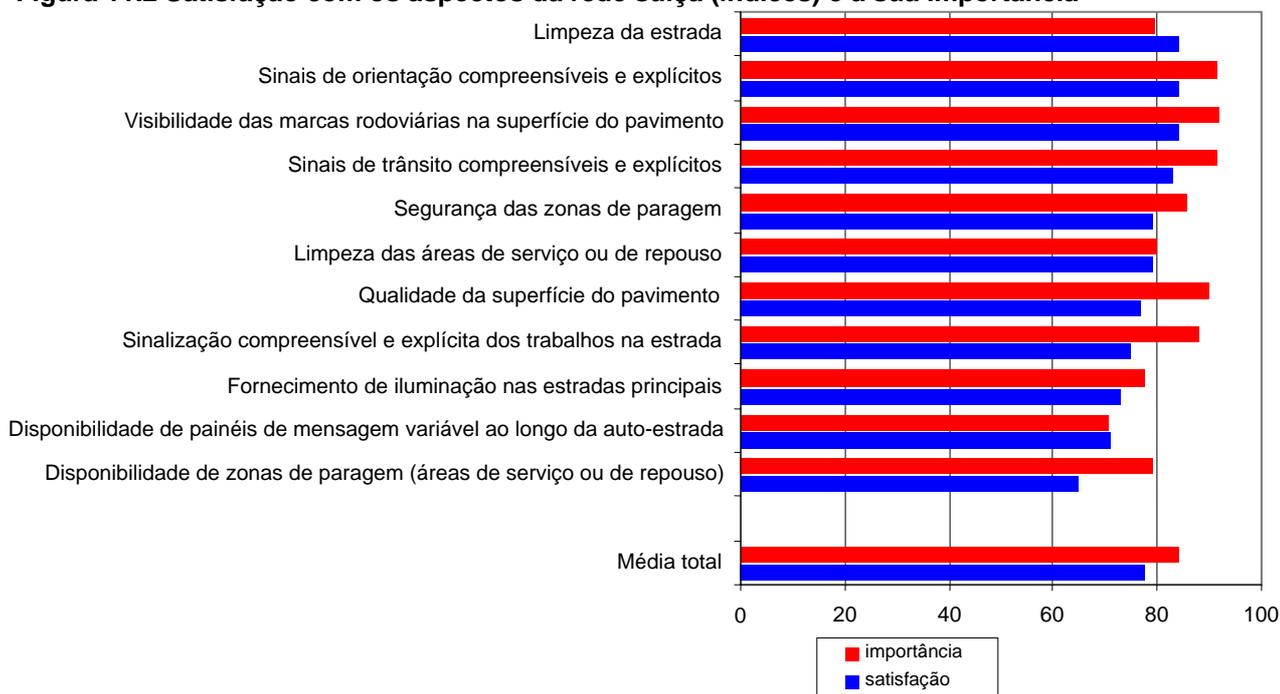
Os condutores que utilizam as estradas suíças estão mais satisfeitos com a limpeza da estrada (88 por cento estão (muito) satisfeitos). Menos de metade dos condutores estão satisfeitos com a disponibilidade de zonas de paragem e com a limpeza das áreas de serviço ou de repouso.

Figura 11.1 Satisfação com os aspectos da rede suíça (índices)



Os índices de importância apresentados na Figura 11.2 mostram que os índices médios para a maioria dos elementos incluídos são muito importantes (índices de cerca de 84 em média). Os condutores na rede suíça consideram que a disponibilidade de painéis de mensagem variável ao longo das auto-estradas é o aspecto menos importante da rede suíça (71). Os aspectos considerados mais importantes são os “sinais de trânsito e de orientação compreensíveis e explícitos” (92) e a “visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento” (92). Em 2004, estes aspectos também foram considerados importantes.

O intervalo entre o nível de importância e o nível de satisfação é maior para o aspecto “existência de zonas de paragem”. Para o aspecto “limpeza da estrada” o índice de satisfação (84) é superior ao índice de importância (80).

Figura 11.2 Satisfação com os aspectos da rede suíça (índices) e a sua importância

Diferença entre os condutores suíços e os estrangeiros

O índice médio de satisfação total para os onze aspectos na rede rodoviária suíça é de 78. Os condutores suíços deram à sua própria rede um índice médio de 78. Os condutores estrangeiros também deram à rede suíça um índice médio de 78. Os índices de satisfação dos condutores suíços e estrangeiros variam apenas ligeiramente.

Tabela 11.1 Diferença na satisfação entre os condutores suíços e os estrangeiros

	Nacionalidade dos Condutores		Intervalo
	Suíça	Estrangeiro	
Qualidade da superfície do pavimento	76	78	2
Limpeza da estrada	85	84	-1
Fornecimento de iluminação nas estradas principais	74	73	-1
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	84	85	1
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	84	83	-1
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	84	81	-2
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	75	74	-1
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	71	70	0
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	64	67	2
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	79	80	1
Segurança das zonas de paragem	79	79	0
Média total	78	78	0

A Suíça comparada com os países vizinhos

É interessante verificar como os índices de satisfação e importância para os onze aspectos da rede rodoviária suíça se podem comparar com os índices dos países vizinhos. A tabela 11.2 compara os índices de satisfação e importância para a Suíça com os índices para a Alemanha, Itália e França.

O índice médio de satisfação para os aspectos da rede suíça é de 78 (74 em 2004). Os condutores estão menos satisfeitos nos países vizinhos: Alemanha, França e Itália. Em média, o índice de satisfação é de 65 na Alemanha, 72 em França e 51 em Itália.

Na Suíça, o índice para o aspecto “segurança das zonas de paragem” é de 79. Nos países vizinhos da Suíça há menos condutores satisfeitos com este aspecto. Em França, o índice para “existência de zonas de paragem” é de 74, na Suíça e na Alemanha é de 65.

Na Suíça, Alemanha e França, os diversos aspectos são considerados como tendo mais ou menos a mesma importância (em média, índices entre os 80 e os 90). Em Itália estes índices variam entre os 70 e os 80.

Tabela 11.2 Satisfação com os aspectos da rede suíça e das redes vizinhas e a sua importância

	Suíça		Alemanha		França		Itália	
	s	i	s	i	s	i	s	i
Qualidade da superfície do pavimento	77	90	56	90	77	90	48	81
Limpeza da estrada	84	80	70	81	73	84	50	73
Fornecimento de iluminação nas estradas principais	73	78	56	75	64	82	55	74
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	84	92	69	92	75	90	53	83
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	84	92	72	93	76	92	55	82
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	83	92	73	93	77	91	57	81
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	75	88	68	90	74	91	54	81
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	71	71	63	73	70	80	53	70
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	65	79	65	83	74	84	51	73
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	79	80	62	85	67	85	42	73
Segurança das zonas de paragem	79	86	66	87	66	90	44	79
Média total	78	84	65	86	72	87	51	77

s: índice de satisfação

i: índice de importância

11.3. Informação de tráfego e atrasos

Foram colocadas aos condutores algumas questões acerca da utilização de informação de tráfego antes da viagem, informação de tráfego em viagem e sobre a fiabilidade e utilidade da informação. Além disso, foram colocadas duas questões sobre atrasos: o condutor já sofreu algum atraso? Em caso afirmativo, qual foi a causa do mesmo? As respostas a estas questões são dadas nesta secção.

Informação de tráfego

A Tabela 11.3 mostra a percentagem de condutores que planeou a sua viagem. Cerca de 72 por cento dos condutores na Suíça planeou a sua viagem: esta percentagem é semelhante à de 2004 e à dos países vizinhos, excepto França (61 por cento).

A Tabela 11.3 mostra-nos como é que os condutores utilizaram a informação de tráfego. Cerca de 48 por cento dos condutores que utilizaram a rede suíça recorreram à informação de tráfego antes da viagem (média europeia: 41 por cento). Em 2004, 40 por cento dos condutores na rede suíça utilizou esta informação.

Em Itália, 67 por cento dos condutores utilizou a informação antes da viagem. Os condutores nas redes suíça, alemã, italiana e francesa afirmaram frequentemente que a informação antes da viagem era fiável e útil (85 por cento ou mais). As médias europeias são de 74 e 76 por cento, respectivamente.

Quase metade dos condutores na rede suíça utilizou a informação de tráfego em viagem. Em França, cerca de 42 por cento dos condutores utilizou a informação em viagem. Na Alemanha e em Itália, mais de metade dos condutores utilizou a informação de tráfego em viagem (França: 42 por cento). A maior parte dos condutores nos países indicados (80 por cento ou mais) considerou que a informação de tráfego em viagem era fiável e útil.

Tabela 11.3

Utilização, fiabilidade e utilidade da informação de tráfego antes da viagem e em viagem (percentagens)

	Antes da viagem				Em viagem		
	Viagem planeada	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil
França	61	59	88	88	42	85	88
Alemanha	69	37	86	85	56	91	79
Itália	71	67	85	90	54	93	88
Suíça	72	48	85	86	47	90	86
Europa	67	41	74	76	44	82	78

Atrasos

Em resposta à questão se tinham ou não sofrido um atraso e, em caso afirmativo, qual o motivo do atraso que tinham sofrido, em média 40 por cento dos condutores referiu atrasos (Tabela 11.4). Na Suíça, 49 por cento dos condutores sofreu atrasos. Em 2004, 43 por cento dos condutores na rede suíça sofreu atrasos. As causas de atrasos mais frequentemente referidas na rede suíça (com base em todos os inquiridos) são o congestionamento (61 por cento) e os trabalhos na estrada (57 por cento). Em Itália a maioria dos atrasos foi causada por trabalhos na estrada (51 por cento).

Tabela 11.4

Percentagem de condutores que sofreram atrasos e a causa dos atrasos

	Atraso	Congestionamento	Trabalhos na estrada	Acidente (s)	Condições meteorológicas	Outra
França	38	47	44	33	15	21
Alemanha	42	63	56	13	13	2
Itália	47	46	51	22	7	6
Suíça	49	61	57	15	6	4
Europa	40	60	51	20	12	7

11.4. Segurança

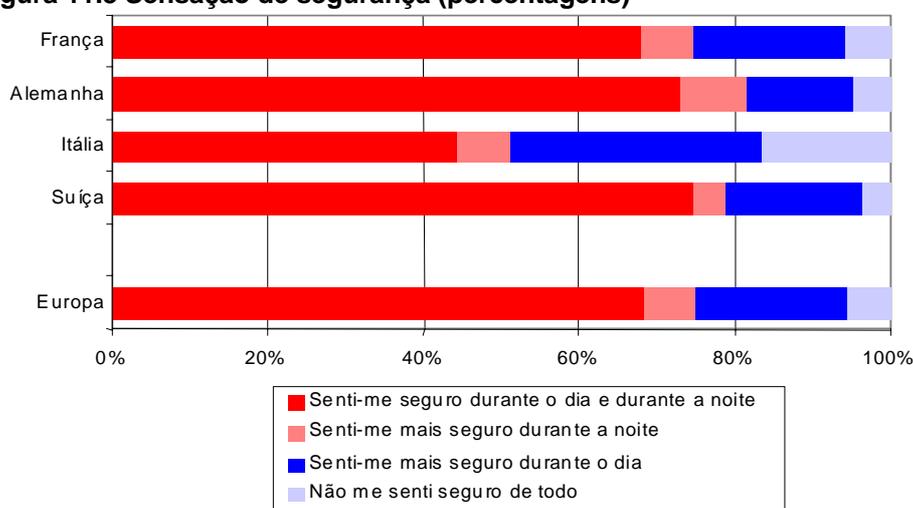
Foram colocadas aos condutores algumas questões sobre a segurança rodoviária e a sua percepção de segurança pessoal nas zonas de paragem ou de repouso. Também foi perguntado aos condutores o que é que as autoridades poderiam fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal.

Segurança pessoal

Foram colocadas aos condutores algumas questões acerca da utilização de informação de tráfego antes da viagem, informação de tráfego em viagem e sobre a fiabilidade e utilidade da informação. Além disso, foram colocadas duas questões sobre atrasos: o condutor já sofreu algum atraso? Em caso afirmativo, qual foi a causa do mesmo? As respostas a estas questões são dadas nesta secção.

A figura 11.3 mostra até que ponto os condutores se sentiram seguros/inseguros na Suíça e nos seus países vizinhos. Três quartos dos condutores na Suíça sentiram-se seguros tanto durante o dia como durante a noite (70 por cento em 2004). Um sexto dos condutores sentiu-se mais seguro durante o dia. Quatro por cento não se sentiu seguro de todo. A percentagem de condutores na Suíça que se sentiram seguros é semelhante à da Alemanha e superior à dos países vizinhos da Suíça e à média europeia. Em Itália, menos de metade dos condutores (44 por cento) sentiram-se seguros durante o dia e durante a noite. Um em cada seis condutores na rede italiana não se sente seguro de todo.

Figura 11.3 Sensação de segurança (percentagens)

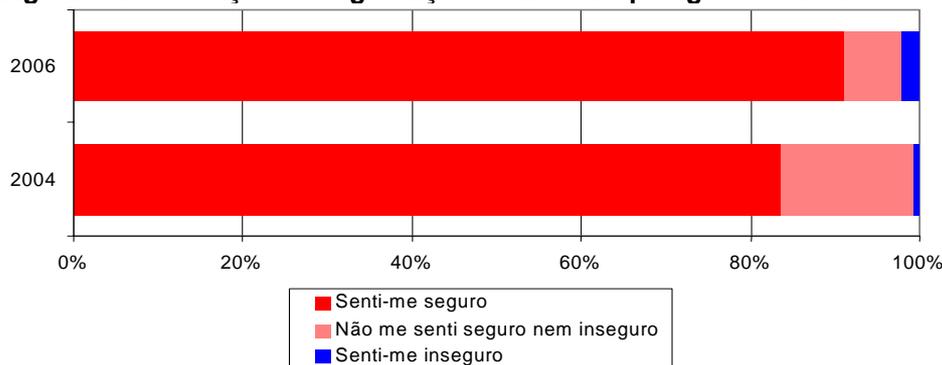


Segurança nas áreas de serviço ou de repouso

Foi perguntado aos condutores se tinham parado numa área de serviço ou de repouso durante a sua última viagem. Caso tivessem interrompido a sua viagem, foi-lhes perguntado até que ponto se sentiram seguros nessas áreas. A figura 11.4 mostra quantas pessoas se sentiram seguras/inseguras durante a sua paragem.

Oitenta e dois por cento dos condutores que utilizam a rede suíça pararam numa área de serviço ou de repouso (80 por cento em 2004). Nos países vizinhos, também cerca de 80 por cento e mais interromperam a sua viagem numa área de serviço ou de repouso. Quase todos os condutores na rede suíça (91 por cento) se sentiram seguros durante a sua paragem. Cerca de 7 por cento dos condutores não se sentiu seguro nem inseguro. Em Itália, 57 por cento sentiram-se seguros e na Alemanha 74 por cento sentiram-se seguros durante a sua paragem numa área de serviço ou de repouso; a média europeia é de 74 por cento.

Figura 11.4 Sensação de segurança durante uma paragem numa área de serviço ou de repouso

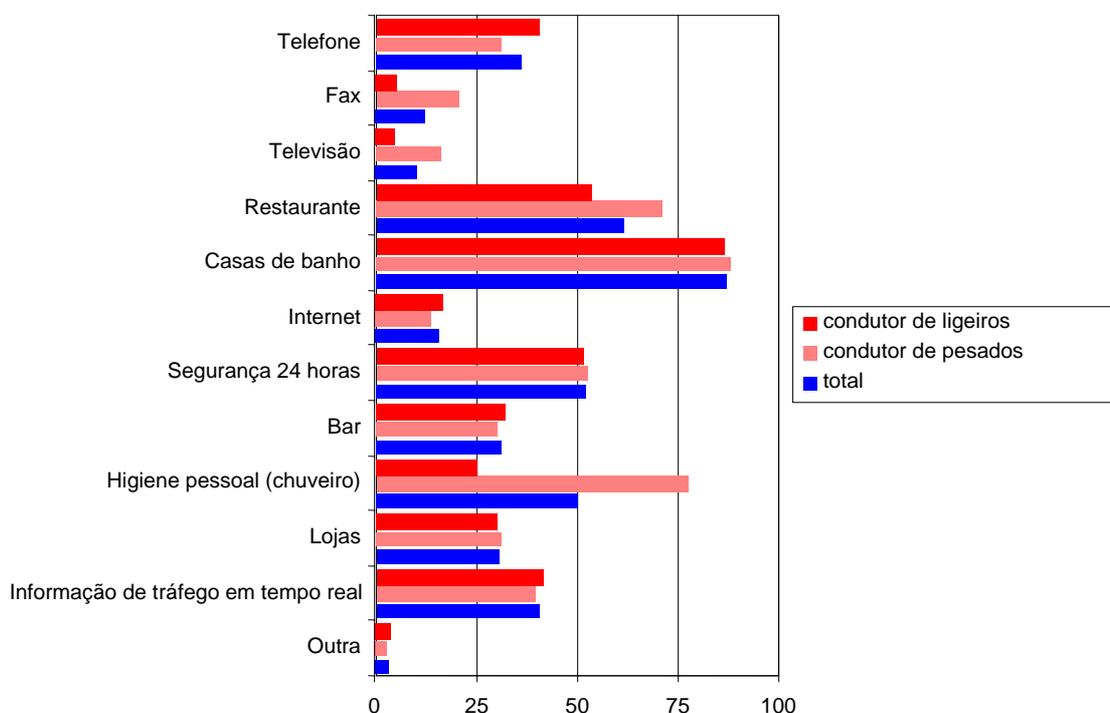


Equipamentos disponíveis nas áreas de repouso

Além de serem questionados acerca da segurança das áreas de repouso, também foi pedido aos condutores que indicassem quais os equipamentos que esperavam encontrar nas áreas de repouso. A figura 11.5 mostra os equipamentos que os condutores esperavam encontrar nas áreas de repouso na Suíça. Os resultados estão divididos entre condutores de pesados e de ligeiros.

Em média, cerca de 85 por cento dos condutores esperam encontrar uma casa de banho numa área de repouso. Em 2004, cerca de dois terços dos condutores na Suíça esperavam encontrar uma casa de banho. Cerca de dois terços dos condutores espera encontrar um restaurante (especialmente os condutores de pesados). Metade dos condutores também espera encontrar segurança 24 horas e instalações de higiene pessoal. Mais de três quartos dos condutores de pesados espera encontrar instalações de higiene pessoal nas áreas de repouso.

Figura 11.5 Equipamentos esperados nas áreas de repouso; condutores de pesados e de ligeiros (percentagens)



Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal

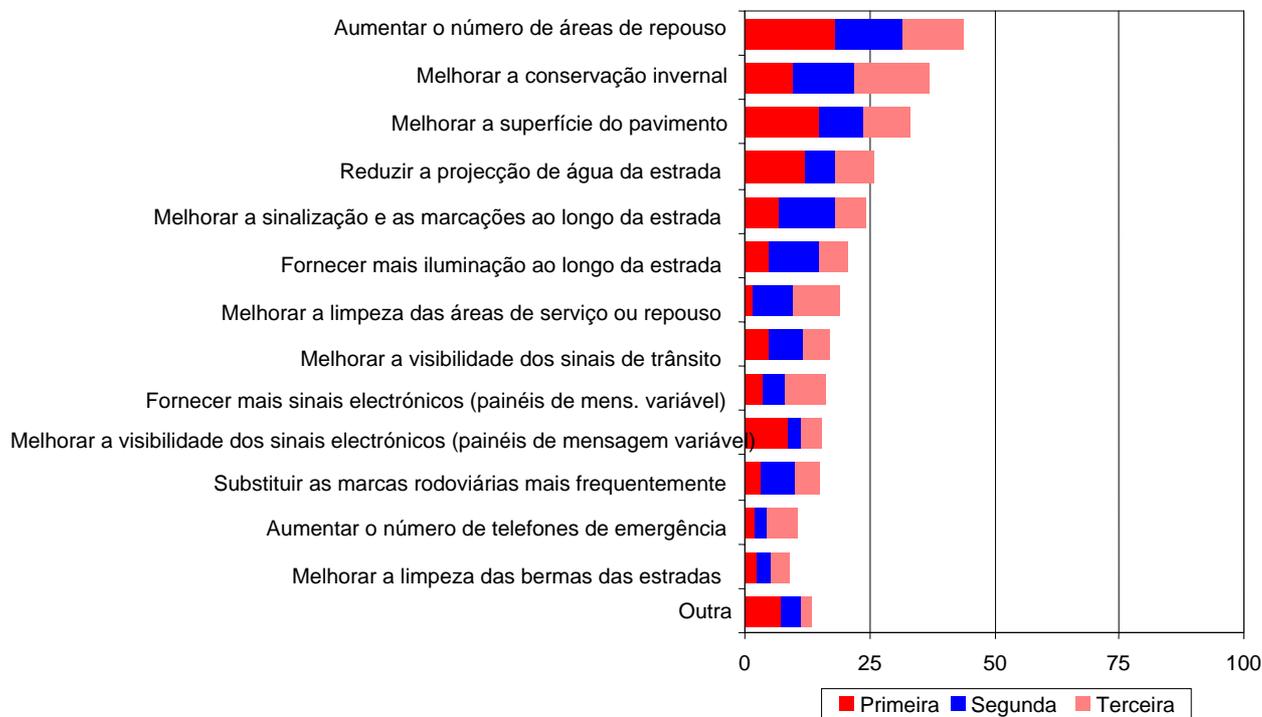
Algumas opiniões relativamente ao que as autoridades devem fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal são apresentadas na Fig. 11.6. Só foi permitido aos inquiridos que indicassem um máximo de três melhorias necessárias. Também lhes foi permitido indicar as melhorias necessárias por ordem de prioridade.

O número de áreas de repouso e a melhoria da conservação invernal são considerados os dois aspectos principais na Suíça. Tal como em 2004, um aumento do número de áreas de repouso é o aspecto mencionado mais frequentemente. Quase um em cada cinco condutores deu a esta melhoria a maior prioridade. Outras melhorias incluíam melhorar a superfície do pavimento e reduzir a projecção de água da estrada.

O aspecto "melhorar a superfície do pavimento" também é a melhoria mencionada com maior frequência nos países vizinhos.

Figura 11.6

Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal (percentagens)



Qualidade da paisagem

Foi colocada a todos os condutores uma questão final relativamente à importância da paisagem/cenário. Foi-lhes pedido para escolher uma das seguintes respostas para a afirmação abaixo: “concordo”, “não concordo nem discordo” ou “discordo”.

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.”

A tabela 11.5 mostra as respostas dadas a esta afirmação na Suíça e nos seus países vizinhos. Mais de metade dos condutores na Suíça (58 por cento) discorda da afirmação, tal como em 2004. Para cerca de um terço dos condutores na Suíça, a manutenção é mais importante do que a qualidade do cenário (26 por cento em 2004). Em Itália, 39 por cento dos condutores consideram que a vegetação e a paisagem também são importantes (discordam da afirmação).

Tabela 11.5

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.” (percentagens)

	Concordo	Não concordo nem discordo	Discordo
França	29	10	62
Alemanha	26	14	60
Itália	39	20	41
Suíça	32	11	58
Europa	32	16	52

12. Países não participantes

12.1. Introdução

Este capítulo contém os resultados para os países que não participaram activamente no ERUS 2006. Os países participantes também conduziram trabalho de campo nas fronteiras de França, Suécia, Alemanha, Áustria e Eslovénia.

A informação sobre França foi recolhida pela Inglaterra (n=249), Itália (n=200), Bélgica-Flandres (n=103), Suíça (n=101), e Luxemburgo (n=170). No total, foi pedido a 823 condutores que avaliassem a rede francesa. A Dinamarca fez trabalho de campo na fronteira com a Suécia (n=200). A informação sobre a rede alemã foi recolhida pela Dinamarca (n=200), Holanda (n=208), Bélgica-Valónia (n=203), Luxemburgo (n=194), e Suíça (n=203). No total, foi pedido a 1.008 condutores que avaliassem a rede alemã. A Itália inquiriu condutores na fronteira com a Áustria (n=100) e na fronteira com a Eslovénia (n=200).

Os resultados são descritos em três secções. A secção 12.2 trata a satisfação dos condutores com as redes rodoviárias, a secção 12.3 centra-se na utilização e na satisfação com a informação de tráfego e a secção 12.4 trata a segurança.

12.2. Satisfação com e importância das redes

O estudo incluiu declarações que permitiram a avaliação do grau de importância e de satisfação dos condutores com diversos itens relacionados com a rede rodoviária. A satisfação foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insatisfeito” e “extremamente satisfeito”. A importância também foi avaliada numa escala de 5 valores, variando entre “extremamente insignificante” e “extremamente importante”.

Foram avaliados os seguintes onze elementos pelos condutores:

Estrada

- Qualidade da superfície do pavimento
- Limpeza da estrada

Iluminação e visibilidade

- Fornecimento de iluminação nas estradas principais
- Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento

Sinais

- Sinais de orientação compreensíveis e explícitos
- Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos
- Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada
- Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas

Áreas de serviço

- Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso
 - Limpeza das áreas de serviço ou de repouso
 - Segurança das zonas de paragem
-

A tabela 12.1 mostra os índices de satisfação para os onze aspectos das redes em França, na Suécia, Alemanha, Áustria e Eslovénia.

Em média, o índice de satisfação para os onze aspectos da rede francesa é de 72 (70 em 2004). Para quase todos os aspectos, os índices de satisfação são ligeiramente mais baixos em 2006 do que haviam sido em 2004.

Em França, os condutores estão mais satisfeitos com a compreensibilidade e a clareza dos sinais de trânsito e de orientação (77 e 76, respectivamente), a qualidade da superfície do pavimento (77) e a visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento (75). Em 2004, os condutores também estavam mais satisfeitos com estes aspectos. Tanto em 2004 como em 2006, os condutores estavam menos satisfeitos com os aspectos “fornecimento de iluminação nas estradas principais” e “segurança das zonas de paragem”.

Na Suécia, o índice médio de satisfação é de 65 (66 em 2004). Na Suécia, os condutores estão mais satisfeitos com a compreensibilidade e clareza dos sinais de trânsito e de orientação (78). Em 2004, os condutores também estavam mais satisfeitos com estes aspectos. Os condutores na rede sueca estão menos satisfeitos com os aspectos “limpeza das áreas de serviço ou de repouso” e “segurança das zonas de paragem” (55). Em 2004, os condutores na Suécia estavam menos satisfeitos com a existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas e com a segurança das zonas de paragem.

Em média, o índice de satisfação para os onze aspectos da rede alemã é de 65 (64 em 2004). Para quase todos os aspectos, os índices de satisfação em 2006 foram ligeiramente superiores aos obtidos em 2004. Os condutores na rede alemã estão mais satisfeitos com a compreensibilidade e clareza dos sinais de trânsito e de orientação (73 e 72, respectivamente) e com a visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento (69). Em 2004, os condutores também estavam mais satisfeitos com a compreensibilidade e clareza dos sinais de trânsito e de orientação. Tanto em 2004 como em 2006, os condutores estavam menos satisfeitos com os aspectos “qualidade da superfície do pavimento” (56) e “fornecimento de iluminação nas estradas principais” (56).

Na Áustria, o índice médio de satisfação é de 64. Em 2004, não foi realizado qualquer trabalho de campo na fronteira com a Áustria. Os condutores na rede austríaca estão mais satisfeitos com a existência de zonas de paragem (69), com a visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento (67) e com a compreensibilidade e clareza dos sinais de orientação (67). Os condutores na Áustria estão menos satisfeitos com a existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas (52).

Na Eslovénia, o índice médio de satisfação é de 51. Em 2004, não foi realizado qualquer trabalho de campo na fronteira com a Eslovénia. Os condutores na rede eslovena estão mais satisfeitos com os aspectos “visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento” (55), “sinais de trânsito e de orientação compreensíveis e explícitos” (53) e “sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada” (53). Estes estão menos satisfeitos com a “segurança das zonas de paragem” (48), “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas” (48) e “limpeza das áreas de serviço ou de repouso” (49).

Tabela 12.1 Satisfação com os aspectos das redes (índices para 2004 e 2006)

	França		Suécia		Alemanha		Áustria	Eslovénia
	2004	2006	2004	2006	2004	2006	2006	2006
Qualidade da superfície do pavimento	78	77	64	61	54	56	56	52
Limpeza da estrada	79	73	67	63	69	70	69	51
Fornecimento de iluminação nas estradas principais	66	64	63	62	56	56	57	51
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	78	75	72	72	67	69	70	55
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	77	76	76	78	71	72	72	53
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	77	77	75	78	70	73	73	53
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	77	74	75	76	68	68	68	53
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	71	70	55	58	61	63	63	48
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	75	74	67	61	64	65	65	52
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	69	67	59	54	61	62	62	49
Segurança das zonas de paragem	63	66	56	55	63	66	65	48
Média total	74	72	66	65	64	65	65	51

A tabela 12.2 mostra os índices de satisfação com e importância dos aspectos para a França, Suécia, Alemanha, Áustria e Eslovénia.

Em França, os índices de importância variam entre os 80 e os 90. Os condutores em França consideram que os sinais de trânsito e de orientação compreensíveis e explícitos (91 e 92, respectivamente) e a sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada (91) são os aspectos mais importantes da rede. Estes consideram os aspectos “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas” (80) e o “fornecimento de iluminação nas estradas principais” (82) como os menos importantes. O intervalo entre o nível de satisfação e o nível de importância é maior para o aspecto “segurança das zonas de paragem”.

Os índices de importância para a rede sueca variam entre os 75 e os 90. Os condutores na Suécia consideram que a sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada é o aspecto mais importante (90). Estes consideram o aspecto “fornecimento de iluminação das estradas principais” (63) como o menos importante. O intervalo entre o nível de satisfação e o nível de importância é maior para o aspecto “segurança das zonas de paragem”.

Na Alemanha, os índices de importância variam entre os 75 e os 95. Os condutores na Alemanha consideram que os “sinais de trânsito e de orientação compreensíveis e explícitos” (93) e a “visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento” (92) são os aspectos mais importantes da rede alemã. Estes consideram os aspectos “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas” (73) e o “fornecimento de iluminação nas estradas principais” (75) como os menos importantes. O intervalo entre o nível de satisfação e o nível de importância é maior para o aspecto “qualidade da superfície do pavimento”.

Na Áustria, os índices de importância variam entre os 70 e os 85. Os condutores na rede austríaca consideram que os “sinais de trânsito e de orientação compreensíveis e explícitos” (87 e 88, respectivamente) e a “visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento” (87) são os aspectos mais importantes da rede austríaca. O aspecto “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas” é considerado como o menos importante (65). O intervalo entre o nível de satisfação e o nível de importância é maior para o aspecto “qualidade da superfície do pavimento”.

Na Eslovénia, os índices de satisfação variam entre os 52 e os 67. Os condutores na Eslovénia consideram que a “visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento” (67) é o aspecto mais importante da rede eslovena. Estes consideram os aspectos “limpeza das áreas de serviço ou de repouso” (52), “fornecimento de iluminação ao longo das principais estradas” (54) e “existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas” (54) como os menos importantes. O intervalo entre o nível de satisfação e o nível de importância é maior para o aspecto “visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento”.

Tabela 12.2 Satisfação com e importância dos aspectos das redes

	França		Suécia		Alemanha		Áustria		Eslovénia	
	s	i	s	i	s	i	s	i	s	i
Qualidade da superfície do pavimento	77	90	61	86	56	90	56	82	52	61
Limpeza da estrada	73	84	63	74	70	81	69	77	51	55
Fornecimento de iluminação nas estradas principais	64	82	62	63	56	75	57	76	51	54
Visibilidade das marcas rodoviárias na superfície do pavimento	75	90	72	86	69	92	70	87	55	67
Sinais de orientação compreensíveis e explícitos	76	92	78	88	72	93	72	88	53	61
Sinais de trânsito compreensíveis e explícitos	77	91	78	89	73	93	73	87	53	59
Sinalização explícita e compreensível dos trabalhos na estrada	74	91	76	90	68	90	68	85	53	59
Existência de painéis de mensagem variável ao longo das principais auto-estradas	70	80	58	66	63	73	63	65	48	54
Existência de zonas de paragem, como áreas de serviço ou de repouso	74	84	61	74	65	83	65	71	52	56
Limpeza das áreas de serviço ou de repouso	67	85	54	79	62	85	62	74	49	52
Segurança das zonas de paragem	66	90	55	82	66	87	65	79	48	58
Média total	72	87	65	80	65	86	65	79	51	58

s: índice de satisfação
i: índice de importância

12.3. Informação de tráfego e atrasos

Foram colocadas aos condutores algumas questões acerca da utilização de informação de tráfego antes da viagem, informação de tráfego em viagem e sobre a fiabilidade e utilidade da informação. Além disso, foram colocadas duas questões sobre atrasos: o condutor já sofreu algum atraso? Em caso afirmativo, qual foi a causa do mesmo? As respostas a estas questões são dadas nesta secção.

Informação de tráfego

Em França, 61 por cento dos condutores planearam a sua viagem (76 por cento em 2004). Cerca de 60 por cento dos condutores em França utilizou a informação de tráfego antes da viagem e 42 por cento utilizou a informação de tráfego em viagem (35 por cento e 29 por cento, respectivamente, em 2004). A maioria dos condutores estava satisfeita com a fiabilidade e a utilidade da informação de tráfego antes da e em viagem.

Sessenta e dois por cento dos condutores na rede sueca planearam a sua viagem (48 por cento em 2004). Um pequeno grupo de condutores (16 por cento) utilizou a informação de tráfego antes da viagem e mais de um terço dos condutores (38 por cento) utilizou a informação em viagem (13 por cento em 2004). Oitenta por cento dos condutores consideram que a informação antes da viagem era fiável e útil e quase todos os condutores consideram que a informação em viagem é fiável e útil.

Na Alemanha, dois terços dos condutores planearam a sua viagem (73 por cento em 2004). Um terço utilizou a informação antes da viagem e mais de metade utilizou a informação em viagem (35 por cento em 2004). A maioria dos condutores estava satisfeita com a fiabilidade e utilidade da informação.

Mais de metade dos condutores na rede rodoviária austríaca planeou a sua viagem. Sessenta e dois por cento dos condutores utilizou a informação antes da viagem e 53 por cento utilizou a informação de tráfego em viagem. Em ambos os casos, a informação de tráfego foi considerada fiável e útil.

Na Eslovénia, 59 por cento dos condutores planeou a sua viagem. Quase três quartos dos condutores (71 por cento) utilizaram a informação de tráfego antes da viagem. Na maioria dos casos a informação foi considerada fiável e útil. Metade dos condutores que utilizaram a rede rodoviária eslovena utilizou a informação de tráfego em viagem. A maioria dos condutores também estava satisfeita com a fiabilidade e utilidade desta informação.

Tabela 12.3

Utilização, fiabilidade e utilidade da informação de tráfego antes da viagem e em viagem (percentagens)

	Antes da viagem				Em viagem		
	Viagem planeada	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil	Informação de tráfego utilizada	Fiável	Útil
França	61	59	88	88	42	85	88
Suécia	62	16	80	80	38	100	92
Alemanha	69	37	86	85	56	91	79
Áustria	55	62	86	90	53	89	88
Eslovénia	59	71	79	84	52	82	82
Europa	67	41	74	76	44	82	78

Atrasos

Em resposta à questão se tinham ou não sofrido um atraso e, em caso afirmativo, qual o motivo do atraso que tinham sofrido, 38 por cento dos condutores na rede francesa referiu atrasos (Tabela 12.4). A maioria dos atrasos foi causada por congestionamento e trabalhos na estrada. Um quarto dos condutores na rede sueca sofreu atrasos. A maioria dos atrasos foi causada por trabalhos na estrada. Na Alemanha, 42 por cento dos condutores sofreram atrasos, especialmente causados por congestionamento. Na Áustria, 33 por cento dos condutores sofreram atrasos causados pelo congestionamento. Mais de metade dos condutores na rede eslovena também sofreu atrasos causados pelo congestionamento.

Tabela 12.4 Percentagem de condutores que sofreu atrasos e a causa dos atrasos

	Atraso	Congestionamento	Trabalhos na estrada	Acidente (s)	Condições meteorológicas	Outra
França	38	47	44	33	15	21
Suécia	26	19	62	4	4	23
Alemanha	42	63	56	13	13	2
Áustria	33	68	26	11	37	0
Eslovénia	57	60	52	25	10	0
Europa	40	60	51	20	12	7

12.4. Segurança

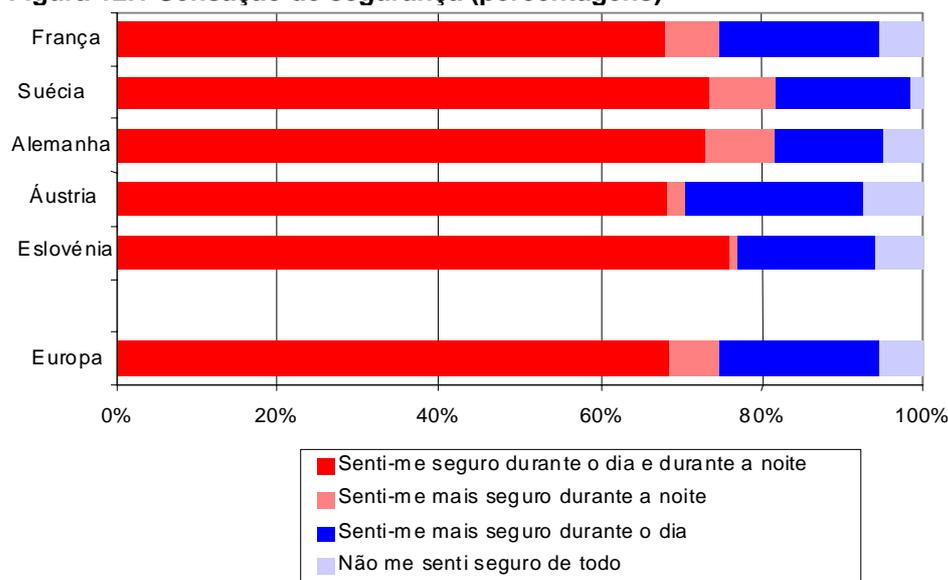
Foram colocadas aos condutores algumas questões sobre a segurança rodoviária e a sua percepção de segurança pessoal nas zonas de paragem ou de repouso. Também foi perguntado aos condutores o que é que as autoridades poderiam fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal.

Segurança pessoal

Foi pedido a todos os condutores que dissessem até que ponto se tinham sentido seguros/inseguros relativamente a incidentes como condução agressiva, comportamento de outros e gestos agressivos em ambos os países.

A figura 12.1 mostra quantas pessoas se sentiram seguras/inseguras nos países não participantes. Cerca de três quartos dos condutores na Suécia, Alemanha e Eslovénia sentiram-se seguros tanto durante o dia como durante a noite. Em França e na Áustria, cerca de dois terços dos condutores sentiram-se seguros durante o dia e durante a noite.

Figura 12.1 Sensação de segurança (percentagens)



Segurança nas áreas de serviço ou de repouso

Foi perguntado aos condutores se tinham parado numa área de serviço ou de repouso durante a sua última viagem. Caso tivessem interrompido a sua viagem, foi-lhes perguntado até que ponto se sentiram seguros nessas áreas. A tabela 12.5 mostra quantas pessoas se sentiram seguras/inseguras durante a sua paragem.

81 por cento dos condutores que utilizaram a rede francesa pararam numa área de serviço ou de repouso. Cerca de três quartos dos condutores sentiram-se seguros durante a sua paragem. 61 por cento dos condutores que utilizaram a rede sueca pararam numa área de serviço ou de repouso. A maioria deles (81 por cento) sentiu-se segura durante a sua paragem. Na Alemanha e na Áustria, cerca de 75 por cento visitou uma área de serviço ou de repouso e na Eslovénia, 80 por cento fizeram uma paragem. Na Áustria, 67 por cento dos condutores sentiram-se seguros. Na Alemanha e na Eslovénia, cerca de 75 por cento dos condutores sentiram-se seguros durante a sua paragem numa área de serviço ou de repouso. A média europeia é de 77 por cento.

Tabela 12.5 Sensação de segurança durante uma paragem numa área de serviço ou de repouso

	Visitei uma área de serviço ou de repouso	Senti-me seguro	Não me senti seguro nem inseguro	Senti-me inseguro
França	81	77	16	7
Suécia	61	81	11	8
Alemanha	79	74	21	5
Áustria	76	67	30	3
Eslovénia	80	76	14	10
Europa	77	74	19	7

Equipamentos disponíveis nas áreas de repouso

Além de serem questionados acerca da segurança das áreas de repouso, também foi pedido aos condutores que indicassem quais os equipamentos que esperavam encontrar nas áreas de repouso. A tabela 12.6 mostra quais os equipamentos que os condutores esperam encontrar nas áreas de repouso dos países não participantes.

Em França, quase todos os condutores esperam encontrar uma casa de banho numa área de repouso. Cerca de dois terços dos condutores esperam encontrar segurança 24 horas e metade dos condutores esperam encontrar informação de tráfego em tempo real. Na rede sueca, quase todos os condutores esperam encontrar uma casa de banho numa área de repouso. Dois terços dos condutores esperam encontrar um restaurante e segurança 24 horas e metade dos condutores espera encontrar um telefone, instalações de higiene pessoal, lojas e informação de tráfego em tempo real. Na Alemanha, os equipamentos mencionados com mais frequência são casas de banho e um restaurante. Cerca de 40-50 por cento dos condutores esperava encontrar segurança 24 horas, instalações de higiene pessoal, lojas e informação de tráfego em tempo real. Os condutores na rede rodoviária austríaca espera encontrar uma casa de banho (78 por cento), instalações de higiene pessoal (55 por cento), segurança 24 horas (50 por cento), informação de tráfego em tempo real (26 por cento) e um telefone (24 por cento). Finalmente, na Eslovénia 41 por cento espera encontrar informação de tráfego em tempo real e cerca de um quarto dos condutores espera encontrar segurança 24 horas, uma casa de banho, acesso à Internet, instalações de higiene pessoal e lojas.

Tabela 12.6 Equipamentos esperados nas áreas de repouso (percentagens)

	França	Suécia	Alemanha	Áustria	Eslovénia
Telefone	33	47	35	24	15
Fax	14	14	13	5	5
Televisão	6	16	12	2	1
Restaurante	73	64	74	19	16
Casas de banho	94	95	97	78	23
Internet	20	12	16	9	23
Segurança 24 horas	64	66	43	50	26
Bar	29	4	20	17	12
Higiene pessoal (chuveiro)	41	54	45	55	23
Lojas	42	54	42	5	22
Informação de tráfego em tempo real	49	57	42	26	41
Outra	10	5	4	2	1

Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal

As opiniões relativamente ao que as autoridades devem fazer para melhorar a segurança rodoviária e a segurança pessoal são apresentadas na tabela 12.7. Só foi permitido aos inquiridos que indicassem um máximo de três melhorias necessárias. Também lhes foi permitido indicar as melhorias necessárias por ordem de prioridade.

Tabela 12.7

Melhorias na segurança rodoviária e na segurança pessoal: mais referidas (percentagens)

	França	Suécia	Alemanha	Áustria	Eslovénia
Primeira	Melhorar a superfície do pavimento	Melhorar a superfície do pavimento	Melhorar a superfície do pavimento	Substituir as marcas rodoviárias mais frequentemente	Melhorar a superfície do pavimento
Segunda	Fornecer mais iluminação ao longo da estrada	Reduzir a projecção de água da estrada	Melhorar a conservação invernal	Melhorar a superfície do pavimento	Melhorar a conservação invernal
Terceira	Melhorar a conservação invernal	Melhorar a conservação invernal	Aumentar o número de áreas de repouso	Reduzir a projecção de água da estrada	Melhorar a visibilidade dos sinais de trânsito

Qualidade da paisagem

Foi colocada a todos os condutores uma questão final relativamente à importância da paisagem/cenário. Foi-lhes pedido para escolher uma das seguintes respostas para a afirmação abaixo: “concordo”, “não concordo nem discordo” ou “discordo”.

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.”

A tabela 12.8 mostra as respostas dadas a esta afirmação nos países não participantes. Quase dois terços dos condutores na rede francesa discordam da afirmação. Na Alemanha, 60 por cento discordam desta afirmação. Na Suécia e na Áustria, cerca de 40 por cento dos condutores não concorda com a afirmação. Estes consideram que a qualidade do cenário também é importante. Na Eslovénia, dois terços concordam com a afirmação.

Tabela 12.8

“O aspecto do cenário e da paisagem ao longo da estrada é indiferente, desde que as estradas tenham uma boa manutenção.” (Percentagens)

	Concordo	Não concordo nem discordo	Discordo
França	29	10	62
Suécia	45	14	41
Alemanha	26	14	60
Áustria	27	31	42
Eslovénia	66	21	13
Europa	32	16	52

Réf: Rapport de la CEDR 2006/12
Inquérito a utentes de estradas europeias 2006



La Grande Arche, Nord 5^e
FR – 92055 PARIS – LA DEFENSE
Tél. : + 33 (0) 1 46 98 31 72 Fax. : + 33 (0) 1 40 81 99 16