Proceso participativo para la elaboración de Orientaciones en materia de seguridad vial en Vitoria-Gasteiz

2017

Memoria de síntesis

Elkargune - Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible

Ayuntamiento
de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko
Udala

Índice

Introducción....3
Datos cuantitativos sobre accidentes en Vitoria-Gasteiz....4
Accidentalidad general....4
Accidentalidad ciclista....4
Accidentalidad peatonal....5
Percepción cualitativa sobre la siniestralidad en Vitoria-Gasteiz....7
Diagnóstico social de la siniestralidad....9
Benchmarking de buenas prácticas en otras ciudades....11
Resumen de propuestas para la mejora de la seguridad vial en Vitoria-Gasteiz....13
Semáforos....13
Señalética....14
Pasos peatonales, aceras y calles peatonales....15
Puntos de riesgo y diseño de la vía....15
Aspectos normativos....16
Comunicación....16
Formación....17
Sensibilización....18
Controles....19

Introducción

En el primer semestre de 2017 se celebraron 3 sesiones del Elkargune "Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible" centradas en el campo de la seguridad ligada a la movilidad. La primera sesión (ver acta), que dio inicio al proceso, resumió los datos cuantitativos de que dispone el Departamento de Seguridad Ciudadana sobre accidentes producidos en Vitoria-Gasteiz en los últimos años. La información recogida en atestados permitió determinar muchas de las situaciones, causas y consecuencias de los accidentes, información que constituye la base principal para establecer áreas de mejora en ese campo. Se presentaron datos de accidentes ligados a la movilidad general, y más específicamente, datos relativos a la movilidad en bicicleta y a pie.

Posteriormente, los datos cuantitativos se completaron con entrevistas a personas que representan diversos ámbitos relacionados con la movilidad, para conocer la percepción ciudadana sobre esa cuestión, que no siempre coincide con los datos objetivos.

En la segunda sesión se expuso toda esa información al medio centenar de personas que participaron *in situ* en la sesión, y en grupos de trabajo se llegó a consensuar un diagnóstico sobre la situación actual de la siniestralidad ligada a la movilidad.

Finalmente, en la tercera sesión se presentó un *benchmarking* de buenas prácticas aplicadas en otras ciudades para mejorar la seguridad vial. Sobre ese documento y todos los anteriores, los participantes en la sesión trabajaron sobre diversas propuestas (recogidas en el acta de la sesión) que, desde la visión de la ciudadanía, pueden servir de base para la elaboración de un Plan de Seguridad Vial.

A partir de ahora, el Departamento de Seguridad Ciudadana dará inicio al proceso de elaboración del Plan de Seguridad Vial, que, además de en esas aportaciones ciudadanas, se basará en las directrices emanadas de planes de administraciones superiores, y en el conocimiento que los técnicos municipales (Policía Local, Tráfico, Espacio Público...), tienen sobre la cuestión.

Este documento de síntesis resume la información recopilada durante todo ese proceso.

Datos cuantitativos sobre accidentes en Vitoria-Gasteiz

Los datos completos se pueden consultar en el apartado "Documentos" de este enlace.

A continuación, se resumen las principales conclusiones obtenidas a partir del análisis de esos datos.

Accidentalidad general

- La siniestralidad se concentra en las horas y días (laborables) con mayor movilidad.
- La siniestralidad general muestra una distribución bastante uniforme a lo largo del año, exceptuando el mes de agosto.
- En los últimos años se ha producido un incremento en los números totales de accidentes en prácticamente todos los modos. Sin embargo, en valores relativos con respecto al número de vehículos motorizados y a la población existente en Vitoria-Gasteiz, se mantiene estable: aproximadamente 30 accidentes por cada 1.000 vehículos y 18 por cada 1.000 habitantes.
- El número de víctimas se mantiene estable en los últimos años (aproximadamente 800 personas). Esa situación contrasta con los datos de principios del siglo XXI, en el que el número de víctimas superaba las 1.000 anuales.
- El número de personas fallecidas ha descendido progresivamente, desde 22 fallecidos en el quinquenio 2001-2005, a 16 durante el periodo 2006-2011 y a 10 en el periodo 2011-2015.
- Las principales causas de accidente, según la información recogida por los agentes, son "Conducir sin diligencia o atención", que aparece en aproximadamente el 45 % de los casos. Como segunda causa, en el 15 % de los casos, aparece el "Cambio incorrecto de carril".
- Se ha detectado una disminución de conductores bajo los efectos del alcohol.
- El porcentaje de conductores accidentados que han consumido drogas/alcohol, es mayor que el porcentaje de conductores que se detectan drogados en controles rutinarios.

Accidentalidad ciclista

- Parece que en los tres últimos años el número de siniestros tiende a estabilizarse, ya que no ha aumentado en la medida en que lo ha hecho el número de desplazamientos en bicicleta. La tasa de accidentes por 1.000 desplazamientos en bicicleta ha pasado de 4,6 en 2011 a 2,7 en 2014.
- La siniestralidad se concentra en las horas (de 12:00-21:00 horas) y días (laborables) con mayor movilidad.

- La siniestralidad ciclista presenta una marcada estacionalidad que está ligada al mayor uso de la bicicleta en los meses centrales del año. Sin embargo se observa que a medida que la bicicleta se está consolidando como alternativa de movilidad urbana y su uso se extiende a todo el año, el efecto de la estacionalidad tiende a disminuir.
- Las zonas de preferencia para el peatón (aceras y zonas peatonales) son los lugares donde mayor cantidad de siniestros con bicicletas implicadas se registran. Parece que se está produciendo un descenso en la medida en que, en términos porcentuales, están disminuyendo los desplazamientos en bicicleta por estos espacios.
- Se ha producido un aumento de la siniestralidad en calzada y zonas reservadas para la circulación ciclista que parece estar ligado a un mayor uso de estos espacios para la circulación de bicicletas.
- Los siniestros con bicicletas y vehículos motorizados implicados son los más numerosos. Sin embargo, en términos porcentuales, han disminuido notablemente en los tres últimos años (del 70 % al 45 %). Por el contrario se incrementa el número de caídas ciclistas.
- La siniestralidad entre automóviles y bicicletas se concentra, por este orden: en la calzada, en pasos y vías ciclistas, en pasos peatonales y en aceras. No respetar la prioridad en intersecciones y pasos peatonales o ciclistas es la mayor causa de conflicto entre ambos modos de transporte. Llama la atención el elevado número de siniestros que se dan en aceras entre bicicletas y automóviles , donde el principal lugar de conflicto son los vados.
- Los siniestros por caída se producen mayoritariamente en aceras y zonas peatonales y están aumentando en calzada y vías ciclistas.
- Los atropellos con bicicletas implicadas se han estabilizado y suponen el 10 % de los siniestros ciclistas. La gran mayoría de estos atropellos se dan en aceras y zonas peatonales.
- Los ciclistas masculinos tienen una tasa de siniestralidad mayor que las ciclistas.
- El número de mujeres ciclistas que se ven implicadas en siniestros está aumentando a la vez que éstas se incorporan más a la movilidad ciclista.
- Los mayores de 50 años y el grupo de 20-29 años presentan una siniestralidad mayor de la esperada por su movilidad en bicicleta.

Accidentalidad peatonal

- El número de atropellos se ha estabilizado en los últimos siete años, teniendo en cuenta el incremento del número de desplazamientos peatonales. La tasa de accidentalidad peatonal ha pasado de 3,41 en 2011 a 2,9 en 2014 por cada 10.000 desplazamientos a pie.

- La accidentalidad se concentra en los días laborables y en las horas del día donde más desplazamientos a pie se realizan.
- Los atropellos se distribuyen equitativamente a lo largo del año y no se observa estacionalidad en la accidentalidad peatonal, aunque la gravedad de estos se acentúa en otoño e invierno.
- El tipo de atropello más frecuente es el que implica a vehículos motorizados (más del 70 %). La causa principal detrás de una gran parte de estos atropellos (43 %) se debe a que el conductor no respeta la prioridad del viandante.
- Es llamativo el porcentaje de atropellos que se producen mientras el peatón cruza la calzada antirreglamentariamente (28 %).
- Los siniestros bicicleta-peatón suponen el 20 % de los atropellos y se dan en su mayoría en zonas de preferencia para el viandante.
- Casi la totalidad de los atropellos que se dan en aceras y zonas peatonales ocurren con bicicletas implicadas. Estos espacios han dejado de ser seguros para el peatón con la irrupción de la bicicleta.
- Respecto a los peatones implicados, la accidentalidad la sufren por igual hombres y mujeres. Sin embargo, la tasa de atropellos producidos por conductores varones es mayor que los producidos por mujeres.
- Por edades, la accidentalidad afecta en mayor medida a los viandantes mayores de 60 años y al grupo de edad entre 0-20 años.
- Los viandantes son los más vulnerables El 13 % de los peatones resultan heridos graves en atropellos con automóviles implicados. La gravedad disminuye en los atropellos con bicicletas implicadas, donde los peatones heridos con pronóstico grave son el 4 %.

Percepción cualitativa sobre la siniestralidad en Vitoria-Gasteiz

El análisis completo se puede consultar en este enlace.

Se entrevistó a 20 personas, pertenecientes a los siguientes colectivos:

- ALATAX (Asociación Alavesa del Taxi)
- Asociación de Vecinos Aranako
- Personas jóvenes
- Eginaren Eginez (Asociación de Personas con Discapacidad Física)
- Ekologistak Martxan (Ecologistas)
- Euskotren (Tranvía)
- Denon Eskola (Asociación de AMPAs)
- FAPACNE (Asociación de AMPAs)
- Bizikleteroak (Asociación de Ciclistas)
- Asociación de vecinos IBAILAKUA
- Itxaropena (Asociación de Personas con Baja Visión)
- Las Cuatro Torres (Asociación de Mayores)
- Sindico
- TUVISA
- Asociación de vecinos Zabalgana Batuz

Las personas entrevistadas realizaron una **valoración ligeramente crítica** de la situación de la siniestralidad en Vitoria-Gasteiz: se señalaron más ámbitos de mejora que fortalezas, especialmente en el ámbito de la bicicleta.

En relación a la **bicicleta**, indicaron que:

- Es el elemento que despierta una mayor alarma social en relación con 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.
- Es la modalidad de desplazamiento que genera los accidentes menos 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 **coche**, indicaron que:

- 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 velocidadson los factores de riesgo más preocupantes.

En relación al **peatón,** se destacó que:

- Es el agente más vulnerable.
- La falta de respeto a los semáforos y los cruces de calzada por zonas no habilitadas son las dos principales causas de accidentalidad con peatones implicados.
- Los peatones manifiestan sentirse en riesgo en los espacios compartidos con la bicicleta.

Diagnóstico social de la siniestralidad

Tras la recopilación de los datos cuantitativos y de las percepciones de los agentes entrevistados, se celebró una sesión del Elkargune de Movilidad en la que se compartieron esos datos con los asistentes para llegar a elaborar un diagnóstico social sobre la siniestralidad en Vitoria-Gasteiz. El acta de la sesión recoge toda la información obtenida durante la misma.

Las 50 personas participantes en la sesión se organizaron en 3 mesas, cada una dedicada a analizar la siniestralidad desde el punto de vista de un modo de movilidad: vehículos a motor, bicicleta y peatón.

Las conclusiones fueron las siguientes:

Visión desde los conductores de vehículos a motor

- Los participantes dieron especial relevancia a los aspectos relacionados con las infraestructuras y la regulación del tráfico: señalética poco clara o insuficiente, exceso de semáforos, diseño de rotondas que incrementan la inseguridad, estado de conservación de la pintura y el asfalto, sensación de inseguridad en puntos donde confluyen distintos modos…
- Se mencionó, como segundo punto a mejorar, el incumplimiento de las normas, sobre todo el exceso de velocidad del tráfico motorizado. También se mencionaron las dobles filas, la falta de respeto de pasos peatonales...
- La convivencia fue el tercer punto más relevante para los participantes en la mesa. El argumento principal fue la falta de respeto y de empatía por parte de los conductores de coche hacia el resto de usuarios de la vía, sobre todo ciclistas y peatones.
- Las distracciones, como por ejemplo el uso del móvil, fueron el cuarto grupo de elementos generadores de riesgo.

Visión desde el usuario de la bicicleta

- Los participantes que tomaron el papel del ciclista dentro del sistema de movilidad, vieron como principal causa de riesgo el diseño de la ciudad para dar respuesta a las necesidades del coche particular: el espacio para el coche es del 70%, el diseño de las calles no calma la velocidad de los coches lo suficiente para mejorar la circulación ciclista por calzada, y la infraestructura ciclista no está completa.
- La segunda causa de riesgo más importante fue la del uso masivo del coche en la ciudad y su velocidad. Se consideró que el coche es el principal factor de generación de siniestros.

- En tercer lugar, se mencionó la convivencia ciclista-peatón-coche. Se hizo especial hincapié en la falta de respeto de los ciclistas por los peatones (en espacios peatonales).
- Como cuarto punto de riesgo, se mencionó las conductas incorrectas y práctias de riesgo de los ciclista a la hora de circular: cruces incorrectos de calzada (por ejemplo, en pasos peatonales), el no uso de luces y otros elementos de seguridad, etc.
- Finalmente, se habló también de deficiencias en infraestructuras: falta de infraestructura ciclista en calles, vías ciclistas en aceras, falta de mantenimiento, peligrosidad de las intersecciones (pasos ciclistas)…

Visión desde el peatón

- El principal punto de preocupación para los participantes en esta mesa fue el de la interacción ciclista-peatón, y los riesgos crecientes que está generando, sobre todo la falta de respeto de la preferencia peatonal en aceras y espacios peatonales.
- Al igual que en el caso de la mesa ciclista, se mencionó el diseño urbano, pensado para el coche, como factor de riesgo para los peatones: falta de fluidez del tránsito peatonal porque se da preferencia al coche en la regulación semafórica, diseño de calzadas y carriles muy anchos que favorecen el incremento de velocidad…
- El tercer punto destacado fue la velocidad excesiva de los vehículos motorizados.
- Finalmente, se mencionó la falta de respeto de los pasos peatonales, tanto por parte de los vehículos motorizados como por parte de los propios peatones.

Benchmarking de buenas prácticas en otras ciudades

El *bechmarking* consistió en la revisión de Planes de Seguridad Vial de otras ciudades, para localizar prácticas que pudieran posteriormente ser contrastadas por la ciudadanía en el proceso participativo y pudieran servir de referencia para definir orientaciones para la redacción del Plan de Vitoria-Gasteiz.

Se puede consultar completo en este enlace.

Para la elaboración del *benchmarking* se analizaron los siguientes planes:

- Plan de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Pamplona 2008-2011.
- Plan de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Segovia.
- Plan de Seguridad Vial Urbana de Gijón 2011-2015.
- Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible de Euskadi 2015-2020.
- Plan de Seguridad Vial Tipo de la D.G.T
- Planes de Londres, Copenhague y La Coruña.

El análisis se realizó sobre los siguientes aspectos de los Planes:

- Los objetivos generales y específicos.
- Las iniciativas / acciones.

Las acciones recopiladas de los planes se organizaron en dos grandes grupos, atendiendo a los aspectos directamente relacionados con las personas y a los derivados del entorno.

- La **persona** (51 acciones)
    - Control sobre el comportamiento: controles de velocidad, de drogas, de dispositivos de seguridad...
    - Sensibilización: campañas de sensibilización para colectivos específicos (escolares, tercera edad), campañas de convivencia, campañas específicas para prevenir atropellos...
    - Formación: cursos de educación vial, formación de formadores (policía, profesorado)
    - Comunicación: campañas informativas, elaboración de materiales, mapas de riesgos y de itinerarios seguros...
- El **espacio público** (36 acciones)
    - Semáforos: adaptación de la semaforización a situaciones específicas (personas con deficiencias auditivas, PMR, flujos de tráfico variables), eliminación/instalación de semáforos

- Señalética: eliminación/instalación de señales, mantenimiento adecuado de la señalética, señalización específica en lugares puntuales (colegios, etc.)
- Pasos peatonales y aceras: mejora de la iluminación, pasos elevados, calmado de tráfico, segregación del espacio ciclista y del peatonal...
- Puntos de riesgo (intersecciones, puntos con tráfico intenso, de alta velocidad…): mejoras de diseño, reducción de velocidad, mejoras generales de la red ciclista (anchura de carriles, conexión de la red), mejoras para la protección de motoristas, mejoras del estado del firme…

Resumen de propuestas para la mejora de la seguridad vial en Vitoria-Gasteiz

Durante la sesión del Elkargune de Movilidad del 11 de mayo de 2017, los asistentes al mismo (31 personas) trabajaron en grupos para, a partir de la información recopilada durante todo el proceso, determinar una serie de orientaciones que puedan ser usadas para la elaboración del Plan de Seguridad Vial de Vitoria-Gasteiz.

El acta de la sesión se puede consultar en este enlace.

Los participantes trabajaron tomando como base los dos grandes ámbitos definidos previamente en el *benchmarking*: el **entorno**, la **persona**, y los cuatro aspectos derivados de cada uno de ellos.

A continuación se resumen las propuestas derivadas del proceso.

Semáforos

Reducción del número de semáforos

- Eliminación de semáforos en las intersecciones de calles de interior de supermanzana. La eliminación de semáforos debe ir asociada a la implantación del paquete de medidas del PMSEP, que busca convertir las calles de interior de supermanzana en calles calmadas.
- Conversión de semáforos ámbar (para que los vehículos motorizados crucen cuando el paso peatonal/ciclista está despejado) a semáforos rojo. Se consideran peligrosos, ya que generan confusión entre los conductores y conductoras.

Adecuación de ciclos semafóricos

- Estudio individualizado y adaptación de ciclos semafóricas a la demanda de peatones, ciclistas y vehículos en calzada, priorizando la movilidad peatonal y ciclista.
- Incremento de la duración de la fase semafórica verde para peatones (afecta sobre todo a personas mayores y personas con movilidad reducida).
- Estudio de los semáforos peatonales con segundero que marca el tiempo de espera, para conocer su incidencia sobre la seguridad peatonal.
- Mejora de la coordinación de los semáforos peatonales consecutivos en calles con medianas, para favorecer el flujo peatonal en fase única.
- Sustitución de semáforos peatonales con pulsador que se adaptan al ciclo semafórico, por semáforos de respuesta inmediata.

- Instalación de semáforos inteligentes que amolden su ciclo automáticamente a la intensidad de tráfico.
- Modificaciones periódicas de los ciclos semafóricos, para evitar automatismos de los/las conductores/as que incrementen el riesgo de siniestros.

Otras propuestas relacionadas con semáforos

- Refuerzo y mejora de la semaforización en los pasos ciclistas.
- Instalación generalizada de semáforos adaptados para invidentes.

Señalética

Mantenimiento y conservación de la señalética

- Mejora de la visibilidad de señales ocultas por otros elementos del espacio público, sobre todo por la vegetación.
- Mejora del mantenenimiento de las marcas viales.
- Revisión y actualización de las señales. Eliminación de señalética obsoleta.

Homogenización de la señalética

- Mejora de la coherencia y simplificación de la señalética (vertical, marcas viales, etc.).
- Homogeneización de la señalización de obras.
- Mejora de la señalética de las zonas peatonales, para que quede clara la preferencia peatonal.
- Mejora de la localización espacial de las señales de dirección previas a las intersecciones, de tal manera que los/as usuarios/as de la calle vean antes la señal.

Mejora de la señalética ciclista

- Refuerzo de la señalización (tanto vertical como horizontal) de los pasos ciclistas.
- Refuerzo de la señalización de vías ciclistas sobre acera, para reducir las interferencias peatón-ciclista.

Otras propuestas relacionadas con la señalética

- Campañas informativas para dar a conocer señales importantes para la seguridad vial pero poco conocidas, como por ejemplo la S-28.
- Generalización del uso de marcas viales para calmar el tráfico: líneas divisorias de carriles, estrechamiento de calzada mediante pintura...

Pasos peatonales, aceras y calles peatonales

Pasos peatonales

- Instalación/modificación de la localización de pasos peatonales para que se adapten a los itinerarios peatonales. Eliminación de pasos peatonales no alineados cuando se atraviesan calles con mediana.
- Reducción de distancia entre pasos peatonales para incrementar la permeabilidad peatonal y reducir la velocidad del tráfico.
- Incremento de la visibilidad de los pasos peatonales eliminando obstáculos visuales en sus inmediaciones.
- Mejora de la iluminación de los pasos peatonales.
- Estudio de la seguridad y de las consecuencias de atropellos en pasos peatonales elevados.

Aceras

- Rebaje de bordillos en las aceras para favorecer el tránsito de las personas con movilidad reducida. Por otra parte, esta medida se considera peligrosa en zonas de mucha afluencia de tráfico.

Diseño de las zonas peatonales

- Incremento del espacio peatonal en las zonas escolares, para lograr una mayor seguridad de los niños y niñas.
- Creación de más itinerarios seguros escolares y de itinerarios seguros a centros cívicos y otros equipamientos.

Puntos de riesgo y diseño de la vía

Reducción de la velocidad

- Implantación de elementos en calzada para reducir la velocidad de vehículos a motor: cojines berlineses, etc.
- Reducción de la anchura de carriles en calzada.
- Implantación generalizada de medidas para convertir el casco urbano en una ciudad 30.
- Reducción del número de carriles de circulación para vehículos a motor.
- Estrechamiento de radios de giro.

Mejoras de diseño de infraestructuras

- Estudio de los puntos específicos de concentración de accidentes, para definir soluciones adaptadas a cada situación. Análisis continuados de las zonas de riesgo de accidentes como rotondas, isletas, puntos ciegos, etc
- Mejora del diseño de intersecciones (señalética, espejos, etc.) para incrementar la seguridad de peatones y ciclistas.
- Mejora del estado de mantenimiento de las calzadas, vías ciclistas, aceras, etc.
- Aumento del espacio destinado a las bicicletas y a los peatones, para favorecer el tránsito peatonal y ciclista.
- Incremento de la segregación física de las vías ciclistas sobre calzada y sobre aceras.
- Calmado de tráfico para que las bicicletas circulen por la calzada con mayor seguridad.
- Completado de la red de vías ciclistas para favorecer un tránsito ciclista más seguro, y para evitar el uso de zonas peatonales por los/as ciclistas.
- Creación de calles con preferencia de circulación ciclista.

Aspectos normativos

- Prohibición de la circulación de bicicletas por las aceras, para reducir las fricciones peatón-ciclista.
- Obligación de la identificación de bicicletas (bien mediante una matrícula o mediante registro) para poder identificar a las personas infractoras.

Comunicación

Públicos diana

- Desarrollo de campañas genéricas dirigidas al conjunto de la población.
- Desarrollo de campañas específicas dirigidas a colectivos concretos: dirigidas al públido escolar y adolescente, a personas mayores, a personas ciclistas, a conductores de coche.

Canales de comunicación

- Mejora de canales propios de las instituciones, para lograr una comunicación bidireccional entre instituciones y ciudadanía.
- Uso de los centros cívicos como canal de comunicación.
- Tejido asociativo de la ciudad para difundir mensajes a colectivos específicos.

- Sinergias con los medios de comunicación para transmitir cambios normativos, etc.
- Redes sociales como canales para comunicar mensajes a públicos específicos.
- Revisión de la efectividad de canales de comunicación en calle (marquesinas, cartelería, etc.)
- Evaluación de las campañas de comunicación que se realicen, para conocer si cumplen objetivos.

Contenidos de la comunicación

- Mapas de accidentalidad, donde se muestren las circunstancias por los que se producen los accidentes, en qué puntos geográficos se producen, el momento del día en el que se han producido, etc.
- Normas de circulación vigentes, explicando la lógica de su existencia, haciendo hincapié en normas relevantes para la seguridad, como por ejemplo la señal S-28.
- Rutas de movilidad existentes en la ciudad, adecuando los modos de transporte en función del objetivo del viaje.
- Itinerarios seguros para el conjunto de la ciudadanía, y en especial, para los escolares, las personas mayores y los/las ciclistas
- Consecuencias del incumplimiento de las normas en relación con el incremento de la inseguridad tanto para el infractor como para el resto de personas.
- Diseño adecuado del mensaje a transmitir, público objetivo, medios a usar, etc.
- Uso de casos reales para crear un mayor impacto en la población.

Formación

Públicos diana

- Ciudadanía en general.
- Escolares, como agentes para la mejora futura de la seguridad vial.
- Profesionales del transporte, ya que son las personas que durante más tiempo se mueven a lo largo del día.
- Personas mayores, como uno de los principales colectivos de riesgo.
- Personal de la administración local, para mejorar su labor de prescriptor.

Canales de la formación

- Uso de estructuras y canales ya existentes para formar a distintos colectivos. Por ejemplo, centros cívicos o asociaciones.
- Formación continua.

- Formación escolar a lo largo de todo el proceso educativo y no solo en etapas concretas.
- Adaptación del contenido de la formación en función del público objetivo.

Contenidos de la formación

- Incidencia específica sobre normativa de circulación que ha sido actualizada/modificada, y sobre formas de movilidad que son nuevas en la ciudad.
- Estudio de las normas con mayor grado de incumplimiento, para incidir en ellas a la hora de programar la formación.
- Formación de formadores (policía, profesorado, personal de la administración, de asociaciones).
- Formación de ciclistas, como grupo de movilidad de reciente incorporación que, en muchos casos, no conocen cómo deben circular por la ciudad.
- Orientación de la formación al respeto por los demás, además de al cumplimiento de normas.
- Formación sobre el modelo de movilidad y de ciudad que plantea el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz.

Sensibilización

Públicos diana

- Población en general y también diferentes públicos específicos.
- Colectivos más vulnerables (personas mayores, menores), ya que son las personas que pueden sufrir las consecuencias más graves en caso de incumplimiento de normas.
- Consumidores de alcohol y de drogas, por el incremento del riesgo de ser tanto autores como víctimas de siniestros.

Canales de la sensibilización

- Interacciones cara a cara, como por ejemplo "mesas redondas", donde los diferentes colectivos de forma conjunta puedan expresar sus temores y sus problemas.
- Instalacion de MUPIs publicitarios en los barrios.
- Uso del ocio como herramienta educativa, sobre todo con las personas más jóvenes. Teatros, cuentacuentos con moraleja… en los centros cívicos.

- Campañas de sensibilización en días festivos y los fines de semana, en relación con el consumo de alcohol y drogas.
- Uso de displays en lugares estratégicos con imágenes y mensajes impactantes.
- Uso de imágenes y testimonios reales para lograr una mayor concienciación en la ciudadanía.
- Campañas de sensibilización de calle dirigidas a personas mayores.

Contenidos de la sensibilización

- Priorización de los mensajes sobre la convivencia en comunidad y sobre el cumplimiento de normas.
- Concienciación de la ciudadanía sobre la mejoras que suponen los cambios en materia de seguridad vial, y que esos cambios no se hacen para dificultar sus rutinas.
- Concienciación de la ciudadanía de los riegos que acarrea el incumplimiento de normas.
- Importancia más específica la sensibilización sobre comportamientos incorrectos de los peatones, como colectivo más vulnerable, por ejemplo al cruzar de manera incorrecta la calzada.
- Sensibilización de los/as ciclistas, personas conductoras y usuarios/as de vehículos personales para que respeten la preferencia peatonal en las zonas peatonales.

Controles

Tipos de campañas de control

- Incremento de la presencia y el número de policías en los barrios, para labores de control pero también educativas.
- Incremento de controles en las calles de tráfico calmado.
- Incremento de controles a ciclistas y viandantes: controles de luces, de velocidad, de uso adecuado de pasos peatonales, etc.
- Incremento de la vigilancia en zonas escolares.
- Mayor aleatoriedad de controles en calzada, para detectar conductas que incrementan la inseguridad.

Criterios de priorización de controles

- Priorización de los controles en función de los posibles riesgos y de la incidencia existente.

- Programación de los controles en función de las horas o momentos del día en los que hay un mayor riesgo de incumplimiento de normas.
- Estudio geográfico de la siniestralidad para adaptar los controles. Determinación de los controles más adecuados para las vías arteriales o la red local.

Equilibrio entre los controles y las campañas de sensibilización

- Equilibrio de los recursos dedicados a control y de los dedicados a sensibilización, formación y comunicación.
- Incorporacion de la sensibilización y comunicación en los controles sancionadores.
- Evaluación de las campañas de control para conocer si se alcanzan los objetivos propuestos.
- Coordinación temporal de las campañas de sensibilización en calle con campañas de control posteriores. Rigurosidad de los controles tras las campañas de sensibilización.

Otras opiniones relacionadas con los controles

- Solicitud de mayor rigurosidad y más sanciones por parte de la autoridad.
- Aplicación de labores comunitarias a aquellas personas que no cumplan con la normativa.
- Uso de medidas infraestructurales o de otro tipo para reducir el incumplimiento de la normativa: por ejemplo, la reducción de velocidad quizá se consigue mejor estrechando la calzada.
- Uso del dinero recaudado mediante sanciones directamente en el ámbito de la seguridad vial.
- Aspectos específicos: sanciones a vehículos que aparcan en aceras, vigilancia especial para que los vehículos se detengan en pasos peatonales.