



INFORMES MONOGRÁFICOS DE TRÁFICO



Nº 2 ACCIDENTES DE PEATONES EN LAS CARRETERAS Y CALLES DEL PAÍS VASCO

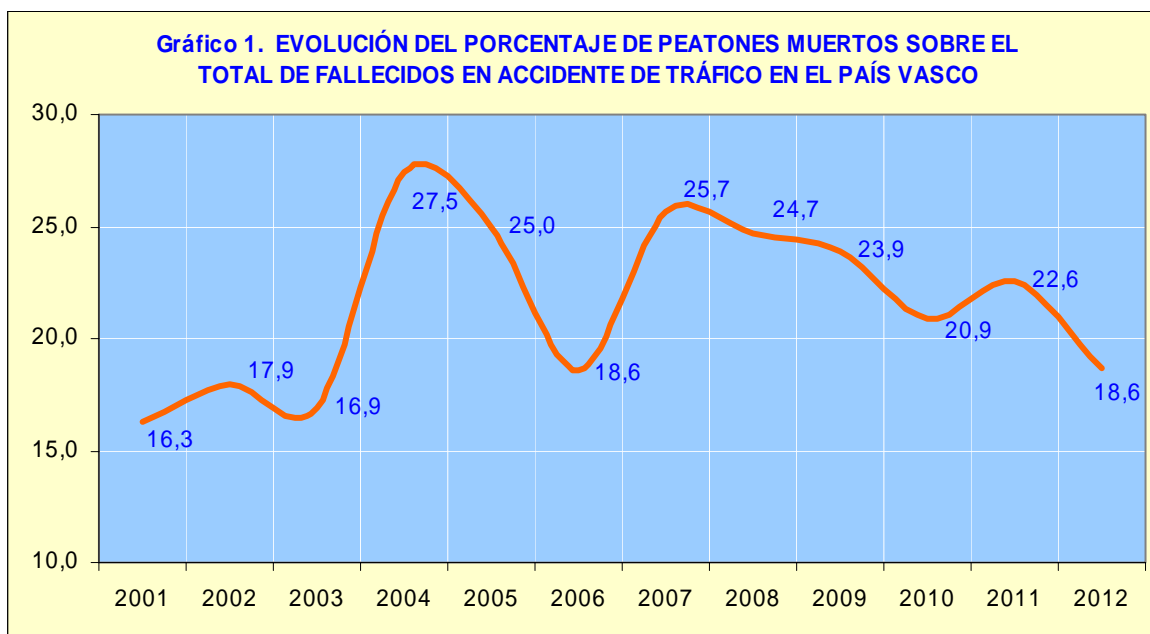
ATROPELLO DE PEATONES EN LA CAPV

Diecinueve de cada cien fallecidos en accidentes de tráfico en el País Vasco son peatones atropellados cuando caminan o cruzan calles y carreteras.

Las estadísticas realizadas por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco confirman que durante el año 2012 fallecieron 11 peatones y 90 resultaron heridos graves. Además, siete de estas personas fallecieron como consecuencia de un atropello que tuvo lugar en zona urbana, mientras 4 fallecieron como consecuencia de un atropello que sucedió en carretera. También 57 de los 90 peatones heridos graves fueron atropellados en ciudad.

Estos datos de atropellos hay que encuadrarlos dentro de la estadística general de accidentes de tráfico del año 2012, en el que se produjeron 5.280 accidentes con víctimas, con un balance de 59 personas muertas y 474 heridas graves.

El indicador que mejor permite evaluar la situación de los atropellos en un país es la proporción de peatones fallecidos durante un año. Esta proporción en el País Vasco es de 1,8 en 2012, prácticamente la misma que en España, y ligeramente inferior a la media de la Unión Europea, que según los últimos datos es de 2,1.



El hecho de que esta proporción de peatones muertos sea más o menos alta depende, en primer lugar, de la proporción de fallecidos en zona urbana, pues, como es bien sabido, tres de cada cuatro fallecidos como consecuencia de un accidente de tráfico en ciudad son peatones.

Tampoco se puede olvidar el peso que sobre este indicador tiene la tasa de motorización, es decir, el número de vehículos por cada 1.000 habitantes en cada país, los kilómetros de carretera por vehículo y sobre todo el número de kilómetros recorridos anualmente por todos los vehículos.

Pues bien, analizando todos estos indicadores encontramos que el País Vasco, con una tasa de motorización de 600,5 vehículos por cada 1.000 habitantes, que se puede considerar intermedia en el abanico europeo, tiene, sin embargo, una red de carreteras cuya longitud, tanto por 1.000 habitantes como por número de vehículos, está bastante por debajo de la que tienen los países de su entorno. Si a todo esto unimos el hecho de que la tasa de movilidad en las carreteras vascas está algo por encima de la media europea, aparece ya perfilada una de las principales características de las carreteras vascas: su alta densidad de tráfico, o lo que es lo mismo, una intensa interacción entre carretera, vehículos y personas.

EVOLUCIÓN DE LOS ATROPELLOS

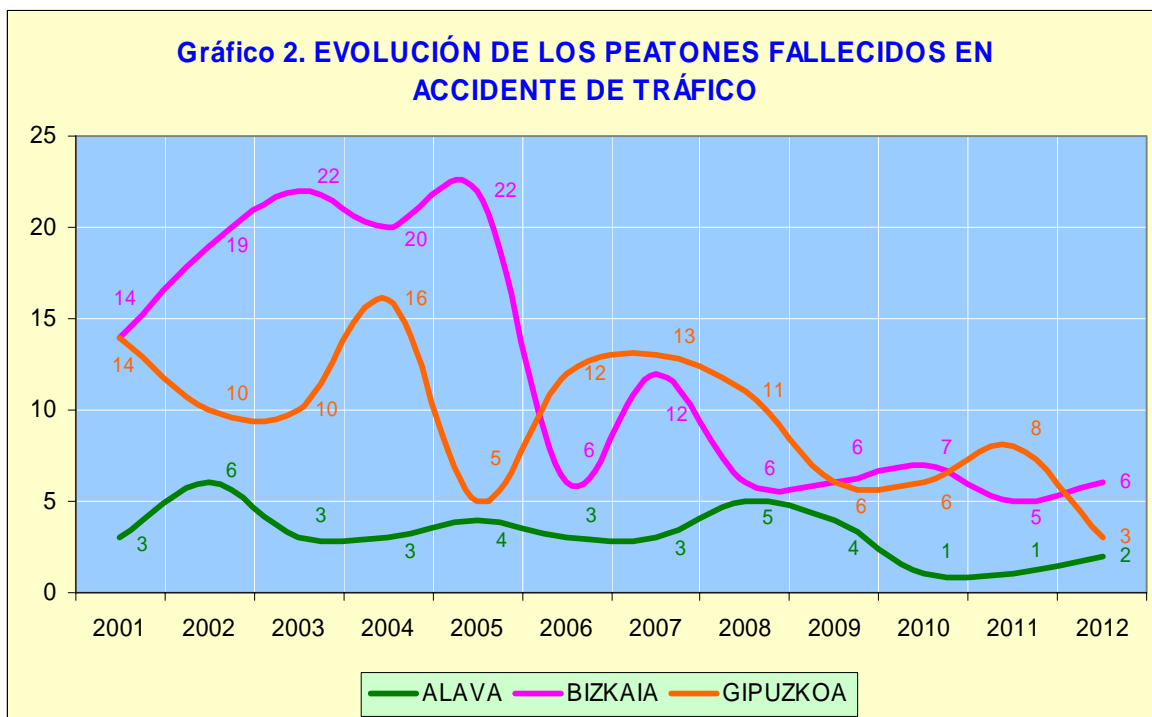
Como se ve en el cuadro 1, el número de peatones muertos y heridos graves como consecuencia de un atropello ocurrido en el País Vasco, empieza a mostrar algunos síntomas de resistencia a seguir bajando.

Cuadro 1. EVOLUCIÓN DE LOS ATROPELLOS EN EL PAÍS VASCO, POR TERRITORIO HISTÓRICO, SEGÚN LA LESIVIDAD (Ertzaintza+Policías Locales)

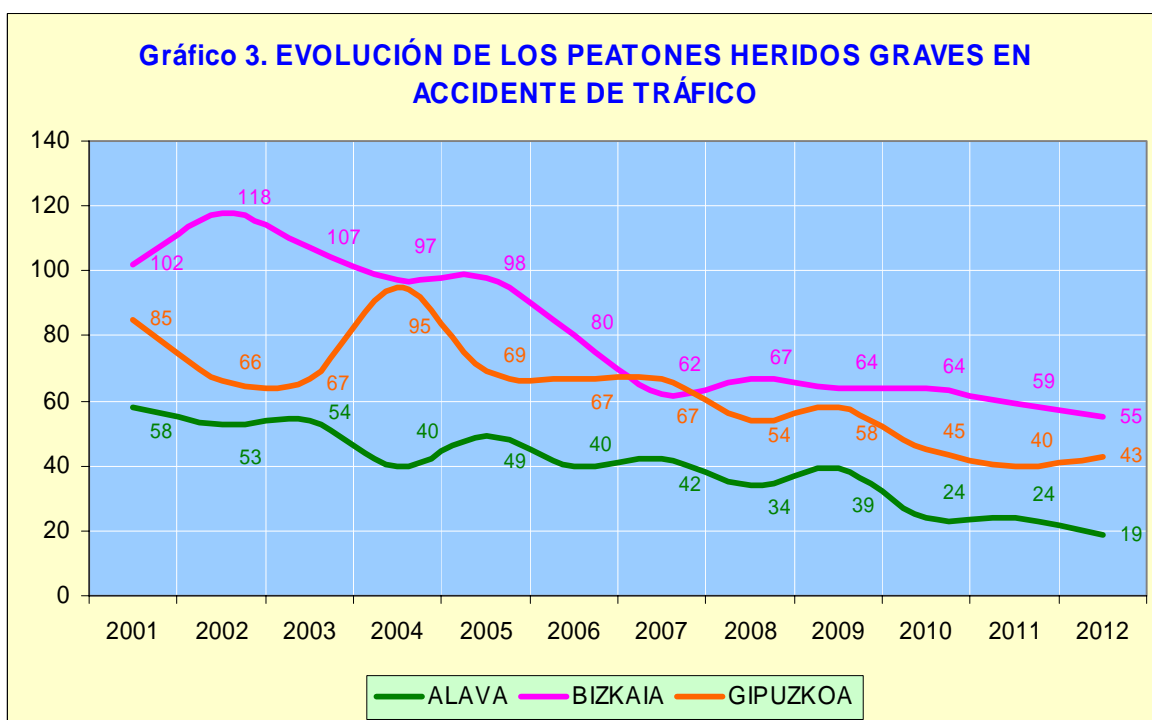
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ALAVA												
Muerto*	3	6	3	3	4	3	3	5	4	1	1	2
Herido grave	58	53	54	40	49	40	42	34	39	24	24	19
BIZKAIA												
Muerto*	14	19	22	20	22	6	12	6	6	7	5	6
Herido grave	102	118	107	97	98	80	62	67	64	64	59	55
GIPUZKOA												
Muerto*	14	10	10	16	5	12	13	11	6	6	8	3
Herido grave	85	66	67	95	69	67	67	54	58	45	40	43
CAPV												
Muerto*	31	35	35	39	31	21	28	22	16	14	14	11
Herido grave	245	237	228	232	216	187	171	155	161	133	123	117

* Fallecidos a 24 horas

Al margen de los pequeños altibajos, que no tienen otro significado que la variabilidad habitual en una serie estadística de colectivos pequeños, lo más destacable de esta evolución, como se ve en el gráfico 2, es la tendencia descendente en el número de muertos en los tres Territorios Históricos, aunque el descenso es más pronunciado en Bizkaia.



Lo mismo sucede con los peatones heridos graves, como se ve en el gráfico 3.



Hay que tener en cuenta, además, que todo este descenso se ha producido mientras el parque automóvil crecía un 21%, y la tasa de movilidad en las carreteras vascas aumentaba de forma notable.

PERFIL DEL PEATÓN ATROPELLADO

Para descubrir el perfil del peatón atropellado empezaremos por analizar las características demográficas de las personas que han sufrido un atropello en las carreteras y calles del País Vasco durante la última década, sin perder de vista que cualquier intento serio de buscar soluciones para los peatones en el complejo sistema actual del tráfico, debe necesariamente empezar por diferenciar el papel de los peatones y el papel de los conductores.

Desde la perspectiva del peatón, el primer dato relevante es que seis de cada diez fallecidos son varones y cuatro mujeres. Además, mientras sólo cuatro de cada diez varones tienen más de 64 años, en el caso de las mujeres este porcentaje se eleva a 8 de cada diez. Seguramente este hecho esté más relacionado con las personas que son atropelladas mientras se encuentran reparando el vehículo en el arcén o realizando algún tipo de tarea relacionada con el mantenimiento o mejora de la vía, mayoritariamente varones, que con unas actitudes viales diferentes entre hombres y mujeres en su respectivo rol peatonal.

De todas formas, conviene diferenciar los atropellos interurbanos de los urbanos, pues mientras en los primeros la mayoría son varones, siete de cada diez, en los segundos la mayoría son mujeres, seis de cada diez. Además, el 49% de los muertos por atropello en carretera tienen más de 64 años, mientras los muertos por atropello en calles y avenidas con más de 64 años superan el 80%.

En definitiva, el perfil del peatón que muere como consecuencia de un atropello en zona interurbana es una persona, preferentemente varón, que tiene menos de 65 años, mientras el perfil del peatón atropellado en zona urbana es una persona, preferentemente mujer, que tiene más de 65 años.

PERFIL DEL CONDUCTOR QUE ATROPELLA

Desde la perspectiva del conductor que atropella, el primer dato destacable es que ocho de cada diez son varones. De todas formas, esto no quiere decir necesariamente que los conductores varones tienen mayor propensión a verse implicados en atropellos que las mujeres, sino simplemente que la mayoría de los conductores son varones.

Al comparar la distribución particular de los conductores implicados en atropellos de peatones con la distribución general de todos los conductores implicados en accidentes de tráfico, destaca el hecho de que los conductores varones con menos de 24 años se ven más implicados en atropellos de lo que les correspondería por su peso en la accidentalidad general.

Con estos datos, el perfil del conductor implicado en atropellos es preferentemente el de un varón con menos de 45 años que conduce un turismo o vehículo pesado en los atropellos en carretera, y un turismo o vehículo de dos ruedas en los atropellos urbanos.

CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS QUE INCIDEN EN LOS ATROPELLOS

Los datos sobre la relación que establece el peatón con la carretera dejan al descubierto que muchos peatones muertos estaban cometiendo una infracción cuando fueron atropellados. Concretamente, sólo un 25% de los peatones atropellados, y que fallecieron en el acto o antes de las 24 horas, cruzaban la calzada correctamente, mientras un 46% irrumpía o la cruzaba antirreglamentariamente y del 29% restante se desconoce si cometía o no alguna infracción.

Por otra parte, en la distribución de los atropellos por mes, hay diferencias significativas al concentrarse en los meses de otoño e invierno el 60% de los atropellos mortales. Si comparamos esta estacionalidad con la estacionalidad de todos los atropellos, encontramos, en efecto, que la gravedad se multiplica durante los meses de otoño e invierno, seguramente como consecuencia de la presencia en el escenario del atropello de otros elementos externos de riesgo como son la luminosidad, el estado de la superficie y la presencia de factores atmosféricos adversos.

De todas formas conviene huir de las simplificaciones y no atribuir directamente a la falta de luminosidad o al estado húmedo y resbaladizo de la carretera, estados más frecuentes durante los meses de otoño-invierno, la causalidad directa de los atropellos, pues evidentemente un atropello es el resultado de la interacción de múltiples elementos que concurren en un escenario donde conductores y peatones comparten un mismo espacio.

Por lo que se refiere a la distribución semanal de los atropellos mortales existe también una ligera concentración en torno al fin de semana. En efecto, desde las 15:00 del viernes a las 13:00 del lunes se producen el 46% de los atropellos mortales, siendo los viernes, con un 18% de atropellos mortales, el peor día de la semana. Otra peculiaridad de los atropellos de fin de semana es que muchos se producen entre las 12:00 de la noche y las 5:00 de la mañana.

Parece claro que el fin de semana añade algún riesgo adicional al escenario de los atropellos, ya que no sólo hay más peatones atropellados, sino que también la gravedad es mayor. En efecto, mientras el 8% de todos los peatones atropellados en domingo resultaron muertos y el 29% heridos graves, la lesividad de los miércoles, por ejemplo, es de 6% muertos y 28% heridos graves. Las razones de este riesgo añadido pueden ser diversas, pero no podemos olvidar que durante el fin de semana se producen muchos más desplazamientos a pie.

Otro factor adverso es la nocturnidad. Aunque evidentemente se producen más atropellos de día, concretamente tres de cada cuatro, sin embargo, la mayoría de los peatones muertos son atropellados de noche o con iluminación insuficiente.

Pero es evidente que para poder definir, comprender y, en definitiva, delimitar un marco de actuación donde encuadrar las soluciones que permitan reducir el número y la gravedad de los atropellos, no basta con el aporte estadístico, sino que es imprescindible profundizar en el análisis de los hábitos y comportamientos viales del peatón y del conductor.

CONCLUSIONES

- ✓ Dos de cada diez personas muertas en las carreteras y calles del País Vasco son peatones.
- ✓ Cada tres días un peatón resulta muerto o herido grave en el País Vasco.
- ✓ El número de peatones muertos ha disminuido desde el año 2000 un 69%, pero en el mismo periodo el número total de fallecidos ha descendido un 73%
- ✓ Seis de cada diez peatones muertos son varones y uno de cada dos tiene más de 64 años
- ✓ El 90% de los conductores que atropellan son varones y en torno al 6% suele dar positivo en la prueba de alcoholemia.
- ✓ El 60% de los atropellos mortales tienen lugar en otoño e invierno.
- ✓ Existe una ligera concentración de los atropellos mortales en el fin de semana.
- ✓ La mayoría de los peatones muertos son atropellados de noche o con iluminación insuficiente.
- ✓ De 12:00 a 13:00 y de 18:00 a 19:00 son las dos franjas horarias de mayor riesgo.
- ✓ En casi la mitad de los atropellos mortales el peatón usaba o cruzaba la calle o la calzada de forma inadecuada.
- ✓ Los atropellos, sobre todo los que se producen en carretera, tienen un índice de letalidad cuatro veces superior al de un accidente de moto y siete veces superior al de un accidente de turismo.
- ✓ Es urgente actuar sobre hábitos y comportamientos de peatones y conductores para evitar los atropellos.

ALGUNOS CONSEJOS PARA EVITAR ATROPELLOS

Para los conductores:

- Adquiera el hábito de detenerse siempre que en un paso de peatones vea a una persona con la intención de cruzar.
- Preste especial atención a los peatones cuando realice un giro a la izquierda o a la derecha.
- En las maniobras de marcha atrás aumenta el riesgo de atropello.
- Especialmente en zonas urbanas respete la velocidad establecida. Circular por encima de esa velocidad aumenta muchísimo el riesgo de muerte del peatón atropellado.
- En caso de avería o accidente utilice en todo momento el chaleco reflectante.
- Preste especial atención a los peatones más vulnerables: personas mayores y niños.
- No espere una conducta siempre correcta por parte de los peatones, a veces pueden desconocer las normas o ir distraídos.

Para los peatones:

- Cruce siempre la calzada por los pasos de peatones, pues ese será su verdadero cinturón de seguridad.
- Entre siempre a la calzada de forma pausada y después de cerciorarse de que los conductores le han visto.
- Cruce siempre por el lugar que le ofrezca más visibilidad.
- En los cruces con semáforo, espere no sólo a que el muñeco esté en verde, sino también a que los coches estén parados.
- Cuando el cruce está en plazas, rotondas o intersecciones, extreme la precaución.
- Cuando es de noche, hace mal tiempo o camine por el arcén de carreteras poco iluminadas, lleve prendas de color brillante, bandas reflectantes o luces que le hagan más visible a los coches.
- No espere una conducta siempre correcta por parte de los conductores, a veces pueden conducir distraídos.