Primera aproximación al

DIAGNÓSTICO SOCIAL DE LA SINIESTRALIDAD

Ayuntamiento
de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko
Udala

Centro
de Estudios Ambientales
CEA
Ingurugiro
Gaietarako Ikastegia

31 de marzo 2017

ÍNDICE

0. Ficha técnica	Pág. 3
1. Percepción general de la siniestralidad	Pág. 5
2. Siniestralidad de la movilidad motorizada	Pág. 11
3. Siniestralidad de la movilidad ciclista	Pág. 24
4. Siniestralidad de la movilidad peatonal	Pág. 39
5. Conclusiones	Pág. 48

FICHA TÉCNICA

- El presente informe constituye una **primera aproximación al diagnóstico social de la siniestralidad** en Vitoria-Gasteiz.
- En la elaboración de este diagnóstico han **participado 20 personas**, en calidad de representantes de **15 agentes** del tejido social, profesional, educativo… de la ciudad:

  - ALATAX.
  - Aranako.
  - Personas jóvenes.
  - Eginaren Eginez.
  - Ekologistak Martxan.
  - Euskotren (Tranvía).
  - Denon Eskola.
  - FAPACNE.
  - Gasteizko Bizikleteroak.
  - IBAILAKUA.
  - Itxaropena.
  - Las Cuatro Torres (tercera edad).
  - Sindico.
  - TUVISA.
  - Zabalgana Batuz.

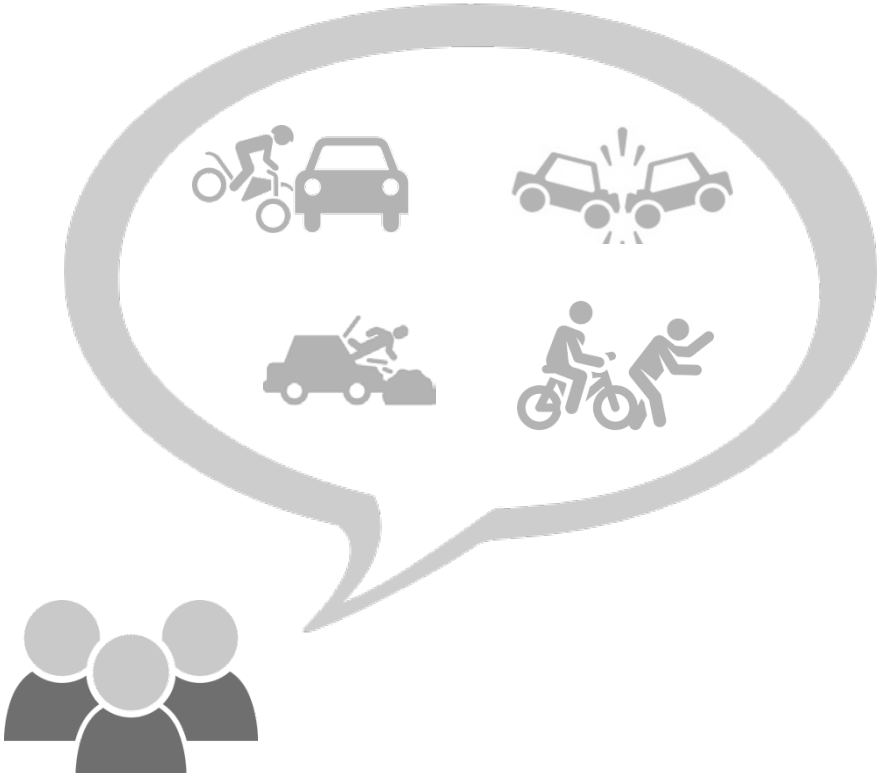
20 personas

- Las **herramientas de recogida de información** empleadas han sido:
  - **Entrevistas** (en formato telefónico y/o presencial), realizadas a través de un guion estructurado con preguntas abiertas.
  - **Grupos de discusión** para facilitar la reflexión conjunta sobre la siniestralidad entre agentes de un mismo sector o ámbito.
  - **Encuesta** (autocumplimentable para su envío vía correo electrónico).

La aplicación de cada herramienta ha dependido de la disponibilidad de agenda de cada uno de los agentes mencionados en el listado anterior, siendo priorizadas en cualquier caso las técnicas presenciales (entrevistas y grupos de discusión).

1. PERCEPCIÓN GENERAL DE LA SINIESTRALIDAD

EN VITORIA-GASTEIZ



DIAGNÓSTICO

En este apartado se analiza la valoración general de la ciudadanía y los grupos de interés sobre la situación de la siniestralidad en Vitoria-Gasteiz.

- La mayoría de los agentes **califica la situación como "negativa",** y una parte minoritaria como "regular" o "buena". Las **vivencias y las experiencias** vividas por cada uno de ellos son el factor fundamental les hace posicionarse de una forma u otra.

- En un primer momento, los agentes consultados tienden a focalizar su discurso en los **aspectos más críticos hacia la situación de la siniestralidad** en Vitoria – Gasteiz:

DEBILIDADES

- Las principales debilidades percibidas tienen relación con la **CONVIVENCIA** entre las distintas movilidades de transporte y con el **INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS** de circulación**,** especialmente en el caso de la **BICICLETA.**

"La gente que conozco ha tenido varios sustos con las bicis, que te pasan por al lado a toda velocidad…"

"Hay mucho por hacer para mejorar la cultura del respeto a los espacios de uno y otro…"

"Los coches no están acostumbrados a tener a la bici en la carretera, entonces te pitan"

"Los coches no paran en los pasos de peatón"

- Se detectan deficiencias en la **REGULACIÓN DEL TRÁFICO,** tanto en lo que respecta a la señalética y los flujos de tráfico, como a los aspectos normativos.

"Algunos semáforos duran mucho y otros muy poco, al final te arriesgas…"

"La normativa de circulación de la bici no convence a una parte de la gente"

"Si haces las vías muy anchas, de tres o cuatro carriles, haces que la gente corra, y luego pasa lo que pasa"

- Se señalan aspectos que tienen que ver con **EL DISEÑO Y LA DISTRIBUCIÓN DE LOS ESPACIOS** en Vitoria-Gasteiz.

"El Casco Viejo es una zona peligrosa, apenas hay espacio para andar. Hay partes de la ciudad que todavía no se han adaptado a los nuevos agentes de desplazamiento en la ciudad: bici, tranvía…"

"La bici tiene que competir con el coche, y no con el peatón. Hay que quitar el espacio al coche"

"Se ha avanzado poco con las supermanzanas, que es un elemento que se planteó para el Plan de Movilidad"

- Se recogen elementos relacionados con el **ESTADO DE LAS INFRAESTRUCTURAS,** sobre los que hacen especial hincapié las personas mayores y las asociaciones de diversidad funcional.

"Las obras en las aceras y los obstáculos que suelen haber, las terrazas de los bares…"

"Solo una mínima parte de los semáforos son sonoros…"

"Hay zonas de bidegorri que están mal, parece que ha habido un bombardeo…"

"Algunos pasos de cebra están medio borrados y se ven mal, y el cartel previo no se ve"

En este diagnóstico los agentes apuntan tanto **elementos que generan gran urgencia y preocupación**, como elementos que, **aun no siendo muy preocupantes, deben mejorar**.

Sin duda, las **consecuencias más alarmantes** de las deficiencias anteriormente señaladas son los **ATROPELLOS** (coche-peatón) y la **SENSACIÓN DE RIESGO** que se vive al caminar por la acera (bici-peatón).

"En Vitoria se produce un atropello a peatón cada tres días, es un dato que da miedo"

"En nuestro barrio ha habido cuatro atropellos en los últimos meses, estamos muy preocupados"

"Las bicicletas van muy rápido por la acera"

"Las bicis se van a la acera porque por la carretera les da miedo"

FORTALEZAS

- Los elementos que contribuyen a una **mejor situación de la siniestralidad** en Vitoria-Gasteiz que se señalan son los siguientes:

  - Vitoria-Gasteiz es una **CIUDAD LLANA** y de **DIMENSIÓN RELATIVAMENTE PEQUEÑA,** lo que favorece la **movilidad no motorizada y desincentiva el uso del coche.**

    "Salvo algunas cuestas, Vitoria es una ciudad llana y con pocas cuestas, y más si la comparas con Bilbao"

    "Es una ciudad relativamente pequeña, muchos de los desplazamientos se pueden hacer andando"

    "Se vive y trabaja en la propia ciudad, buena parte de los desplazamientos son intramunicipales"

    "Cuanto menos coche más seguridad para todos"

  - Desde una perspectiva temporal, se alude a una **MEJORA PROGRESIVA DE CIERTAS INFRAESTRUCTURAS** que proporcionan mayor seguridad.

    "Hay cada vez más calles 30, ayudan a calmar el tráfico en la ciudad"

    "Se han ido haciendo bidegorris que evitan los accidentes en carretera"

    "Se han diseñado itinerarios seguros y se han anchado algunas aceras"

    "Los barrios nuevos son más seguros porque están mejor diseñados"

Como consecuencia de las fortalezas indicadas, la ciudadanía considera que se está consiguiendo **REDUCIR LA GRAVEDAD DE LOS ACCIDENTES** en Vitoria-Gasteiz.

"Los coches son los que provocan los accidentes más graves, pero por suerte se usa menos que antes gracias a la bici y a la mejora del transporte público"

"La bici te puede dar un golpe, sí, pero que yo sepa no ha matado a nadie"

"Las zonas 30 son el principal avance, aunque no se respeten del todo"

2.

PERCEPCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD

DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA

En este apartado se analiza la valoración de la ciudadanía y los grupos de interés sobre la accidentalidad provocada por los vehículos a motor

2.1 SITUACIÓN DE LA SINIESTRALIDAD

- Cuando se pregunta a los grupos de interés por la situación de la accidentalidad **provocada por vehículos a motor**, a nivel general se percibe una **TENDENCIA ESTABLE,** sin grandes cambios que inviten a ser optimista ni pesimista.

"Mi sensación es que no ha cambiado, no veo cambios significativos"

"Supongo que estaremos igual que siempre, no lo sé"

"Las cifras son parecidas casi todos los años, no sé si eso es positivo porque hay pocos o negativo porque no mejoramos"

2.2 FACTORES DE RIESGO

- En relación a los **FACTORES DE RIESGO con mayor influencia en los accidentes de vehículos causados por vehículos a motor** en Vitoria-Gasteiz, los agentes consultados hacen referencia a los siguientes:

PRINCIPALES → **VELOCIDAD** | **DISTRACCIONES** | **INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS**

SECUNDARIOS → DEFICIENCIAS EN LA REGULACIÓN DEL TRÁFICO Y LAS INFRAESTRUCTURAS | ALCOHOL Y DROGAS

Velocidad

- La **velocidad es una de las causas de siniestralidad con mayor presencia en el discurso social** a la hora de hablar de la accidentalidad causada por vehículos a motor.

- En este sentido, existe la percepción de que, mayoritariamente, **en Vitoria-Gasteiz no se respetan los límites de velocidad.** Es necesario puntualizar que este incumplimiento **no se considera superior al de otras ciudades**, sino que se enmarca dentro del estilo de conducción habitual en las ciudades.

"Normalmente no se respetan los límites"

"Se incumple igual que en otros sitios, ni más ni menos"

"Pues según conduciendo vas regulando, ajustando la velocidad a tu propio criterio"

"No creo que aquí se vaya más rápido que en otras capitales de provincia"

- Los grupos de interés coinciden en que la **velocidad es el factor causante de los accidentes con pronósticos médicos más graves**, lo que despierta una **importante preocupación**.

"Si fuese una ciudad 30 seguro que no había muertos, porque a esta velocidad no te matan"

"La velocidad te resta capacidad de reacción como conductor y también al peatón"

"Cuando llevas un coche tienes que ser consciente de que si vas rápido, pones en riesgo al resto"

- Se cree que el **incumplimiento de los límites de velocidad** se explica por varios motivos, entre otros:

  - El diseño de algunas calles anchas con **varios carriles** que "invitan" a circular a mayor velocidad de la permitida.

    "Si diseñan calles anchas es lógico que la gente vaya más rápido. Si fuesen calles más estrechas de un solo carril eso no sería posible"

    "Vas conduciendo cómodo y para cuando te das cuenta estás por encima de la velocidad"

  - **El estrés del tráfico en los tramos de concentración de semáforos**. Según la ciudadanía, cuando se enfrentan varios semáforos consecutivos, se tiende a acelerar para evitar "un rojo tras otro".

    "Sabes que más adelante tienes dos semáforos más, que si aceleras un poco los vas a pillar todos en verde, y que si no te vas a tirar dos minutos esperando"

    "La concentración de semáforos provoca que la velocidad punta entre semáforo y semáforo sea más alta"

  - La **falta de costumbre de circular por las calles 30**, donde se reconoce que resulta complicado mantenerse por debajo de ese límite.

    "Es difícil cumplir con la velocidad en las calles 30, da la sensación de que vas despacio"

    "Nunca vas a 30, pero al menos sí se consigue que vayas más atento, igual a 40"

Distracciones

- Las **distracciones por parte de los conductores y conductoras** tienen un peso muy importante en el discurso de la ciudadanía, **con el teléfono móvil** como principal causante de los despistes.

"La gente va hablando por el móvil mientras conduce, no hay demasiado control con eso"

"Realmente cuando vas conduciendo tienes mil cosas a tu alrededor que te pueden distraer, especialmente el móvil y el WhatsApp"

"Hay gente que va con la radio o la música muy alta en el coche y no se entera"

Incumplimiento de las normas

- En lo que respecta al incumplimiento de las normas por parte de conductores y conductoras, se señala sobre todo **la falta de respeto a los pasos de cebra**. Parte de los agentes consultados considera que, aunque se ha mejorado en los últimos años, todavía existe un importante **margen de mejora en la concienciación** sobre este aspecto concreto.

"A veces paras en los pasos de cebra para que los peatones pasen y el coche de atrás te pita. Es increíble"

"La gente no para. El otro día hice la prueba con mis hijos, se pusieron a esperar a ver si alguien paraba y nada, no había manera"

"Se supone que cuando te acercas a un paso de cebra tienes que reducir, por si acaso cruza alguien, pero no se ve a la gente hacerlo"

- En menor medida, se señalan **otros incumplimientos de norma** (rebasar semáforos en rojo, estacionar en doble fila…) que se cree que tienen una **influencia muy limitada** en la generación de accidentes.

"Algunos coches aparcan en doble fila y abren la puerta, como si nada"

"De noche la gente conduce bastante peor, no sé si se piensan que todo vale porque no te ven"

"En algunas zonas de la ciudad donde hay menos control la gente se salta los semáforos"

Regulación del tráfico e infraestructuras

- En lo que **respecta a las deficiencias en la regulación del tráfico y en las infraestructuras**, se considera que esta causa tiene una **influencia muy minoritaria** en la siniestralidad de vehículos. Se mencionan distintos elementos de mejora sobre la **señalética** y las zonas de **prioridad confusa o poco clara**:

"Hay zonas con señales poco claras o tapadas por algunos árboles"

"Hay aparcamientos en zonas de poca visibilidad y muy pegados a los pasos de cebra"

"Hay algunas rotondas un poco raras que a la gente de fuera les resultan extrañas"

Alcohol y drogas

- El alcohol y las drogas son factores de siniestralidad que **solo aparecen en el discurso ciudadano cuando se sugieren**.

- A nivel general, se cree que son un factor con un **peso mínimo y decreciente en la siniestralidad** de Vitoria-Gasteiz. Se señalan dos cambios fundamentales en este sentido:

  - El **incremento de la concienciación ciudadana** sobre este tema, ya que se desaprueba socialmente a quien consume alcohol o drogas antes de conducir.

    "Se ha implantado la cultura de <<si bebes no conduzcas>>"

    "Yo creo que, salvo algunas personas, entre el resto existe total respeto"

  - La **interiorización de que "se realizan controles en la ciudad"** que pueden conllevar sanciones importantes.

    "La gente es más consciente ahora también porque tiene miedo a los controles"

    "La gente joven igual es la que se arriesga más, pero saben que hay controles"

- La ciudadanía cree que los **accidentes provocados por las drogas y el alcohol tienen un impacto mediático mucho mayor a los causados por otras causas**.

  "Igual salen más en prensa porque suelen tener consecuencias graves"

  "Se da mucho bombo cuando hay algún positivo, pero no diría que es una causa principal de accidentes en Vitoria"

- En lo que **respecta a la influencia del factor edad**, se señala especialmente a los **conductores varones y a las personas jóvenes** como las **más proclives provocar accidentes,** ya que se les atribuye una **conducción más agresiva**.

"Van más rápido, no son tan conscientes del riesgo que se corre"

"Las mujeres por lo general conducen de forma más prudente"

- Desde el punto de vista de las **víctimas de los accidentes de tráfico**, se considera que las **personas mayores** y los **niños y las niñas** son los más vulnerables desde una perspectiva puramente peatonal.

"Las personas mayores tienen menos reflejos para poder esquivar si pasa algo en la calzada"

"Los niños son bastante impredecibles, se cuelan en la carretera y tienes que andar con mucho ojo"

- Cuando se pregunta a los grupos de interés sobre el **grado de uso percibido de los sistemas de seguridad pasiva** a la hora de circular por Vitoria-Gasteiz, la opinión mayoritaria es que actualmente se realiza un **uso generalizado del cinturón del coche y del casco de moto.**

"Todo el mundo se pone el cinturón, de hecho si no te lo pones parece que te falta algo"

"Se es consciente de que es peligroso ir sin cinturón incluso en los trayectos cortos"

"El casco de moto se usa mayoritariamente, no es como antes que veías a gente con él en el codo"

- También se percibe una **alta utilización de los sistemas de retención infantil**, aunque con algunas excepciones.

"Si no les pones el cinto a los niños, ellos mismos te hacen el gesto para que lo hagas"

"Yo creo que las sillitas sí que se usan en la mayor parte de los casos"

"A veces ves niños en el asiento delantero que no sabes si van bien sentados por la edad y la altura"

- Cuando se pregunta sobre la **notoriedad de los controles preventivos** realizados por la Policía Local, se manifiestan conocer…

Controles de…

MUCHO	VELOCIDAD, ALCOHOLEMIA
BASTANTE	DROGAS
POCO	DOCUMENTACIÓN, DOBLES FILAS

Velocidad

- Se considera que los controles de velocidad **son los más comunes en la ciudad** desde el conocimiento de distintos puntos con **radares fijos.** Las opiniones sobre estos aparatos de vigilancia son las siguientes**:**

  - Se les **valora positivamente por su contribución a una circulación más segura.**

    "Sirven para reducir la velocidad en puntos de riesgo"

    "Son una medida disuasoria con un efecto notable, la gente va más tranquila por miedo a la multa"

  - En tono de crítica, la ciudadanía considera que **existen varios radares instalados desde un criterio más recaudatorio** que de seguridad.

    "Algunos radares están en zonas donde la gente va algo más rápido, pero donde no hay un claro peligro"

    "Está claro cual es el objetivo de los radares que están en las calles más amplias"

  - Por último, se cree que **los radares móviles son más efectivos que los fijos, ya que obligan a la ciudadanía a realizar una conducción tranquila de forma continuada** y no únicamente en determinados tramos**.**

    "La gente ya se conoce las zonas de radar, entonces pierden efectividad"

    "Deberían haber más radares móviles aleatorios, sin avisar, igual que cualquier otro tipo de control. Si no, en cuanto pasas el radar aceleras"

Alcohol

- Se cree que la **constancia mostrada por la Policía en este tipo de controles** y la **severidad de las multas** (económicas y de pérdida de puntos) han contribuido a que exista **un número cada vez menor de infractores en este ámbito**.

"La conciencia de que puede haber un control es lo realmente eficaz para evitar siniestros, y no tanto el control en sí"

"Ese <<miedo al control>> es positivo a efectos disuasorios"

- En **clave negativa**, una parte de la ciudadanía cree que **este tipo de controles se realizan sobre todo los fines de semana**, y que sería más oportuna una distribución más equilibrada durante toda la semana.

"Me parece que se hace mucho en fines de semana y de noche por el tema de la fiesta, pero también sería interesante hacer más entre semana. Igual nos sorprendemos"

Drogas

- Los controles de drogas realizados por la Policía Local tienen una **notoriedad social importante, pero inferior** a los de alcoholemia.
- Entre quienes los conocen, se cree que **el número de campañas de este tipo ha ido en aumento** durante los últimos años.

"Me suena que se han hecho más, y cuando sale positivo es algo bastante más mediático"

"Al parecer la gente consume más drogas de lo que uno pensaría a bote pronto"

- **Mayoritariamente se desconocen las campañas de educación vial dirigidas a los y las conductoras de coche.** Esta ausencia se considera significativa y **genera críticas hacia la labor de las administraciones.**

"¿Qué han hecho de concienciación para conductores en los últimos años? Pienso y no me sale nada"

"Las campañas de concienciación siempre van dirigidas al peatón, nunca al que va en el coche, que precisamente es el que suele tener más responsabilidad"

- **Únicamente se hace referencia a las campañas que se realizan en los centros escolares,** dirigidas a tener mejores conductores y conductoras en el futuro.

"A nosotros en el centro educativo sí nos han dado educación de este tipo con personas que han tenido algún accidente, y la verdad que es bastante impactante"

"En los colegios creo que se da todos los años, pero no sé si en todos los cursos"

3.

PERCEPCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD

MOVILIDAD CICLISTA

En este apartado se analiza la valoración de la ciudadanía y los grupos de interés sobre la accidentalidad provocada por bicicletas

- Los grupos de interés **hablan sobre la siniestralidad ciclista en tono de "preocupación",** desde la percepción de que en los últimos años se ha producido…

  - Un **aumento de los siniestros** provocados por este vehículo en Vitoria-Gasteiz.

"Yo diría que el número de accidentes ciclistas ha aumentado"

"Cada vez es más la gente que te dice que ha tenido un roce con un ciclista, que le han dado un golpe"

  - Un **aumento de la sensación de riesgo** por parte de conductores y peatones, que se considera que es mayor a la siniestralidad real.

"Vas andando por ahí y las bicicletas te pasan por un lado y otro"

"Da miedo porque ahora tienes ahí los carriles bici, y si ya costaba un poco acostumbrarse al tranvía…"

- Este **incremento percibido de la siniestralidad se vincula en todo caso a la importante irrupción y crecimiento de la bicicleta** como modo de desplazamiento en Vitoria-Gasteiz en los últimos años, que **se considera muy positivo desde el punto de vista de la sostenibilidad** ambiental.

"Si hace 15 años nos hubiesen dicho que la bici se iba a extender tanto, no nos lo hubiésemos creído"

"El uso de la bici ha crecido de forma brutal, casi inesperada"

"El hecho de poder ir en bici a los sitios sin coger el coche es bueno para la calidad del aire"

- En clave positiva, parte de los grupos de interés opinan que el **incremento del número de accidentes es proporcionalmente inferior al ascenso en el uso de la bicicleta**.

"El incremento del uso de la bicicleta ha sido exponencial, el del número de accidentes no tanto"

"Sinceramente creo que no hay tantos accidentes como se dice para el número de bicis que se ven"

- Se concluye afirmando que, **aunque la siniestralidad ciclista constituye un problema, se reducirá tras un proceso de aprendizaje de la ciudad y sus habitantes a utilizar la bici y a convivir con ella.**

"Es normal que durante unos años pasen estas cosas, hay que adaptarse a la llegada de la bici"

"Los peatones y conductores no estamos acostumbrados a tener tanta bici alrededor y a compartir espacio con ella. Hay que ir habituándose"

"El problema está sobre todo con quienes acaban de empezar a andar en bici, que no son conscientes de las normas"

- Cuando se pregunta a los agentes sobre los **FACTORES DE RIESGO con mayor influencia en los accidentes provocados por bicicletas** en Vitoria-Gasteiz, se hace referencia a los siguientes:

PRINCIPALES

- **INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS**
- **DESCONOCIMIENTO DE LAS NORMAS**

SECUNDARIAS

- **VELOCIDAD DE LA BICICLETA**
- **DISTRACCIONES**
- **ILUMINACIÓN DE LAS BICICLETAS**

RESIDUAL

- ESTADO DE LOS BIDEGORRIS (ILUMINACIÓN, ASFALTADO…)

En las siguientes páginas se analizan las opiniones lanzadas por la sociedad sobre los factores de riesgo con mayor notoriedad.

Incumplimiento de las normas

- La ciudadanía y los grupos de interés consideran que **el incumplimiento de las normas de circulación** es uno de los principales factores de siniestralidad ciclista, especialmente cuando se invaden las aceras**.**

"Hay aceras que muchas veces parecen una selva"

"Que yo sepa cuando hay carril bici lo tienen que usar, y si no que vayan por la carretera"

- En menor medida, también se apunta al **incumplimiento de las normas en carretera**, lo que afecta tanto a vehículos privados como a transporte público.

"Las bicicletas no paran en los semáforos en rojo, se suben a la acera. Claro, todo el mundo cree que lo bueno de la bici es que llegas pronto a todos los sitios, y que no puedes estar parando todo el rato"

"Los ciclistas en los cruces invaden las vías del tranvía y al chófer no le da tiempo a reaccionar"

Desconocimiento de las normas

- Se apunta a que parte de las personas recién incorporadas a la bicicleta **no conocen la normativa de circulación** por la ciudad, lo que puede redundar en accidentes.

"Mucha gente no sabe por qué tipo aceras puede andar en bici y por qué tipo de aceras no"

"El otro día hablé con un ciclista y me dijo que él circulaba por el carril bus. Creo que eso no está permitido"

"Cuando se acaba el carril bici no sé por dónde tengo que ir. ¿Voy a la acera o a la carretera?"

Velocidad

- La sociedad indica que **parte de los ciclistas circulan a gran velocidad** tanto por los bidegorris como por la acera, poniéndose a si mismos y a los peatones en situación de riesgo. Se subrayan los **casos de conducción temeraria** en los que el o la ciclista **utiliza auriculares o conduce sin manos**.

"Te pasan como balas alrededor, salen de tu espalda y te llevas un susto porque no sabías que venían"

"Algunos van muy rápido y sin manos, sobre todo cuando hace frío"

"A nadie se le ocurre ir con cascos en el coche. ¿Por qué si en la bici?"

Iluminación de las bicicletas

- Las **bicicletas que circulan sin iluminación** también representan un factor de riesgo, especialmente desde el punto de vista de los conductores y conductoras.

"De noche no les ves hasta que los tienes encima"

"Es cierto que cuando vas en bici piensas que te ven, pero luego vas en coche y te das cuenta de que no"

"Creo que las luces se usan muy poco en las bicicletas"

- En lo que **respecta a la influencia del factor edad** en los accidentes causados por ciclistas, se apunta especialmente a las **personas adolescentes y jóvenes.**

"Las personas de más edad van en bici más despacio, los jóvenes van más rápido y confiados. Igual no tienen esa educación vial tan interiorizada porque no han conducido antes un coche"

"Creo que los adolescentes entre 15 y 18 años son los que más sustos generan, porque van más rápido, escribiendo WhatsApps…"

- En lo que respecta a las **víctimas de los accidentes ciclistas, se percibe mayor riesgo para las personas mayores y con diversidad funcional,** desde un enfoque peatonal.

"Las bicis las ves por todos los lados, no sabes si van bien o mal y te generan miedo"

"Hablando como ciclista, creo que son las personas mayores las que vemos más preocupadas por su seguridad, que a veces se quejan y te dicen cosas"

- Cuando se pregunta a los grupos de interés sobre el uso de los **sistemas de seguridad pasiva** por parte de los ciclistas, se hace referencia especialmente a las **luces** y al **casco.**

- Se subraya la **utilización minoritaria de las luces en las bicicletas, lo que deriva en situaciones de riesgo** especialmente a la hora de circular por la carretera.

"Aquí se suele vestir mucho de oscuro, encima llueve a menudo, y eso dificulta la visión si no se llevan luces"

"Las luces todavía no se usan, y algunos solo llevan elementos reflectantes que no están homologados"

  - Parte de la ciudadanía cree que **su uso se está extendiendo**, aunque a un ritmo lento.

"Algo más sí que se usan las luces, se ven más que antes, pero la mayoría diría que no tienen"

- En lo que respecta a la **utilización del casco** por parte de los y las ciclistas, se apunta un **uso residual en los desplazamientos intramunicipales**.

"El casco no se usa, no ves prácticamente a nadie con él"

"Es cierto que te aporta seguridad, pero es muy incómodo"

- Además, la ciudadanía conoce que su **uso no es obligatorio** entre los adultos y opina que **tampoco debe serlo.**

"No es obligatorio. Creo que en los accidentes de bici hay muy pocas lesiones de cabeza"

"Los ciclistas no podemos ir con casco porque haya coches. Es el coche es quien debe ir más tranquilo, porque es el verdadero intruso en la ciudad"

- **Se cree que el uso del casco está más extendido entre los y las menores de 16 años** por su **carácter obligatorio,** aunque no es una práctica generalizada.

"Con los críos la gente está algo más concienciada"

"Veo que muchos niños van sin casco, aunque los menores acompañados lo usan más que los adultos"

- Cuando se pregunta por **controles preventivos realizados a bicicletas, el de las luces es el único referente conocido** por la ciudadanía. Estos controles se consideran **insuficientes y muy puntuales**, lo que **les resta eficacia** según la opinión de los agentes consultados.

"Hay que multar porque es la única manera de sensibilizar"

"De vez en cuando hacen campañas para que las bicicletas pongan luces, se tiran unas semanas poniendo cuatro multas pero luego se relajan"

- A nivel general se **critica la falta de controles a la circulación ciclista** (de velocidad, de uso de espacios…), aunque esta ausencia que **se justifica en parte desde la percepción de que no existen precedentes** que marquen una metodología sobre cómo hacer controles a los y las ciclistas.

"Claro, es muy difícil hacer controles a las bicicletas. ¿Cómo hacen? ¿Se ponen en la acera o en el bidegorri a mirar?"

"Creo que deberían poner policías en bicicleta que vigilen a los ciclistas"

"A las bicis se les multa poco"

- **Las campañas de educación vial dirigidas a ciclistas** tienen una **notoriedad minoritaria** entre los grupos de interés y la ciudadanía.

- Las únicas **campañas conocidas** (por una minoría de los agentes) son:

  - Las realizadas para el **fomento de la utilización de las luces en la bicicleta.**

  - Las de carácter informativo para **dar a conocer la normativa municipal de circulación de la bicicleta (ordenanza).**

    "Hicieron una campaña informativa sobre el límite horario de circulación en la zona peatonal de Vitoria, luego más tarde empezaron a multar"

  - **El tratamiento de la circulación en bicicleta en las escuelas.**

    "Nosotros hicimos el trabajo sobre los carriles bici, hicimos un video sobre las normas de seguridad con lo que se debe y no se debe hacer como ciclista. Después se presentó en un pleno del Ayuntamiento"

- Por último, se coincide en que las **campañas de educación vial realizadas** hasta ahora resultan **insuficientes, y más aún en el contexto actual** de incorporación masiva de la ciudadanía al uso de la bicicleta. Además, se critica la **falta de continuidad y constancia** de la mayoría de las campañas.

"Se ha hecho muy poco en este sentido, estas campañas necesitan hacerse de forma seguida para tener efecto"

- En lo que respecta a los **horarios de mayor siniestralidad ciclista** percibida, la sociedad cree que son **aquellos en los que se producen más desplazamientos** en la ciudad (horas punta), haciéndose referencias específicas a:
  - Los momentos de **entrada y salida de los colegios.**

    "Muchos chavales van al colegio en bicicleta, las aceras y los bidegorris están llenos de gente cerca de los colegios…"

  - Horarios de **entrada y salida del trabajo.**

    "Es cuando coincide todo el mundo en la calle…"

    "Es justo cuando hay más atascos y cuando peor se va por las prisas y el estrés, quieres llegar pronto a casa…"

  - Los horarios con **menos luz natural.**

    "Pronto por la mañana y el atardecer es cuando hay menos visibilidad, y es peligroso cuando los momentos de poca luz coinciden con las horas punta, dependiendo de la estación del año"

- Cuando se pregunta a los agentes por la **estacionalidad de la siniestralidad ciclista**, mayoritariamente se apunta a **un incremento de los accidentes en los meses de climatología más agradable** por el mayor uso de la bicicleta.

  "En verano es cuando más se usa la bici y cuando seguramente hay más accidentes"

  "A partir de primavera diría que se escuchan más los temas de siniestralidad ciclista"

- A la hora de reflexionar sobre los espacios en los que se cree que se producen más accidentes ciclistas, **se destacan de forma unánime las zonas de preferencia peatonal:**
  - Especialmente las **aceras estrechas.**

    "Hay zonas donde las bicis no deberían circular, sobre todo en las aceras estrechas, te pasan rozando…"

  - Se subraya también la peligrosidad de las "zonas difusas", donde **no están claramente delimitados los espacios para peatones y ciclistas.**

    "Los bidegorris que van por las aceras, si no tienen rebaje o bordillo, son un peligro. Se producen invasiones"

- **En segundo lugar** y con menor peso en el discurso ciudadano, se señalan las **carreteras:**
  - **Las calzadas que cuentan con varios carriles** donde los coches circulan a mayor velocidad**.**

    "Las zonas de la carretera por donde se conduce rápido son un peligro, un mínimo fallo de cualquiera y el coche te come…"

  - **Las intersecciones.**

    "Los ciclistas salen rápido del bidegorri o la acera, a veces sin mirar si viene un coche, y ahí se produce el choque"

  - **Los espacios donde la normativa es compleja o la señalética no es clara.**

    "Hay zonas que están pintadas de amarillo pero no se sabe muy bien quién tiene la prioridad ahí"

- En tercer lugar y con menor importancia, se señala la siniestralidad en las **zonas de preferencia ciclista**.

  - En **bidegorris,** a causa de la invasión peatonal.

    "La gente anda por los bidegorris sin darse cuenta del riesgo, sobre todo en aquellos bidegorris en los que pasan pocas bicis"

  - Se recoge una sensación de riesgo por parte de los y las ciclistas a la hora de circular por los **carriles bici "en sentido contrario al tráfico".**

    "El Ayuntamiento dice que son más seguros porque se ha demostrado en otros sitios, pero ver el tráfico de frente impone mucho"

  - Muy minoritariamente, se indica el **riesgo de circular por las vías del tranvía** por las caídas.

    "Hay que tener cuidado porque se te mete la rueda de la bici en la vía y te vas al suelo, a un familiar mío le pasó"

3.9 TIPO DE ACCIDENTE MÁS COMÚN

- Se considera que el tipo de **accidente ciclista más común es el que implica también a un peatón (atropello).**

"Por el boca a boca, me parece que la bici tiene más problemas con los peatones que con los conductores…"

"Yo diría que a día de hoy hay más accidentes bici-peatón que bici-coche, porque la bici comparte más espacio con el peatón…"

- Sin embargo, se cree que los **accidentes entre bicicleta y coche son los que conllevan pronósticos médicos más graves:**

"Cuando te arrolla un coche es cuando puedes tener problemas graves. Al final, si te chocas con un peatón vas al suelo y poco más"

"La mayoría de accidentes entre bicicleta y peatón se quedan en un susto"

- **Se cree que las caídas ciclistas tienen un peso minoritario** en los siniestros de esta modalidad de desplazamiento**.**

"Que te caigas solo… muy pocas veces, igual cuando llueve"

PERCEPCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD

4.

MOVILIDAD PEATONAL

En este apartado se analiza la valoración de la ciudadanía y los grupos de interés sobre la accidentalidad provocada por peatones

- Cuando se pregunta a la ciudadanía y los grupos de interés sobre la **situación de la siniestralidad peatonal en Vitoria-Gasteiz, se hace referencia a los atropellos**:

atropellos de **COCHE**

atropellos de **BICICLETA**

➢ Los grupos de interés y la ciudadanía creen que se vive un **contexto de estabilidad en el número de atropellos coche-peatón.**

"¿Atropellos? Creo que igual que siempre"

"La Policía dió los datos hace tiempo y me parece que estábamos igual"

❖ En algunos barrios concretos sí se indica un **incremento del número de atropellos de coche,** desde el conocimiento de **casos recientes.**

"Las estadísticas a nivel de ciudad igual dicen lo contrario, pero en nuestro barrio hay más"

"Aquí hemos tenido varios accidentes mortales, dos personas entre 50 y 60 años y otros dos de gente más mayor"

➢ Se percibe un notable **ascenso de los accidentes entre bicicleta y peatón**.

"La gente habla mucho de las bicicletas, hay muchas quejas en ese sentido"

"Es un problema que ahora tenemos en Vitoria y que no se dá en otras ciudades donde la bici no se usa"

- Cuando se pregunta a los agentes sobre los **FACTORES DE RIESGO con mayor influencia en los accidentes provocados por peatones** en Vitoria-Gasteiz, se hace referencia a los siguientes:

PRINCIPALES → **INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS** | **DISTRACCIONES**

SECUNDARIAS → **ESTADO DE LAS ACERAS Y OBSTÁCULOS**

Incumplimiento de las normas

- Los agentes consultados creen que **el incumplimiento de las normas de circulación es el principal factor de la accidentalidad** causada por peatones. Concretamente, se hacen referencia a **dos hábitos inapropiados** de gran influencia:

  - **Los cruces de la calzada por zonas no permitidas:**

"La gente cruza por donde quiere, sale entre dos coches, mira un poco, y por ahí mismo…."

- El caso omiso a los **semáforos en rojo**.

"Me hace mucha gracia lo de saltarse el semáforo en rojo. Al parecer, para la gente el rojo significa <<tengo que mirar a ver si viene un coche, pero si no viene cruzo>>"

"La mayoría de los peatones se saltan los semáforos, solo hay que salir a la calle para verlo"

Distracciones

- La segunda causa en importancia de la accidentalidad provocada por peatones son las **distracciones.** Al igual que se indica en el caso de la movilidad motorizada , el **teléfono móvil tiene un peso importante.**

"Hay en zonas que vas despistado mirando el móvil y te metes al bidegorri…"

"Mucha gente va whatsappeando incluso antes de cruzar la carretera, y justo levantan la cabeza antes de pisar la calzada…"

Estado de las aceras y obstáculos

- Las **personas mayores y con diversidad funcional** coinciden a la hora de señalar que el estado del firme en las aceras, el pavimento deslizante y los obstáculos (terrazas, obras…) representan un riesgo para sus desplazamientos a pie.

"Hay zonas de la ciudad donde la acera resbala, y en invierno con el frío y la lluvia siempre hay caídas"

"Hay obras y terrazas en zonas de aceras estrechas, y tienes que andar jugándotela …"

"En muchas zonas de la ciudad no se cumple con la Ley de Accesibilidad, hay rampas peligrosas"

- La ciudadanía y los grupos de interés consideran **que las personas mayores,** por sus características físicas**, tienen especial influencia en los atropellos causados por el peatón.**

"Al final una persona joven cruza mal pero lo hace corriendo y se libra, una persona mayor se cree que le da tiempo y no"

"Las personas mayores tienen menos agilidad y ven peor, para ellos cualquier cruce indebido es mucho más arriesgado…"

- En menor medida, también se menciona **el riesgo que corren los niños y niñas de corta edad por la imprevisibilidad de sus movimientos.**

"Los niños que van sin un acompañante adulto me dan miedo, porque se te pueden meter en la carretera en cualquier momento detrás del balón"

"Los niños pequeños son más difíciles predecir, todavía no tienen interiorizado el riesgo del coche"

- Existe un **desconocimiento muy importante de las campañas de educación vial dirigidas al peatón**. Los ejemplos que se exponen a continuación se conocen únicamente por una minoría de los agentes consultados:

  - **Las charlas de educación vial y fomento de la utilización del transporte público impartidas en centros para personas mayores,** a las que se atribuye una eficacia reducida por su enfoque eminentemente teórico y poco práctico.

    "Nos dieron unas charlas pero poca gente hacía caso, no puedes dar una chapa a la gente mayor"

    "Hubiese sido mejor salir a la calle y que nos dijesen <<por aquí sí y por aquí no>>, algo más impactante"

  - **Las campañas de sensibilización sobre los cruces de calzada indebidos por parte de los peatones.**

    "Hicieron una campaña para ridiculizar a los peatones que cruzaban mal, venía un payaso y te decía algo"

- A la hora de valorar las campañas de educación vial realizadas en Vitoria-Gasteiz, la ciudadanía **lamenta que se focalicen mayoritariamente en el peatón y el ciclista, y no en el conductor,** que se considera el más peligroso.

  "Deberían hacer más campañas para que la gente conduzca bien, no siempre echar la culpa al peatón"

- Además, también se subraya la **ausencia de campañas que aborden conjuntamente a peatón, ciclista y conductor**.

  "Deberían generar empatía, que nos veamos las caras a la hora de hablar de seguridad vial"

  "Las campañas se hacen por separado con cada uno, entonces nos seguimos criminalizando unos a otros"

4.5 HORARIOS Y DÍAS DE LA SEMANA

- Los **horarios de mayor riesgo desde el punto de vista de la siniestralidad peatonal (atropellos) se corresponden a las horas punta**, entradas y salidas de colegios y de centros de trabajo.

"Obviamente los días laborables, a las horas a las que todo el mundo se tiene que mover …"

"Cuando hay más gente en la calle…"

4.6 ESPACIOS DE ATROPELLOS

- Mayoritariamente se apunta a los **pasos de peatones** como los espacios donde se producen más atropellos (con responsabilidad del peatón), fundamentalmente en aquellos que:

  - Cuentan con un **semáforo en rojo de larga duración** para los peatones.

"La gente no quiere esperar mucho y se arriesga a cruzar…"

"Hay semáforos que tardan una eternidad en ponerse en verde, es una exageración. La gente al final se los salta"

- Los **pasos de cebra que atraviesan bidegorris y vías de tranvía a la vez**, que resultan especialmente complejos para las personas con diversidad funcional.

"Tienes que mirar a varios lados, suele ser un cruce bastante largo, andas justo de tiempo…"

- Los **cruces de calzada que enfrentan el tráfico en un sentido** y las bicicletas en el contrario, ya que son una modalidad relativamente nueva a la que aún hay que acostumbrarse.

"Hay gente que está cruzando en rojo el semáforo y además solo ha mirado al lado de los coches, y no al de las bicicletas…"

- En menor medida, los peatones también generan accidentes en las **aceras donde se comparte espacio con las bicicletas**, por la invasión de los bidegorris.

"Te metes al bidegorri sin darte cuenta y te pueden atropellar…"

"Hay gente que va andando por el bidegorri como si nada, luego se quejan de que las bicis van por la acera…"

"La gente que va por la acera está en su mundo y no se da cuenta que está la línea del bidegorri pintada al lado"

4.7 TIPO DE ACCIDENTE MÁS COMÚN

- Cuando se pregunta a los agentes sobre cuál consideran que es el tipo de **accidente peatonal más común**, una parte mayoritaria indican que son los **atropellos coche-peatón.**

"Cuando hay un atropello de coche la gente lo comenta mucho, sobre todo si hay heridos"

"Creo que hay más atropellos de coche a peatón que de bici, y además con heridos graves… "

- **Otra parte de la ciudadanía (minoritaria) cree que son más los atropellos bicicleta-peatón** que los de coche-peatón, sobre todo por la sensación de riesgo que se vive en las aceras.

"Podría decirse que el accidente bici-peatón es nuevo, porque no se daba antes. Ahora la bici y el peatón compartimos muchas calles"

"Ya no puedes andar tranquilo por la acera, puede venir alguna bici y llevarte "

- Por último, las personas mayores y con diversidad funcional destacan **las caídas** que se sufren en algunos puntos mal acondicionados para sus desplazamientos.

"Hay zonas que son como una gran gincana para la gente mayor o con problemas de movilidad"

"Hay aceras con montículos, baldosas sueltas… "

5.

PERCEPCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD

CONCLUSIONES

En este apartado se expresan los elementos nucleares del discurso social sobre la siniestralidad en Vitoria-Gasteiz

- La ciudadanía y los grupos de interés realizan una **VALORACIÓN LIGERAMENTE CRÍTICA** de la situación de la siniestralidad en Vitoria – Gasteiz: se señalan más ámbitos de mejora que fortalezas, especialmente en el ámbito de la bicicleta.

- En relación a la **BICICLETA,** los grupos de interés indican:

  - Es el **elemento con mayor notoriedad en el discurso social** sobre la siniestralidad, desde la percepción de que **SU EXPANSIÓN ESTÁ GENERANDO PROBLEMAS DE CONVIVENCIA.**
  - En este sentido, **la circulación de bicicletas por la acera** es la principal causa de conflictividad.
  - Se considera que peatones, conductores y ciclistas se encuentran en un proceso **de adaptación a la movilidad ciclista que se prevé largo y complejo.**

- En relación al **COCHE,** los grupos de interés indican:

  - Es la modalidad de desplazamiento que genera los **accidentes más graves** (pronóstico médico).
  - La **falta de respeto a los pasos de peatón** y la **superación de los límites de velocidad** son los factores de riesgo más preocupantes.

- En relación al **PEATÓN,** se destaca:

- Es el **agente más vulnerable** a la siniestralidad que se produce en la ciudad.
- La falta de **respeto a los semáforos y los cruces de calzada por zonas no habilitadas** son las dos causas de accidentalidad en las que incurren los peatones.
- Los peatones manifiestan una **sensación de riesgo en los espacios compartidos con la bicicleta.**