

Barómetro FESVIAL

Seguridad Vial y Movilidad en Grandes Ciudades



Septiembre, 2022



Ficha técnica

Entidades

FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial)

MICHELIN

Autores:

Ignacio Lijarcio

Javier Romaní

Cristina Catalá

Javier Llamazares

Hugo Ureta

Informe técnico: INB3/2022

© de los autores (Michelin y Fesvial)

Septiembre 2022



INTRODUCCIÓN

El Barómetro FESVIAL de la Seguridad Vial y Movilidad (**Barómetro FESVIAL**) nace como una aportación de Fesvial y sus patronos, en este caso Michelin, a la sociedad y en especial al ecosistema de la seguridad vial y la movilidad, con la intención de:

- recoger la opinión de las personas que conducen sobre problemas tradicionales de la seguridad vial, así como sobre cuestiones puntuales de interés, desde una perspectiva independiente y objetiva, y con una continuidad que permita establecer tendencias, cambios en los estados de opinión, etc.

Todo ello con el objetivo último de disponer de una herramienta de medición de opinión de carácter continuo que **ponga de manifiesto la necesidad de permanecer alerta y no bajar la guardia** ante problema de envergadura como es la seguridad vial.

En el presente documento, se exponen los resultados de la tercera edición del Barómetro FESVIAL que ha contado con el patrocinio de Michelin, realizado durante el mes de **mayo de 2022** como continuación de un proyecto que se inició en el año 2020.

En esta tercera edición, el Barómetro Fesvial tiene como objetivo y preocupación el estudio de la problemática de seguridad vial y movilidad en entornos urbanos, analizando los nuevos retos a los que se enfrentan los gestores municipales de la movilidad.

El Equipo de FESVIAL en colaboración con Michelin



Contenido

INTRODUCCIÓN	3
1. Ficha técnica y temáticas	6
2. Temáticas:	7
3. Seguridad vial y movilidad: cuestiones básicas	8
1.1. Prioridad de la Seguridad Vial y la Movilidad	8
1.2. Medio de transporte habitual	9
1.3. Visión futura del automóvil	11
4. VALORACIÓN DEL PROPIO MUNICIPIO	12
2.1. Riesgo de sufrir un accidente	12
2.2. Nivel de formación y sensibilización de la ciudadanía en seguridad vial	17
2.3. Desplazamientos y seguridad	20
2.4. Señales de tráfico, semáforos, paneles informativos	23
2.5. Transporte público	26
3. NUEVAS TENDENCIAS DE MOVILIDAD	28
3.1. Actitudes ante normas y actuaciones sobre en movilidad y seguridad vial	28
3.2. Creencias sobre las nuevas formas de movilidad	30
5. Accidentalidad urbana año 2020. Principales datos	33



ESTUDIO EN POBLACIÓN DE GRANDES CIUDADES



1. Ficha técnica y temáticas

Ficha Técnica:

Población: Personas residentes en grandes ciudades entre 18 y 65 años.

Muestra: 600 entrevistas *on line* para un error muestral máximo del +/- 4,00% (nivel de confianza del 95%, siendo $p=q=50\%$).

Distribución proporcional: por edad, sexo y volumen de población de la ciudad.

Trabajo de campo: entre 3 y 15 de junio 2022.

Distribución por Sexo

Sexo	n	%
Hombres	295	49,17
Mujeres	305	50,83

Distribución por Edad

Edad	n	%
Hasta 24	91	15,17
Entre 25-34	98	16,33
Entre 35-44	127	21,17
Entre 45-54	129	21,50
Entre 55-64	114	19,00
65 o más	41	6,83

Distribución por Ciudades

Ciudad	n	%
Madrid	213	35,50
Barcelona	107	17,83
Valencia	48	8,00
Sevilla	47	7,83
Zaragoza	51	8,50
Málaga	36	6,00
Murcia	28	4,67
Palma de Mallorca	25	4,17
Las Palmas de Gran Canaria	24	4,00
Bilbao	21	3,50



2. Temáticas:

Las temáticas tratadas en el apartado del **Barómetro FESVIAL** dirigido a población de grandes ciudades han sido las que se detallan a continuación:

- **Cuestiones básicas de seguridad vial y la movilidad para el ciudadano:** relevancia del tráfico, la movilidad y la seguridad vial dentro de los grandes problemas de su ciudad, vehículo utilizado habitualmente y en situaciones específicas, posición ante el coche como vehículo urbano
- **Valoración del propio municipio** en relación a:
 - Riesgo de sufrir un accidente por diferentes tipologías de usuarios de la vía
 - Nivel de formación y sensibilización de la ciudadanía en seguridad vial
 - Señales de tráfico, semáforos, paneles informativos
 - Transporte público
- **Nuevas tendencias de movilidad:** actitudes ante nuevas normas y actuaciones sobre en movilidad y seguridad vial en entornos urbanos y creencias sobre las nuevas formas de desplazamiento.



3. Seguridad vial y movilidad: cuestiones básicas

1.1. Prioridad de la Seguridad Vial y la Movilidad

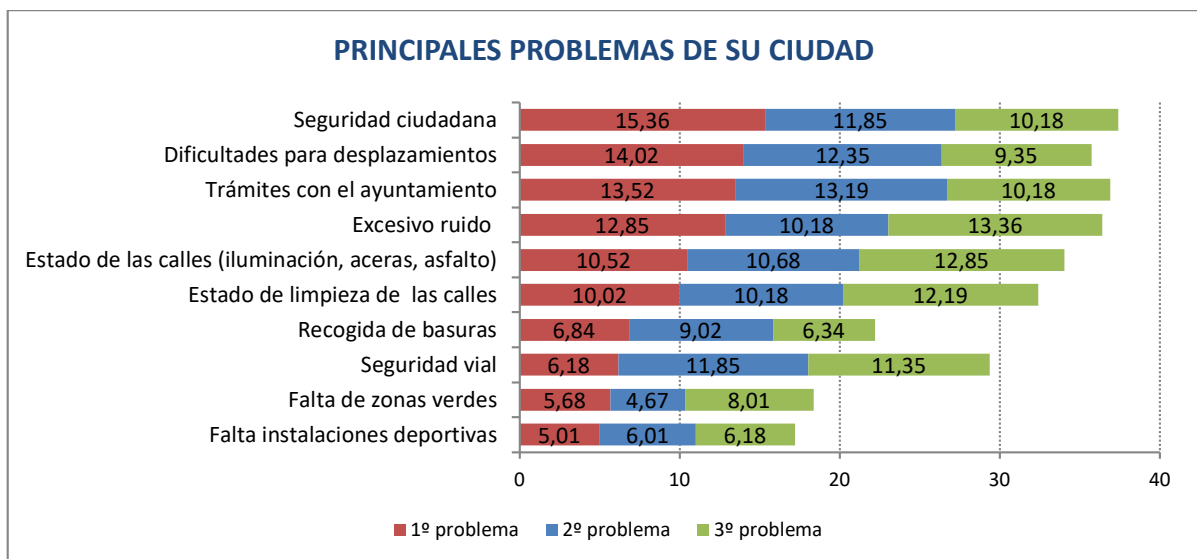
En el ranking de problemas municipales, en opinión de ciudadano, la Movilidad ocuparía un lugar destacado, relegando la Seguridad Vial a un lugar alejado de las grandes cuestiones locales.

Efectivamente, seleccionando diez grandes cuestiones de gestión municipal, los cuatro principales problemas que preocupan a los ciudadanos son los siguientes:

- Seguridad ciudadana
- Dificultades para los desplazamientos
- Trámites con el ayuntamiento
- Excesivo ruido (tráfico, zonas de ocio, etc.)

Sin embargo, la Seguridad Vial ocuparía el tercer lugar por la cola, y se situaría a un nivel parejo a la Recogida de Basuras.

En el siguiente gráfico se recoge la jerarquización ofrecida por los ciudadanos, en el que se muestran el porcentaje de ciudadanos que señala cada cuestión como primero, segundo y tercer problema. Destacar que, las Dificultades para los Desplazamientos es el primer problema para el 14.02%, tan solo superado por la Seguridad Ciudadana con el 15.36%.



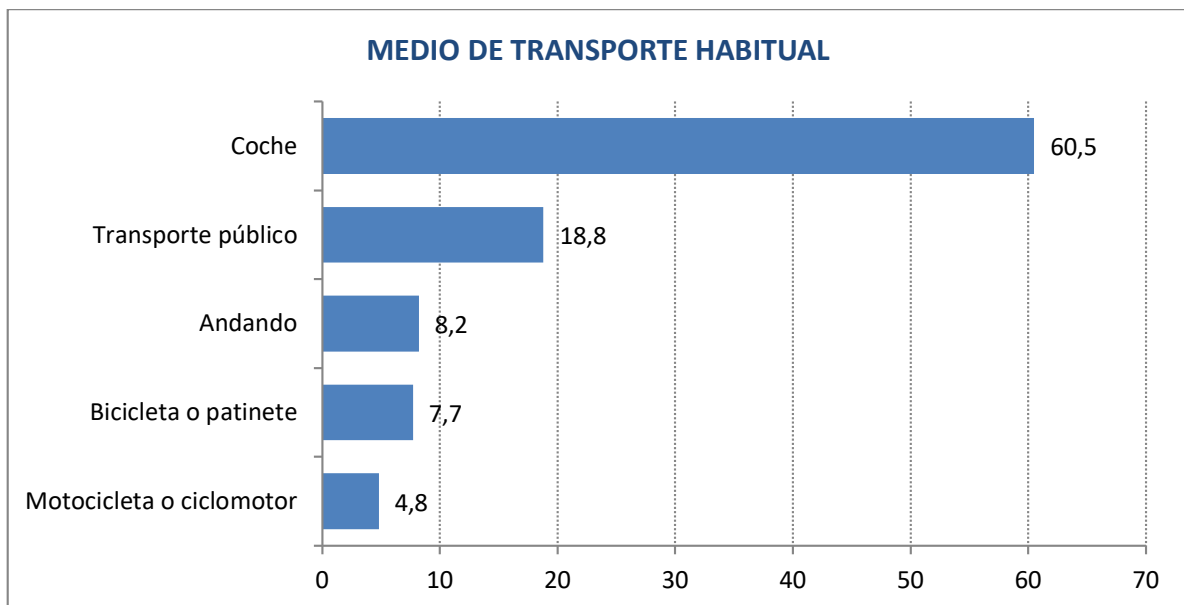


En el momento actual la Seguridad Vial de manera genérica no es percibido como un problema para la ciudadanía.

1.2. Medio de transporte habitual

Aunque la movilidad se encuentra en un período crítico de grandes cambios, con el etiquetaje medioambiental y sus consecuencias de accesibilidad para las diferentes categorías de vehículos, los problemas de aparcamiento en las grandes ciudades, la incertidumbre acerca de cuáles serán las motorizaciones del futuro, el precio de los combustibles, etc., **el coche sigue siendo el vehículo habitual que utilizan los ciudadanos para desplazarse**. Seis de cada diez personas que residen en grandes ciudades utiliza el coche como medio habitual de transporte.

En segundo lugar, pero a gran distancia de ese porcentaje mayoritario que ostenta el coche, se encuentra el transporte público, con una cuota del 18.85 (dos de cada diez ciudadanos). En tercer lugar, se encuentran como medio de transporte con porcentajes muy parejos, ir andando (8.2%) y la bicicleta o el patinete (7.7%). Destacar que estos últimos medios de transporte individual, han desplazado a las motocicletas o ciclomotores, que los usan como medio habitual de transporte, tan solo el 4.8% de los ciudadanos.

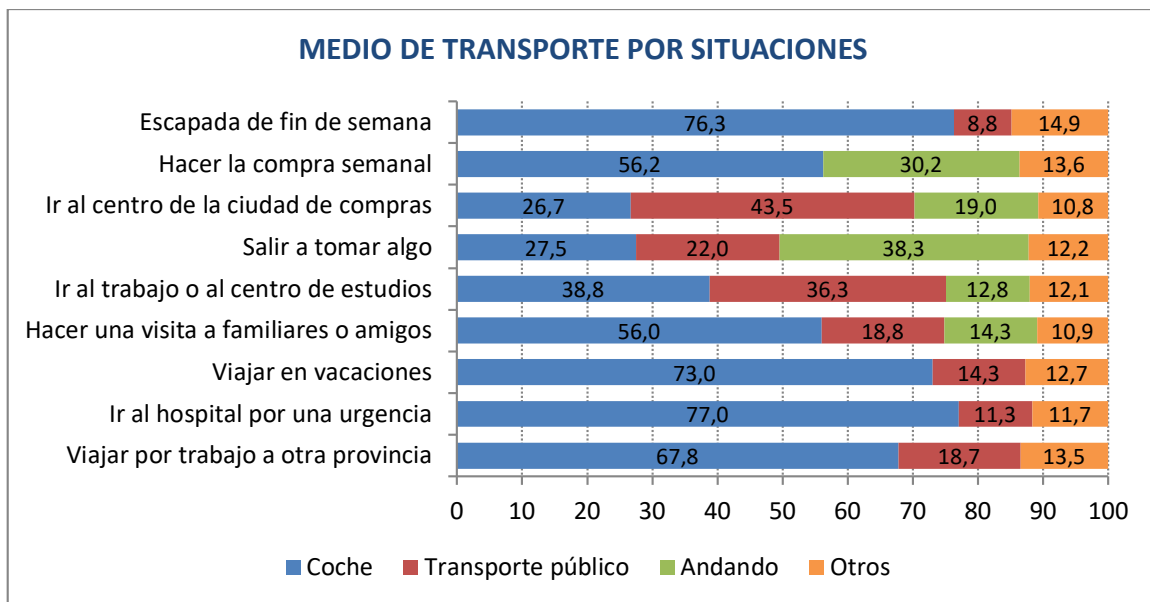




Como se ha señalado, el coche todavía ocupa un lugar preeminente como medio de transporte habitual. Considerando las situaciones específicas, el coche es el medio de transporte que se utiliza con más frecuencia en:

- Ir al hospital por una urgencia (77.0%)
- Escapada de fin de semana (76.3%)
- Viajar en vacaciones (73.0%)
- Viajar por trabajo a otra provincia (67.8%)
- Hacer la compra semanal (56.2%)
- Hacer una visita a amigos o familiares (56.0%)

El **transporte público adquiere una relevancia significativa en dos situaciones concretas**: ir al centro de la ciudad de compras (43.5%) ir al trabajo o al centro de estudios (36.3%). Por su parte, un porcentaje importante de ciudadanos suelen ir caminando para salir a tomar algo (38.3%) y para hacer la compra semanal (30.2%).





1.3. Visión futura del automóvil

En relación con la visión del rol a jugar por el automóvil en el futuro se desprende que, en opinión de las personas residentes en las grandes ciudades españolas, **el coche presenta una serie de inconvenientes y limitaciones para su uso en un entorno urbano** (aparcamiento, limitaciones de velocidad, restricciones de acceso, medios de transporte alternativos, etc.), pero sin embargo, **no va ser un medio de transporte a desaparecer** porque sigue siendo la mejor opción para múltiples situaciones: hacer la compra del hogar, viajes de media y larga distancia, días de lluvia, desplazamientos por trabajo, etc.). A ello hay que añadir que para algo más de las personas encuestadas, *“no existe otro medio de transporte que aúne la seguridad, la comodidad y la capacidad de carga que aporta el coche”*.

	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo
Los coches van a continuar existiendo. Desaparecerán los coches de gasolina y/o diésel, pero los coches serán híbridos, eléctricos, hidrógeno, o de combustibles sintéticos, etc.	11.0	19.3	69.7
Viviendo en una ciudad, tener un coche en propiedad va a suponer muchos costes y molestias (aparcamiento, seguro, mantenimiento, etc.)	10.4	26.9	62.7
Con las nuevas limitaciones de velocidad en las ciudades, las restricciones de acceso, las dificultades para aparcar, etc., el coche ha dejado de ser un vehículo cómodo para la ciudad, pero, sin embargo, es imprescindible para muchos otros desplazamientos (ir a hacer la compra del hogar, desplazamientos de media y larga distancia, desplazamientos en día de lluvia, etc.)	11.9	26.4	61.7
La mayor parte de personas realizamos con bastante frecuencia trayectos de largo recorrido (por trabajo, vacaciones, escapadas, etc.) por lo que tener coche es indispensable	13.6	21.3	65.0
No existe otro medio de transporte que aúne la seguridad, la comodidad y la capacidad de carga que aporta el coche	18.5	29.3	52.2
Cada vez será más habitual utilizar el coche compartido para todo tipo de desplazamientos	21.3	33.8	44.9
Los medios de transporte urbanos del futuro serán las motos, las bicicletas, los patinetes o el transporte público, y el coche terminará desapareciendo de las ciudades.	26.7	29.4	43.9



4. VALORACIÓN DEL PROPIO MUNICIPIO

2.1. Riesgo de sufrir un accidente

Para las personas residentes en las principales ciudades españolas, **los conductores de bicicletas o patinetes es el colectivo más expuesto a los riesgos viales**. El 66.5% cree que este colectivo tiene una posibilidad muy alta de sufrir un accidente leve, mientras que, si el accidente es grave, esta creencia se extiende entre el 62.5%.

Para los ciudadanos, el siguiente colectivo de riesgo serían los conductores de motocicletas, por delante de los peatones, que ocuparían en tercer lugar, mientras que los conductores de coches, ocuparían el cuarto lugar. Es importante señalar que, en opinión de los ciudadanos, **no existen grandes diferencias en el nivel de riesgo al que están expuestos peatones y conductores de coches**. El porcentaje que considera que un peatón tenga una alta probabilidad de un accidente leve es del 49.0%, mientras que esta misma creencia trasladada a un conductor de coche, es del 47.7%.

En su ciudad, ¿qué posibilidad considera que existe de que...?	Muy baja o baja	Media	Alta o muy alta
Un conductor de bicicleta o patinete sufra un accidente leve	9,1	24,3	66,5
Un conductor de bicicleta o patinete sufra un accidente grave	13,0	24,5	62,5
Un conductor de moto sufra un accidente leve	12,3	30,5	57,2
Un conductor de moto sufra un accidente grave	16,7	32,8	50,5
Un peatón sufra un accidente leve	17,8	33,2	49,0
Un peatón sufra un accidente grave	28,7	30,3	41,0
Un conductor de coche sufra un accidente leve	18,2	34,2	47,7
Un conductor de coche sufra un accidente grave	22,4	36,0	41,7



Por otro lado, en relación al nivel de riesgo que se considera que existe en las **zonas frecuentadas por determinados colectivos vulnerables** (personas mayores o niños), cabe concluir que estas zonas (parques y jardines, centros de jubilados, centros de salud o colegios y centros de estudios) **no se encuentran en una situación de riesgo elevado**. Entre el 70% y el 80% considera que el nivel de riesgo de accidente en estas zonas es medio o bajo, siendo los parques y jardines y los centros de jubilados donde el riesgo ese incrementa ligeramente.

En relación con grupos más vulnerables (personas mayores, niños, etc.) ¿qué nivel de riesgo de accidente considera que existe en las siguientes zonas de su ciudad?	Muy bajo o bajo	Medio	Alto o muy alto
Parques y jardines	38,1	33,0	28,9
Centros de jubilados	41,5	32,3	26,2
Centros de salud	35,1	40,8	24,0
Colegios y centros de estudios	45,8	31,5	22,7

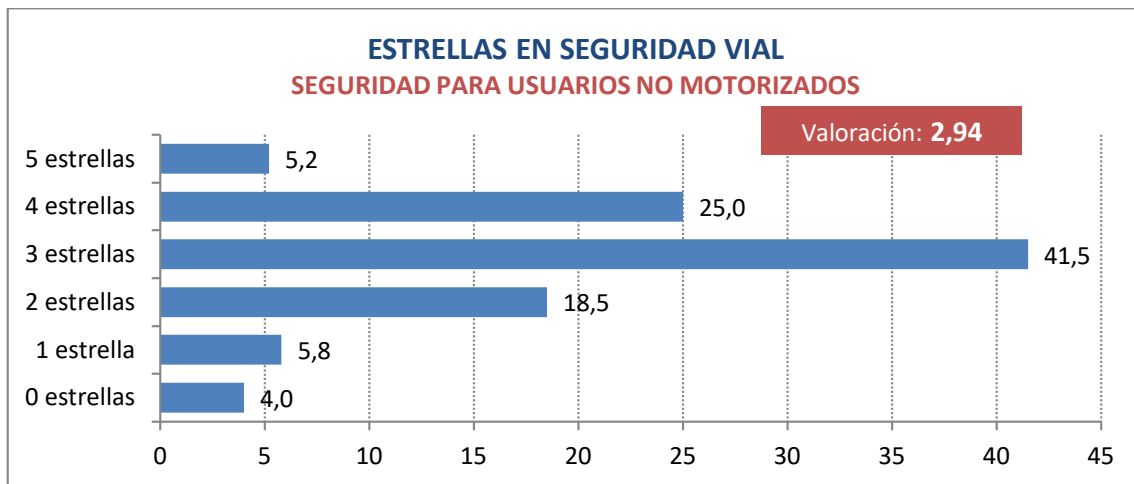
Las bicicletas y los patinetes, seguido de las motocicletas son los colectivos que se perciben con mayor riesgo vial de sufrir un accidente.

Los espacios destinados o más frecuentados por los colectivos vulnerables en las ciudades, no son percibidos como de alto riesgo.

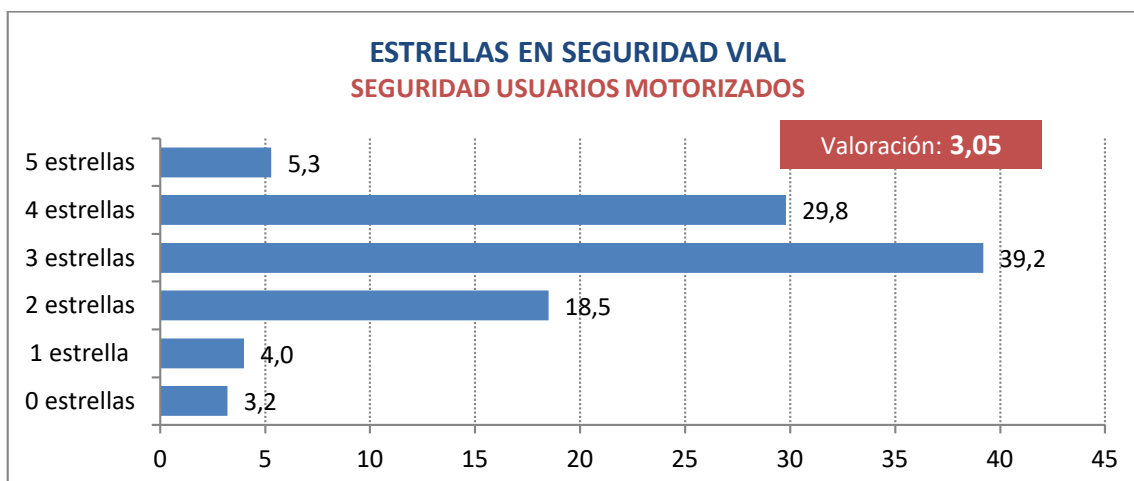


Valoración general del municipio entorno a la seguridad vial

En este bloque se solicitó a la muestra que otorgara de 0 a 5 estrellas al nivel de seguridad vial general que tiene su municipio. Las ciudades españolas obtienen una valoración media de 2.94 (en una escala de 0 a 5) en cuanto al nivel de seguridad vial del que gozan los usuarios de la vía pública no motorizados, ligeramente por encima de aprobado (2.5) El 71.7% otorga a su propia ciudad 3 o más puntos materializados en estrellas de seguridad vial.



Son algo mejores los **resultados obtenidos por las ciudades españolas en relación al nivel de seguridad vial del que gozan los usuarios motorizados**, ya que la valoración media se sitúa en el 3.05. En este caso, el 74.3% de los ciudadanos asigna a su propia ciudad 3 o más estrellas.



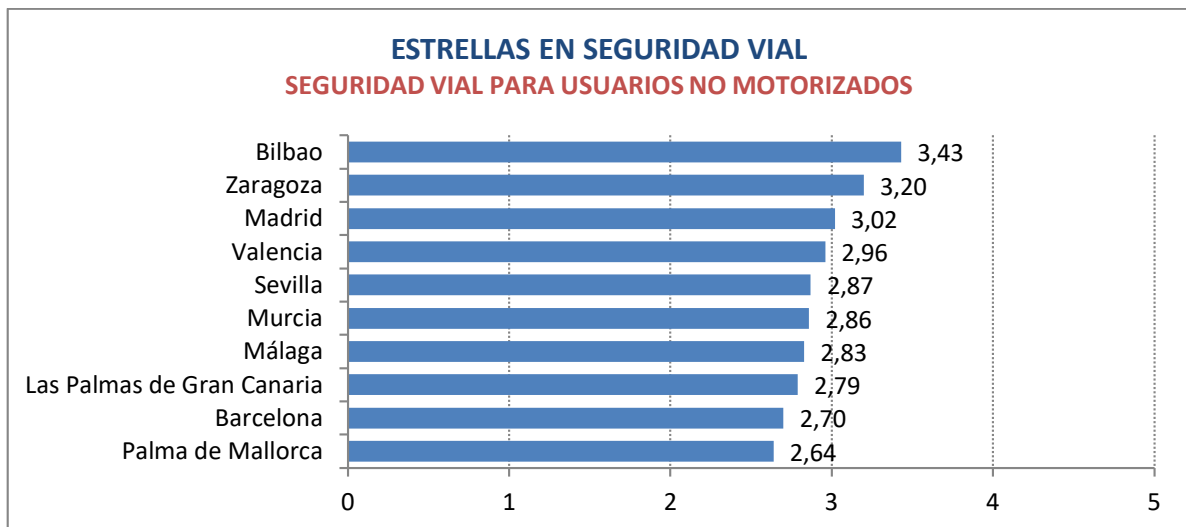


Las ciudades españolas que obtienen mejor valoración en cuanto a la seguridad vial para **usuarios de la vía pública no motorizados**, son:

- Bilbao (3,43)
- Zaragoza (3,20)
- Madrid (3,02)

Por el contrario, las que obtienen **peores valoraciones**, son:

- Palma de Mallorca (2,64)
- Barcelona (2,70)
- Las Palmas de Gran Canaria (2,79)



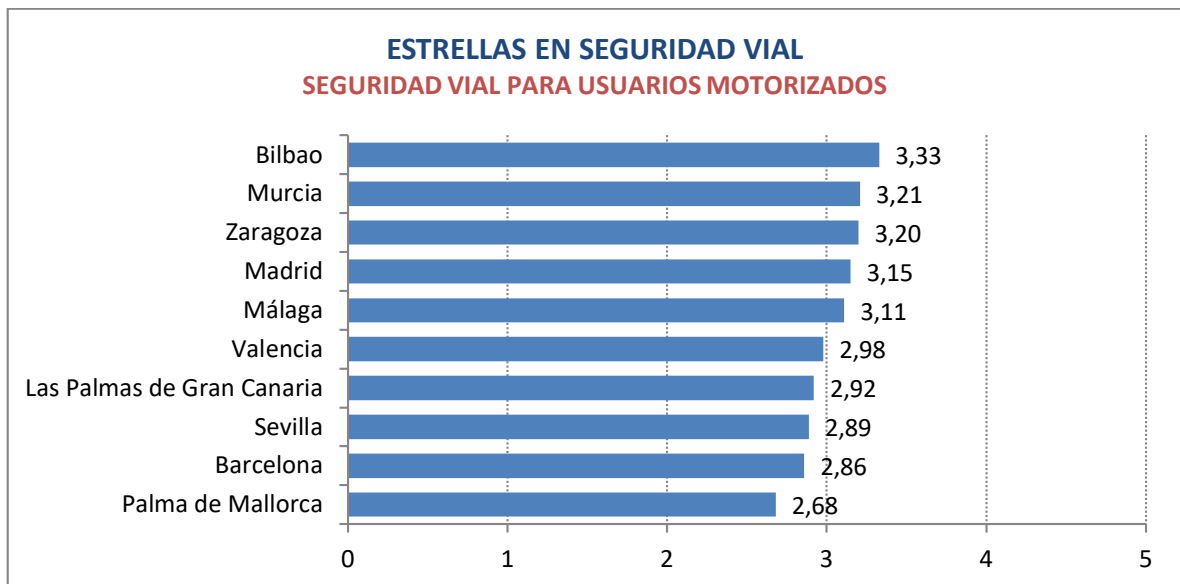


En cuanto a la seguridad vial **para usuarios de la vía pública motorizados**, las ciudades mejor valoradas son:

- Bilbao (3,33)
- Murcia (3,21)
- Zaragoza (3,20)

Por el contrario, las peor valoradas son:

- Palma de Mallorca (2,68)
- Barcelona (2,86)
- Sevilla (2,89)





2.2. Nivel de formación y sensibilización de la ciudadanía en seguridad vial

En relación a la valoración que hacen los ciudadanos sobre **el nivel de formación y sensibilización en normativa, en seguridad vial, en respeto al resto de usuarios de la vía pública**, que muestran sus propios conciudadanos, cabe concluir que los resultados son manifiestamente mejorables. En opinión de los ciudadanos, los resultados con los que se produce un mayor consenso (superior al 70%), es decir aquellos en los que hay que incidir y mejorar son:

- Carencias en **formación vial** de muchos usuarios de **bicicletas y patinetes**
- Necesidad de **campañas de formación sobre las nuevas formas de movilidad dirigidas a todos los colectivos** (conductores, usuarios de nuevas formas de movilidad, peatones, etc.)
- Necesidad de **mayor formación y sensibilización de todos los usuarios** de la vía (peatones, conductores, ciclistas, usuarios de patinetes, etc.)
- **Sanciones por incumplimiento de la normativa** para todos los usuarios de la vía (peatones, conductores, ciclistas, usuarios de patinetes, etc.)

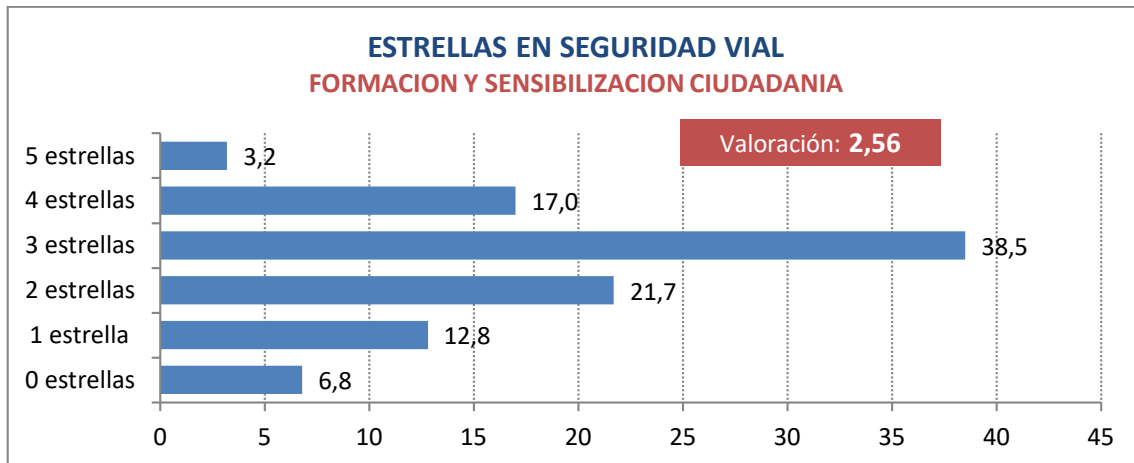
¿Está de acuerdo o desacuerdo con las siguientes afirmaciones sobre la formación y sensibilización en seguridad vial?	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo
Muchos usuarios de bicicletas y patinetes carecen de la mínima formación vial para conducir un vehículo de esas características	6,5	15,5	78,0
Las nuevas formas de movilidad (bicicletas, patinetes, etc.) requieren campañas de sensibilización dirigidas a todos los colectivos, no sólo a los conductores, sino también a ciclistas, usuarios de patinetes y peatones	5,9	20,5	73,7
En general hace falta una mayor formación y sensibilización por parte de todos los usuarios de la vía (peatones, conductores, ciclistas, usuarios de patinetes, etc.)	7,5	18,8	73,6
Todos los usuarios de la vía (peatones, conductores, ciclistas, usuarios de patinetes, etc.) deberían ser sancionados cuando incumplen la normativa	8,2	19,3	72,5



¿Está de acuerdo o desacuerdo con las siguientes afirmaciones sobre la formación y sensibilización en seguridad vial?	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo
Los ciclistas y usuarios de patinetes circulan a una velocidad inadecuada cuando comparten vía con los peatones	10,2	21,7	68,2
Los peatones que crucen la calle de manera insegura (mirando el móvil, sin prestar atención a la situación del tráfico, o de manera temeraria) deberían ser sancionados	9,5	23,3	67,2
Los conductores de coches y motos no están concienciados que se debe circular por la ciudad a menos de 50 km/h	11,6	23,8	64,5
Los conductores que han perdido algún punto del carné deberían realizar algún curso de reciclaje cuando renuevan su permiso de conducir	13,7	23,7	62,6
El grado de cumplimiento de la normativa por parte de todos los usuarios de la vía (peatones, conductores, ciclistas, usuarios de patinetes, etc.) es muy bajo	9,3	29,2	61,5

Como consecuencia de lo anterior, los resultados obtenidos por las grandes ciudades españolas, en relación al nivel de formación y sensibilización de la ciudadanía en materia de seguridad vial, son los *más bajos del presente barómetro. **La valoración media se sitúa en el 2.56, y el 41.3%.**

Los ciudadanos otorgan en materia de formación y sensibilización en seguridad vial de la ciudadanía menos de 3 estrellas a sus propias ciudades.

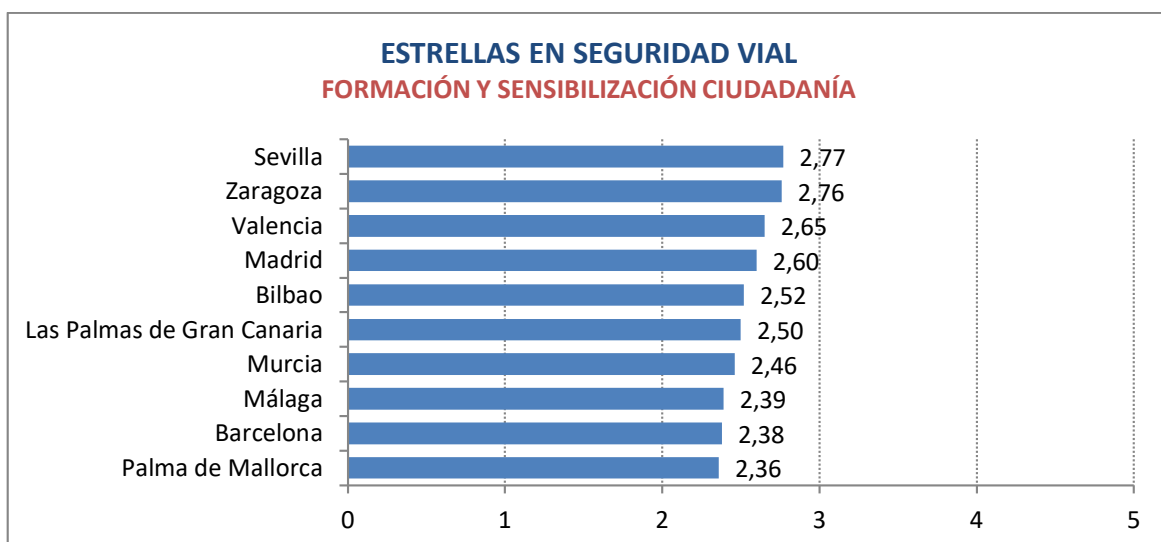


En relación a la formación y sensibilización de la ciudadanía, los mejores resultados se obtienen en:

- Sevilla (2,77)
- Zaragoza (2,76)
- Valencia (2,65)

Las valoraciones más bajas se registran en:

- Palma de Mallorca (2,36)
- Barcelona (2,38)
- Málaga (2,39)





2.3. Desplazamientos y seguridad

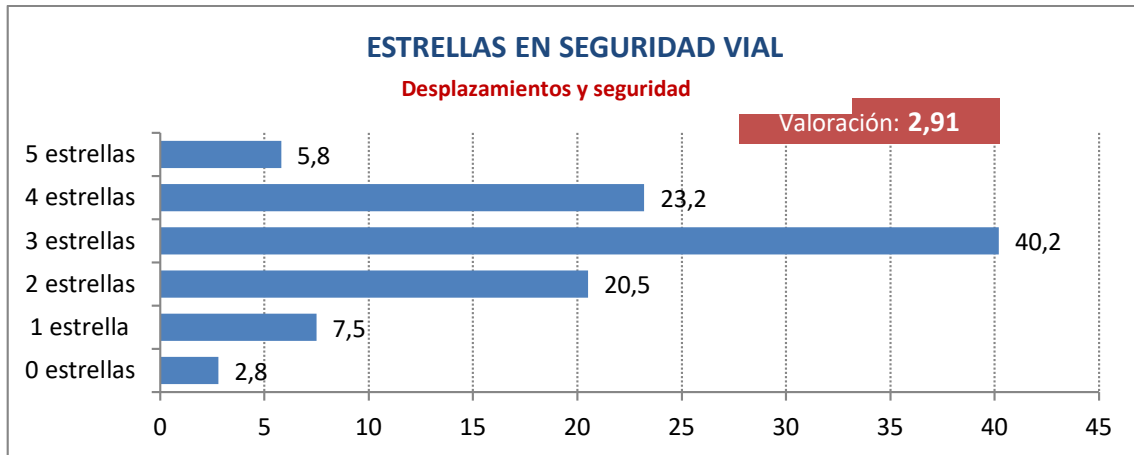
En relación a la facilidad de **desplazamientos, la iluminación y el estado de las vías, aparcamientos, etc., los resultados en general son positivos**, el porcentaje de ciudadanos que valora positivamente los elementos evaluados es siempre, salvo para un elemento (*aparcamiento de coches*), superior al porcentaje que suman las valoraciones negativas. Aun así, cabe destacar los siguientes resultados:

- Valoración **muy buena de la facilidad para desplazarse en moto, para desplazarse de una zona a otra de la ciudad y del alumbrado** (intensidad, funcionamiento, ubicación, número, etc.).
- Valoración **buena de la facilidad de desplazarse por ciudad en coche o en bicicleta/patinete**, del aparcamiento de motocicletas y del estado de conservación de la vía pública.
- Valoración **regular-buena de cuestiones como el aparcamiento de bicicletas/patinetes, la fluidez del tráfico**, las entradas y salidas de la ciudad o la accesibilidad para personas con problemas de movilidad.
- Valoración negativa del **aparcamiento de coches**.

¿En qué situación se encuentra su propia ciudad respecto a las siguientes cuestiones de tráfico, movilidad y seguridad vial?	Mal o muy mal	Regular	Bien o muy bien
Facilidad para moverse por la ciudad en moto	11,6	29,5	58,8
Facilidad para trasladarse de una zona de la ciudad a otra	16,2	26,5	57,3
Alumbrado intensidad, buen funcionamiento, etc.	17,0	31,1	52,0
Alumbrado ubicación, número suficiente, etc.	17,5	31,6	51,0
Facilidad para moverse por la ciudad en coche	23,2	30,9	46,0
Facilidad para moverse por la ciudad en bicicleta/patinete	18,5	36,6	44,9
Aparcamiento de motocicletas	23,3	35,2	41,4
Estado de conservación de la vía pública (ausencia de baches, pintura de pasos cebra y carriles, etc.)	25,4	33,7	40,9
Aparcamiento de bicicletas/patinetes	24,7	35,4	39,9
Fluidez del tráfico	23,5	38,9	37,6
El tráfico en las entradas y salidas de la ciudad	31,7	32,4	35,9
Accesibilidad para personas con problemas de movilidad	29,7	35,9	34,4
Aparcamiento de coches	46,2	26,7	27,0



Aun así, la valoración media otorgada de estrellas a esta dimensión está cerca pero no alcanza a superar la barrera del 3, puesto que se sitúa en el 2.91. Quizá a la dificultad para aparcar un coche se le asigne un peso considerable y haga que la valoración media no sea tan alta como cabría esperar. De hecho, los ciudadanos que otorgan 3 o más estrellas, no llegan a alcanzar el 70%, se quedan en el 69.2%.



En relación a los desplazamientos, movilidad y seguridad, las ciudades mejor valoradas son:

- Bilbao (3,24)
- Valencia (3,17)
- Zaragoza (3,12)

Por el contrario, las que peor valoración obtienen son:

- Las Palmas de Gran Canaria (2,67)
- Murcia (2,86)
- Barcelona (2,75)



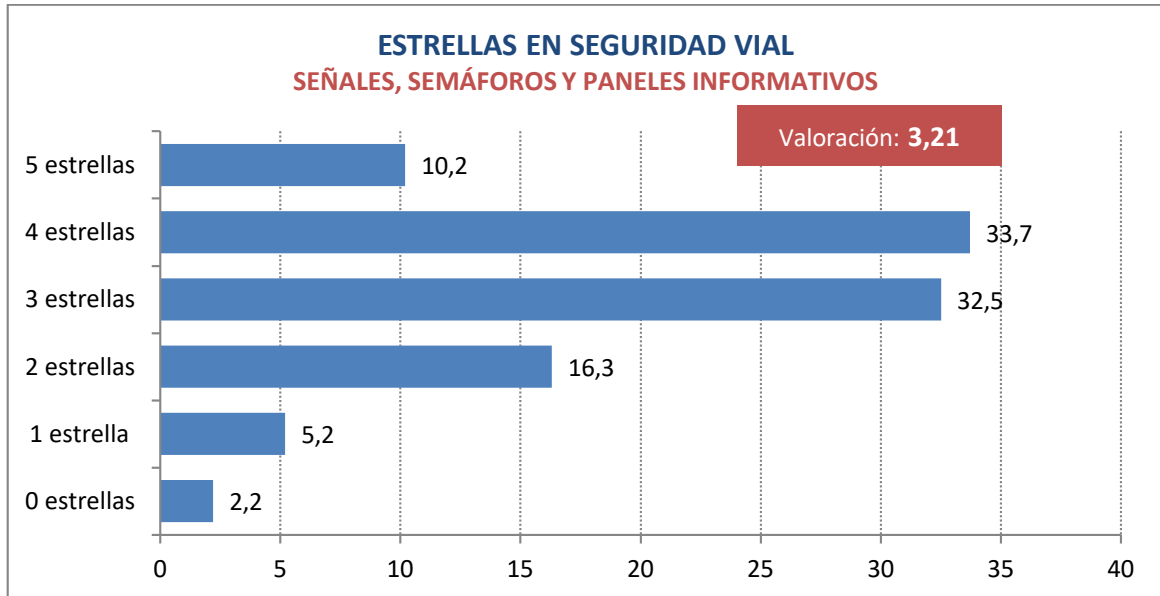


2.4. Señales de tráfico, semáforos, paneles informativos

Los resultados obtenidos en la situación de las señales de tráfico, los semáforos y los paneles informativos, son los mejores de todos los aspectos evaluados, tanto en visibilidad, número, claridad de información o estado de conservación y funcionamiento. En todos los ítems evaluados (visibilidad, número, estado de conservación, etc.) seis de cada diez ciudadanos consideran que se encuentran en una situación buena o muy buena.

En relación con las señales de tráfico, los semáforos, los paneles informativos, etc., ¿en qué situación se encuentra su propio municipio respecto a las siguientes cuestiones?	Mal o muy mal	Regular	Bien o muy bien
Visibilidad de las señales de tráfico, semáforos, paneles informativos, etc.	10,0	27,7	62,3
Número de señales de tráfico, semáforos, paneles informativos, etc.	10,1	27,8	62,0
Claridad de la información de los paneles informativos	11,7	26,7	61,7
Estado de conservación y funcionamiento de las señales de tráfico, semáforos, paneles informativos, etc.	12,3	28,7	59,0

Como resultado de ello, la valoración media se sitúa en el 3,21, la más alta de todo el Barómetro, gracias a que el 76,4% de los ciudadanos ofrece una valoración de tres estrellas o más.

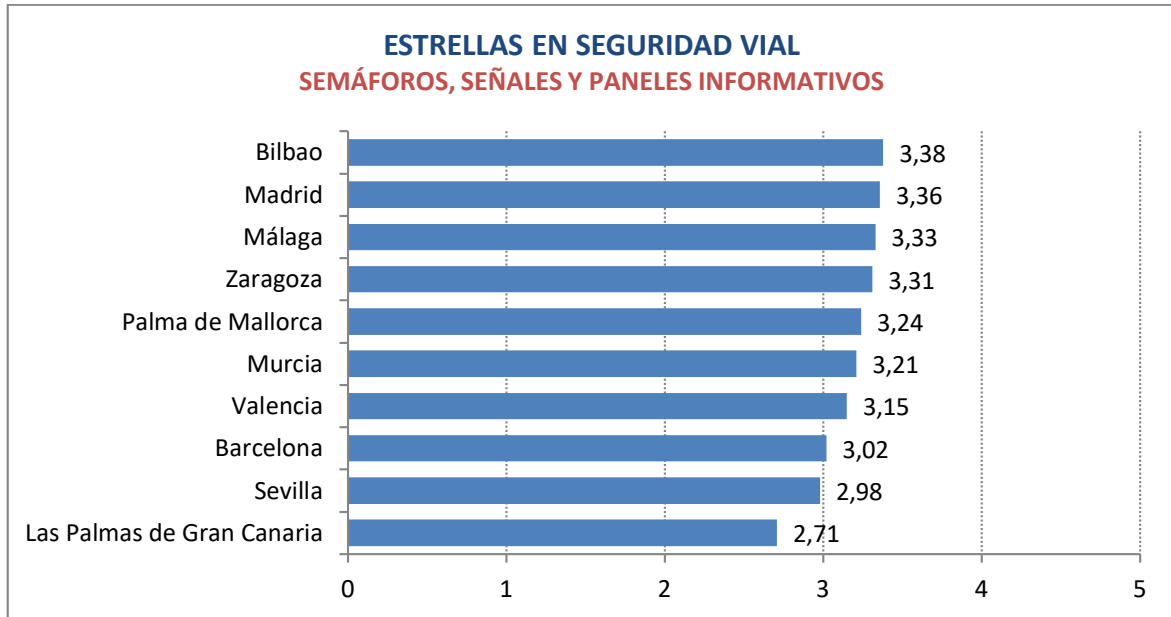


Por lo que respecta a este apartado, las ciudades mejor valoradas son:

- Bilbao (3,38)
- Madrid (3,36)
- Málaga (3,33)

Mientras que las que cuentan con valoraciones más bajas son:

- Las Palmas de Gran Canaria (2,71)
- Sevilla (2,98)
- Barcelona (3,02)



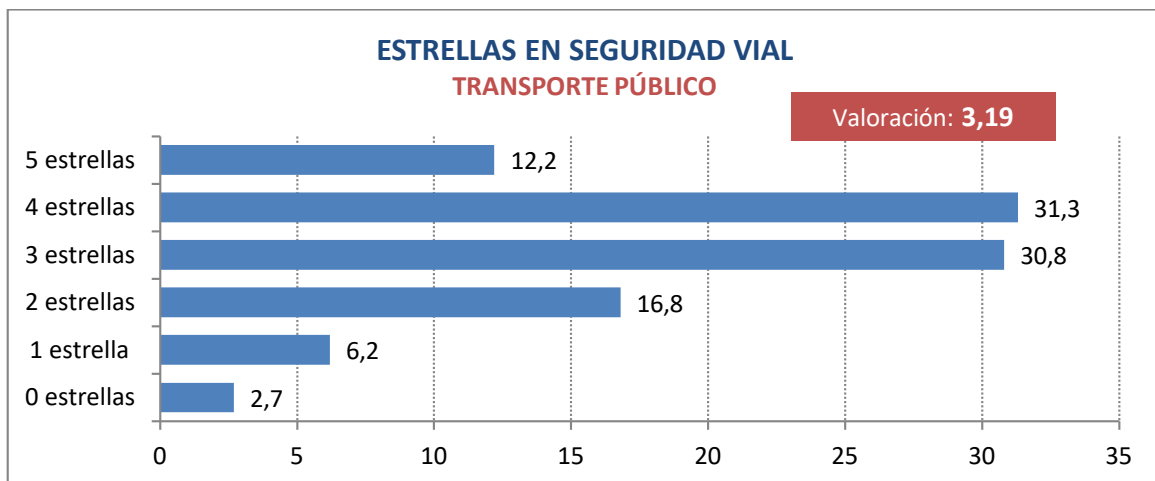


2.5. Transporte público

La situación del transporte público es otro de los ámbitos en el que la situación es también positiva. Los resultados **más destacados son el estado de conservación y limpieza y las rutas y conexiones**. En la **frecuencia de paso, la valoración positiva decae** ligeramente, mientras que el aspecto que obtiene una valoración menor hace referencia a la comodidad de los asientos o de los bancos de las paradas.

¿En qué situación se encuentra el transporte público de su propio municipio?	Mal o muy mal	Regular	Bien o muy bien
Estado de conservación y limpieza	15,6	26,7	57,6
Rutas y conexiones	17,4	28,3	54,3
Frecuencia de paso	18,0	31,0	51,0
Comodidad de los asientos, bancos de las paradas, etc.	16,2	34,5	49,3

De esta forma, se obtiene una **valoración media de 3.19, la segunda mejor de todo el Barómetro**. En concreto, el 74.3% de los ciudadanos ofrece una valoración de tres estrellas o más.



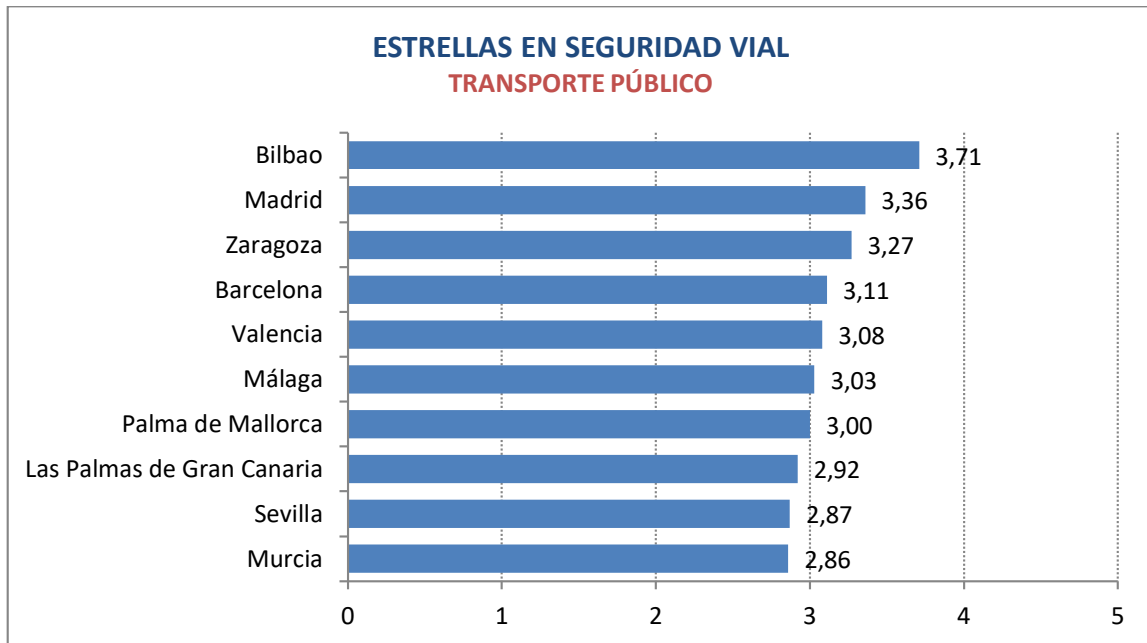
En relación al transporte público, los mejores resultados se obtienen en:

- Bilbao (3,71)
- Madrid (3,36)
- Zaragoza (3,27)



Mientras que las que cuentan con valoraciones más bajas son:

- Murcia (2,86)
- Sevilla (2,87)
- Las Palmas de Gran Canaria (2,92)





3. NUEVAS TENDENCIAS DE MOVILIDAD

3.1. Actitudes ante normas y actuaciones sobre en movilidad y seguridad vial

Las cuestiones en las que la ciudadanía se muestran más a favor hacen referencia a las medidas que garanticen unos mínimos de seguridad sobre las nuevas formas de movilidad (bicicletas y patinetes), tales como la obligatoriedad del uso del casco para usuarios de patinetes, o de disponer de un seguro o la prohibición de circular por las aceras y calles peatonales. Además de ello, la ciudadanía se muestra también a favor de limitar la velocidad en vías urbanas de más de un carril a 50 km/h.

Posición a favor o en contra de posibles nuevas normas y actuaciones para mejorar la movilidad y la seguridad vial en las ciudades	En contra	Indiferente	A favor
Obligatoriedad del uso del casco para usuarios de patinetes	9,0	14,8	76,2
Obligatoriedad de que los usuarios de bicicletas y patinetes dispongan de un seguro	9,9	21,3	68,8
Prohibir la circulación de bicis y patinetes en aceras y calles peatonales	12,9	19,2	67,9
Limitar la velocidad a 50 km/h en vías urbanas de más de un carril por sentido de circulación	9,8	22,7	67,5

En un escalón por debajo en su grado de apoyo, se encuentran medidas como la obligatoriedad del uso del caso para los usuarios de bicicletas, el incremento de los carriles bici, o la obligatoriedad de que los usuarios de bicicletas y patinetes reciban formación vial si no disponen de un permiso de conducir.



Posición a favor o en contra de posibles nuevas normas y actuaciones para mejorar la movilidad y la seguridad vial en las ciudades	En contra	Indiferente	A favor
Obligatoriedad del uso del casco para usuarios de bicicletas	11,8	22,7	65,5
Incremento de los carriles bici	13,3	22,0	64,7
Obligatoriedad de que los usuarios de bicicletas y patinetes que no dispongan de un permiso de conducir realicen un curso de formación vial	13,3	22,0	64,7

Por último, las medidas que menor apoyo reciben, pero, en cualquier caso, **superior al 50%**, hacen referencia a los límites de velocidad “específicos” (20 km/h en vías donde acera y calzada compartan plataforma, 30 km/h en vías de un solo carril por sentido de circulación), y a la prohibición de accesos (accesos de vehículos con altas emisiones al centro de la ciudad o acceso y el tránsito de vehículos a determinadas zonas de la ciudad, salvo los residentes)

Posición a favor o en contra de posibles nuevas normas y actuaciones para mejorar la movilidad y la seguridad vial en las ciudades	En contra	Indiferente	A favor
Limitar en ciudad la velocidad a 20 km/h en calles en las que la acera y calzada estén al mismo nivel (compartan plataforma)	15,9	25,8	58,3
Limitar en la ciudad la velocidad a 30 km/h en las calles de un solo carril por sentido de circulación	15,0	26,8	58,2
Prohibir el acceso a vehículos con altas emisiones al centro de la ciudad	14,0	31,0	55,0
Prohibir el acceso y el tránsito de vehículos a determinadas zonas de la ciudad, salvo los residentes.	22,8	26,5	50,7



3.2. Creencias sobre las nuevas formas de movilidad

Las creencias sobre las nuevas formas de movilidad más compartidas, con un grado de acuerdo con su contenido superior al 60%, son las siguientes:

- *Si se restringe el acceso de vehículos motorizados a determinadas zonas de las ciudades, es necesario mejorar el transporte público para poder desplazarse a esas zonas. (74.5% de los ciudadanos están bastante o muy de acuerdo).*
- *Si se pretende reducir el uso del coche en la ciudad, es necesario mejorar mucho el transporte público (74.3% de los ciudadanos están bastante o muy de acuerdo).*
- *Los peatones que utilizan el móvil (hablar por teléfono, contestar whatsapp, consultar las redes sociales...) mientras cruzan la calle tienen mucho riesgo de ocasionar un accidente (71.0% de acuerdo).*
- *Muchos accidentes urbanos se producen por infracciones cometidas por los propios peatones, ciclistas y usuarios de patinetes (66.3% de acuerdo).*
- *Como peatón me siento más inseguro/a en las aceras con la proliferación de las bicicletas y patinetes (66.3% de acuerdo).*
- *Tener un coche será ineludible porque es necesario para trabajar, hacer las compras, llevar a los hijos al colegio u otros sitios, hacer escapadas de fin de semana, etc. (62.9% de acuerdo).*

A continuación, con un grado de acuerdo entre el 50 y el 60%, se encontrarían las siguientes creencias:

- *Es urgente reducir los vehículos con motor de combustión con combustibles fósiles (gasolina, diésel, etc.) porque los niveles de contaminación en las ciudades son excesivos (59.6% de acuerdo).*
- *La proliferación de bicicletas y patinetes incrementará los accidentes en la ciudad (59.4% de acuerdo).*
- *El incremento del uso de las bicicletas y patinetes aliviará el tráfico en las ciudades y reducirá la contaminación (56.9% de acuerdo).*
- *Las bicicletas y patinetes son nuevas formas de movilidad que son adecuadas para los jóvenes, pero no para el resto de las personas (56.1% de acuerdo).*
- *El coche es el mejor medio de transporte por ciudad porque tiene innumerables ventajas: te da seguridad por la carrocería, te permite llevar cosas de peso o voluminosas, te protege del frío y la lluvia, te da más visibilidad de noche, etc. (54.6% de acuerdo).*
- *El menor uso del coche en la ciudad provoca que se dedique menos recursos a su mantenimiento y/o renovación (53.1% de acuerdo).*



Por último, las creencias que no son mayoritarias, es decir, cuyo grado de acuerdo no alcanza el 50%, pero su grado de desacuerdo no supera el 20%, son las siguientes:

- *Las bicicletas y patinetes son los vehículos más adecuados para desplazarse por ciudad, más que los coches y las motos (48.4% de acuerdo, 32.2% indiferente y 19.4% en desacuerdo).*
- *El coche compartido (carsharing) en una buena solución para desplazarse por la ciudad (47.7% de acuerdo, 33.6% indiferente y 18.7% en desacuerdo).*
- *Con las nuevas limitaciones de velocidad, restricciones de acceso, dificultad para aparcar, etc. para utilizar un coche en la ciudad es mejor recurrir a soluciones de pago por uso que tener un coche en propiedad (43.6% de acuerdo, 39.4% indiferente y 17.0% en desacuerdo).*



ANEXO. Algunos datos de siniestralidad urbana 2020



5. Accidentalidad urbana año 2020. Principales datos.

Informe “Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. España 2020” de la DGT.

Datos registrados en vías urbanas:

- **395 fallecidos en accidentes de tráfico**, un descenso del 24% respecto al año anterior. (En 2020 se produce una reducción de los desplazamientos debido a la pandemia cuantificado por la DGT en un 25%.)
- El **29% del total de víctimas mortales** en accidente de tráfico.
- El **80%** de estas víctimas mortales, son **usuarios vulnerables**:
 - 153 peatones
 - 134 motoristas
 - 21 ciclistas
 - 7 usuarios de vehículos de movilidad personal
- El **65%** de los **peatones** fallecidos **tiene 65 años o más**.

Lesividad por tipología de vehículo implicado en accidente

Vehículos implicados (Año 2020)	Víctimas	Fallecidos <i>% horizontales</i>	H. Graves	H. Leves
Turismo	40.153	0,53	4,81	94,67
Motocicleta	17.130	0,81	7,27	91,91
Ciclomotor	4.619	0,35	6,28	93,38
Bicicleta	5.571	0,45	7,29	92,26
VMP	1.348	0,52	7,79	91,69
Resto	11.620	0,79	5,09	94,12



Evolución nº víctimas por tipología de vehículo implicado en accidente (2016-2020)

Vehículos implicados	2016	2017	2018	2019	2020	
Turismo	64.018	61.690	60.644	61.277	40.153	↓
Motocicleta	22.334	22.987	23.849	25.088	17.130	↑
Ciclomotor	8.121	7.627	7.128	7.127	4.619	↓
Bicicleta	6.014	6.107	5.772	5.866	5.571	↓
VMP	-	-	-	-	1.348	
Resto	15.368	14.956	14.714	16.784	11.620	↓

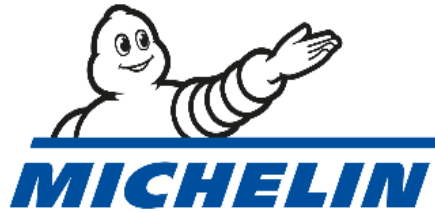
Condición del fallecido según vehículo implicado (accidentes mortales)

Vehículos implicados	Condición del fallecido (% horizontales)		
	Conductor	Pasajero	Peatón
Turismo	42,9	7,4	49,7
Motocicleta	84,0	2,8	13,2
Ciclomotor	82,4	6,6	11,0
Bicicleta	93,4	0,0	6,6
VMP	100,0	0,0	0,0
Resto	41,8	6,0	52,2



Vehículo en el que viajaba el fallecido según vehículo implicado (accidentes mortales no peatones)

Vehículos implicados	Vehículo en el que viajaba la víctima mortal (% horizontales)					
	Turismo	Motocicleta	Ciclomotor	Bicicleta	VMP	Resto
Turismo	49,6	33,8	6,1	7,0	0,2	3,1
Motocicleta	0,7	98,6	0,2	0,3	0,0	0,0
Ciclomotor	0,0	5,0	93,4	0,8	0,0	0,8
Bicicleta	0,0	3,9	0,0	96,1	0,0	0,0
VMP (solo 2020)	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0
Resto	12,8	29,5	6,2	10,5	0,7	40,0



Gracias a la ciudadanía que participó en este estudio por manifestar su opinión y creencias frente a la movilidad y la seguridad vial-

Septiembre de 2022