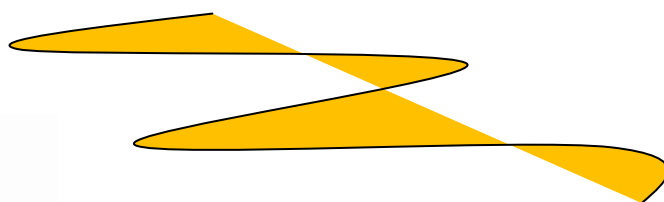


PERCEPCIÓN DEL RIESGO ASOCIADO AL TRÁFICO EN JÓVENES UNIVERSITARIOS/AS DE LA CIUDAD DE SEVILLA



ESTUDIO

**“PERCEPCIÓN DEL
RIESGO ASOCIADO AL
TRÁFICO
EN JÓVENES
UNIVERSITARIOS/AS
DE LA CIUDAD
DE SEVILLA”**



NO8DO

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

Familia, Asuntos Sociales y
Zonas de Especial Actuación

Con la colaboración de



Servicio de Asistencia
a la Comunidad Universitaria

AUTORES:

M^a Ángeles García Martín

Rocío Muñoz Rebollo

Gema Conejo Gaspar

Ana M^a Rueda de Castro

José Sánchez Perea

Gloria Garrucho Rivero

AGRADECIMIENTO

Al Servicio de Asistencia a la Comunidad Universitaria (SACU) de la Universidad de Sevilla, Área de Promoción de la Salud, por su inestimable colaboración en la gestión de espacios y recursos para poder llevar a cabo de manera eficaz el trabajo de campo.

OBSERVATORIO DE LA SALUD

SERVICIO DE SALUD

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

magarcia.cuye

preventiva.salud@sevilla.org

Sevilla, 2012

Nota: Este documento utiliza lenguaje no sexista. Las citas que aparezcan en los textos en género masculino, por economía del lenguaje, deben entenderse como un género gramatical no marcado en todos los casos en los que proceda la inclusión de ambos sexos, englobando tanto a hombres como a mujeres.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	7
2. OBJETIVOS	11
3. MATERIAL Y MÉTODO	12
3.1. POBLACIÓN.....	12
▪ Datos de la población.....	12
3.2. SELECCIÓN DE LA MUESTRA	13
3.3. RECOGIDA DE DATOS	14
▪ Espacios.....	14
▪ Cuestionario	14
▪ Trabajo de campo.....	16
4. ANÁLISIS ESTADÍSTICO	16
5. RECURSOS.....	17
▪ Recursos humanos	17
▪ Recursos materiales.....	17
6. CRONOLOGÍA	17
7. RESULTADOS	18
▪ Sexo, Edad y Tipo de estudios	18
~ Sexo y Edad	18

~ Tipo de estudios.....	20
▪ Disposición de permiso de conducir y características del uso habitual de vehículos	20
~ Permiso de conducir	20
~ Frecuencia de conducción	23
~ Vehículo utilizado	25
~ Lugar y momento de conducción	26
▪ Preocupación por los accidentes de tráfico en relación a otros problemas sociales.....	29
▪ Importancia concedida a los accidentes de tráfico en relación a otros problemas de salud.....	35
▪ Percepción de la peligrosidad de ciertas conductas de riesgo intervinientes en los accidentes de tráfico en relación a otras conductas de riesgo.....	41
▪ Opinión sobre la influencia de ciertas situaciones en la producción de accidentes de tráfico..	48
▪ Percepción respecto al cumplimiento general de las normas de seguridad vial	56
▪ Comportamiento como peatones, usuarios de vehículos o conductores	64
▪ Consumo de alcohol en la conducción y autopercepción de su manera de conducir.....	78
▪ Eficacia de las medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico	81
▪ Experiencia personal respecto a sanciones y accidentes de tráfico	92
~ Sanciones y sus motivos.....	92
~ Accidentes de tráfico en primera persona	97
~ Accidentes de tráfico en personas cercanas	100
▪ Percepción respecto a la posibilidad de sufrir o evitar los accidentes de tráfico	103

~	Preocupación por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico.....	103
~	Percepción sobre la evitabilidad de los accidentes de tráfico.....	106
~	Probabilidad percibida de sufrir un accidente de tráfico.....	108
8.	VALORACIÓN/DISCUSIÓN	110
❖	Aspectos descriptivos generales	110
❖	Preocupación por grandes temas sociales e importancia de diversos problemas para la salud y la vida.....	112
❖	Peligrosidad de ciertas conductas de riesgo	113
❖	Influencia de ciertas situaciones en los accidentes de tráfico.....	114
❖	Cumplimiento de las normas de seguridad vial por la población en general.....	115
❖	Conductas como usuarios de vehículos (no conductores) o peatones.....	116
❖	Conductas como conductores	117
❖	Consumo de alcohol si se va a conducir.....	118
❖	Percepción de la peligrosidad de la propia manera de conducir.....	119
❖	Eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico	120
❖	Sanciones recibidas y accidentes sufridos	121
❖	Preocupación por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico, probabilidad y evitabilidad de los mismos.....	123
	Resumen de las valoraciones más relevantes.....	124
	Reflexión final	125
9.	PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	126

10. ANEXOS	129
FORMULARIO ELECTRÓNICO.....	130
TABLAS.....	139
11. BIBLIOGRAFÍA.....	202

1. INTRODUCCIÓN

Históricamente, se consideraba que los «accidentes» de los vehículos de motor eran sucesos azarosos y ocurrían a los demás como consecuencia inevitable del transporte. Sin embargo, las lesiones causadas por el tránsito son un problema de salud pública de primera magnitud, no un mero derivado de la movilidad de los vehículos. El Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sostiene que la cifra de lesiones causadas por el tránsito es inaceptable y en gran medida evitable. Es un reflejo de las nuevas formas de vida, y representa un problema que afecta a diversos sectores de la población, algunos más vulnerables como los jóvenes.

Los traumatismos resultantes del tránsito constituyen, en todo el mundo, una de las principales causas de muerte entre los jóvenes que conducen automóviles o vehículos motorizados de dos ruedas.

Según datos publicados por la DGT en su informe sobre las principales cifras de la siniestralidad vial en España, los accidentes de circulación fueron la primera causa de mortalidad para el grupo de 15 a 29 años en el año 2009. Los jóvenes de 15 a 24 años representan el 10,6% de la población española y el 9% del censo de conductores, a pesar de lo cual suponen el 15% de los fallecidos y el 18% de los heridos graves.

Según datos del Ministerio del Interior en el 2010 a nivel nacional, la mortalidad se redujo un 9,1%, sin embargo, en cifras absolutas Andalucía es la comunidad autónoma con un mayor número de muertos (290 personas) en siniestros de circulación.

En Andalucía puede hablarse de dos modelos de accidentabilidad, según el lugar de ocurrencia del accidente: el Modelo 1, caracterizado por presentar en el grupo de edad de 15 a 24 años, una tasa de accidentabilidad en zona urbana superior a la accidentabilidad en carretera, relacionada con una supremacía de vehículos de 2 ruedas, debido en gran parte al incumplimiento de las normas de seguridad fundamentales entre otras el uso del casco, y el Modelo 2, caracterizado por tener una accidentabilidad mucho mayor en desplazamientos por carretera en el intervalo de 25-34 años y relacionado con una mayor implicación de vehículos ligeros.

En el año 2010, sólo en la provincia de Sevilla se registraron un total de 2.882 accidentes, 64 de ellos fueron mortales. El número de víctimas fue en total de 4.527 de las que 85 perdieron la vida y 4.442 resultaron heridos. Las cifras en zona urbana en la provincia de Sevilla en el año 2010 alcanzan un total de 1.492 accidentes, 9 de ellos mortales; con un total de 2.170 heridos y 13 muertos. Los peatones continúan siendo los afectados más graves por accidentes de tráfico en zona urbana. Los datos en carretera en la provincia de Sevilla del año 2010 son un total de 1.390 accidentes, 55 de ellos mortales; con un total de 2.272 heridos y 72 fallecidos. En la ciudad de Sevilla, datos de 2008, hay que destacar que el 20% de la mortalidad total en jóvenes de 15 a 24 años corresponde a muertes producidas por vehículos a motor.

Los accidentes de tráfico constituyen además la primera causa responsable de lesión medular traumática. Son sobre todo pacientes jóvenes, donde la lesión supone una quiebra con frecuencia drástica en la trayectoria individual y familiar. Cada año se registran cerca de 500 nuevos casos de lesionados medulares como consecuencia de accidentes de tráfico y más de un centenar de jóvenes se queda en una silla de ruedas.

A nivel emocional el sufrimiento de las víctimas de traumatismos por accidentes de tráfico y de sus familiares es incalculable. Los traumas emocionales producen un gran impacto sobre las personas que los padecen, haciendo que la vida no sea la misma que antes, y sus consecuencias psicológicas pueden ser muy graves.

Habiendo estudios sobre la accidentabilidad vial, y conociendo las causas más frecuentes, es necesario continuar investigando por qué se siguen produciendo. Nos llama la atención, en especial, el grupo etario joven, ya que los resultados de las estadísticas apuntan a que los jóvenes provocan el triple de accidentes que los mayores.

La bibliografía actual define que el problema de éstos es su percepción del riesgo. La forma en que los sujetos perciben el riesgo asociado a situaciones de tráfico representa un factor relevante en la explicación de cómo esas situaciones se desenvuelven. En este proceso se ven implicados múltiples fenómenos y mecanismos psicológicos.

Podemos definir "percepción" como la sensación interior que resulta de una impresión o imagen material externa hecha en nuestros sentidos. Y "riesgo" significa contingencia o proximidad de un daño. Si bien es verdad que la percepción del riesgo en general va siendo mayor a medida que aumenta la edad de la persona, el menor sentido de la vulnerabilidad en jóvenes podría provocar la adopción de conductas imprudentes y generar un exceso de confianza en la capacidad de respuesta ante situaciones imprevistas de la circulación.

Cuanto más joven es el conductor, más riesgo existe de que provoque un accidente de tráfico, fundamentalmente debido a la falta de percepción del riesgo y su menor experiencia al volante. De hecho, los conductores con menos de tres años de carnet abarcan, aproximadamente, el 40% de los siniestros. Podemos añadir otros factores como una actitud menos respetuosa para con las normas en general y en este caso con las de circulación, cansancio, conducción nocturna y uso de sustancias (alcohol y otras drogas). Entre las características de los accidentados se recogen con mayor frecuencia ser joven, varón y consumidor de alcohol.

Para los jóvenes perder la vida en un accidente o la libertad de movimientos, depender de otra persona para casi todo, es algo que "no va con ellos" a no ser que tengan un caso muy cercano. La mayor necesidad de autoafirmación, la excesiva sobrevaloración de su capacidad, su mayor predisposición a asumir el riesgo y la presión de grupo son algunos de los elementos que inciden en su conducta. No obstante estos riesgos se viven con una cierta naturalidad; están asumidos y su lectura no es dramática.

Existen dos grupos de determinantes motivacionales de la actividad de conducción, unos "excitatorios", que llevan al conductor a percibir menos el riesgo y a tomar decisiones más arriesgadas, y otros "inhibitorios", que llevan a percibir más la seguridad y con ello tomar decisiones más prudentes. El equilibrio entre ambos tipos de motivos es lo que da lugar a una conducción segura, su desequilibrio provoca, por el contrario, un estilo de conducción más insegura y de alto riesgo.

En resumen, los estudios muestran que los jóvenes subestiman los peligros, siendo esta una de las principales causas de las elevadas cifras de siniestralidad, de hecho, los accidentados señalan como primera causa de los accidentes el exceso de confianza y costumbre. El conocimiento del riesgo no siempre promueve conductas protectoras de la salud. Por lo tanto, puede concluirse que los jóvenes no ignoran lo que deben hacer para cuidar su salud, pero hay razones, creencias o hábitos que les proporcionan satisfactores importantes en el corto plazo y que atentan contra ello.

Desde el Servicio de Salud del Ayuntamiento de Sevilla, con la intención de contribuir a la reducción de los accidentes de tráfico, pensamos que además de conocer sus mecanismos de producción, es necesario estudiar la percepción que tiene la ciudadanía de este problema.

Tomando como referencia de partida un estudio realizado por la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía en 2005, nos planteamos estudiar la percepción del riesgo asociado al tráfico en jóvenes universitarios/as de la ciudad de Sevilla, teniendo en cuenta que se trata de un grupo de población cuyas características, comportamientos y actitudes se relacionan con el grupo considerado de mayor riesgo en relación a la percepción de los problemas derivados del tráfico y la conducción.

Este estudio podrá proporcionar elementos específicos para el diseño de intervenciones educativas que contribuyan a la disminución de los accidentes viales y a la adopción de comportamientos más seguros cuando se viaje en un vehículo, bien sea como pasajero o como conductor, y teniendo en cuenta asimismo a peatones y ciclistas que son usuarios más frágiles. Consideramos que su concreción en nuestra ciudad y en el grupo etario joven que se encuentra en el ámbito universitario puede tener un interés especial.

2. OBJETIVOS

Objetivos generales

- Conocer la percepción de los riesgos asociados al tráfico en jóvenes universitarios/as de la ciudad de Sevilla.
- Disponer de datos objetivos y cercanos que permitan programar actuaciones con la mayor eficacia posible para contribuir a la reducción de la accidentabilidad por tráfico.

Objetivos específicos

- Conocer la importancia concedida a los accidentes de tráfico en relación a otros grandes problemas sociales y de salud.
- Conocer la percepción de la peligrosidad de algunas actividades de la conducción en relación a otras conductas de riesgo.
- Conocer el valor que conceden a las diferentes conductas o factores de riesgo en el tráfico en relación a su contribución en los accidentes.
- Conocer las conductas de riesgo más extendidas en relación con el tráfico.
- Conocer si piensan que el accidente pueda afectarles de manera directa y personal o creen que afecta generalmente a los demás.
- Conocer la importancia que conceden a las normas de tráfico o medidas de prevención y la relación con su cumplimiento real.
- Conocer su autovaloración como conductores peligrosos.
- Conocer su percepción respecto a la evitabilidad de los accidentes de tráfico.
- Conocer la existencia de experiencias propias o cercanas de accidentes de tráfico o de multas y si esto influye en su nivel de percepción y en su comportamiento durante la conducción.
- Describir las variaciones en la percepción del riesgo según sexo y edad,

3. MATERIAL Y MÉTODO

3.1. POBLACIÓN

La población diana será la compuesta por jóvenes universitarios/as de 18 a 29 años que actualmente cursan estudios en la Universidad de Sevilla.

Se ha seleccionado la población universitaria porque se considera cumplen las siguientes características:

- > Se encuentran representadas edades vulnerables en relación a los accidentes de tráfico.
- > Son peatones y/o usuarios potenciales de todo tipo de vehículos.
- > Realizan sus desplazamientos tanto en casco urbano como interurbano.
- > Representan un colectivo al que se pueden dirigir actuaciones específicas de concienciación para modificar actitudes y conductas, que pueden ser más eficaces si se sienten aludidos tras los resultados del estudio.

▪ DATOS DE LA POBLACIÓN

La población universitaria total que realiza estudios de 1^º y 2^º ciclo en la Universidad de Sevilla asciende a 58.546 estudiantes, un 46,96% son hombres y un 53,04% mujeres. La distribución por edad recoge 51.696 alumnos (un 88,3%) de entre 18 y 29 años (70,2% de alumnos de 18 hasta 24 años, 18,1% de 25 a 29 años) y un 11,7% del resto de edades. (Datos del Anuario Estadístico 2009/10 de la US),

Se descartan los estudiantes de centros adscritos a la Universidad de Sevilla que no se encuentran ubicados en el término municipal de Sevilla capital, ámbito geográfico de la investigación, lo que supone una cantidad total de **49.930** estudiantes como población de estudio.

Se encuentran distribuidos en cinco ramas de conocimiento: ciencias de la salud, ciencias, ciencias sociales y jurídicas, ingeniería y arquitectura, artes y humanidades, y repartidos físicamente en 6 campus universitarios ubicados en diferentes puntos de la ciudad.

3.2. SELECCIÓN DE LA MUESTRA

La población teórica está constituida por **49.930 jóvenes universitarios/as** de entre 18 y 29 años, según datos de referencia de la Universidad de Sevilla.

Inicialmente se determina el tamaño de muestra necesario para estimar, mediante muestreo aleatorio simple, la proporción de estudiantes universitarios que perciben los accidentes de tráfico como un importante factor de riesgo para la salud. Una muestra de 1118 universitarios permitiría estimar dicha proporción con un margen de error de +/- 2,8% y un nivel de confianza del 95%, tomando como valor esperado de dicha proporción 60% según lo recogido para el grupo de edad más similar en estudios previos ("Percepción social de los riesgos asociados al tráfico en Andalucía". Dirección General de Salud Pública y Participación. Consejería de Salud. Sevilla, 2005).

Para tener en cuenta posibles errores en el funcionamiento de los cuestionarios electrónicos empleados para la recogida de información (descritos en el siguiente apartado), se decide incrementar en un 5% el tamaño total de la muestra, considerando finalmente un tamaño muestra de 1247 estudiantes universitarios.

En principio se plantea como procedimiento de selección un muestreo estratificado por grupo de edad y sexo. Sin embargo, las dificultades que conllevaría la realización de una selección aleatoria de estudiantes universitarios nos lleva a considerar un muestreo por cuotas. El empleo de cuotas intenta garantizar que la muestra replique la estructura por sexo y grupos de edad de la población de estudio. A partir de la distribución de los estudiantes de la Universidad de Sevilla por grupos de edad (18-24 y 25-29 años) y sexo, se establecen, para cada zona de encuesta, el número de cuestionarios que queremos recoger por cada grupo de edad y sexo. Las personas responsables del trabajo de campo serán las encargadas de abordar a los estudiantes que pasen por los puntos de recogida de datos hasta completar las cuotas de edad y sexo previamente establecidas.

Consideraremos dos grupos de edad para el estudio, de 18 a 24 años, y de 25 a 29 años, teniendo en cuenta que las posibles circunstancias y características inherentes a la mayor edad podrían presentar variaciones en la percepción de los riesgos que pretendemos estudiar.

3.3. RECOGIDA DE DATOS

▪ ESPACIOS

Los lugares considerados para la instauración de los puntos de recogida de los datos serán un total de 8, distribuidos de la siguiente manera:

- ~ Reina Mercedes I: Arquitectura, Farmacia, Arquitectura Técnica.
- ~ Reina Mercedes 2: Física, Matemáticas, Biología, Química, Informática.
- ~ Ramón y Cajal I: Derecho, Ciencias del trabajo, Filosofía, Ciencias de la Educación.
- ~ Ramón y Cajal 2: Ciencias Económicas y Empresariales, Psicología.
- ~ Cartuja I: Comunicación, Turismo.
- ~ Cartuja II: Ingenierías.
- ~ Macarena: Medicina, Odontología, Ciencias de la Salud.
- ~ Rectorado: Filología, Geografía e Historia.

▪ CUESTIONARIO

La recogida de información se realiza mediante un formulario electrónico, diseñado ad hoc, donde se recogen los siguientes aspectos:

- > Sexo, edad y tipo de estudios que realizan.
- > Disposición de permiso/s de conducir, tipo de vehículo, frecuencia, lugar y momentos de conducción habituales.

- > Percepción sobre la importancia de los accidentes de tráfico en relación a otros problemas sociales o de salud.
- > Percepción sobre la peligrosidad de diversas conductas de riesgo asociadas al tráfico y otras conductas de riesgo.
- > Percepción respecto a los factores de riesgo intervinientes en los accidentes y al cumplimiento de las normas de seguridad vial.
- > Comportamiento como conductores, usuarios de vehículos o peatones.
- > Percepción sobre la peligrosidad de su manera de conducir en relación a otros conductores.
- > Experiencia personal respecto a las sanciones y accidentes de tráfico sufridos.
- > Percepción sobre la posibilidad y probabilidad de sufrir un accidente de tráfico y de la evitabilidad de los mismos.

Para algunas respuestas se establecen categorías, como son "Nada"/"Poca"/"Bastante"/"Mucha" o "Nunca"/"Casi nunca"/"Algunas veces"/"Casi siempre"/"Siempre". En otros casos son respuestas de elección múltiple entre una serie de opciones cerradas.

El cuestionario completo se recoge en el apartado de Anexos.

VALIDACIÓN DEL CUESTIONARIO

Se han llevado a cabo tres estrategias para verificar la calidad del instrumento y mejorarlo: Validación de expertos, validación de caso único, y aplicación piloto.

- Se realiza inicialmente una validación de expertos, es decir, una revisión crítica de personas con experiencia en cuestionarios y en la temática incluida en el mismo.
- Se realiza a continuación una prueba inicial con la aplicación del cuestionario en un grupo pequeño de personas cuyas características son similares a los destinatarios finales, solicitando su opinión respecto al conjunto del cuestionario, facilidad de contestarlo, extensión, preguntas confusas,...
- En tercer lugar se lleva a cabo una prueba piloto, aplicando el cuestionario a una muestra piloto y en condiciones similares a la final, analizando las respuestas para optimizar el cuestionario.

▪ TRABAJO DE CAMPO

La recogida de los datos a través del cuestionario electrónico anteriormente referido se lleva a cabo con la colaboración del Área de Promoción de la Salud del Servicio de Asistencia a la Comunidad Universitaria (SACU) de la Universidad de Sevilla,

Desde dicha área se solicitan los espacios físicos en las diferentes facultades previstas para ello, a través de sus administradores, concertando fechas y horarios.

Se emplea la mediación como estrategia, lo que supone un enriquecimiento en la metodología del estudio, ya que serán universitarios mediadores los que inviten a sus iguales a la participación en el mismo, solicitándoles la cumplimentación de los formularios. Todo el proceso de la recogida de los datos es supervisado y apoyado por profesionales del Servicio de Salud del Ayuntamiento de Sevilla, que están presentes en todo momento en los puntos donde se esté llevando a cabo el trabajo de campo.

Mediante el establecimiento de varios puestos con ordenadores portátiles en los diferentes espacios universitarios, las personas encargadas de la recogida de los datos mediante los formularios electrónicos (técnicos, mediadores,...) solicitan a los estudiantes que realicen in situ el cuestionario electrónico. Se tomarán personas hasta completar la muestra estipulada para cada campus, teniendo en cuenta, tal y como se establece en la muestra, el número necesario por edades y sexo.

Cada uno de los formularios se va almacenando en soporte informático, para posteriormente proceder a su análisis.

4. ANÁLISIS ESTADÍSTICO

Para el análisis estadístico se emplean los estadísticos descriptivos para variables cuantitativas y cualitativas que correspondan (medias y porcentajes), para el análisis bivalente se emplea el Test Chi-Cuadrado.

Para el análisis de los datos se utiliza el programa informático SPSS Version 18.0.

5. RECURSOS

▪ RECURSOS HUMANOS

- > Profesionales del Observatorio de la Salud del Ayto. de Sevilla (medicina, enfermería, estadística).
- > Personal técnico del Servicio de Asistencia a la Comunidad Universitaria (SACU) de la Universidad de Sevilla.
- > Club de Mediación Universitaria en Promoción de la Salud, SACU, de la Universidad de Sevilla.

▪ RECURSOS MATERIALES

- > Ocho ordenadores portátiles,
- > Software: Adobe Acrobat preinstalado en los ordenadores.
- > Formularios en formato electrónico.
- > Espacios físicos con conexión eléctrica y mobiliario (sillas, mesas,...) en cada uno de los puntos establecidos para la recogida de los datos.

6. CRONOLOGÍA

- ┌ Diseño del estudio: Febrero 2011.
- ┌ Trabajo de campo: Abril- Mayo 2011.
- ┌ Análisis de datos: Septiembre-Diciembre 2011
- ┌ Informe final: Marzo 2012.

7. RESULTADOS

Se han recogido un total de **1.280 formularios electrónicos**.

Los resultados se van a ir mostrando según los diferentes apartados que se recogen en los formularios.

Para presentar la abundante información de una forma visual clara y esquemática que favorezca una interpretación fácil y rápida, se ha elegido el modo de gráficos (diagramas de barras, columnas, sectores,...), permitiendo así una mejor comprensión y facilitando hacer comparaciones.

Todos los datos al completo quedarán igualmente organizados en tablas (Apartado de Anexos) donde estarán los registros de manera aún más detallada.

En las preguntas con las categorías "Nada"/"Poca"/"Bastante"/"Mucha" se ha realizado el análisis teniendo en cuenta las cuatro categorías, y además se han agrupado éstas en dos: "Bastante o Mucha"/"Poco o Nada".

Las preguntas con las categorías "Nunca"/"Casi nunca"/"Algunas veces"/"Casi siempre"/"Siempre", además de las mismas, se han analizado igualmente agrupando en este caso en tres: "Nunca o Casi nunca"/"Algunas veces"/"Casi siempre o Siempre".

▪ SEXO, EDAD Y TIPO DE ESTUDIOS

~ Sexo y Edad

De los universitarios encuestados, un 55,5% son mujeres y un 44,5% hombres, y se distribuyen por edad en los dos grupos descritos para su estudio de la siguiente manera: Un 82,2% son estudiantes del grupo de edad de 18 a 24 años, y un 17,8% del grupo de 25 a 29, respetándose de manera adecuada la distribución existente en la población de estudio tanto para los grupos de edad como para el sexo.

La distribución por sexo y edad se recoge en los Gráficos 1 y 2.

Gráfico 1: Distribución por Sexo.

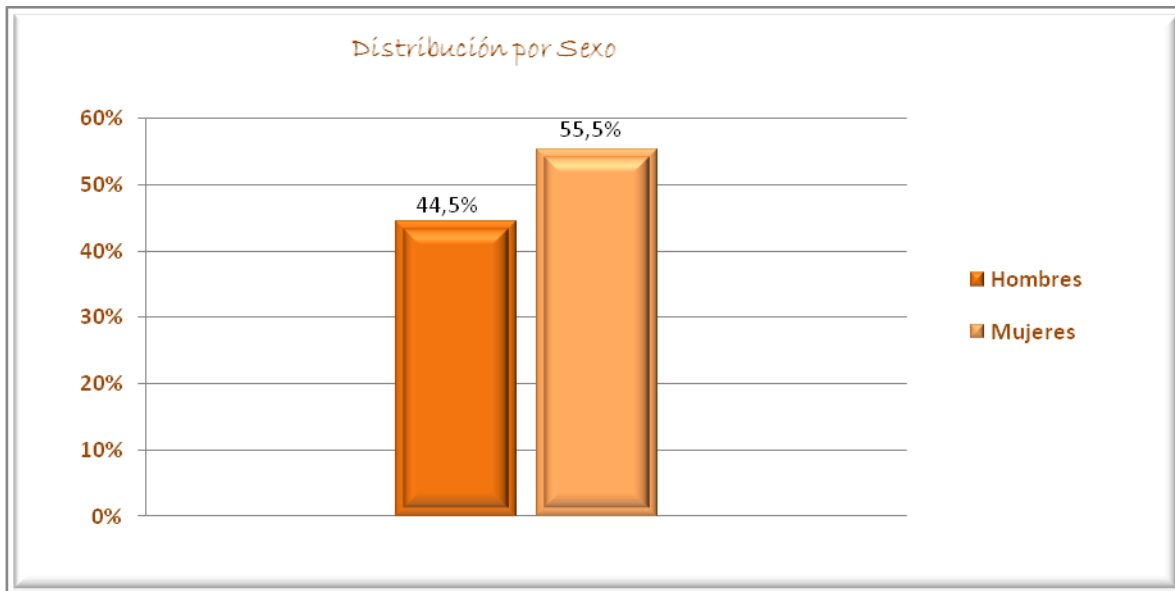
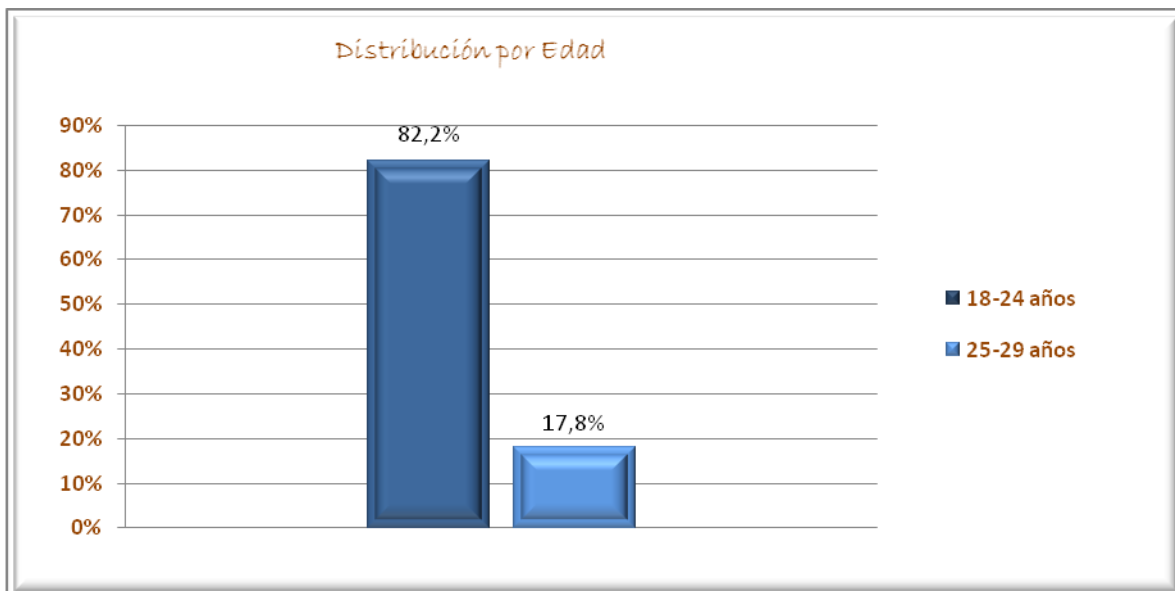


Gráfico 2: Distribución por Edad.



~ **Tipo de estudios**

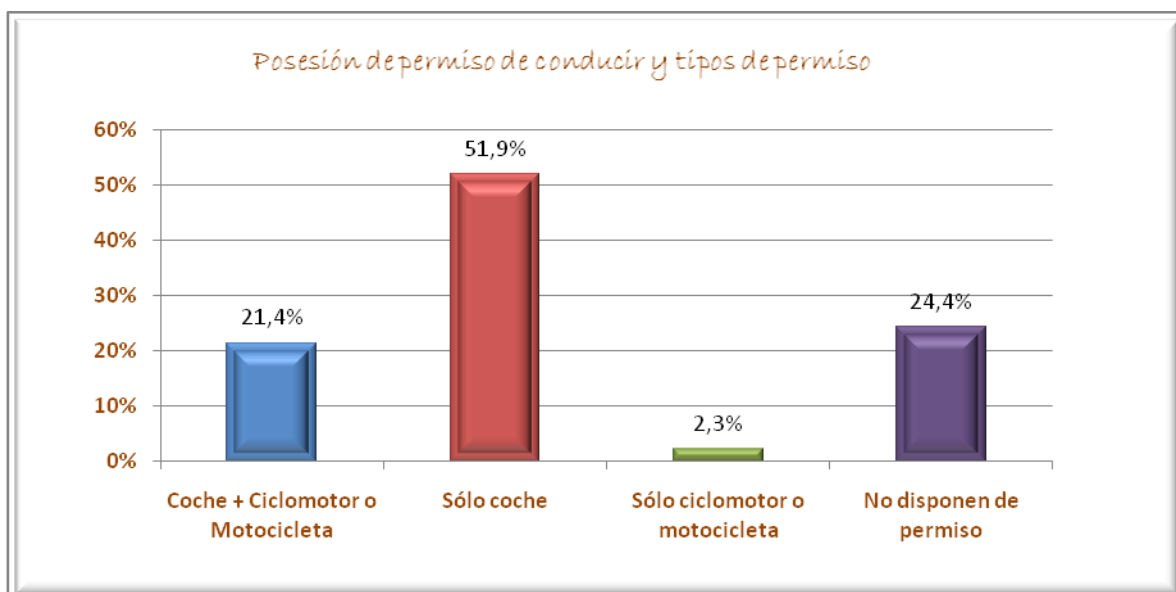
En cuanto al tipo de estudios que cursan, éstos se han agrupado en las 5 ramas de conocimiento establecidas por la universidad, quedando distribuidos de la siguiente manera: Un 21,7% pertenecen a ciencias de la salud, un 7,0% a ciencias, un 38,6% a ciencias sociales y jurídicas, un 21,3% a ingeniería y arquitectura y un 11,4% a artes y humanidades. Se incluye esta información sólo a modo descriptivo, ya que no se realizará análisis específico en relación a ello.

■ **DISPOSICIÓN DE PERMISO DE CONDUCIR Y CARACTERÍSTICAS DEL USO HABITUAL DE VEHÍCULOS**

~ **Permiso de conducir**

El 75,6% de los estudiantes dispone de algún tipo de permiso de conducir. Un 51,9% posee sólo permiso de coche, un 21,4% sólo de ciclomotor o motocicleta, un 2,3% dispone de ambos permisos y el 24,4% no dispone de ninguno. *Gráfico 3.*

Gráfico 3: Posesión de permiso de conducir y tipos de Permiso.



Por sexo, el 30,6% de las mujeres y el 15,7% de los hombres no disponen de ningún permiso. Por grupos de edad, el 25,8% de las personas de 18 a 24 años y el 15,0% de 25 a 29 años no disponen de ningún permiso. Los hombres y los de mayor edad (25 a 29 años) disponen en más proporción de ambos permisos de conducir. Gráficos 4 y 5.

Gráfico 4: Posesión de permiso de conducir y tipos de Permiso. Por sexo.

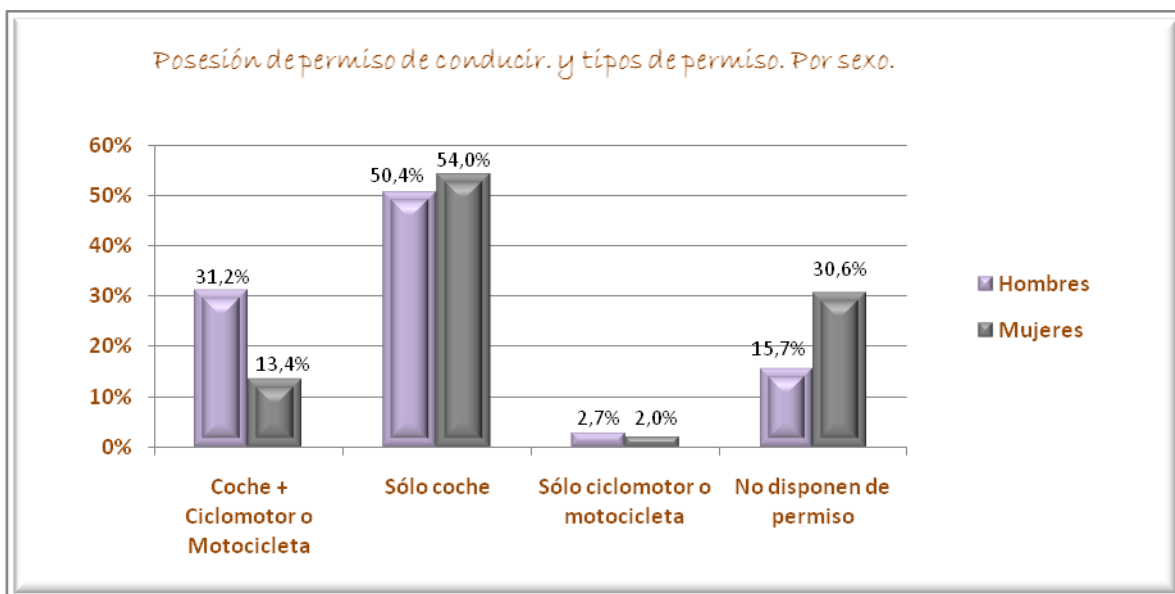
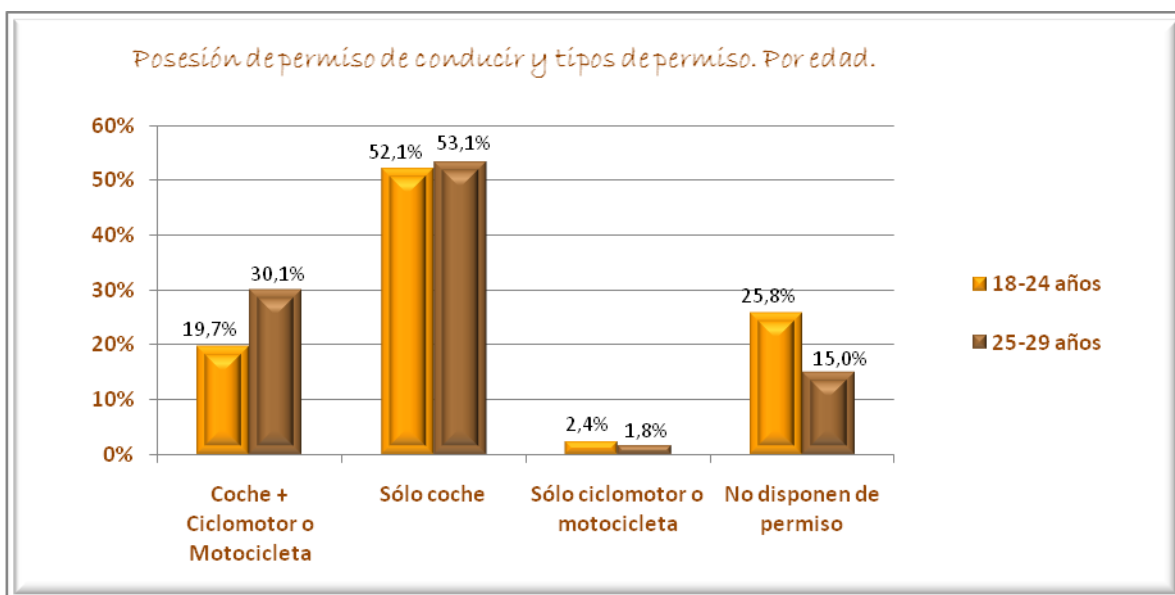
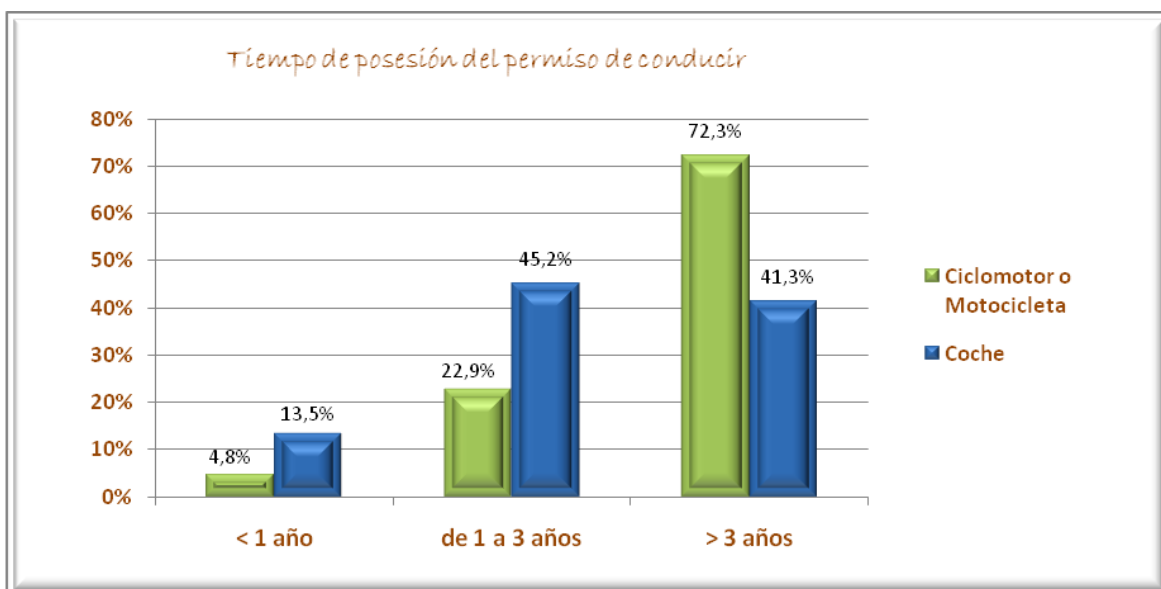


Gráfico 5: Posesión de permiso de conducir y tipos de Permiso. Por edad.



El **tiempo de posesión** para permiso de coche es "< de 1 año" en el 13,5%, "de 1 a 3 años" en el 45,2% y ">de 3 años" en el 41,3%. En el caso de ciclomotor o motocicleta, el tiempo de posesión del permiso es "< de 1 año" en el 4,8%, "de 1 a 3 años" en el 22,9% y ">de 3 años" en el 72,3%. *Gráfico 6.*

Gráfico 6: Tiempo de posesión del Permiso de conducir.



El tiempo de posesión de cada permiso es similar para ambos sexos. Las edades superiores poseen el permiso desde hace más tiempo que los más jóvenes. *Gráficos 7 y 8.*

Gráfico 7: Tiempo de posesión del Permiso de conducir. Por sexo.

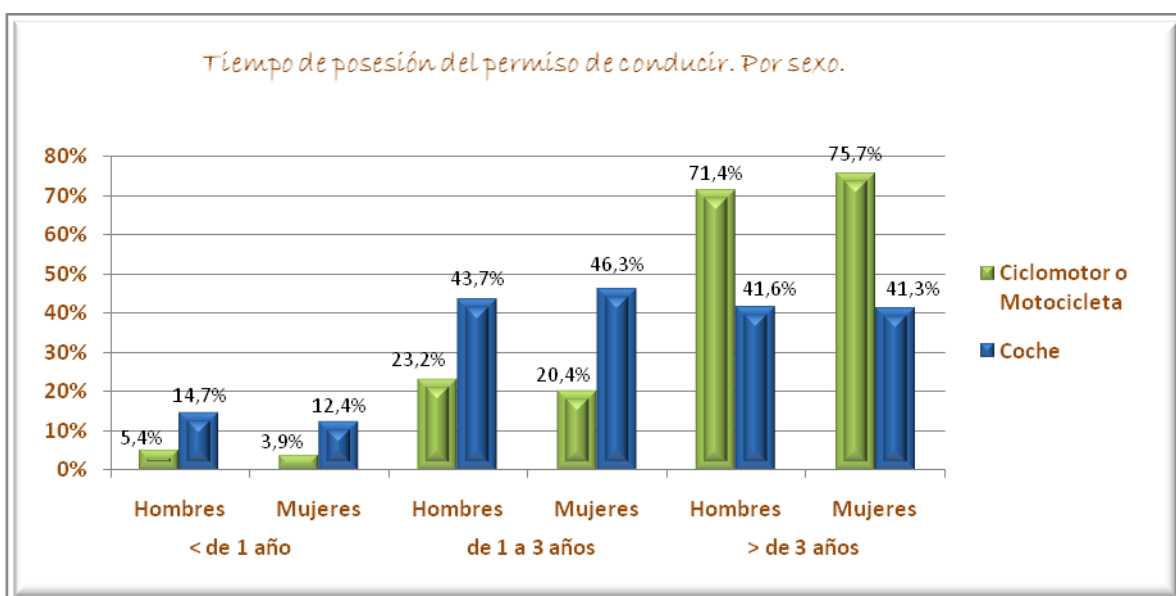
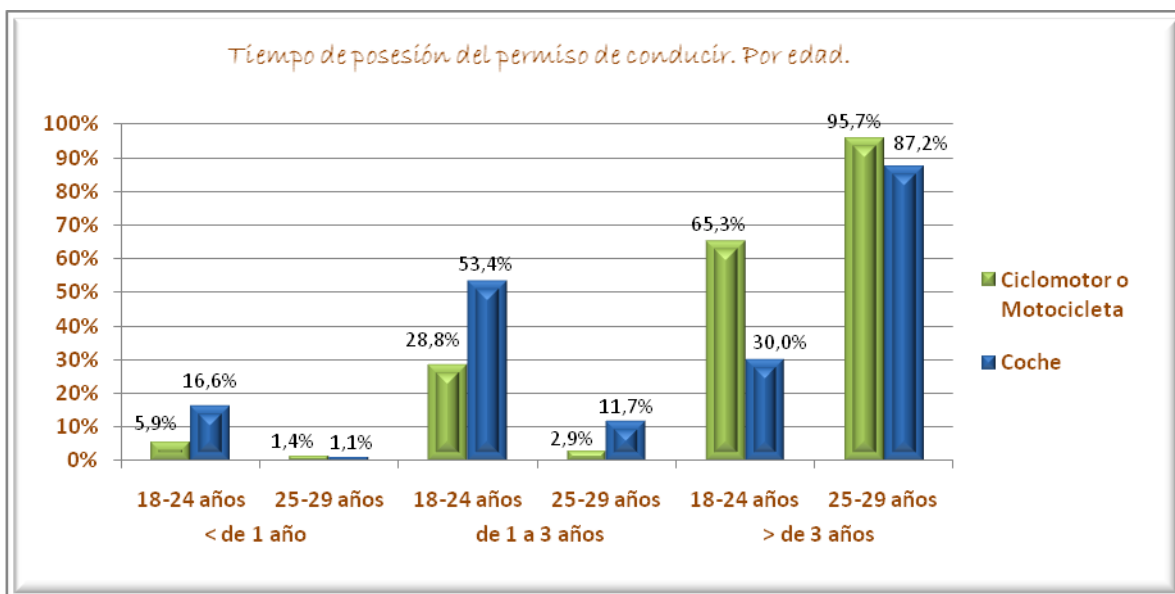


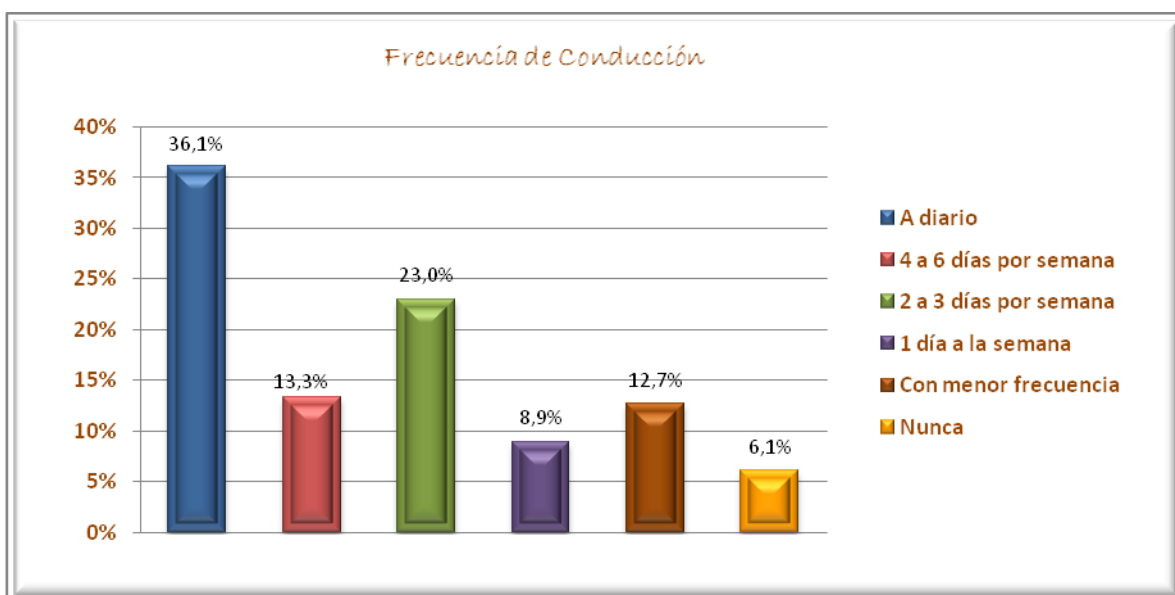
Gráfico 8: Tiempo de posesión del Permiso de conducir. Por edad.



~ Frecuencia de conducción

La frecuencia de conducción durante una semana normal es la siguiente: el 36,1% conduce "a diario", el 13,3% "4 a 6 días por semana", el 23,0% "2 a 3 días por semana" y el 8,9% "1 día a la semana". Un 12,7% conduce "con menor frecuencia" y un 6,1% dice no conducir "nunca". Gráfico 9.

Gráfico 9: Frecuencia de conducción a la semana.



Los hombres y el grupo de mayor edad son los que conducen con más frecuencia "a diario" (42.6% y 48.4% respectivamente). Gráficos 10 y 11.

Gráfico 10: Frecuencia de conducción a la semana. Por sexo.

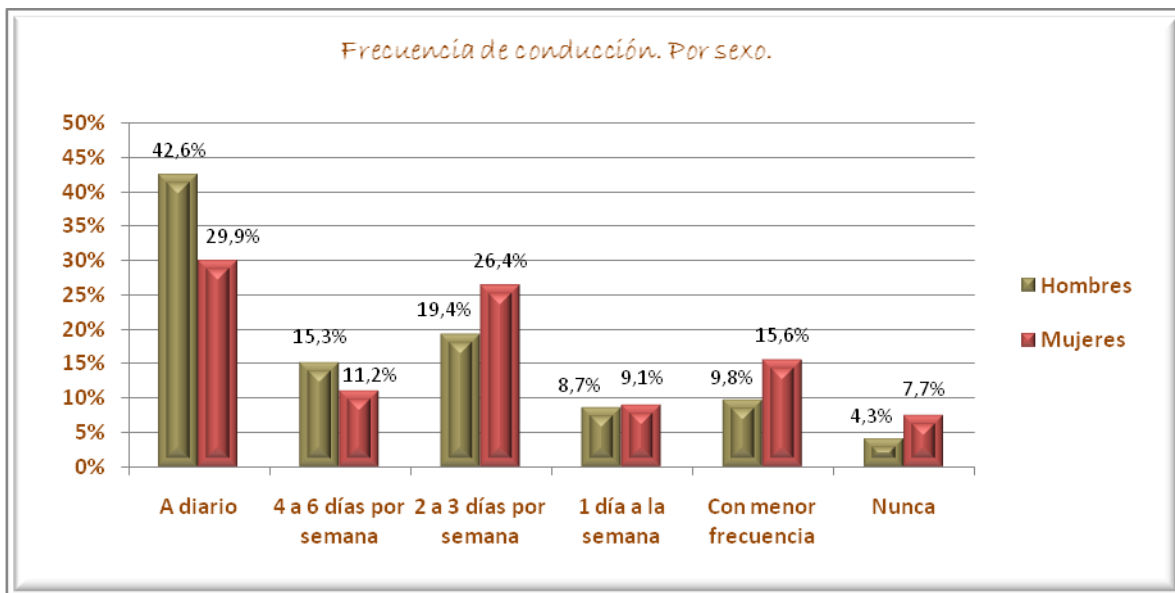
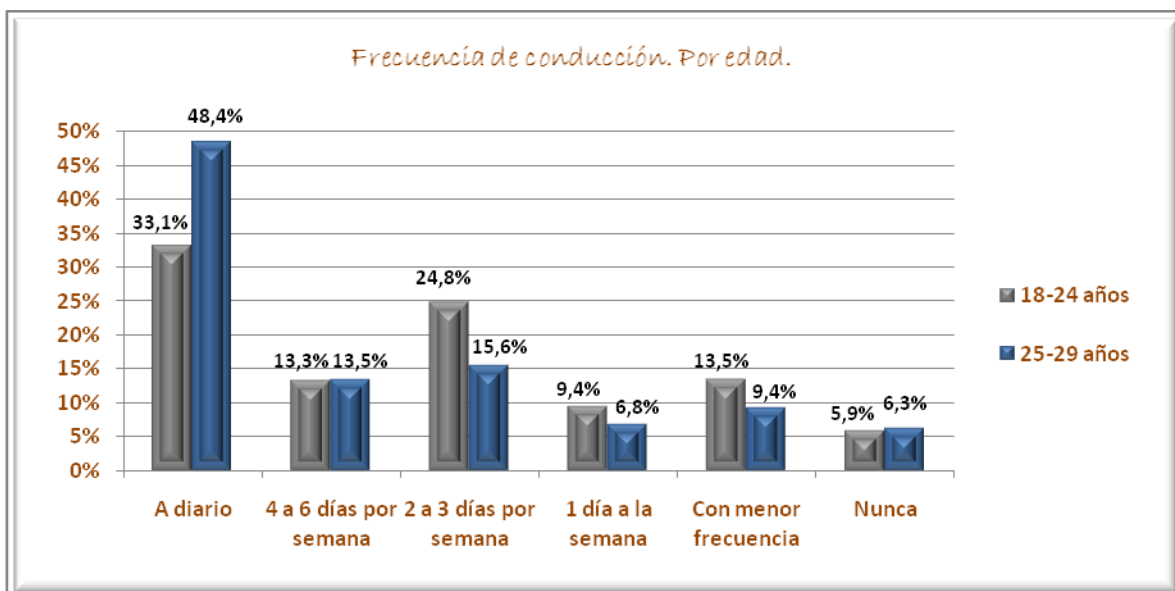


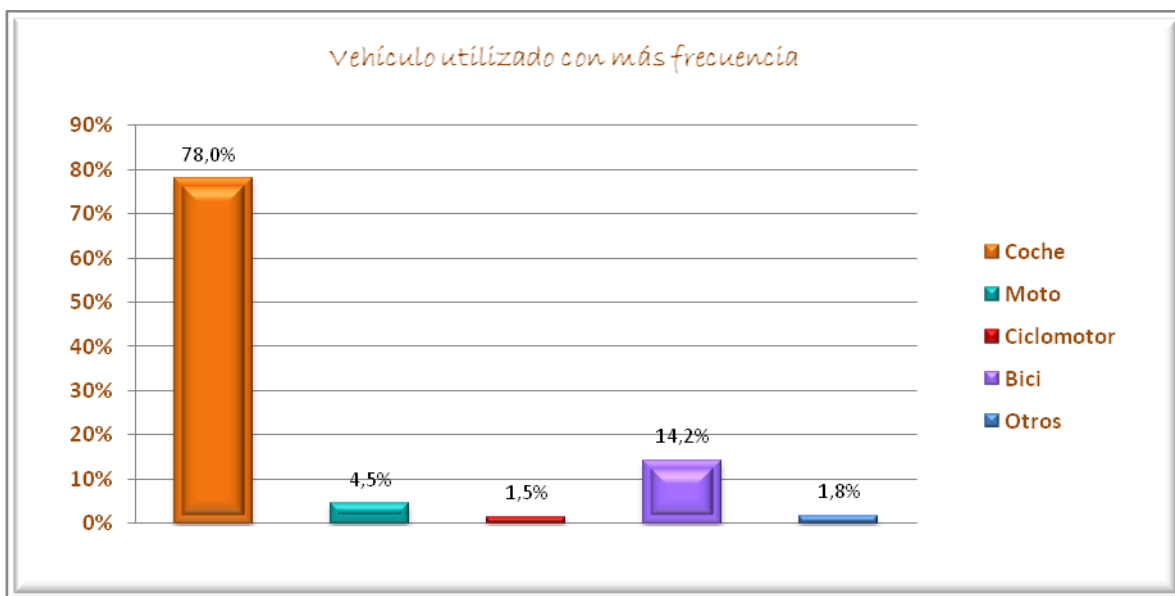
Gráfico 11: Frecuencia de conducción a la semana. Por edad.



~ Vehículo utilizado

El vehículo más utilizado en los desplazamientos es el "coche" (78,0%), seguido de la "bicicleta" (14,2%), la "moto" (4,5%), el "ciclomotor" (1,5%) y "otros vehículos" (1,8%). Gráfico 12.

Gráfico 12: Frecuencia de uso de los diferentes vehículos.



No hay grandes diferencias por sexo y edades, excepto más uso de moto en hombres. Gráficos 13 y 14.

Gráfico 13: Frecuencia de uso de los diferentes vehículos. Por sexo.

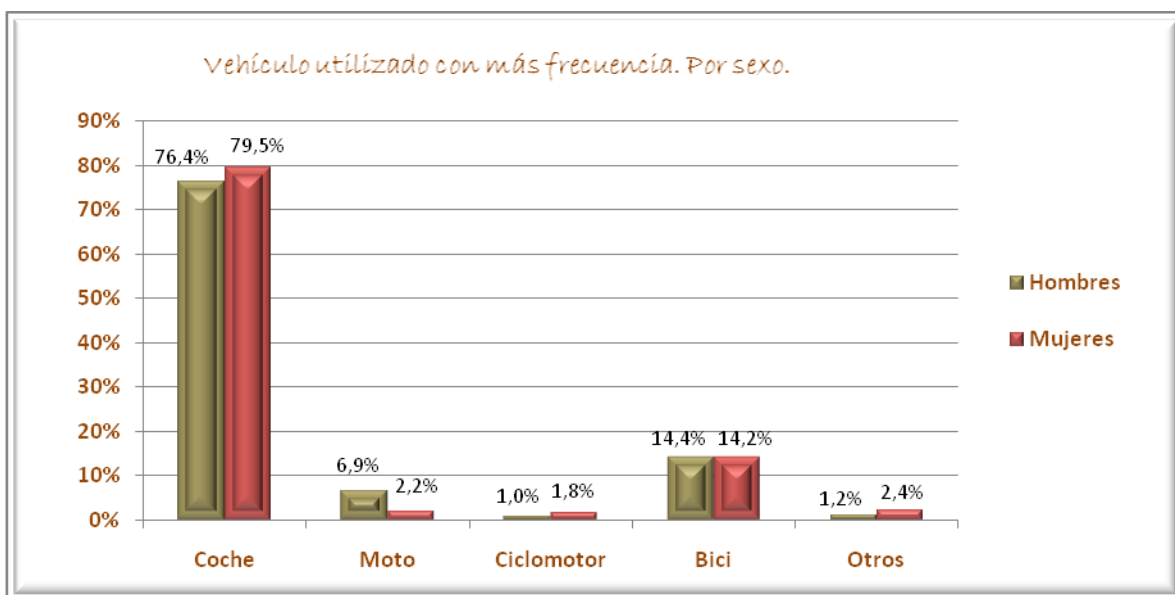
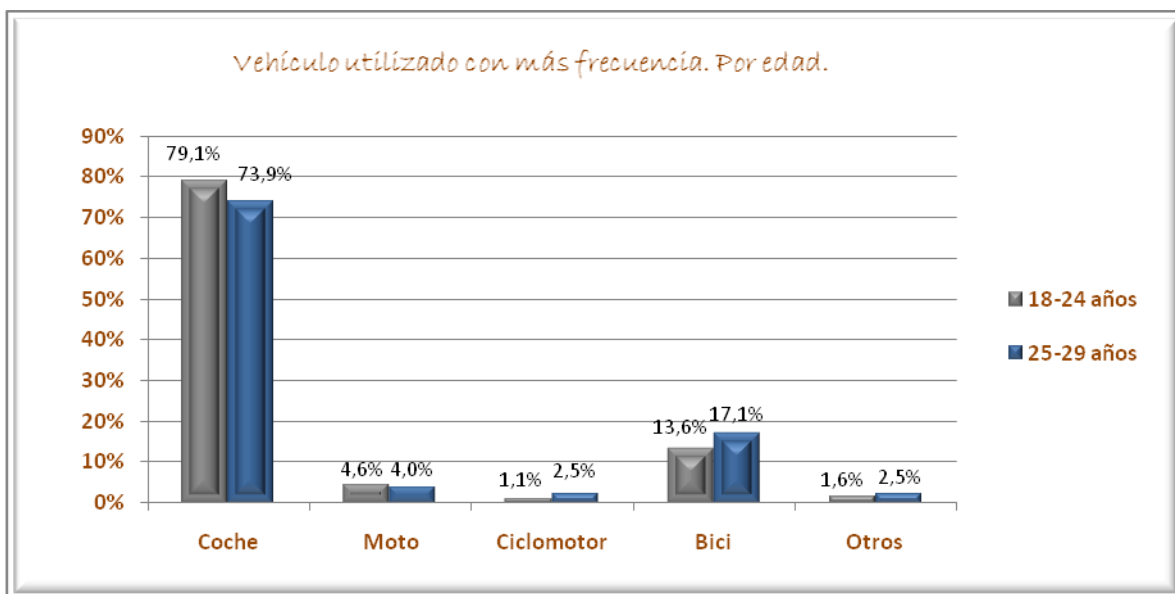


Gráfico 14: Frecuencia de uso de los diferentes vehículos. Por edad.



~ Lugar y momento de conducción

La conducción es "por ciudad" en el 46,6%, "por carretera" en el 8,2% y "por ambas" en el 45,2% de los casos. No hay grandes diferencias en cuanto al sexo, y los mayores conducen por ciudad y por carretera en mayor proporción (53,4%) que los de 18 a 24 años (43,2%). Gráficos 15, 16 y 17.

Gráfico 15: Lugar habitual de conducción.

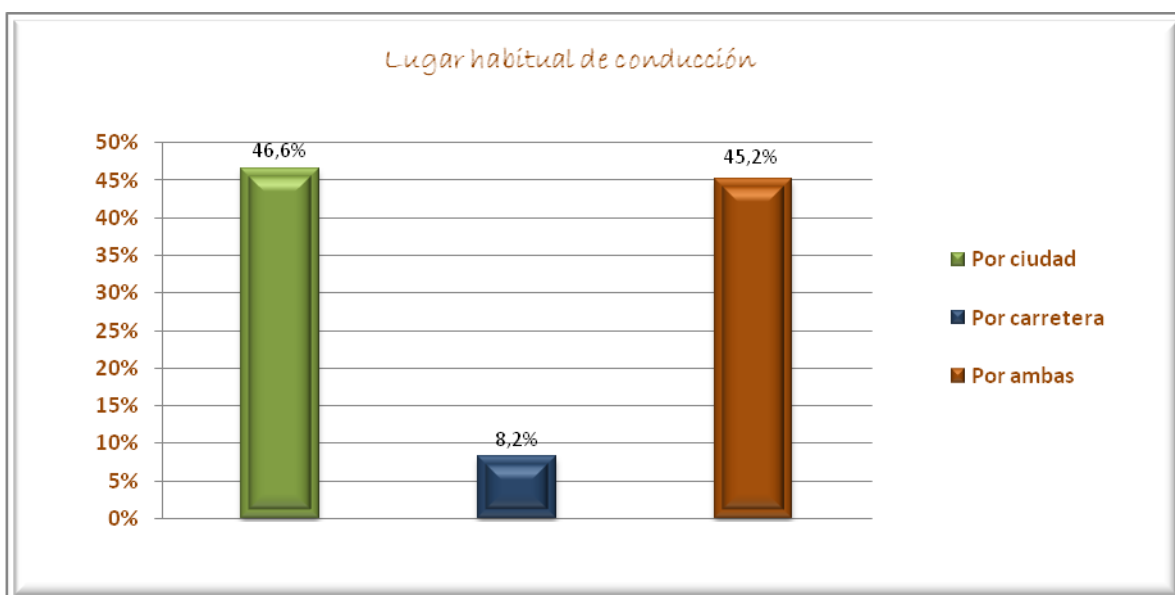


Gráfico 16: Lugar habitual de conducción. Por sexo.

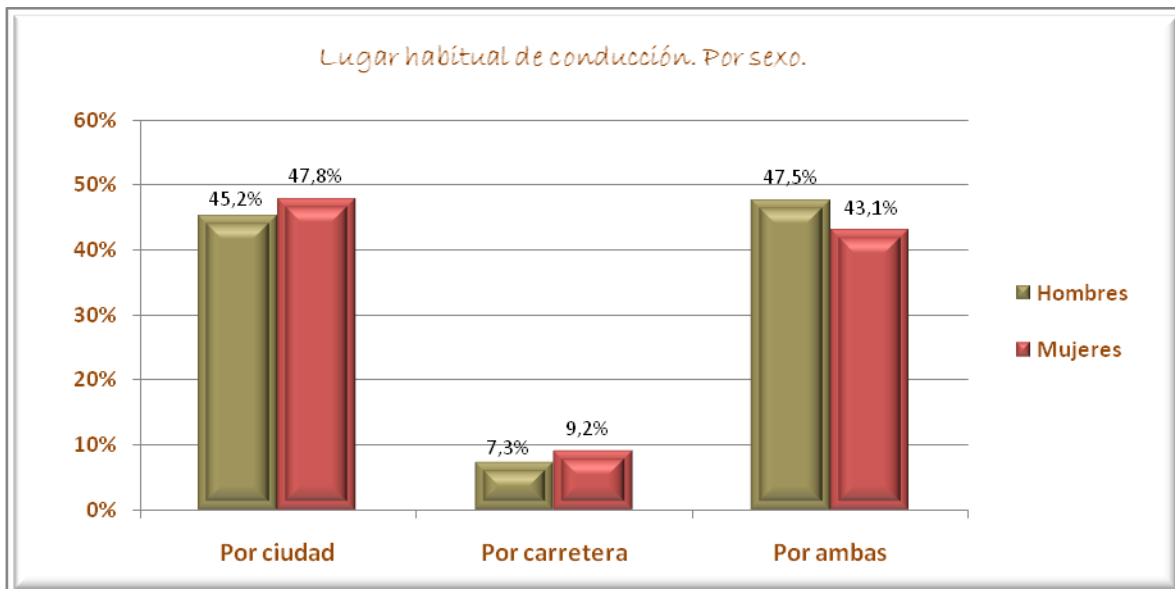
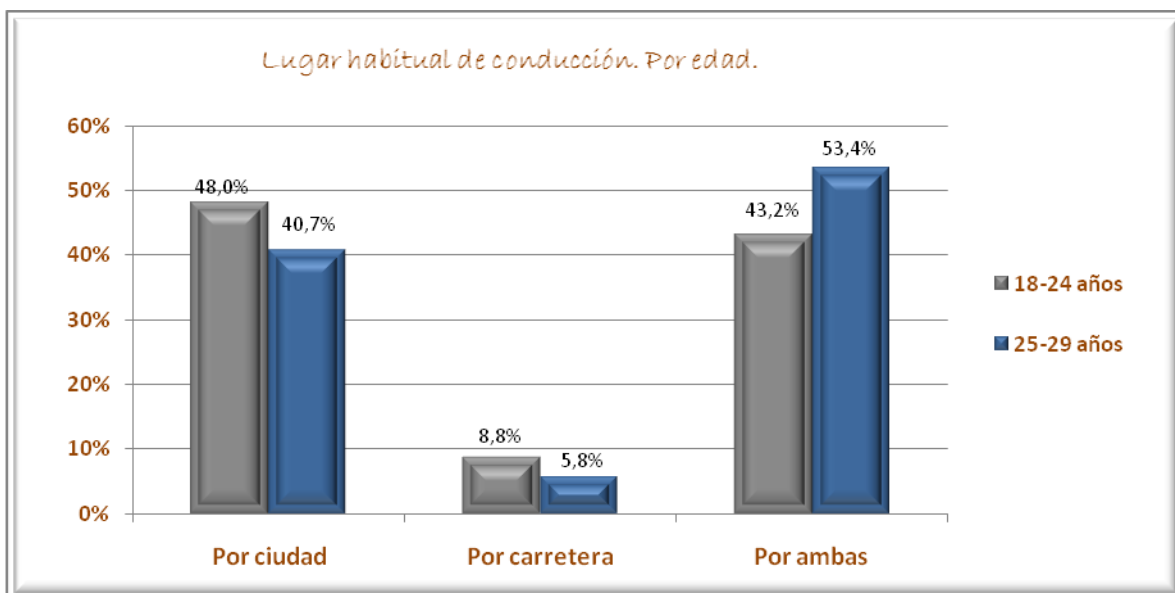


Gráfico 17: Lugar habitual de conducción. Por edad.



En cuanto al momento de la semana en el que conducen con más frecuencia, suelen conducir "entre semana" un 25,7%, "en fin de semana" un 34,2% y "en ambos" un 40,1%. Los resultados y las variaciones por sexo y edad se recogen en los gráficos 18, 19 y 20.

Gráfico 18: Momento habitual de conducción

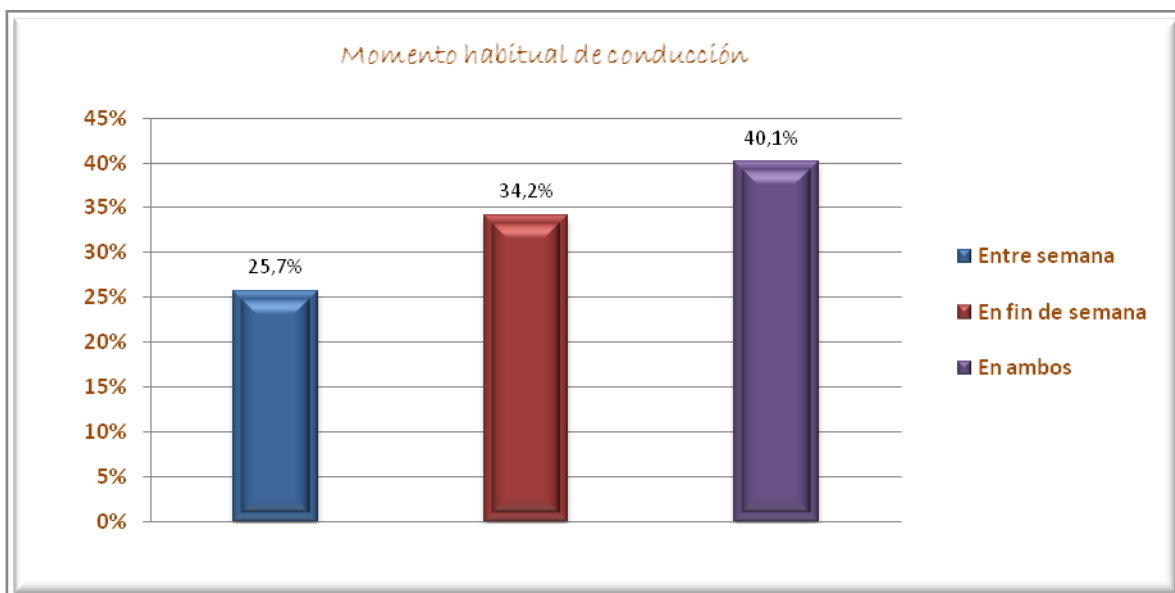


Gráfico 19: Momento habitual de conducción. Por sexo.

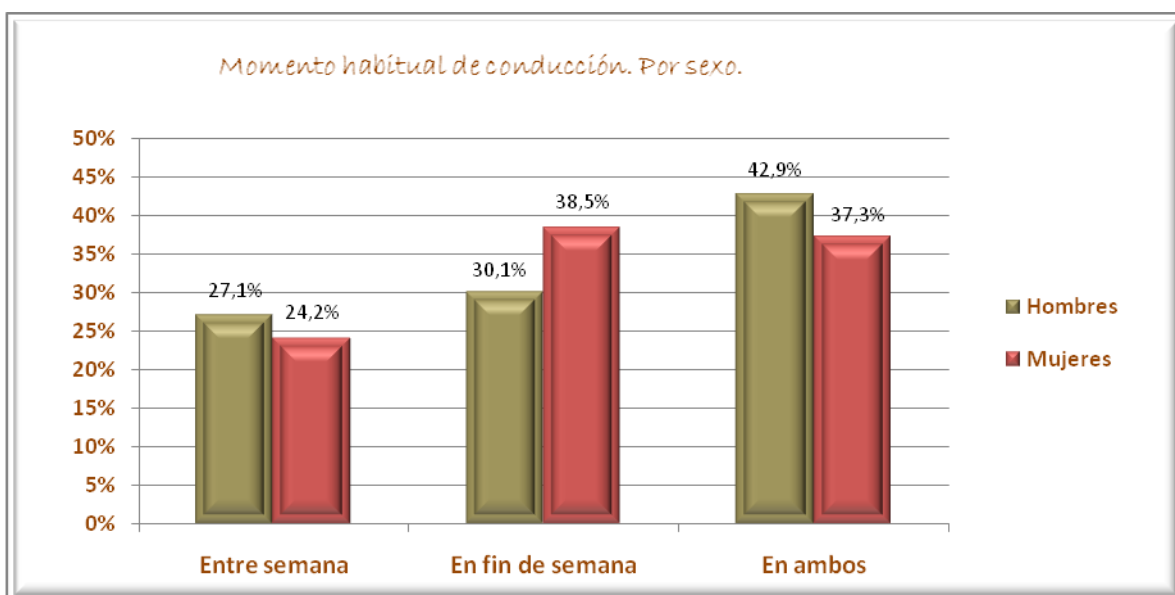
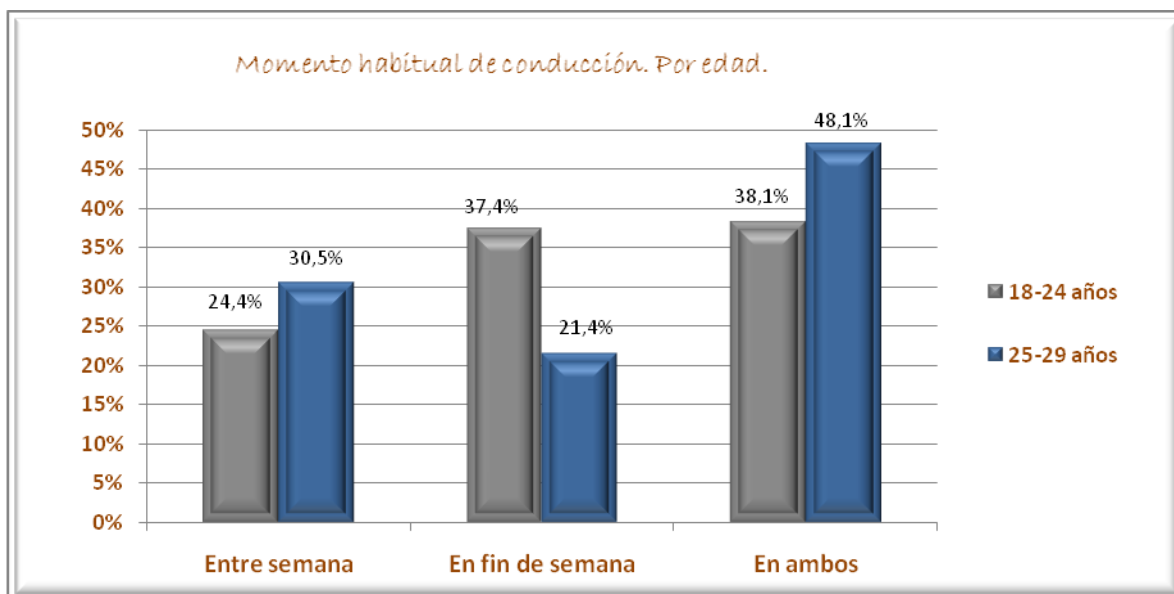


Gráfico 20: Momento habitual de conducción. Por edad.



▪ **PREOCUPACIÓN POR LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN RELACIÓN A OTROS PROBLEMAS SOCIALES**

Con esta pregunta se quiere conocer la preocupación que suscitan los accidentes de tráfico en un contexto de problemas sociales relevantes.

De entre los 10 problemas sociales recogidos, los que suscitan mayor preocupación (superando el 90% en las respuestas "Bastante o Mucha") son: el futuro laboral en un 97,0% (80,7% "mucho" y 16,3% "bastante"), el paro en un 95,3% (68,6% "mucho" y 26,7% "bastante"), la violencia contra las mujeres en un 90,9% (59,7% "mucho" y 31,2% "bastante") y la calidad de la asistencia sanitaria en un 90,1% (52,1% "mucho" y 38,0% "bastante"),

Problemas que preocupan "bastante o mucho" a menos del 90% son el fracaso escolar (83,1%), el terrorismo (79,0%), la contaminación (78,4%), la inseguridad ciudadana (76,9 %) y la inmigración (56,4%), Gráficos 21 y 22.

Gráfico 21: Preocupación por diversos problemas sociales (cuatro categorías).

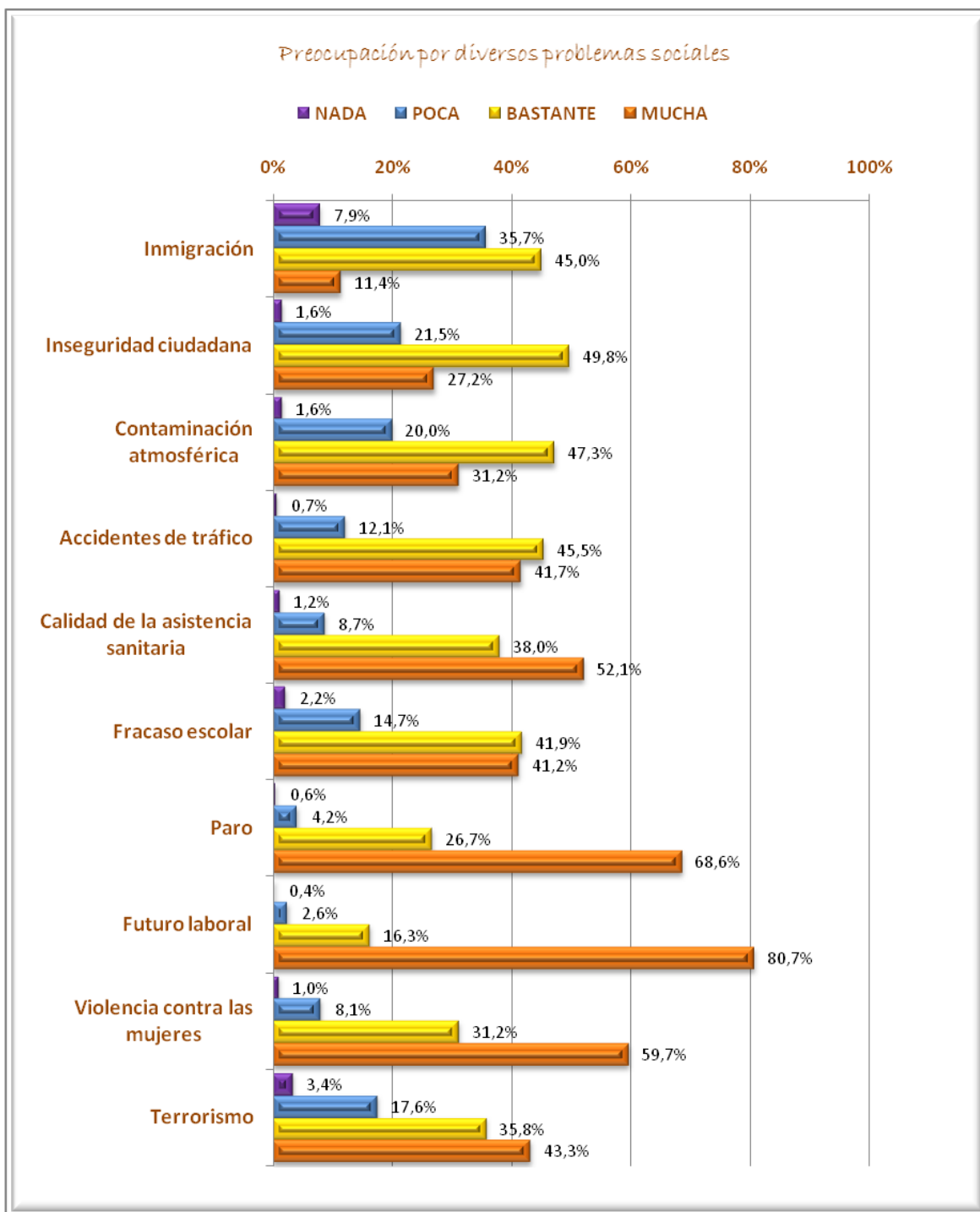
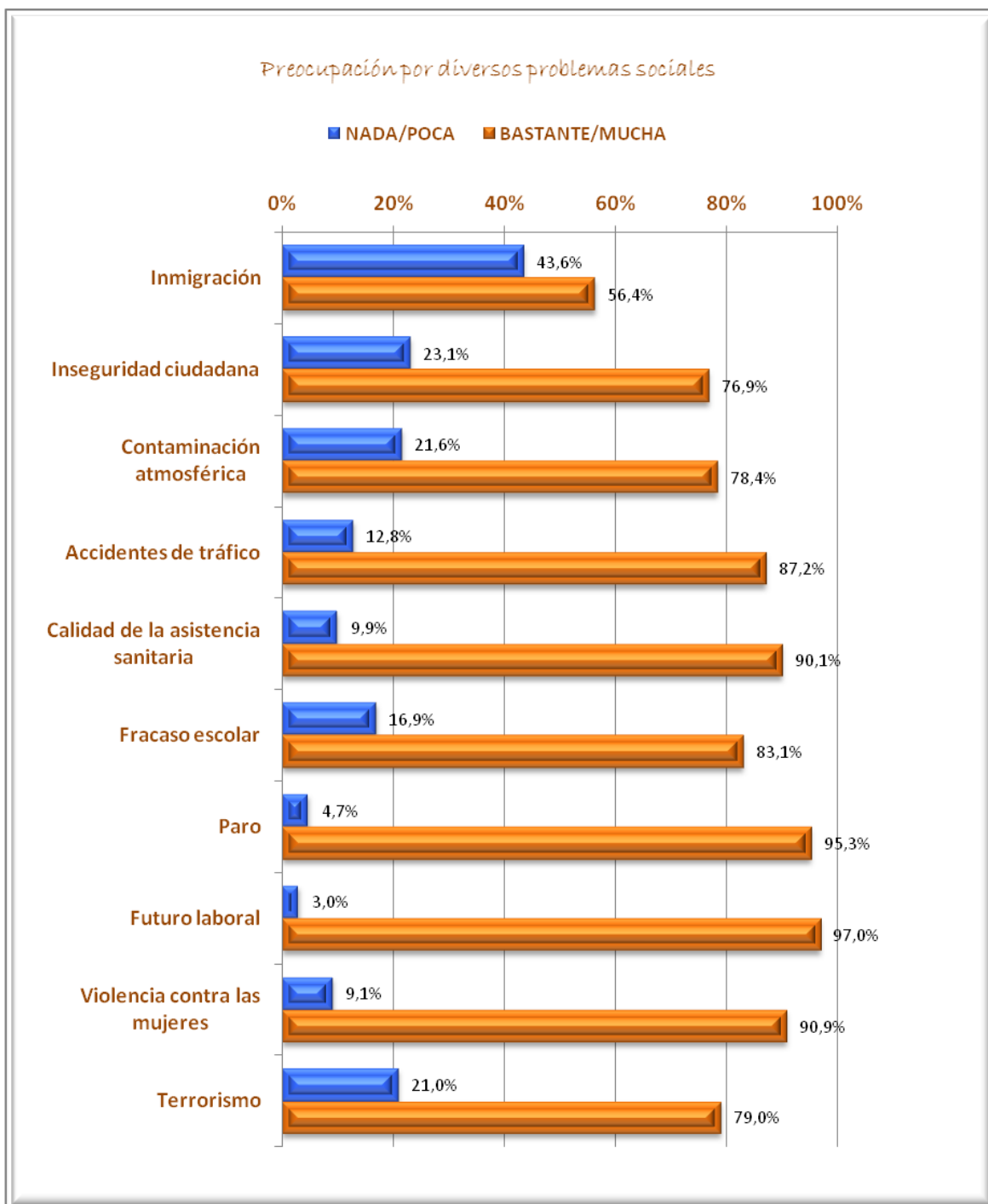


Gráfico 22: Preocupación por diversos problemas sociales (dos categorías).



Los **accidentes de tráfico** ocupan el **5º lugar**, siendo el **87,2%** los que dicen tener **“mucho o bastante”** preocupación (41,7% “mucho” y 45,5% “bastante”) y el **12,8%** **“poca o nada”** (12,1% “poca” y 0,7% “nada”). Se presentan estos resultados en los *gráficos 23 y 24*.

Gráfico 23: Preocupación por los accidentes de tráfico (cuatro categorías).

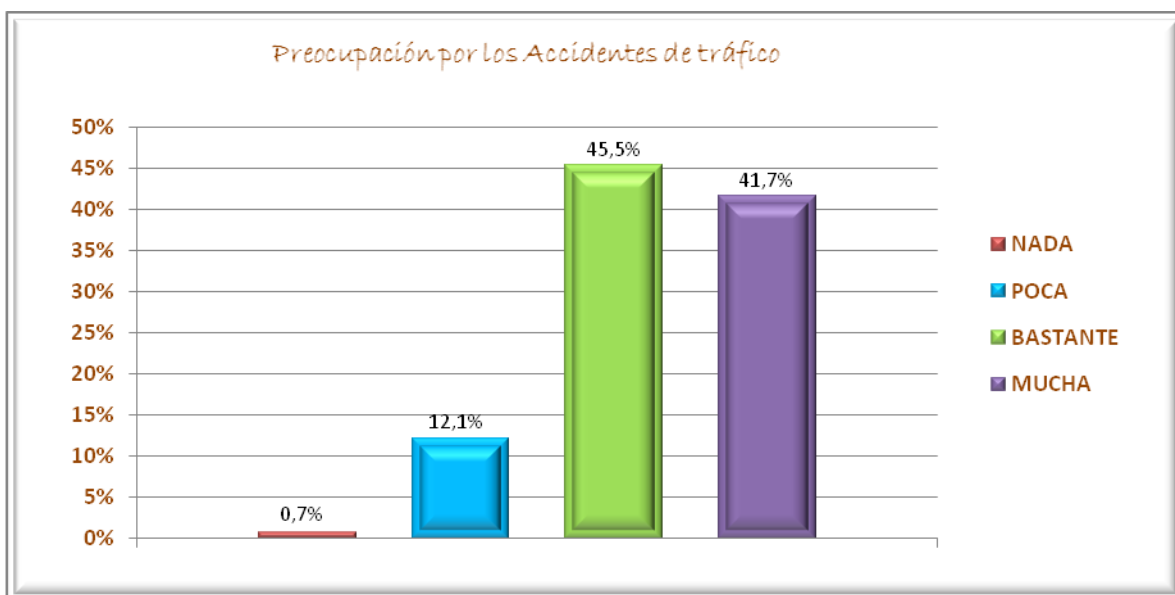
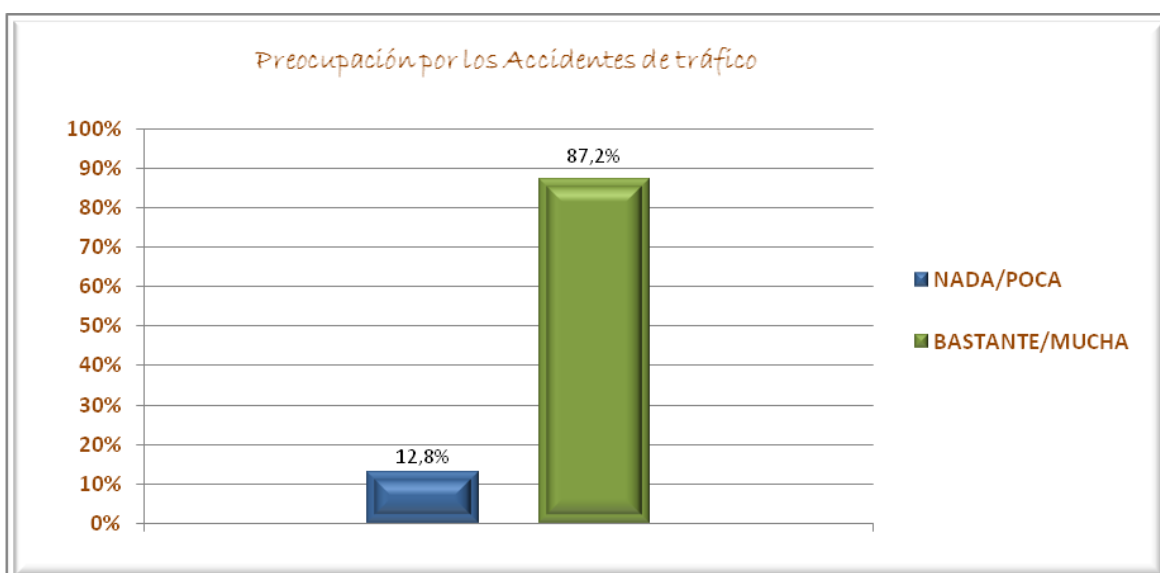


Gráfico 24: Preocupación por los accidentes de tráfico (dos categorías).



Según el sexo, la preocupación (“bastante o mucha”) por los accidentes de tráfico respecto a otros grandes problemas sociales es mayor entre las mujeres (92,8%) que entre los hombres (79,9%). Los Gráficos 25 y 26 recogen las respuestas en dos y cuatro categorías.

Gráfico 25: Preocupación por los accidentes de tráfico (dos categorías). Por sexo.

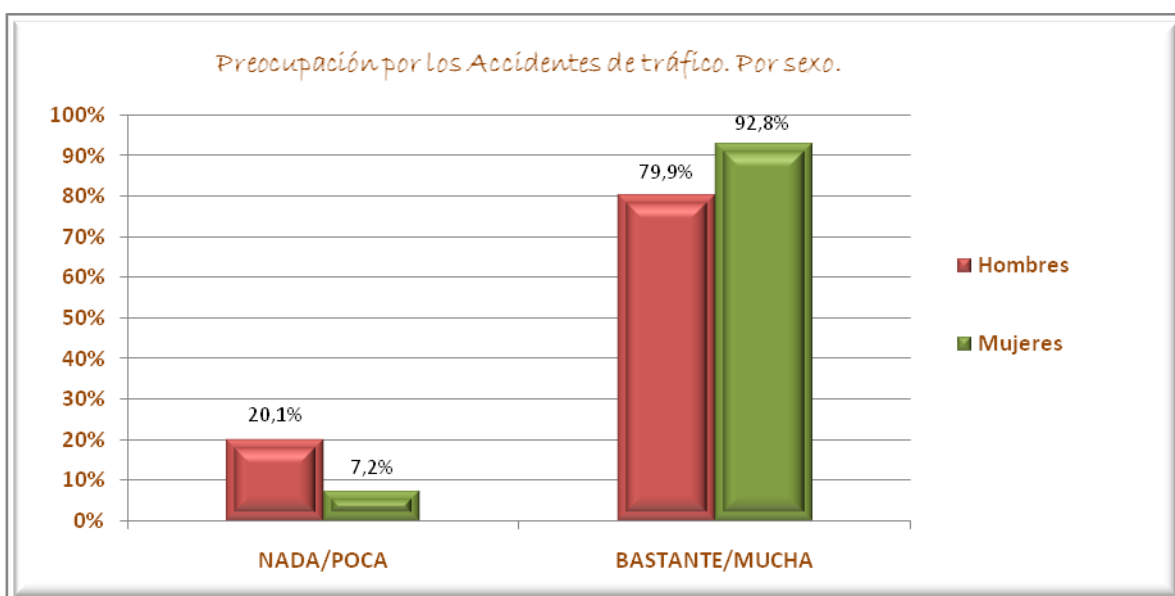
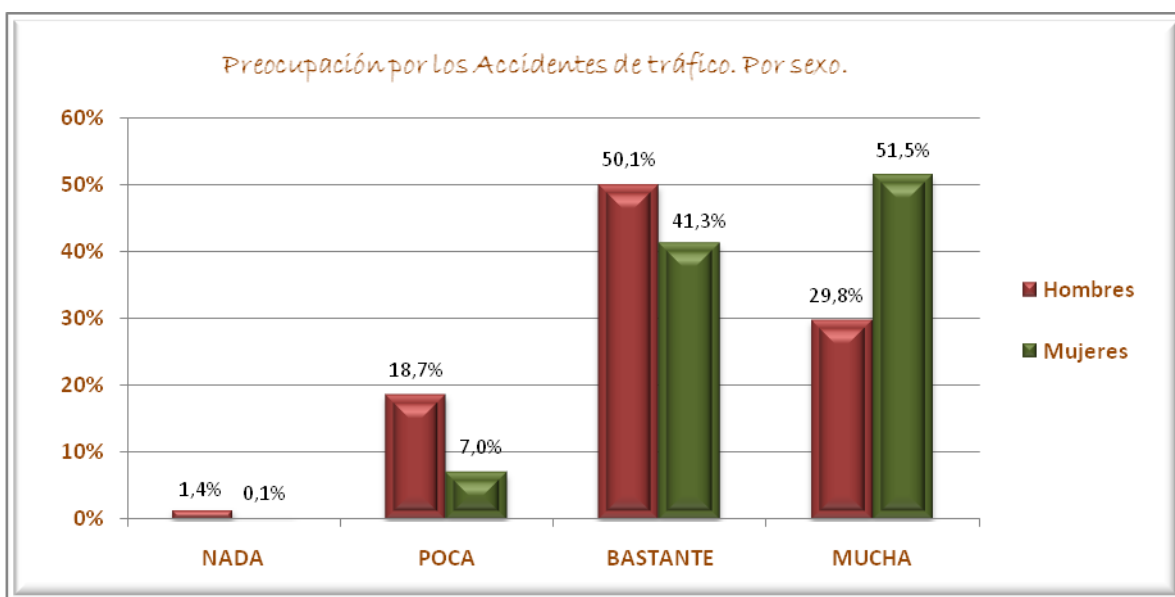


Gráfico 26: Preocupación por los accidentes de tráfico (cuatro categorías). Por sexo.



Por edades hay pocas diferencias, en el grupo de 18 a 24 años se preocupan "bastante o mucho" el 87,0% y en el grupo de 25 a 29 años el 87,6%. Gráficos 27 y 28.

Gráfico 27: Preocupación por los accidentes de tráfico (dos categorías). Por edad.

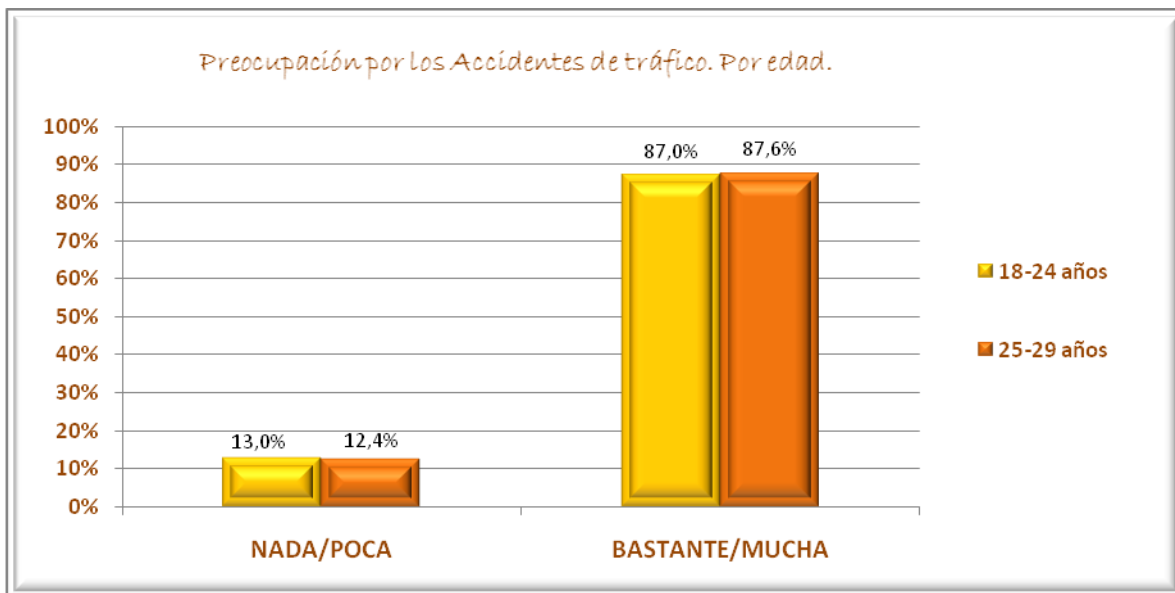
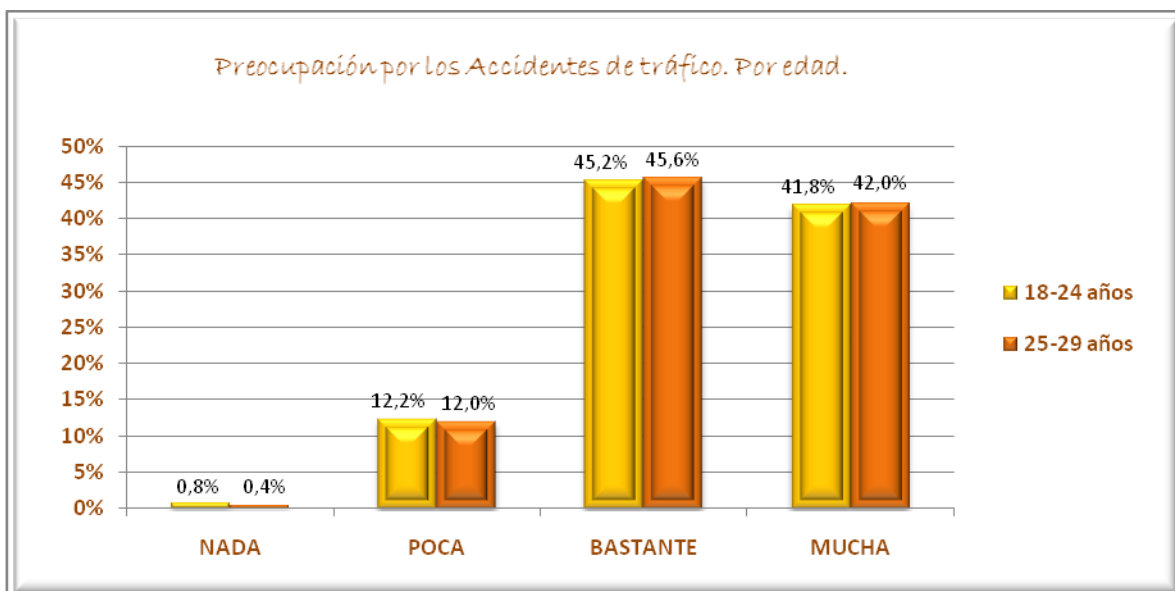


Gráfico 28: Preocupación por los accidentes de tráfico (cuatro categorías). Por edad.



▪ **IMPORTANCIA CONCEDIDA A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN RELACIÓN A OTROS PROBLEMAS DE SALUD**

Al tener en cuenta la importancia que confieren a diversos problemas para la salud y la vida, se incluyen en este apartado una serie de ellos en los que puedan verse en buena medida identificados.

La **1ª posición** está ocupada por los **accidentes de tráfico**, siendo considerada su importancia como "bastante o mucha" en un 90,4% (40,3% "mucha" y 50,1% "bastante"), seguidos del SIDA y otras ITS con un 82,5% (42,5% "mucha" y 40,1% "bastante") y del consumo de alcohol, tabaco y drogas con un 72,1% (23,7% "mucha" y 48,4% "bastante").

Los problemas de salud a los que dan menos importancia son los accidentes laborales (65,1% "bastante o mucha"), la obesidad (53,0% "bastante o mucha") y los accidentes domésticos (42,8% "bastante o mucha").

Se recogen todos ellos en los *Gráficos 29 y 30*.

Gráfico 29: Importancia concedida a diversos problemas para la salud y la vida (cuatro categorías).

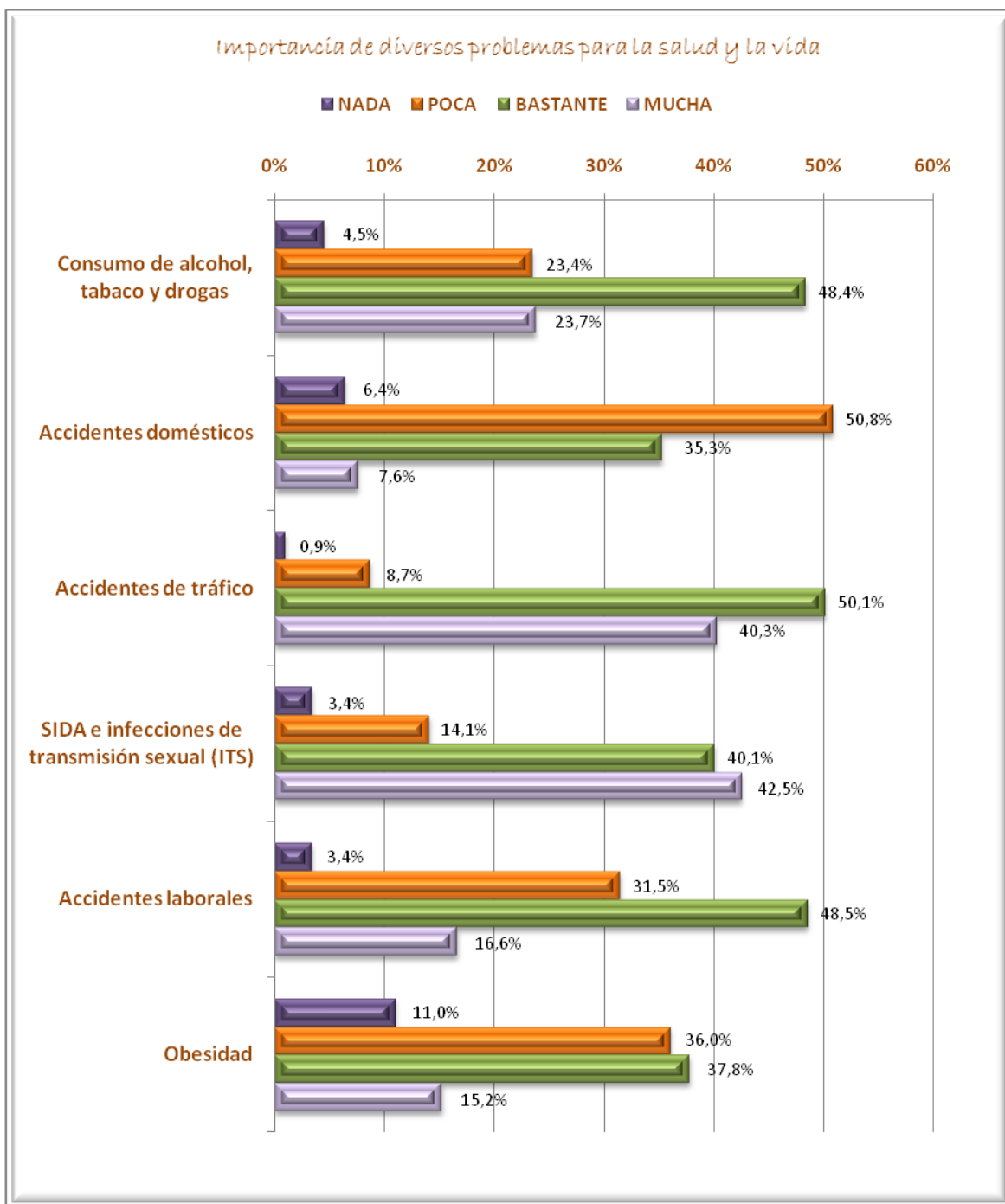
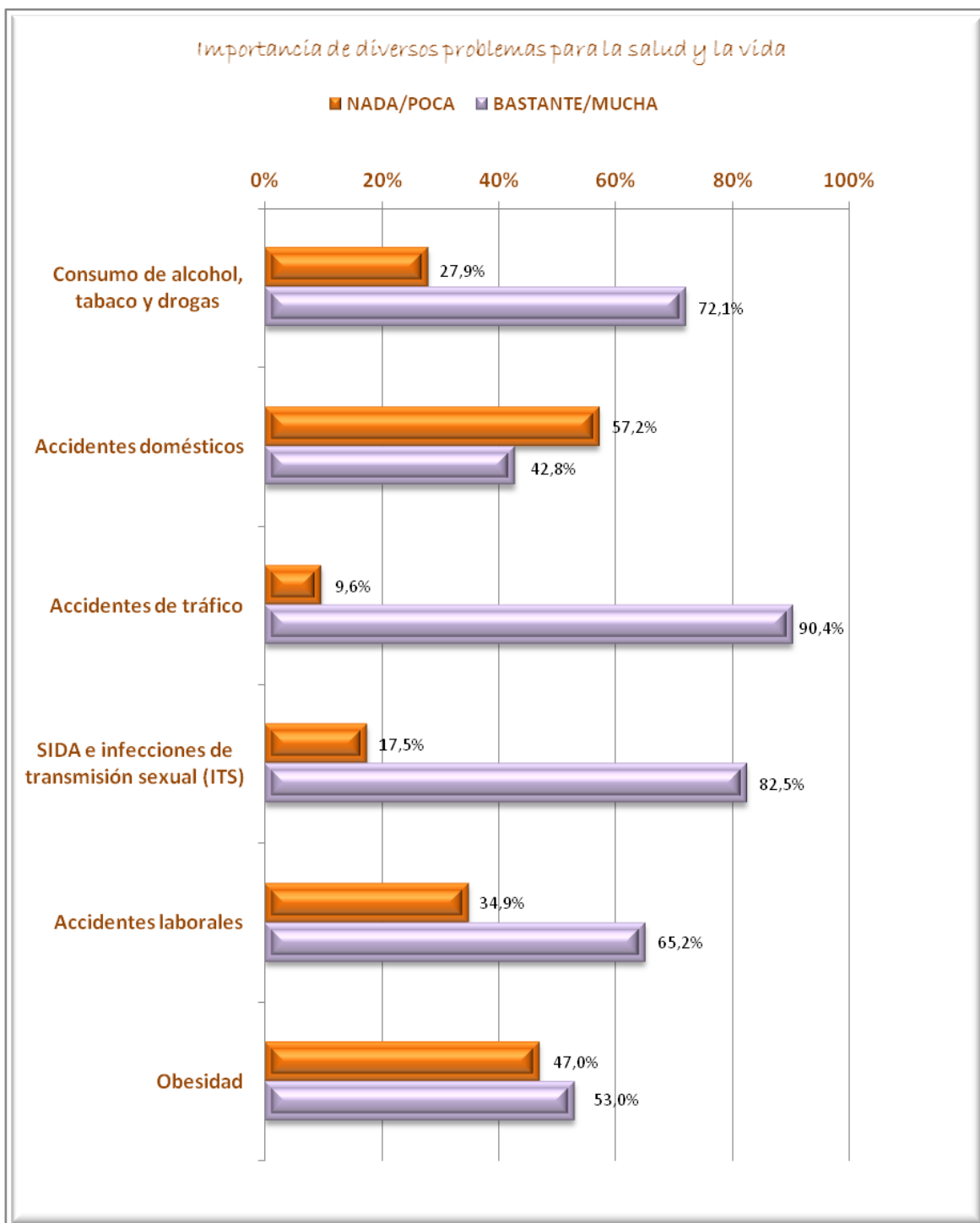


Gráfico 30: Importancia concedida a diversos problemas para la salud y la vida (dos categorías)



Se recoge individualmente en los gráficos siguientes la **importancia concedida a los accidentes de tráfico** en las cuatro y en las dos categorías de estudio (Gráfico 31 y 32) para después hacer referencia a las diferencias por edad y sexo.

Gráfico 31: importancia concedida a los accidentes de tráfico (cuatro categorías).

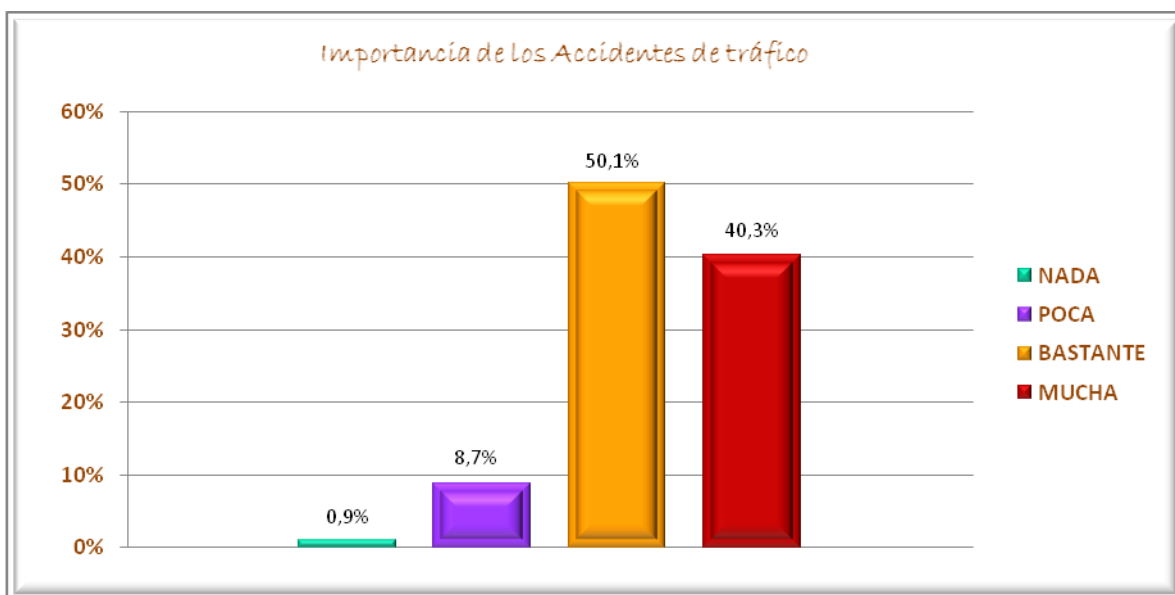
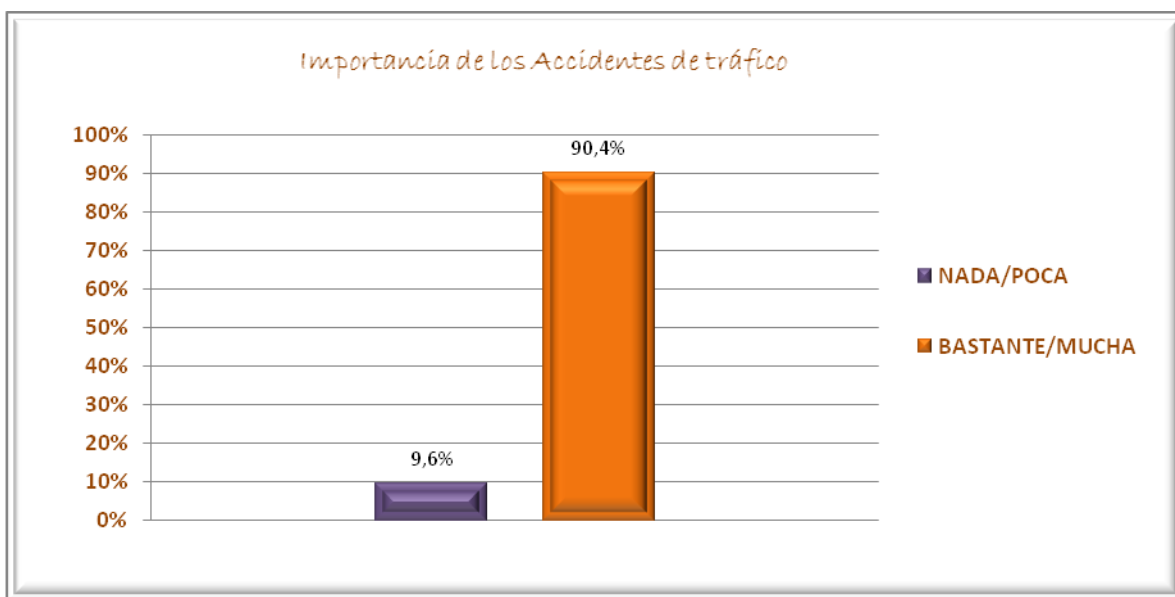


Gráfico 32: importancia concedida a los accidentes de tráfico (dos categorías).



En las mujeres la importancia que otorgan a los accidentes de tráfico es mayor (94,2%: 45,8% "bastante" y 48,4% "mucho") que en los hombres (86,2%: 55,8% "bastante" y 30,4% "mucho") y respecto a la edad, es superior en el grupo de 18 a 24 años (91,2%: 50,7% "bastante" 40,5% "mucho") que en el de 25 a 29 años (87,9%: 48,0% "bastante" y 39,9% "mucho"). Se recogen estos resultados en los gráficos 33 a 36.

Gráfico 33: Importancia concedida a los accidentes de tráfico (cuatro categorías). Por sexo.

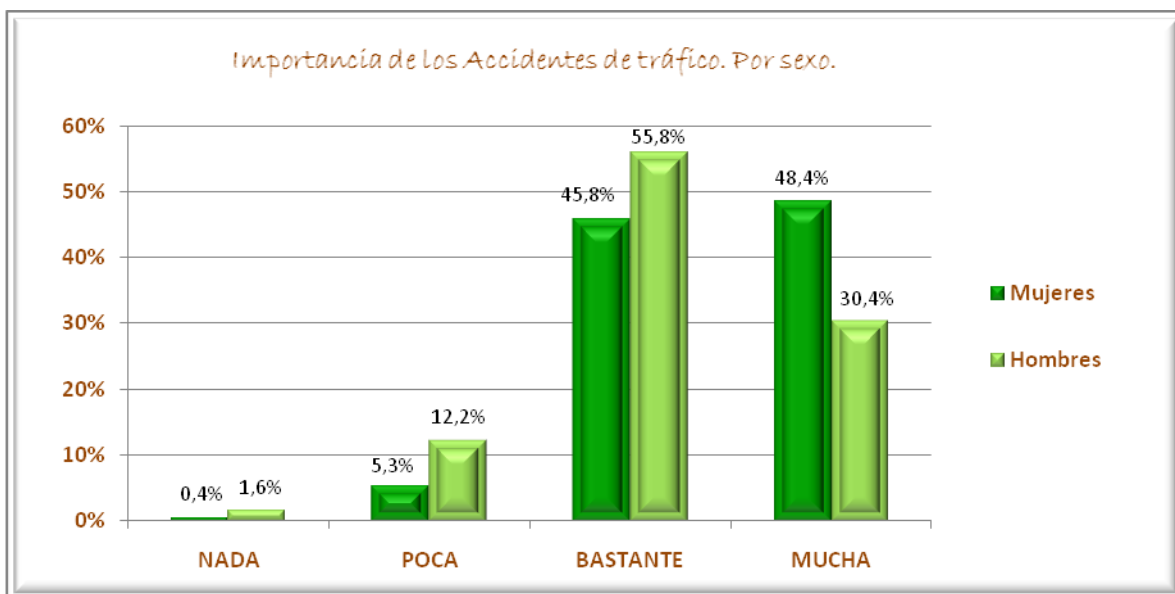


Gráfico 34: Importancia concedida los accidentes de tráfico (dos categorías). Por sexo.

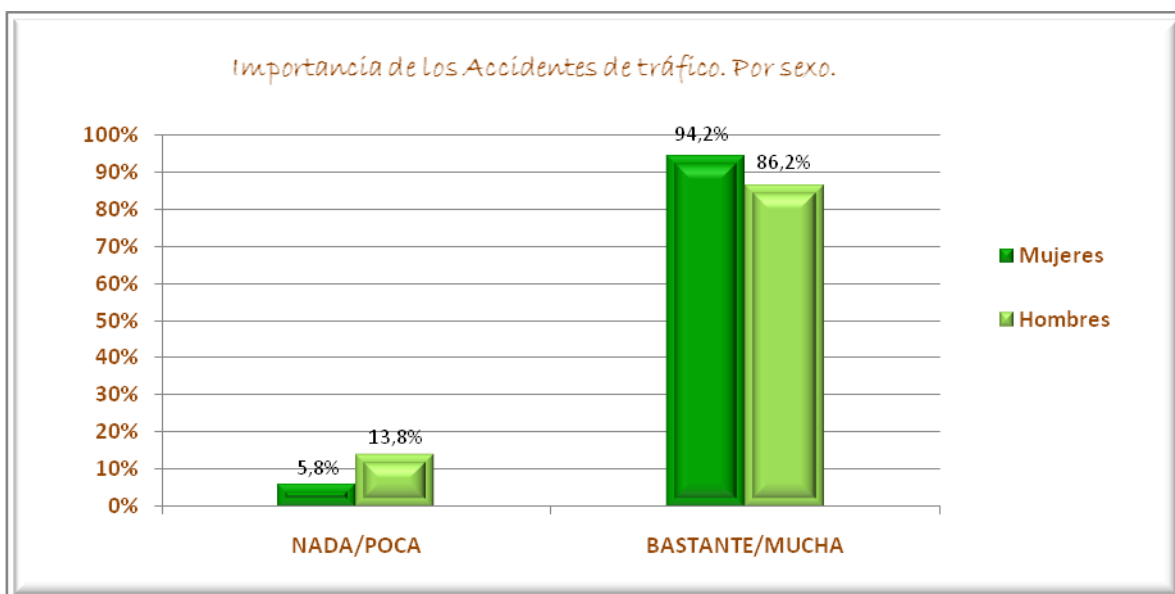


Gráfico 35: Importancia concedida a los accidentes de tráfico (cuatro categorías). Por edad.

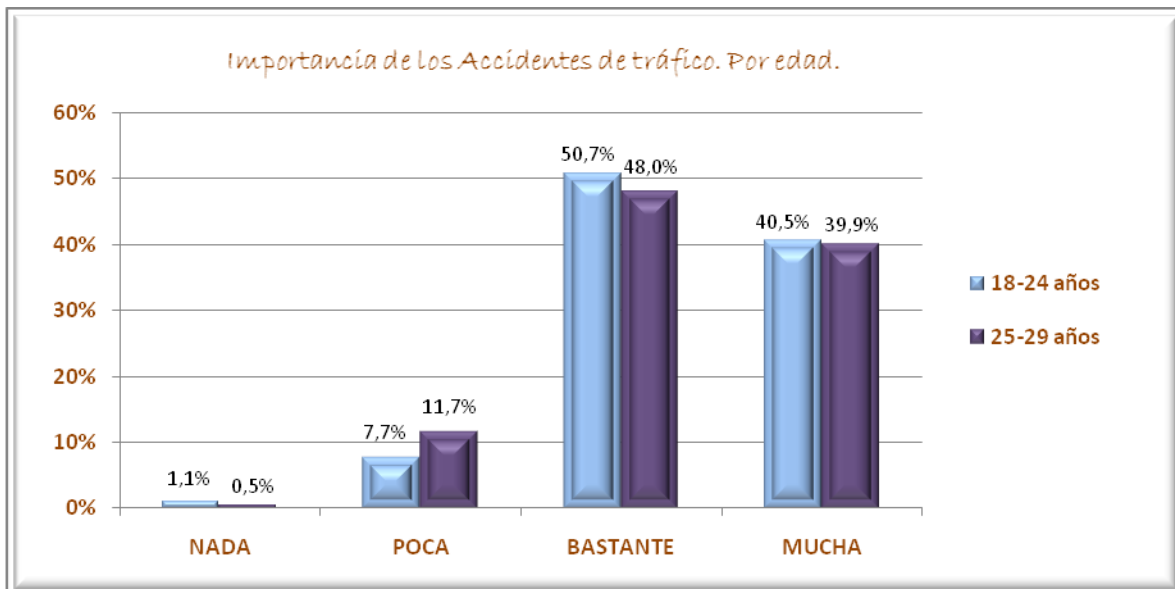
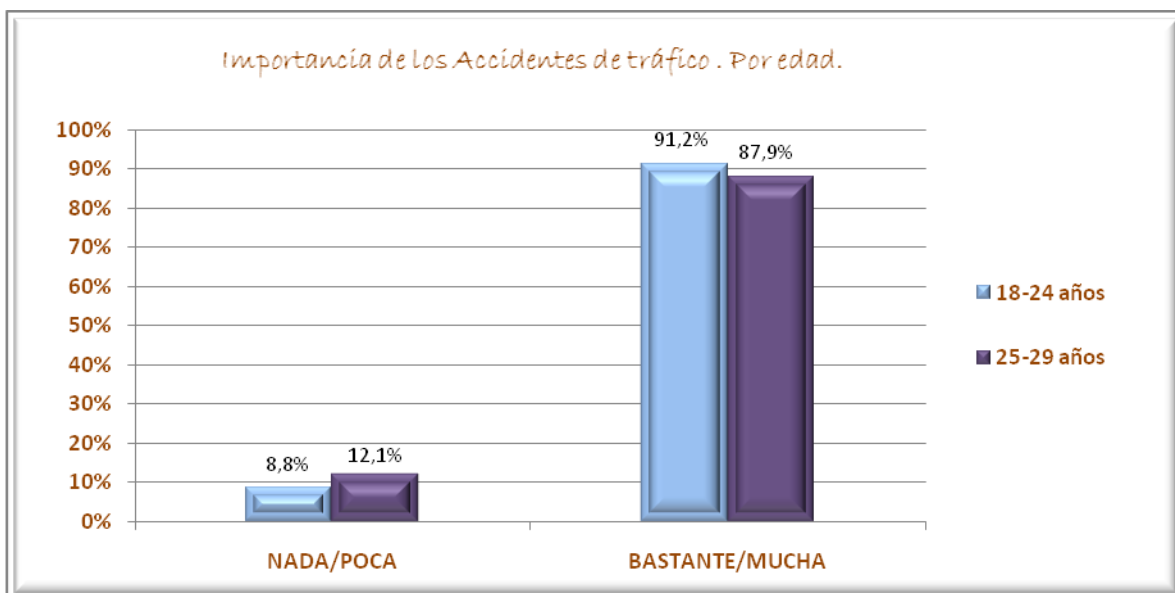


Gráfico 36: Importancia concedida a los accidentes de tráfico (dos categorías). Por edad.



▪ PERCEPCIÓN DE LA PELIGROSIDAD DE CIERTAS CONDUCTAS DE RIESGO INTERVINIENTES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN RELACIÓN A OTRAS CONDUCTAS DE RIESGO

Se ha querido conocer en este apartado la peligrosidad que piensan tienen ciertos comportamientos de riesgo presentes en su contexto habitual, entre ellos algunos de los que intervienen en la producción de los accidentes de tráfico.

De entre todas las **conductas de riesgo** consideradas, las **relacionadas con los accidentes de tráfico** se perciben en su mayoría como bastante o muy peligrosas en porcentajes superiores al 90%.

Las frecuencias obtenidas para “bastante o mucha” peligrosidad, son las que siguen para cada una de las conductas:

- **“Conducir bebido/a el coche por carretera”**: 98,7% (21,2% “bastante”, 77,5% “mucha”).
- **“Conducir bebido/a el coche por ciudad”**: 96,2% (24,5% “bastante”, 71,7% “mucha”).
- **“Conducir moto o ciclomotor sin casco”**: 92,2% (38,2% “bastante”, 54,0% “mucha”).
- **“Circular en bici por carretera”**: 70,1% (54,9% “bastante”, 15,2% “mucha”).

Estas cuatro conductas son percibidas como más peligrosas por las mujeres (99,4%, 98,3%, 95,5% y 76,8% respectivamente) que por los hombres (97,9%, 93,8% y 88,0% y 62,0% respectivamente).

Hay pocas diferencias entre los de mayor edad (99,1%, 97,3%, 92,0% y 77,3% respectivamente) y los más jóvenes (98,7%, 96,0% y 92,3% y 68,6% respectivamente).

En cuanto al resto de conductas, todas excepto “caminar sólo de noche” (43,8%) se consideran “bastante o muy peligrosas” en porcentajes superiores al 90%, siendo el 93,4% los que consideran bastante o muy peligrosas el “consumir drogas”, el 92,4% las “relaciones sexuales sin protección”, y el 91,7% “fumar más de 1 paquete al día”.

Las frecuencias referentes a todas estas conductas se presentan en los *gráficos 37 y 38*, y la distribución de las mismas por sexo y edad (dos categorías) en los *gráficos 39 a 42*.

Gráfico 37: Peligrosidad otorgada a diversas conductas de riesgo (cuatro categorías)

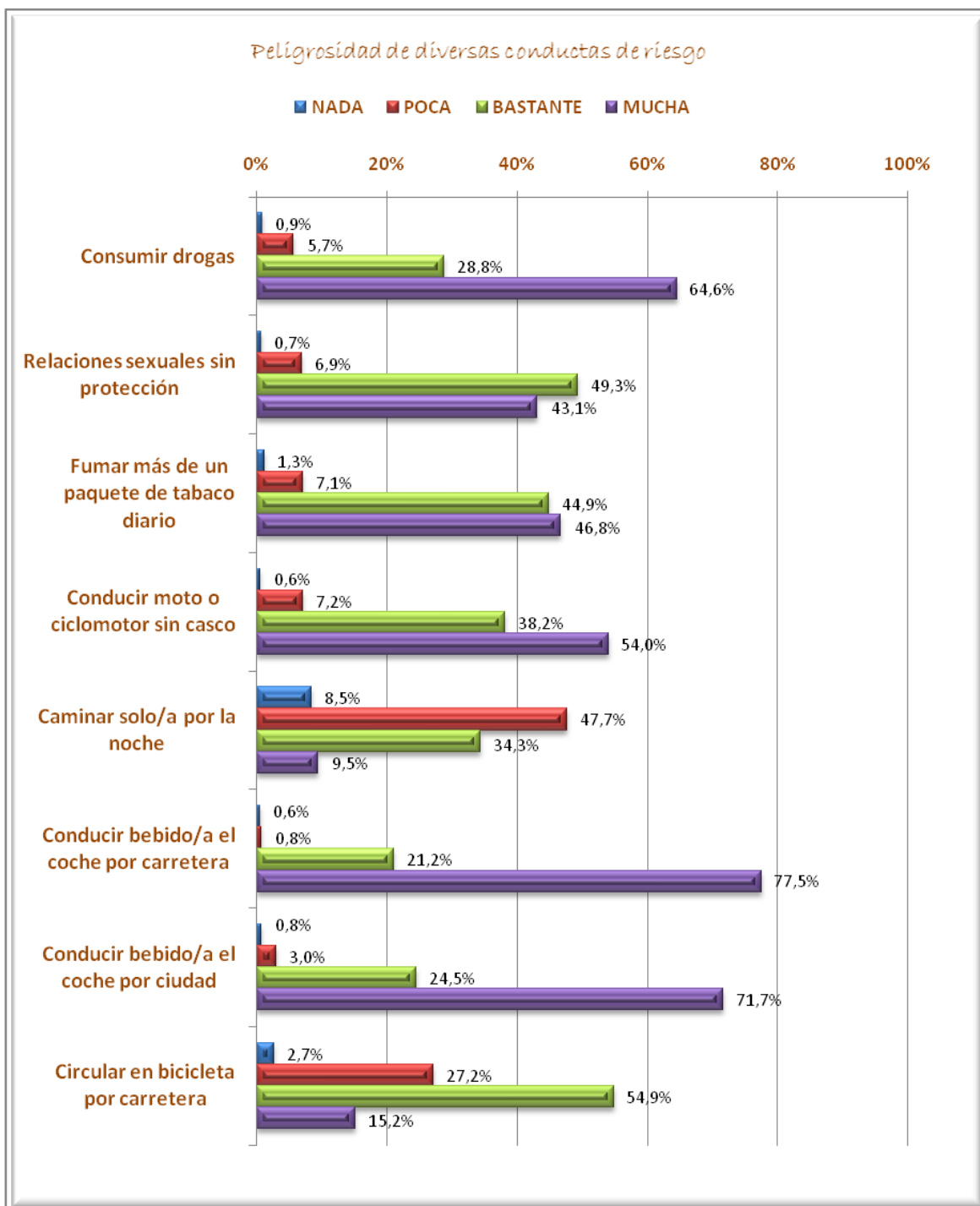


Gráfico 38: Peligrosidad otorgada a diversas conductas de riesgo (dos categorías)

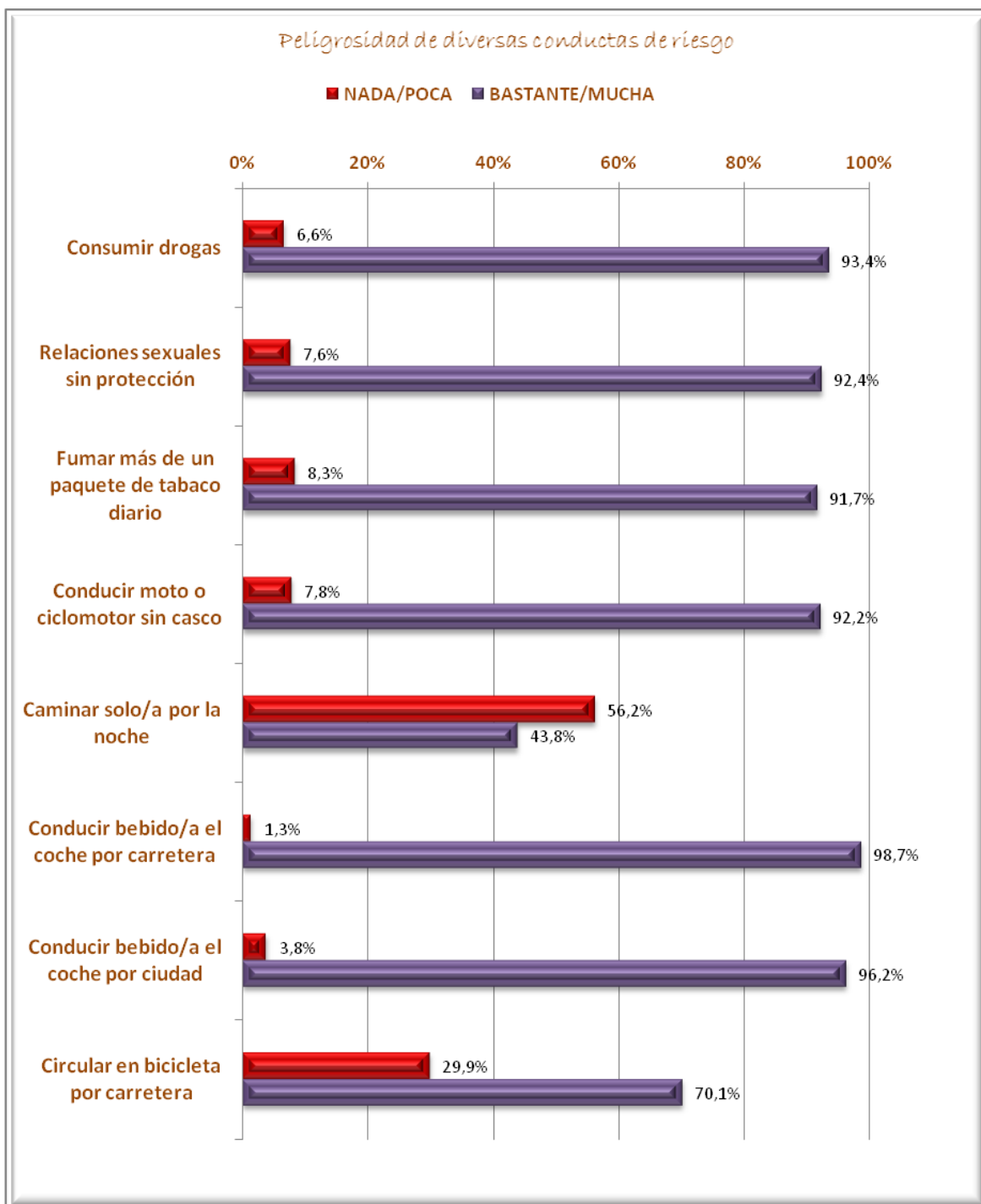


Gráfico 39: Peligrosidad otorgada a diversas conductas de riesgo (dos categorías). Hombres.

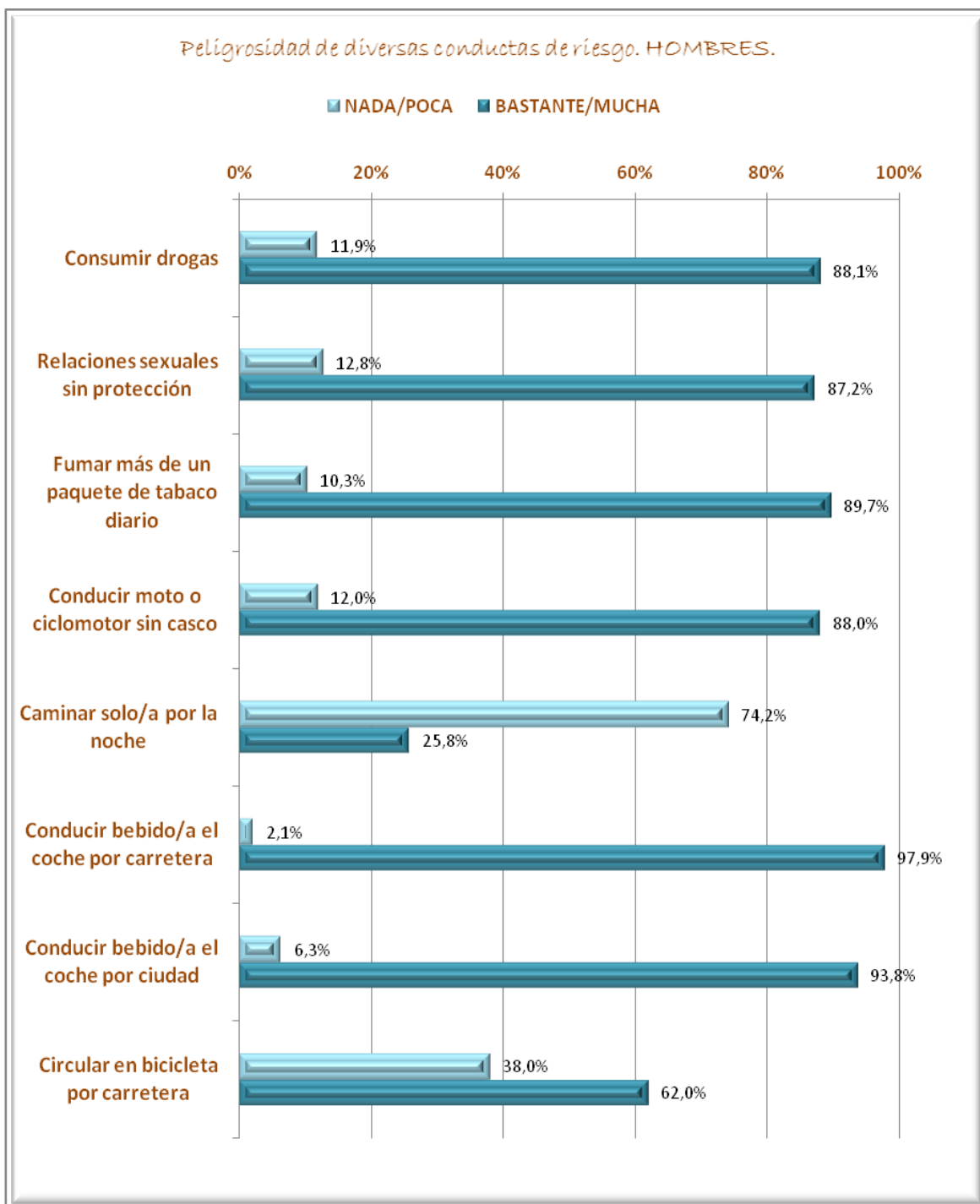


Gráfico 40: Peligrosidad otorgada a diversas conductas de riesgo (dos categorías). Mujeres.

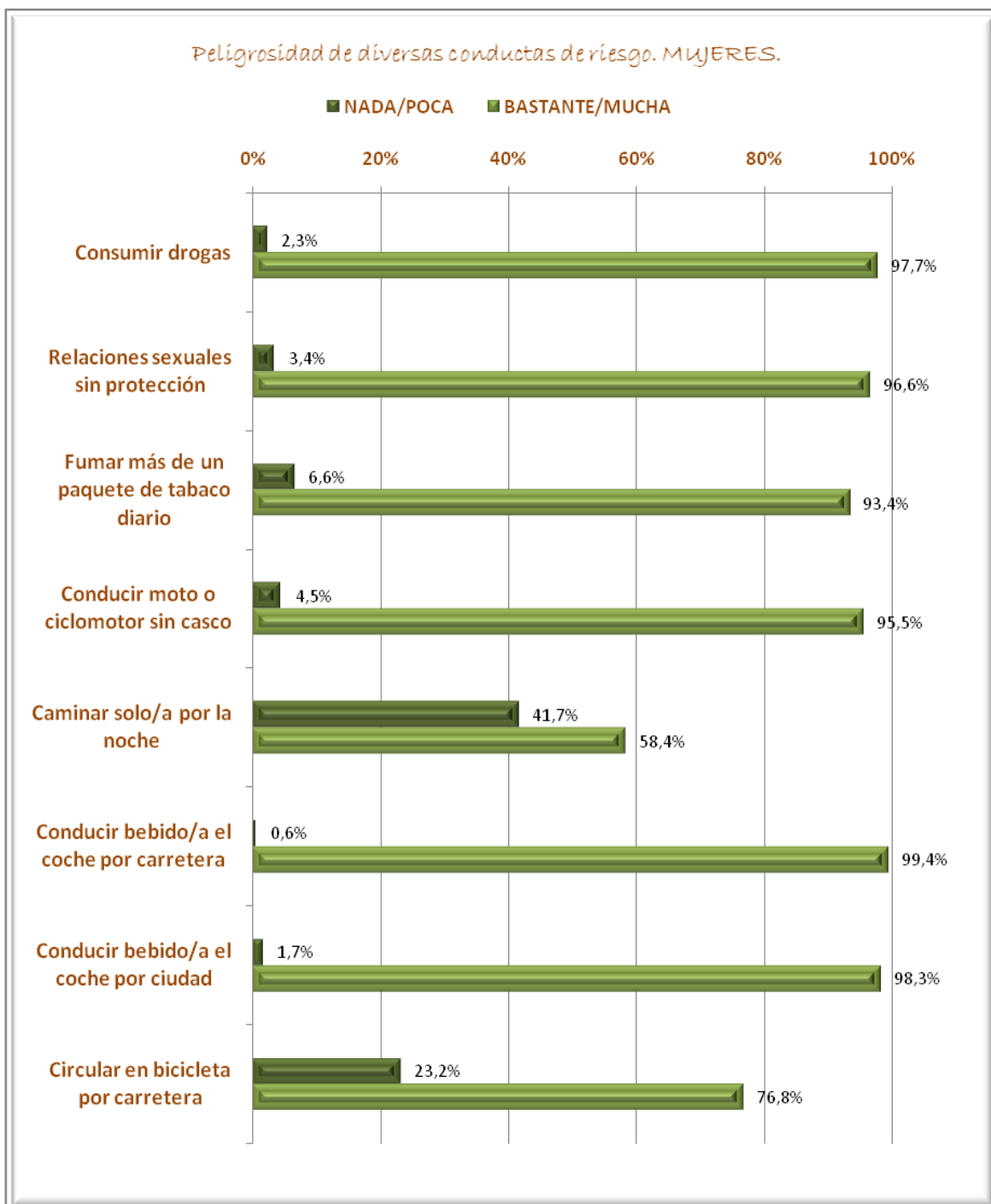


Gráfico 41: Peligrosidad otorgada a diversas conductas de riesgo (dos categorías). 18 a 24 años.

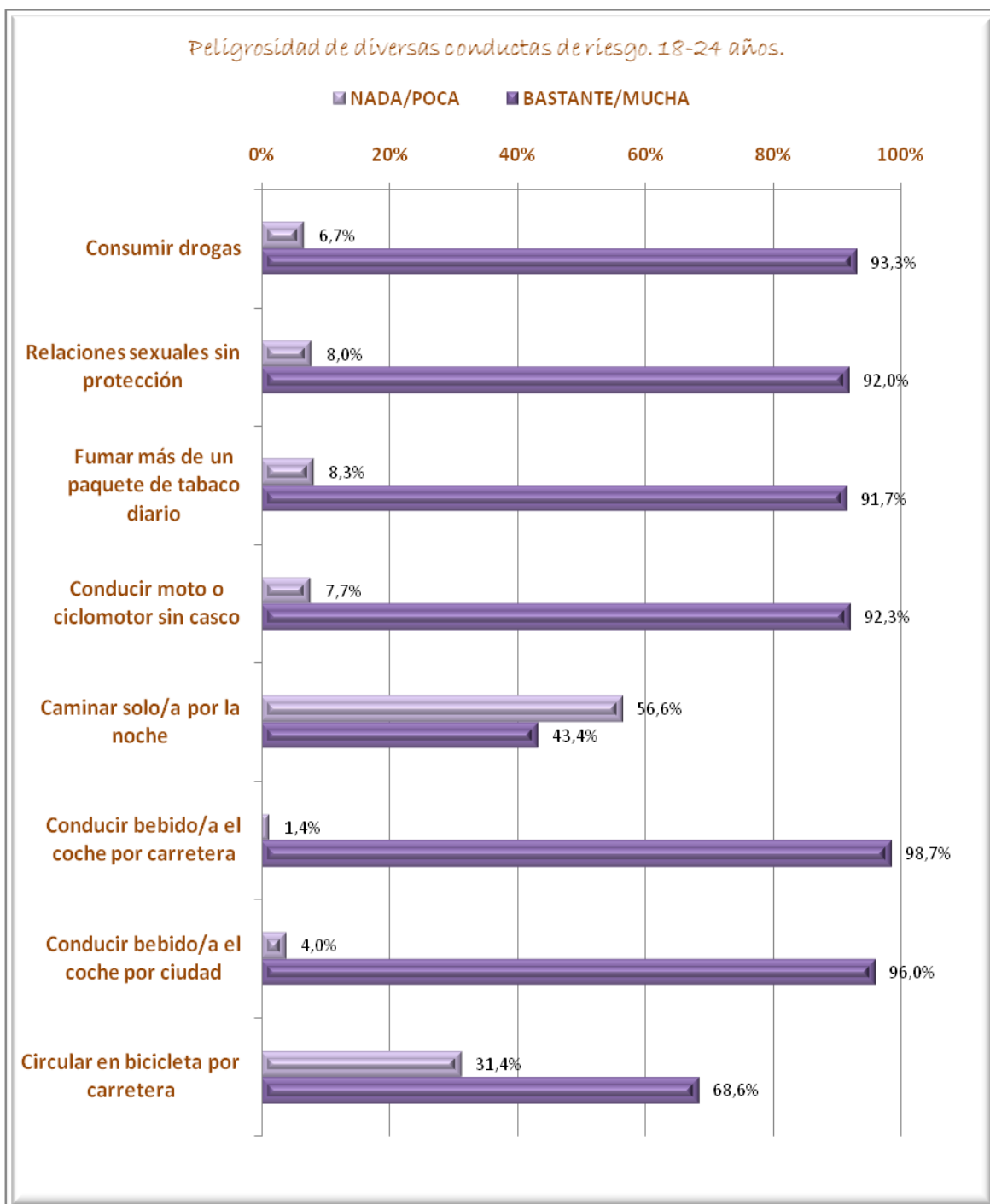
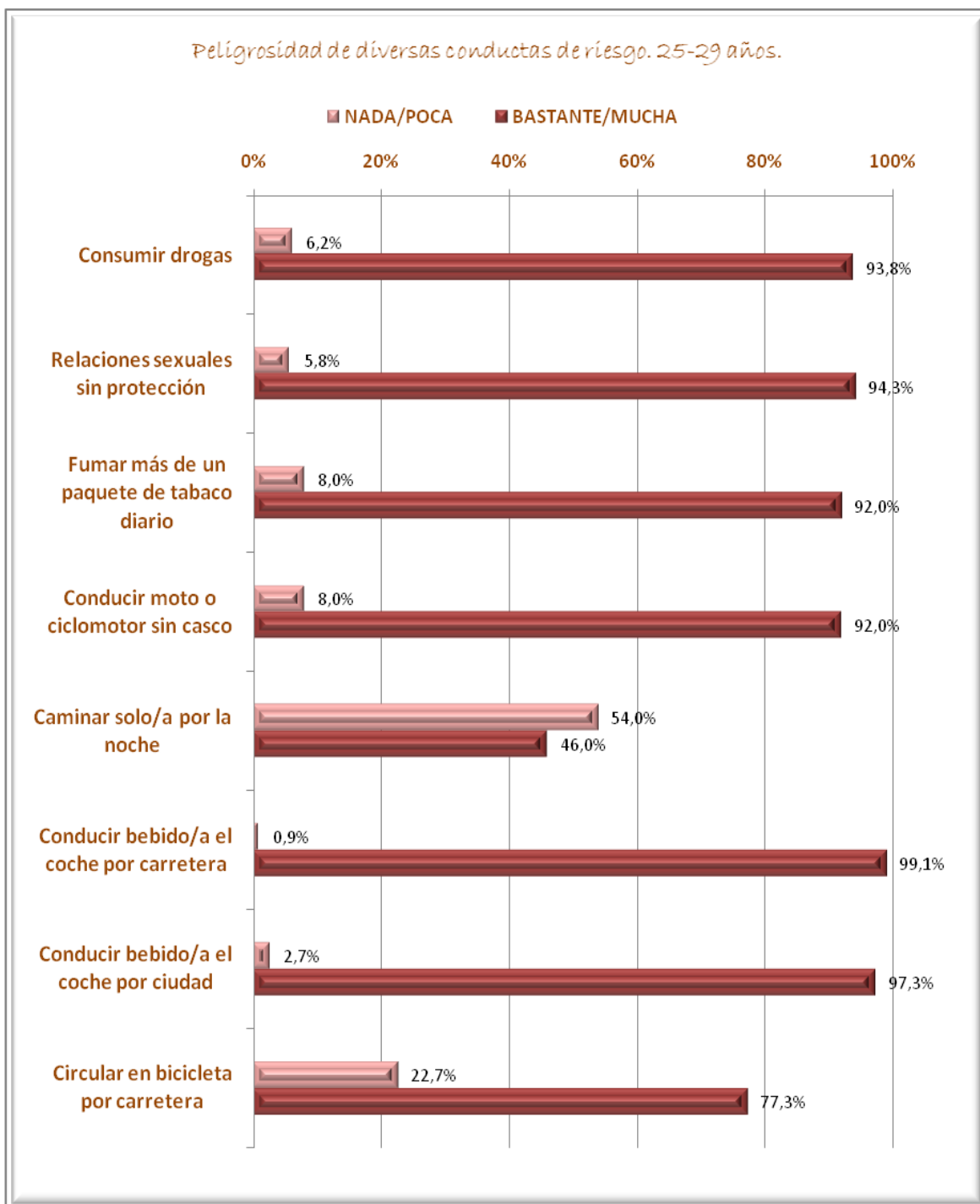


Gráfico 42: Peligrosidad otorgada a diversas conductas de riesgo (dos categorías). 25 a 29 años.



▪ OPINIÓN SOBRE LA INFLUENCIA DE CIERTAS SITUACIONES EN LA PRODUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

En cuanto a la influencia que consideran que tienen algunas conductas o situaciones en la producción de los accidentes de tráfico, piensan que influyen "bastante o mucho" en la siguiente forma:

- ✚ **"Conducir bebido o drogado"**, el 98,7% (15,8% "bastante", 82,9% "mucho").
- ✚ **"Conducir con exceso de velocidad"**, el 92,9% (40,3% "bastante", 52,6% "mucho").
- ✚ **"Aproximarse indebidamente al coche delantero"**, el 87,2% (59,6% "bastante", 27,6% "mucho").
- ✚ **"Conducir cansado"**, el 86,7% (61,6% "bastante", 24,9% "mucho").
- ✚ **"Conducir por carreteras en mal estado"**, el 79,4% (55,3% "bastante", 24,1% "mucho").
- ✚ **"No pasar las ITV"**, el 62,1% (50,0% "bastante", 12,1% "mucho").
- ✚ **"Conducir usando el móvil o la radio"**, el 73,1% (52,0% "bastante", 21,1% "mucho")
- ✚ **"No cruzar la calzada por semáforos o pasos de peatones"**, el 70,0% (51,7% "bastante", 18,3% "mucho").
- ✚ **"Conducir con mal tiempo"**, el 57,5% (48,2% "bastante", 9,3% "mucho").

Se recogen todos los resultados, referidos tanto a las cuatro categorías ("Nada"/"Poco"/"Bastante"/"Mucha") como a la agrupación de éstas en dos ("Bastante o Mucha"/"Poco o Nada") en los gráficos 43 y 44.

Gráfico 43: Opinión sobre la influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico (cuatro categorías).

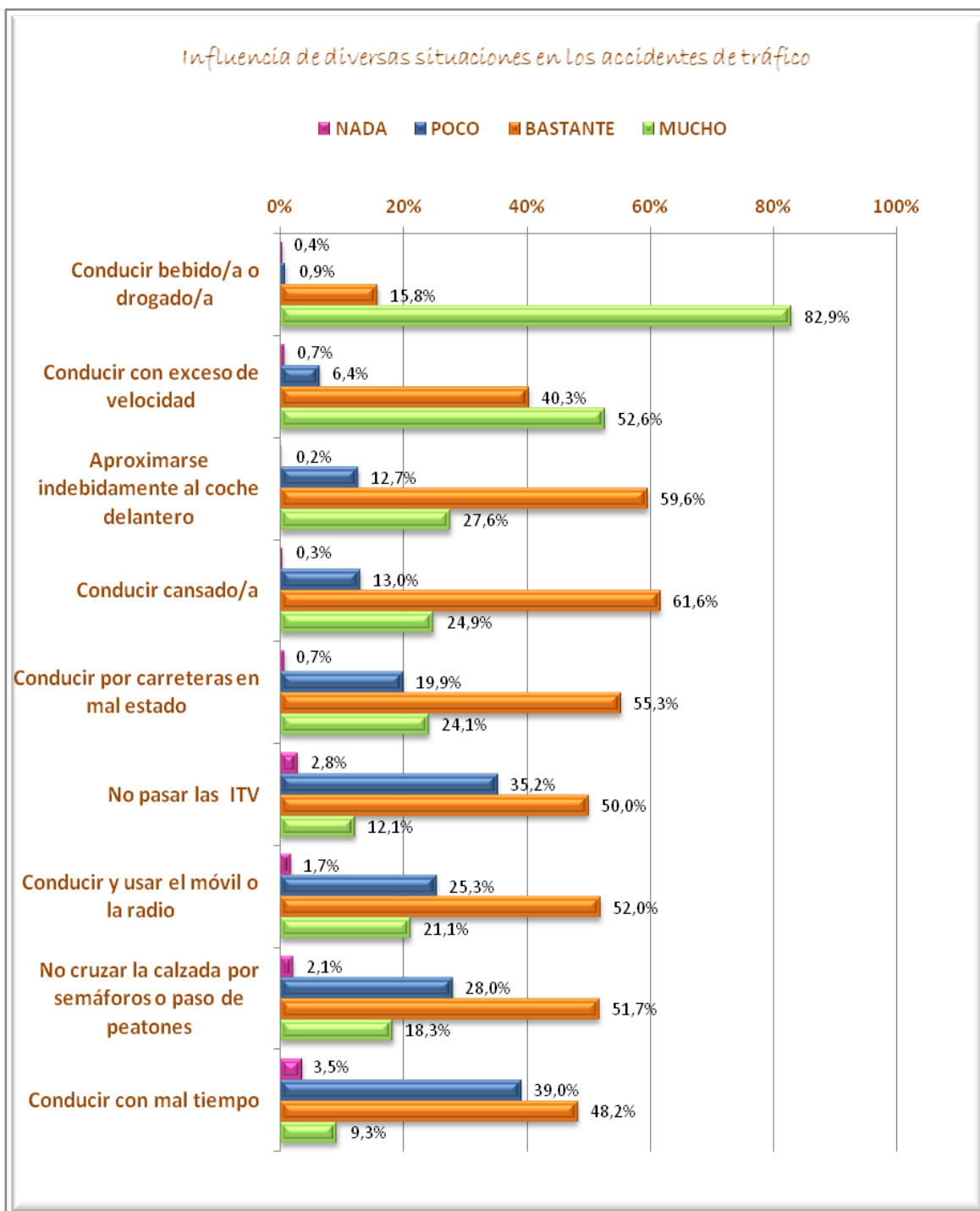
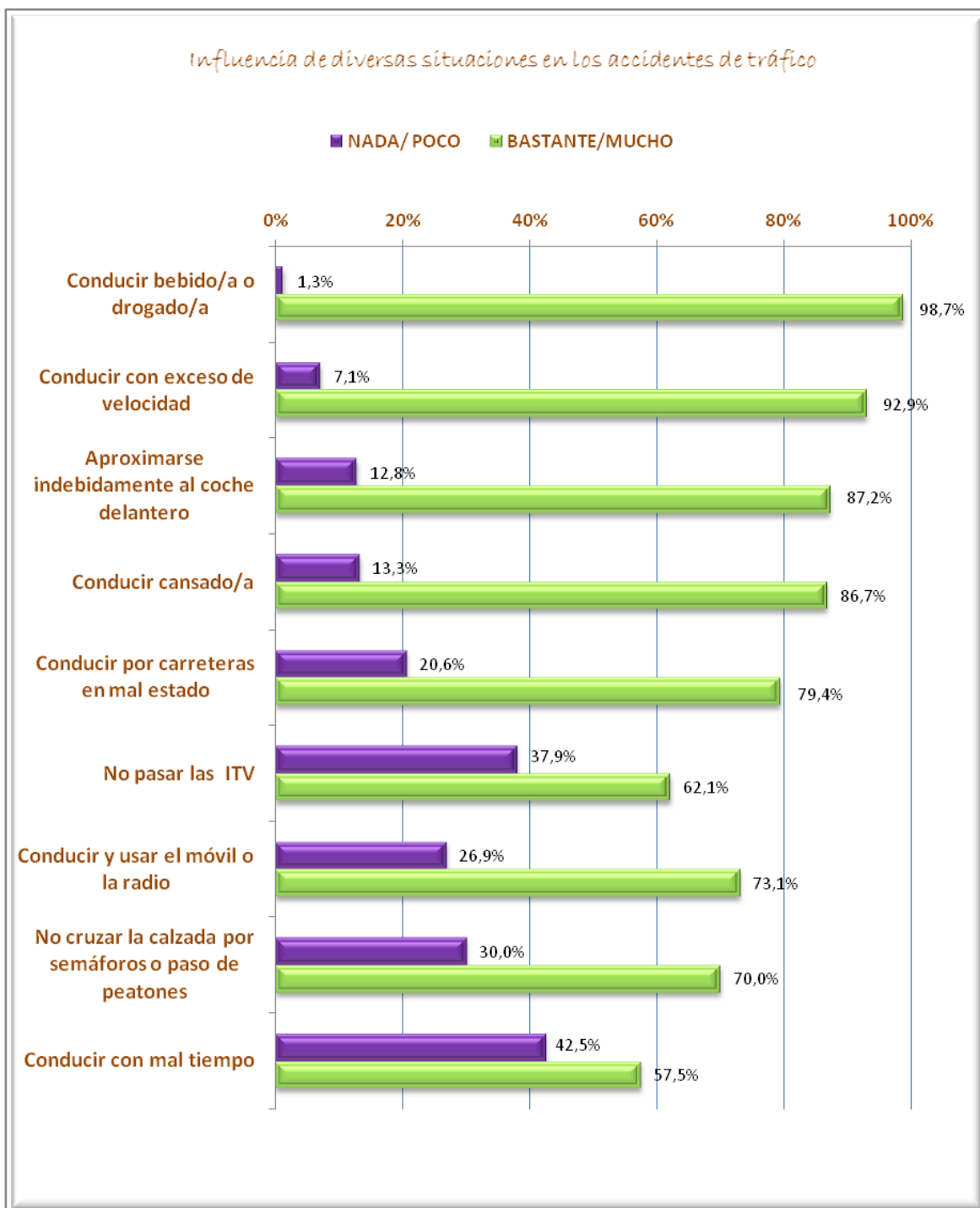


Gráfico 44: Opinión sobre la influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico (dos categorías).



Las frecuencias de respuestas en la categoría "bastante o mucha" por sexo son: "Conducir bebido o drogado" (97,9% en hombres, 99,6% en mujeres); "Conducir con exceso de velocidad" (87,4% en hombres, 97,4% en mujeres); "Aproximarse indebidamente al coche delantero" (83,4% en hombres, 90,4% en mujeres); "Conducir cansado" (82,2% en hombres, 90,7% en mujeres); "Conducir por carreteras en mal estado" (73,3% en hombres, 84,3% en mujeres); "No pasar las ITV" (51,8% en hombres, 70,9% en mujeres); "Conducir usando el móvil o la radio" (70,0% en hombres, 76,2% en mujeres); "No cruzar la calzada por semáforos o pasos de peatones" (61,5% en hombres, 76,8% en mujeres); "Conducir con mal tiempo" (48,1% en hombres, 65,1% en mujeres)

Teniendo en cuenta los grupos de edad de 18 a 24 años y de 25 a 29, los resultados sobre la percepción de la influencia de las situaciones descritas anteriormente mantienen cifras mayores en el grupo de mayor edad, destacando "aproximarse indebidamente al coche delantero" (85,7% y 94,5% respectivamente), "conducir cansado" (85,5% y 93,3% respectivamente) y "conducir por carreteras en mal estado" (77,1% y 89% respectivamente). En el grupo de 25 a 29 años, el 100% de las personas consideran que el "conducir bebido o drogado" influye en la producción de los accidentes.

Los resultados para dos categorías en hombres, mujeres, grupo de 18 a 24 años y grupo de edad de 25 a 29 años se recogen en los *gráficos 45 a 48*,

Gráfico 45: Opinión sobre la influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico. Hombres.

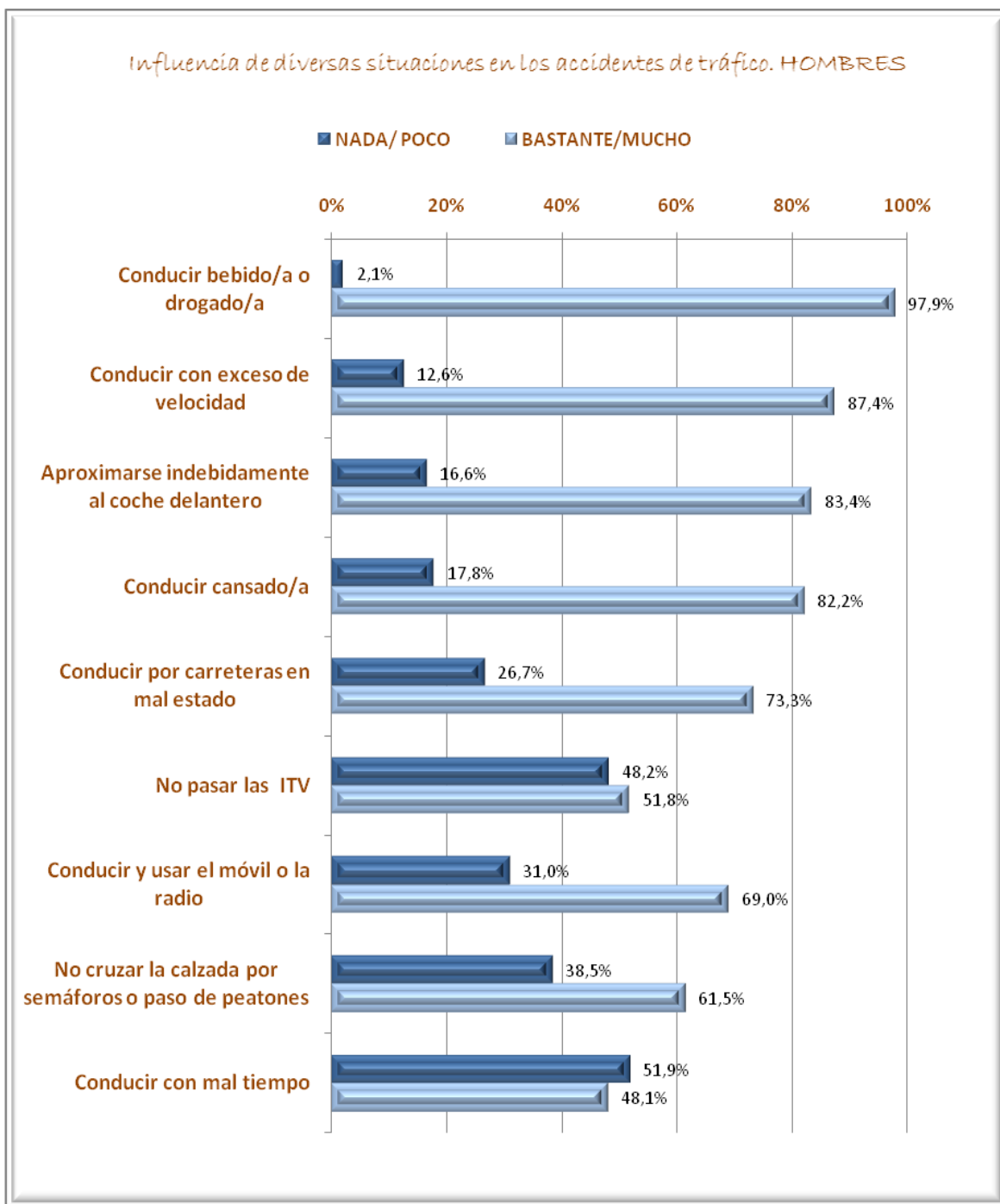


Gráfico 46: Opinión sobre la influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico. Mujeres.

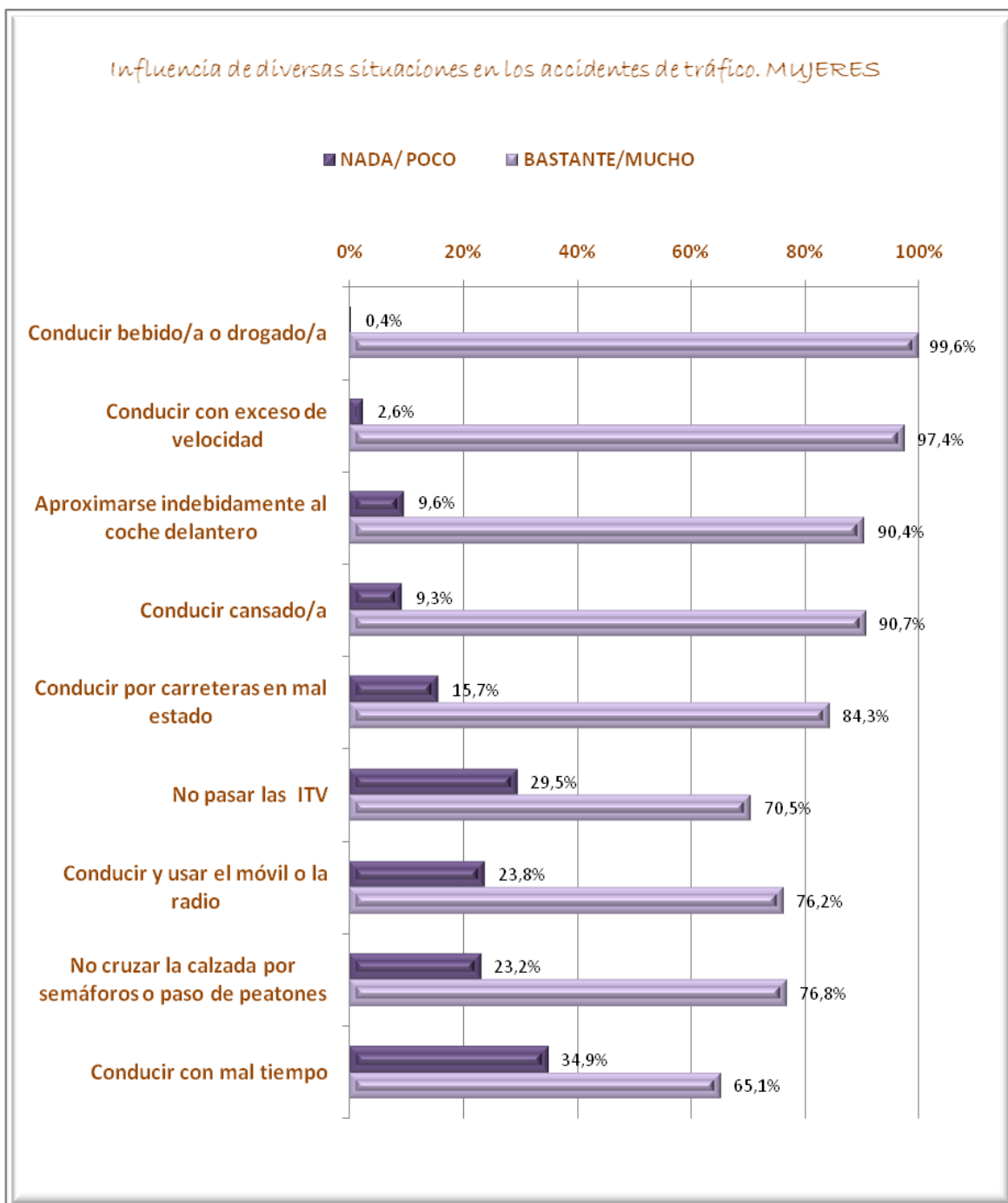


Gráfico 47: Influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico. 18 a 24 años.

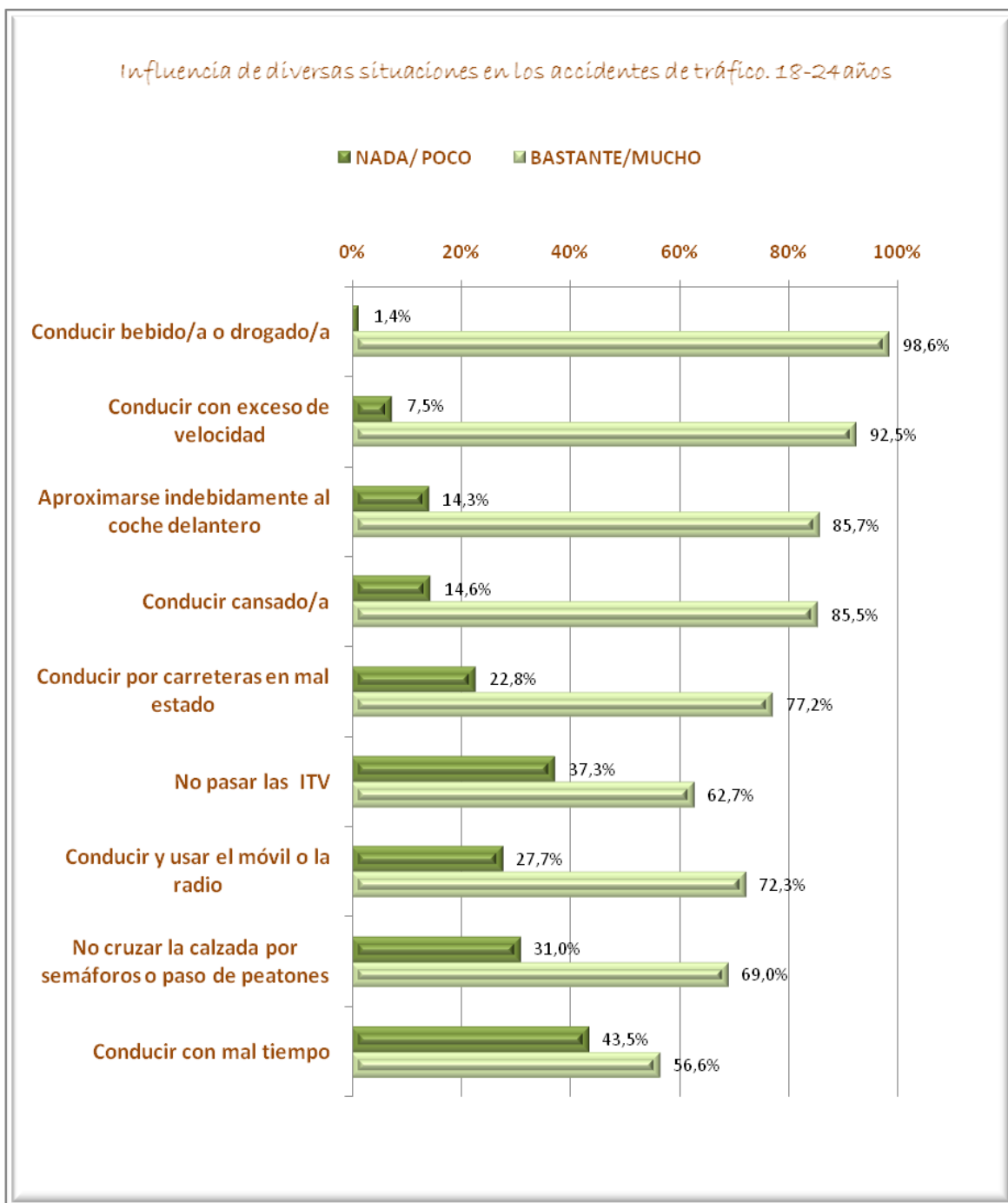
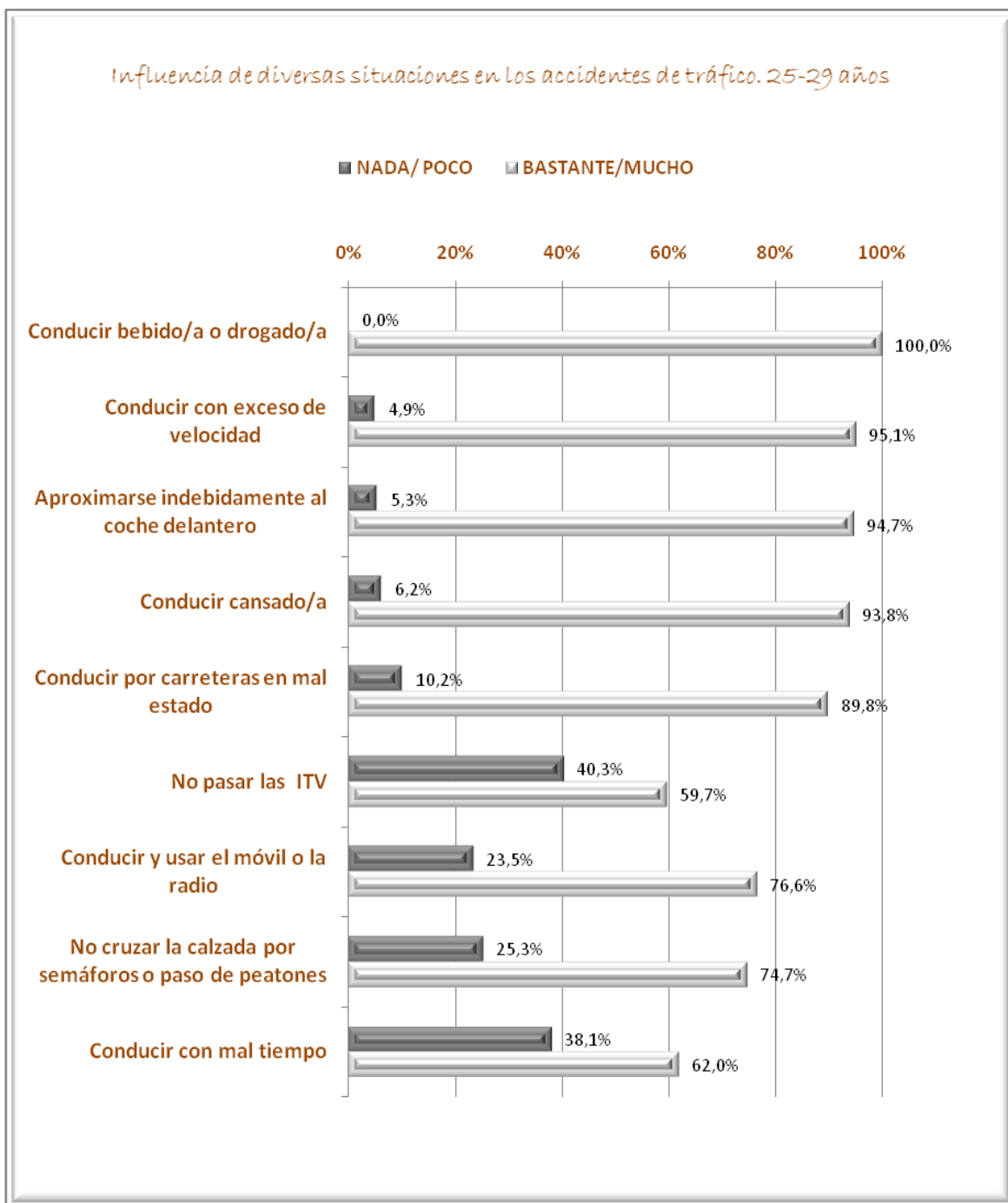


Gráfico 48: Opinión sobre la influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico. 25 a 29 años.



■ PERCEPCIÓN RESPECTO AL CUMPLIMIENTO GENERAL DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD VIAL

Esta pregunta hace referencia a lo que piensan acerca del **respeto a las normas de seguridad vial** por parte de la población en su conjunto, es decir, si creen que dichas normas se cumplen en general. La consideración que expresan al respecto es la siguiente:

- ✚ Los **“límites de velocidad”** se cumplen **“siempre o casi siempre”** en el 17,6% de los casos, **“algunas veces”** en el 43,6% y **“casi nunca o nunca”** en el 38,8%. Los hombres piensan en mayor proporción que las mujeres que no se respeta **“nunca”** o **“casi nunca”**, mientras que ellas consideran más que ellos que se respetan **“algunas veces”**.
- ✚ La **“distancia de seguridad”** se respeta **“siempre o casi siempre”** en el 15,2 % de los casos, **“algunas veces”** en el 35,5% y **“casi nunca o nunca”** en el 49,4%. Los hombres piensan en mayor proporción que las mujeres que no se respeta **“nunca”**, mientras que ellas consideran más que ellos que se respetan **“algunas veces”**.
- ✚ El **“alcohol permitido”** se respeta **“siempre o casi siempre”** en el 37,1% de los casos, **“algunas veces”** en el 45,8% y **“casi nunca o nunca”** en el 17,1%. Los hombres piensan que se respeta **“siempre”** o **“casi siempre”** en mayor grado que las mujeres, mientras que éstas consideran en más proporción que se respeta **“algunas veces”** o que no se respeta **“casi nunca”**.
- ✚ El **“cruzar la calzada por semáforos o pasos de peatones”** se cumple **“siempre o casi siempre”** en el 25,8% de los casos, **“algunas veces”** en el 39,1% y **“casi nunca o nunca”** en el 35,1%. Los hombres piensan que se respeta **“siempre”** más que las mujeres, siendo ellas las que creen que se respeta **“casi siempre”** en mayor grado que los hombres.
- ✚ Los **“stop y ceda el paso”** se respetan **“siempre o casi siempre”** en el 40,9 % de los casos, **“algunas veces”** en el 38,8% y **“casi nunca o nunca”** en el 20,2%. La mayor diferencia se observa en la categoría **“nunca”**, a la que los hombres conceden mayor proporción que las mujeres.
- ✚ El **“no usar móvil, GPS o radio mientras se conduce”** se produce **“siempre o casi siempre”** en el 11,3 % de los casos, **“algunas veces”** en el 30,7% y **“casi nunca o nunca”** en el 58,0%. No se observan muchas diferencias entre lo que piensan hombres y mujeres.

- ✚ El **"uso del casco"** está presente "siempre o casi siempre" en el 52,1 % de los casos, "algunas veces" en el 36,1% y "casi nunca o nunca" en el 11,8%. Los hombres piensan que se cumple esta norma "casi siempre" más que las mujeres, mientras que ellas piensan que se cumple "algunas veces" más que ellos.
- ✚ Los **"semáforos"** se respetan "siempre o casi siempre" en el 77,6 % de los casos, "algunas veces" en el 18,9% y "casi nunca o nunca" en el 3,5%. Ellos consideran que se respetan "siempre" más que las mujeres, y ellas opinan que se respetan "algunas veces" en mayor proporción que los hombres.

Se detallan todos los resultados anteriores, referidos tanto a las cinco categorías ("Siempre"/"Casi siempre"/"Algunas veces"/"Casi nunca"/"Nunca") como a la agrupación en tres ("Siempre o Casi siempre"/"Algunas veces"/"Casi nunca o Nunca") en los *gráficos 49 y 50*.

Gráfico 49: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial por la población en general (cinco categorías).

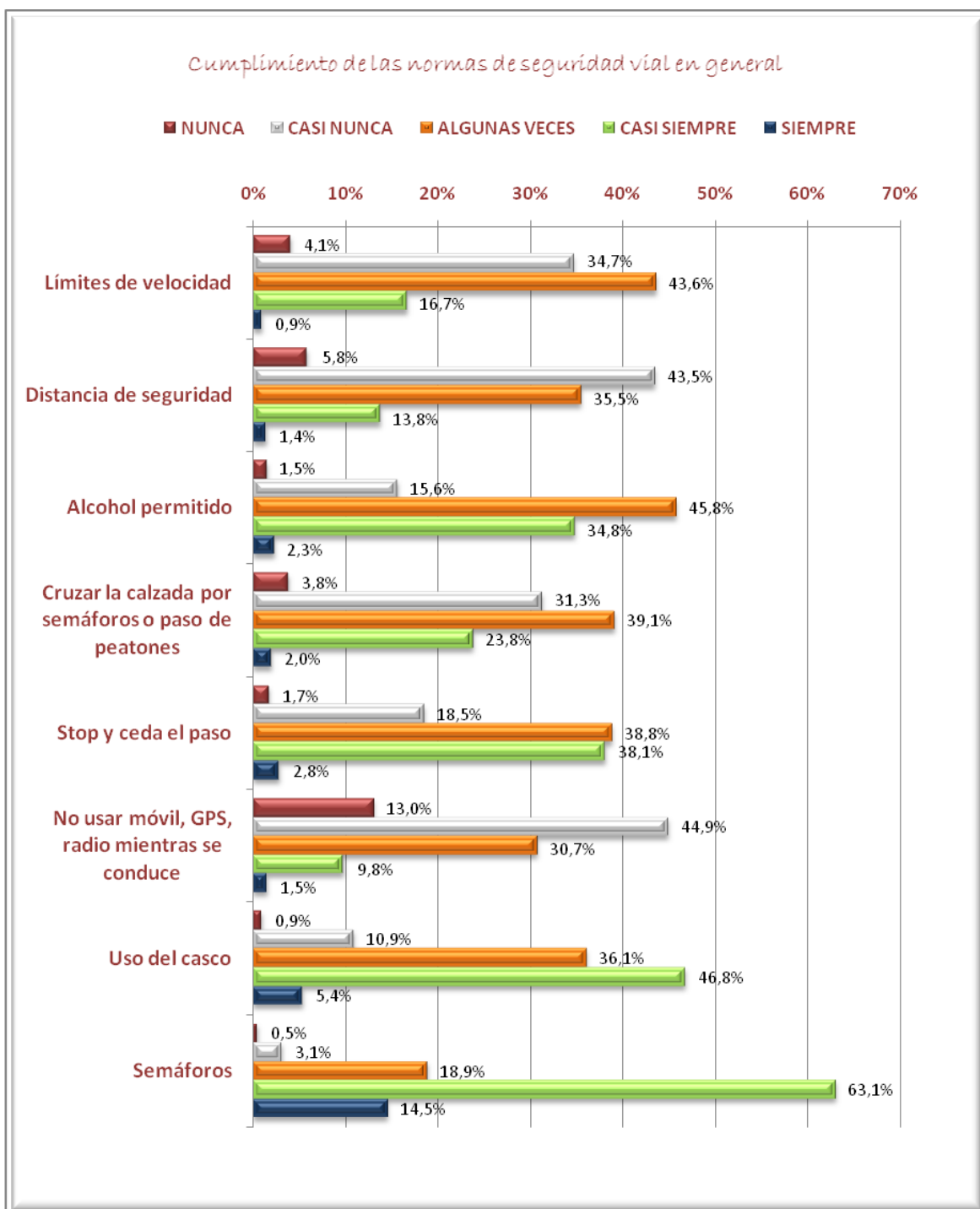
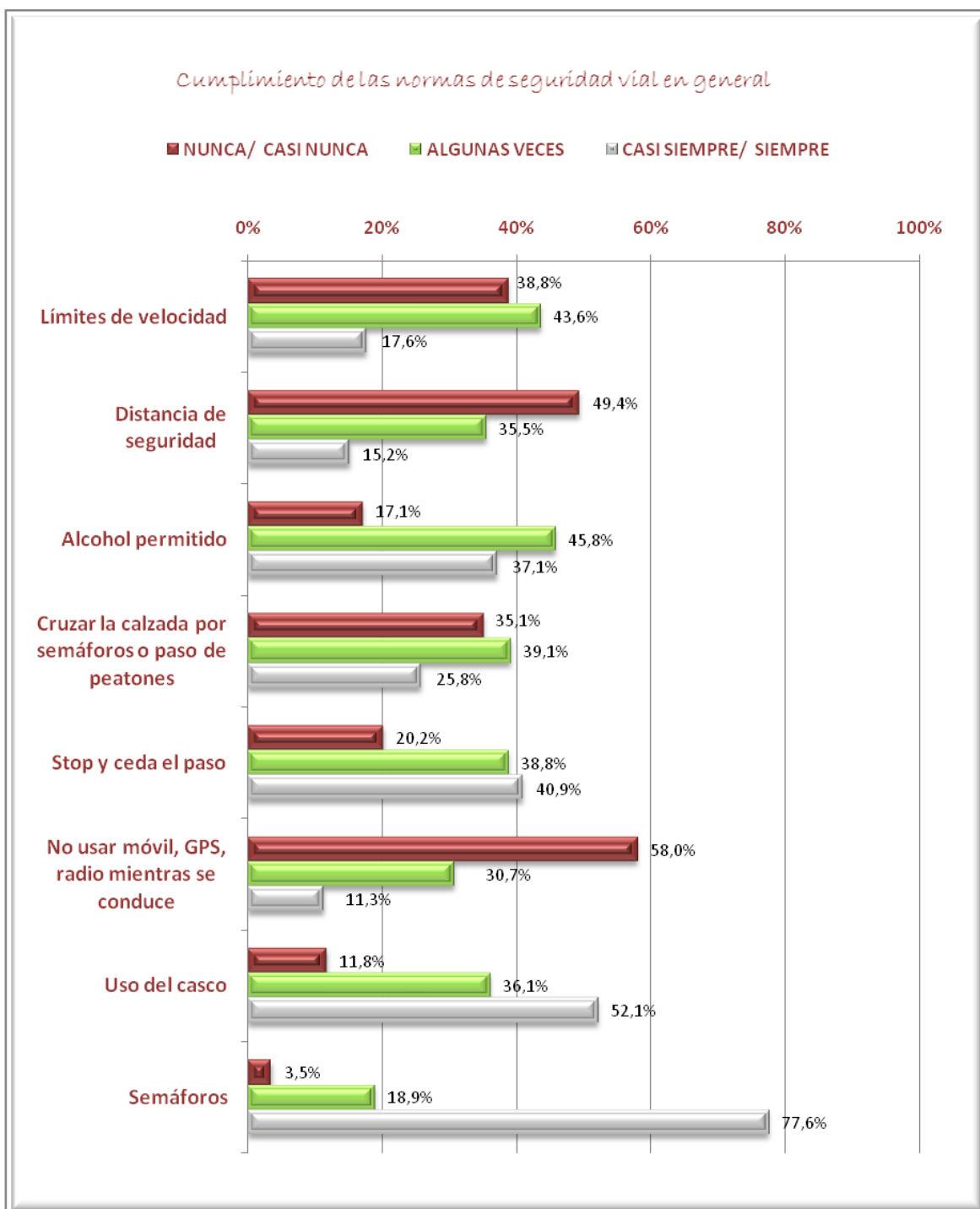


Gráfico 50: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial por la población en general (tres categorías).



También se expresan a continuación los resultados por sexo en los gráficos 51 y 52, y por grupos de edad (de 18-24 y de 25-29 años) en los gráficos 53 y 54.

Gráfico 51: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial por la población en general. Hombres.

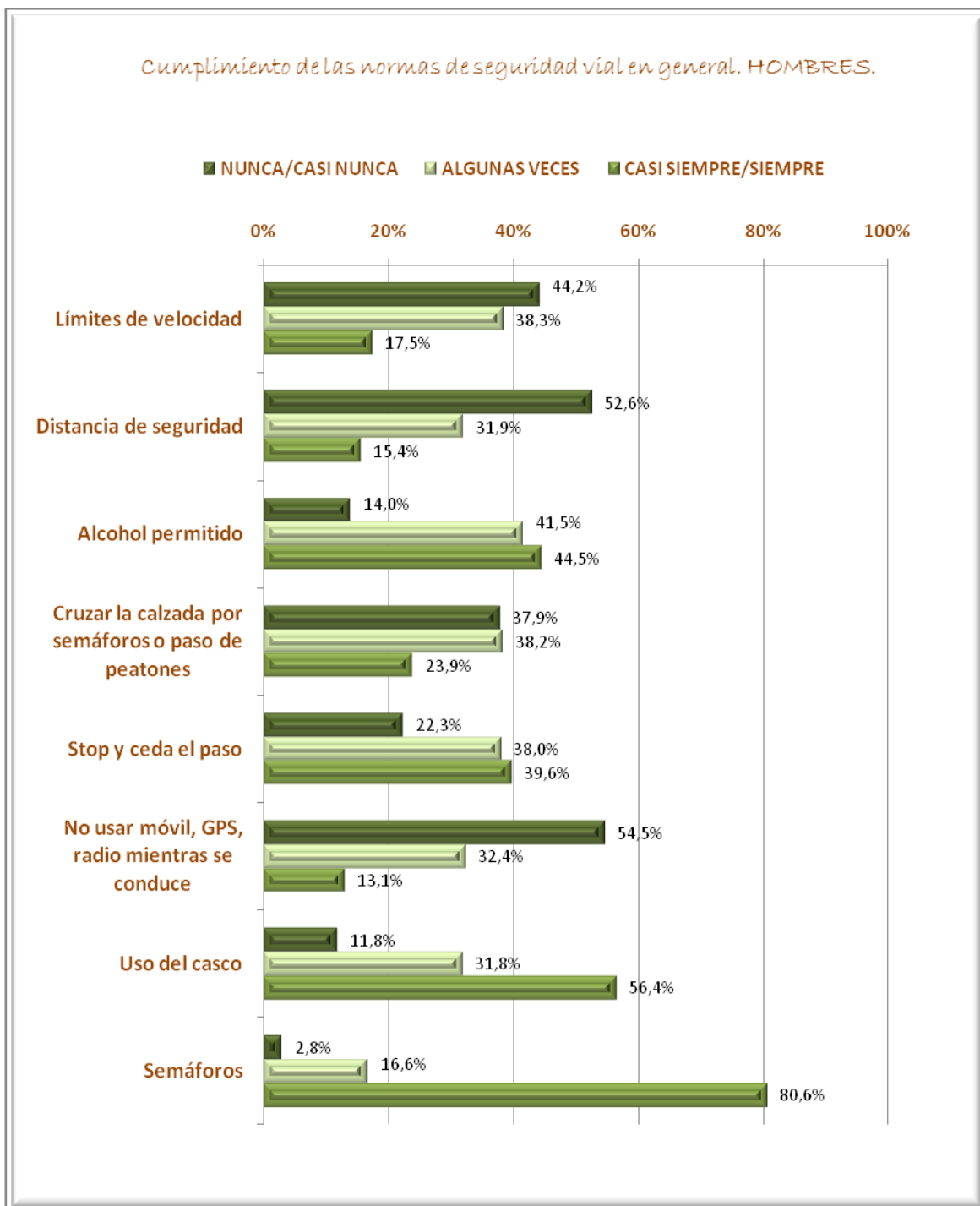


Gráfico 52: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial por la población en general. Mujeres.

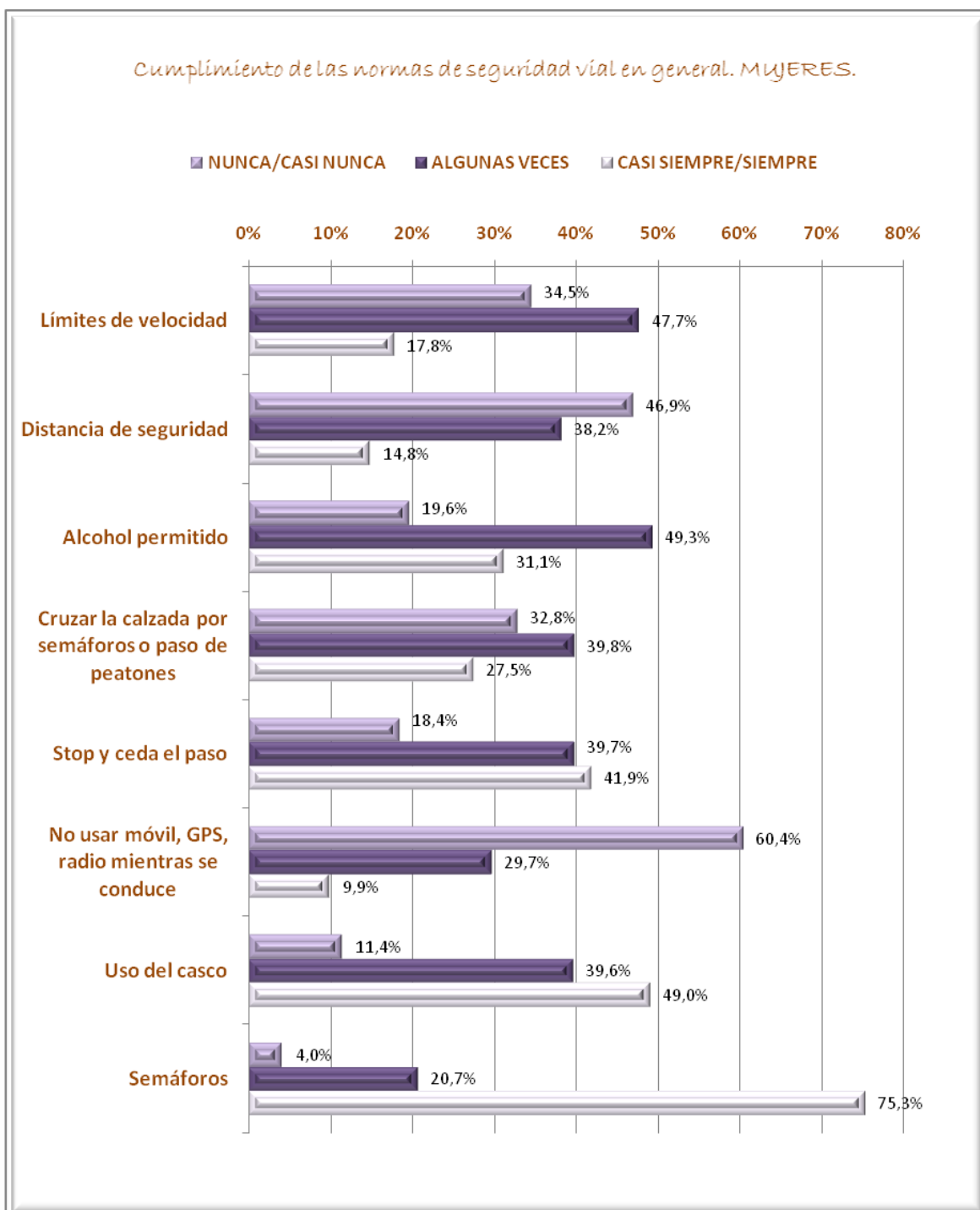


Gráfico 53: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial por la población en general. 18 a 24 años.

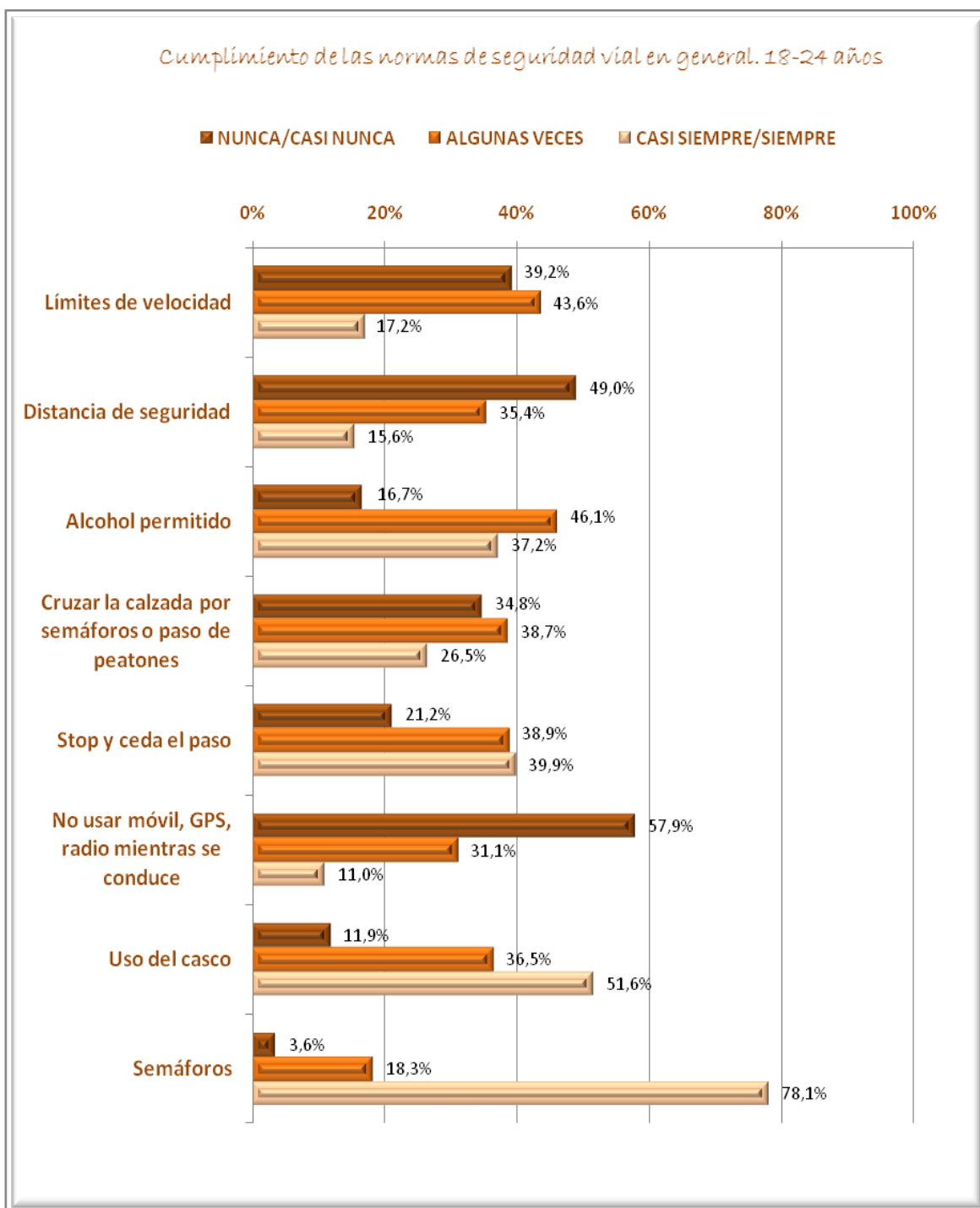
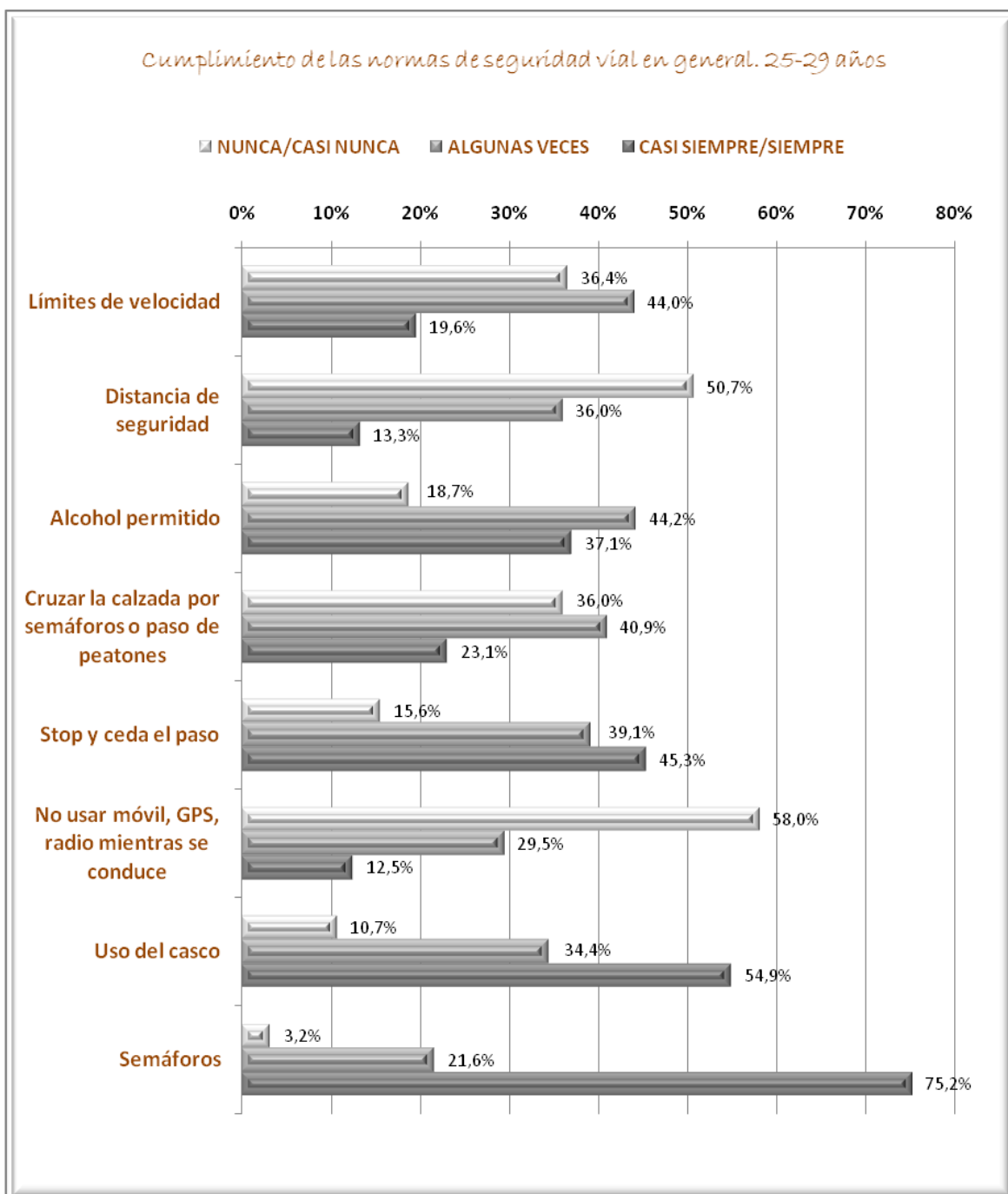


Gráfico 54: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial por la población en general. 25 a 29 años.



▪ COMPORTAMIENTO COMO PEATONES, USUARIOS DE VEHÍCULOS O CONDUCTORES

En este apartado se recogen sus propios comportamientos en relación a la seguridad vial.

Hay una categoría de respuesta con la opción "No uso este vehículo", por tanto las frecuencias referidas a las conductas corresponden a usuarios del medio de transporte al que se hace referencia en la pregunta.

Como **peatones** o como **usuarios de vehículos** (no conductores), las conductas consultadas dicen realizarlas con las siguientes frecuencias en las diferentes categorías:

- ✚ **"Utilizas cinturón en coche por ciudad como acompañante"**: 82,0% "siempre"; 11,0% "casi siempre"; 4,3% "algunas veces"; 1,9% "casi nunca"; 0,8% "nunca".
- ✚ **"Utilizas cinturón en coche por carretera como acompañante"**: 92,0% "siempre"; 5,6% "casi siempre"; 1,4% "algunas veces"; 0,8% "casi nunca"; 0,2% "nunca".
- ✚ **"Utilizas casco en moto por carretera como acompañante"**: 86,4% "siempre"; 8,3% "casi siempre"; 2,9% "algunas veces"; 2,1% "casi nunca"; 0,4% "nunca".
- ✚ **"Utilizas casco en moto por ciudad como acompañante"**: 79,2% "siempre"; 11,5% "casi siempre"; 5,3% "algunas veces"; 3,0% "casi nunca"; 1,0% "nunca".
- ✚ **"Utilizas casco en bicicleta"**: 5,1% "siempre"; 4,3% "casi siempre"; 5,7% "algunas veces"; 11,1% "casi nunca"; 73,8% "nunca".
- ✚ **"Cruzas la calzada debidamente"**: 14,7% "siempre"; 48,0% "casi siempre"; 28,7% "algunas veces"; 7,6% "casi nunca"; 1,0% "nunca".
- ✚ **"Cruzas el semáforo en verde para peatones"**: 25,8% "siempre"; 47,6% "casi siempre"; 20,5% "algunas veces"; 3,8% "casi nunca"; 2,3% "nunca".

En los siguientes *gráficos 55 y 56* quedan recogidos los resultados.

Gráfico 55: Frecuencia de realización de conductas como usuarios de vehículos o como peatones (cinco categorías).

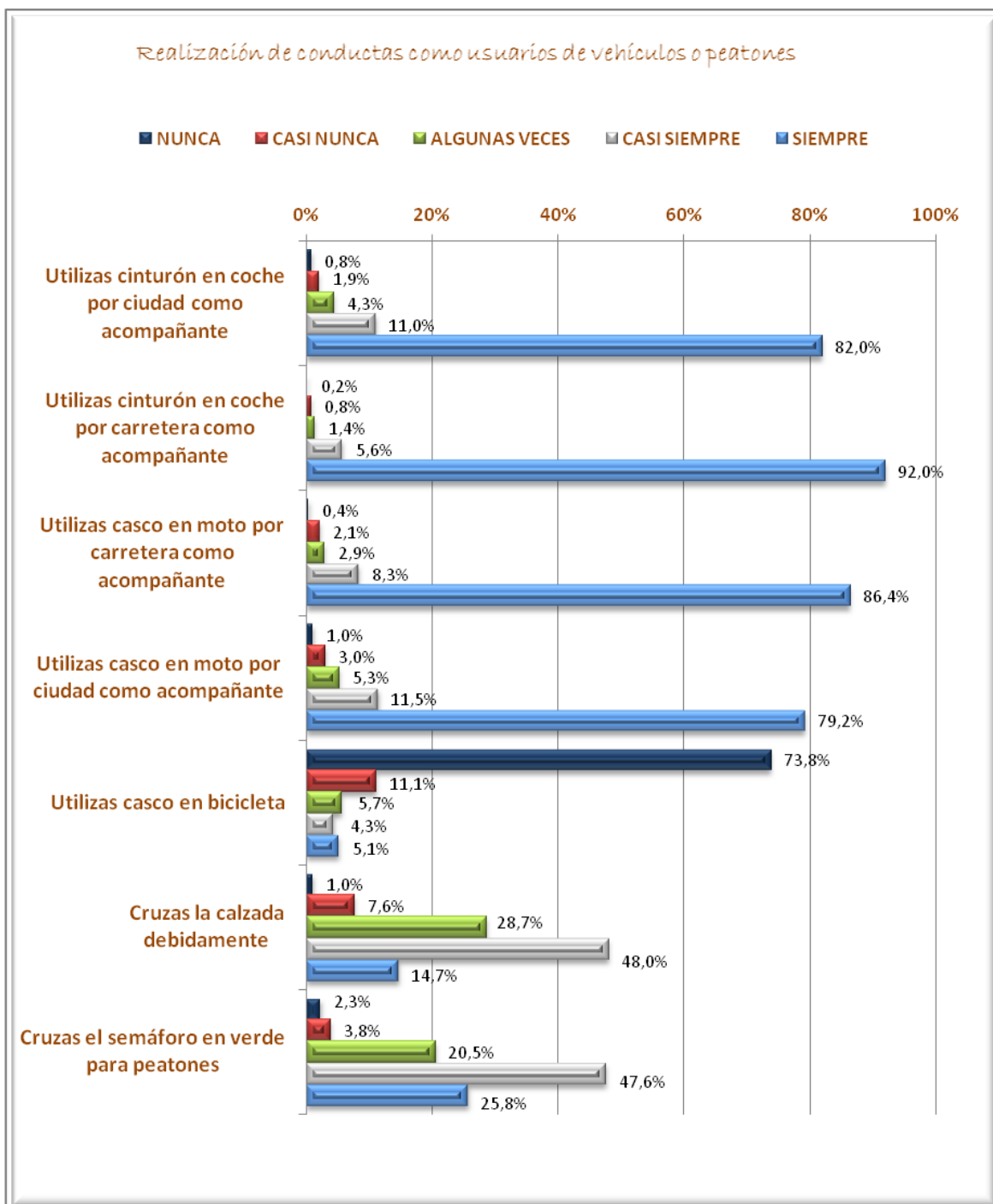
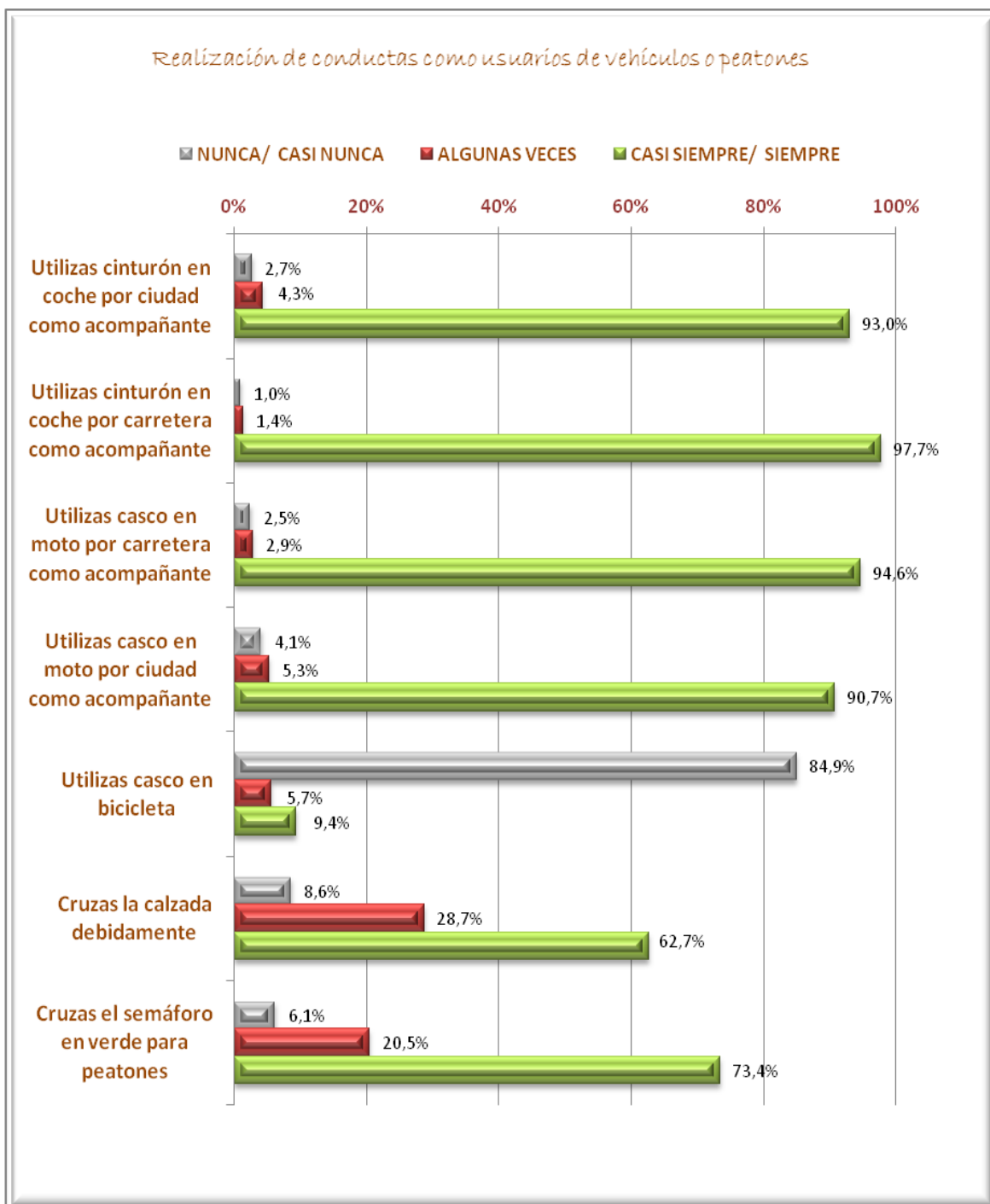


Gráfico 56: Frecuencia de realización de conductas como usuarios de vehículos o como peatones (tres categorías).



En relación al sexo no hay marcadas diferencias en las respuestas, destacando algunas en las conductas como peatones ("cruzar la calzada debidamente" y "cruzar con el semáforo en verde para peatones") donde las mujeres dicen realizarlas con mayor frecuencia que los hombres. Gráficos 57 y 58.

Gráfico 57: Frecuencia de realización de conductas como usuarios de vehículos o como peatones. Hombres.

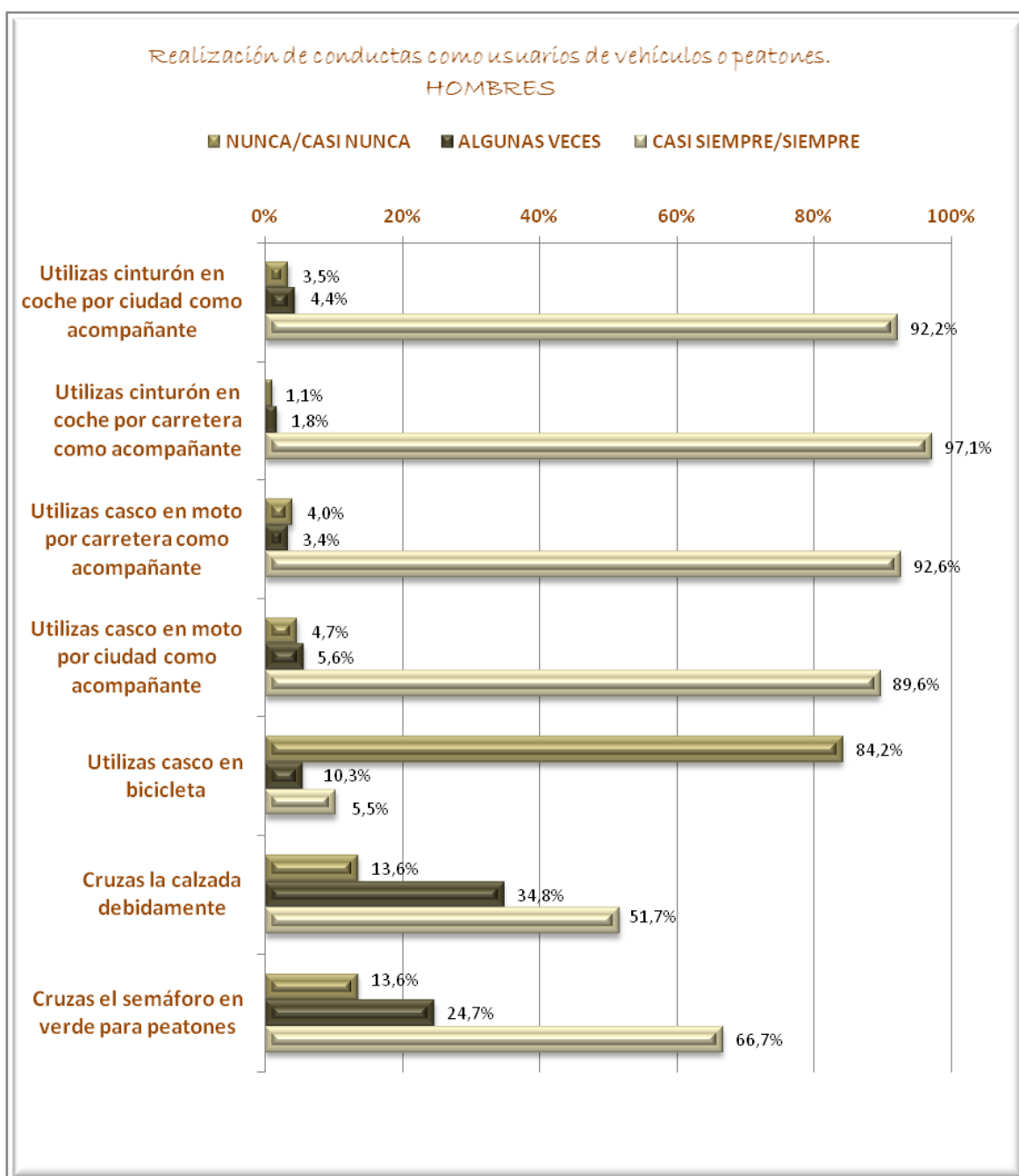
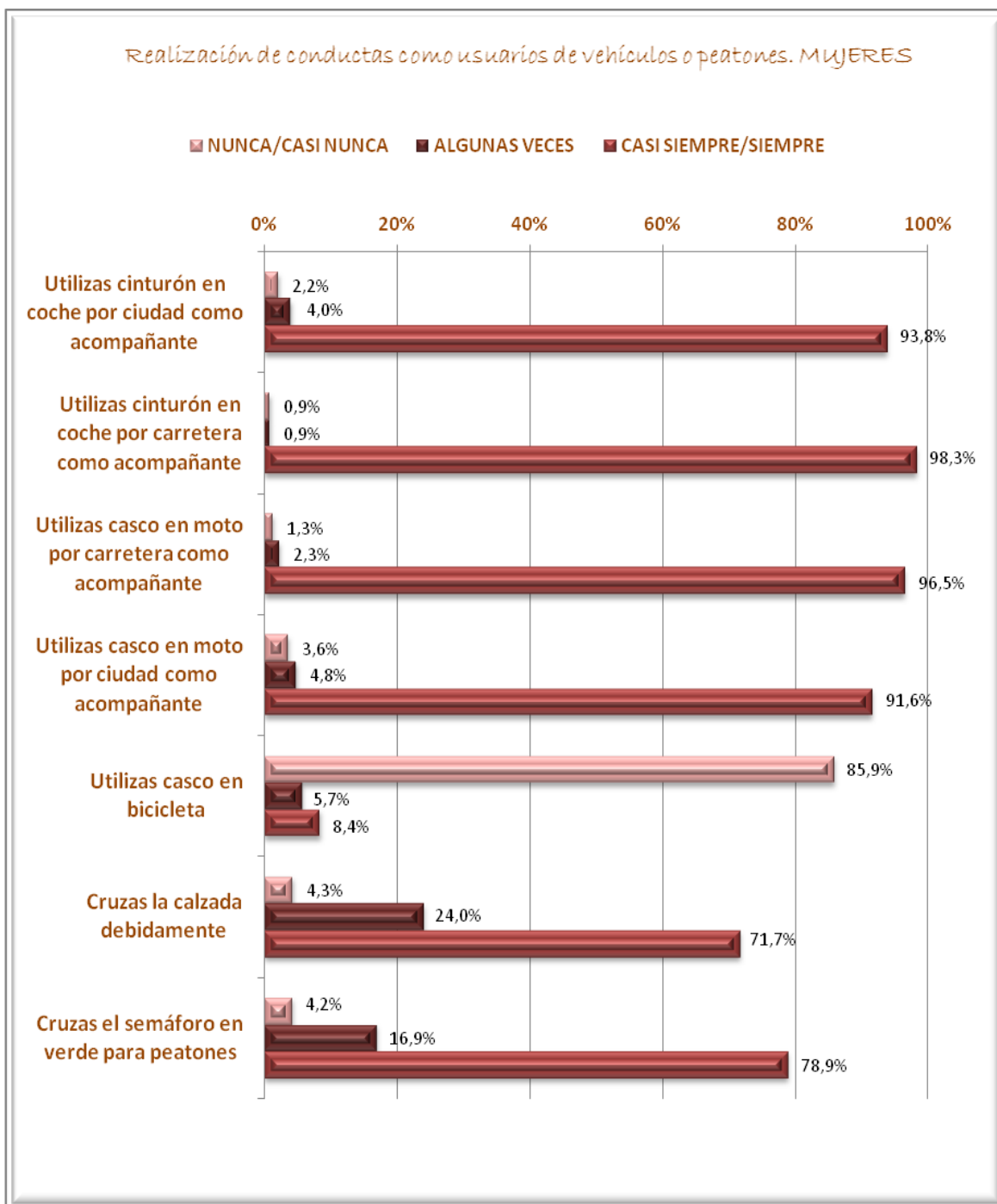


Gráfico 58: Frecuencia de realización de conductas como usuarios de medios de transporte o como peatones. Mujeres.



Respecto a la edad, conductas como el "uso del cinturón" o el "casco como acompañante en ciudad" o "casco como acompañante en carretera" son realizadas con frecuencias algo mayores en el grupo de 24 a 29 años. Gráficos 59 y 60.

Gráfico 59: Frecuencia de realización de conductas como usuarios de vehículos o como peatones. 18 a 24 años.

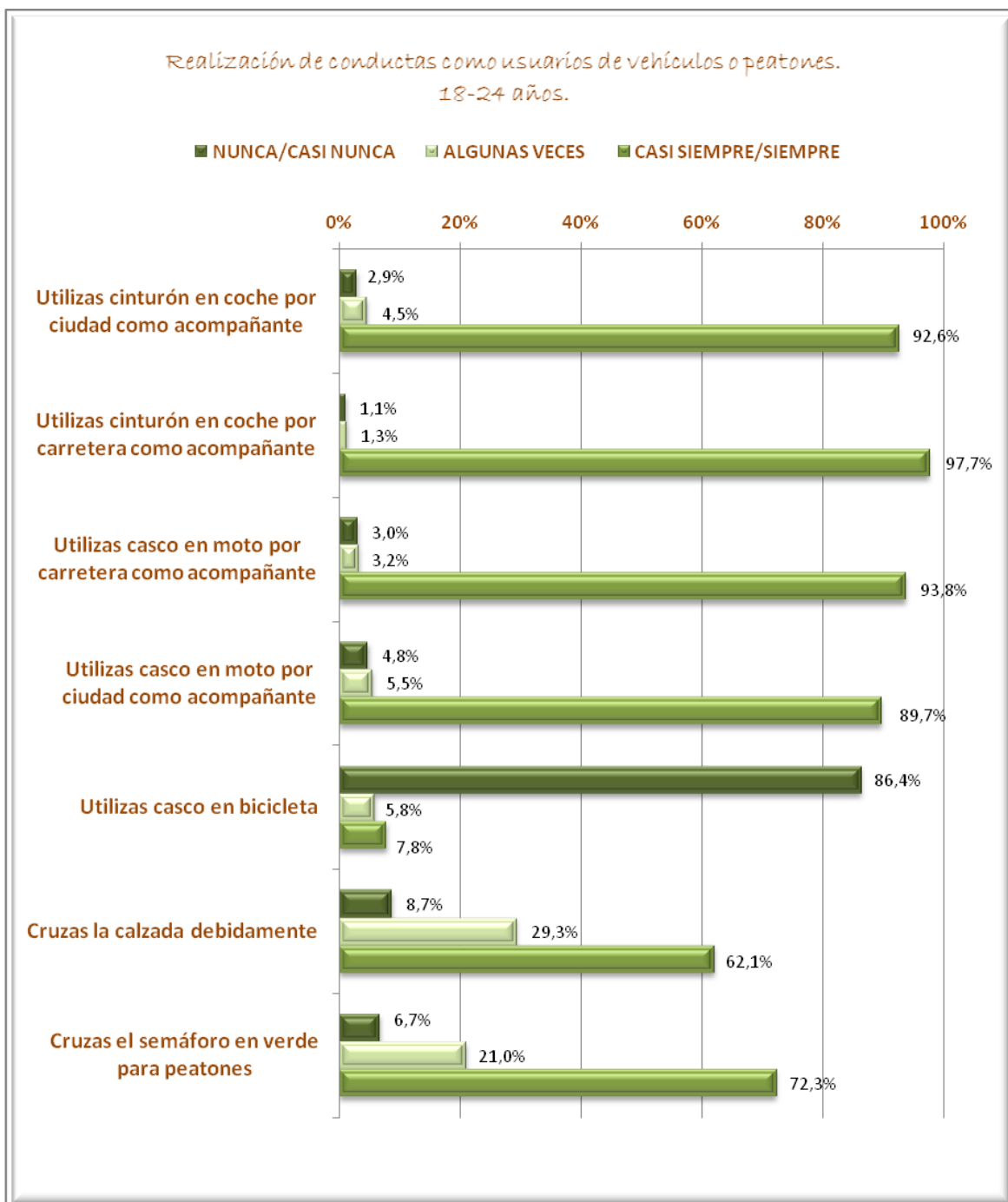
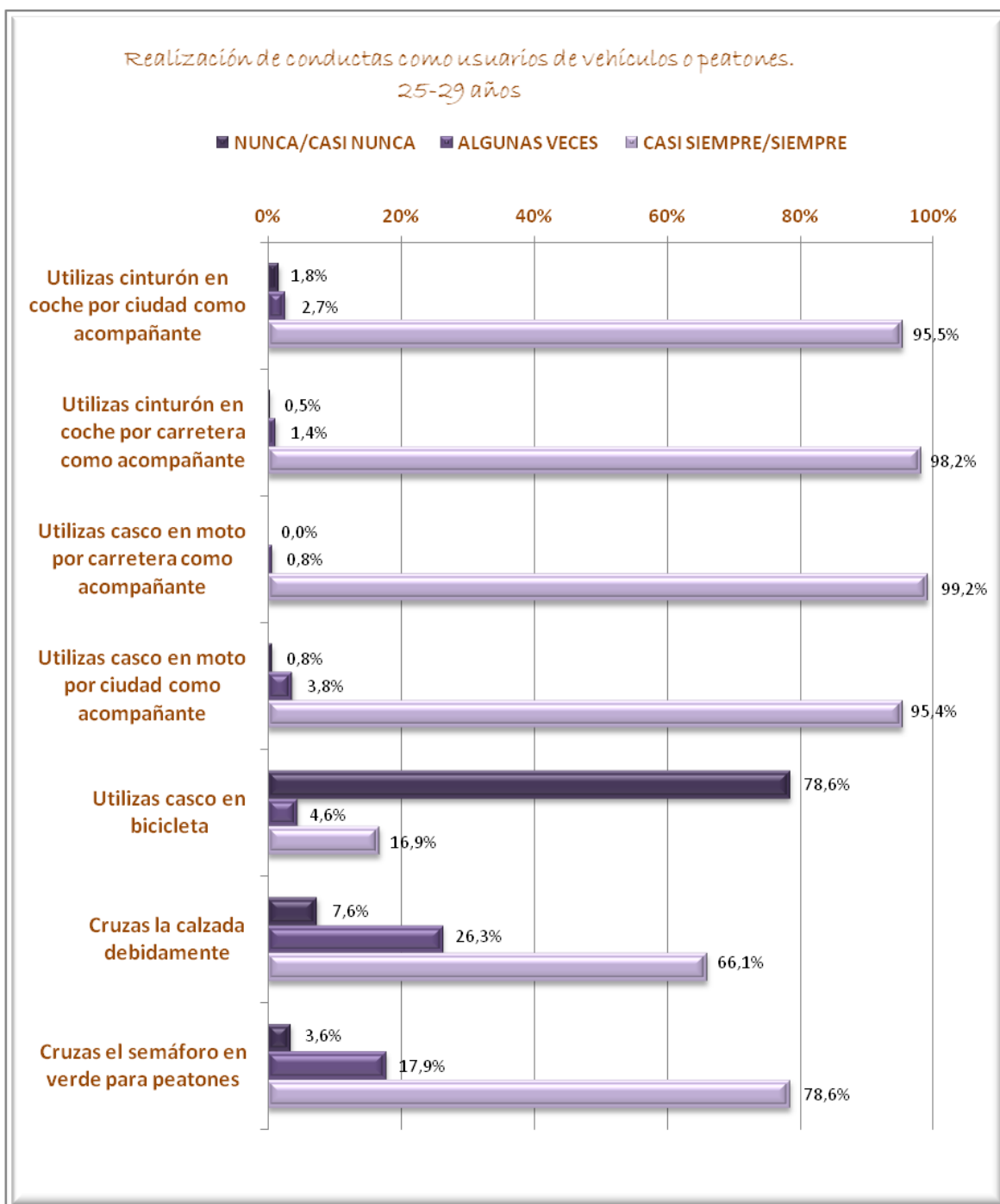


Gráfico 60: Frecuencia de realización de conductas como usuarios de vehículos o como peatones. 25 a 29 años.



En referencia a su **comportamiento como conductores**, se incluye una pregunta de filtro (Conduces moto o coche: Si/No), para desactivar las respuestas en el caso de que no conduzcan.

Las siguientes conductas refieren realizarlas en los porcentajes indicados para cada una de las categorías (gráficos 61 y 62):

- ✚ **“Utilizas cinturón en coche por ciudad”**: 89,1% “siempre”; 5,7% “casi siempre”; 3,3% “algunas veces”; 1,2% “casi nunca”; 0,7% “nunca”.
- ✚ **“Utilizas casco en moto por ciudad”**: 82,0% “siempre”; 10,0% “casi siempre”; 4,7% “algunas veces”; 2,3% “casi nunca”; 1,0% “nunca”.
- ✚ **“Utilizas cinturón en coche por carretera”**: 94,4% “siempre”; 3,9% “casi siempre”; 1,2% “algunas veces”; 0,2% “casi nunca”; 0,3% “nunca”.
- ✚ **“Utilizas casco en moto por carretera”**: 87,7% “siempre”; 7,4% “casi siempre”; 2,2% “algunas veces”; 1,6% “casi nunca”; 1,1% “nunca”.
- ✚ **“Haces señales para avisar de radares”**: 4,3% “siempre”; 4,4% “casi siempre”; 11,7% “algunas veces”; 11,2% “casi nunca”; 68,4% “nunca”.
- ✚ **“Superas los límites de velocidad”**: 4,0% “siempre”; 11,4% “casi siempre”; 43,6% “algunas veces”; 28,9% “casi nunca”; 12,1% “nunca”.
- ✚ **“Te acercas demasiado al vehículo delantero”**: 1,8% “siempre”; 4,2% “casi siempre”; 23,9% “algunas veces”; 42,1% “casi nunca”; 28,0% “nunca”.
- ✚ **“Haces adelantamientos indebidos”**: 1,8% “siempre”; 2,8% “casi siempre”; 12,3% “algunas veces”; 31,1% “casi nunca”; 52,0% “nunca”.
- ✚ **“Cedes el paso en los pasos de cebra”**: 39,5% “siempre”; 47,5% “casi siempre”; 8,7% “algunas veces”; 2,6% “casi nunca”; 1,7% “nunca”.

Existe una categoría de respuesta con la opción “No uso este vehículo”, quedando referidas las frecuencias anteriores al uso del vehículo en cuestión al que se hace referencia en cada pregunta.

Gráfico 61: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores (cuatro categorías).

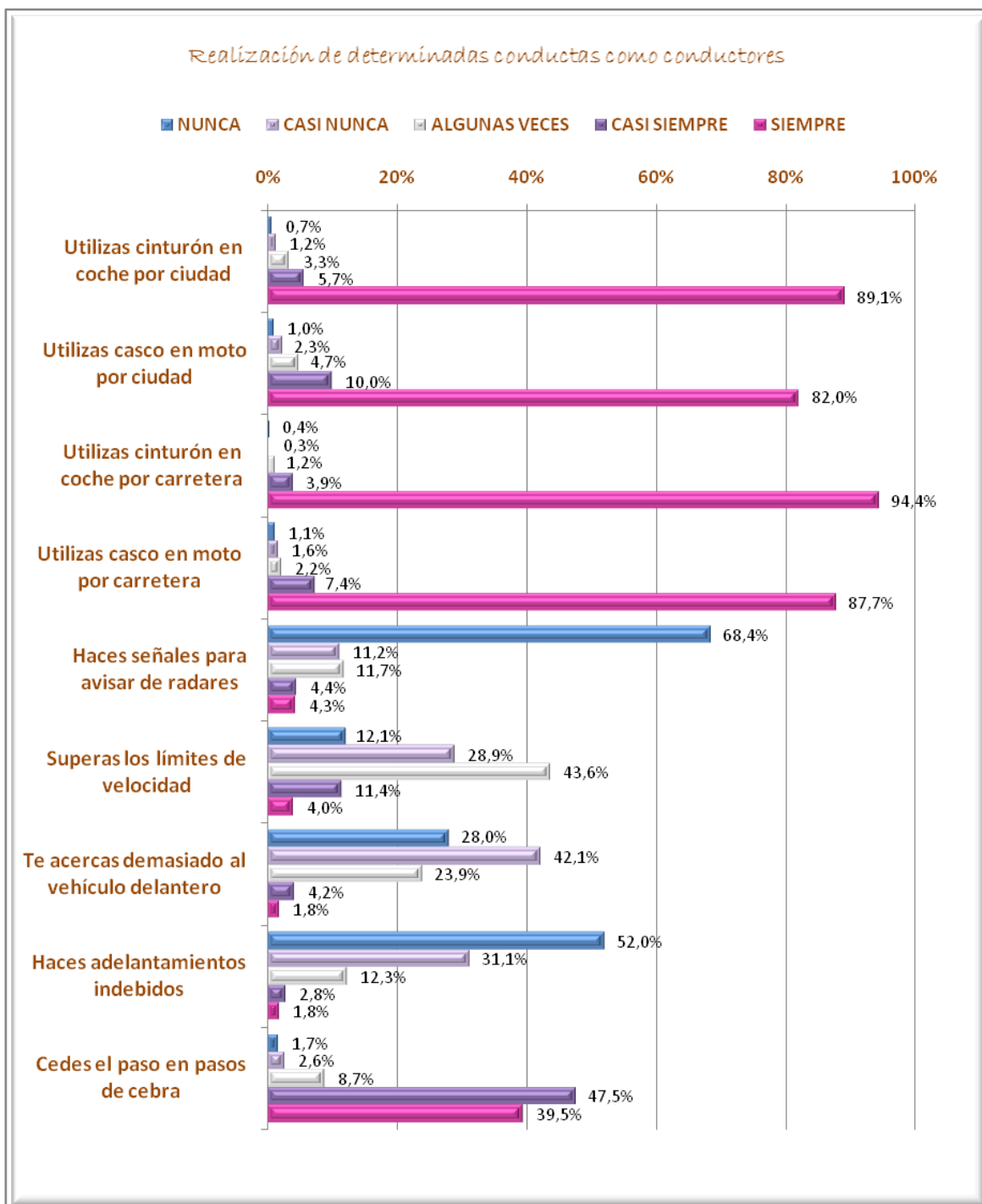
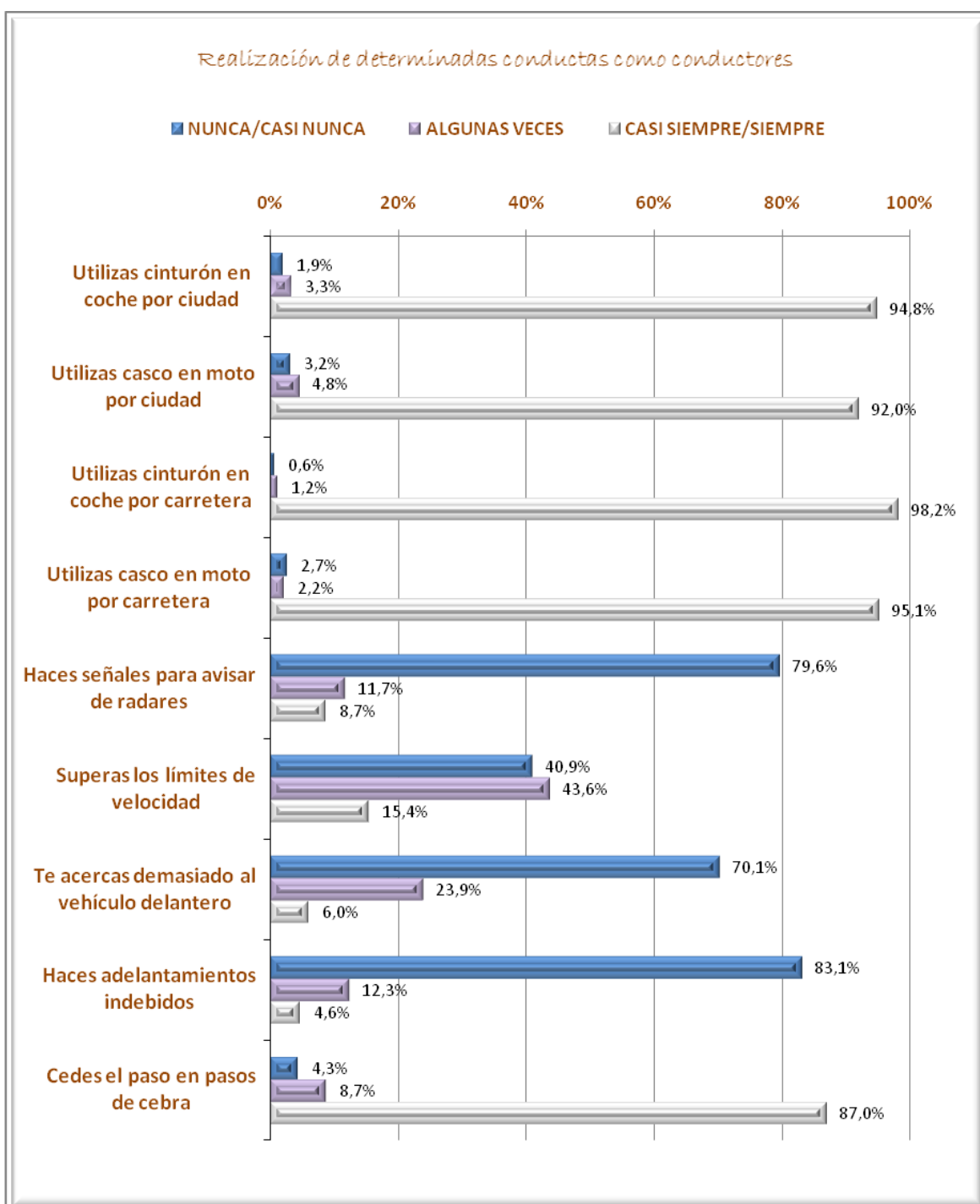


Gráfico 62: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores (tres categorías).



El "uso del cinturón", "uso del casco", "avisar de radares" y "ceder el paso en los pasos de cebra" presentan frecuencias superiores en las mujeres que en los hombres para las categorías "siempre o casi

siempre". Sin embargo, ocurre lo contrario en "superar los límites de velocidad", "acercarse demasiado al vehículo delantero" y "adelantar indebidamente". Gráficos 63 y 64.

Gráfico 63: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores. Hombres.

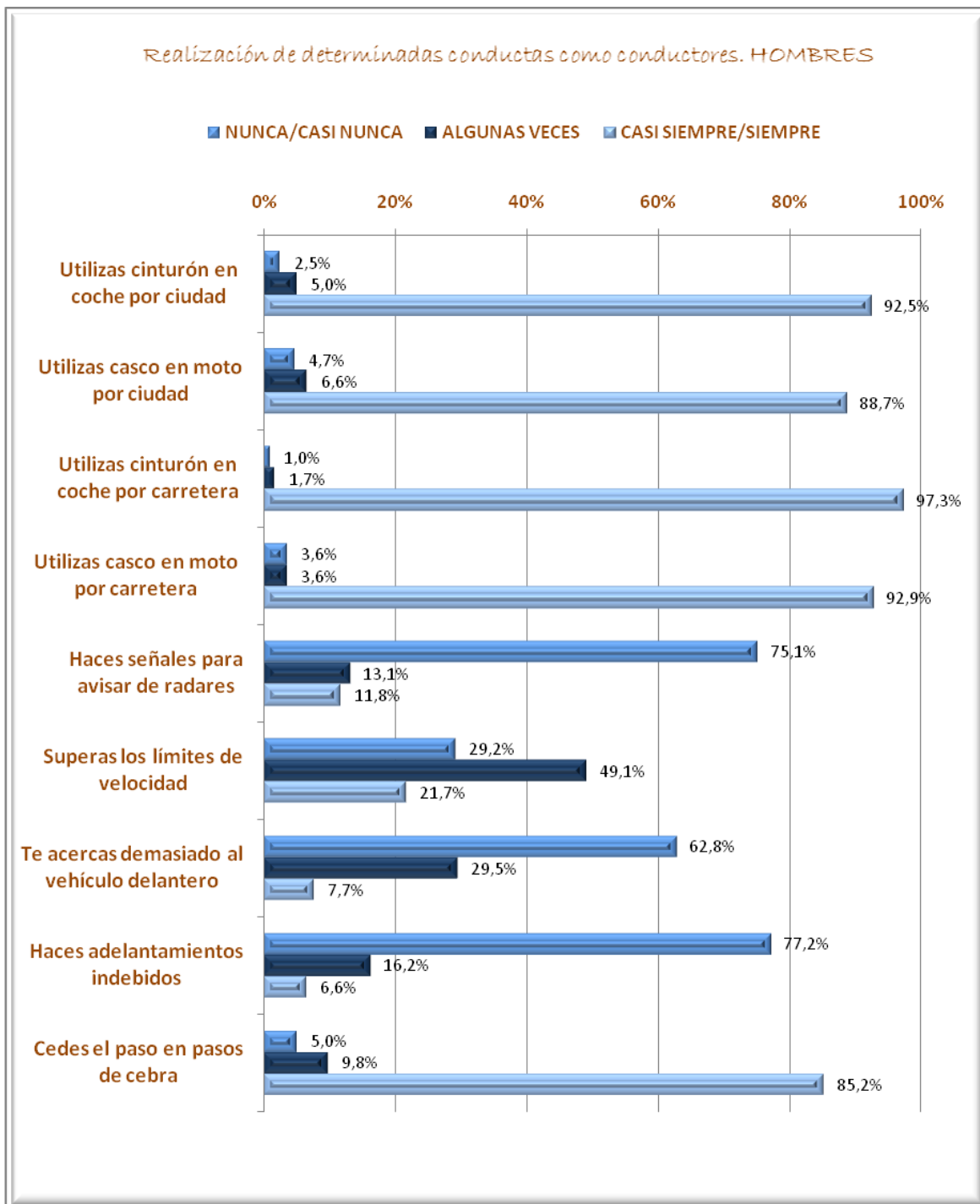
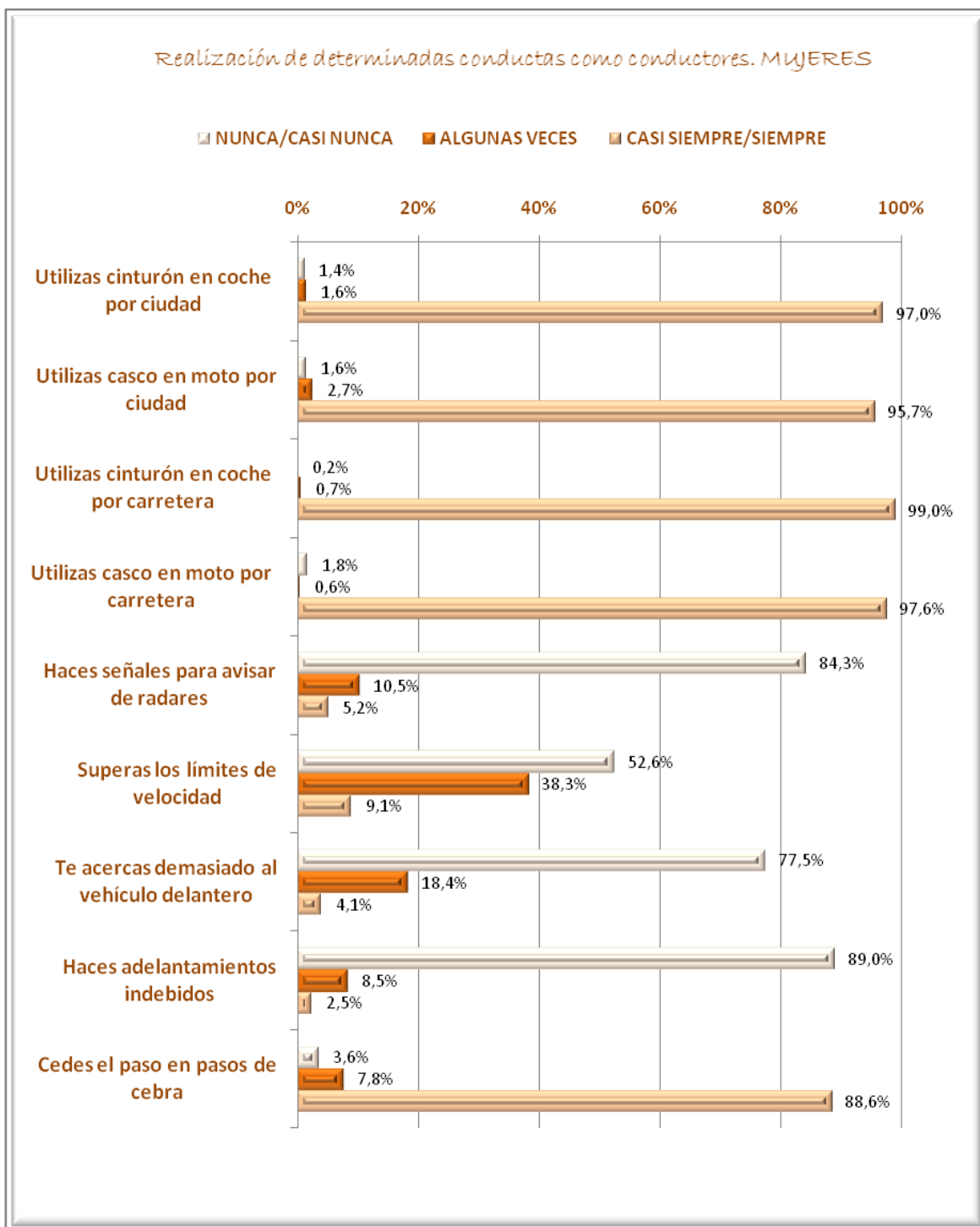


Gráfico 64: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores. Mujeres.



En cuanto a la edad, las respuestas son muy similares en ambos grupos para toda la serie. Gráficos 65 y 66.

Gráfico 65: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores. 18 a 24 años.

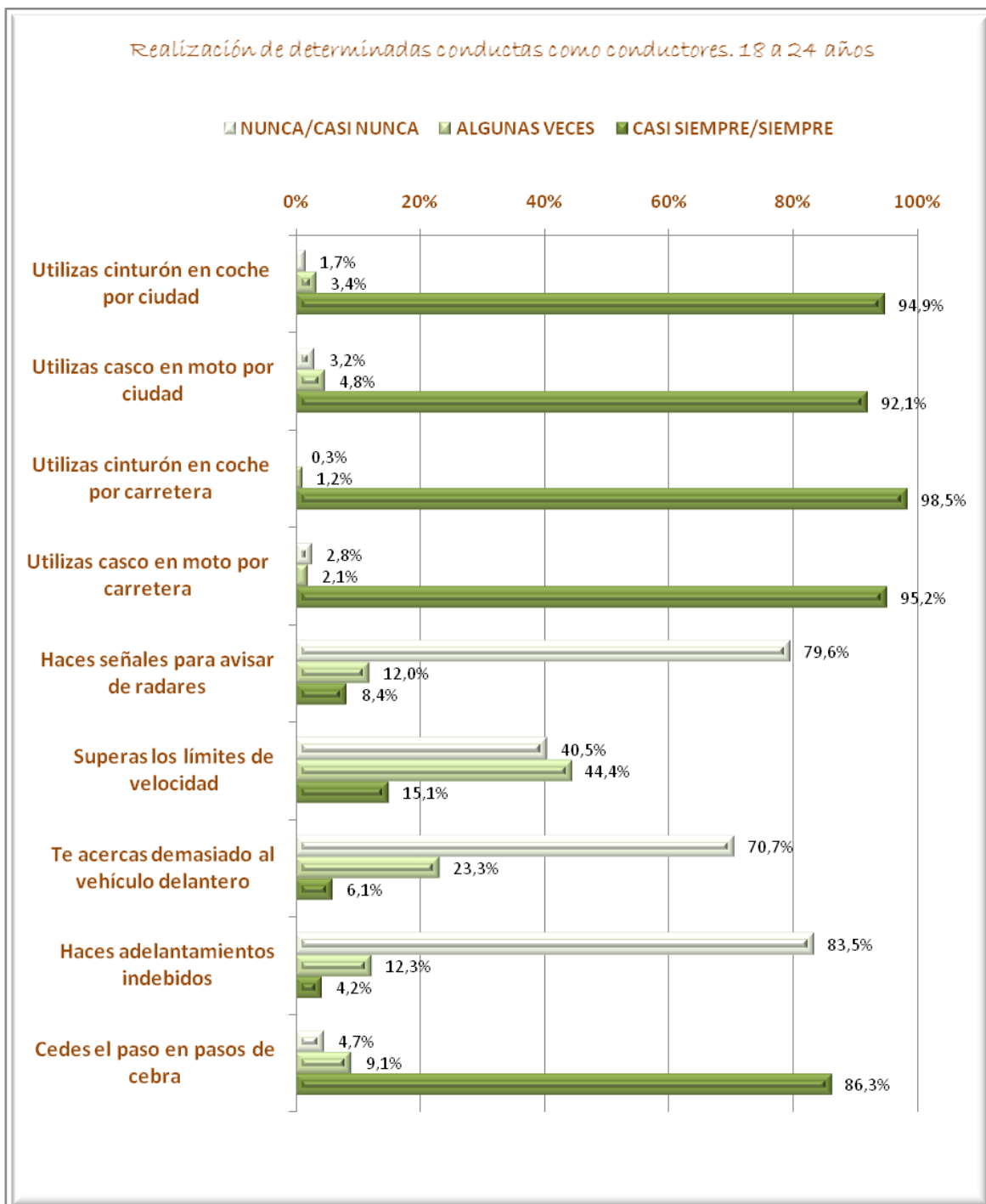
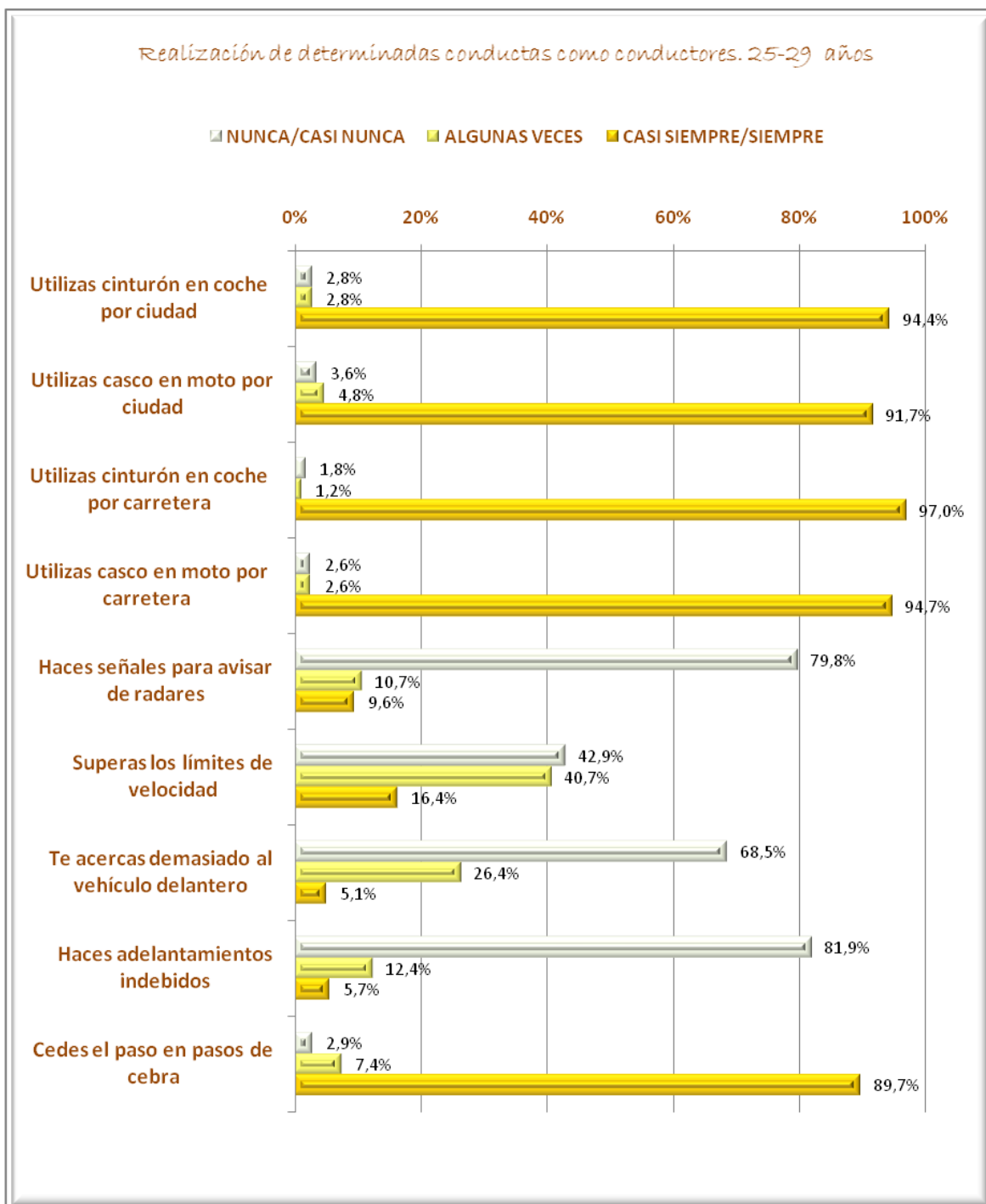


Gráfico 66: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores. 25 a 29 años.



▪ **CONSUMO DE ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN Y AUTOPERCEPCIÓN DE SU MANERA DE CONducIR**

Respecto al **consumo de alcohol si van a conducir**, las frecuencias están referidas, al igual que en la pregunta anterior, a las personas que sí conducen. Los resultados han sido: para “no bebes” un 72,1% (64,6% en hombres, 79,8% en mujeres), “controlas lo que bebes” un 26,5% (33,0% hombres, 20,0% en mujeres) y “bebes lo que te apetece” un 1,4% (2,5% hombres, 0,2% en mujeres).

En cuanto a los rangos de edad, en los más jóvenes (18-24 años) el porcentaje que dicen “no bebo” es de un 74,0% y en los mayores (25-29 años) es de un 65,2%. Refieren “controlo lo que bebo” un 24,6% de los más jóvenes y un 33,7% de los mayores y dicen “bebo lo que me apetece” el 1,4% de los más jóvenes y el 1,1% de los de mayor edad. Gráficos 67 a 69.

Gráfico 67: Consumo de alcohol si se va a conducir

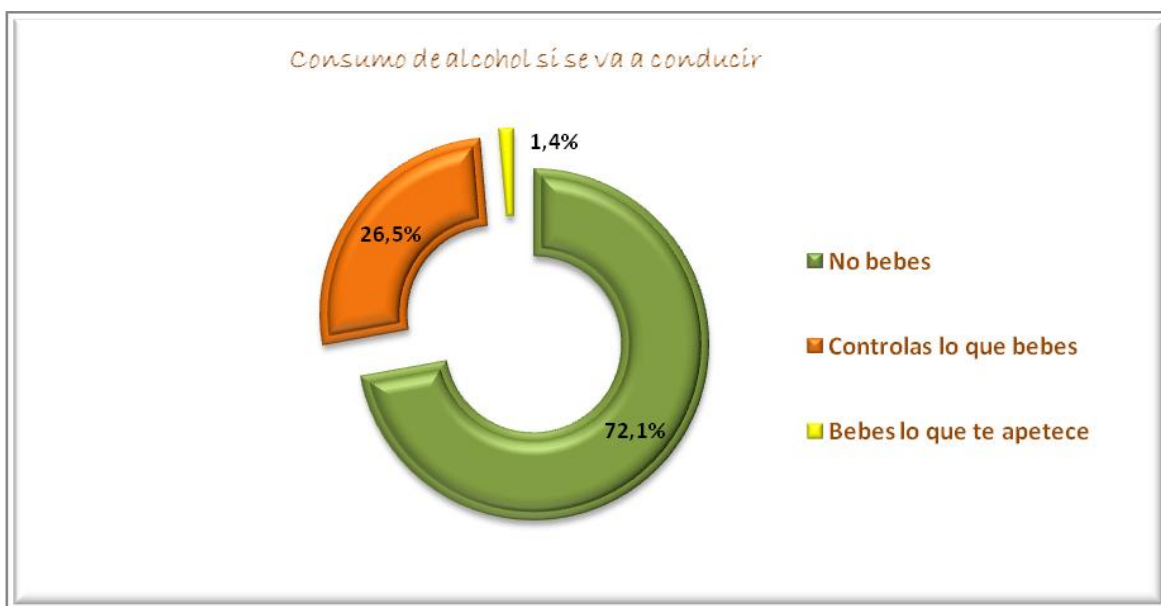


Gráfico 68: Consumo de alcohol sí se va a conducir. Por sexo.

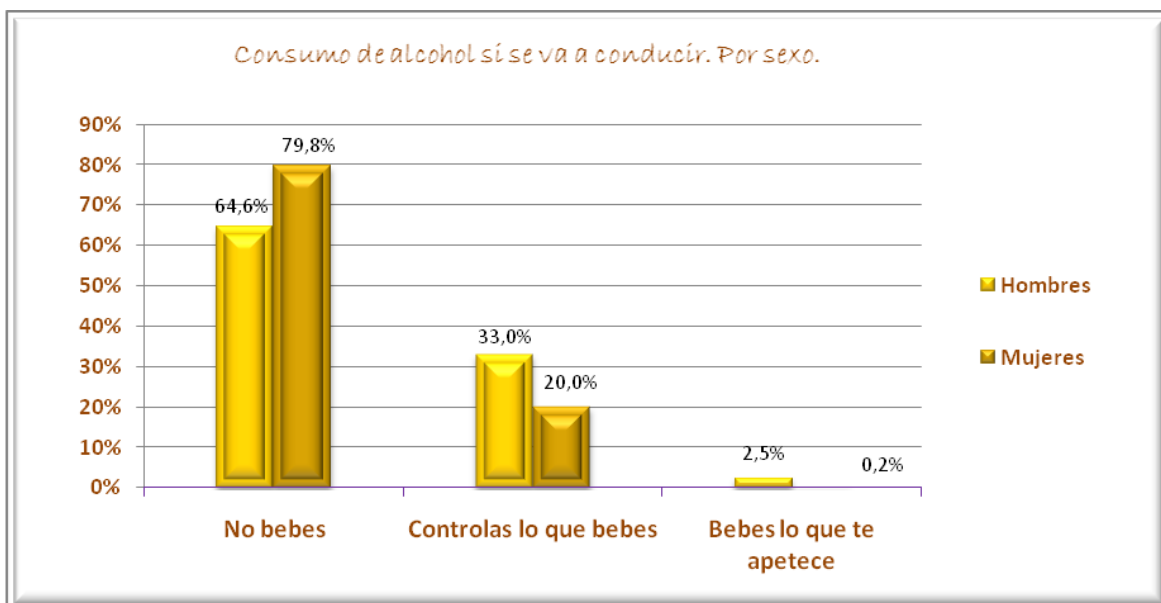
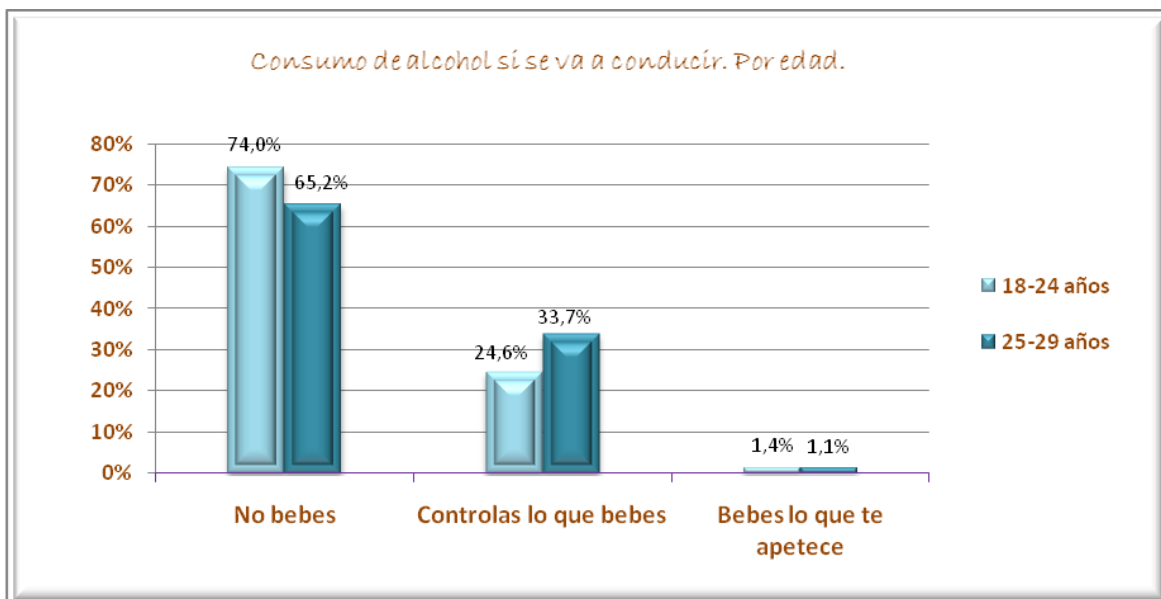


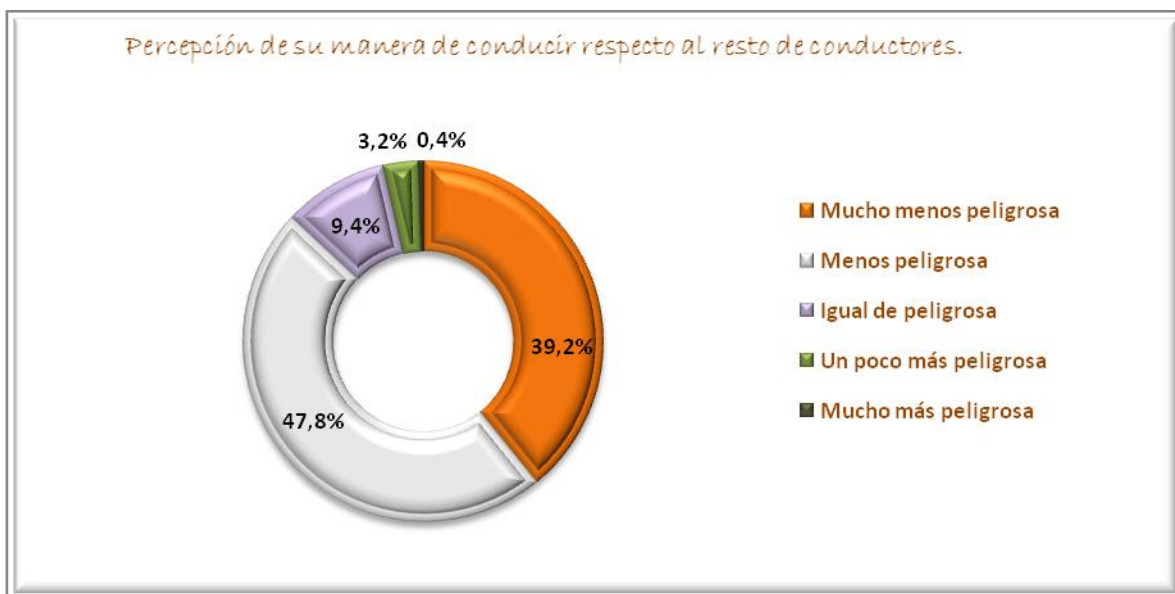
Gráfico 69: Consumo de alcohol sí se va a conducir. Por edad.



Comparando **su propia manera de conducir con respecto a otros conductores**, encontramos lo siguiente: el 39,2% considera la propia "mucho menos peligrosa" que la de los demás, "menos peligrosa" el 47,8%, "igual de peligrosa" el 9,4%, "un poco más peligrosa" el 3,2% y "mucho más peligrosa" el 0,4 %.

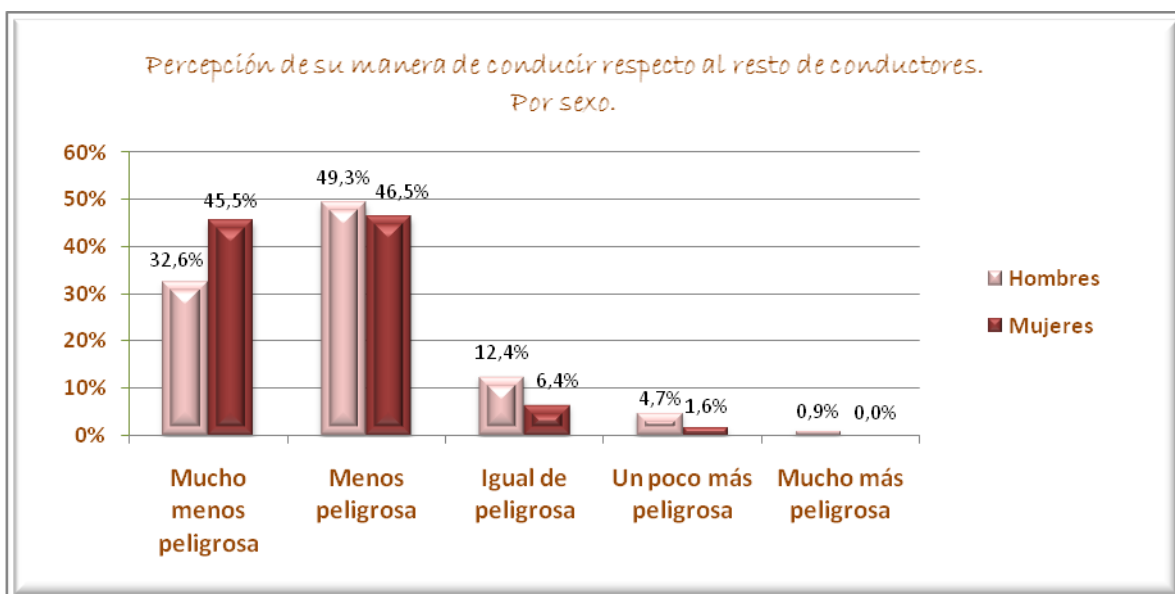
Gráfico 70.

Gráfico 70: Percepción de la peligrosidad de su manera de conducir respecto a otros conductores.



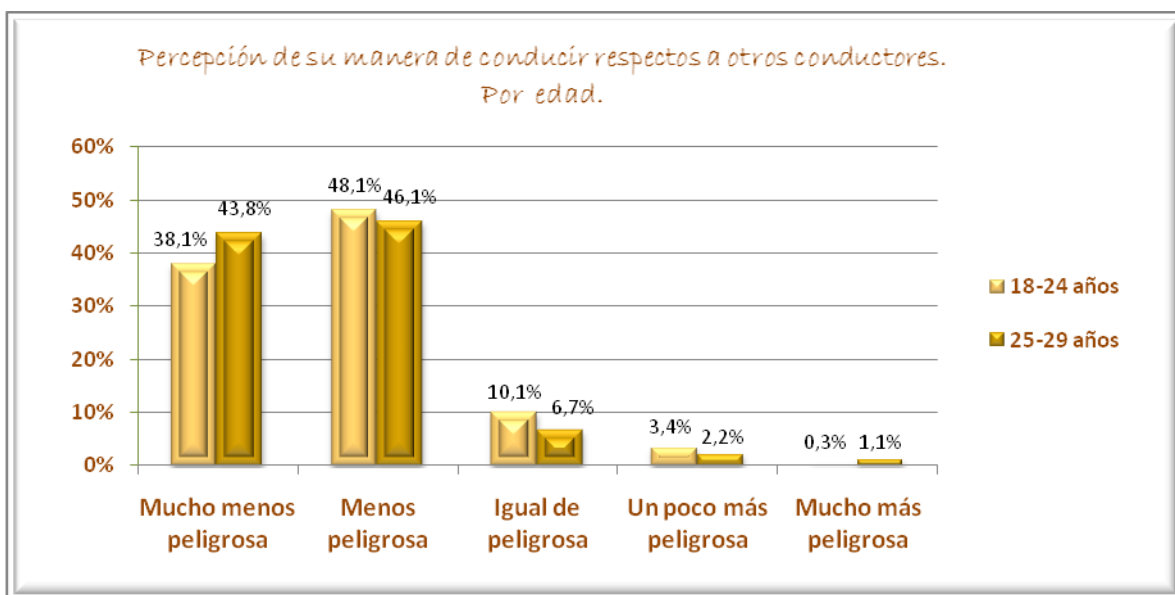
En relación al **sexo**, las mujeres consideran su conducta "mucho menos peligrosa" que los demás conductores en mayor proporción que los hombres (45,5% y 32,6% respectivamente), Los hombres la consideran "igual de peligrosa" (12,4%) o "un poco más peligrosa" (4,7%) y en mayor proporción que las mujeres (6,4% y 1,6% respectivamente). Un 0,9% de hombres consideran su conducta "mucho más peligrosa" que el resto, siendo esto del 0,0% en las mujeres. Gráfico 71.

Gráfico 71: Percepción de la peligrosidad de su manera de conducir respecto a los otros conductores. Por sexo.



En cuanto a la **edad**, la mayor diferencia se recoge en los estudiantes de 25 a 29 años que consideran su conducta "mucho menos peligrosa" que los demás conductores en un 43,8%, siendo del 38,1% en las edades de 18 a 24 años. *Gráfico 72.*

Gráfico 72: Percepción de la peligrosidad de su manera de conducir respecto a los otros conductores. Por edad.



▪ **EFICACIA DE LAS MEDIDAS DESTINADAS A LA REDUCCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO**

Consideran la eficacia de las medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico en los porcentajes expresados a continuación:

- ✚ **"Mejorar las carreteras"**: 38,4% "mucho", 52,2% "bastante", 9,2% "poca", 0,2% "nada".
- ✚ **"Mayor vigilancia policial"**: 21,6% "mucho", 45,9% "bastante", 29,7% "poca", 2,8% "nada".
- ✚ **"Enseñar seguridad vial en las escuelas"**: 30,3% "mucho", 41,2% "bastante", 26,5% "poca", 2,1% "nada".

- ✚ **“Fomentar el uso del transporte público”**: 29,1% “muchacha”, 39,2% “bastante”, 27,9% “poca”, 3,8% “nada”.
- ✚ **“Incrementar la seguridad de los vehículos”**: 33,0% “muchacha”, 50,1% “bastante”, 15,4% “poca”, 1,5% “nada”.
- ✚ **“Endurecer las sanciones y multas”**: 24,2% “muchacha”, 35,9% “bastante”, 29,9% “poca”, 10,0% “nada”.
- ✚ **“Más campañas sobre accidentes y sus consecuencias”**: 21,2% “muchacha”, 41,5% “bastante”, 32,1% “poca”, 5,2% “nada”.
- ✚ **“Retirada de carnet por incumplimiento reiterado de las normas”**: 48,7% “muchacha”, 36,7% “bastante”, 12,0% “poca”, 2,6% “nada”.
- ✚ **“Cursos de seguridad vial obligatorios para infractores”**: 33,9% “muchacha”, 38,0% “bastante”, 23,3% “poca”, 4,8% “nada”.
- ✚ **“Disminución del alcohol permitido”**: 26,0% “muchacha”, 32,8% “bastante”, 30,0% “poca”, 11,2% “nada”.
- ✚ **“Disminución de la velocidad máxima permitida”**: 12,9% “muchacha”, 22,4% “bastante”, 32,1% “poca”, 32,6% “nada”.

Se recogen los resultados anteriores en los gráficos 73 y 74, expresados en cuatro categorías y agrupadas en dos.

Gráfico 73: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico (cuatro categorías).

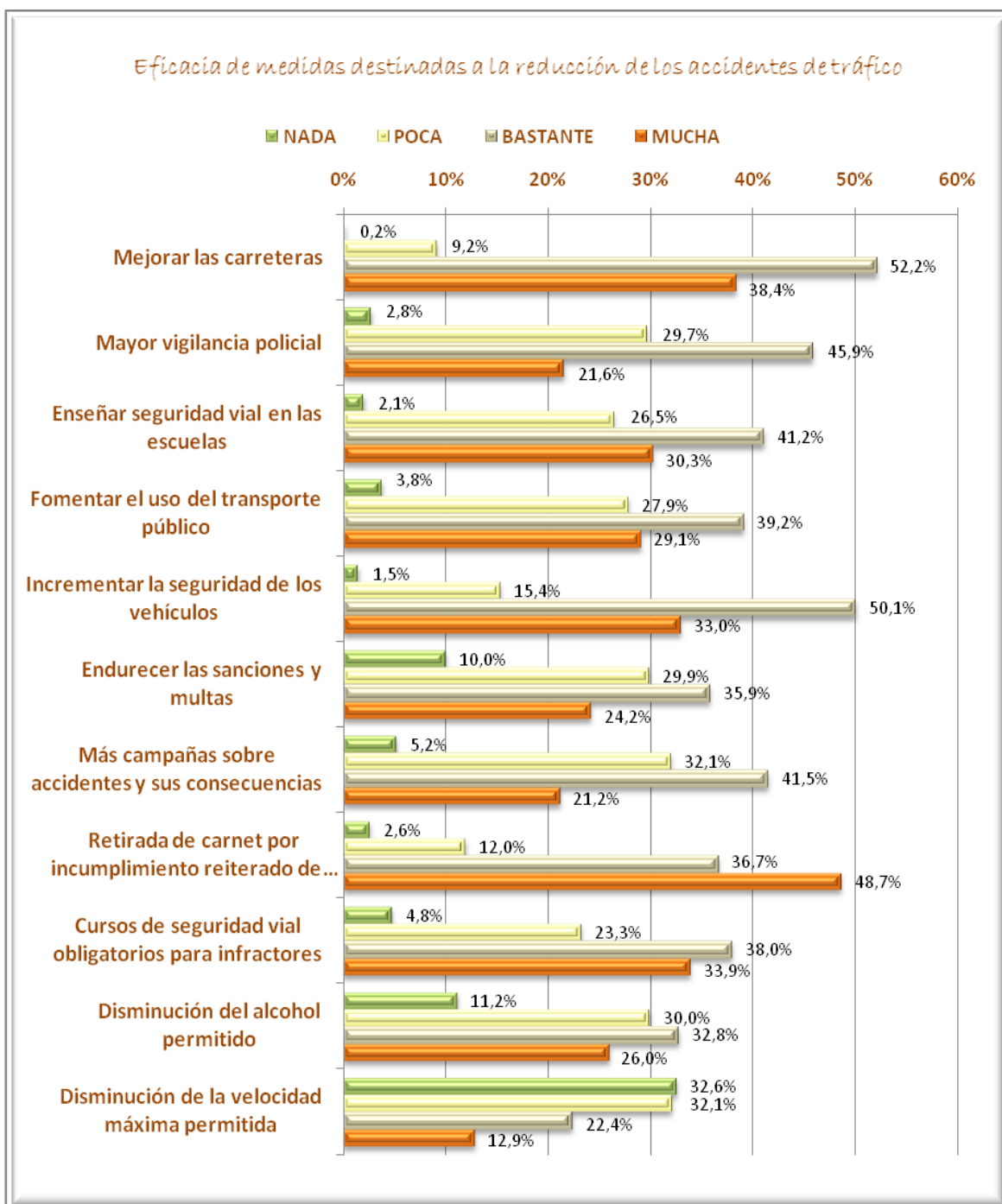
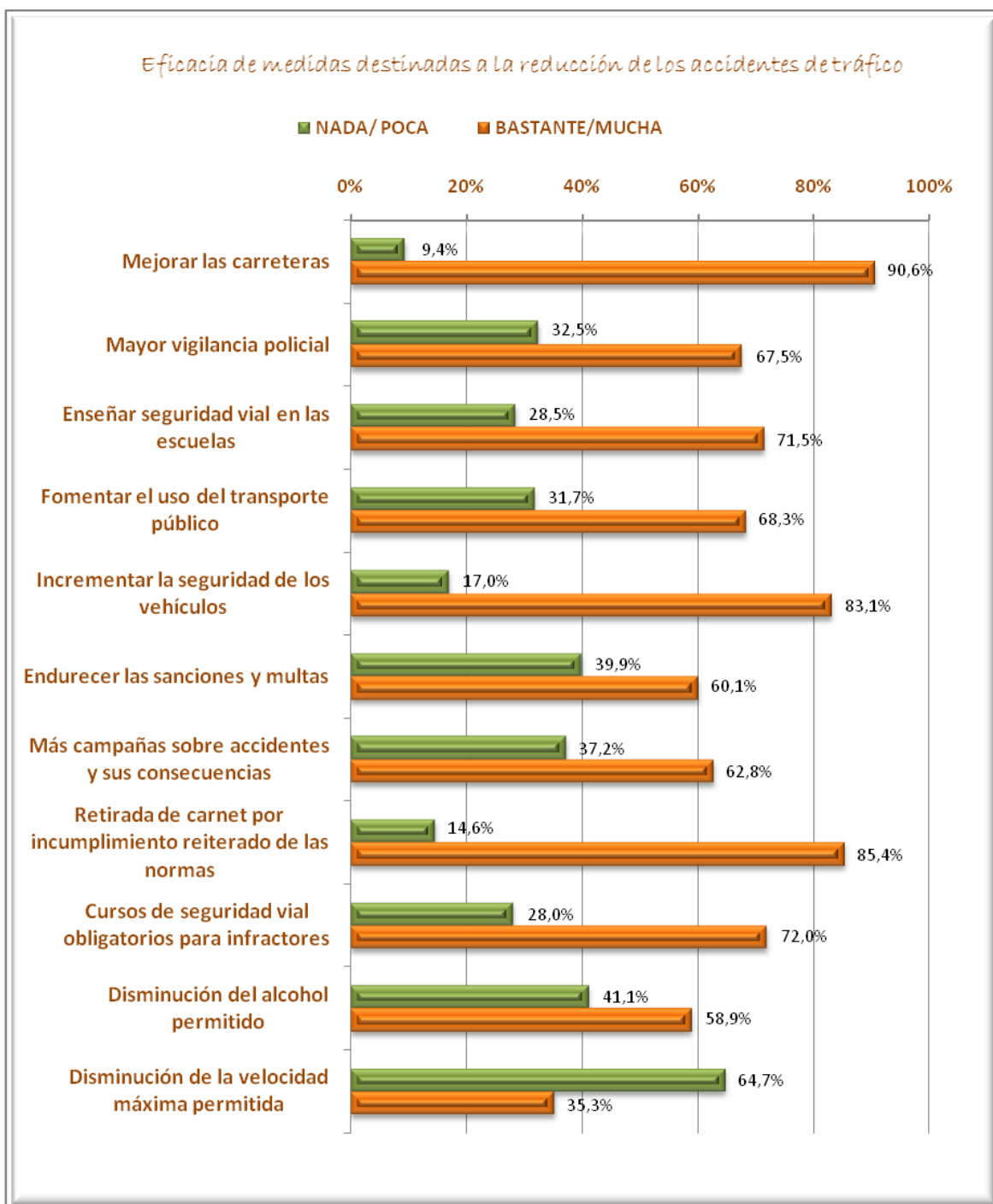


Gráfico 74: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico (dos categorías).



Las mujeres piensan que la eficacia de todas las medidas por las que se les ha preguntado es "Bastante o Mucha" en mayor proporción que los hombres. Gráficos 75 y 76.

Gráfico 75: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico. Hombres.

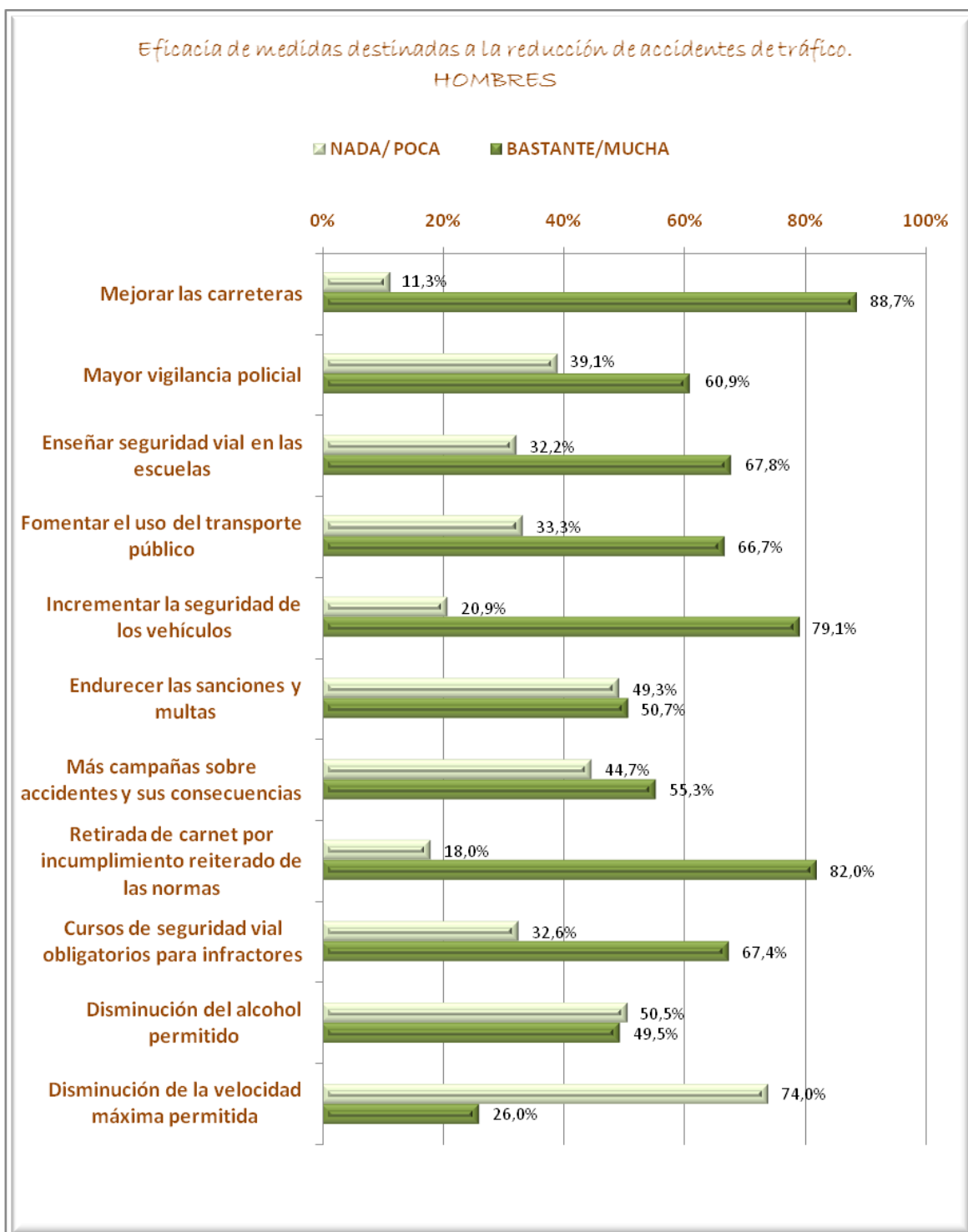
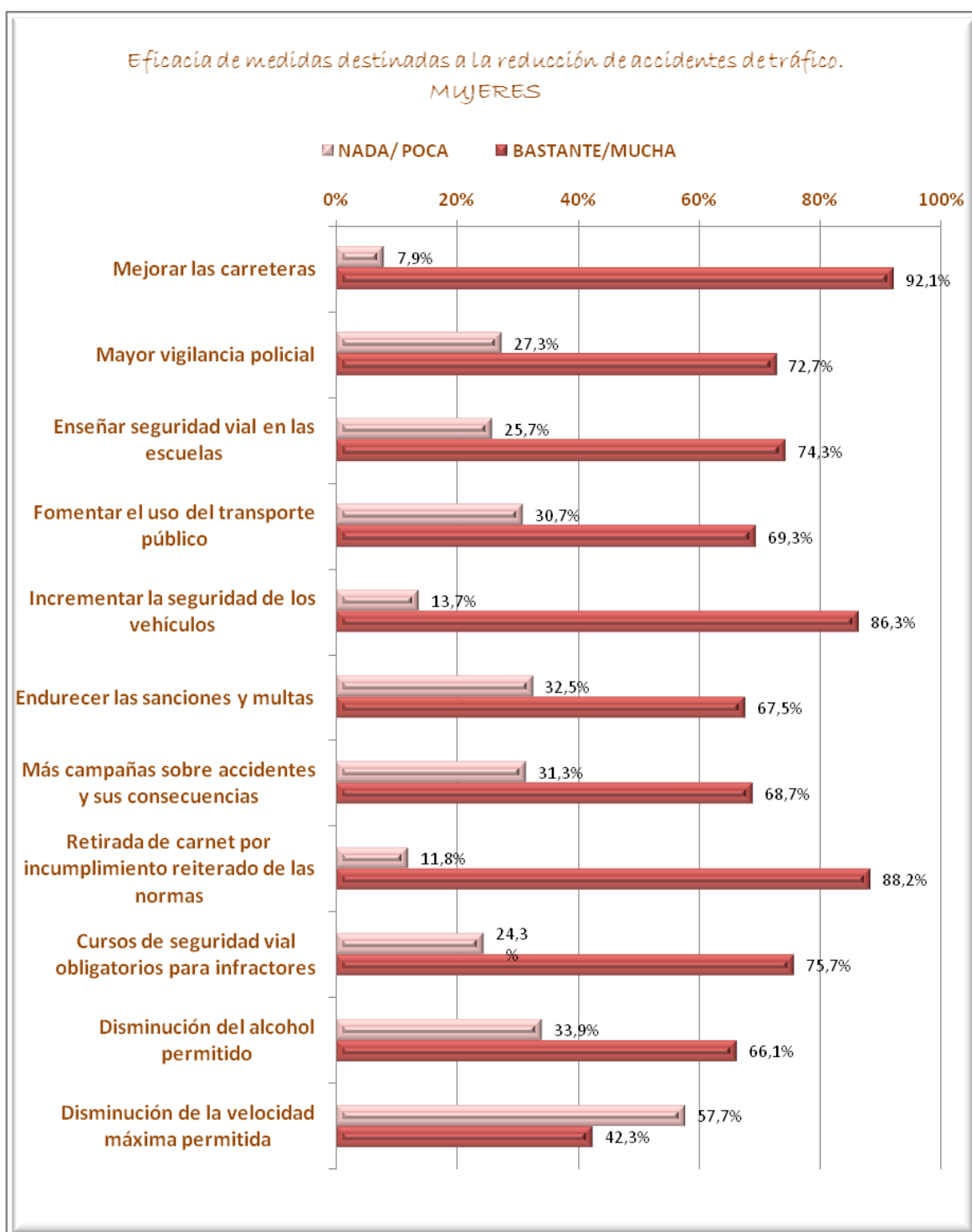


Gráfico 76: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico. Mujeres.



Lo mismo ocurre en el grupo de edad de 25 a 29 años en relación al de 18 a 24 años, que piensan que todas las medidas son bastante o muy eficaces en mayor proporción que los más jóvenes. Gráficos 77 y 78.

Gráfico 77: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico. 18 a 24 años.

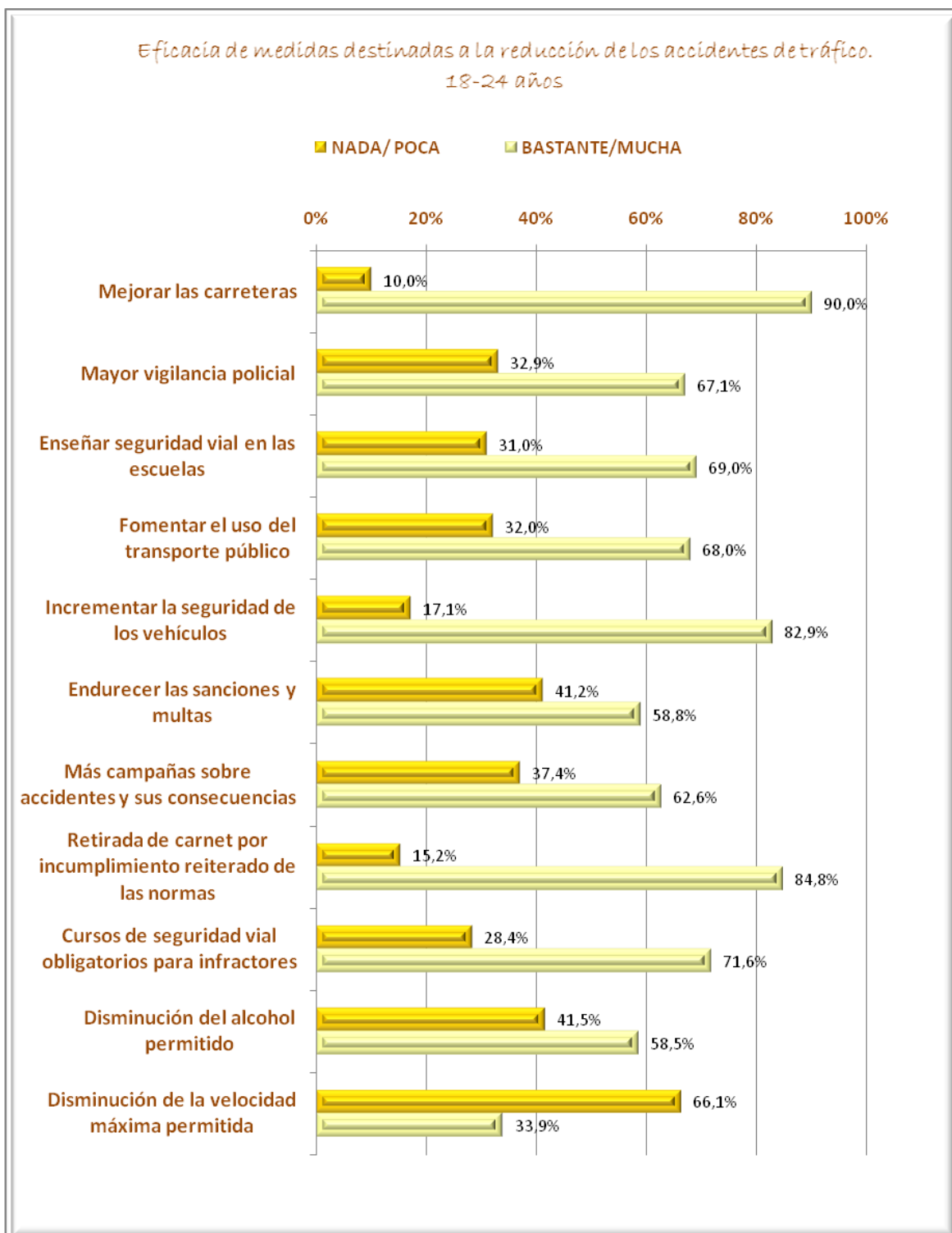
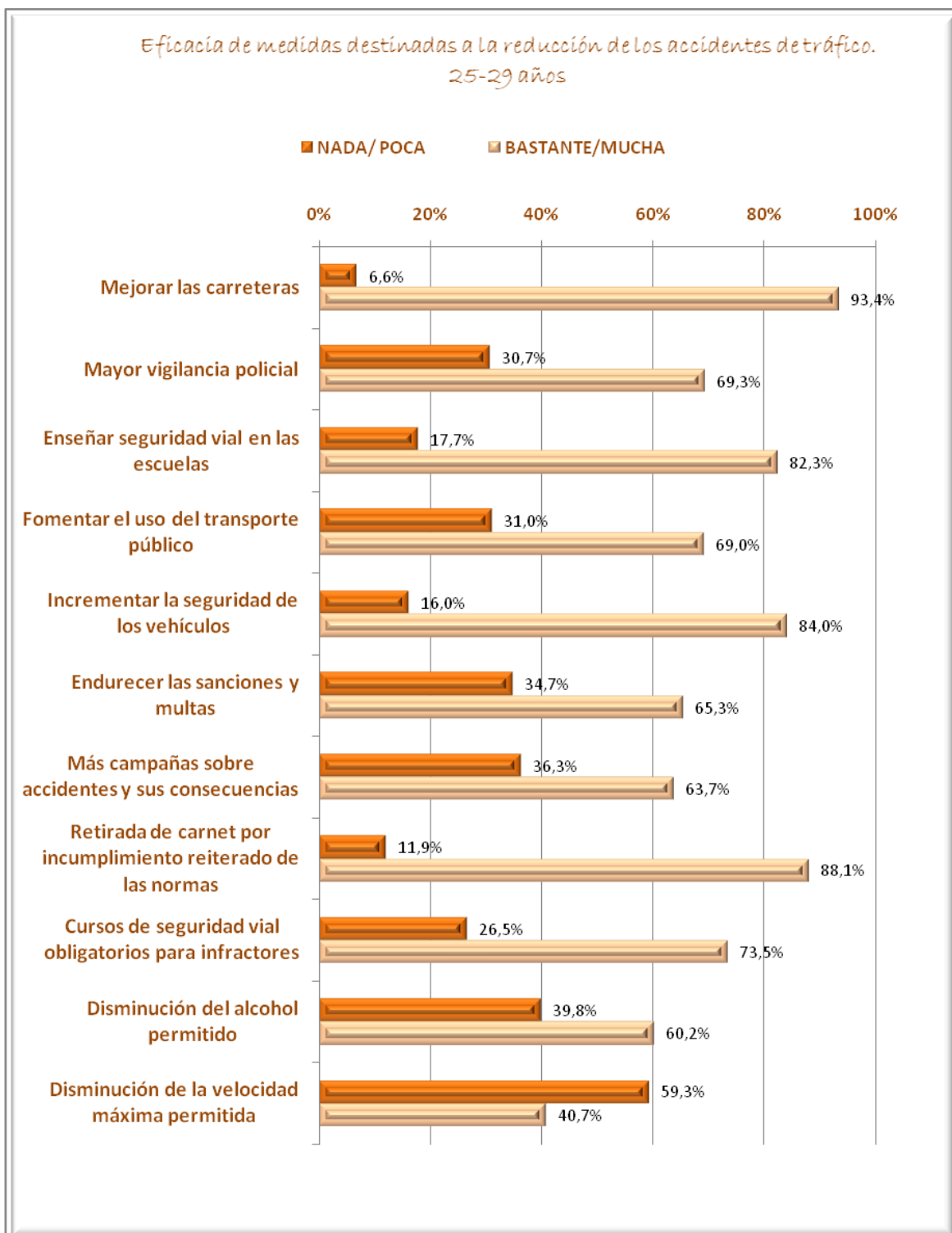


Gráfico 78: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico. 25 a 29 años.



Al preguntar sobre su grado de **acuerdo o desacuerdo sobre una serie de afirmaciones en relación a normas de tráfico**, los resultados son los que siguen (gráficos 79 y 80):

- ✚ **“Es difícil que te pillen si incumples alguna norma”**: están “muy de acuerdo” el 7,8%, “de acuerdo” el 42,3%, “en desacuerdo” el 44,1% y “muy en desacuerdo” el 5,8%.
- ✚ **“Por ciudad se puede prescindir del cinturón”**: están “muy de acuerdo” el 1,7%, “de acuerdo” el 6,6%, “en desacuerdo” el 32,0% y “muy en desacuerdo” el 59,6%.
- ✚ **“Los controles de alcoholemia son fáciles de evitar”**: están “muy de acuerdo” el 2,5%, “de acuerdo” el 23,7%, “en desacuerdo” el 53,4% y “muy en desacuerdo” el 20,3%.
- ✚ **“Los ciclistas pueden circular por cualquier sitio”**: están “muy de acuerdo” el 3,8%, “de acuerdo” el 9,7%, “en desacuerdo” el 44,0% y “muy en desacuerdo” el 42,5%.
- ✚ **“En trayectos cortos no hace falta ponerse el casco”**: están “muy de acuerdo” el 0,9%, “de acuerdo” el 4,0%, “en desacuerdo” el 28,5% y “muy en desacuerdo” el 66,6%.

Los resultados en 4 y 2 categorías, y la distribución por sexo y edad se expresan en los gráficos 79 a 84, no destacan diferencias muy marcadas respecto a ambas variables.

Gráfico 79: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con normas de tráfico (cuatro categorías)

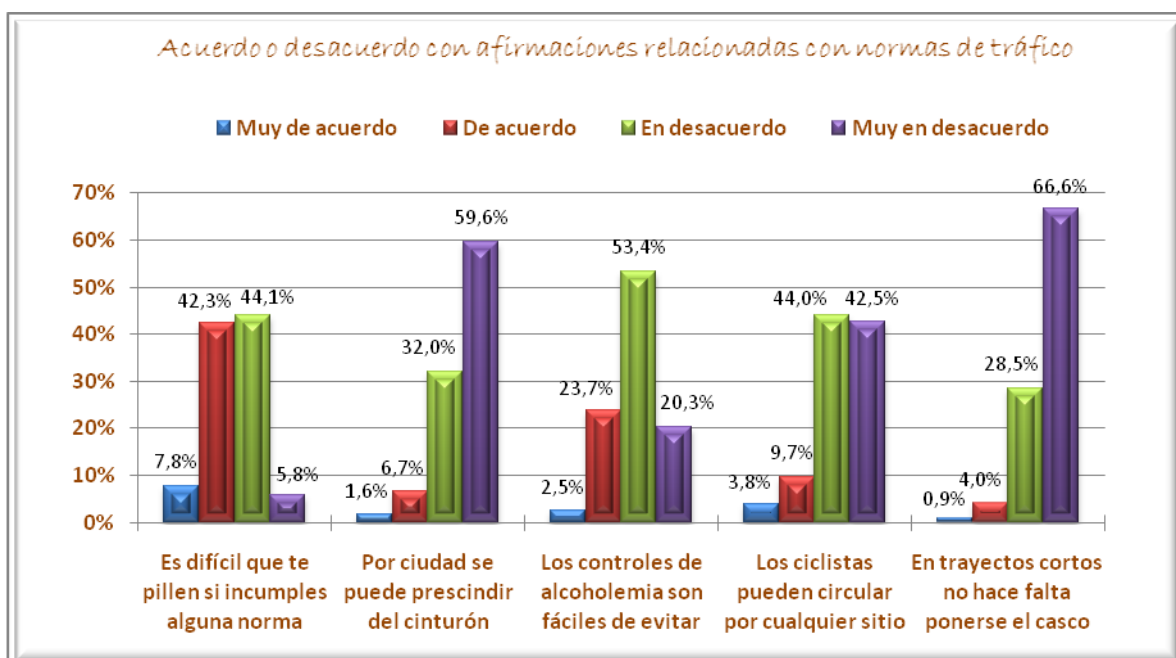


Gráfico 80: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con normas de tráfico (dos categorías).

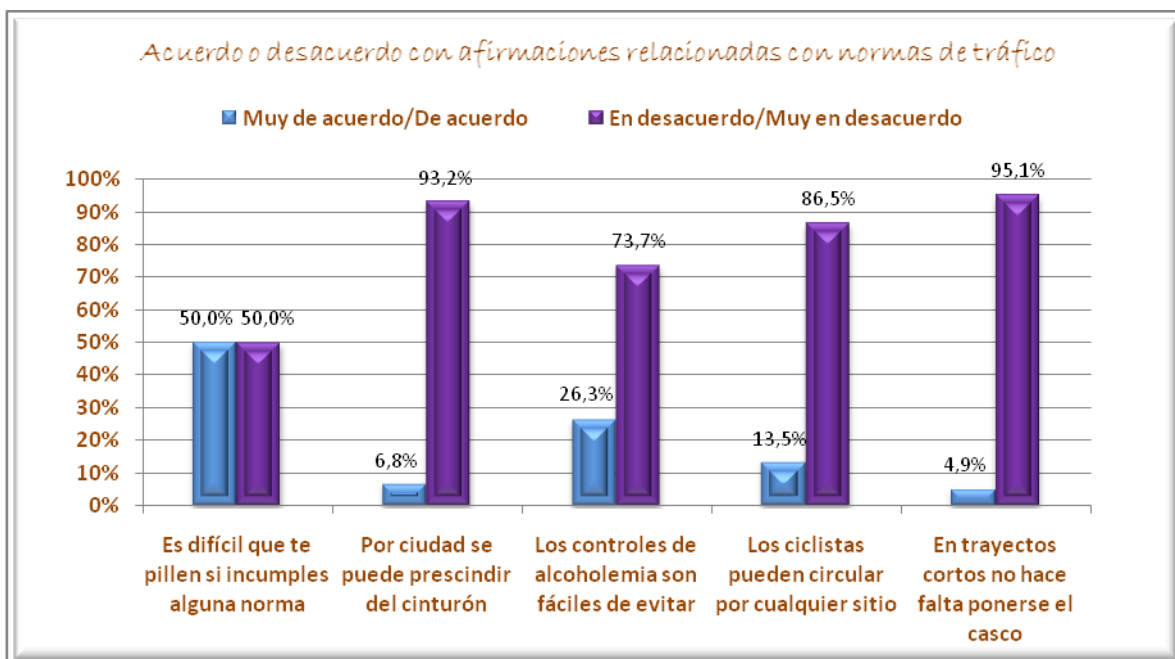


Gráfico 81: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con normas de tráfico. Hombres.

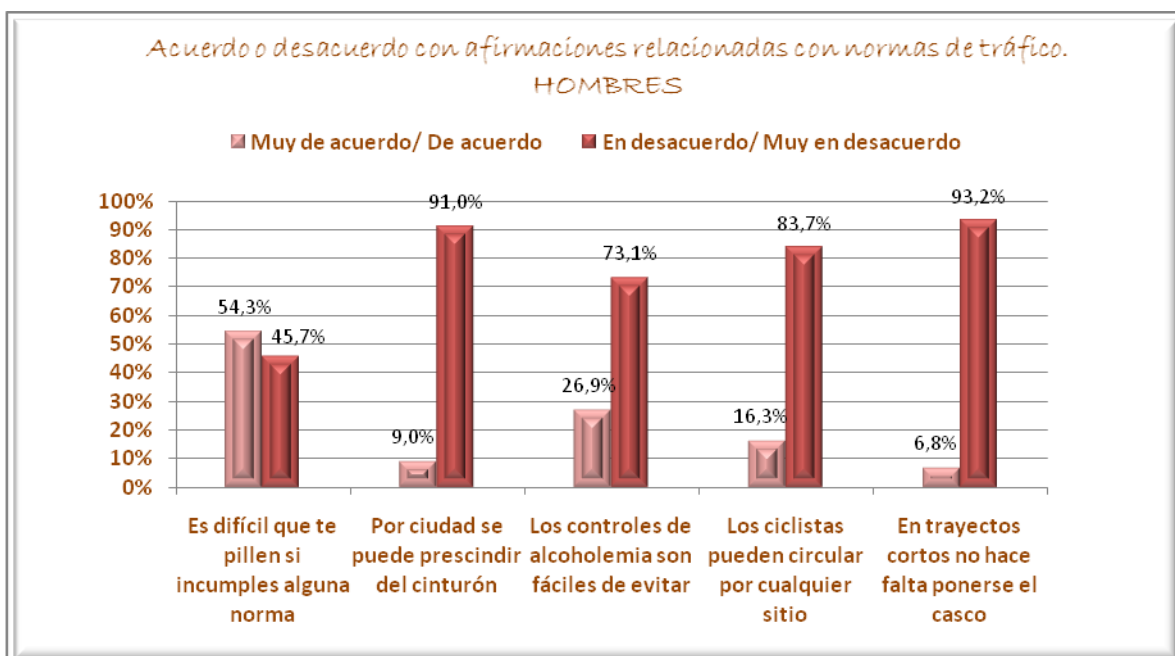


Gráfico 82: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con normas de tráfico. Mujeres.

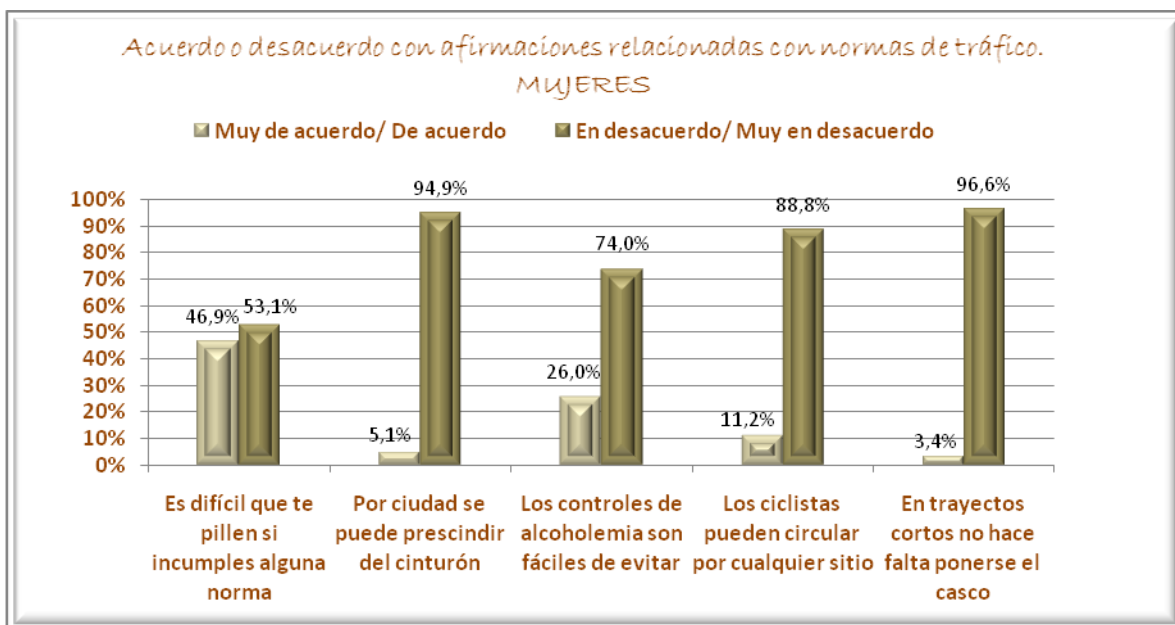


Gráfico 83: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con normas de tráfico. 18 a 24 años.

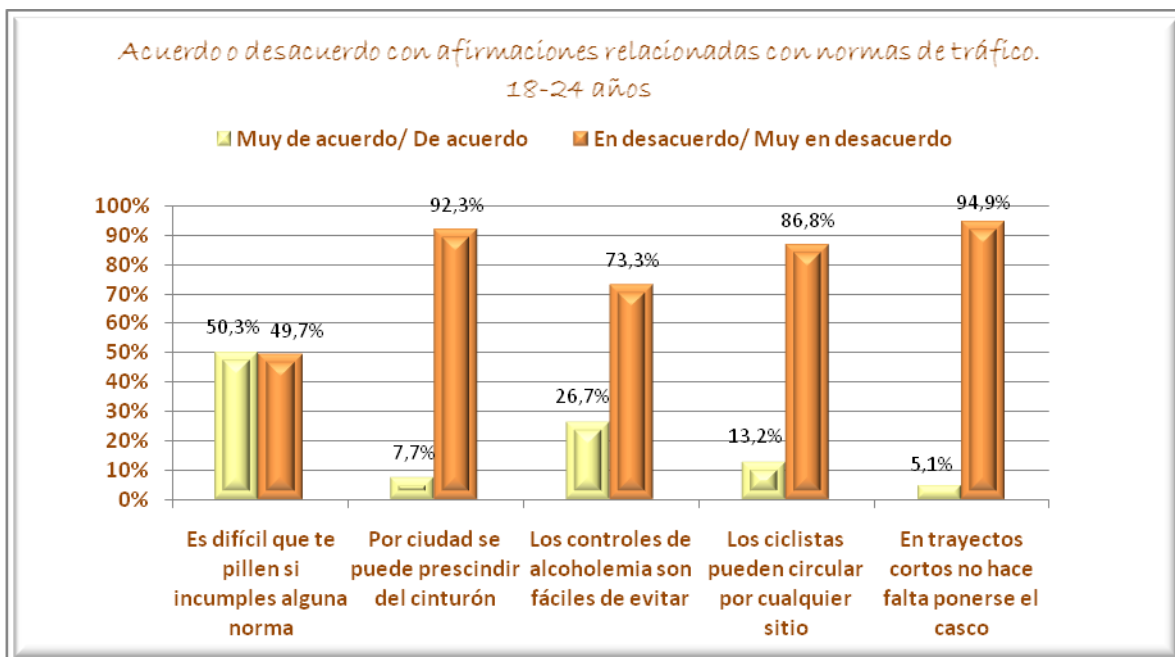
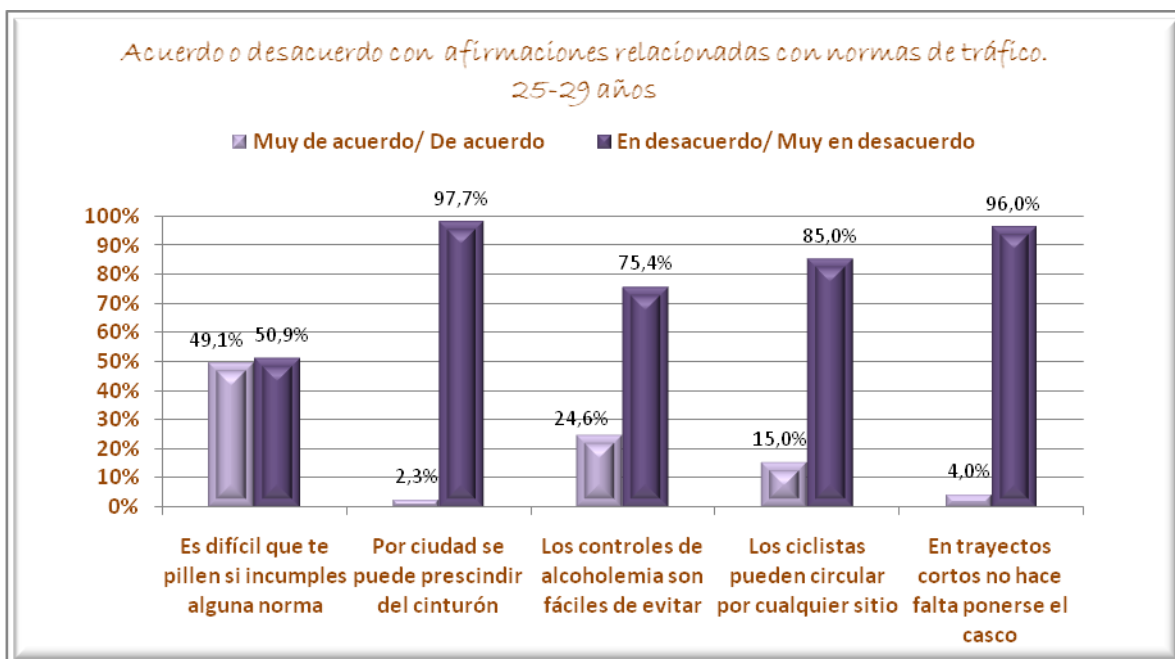


Gráfico 84: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con normas de tráfico. 25 a 29 años.



EXPERIENCIA PERSONAL RESPECTO A SANCIONES Y ACCIDENTES DE TRÁFICO

En este apartado se recoge información sobre las sanciones recibidas, los motivos de las mismas y la experiencia acerca de los accidentes de tráfico, sufridos bien en primera persona o en algún ser querido o persona cercana.

~ Sanciones

El 33,4% ha sido **multado en una o en más de una ocasión en los últimos tres años**, y el 66,6% no ha resultado multado en dicho periodo. Los hombres han sido multados (40,9%) más que las mujeres (27,5%) y el grupo de 18 a 24 años ha sido menos multado (30,8%) que el de 25 a 29 años (45,6%). Gráficos 85 a 87.

Gráfico 85: Haber sido multado en una o más ocasiones en los últimos tres años.

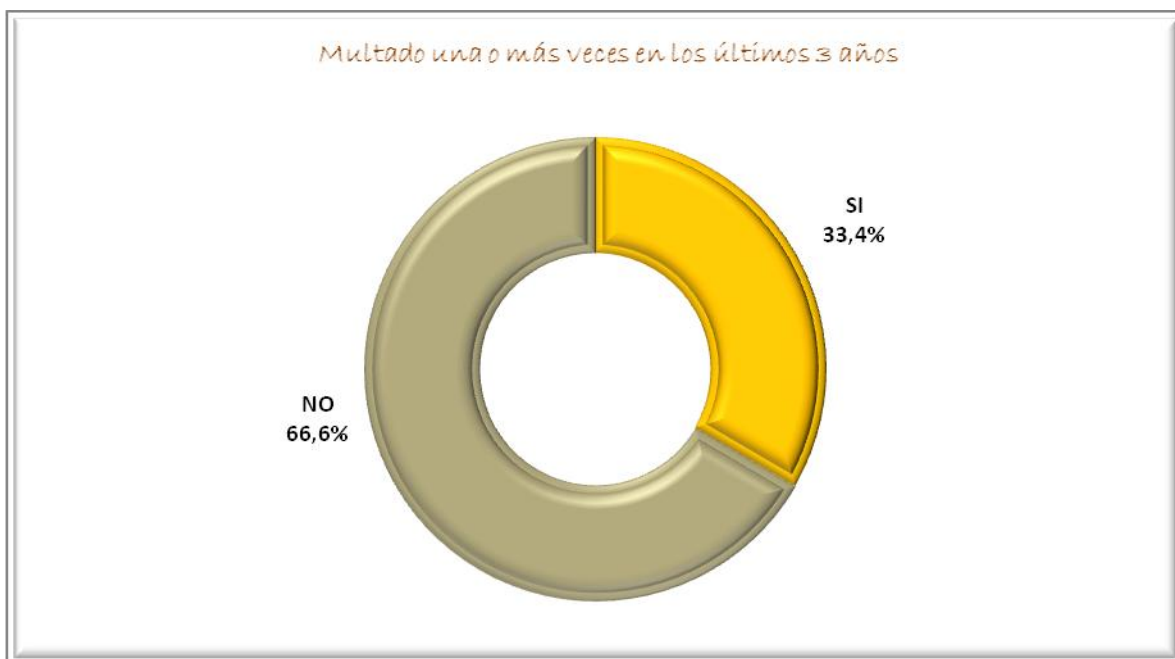


Gráfico 86: Haber sido multado en una o más ocasiones en los últimos tres años. Por sexo.

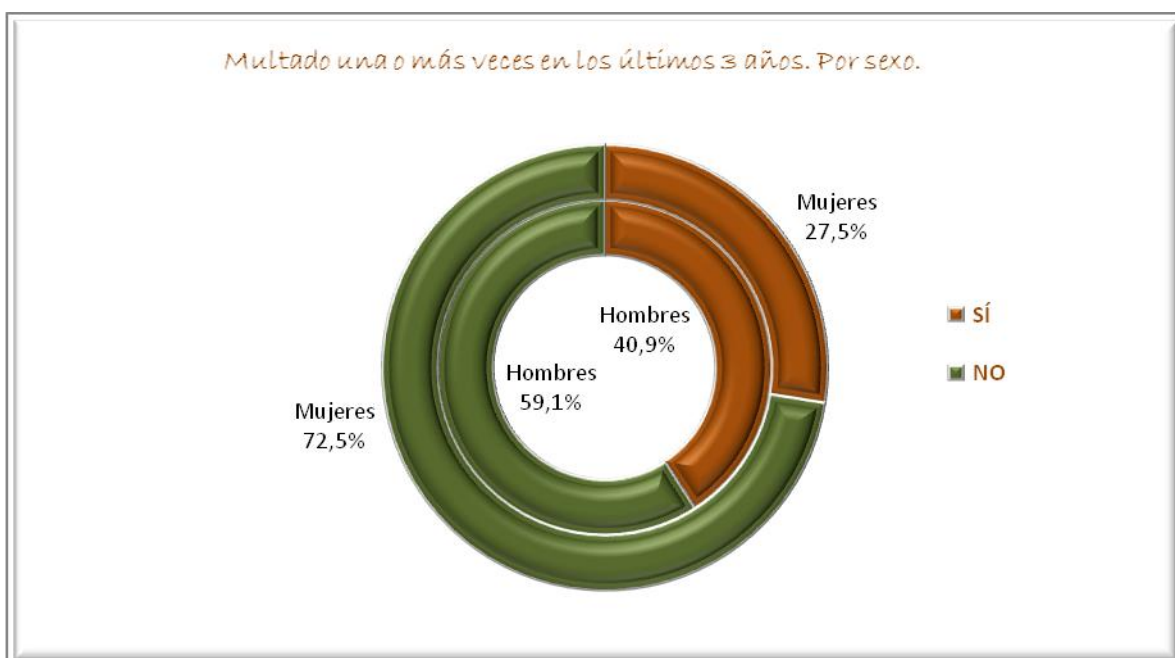
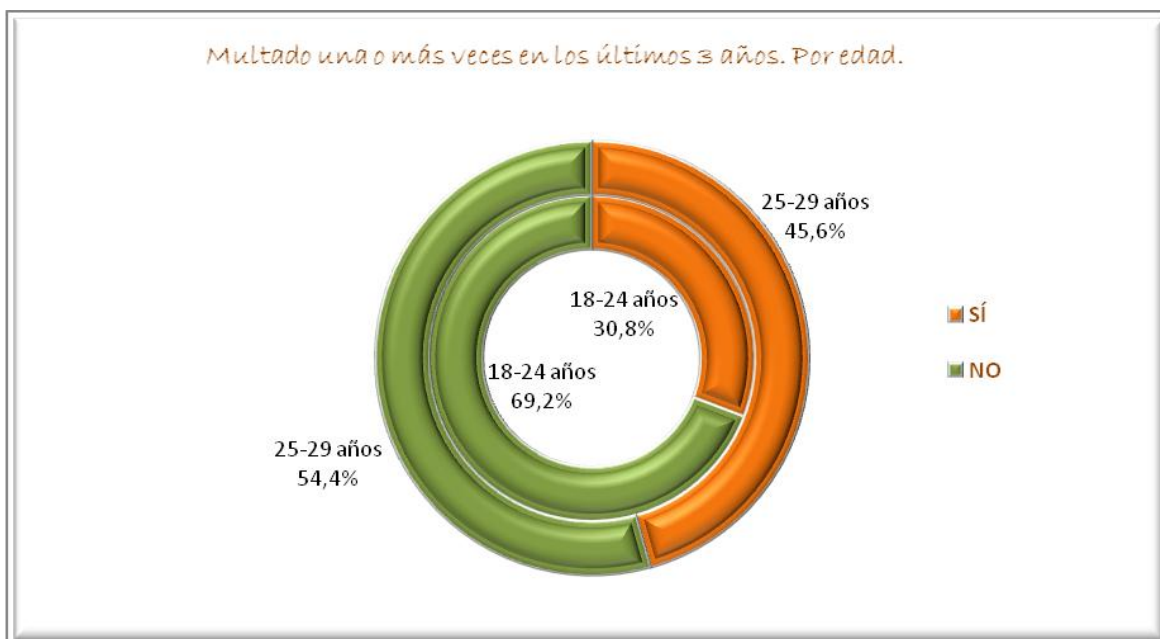
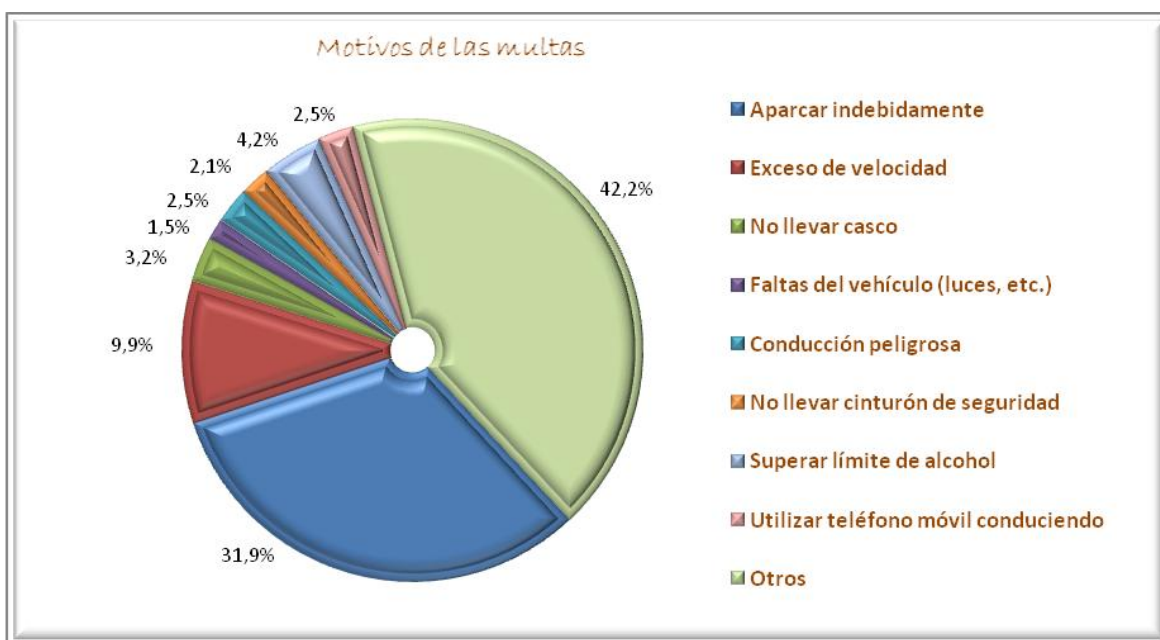


Gráfico 87: Haber sido multado en una o más ocasiones en los últimos tres años. Por edad.



Los motivos, al no ser excluyentes entre sí, se recogen en frecuencias referidas al total de respuestas. Éstos han sido: aparcamiento indebido (31,9%), exceso de velocidad (9,9%), no llevar casco (3,2%), faltas en el vehículo (1,5%), conducción peligrosa (2,5%), no llevar cinturón de seguridad (2,1%), superar el límite de alcohol (4,2%), utilizar el teléfono móvil conduciendo (2,5%) y otros (42,2%). Gráfico 88.

Gráfico 88: Motivos por los que han sido multados.



Las diferencias entre hombres y mujeres y entre grupos de edad de 18 a 24 años y de 25 a 29 años se recogen a continuación detalladas en los gráficos 89 a 92.

Gráfico 89: Motivos por los que han sido multados. Hombres.

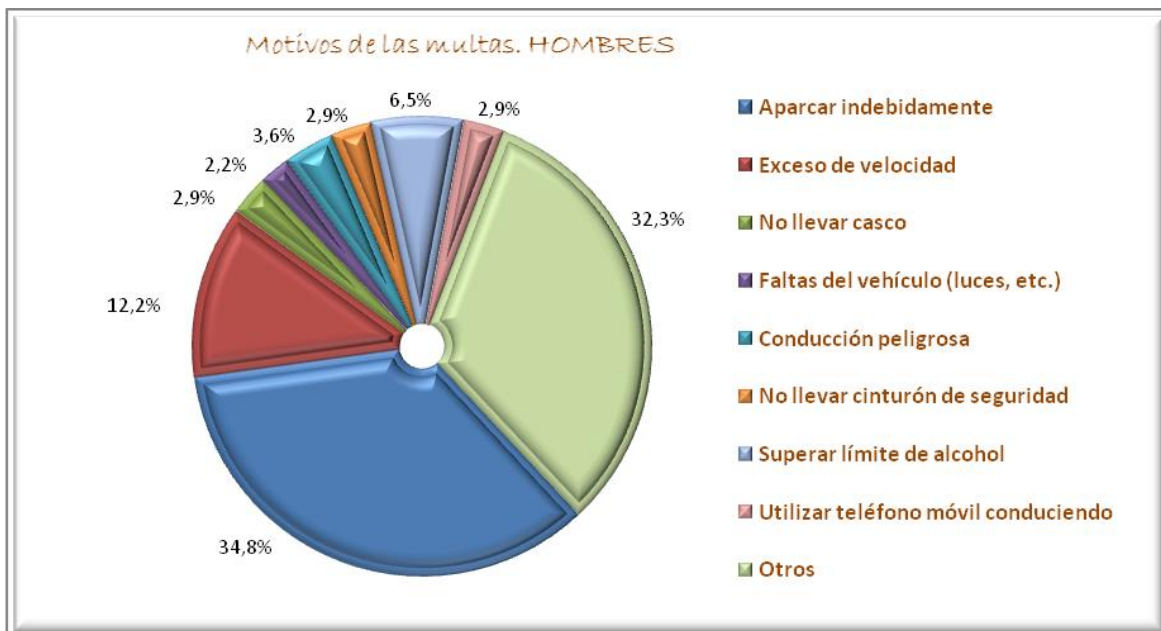


Gráfico 90: Motivos por los que han sido multados. Mujeres.

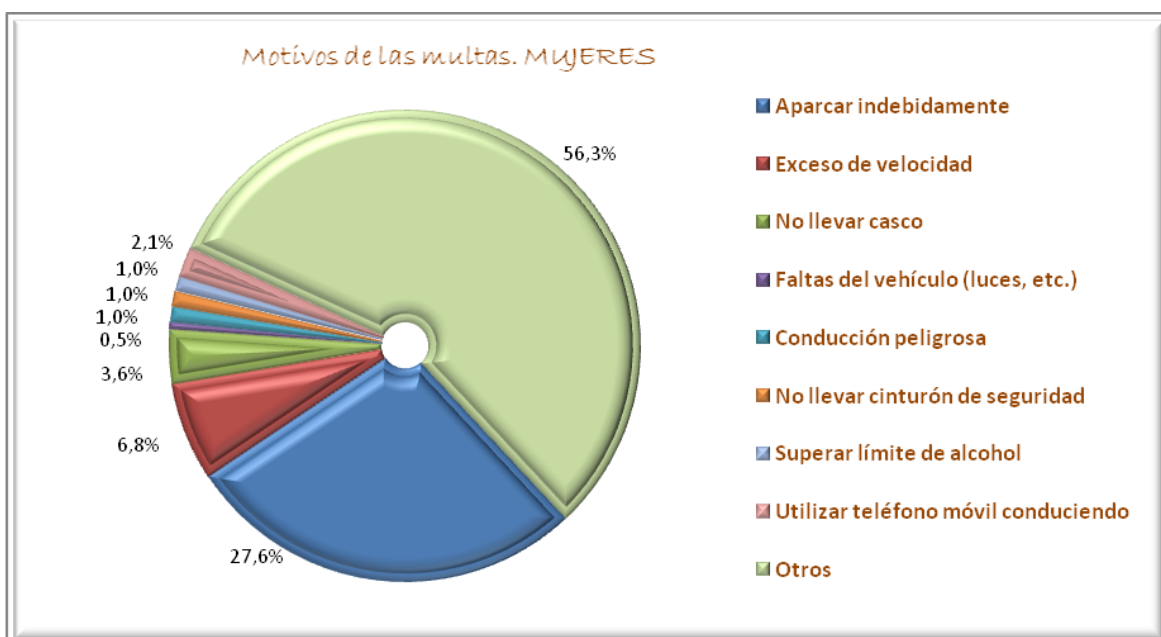


Gráfico 91: Motivos por los que han sido multados. 18 a 24 años.

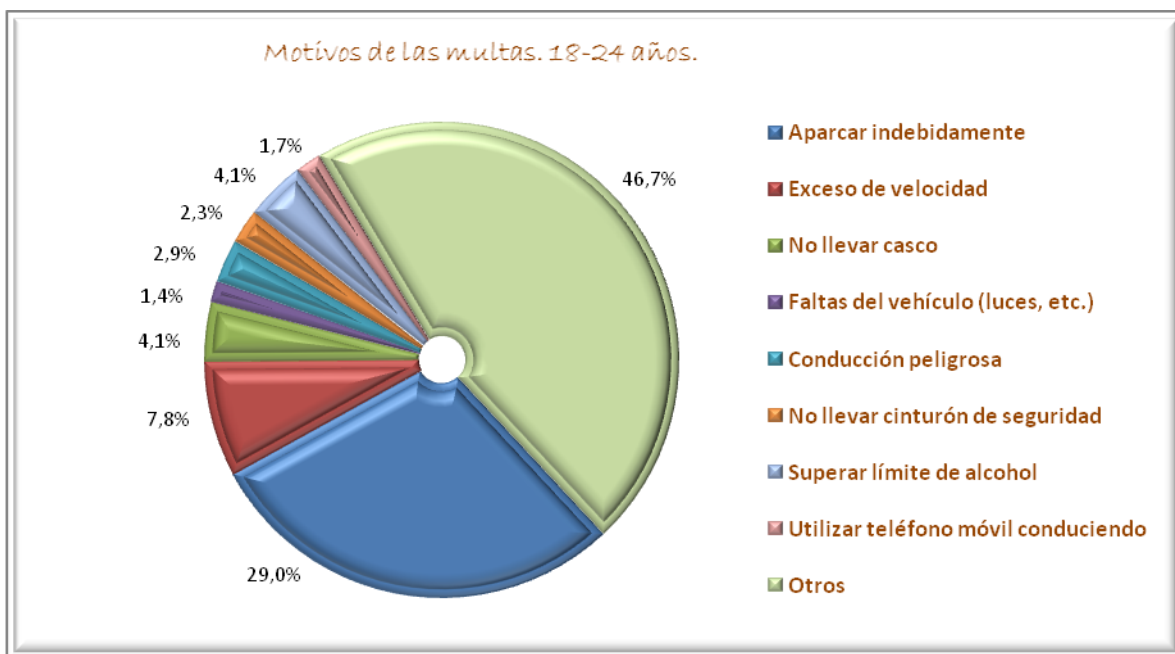
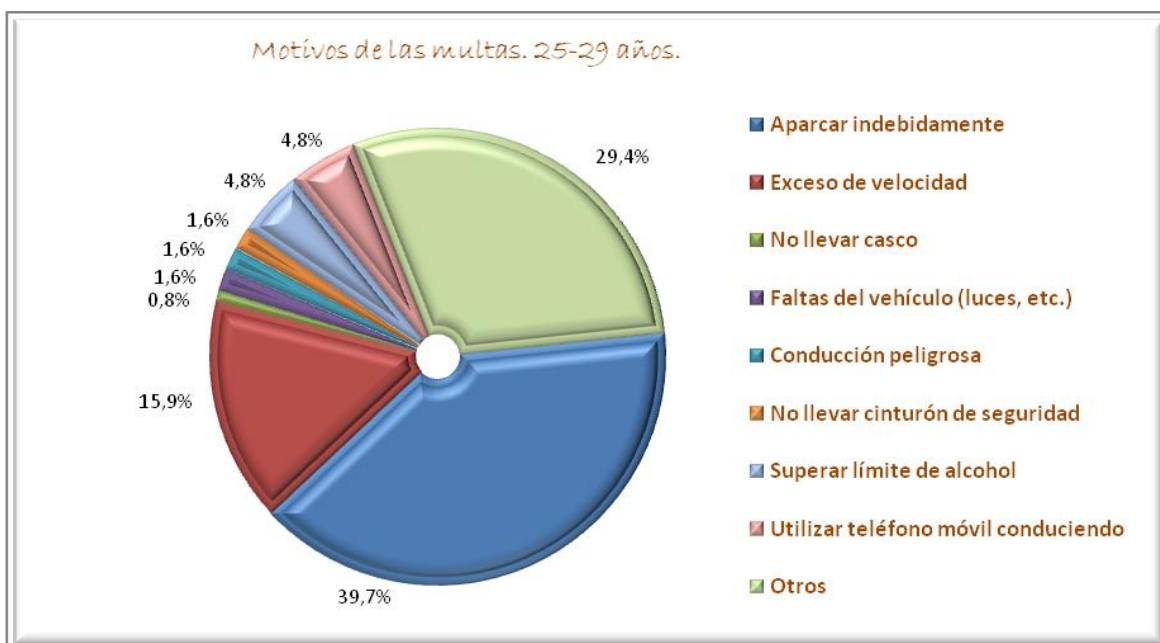


Gráfico 92: Motivos por los que han sido multados. 25 a 29 años.



~ **Accidentes de tráfico en primera persona**

En cuanto a la situación de **haber sufrido personalmente algún accidente de tráfico** en los últimos tres años, el 22,9% refiere que sí lo ha sufrido y el 77,1% no ha tenido dicha experiencia,

Son algo más hombres (24,2%) que mujeres (21,9%) los que han sufrido un accidente y más en el grupo de 25 a 29 años (28,9%) que en el de 18 a 24 años (21,6%).

Las **consecuencias** fueron "leves" en un 74,4%, "moderadas" en un 17,2%, "graves" en un 3,9% y "con secuelas" en un 4,6%, no habiendo grandes diferencias por sexo ni por grupo de edad.

Todos los resultados se expresan en los *gráficos 93 a 97*.

Gráfico 93: Accidentes de tráfico sufridos en primera persona en los últimos tres años y sus consecuencias.

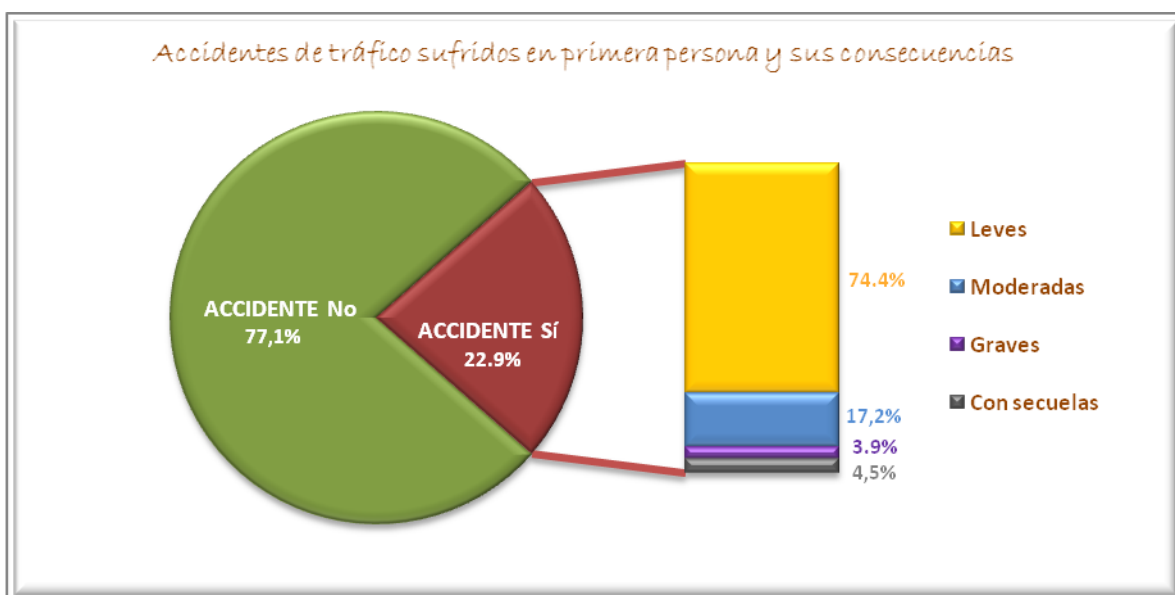


Gráfico 94: Accidentes de tráfico sufridos en primera persona en los últimos tres años. Por sexo.

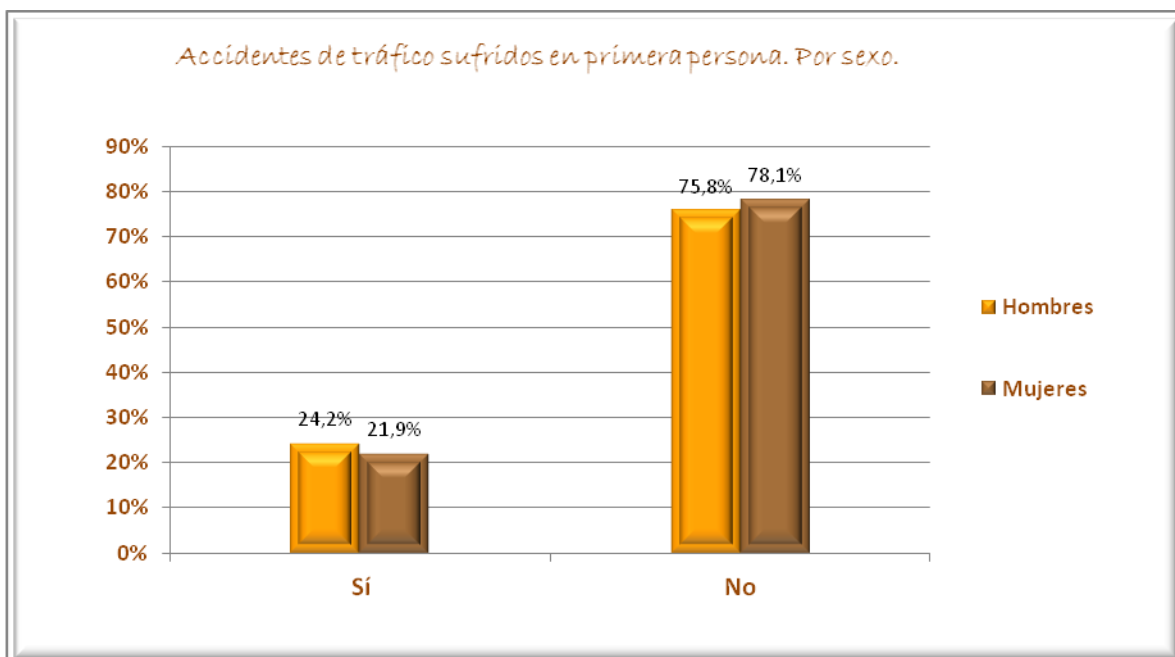


Gráfico 95: Consecuencias de accidentes de tráfico sufridos en primera persona. Por sexo.

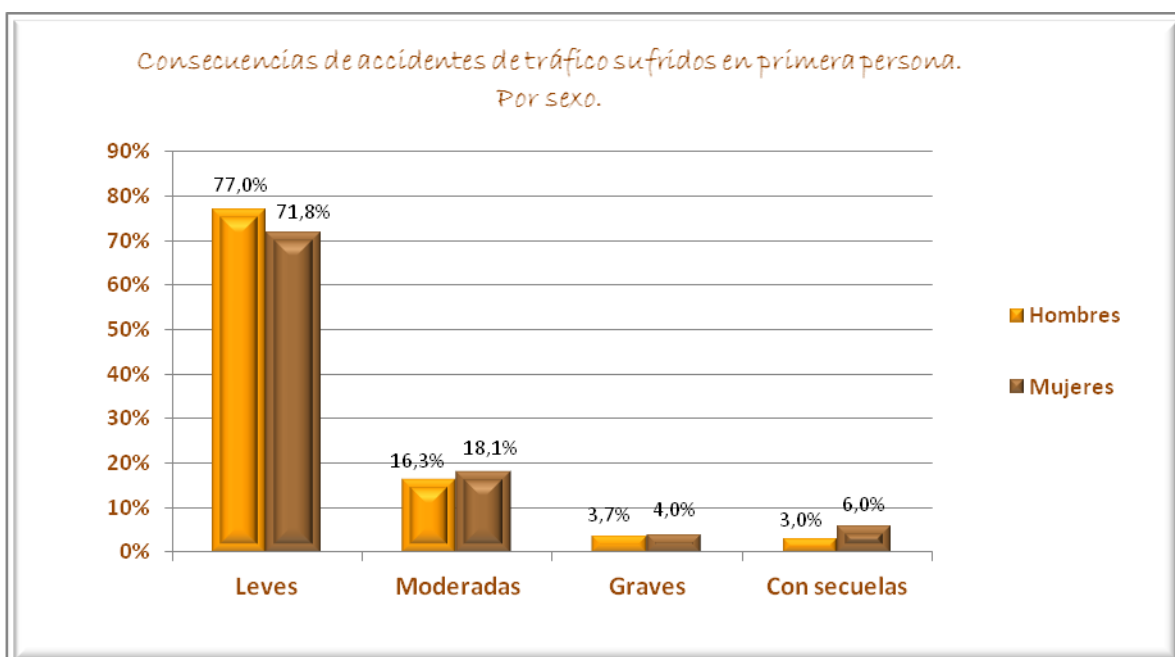


Gráfico 96: Accidentes de tráfico sufridos en primera persona en los últimos tres años. Por edad.

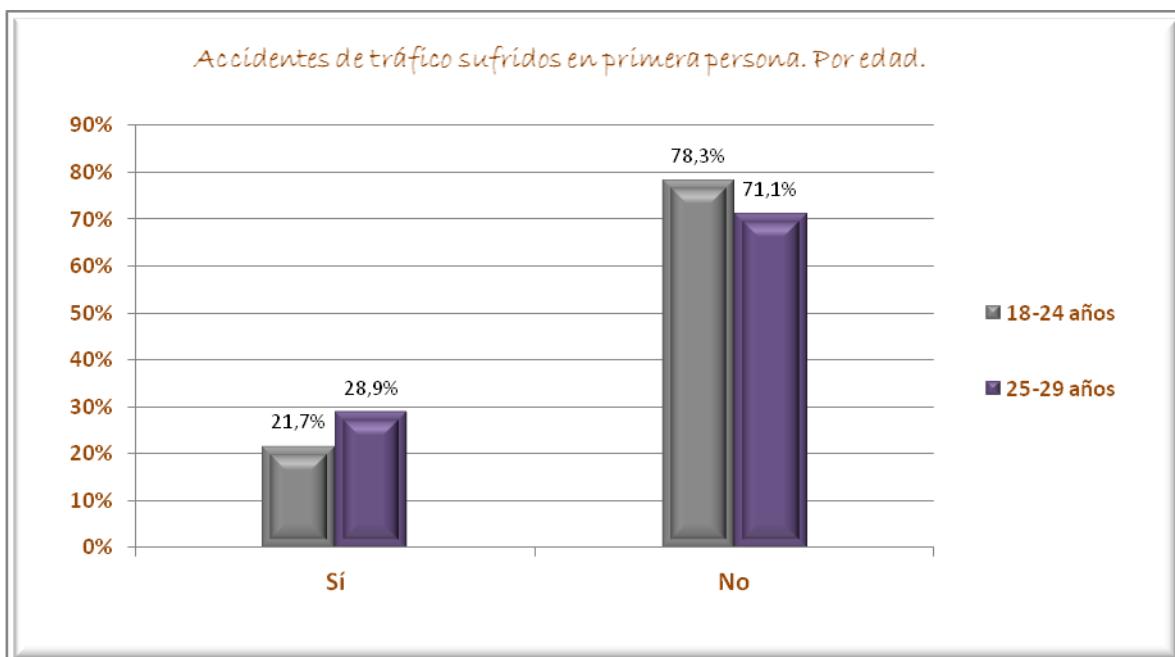
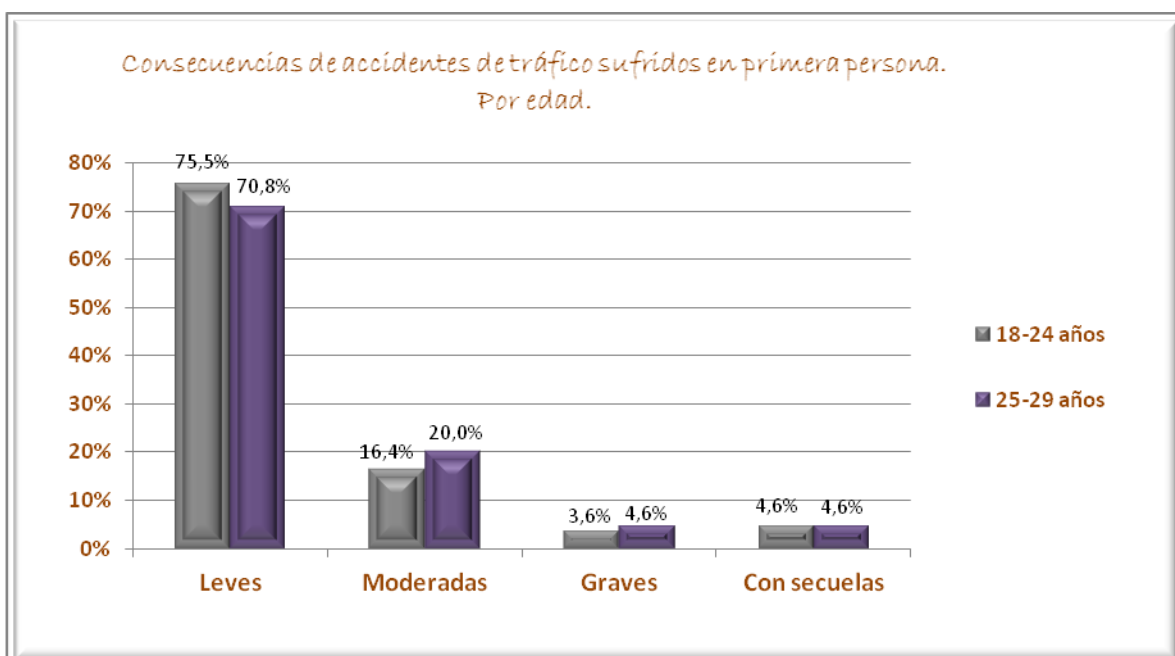


Gráfico 97: Consecuencias de accidentes de tráfico sufridos en primera persona. Por edad.



~ **Accidentes de tráfico en personas cercanas**

Si quien ha sufrido el **accidente es alguien de su entorno cercano**, lo que ha sucedido en un 62,3% de los casos, en un 29,8% ha ocurrido a algún familiar y en un 32,5% a algún amigo o conocido, Un 37,7% dice no haber tenido la experiencia de accidentes en personas cercanas.

Por sexo, el porcentaje total de accidentes en personas cercanas es muy similar en hombres y mujeres (64,0% y 61,3% respectivamente), pero ellas refieren más accidentes en familiares (32,2% respecto a 26,9% en los hombres) y los hombres más en amigos que las mujeres (37,1% y 28,9% respectivamente).

Si hubo accidentes, las **consecuencias** fueron "leves" en un 41,8%, "moderadas" en un 29,9%, "graves" en un 10,4%, "con secuelas" en un 7,4% y con resultado de "muerte" en un 10,5%. Por edad y sexo las diferencias no son especialmente marcadas, siendo bastante aproximados los resultados para ambas variables.

Todos estos resultados se recogen en los *gráficos 98 a 103.*

Gráfico 98: Accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas en los últimos tres años.

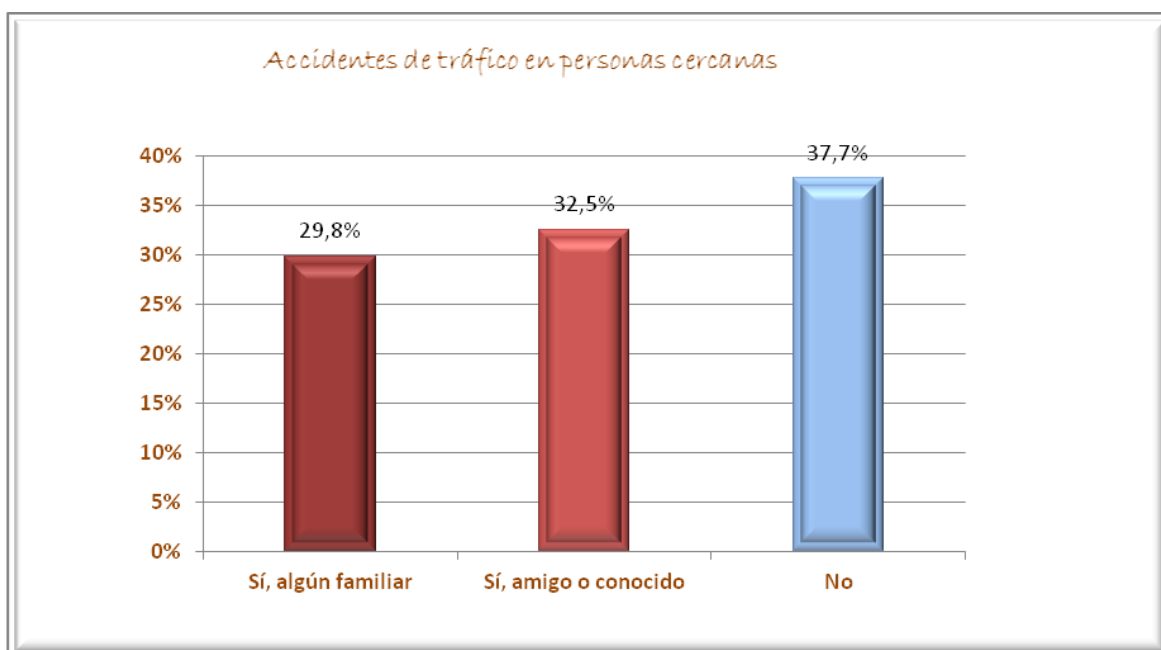


Gráfico 99: Accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas en los últimos tres años y sus consecuencias.

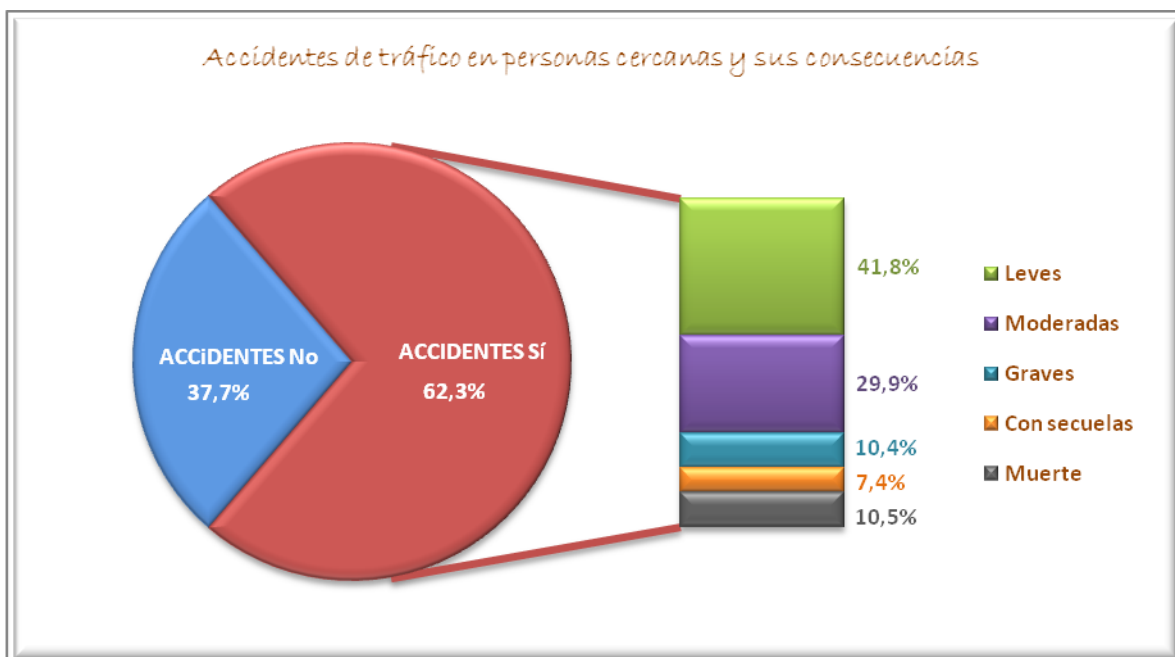


Gráfico 100: Accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas en los últimos tres años. Por sexo.

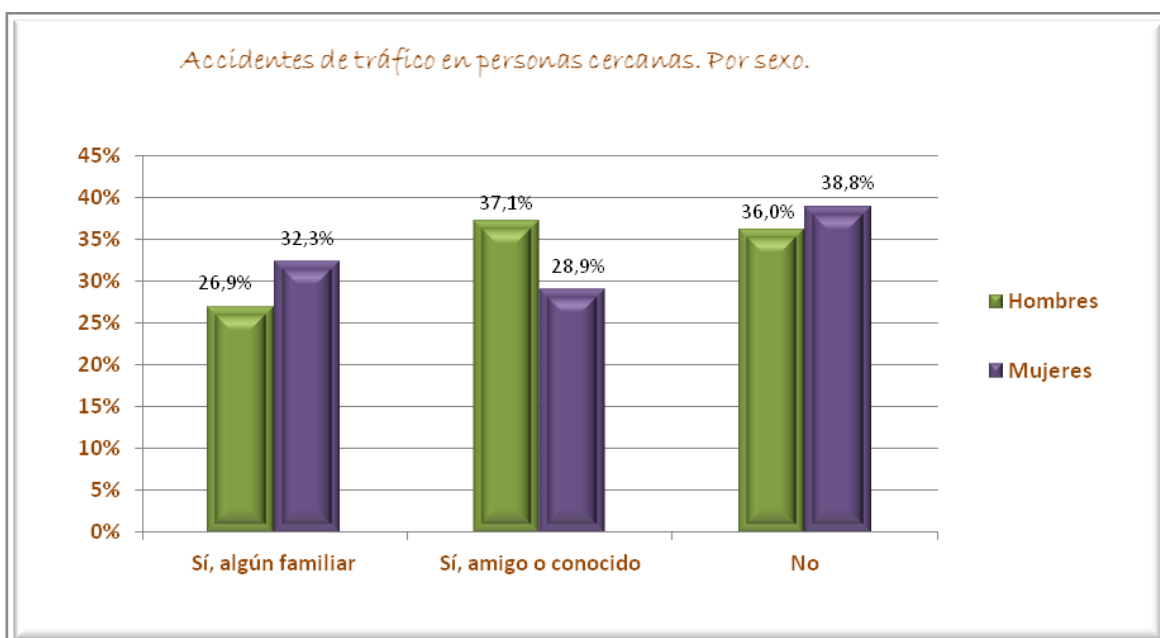


Gráfico 101: Consecuencias de accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas. Por sexo.

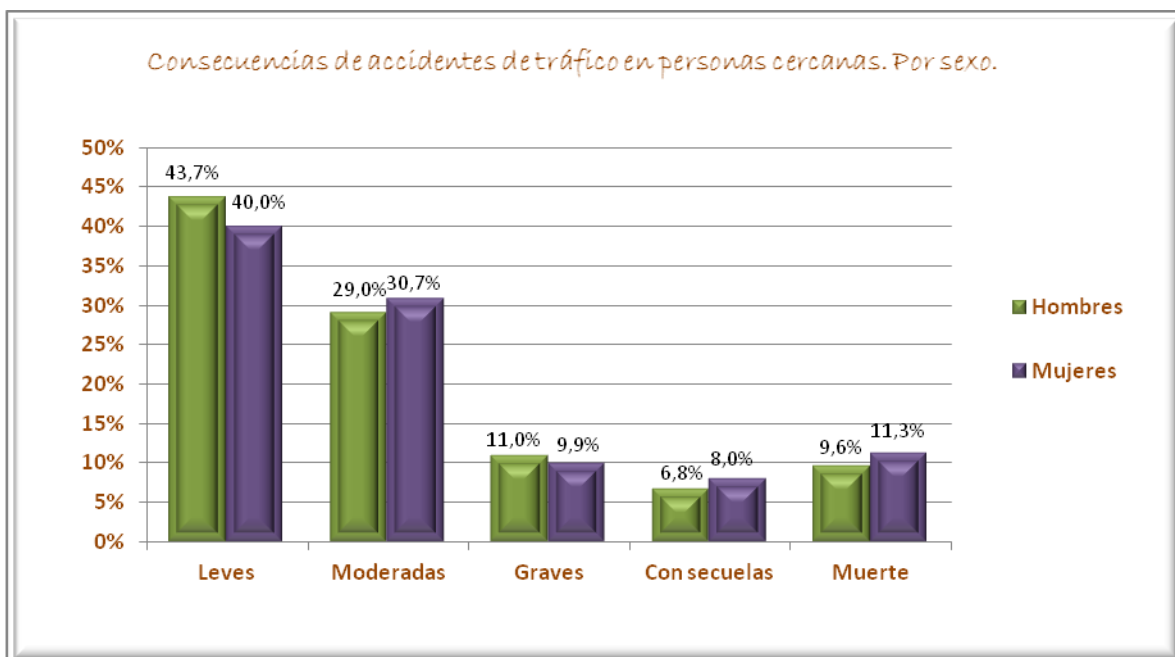


Gráfico 102: Accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas en los últimos tres años. Por edad.

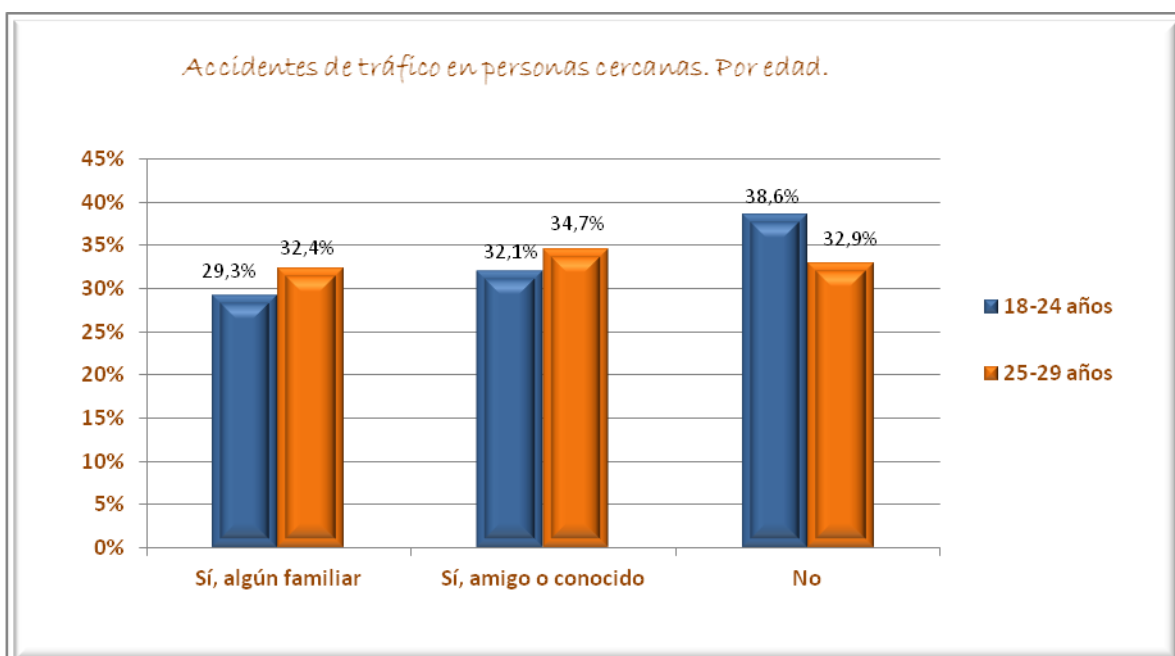
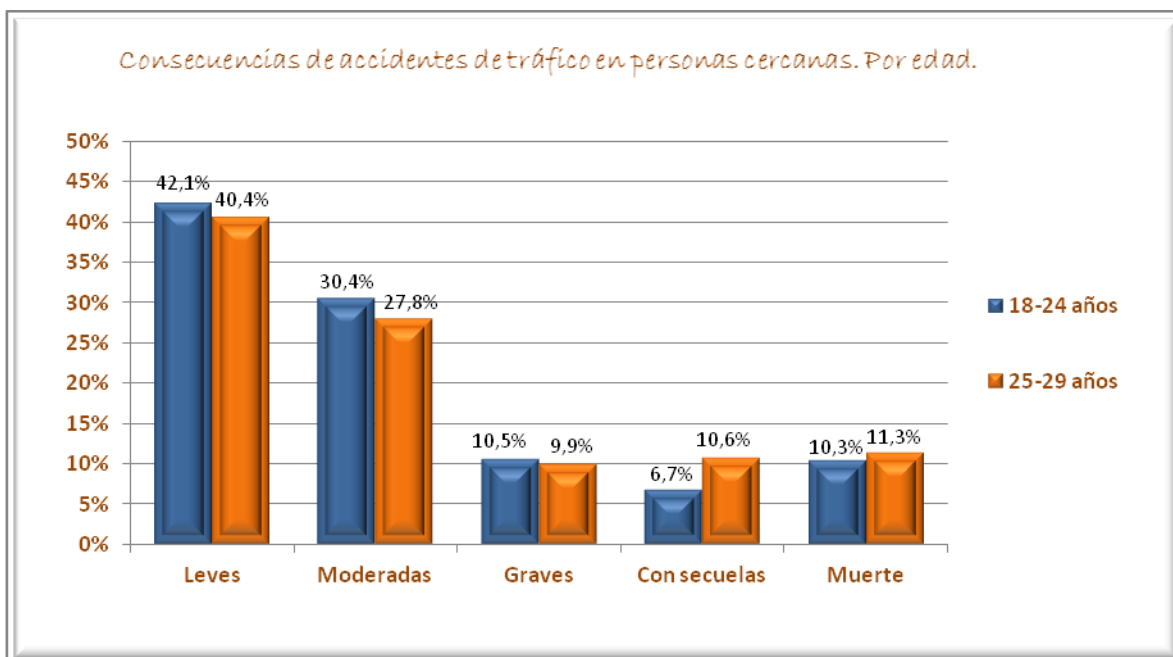


Gráfico 103: Consecuencias de accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas. Por edad.

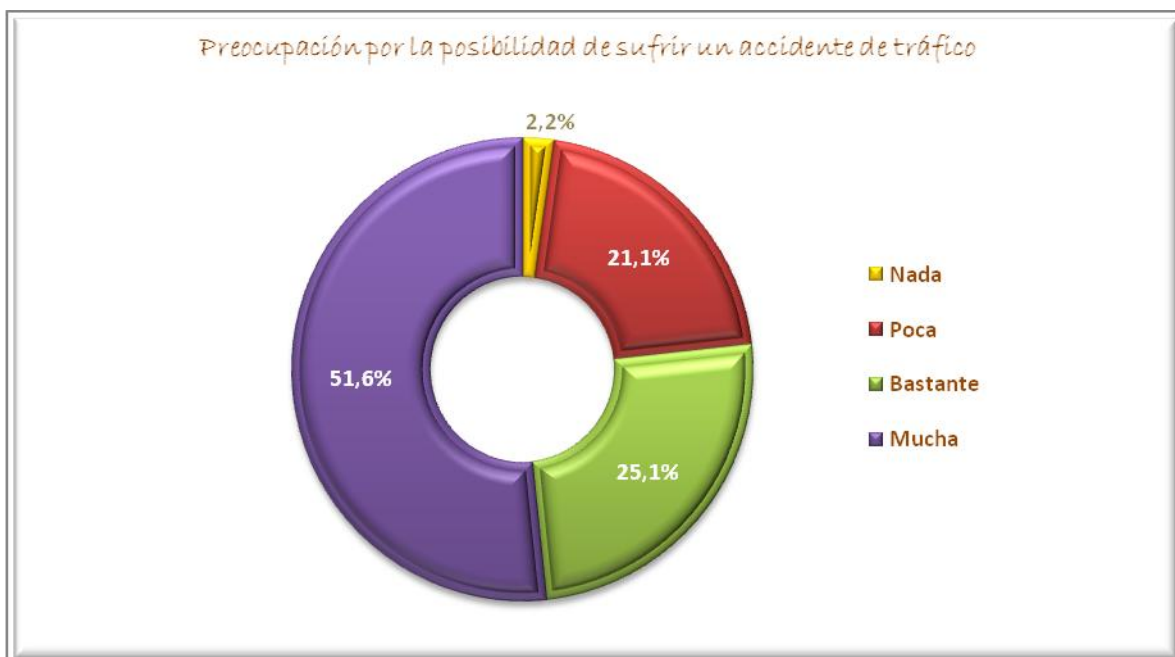


▪ **PERCEPCIÓN RESPECTO A LA POSIBILIDAD DE SUFRIR O EVITAR LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO**

~ **Preocupación por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico**

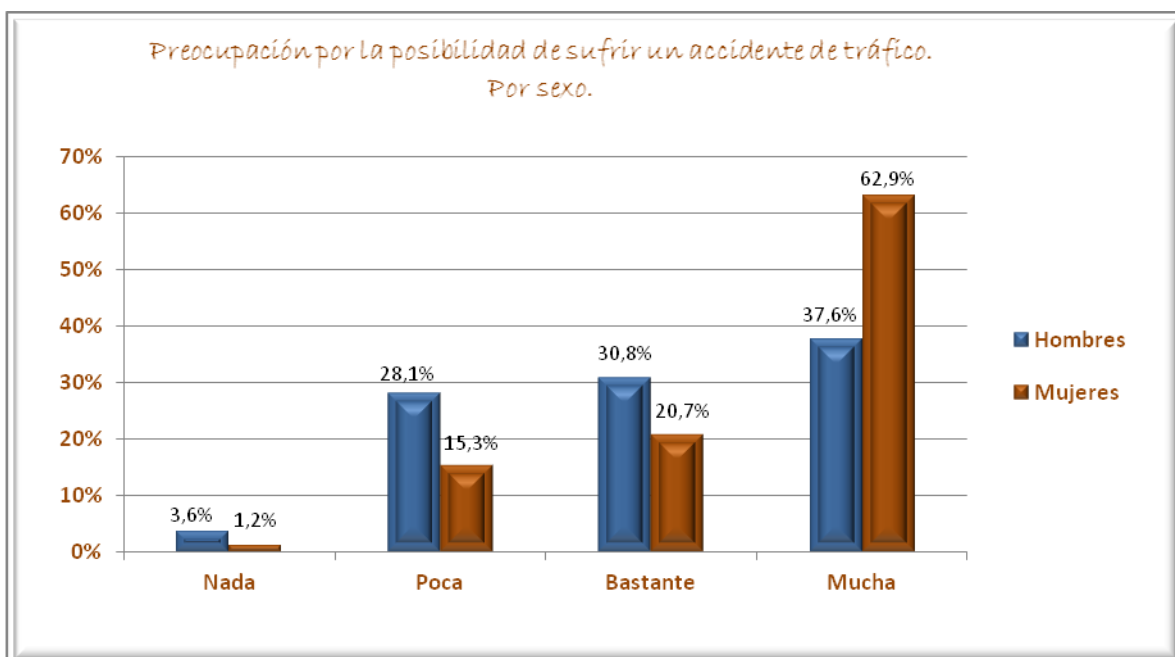
La preocupación que les produce la **posibilidad de sufrir un accidente de tráfico** es "mucho" en el 51,6% de los casos, "bastante" en el 25,1%, "poca" en el 21,1% y "nada" en el 2,2% de los casos. Gráfico 104.

Gráfico 104: Preocupación sobre la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico.



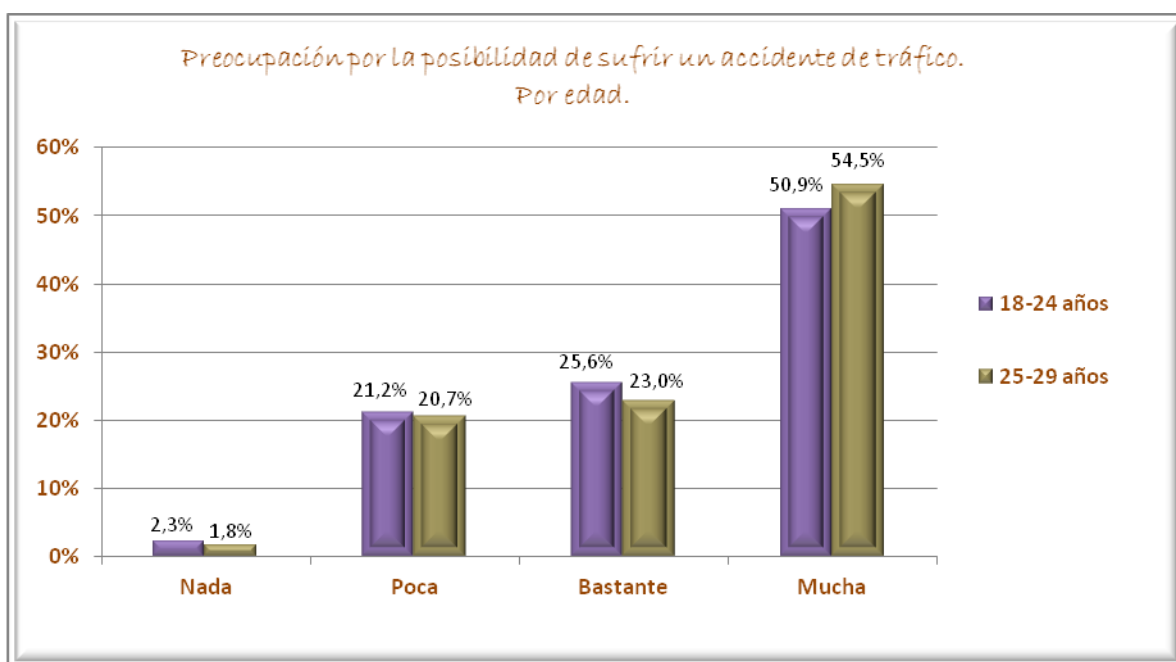
En las mujeres la categoría "muchas" es claramente superior a los hombres (62,9% y 37,6% respectivamente). Gráfico 105.

Gráfico 105: Preocupación por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico. Por sexo.



Por edades las diferencias son menores, siendo la preocupación "bastante o mucha" en el 76,5% (25,6% "bastante", 50,9% mucha) en el grupo de 18 a 24 años y del 77,5% (23,0% "bastante", 54,5% mucha) en el grupo de 25 a 29 años. *Gráfico 106.*

Gráfico 106: Preocupación por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico. Por edad.



Se incluye una pregunta en cuanto a la percepción de la **siniestralidad cercana**, para tener una idea de cuál es la magnitud que piensan tienen los accidentes en el entorno donde ellos se mueven, es decir, hasta qué punto conocen la realidad de la siniestralidad en la provincia de Sevilla. Un 0,6% piensa que las cifras de muertes por accidentes de tráfico al año en la provincia de Sevilla en 2010 es inferior a 10 personas, el 5,7% piensa que son entre 10 y 30, el 16,4% de 31 a 50, el 22,9% de 51 a 70, el 24,5% de 71 a 100 y un 29,9% consideran que se producen más de 100 muertes al año en la provincia por este motivo.

Siendo las cifras reales 85 personas muertas por accidente de tráfico en la provincia de Sevilla en 2010, hay un 24,5% de personas que parece conocer esta cifra, habiendo pocas diferencias respecto a dicho conocimiento entre mujeres (25,7%) y hombres (23,1%), o en el grupo de 18 a 24 años (24,3%) respecto al de 25 a 29 años (25,4%).

~ **Percepción sobre la evitabilidad de los accidentes de tráfico**

Opinan que **los accidentes de tráfico se pueden evitar** "siempre" el 6,7% (8,2% en mujeres, 5,5% en hombres), el 74,8% refiere que son evitables "la mayoría de las veces" (74,7% en mujeres y 74,8% en hombres), el 18,0% "algunas veces" (19,4% en mujeres, 16,2% en hombres), el 0,6% "casi nunca" (0,4% en mujeres, 0,7% en hombres) y el 0,0% considera que no son evitables "nunca".

No hay prácticamente diferencias tampoco respecto a los dos grupos de edad. Gráficos 107 a 109.

Gráfico 107: Percepción sobre la evitabilidad de los accidentes de tráfico

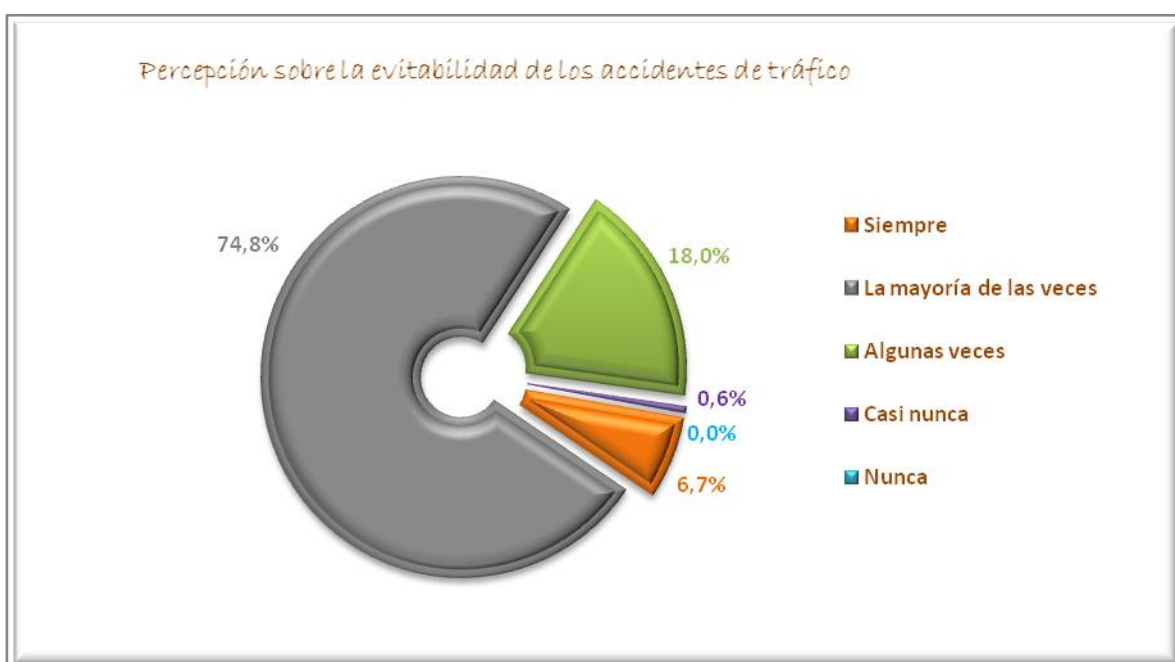


Gráfico 108: Percepción sobre evitabilidad de los accidentes de tráfico. Por sexo.

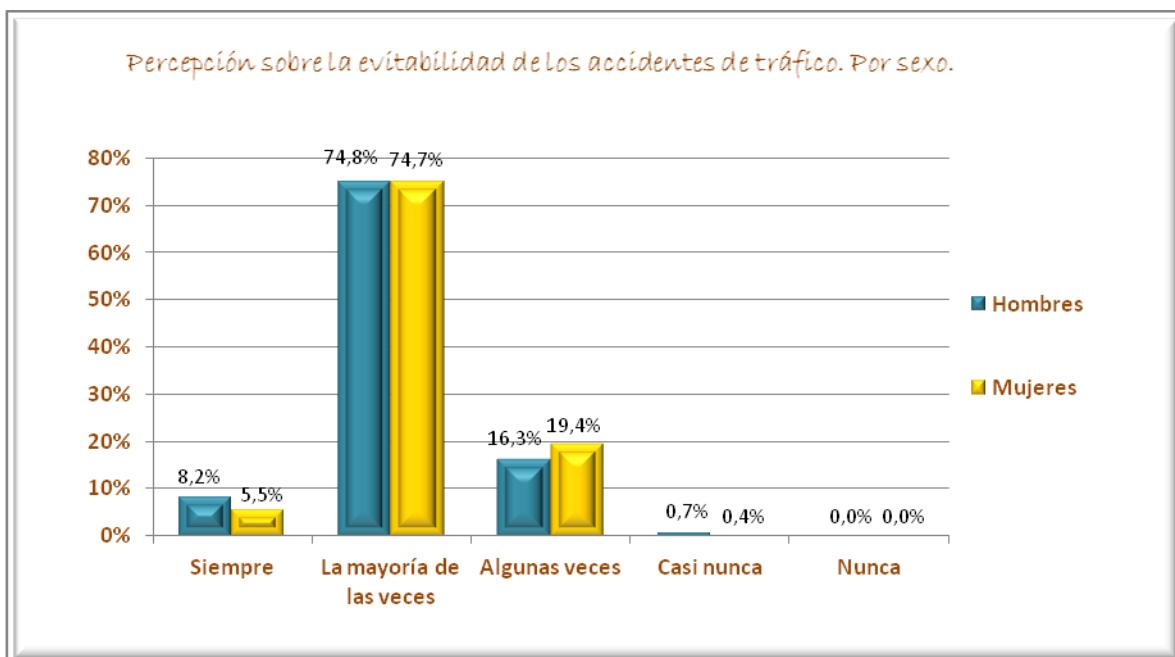
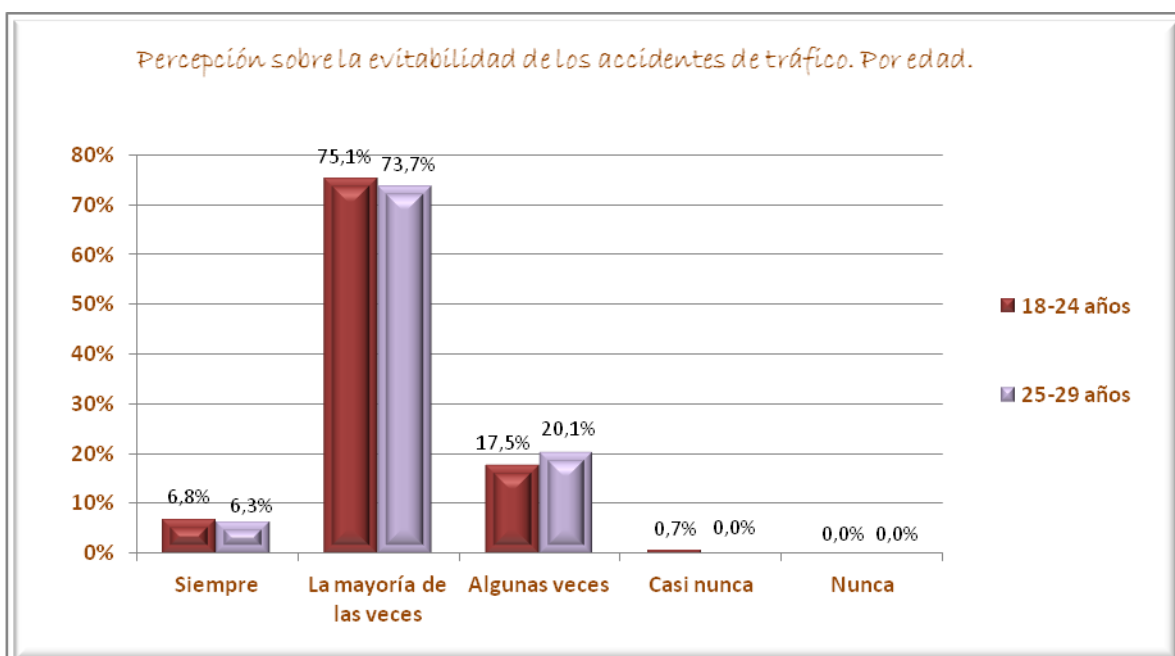


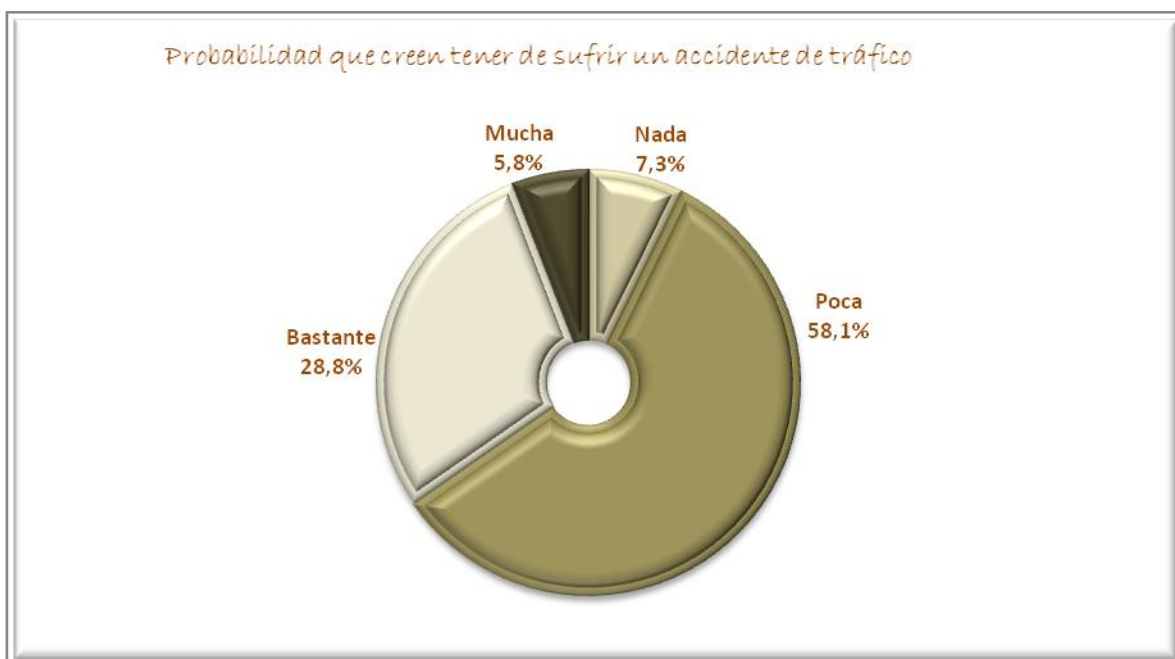
Gráfico 109: Percepción sobre la evitabilidad de los accidentes de tráfico. Por edad.



~ Probabilidad percibida de sufrir un accidente de tráfico

El 5,8% cree que la **probabilidad que tienen de sufrir un accidente de tráfico en su vida diaria** es "mucho", el 28,8% cree que es "bastante", el 58,1% "poca" y el 7,3% "nada". Así, el 34,6% considera "bastante o muy probable" el sufrir un accidente, frente al 65,4% que lo consideran "poco o nada" probable. *Gráfico 110.*

Gráfico 110: Percepción sobre la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico.



Los resultados son similares en cuanto a sexo, y es superior la percepción de dicha probabilidad en el grupo de edad de 25 a 29 años, considerando dicha probabilidad como "bastante o mucha" en un 42,5% respecto al 32,9% del grupo de 18 a 24 años. *Gráficos 111 y 112.*

Gráfico 111: Percepción sobre la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico. Por sexo.

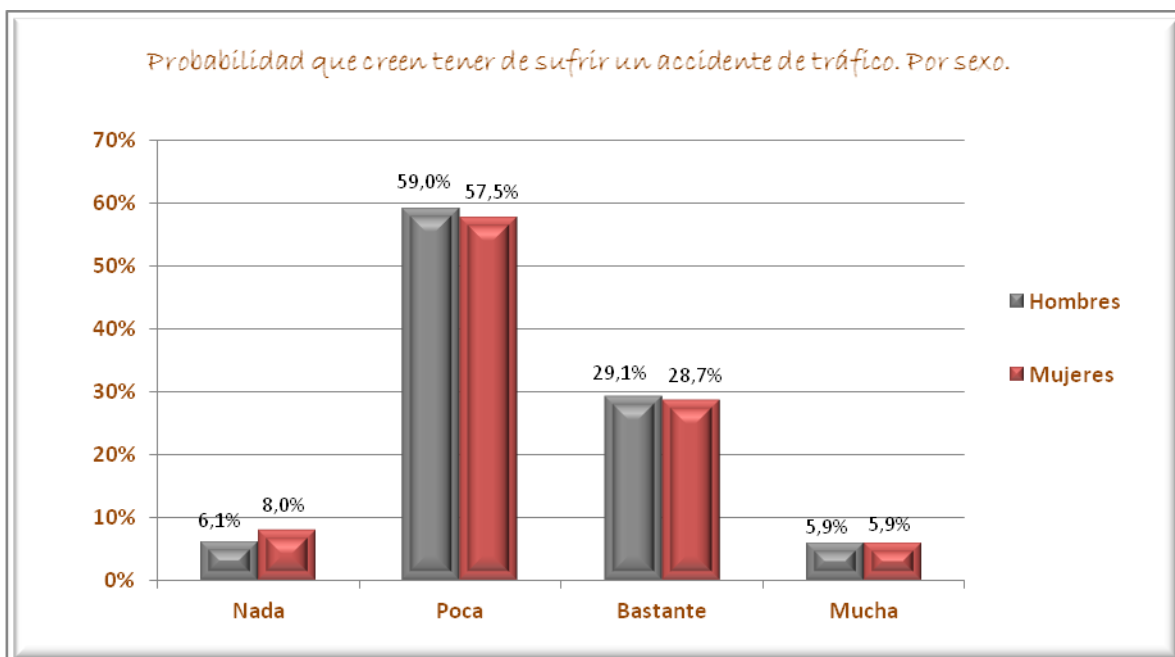
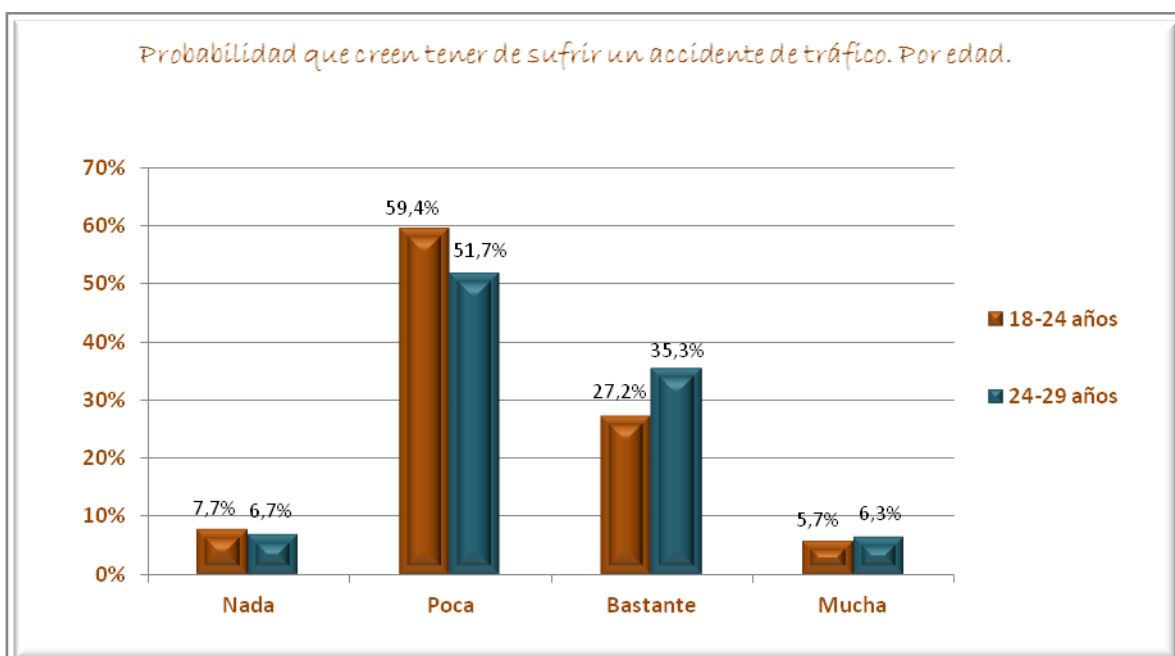


Gráfico 112: Percepción sobre la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico. Por edad.



8. VALORACIÓN/DISCUSIÓN

A continuación, debido a la gran cantidad de información que conforma el estudio y que ya se ha venido detallando en el apartado de resultados, se realizarán las valoraciones de los aspectos más relevantes de dichos resultados, sobre los que se puedan plantear apreciaciones de interés, discusión o llamadas de atención al respecto. Se estructuran por apartados para facilitar su comprensión y se incluye después un apartado resumen y una reflexión final para posteriormente pasar a las propuestas de actuación.

❖ ASPECTOS DESCRIPTIVOS GENERALES

La información recogida en este estudio se ha obtenido finalmente sobre 1280 sujetos, estudiantes de la Universidad de Sevilla. Consideramos que en la muestra estudiada se respeta adecuadamente la proporcionalidad existente en la población de estudio, tanto en relación a sexos como a grupos de edad.

Ambas variables constituyen características diferenciales que pueden suponer resultados diferentes para cada una de ellas. La edad está asociada de manera importante a la accidentabilidad, siendo los más jóvenes los que presentan un mayor riesgo, las estadísticas así lo muestran, como también que los varones presentan mayor riesgo que las mujeres.

Tomando como referencia datos de la DGT donde los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte en el grupo de edad de 15 a 29 años, se ha considerado el grupo de estudio desde los 18 (edad mínima que podemos encontrar en el primer curso universitario en el momento de la recogida de los datos) hasta los 29 años, límite coincidente con el del rango referido anteriormente.

Comenzamos el análisis con aspectos descriptivos de la población estudiada, referente a la posesión de permisos de conducir y sus características, para entender el "escenario" donde se desenvuelven en los aspectos relacionados con la seguridad vial y la accidentabilidad.

Se ha recogido que más del 75% de los encuestados poseen algún tipo de permiso, proporción que consideramos lo suficientemente elevada para evaluar aspectos referidos a la conducción de vehículos.

Tanto los hombres como las mujeres poseen permiso sólo de coche o sólo de motocicleta de manera bastante similar. Sin embargo, los hombres con ambos tipos de permiso son bastante superiores a las mujeres (31% respecto al 13%).

Además, el tiempo de posesión mayor a tres años del permiso de ciclomotor o motocicleta supera el 70%, y el del coche es algo más del 40%, algo lógico teniendo en cuenta que la edad mínima para obtener el primero es menor.

De igual manera, por razones del tiempo transcurrido, el grupo de mayor edad (25 a 29 años) posee los permisos desde hace más tiempo, superando el 95% la posesión de más de tres años para el coche y el 87% para el ciclomotor o motocicleta.

Sólo un 6% de los estudiantes, a pesar de tener permiso, no conduce nunca, por lo que podemos considerar suficientemente representada la conducción como tal dentro del grupo de estudio, más aún teniendo en cuenta que en su mayor porcentaje la frecuencia es a diario (36%), superando el 70% los que conducen al menos 2 o 3 días a la semana de manera habitual.

El vehículo más usado es claramente el coche, en porcentaje cercano al 80%, seguido de la bicicleta con el 14%, y aunque hay bastante distancia entre ambos, esto apoya que en nuestra ciudad este vehículo está también presente como medio de desplazamiento entre estos jóvenes. No hay, para ambos casos, variaciones por sexo, pero la diferencia sí se observa en la conducción de moto, donde los usuarios masculinos triplican su uso respecto a las mujeres. Las edades no establecen diferencias importantes para ninguno de los vehículos.

El lugar de conducción habitual se reparte entre la ciudad y ambas (ciudad y carretera), alcanzándose entre las dos respuestas más del 90%, sin diferencias sustanciales entre sexos ni edades.

Los momentos habituales de conducción consideramos que se reparten de manera bastante equitativa entre la semana, el fin de semana o ambos (26%, 34% y 40% respectivamente), siendo algo mayor la conducción en ambos momentos en el caso de los hombres y los del grupo de edad mayor, y conducen con más frecuencia sólo en el fin de semana las mujeres y los más jóvenes. En cualquier caso, las diferencias no son demasiado marcadas.

En general, toda la descripción referida resulta congruente respecto a lo que podría esperarse en el grupo estudiado, considerando suficientemente representadas todas las características, situaciones, contextos, usos,... que a priori estimábamos esperables para apoyar la consistencia de los resultados.

Una vez determinado el contexto vial, el interés del presente estudio será evaluar la percepción, actitudes, valoraciones y conductas asumidas respecto al tráfico y la seguridad vial, y si son diferentes en relación a las variables o características descritas o si existieran otras condiciones que también puedan influir.

No se van a hacer comparaciones exhaustivas con otros estudios de referencia ya que la población, la metodología o el planteamiento de los mismos no son suficientemente coincidentes con éste como para poder hacer valoraciones pormenorizadas, lo que al mismo tiempo aporta un aspecto novedoso y distintivo que le confiere un valor añadido.

A continuación se irá estructurando la discusión por apartados por considerar que tanto la facilidad en la exposición de las valoraciones como su comprensión pueden ser mayores.

❖ PREOCUPACIÓN POR GRANDES TEMAS SOCIALES E IMPORTANCIA DE DIVERSOS PROBLEMAS PARA LA SALUD Y LA VIDA

La preocupación que les ocasionan los accidentes de tráfico se pregunta en un contexto de otros problemas sociales, para tener un marco relativo donde queden enmarcados los mismos.

La mayor preocupación dentro de los diversos temas sociales considerados se dirige fundamentalmente a aquellos que la situación actual marca de manera destacada como los grandes problemas de la sociedad, y que los estudiantes pueden ver identificados con sus expectativas y su futuro próximo, como son el paro y el futuro laboral.

Sitúan los accidentes de tráfico en una posición intermedia, considerándolos preocupantes pero posiblemente menos reconocidos como un problema potencial para ellos que otros que también existen dentro del conjunto de su contexto social. El 5º lugar que les conceden en relación al resto de problemas sociales podría ser porque lo ven como más lejano a ellos y a su futuro que el resto de problemas a los que se les otorga mayor grado de preocupación.

Es de destacar que en los ítems referidos a "paro" y "futuro laboral" la categoría donde las respuestas son más altas es en la categoría "mucho", el grado mayor de la escala, pero sin embargo, en los accidentes de tráfico, se iguala la consideración que conceden a las categorías "bastante" o "mucho", lo que resta incluso nivel de preocupación relativa.

A pesar de todo, la sensibilización es claramente mayor en las mujeres, cuya preocupación se acerca al 93% quedando los hombres por debajo del 80%. No hay, en cambio, ninguna diferencia en cuanto a los dos grupos de edad considerados.

Por otra parte, en referencia a la importancia que otorgan a los problemas para la salud y la vida, los accidentes de tráfico ocupan la 1ª posición, por tanto sí que es considerado claramente relevante como problema de salud para más del 90% de los encuestados. En las mujeres la importancia concedida es mayor (94% en la categoría "bastante o mucha" respecto al 86% de los hombres) y no hay diferencias en cuanto a los grupos de edad.

Parece ser, por tanto, que los accidentes sí son situados como relevantes en términos de salud y vida, lo que cabría plantearse es si esto incluye la percepción de ser ellos los potenciales afectados por los mismos o subyacería la idea de que el accidente, a pesar de su importancia, le ocurre a otros. En las preguntas finales relacionadas con la posibilidad o probabilidad que piensan tener de sufrir los accidentes de tráfico podrá ser ampliada y más comentada esta idea.

❖ PELIGROSIDAD DE CIERTAS CONDUCTAS DE RIESGO

A continuación se contempla la peligrosidad que piensan tienen ciertas conductas de riesgo, entre ellas algunas directamente relacionadas con la producción de accidentes de tráfico.

Dentro de todas las conductas de riesgo consideradas, como más peligrosas ("bastante o mucha") se encuentran las relacionadas con el tráfico, en concreto los dos primeros lugares son para conductas referentes a la conducción y el consumo de alcohol -"conducir bebido el coche por carretera" (99%) o "conducir bebido el coche por ciudad" (96%)- y en mayor porcentaje en la categoría "mucha" que "bastante". Otra conducta, como "conducir moto sin casco", supera la peligrosidad percibida en el 92%, y se sitúa en posición similar a la que se concede al "consumo de drogas" (93%) y a las "relaciones sexuales sin protección" (92%).

La edad no supone una diferencia en cuanto a la consideración de la peligrosidad de estas conductas de riesgo. Pero las mujeres sí perciben las conductas de riesgo, en general, y las relacionadas con el tráfico en particular, como más peligrosas que los hombres en la categoría "mucha", a la que conceden más importancia que a "bastante".

❖ INFLUENCIA DE CIERTAS SITUACIONES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

La influencia (“bastante o mucha”) que creen que tienen ciertas situaciones en relación a los accidentes de tráfico es elevada para conductas donde el responsable de las mismas es el conductor, como “conducir bebido o drogado”, “conducir con exceso de velocidad”, “aproximarse indebidamente al coche delantero” o “conducir cansado”. Sin embargo, excepto en la primera de ellas donde predomina la categoría “mucha”, en la segunda se igualan las cifras en “mucha” y “bastante”, y en las demás son claramente mayores las respuestas en la categoría “bastante” respecto a “mucha”, lo que indica que a pesar de tener una percepción global que consideraríamos alta, ésta se suaviza al considerar cada una de las categorías por separado.

Es de destacar que casi el 30% considera que influye “poco o nada” el hecho de “conducir y usar el móvil o la radio”, lo que supone un riesgo subestimado si tenemos en cuenta que las distracciones cada vez se apuntan más como causantes de los accidentes. Igualmente superan el 30% los que piensan que influye “poco o nada” el “no cruzar la calzada por pasos de peatones”, lo que implicaría pensar que ambas conductas no son debidamente realizadas, algo que posteriormente se comprobará.

Se hace patente, por tanto, que en general el peligro potencial asociado a ciertas conductas arriesgadas resulta infravalorado.

Al contemplar el género, es claro el mayor peso otorgado a la influencia de las situaciones de riesgo en el tráfico por las mujeres, siendo siempre superiores las cifras dadas por ellas, situándose las diferencias entre mujeres y hombres para la categoría “bastante o mucha” entre 7 y 19 puntos porcentuales según los diferentes ítems, sólo a excepción de “conducir bebido o drogado” donde la diferencia es de 2 puntos, aunque en este caso la diferencia asciende a 14 puntos si tenemos en cuenta más concretamente la categoría “mucho”.

Según los rangos de edad, las distancias existentes no son tan marcadas, aunque son los del grupo de mayor edad los que perciben una influencia mayor, destacando que el total de las personas de 25 a 29 años (100%), consideran que “conducir bebido o drogado” influye “bastante o mucho” en la producción de los accidentes de tráfico.

Al describir los factores de riesgo en los accidentes de tráfico, se habla de varios factores, el factor humano, el propio vehículo y las circunstancias medioambientales, siendo hoy día indiscutible la primacía del factor humano, al que se atribuyen más de las tres cuartas partes de los accidentes. Se reconoce aquí que las conductas dependientes del comportamiento humano son influyentes, pero quizás no con tanto

peso como la propia realidad indica que lo son, lo que haría plantearse no bajar la guardia en este tipo de mensajes y reforzar la idea de la preponderancia de las conductas humanas en la producción de los accidentes, ya que en base a esta percepción sería esperable la realización de dichas conductas.

❖ CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD VIAL POR LA POBLACIÓN EN GENERAL

En este apartado se trata de conocer con qué frecuencia piensan que se cumplen las normas de seguridad vial por parte del resto de las personas.

Aparece una conducta distractora, como "conducir usando el móvil o la radio mientras se conduce" como la más incumplida (piensan que se cumple "siempre o casi siempre" sólo el 11% de los encuestados). Se correlaciona la idea del no cumplimiento de esta norma con la idea de que es una conducta no muy influyente en la producción de los accidentes.

Le sigue mantener "la distancia de seguridad" (únicamente el 15% opina que se cumple "siempre o casi siempre") y "los límites de velocidad" (sólo el 18% piensan que se respetan "siempre o casi siempre"). Ambas conductas, sin embargo, son consideradas como bastante o muy influyentes en la producción de los accidentes.

Cuando se vean más adelante los resultados obtenidos para sus propias conductas, se verá si el incumplimiento que piensan que existe de las normas de seguridad vial es por parte de los demás o también son ellos incumplidores de las mismas.

Por sexo, las diferencias no son muy marcadas, algo superior en las mujeres la consideración de que todas las normas en general se cumplen en proporción mayor. Los hombres tienen más percepción acerca del incumplimiento de las normas en categoría más extrema ("nunca" o "casi nunca"), en comparación a las mujeres, que inclinan más sus respuestas a una situación más intermedia ("algunas veces").

Por edades no existen prácticamente diferencias, encontrándose todas las frecuencias en porcentajes muy similares.

❖ CONDUCTAS COMO USUARIOS DE VEHÍCULOS (NO CONDUCTORES) O PEATONES

En principio, se diferencian los casos donde no procedía responder a la pregunta al no utilizar el vehículo en cuestión al que se hace referencia en ella y cuya respuesta, por tanto, ha sido “no uso ese vehículo”, contemplada entre las diferentes opciones y recogida expresamente con la intención de no encontrar un número de preguntas aparentemente no contestadas y que pudieran considerarse como una falta de respuesta que en realidad no lo es. En algunas de ellas, como las referidas a la moto, como era esperable, hay un 43% y 40% de casos que al no usar dicho vehículo, han escogido dicha opción para las dos preguntas referidas a ello.

Lógicamente, las frecuencias se han analizado entre los casos que han respondido al resto de las opciones, que recogen a los usuarios reales de los vehículos.

La mayoría de las personas al viajar como acompañantes en los vehículos utilizan “siempre o casi siempre” el cinturón en el coche o el casco en la moto, superándose en todos los casos el 90% (predominando además la categoría “siempre”). Sin embargo, siendo lo óptimo el uso de ambos sistemas de seguridad pasiva como una constante, no debemos darnos por satisfechos, reforzando el trabajo para acercarse cada vez más al 100 % ideal, haciendo hincapié en dicho uso también por ciudad, donde las cifras reflejan un uso menor que por carretera.

Es de resaltar la baja cifra obtenida para uso del casco en bicicleta, siendo sólo un 9% las personas que lo utilizan “siempre o casi siempre”, algo que debemos tener expresamente en cuenta, ya que alcanza el 74% las personas que no lo utilizan “nunca”.

Las conductas como peatones (“cruzar la calzada debidamente” o “cruzar el semáforo en verde para peatones”) se realizan “siempre o casi siempre” con frecuencias que, a pesar de no ser excesivamente bajas, pueden ser el origen de atropellos, y por tanto no deben ser infravaloradas.

Según el sexo, las mayores diferencias a favor de las mujeres se observan en el “uso del casco en moto por carretera como acompañante”, “cruzar la calzada debidamente” o “cruzar en verde los semáforos”.

Las edades mayores utilizan más el casco en todos los momentos, tanto en moto por ciudad o carretera como en bicicleta, conductas donde se han apreciado las mayores diferencias.

❖ CONDUCTAS COMO CONDUCTORES

De la misma manera que en la pregunta anterior, se diferencian los casos cuya respuesta ha sido "no uso ese vehículo", y las frecuencias por tanto están referidas a los conductores usuarios del vehículo que se incluye en cada pregunta.

Las conductas relacionadas con las medidas de seguridad pasiva, cuya realización implica un comportamiento adecuado, como el uso del cinturón y del casco, superan en el 92% los que las realizan "siempre o casi siempre" (sobre todo a expensas de la categoría "siempre"), y más en carretera que en ciudad, pero es menor en ambos casos el uso del casco que el del cinturón.

Sin embargo, al igual que se expresó anteriormente cuando se valoró el uso de ambos sistemas como acompañantes en los vehículos, lo óptimo es que se utilicen en el 100% de las ocasiones, cifra que hay que ir procurando alcanzar progresivamente.

Las conductas dependiente de la propia conducción cuya realización implicaría un comportamiento inadecuado, dicen no realizarlas "nunca o casi nunca" en frecuencias superiores al 70%, como "hacer adelantamientos indebidos" (83%), "hacer señales para avisar de radares" (80%) o "acercarse demasiado al vehículo delantero" (70%) y, por otra parte, "ceden el paso en los pasos de cebra" "siempre o casi siempre" en el 87% de los casos.

Cabe resaltar especialmente "superar los límites de velocidad", donde al ponerlo en relación con la percepción que tienen de su influencia en la producción de accidentes, a pesar de existir asociación estadísticamente significativa entre ambas variables ($\chi^2=52.7$, $p<0.001$), encontramos lo siguiente: un 92% de los conductores piensan que "conducir con exceso de velocidad" influye "mucho o bastante", sin embargo, no superan los límites "nunca o casi nunca" sólo el 41%, sigue siendo realizado "algunas veces" hasta en un 44% y "siempre o casi siempre" en más del 15%, comportamiento que además es considerado similar al que piensan que tienen el resto de conductores.

Las razones que podrían explicar que, a pesar de ser considerada una conducta con marcada influencia en la ocurrencia de los accidentes, es realizada con una frecuencia elevada, podrían ser la búsqueda de sensaciones, la manifestación de sus habilidades al volante o la idea de que los límites establecidos son demasiado estrictos. Esto haría plantearse la necesidad de tratar de manera específica y concreta en las intervenciones preventivas el tema del exceso de velocidad, incidiendo en las razones de su incumplimiento.

Otras conductas, como el "uso del casco", "respetar la distancia de seguridad" o "ceder el paso en los pasos de cebra", piensan que ellos las respetan en mayor proporción que el resto de conductores, lo que implicaría una percepción de que estas conductas inadecuadas son más achacables a los otros.

En cuanto al sexo, todas las conductas son realizadas o evitadas, según corresponda, de manera más correcta por las mujeres, llamando especialmente la atención, de nuevo, "superar los límites de velocidad", donde los hombres lo realizan "siempre o casi siempre" en un 22% de los casos en relación al 9% en que lo hacen las mujeres.

Por edad no hay prácticamente diferencias para ninguna de ellas, tampoco en lo referente a superar los límites de velocidad.

No se establecen asociaciones de interés entre las conductas realizadas y factores como vehículo más usado, tipo de vía por la que conducen habitualmente, frecuencia de conducción o conducción entre semana o en fin de semana.

❖ CONSUMO DE ALCOHOL SI SE VA A CONDUCIR

Aunque un 72% de los encuestados refiere "no beber" si va a conducir, la idea del control sobre el alcohol aparece con bastante claridad, resultando ser más del 26% las personas que piensan que "controlan lo que beben", y un 1,4% "bebe lo que le apetece" (alcanzando el 2,5% en el caso de los hombres),

Son igualmente los hombres, con un 33%, y los del grupo de mayor edad, un 34% , donde las frecuencias para "controlas lo que bebes" son mayores, pero a pesar de esto, también en el resto de grupos (20% en mujeres y 24% en más jóvenes) aparecen cifras que hay que considerar demasiado elevadas.

Si analizamos la relación entre la percepción de la influencia del alcohol en la producción de accidentes y el consumo del mismo en la conducción, se observa que las personas que consideran que la "influencia en los accidentes de conducir bebido" es "mucho" dicen "no beber si van a conducir" en un 77%, y los que consideran que la influencia es "bastante" refieren "no beber" en un 49%, existiendo asociación con significación estadística entre ambas variables ($\chi^2=44,25$, $p<0,001$).

Sin embargo, consideramos demasiado elevado y al mismo tiempo preocupante que más de un 23% de las personas, a pesar de otorgar "mucho" influencia al alcohol, dicen "controlar lo que beben" o "beber lo que les apetece". Hay que tener en cuenta que la conducta "controlo lo que bebo" lleva implícito un consumo, y

por tanto no podemos considerarla como una conducta intermedia entre beber y no beber, sino que se trata de un comportamiento negativo en sentido absoluto, porque ya implica un riesgo real en el contexto juvenil donde estamos situados.

Por otra parte, si vemos las respuestas en relación a la categoría “bastante”, más de la mitad de los conductores (el 51%), a pesar de otorgar la influencia del alcohol a dicha categoría, creen “controlar lo que beben”, lo que supone igualmente una sensación de falso control y una subestimación del riesgo que existe.

La conducción bajo los efectos del alcohol es uno de los factores de riesgo más importante en los accidentes de tráfico, ya que aumenta la tendencia de asumir más riesgos en la conducción, se conduce más rápido y la capacidad de reacción disminuye. No sólo aumenta el riesgo de sufrir un accidente sino que además contribuye a que la gravedad de las lesiones sea mayor.

Esto hace que el objetivo de la intervención respecto al alcohol y conducción se base en el principio de tolerancia “cero”, máxime si como se muestra en el estudio, la consideración del consumo de alcohol como influyente en la inseguridad vial es muy elevada, pero sin embargo es una conducta que cuando se trata del propio comportamiento, se diluye en importancia por la mal entendida sensación de control que creen tener, existiendo una mayor aceptación y asumiendo por tanto un mayor riesgo potencial que no reconocen.

❖ PERCEPCIÓN DE LA PELIGROSIDAD DE LA PROPIA MANERA DE CONDUCIR

Al explorar la autopercepción de la peligrosidad de la propia conducción, la mayoría de las personas considera su manera de conducir “menos peligrosa” o “mucho menos peligrosa” que el resto de conductores alcanzando entre ambas respuestas el 86%.

Las mujeres y el grupo de mayor edad consideran su conducta “mucho menos peligrosa” que el resto de conductores en mayor proporción que los hombres y los más jóvenes respectivamente.

Los hombres se consideran “igual de peligrosos” más que las mujeres, de la misma manera que los más jóvenes, que también se consideran “igual de peligrosos” en más proporción que los mayores.

Por tanto, el perfil del conductor que se considera "más peligroso" que los demás sería claramente de sexo masculino, y por edades, las frecuencias se igualan si unimos las categorías "un poco o mucho más peligrosa".

Los conductores que se autoperciben como más peligrosos, es esperable que practiquen más conductas de riesgo que el resto, ya que la infravaloración del peligro y la sobreestimación de sus propias habilidades implicaría la adopción de conductas más imprudentes.

Han sido muy pocos casos los que refieren sus conductas como "un poco o mucho más peligrosas", por lo que no se puede llegar a valorar si existe relación en ellos con otras respuestas como más multas, más accidentes o conductas más arriesgadas.

❖ EFICACIA DE MEDIDAS DESTINADAS A LA REDUCCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

Llama la atención que entre las medidas que consideran más eficaces para la reducción de los accidentes de tráfico están las que no dependen de su comportamiento, esto es, la "mejora de las carreteras" (91%) y el "incremento de la seguridad en los vehículos" (83%).

Las medidas coercitivas las sitúan por detrás de las anteriores, llamando especialmente la atención la poca eficacia que le conceden a la "disminución de la velocidad máxima permitida", donde únicamente el 13% la considera "muy eficaz" y la "disminución del alcohol permitido" considerado "muy eficaz" sólo por el 26% de los encuestados.

Consideran de eficacia intermedia medidas como "mayor vigilancia policial", "endurecer sanciones y multas", "enseñar seguridad vial en las escuelas", "fomentar el uso del transporte público" o "más campañas sobre accidentes".

Sin embargo, a la "retirada del carnet por incumplimiento reiterado de las normas" sí le conceden más eficacia (85%), lo que podría explicarse porque el hecho de prescindir del carnet sí supondría para ellos una repercusión más directa en su vida diaria, con la que se identifican, y que podría disuadirlos del incumplimiento.

En cualquier caso, para la mayoría de las respuestas dadas, hay un reparto entre las categorías "bastante o mucha", donde no predomina en ningún caso la consideración de "muy eficaces".

Las mujeres consideran todas las medidas más eficaces que los hombres, siendo precisamente la “disminución del alcohol permitido” y la “disminución de la velocidad máxima permitida” donde se observan las mayores diferencias.

Los encuestados del grupo de 25 a 29 años piensan en porcentaje bastante superior a los más jóvenes, de 18 a 24 años, que es bastante o muy eficaz “enseñar seguridad vial en las escuelas”, alcanzándose una diferencia entre ambos grupos de más de 13 puntos porcentuales.

Más del 26% opinan que “los controles de alcoholemia son fáciles de evitar”, lo que implicaría un menor miedo a la hora de plantearse el no consumir alcohol para no ser sancionados, aunque lo verdaderamente importante y el objetivo último debe ser que lleguen a tener la creencia firme del consumo de alcohol en la conducción como gran factor de riesgo interviniente en la producción de accidentes, y no sólo que al poder ser evitados los controles su consumo se infravalore con más facilidad. No existen diferencias por sexo ni por edad al respecto.

Cabría plantearse cómo se enseñan las normas relacionadas con la seguridad vial y si van acompañadas desde edades tempranas de un nivel de sensibilización suficiente sobre la importancia de su cumplimiento y las fatales consecuencias derivadas de la falta de acatamiento.

❖ SANCIONES RECIBIDAS Y ACCIDENTES SUFRIDOS

Más de un tercio de los encuestados han sido multados en alguna ocasión en los últimos tres años, y en mayor proporción los hombres y las personas de 25 a 29 años.

El motivo más destacado con importante diferencia es el “aparcamiento indebido”, lo que no supone en sí un riesgo aumentado para la producción de los accidentes. Le siguen, aunque con cifras bastante menores el “exceso de velocidad” y el “consumo de alcohol” o “no llevar casco”, en estos casos sí implicando un riesgo real.

Los hombres han sido más multados que las mujeres por todos los motivos, pero destaca el “superar el límite de alcohol” y el “exceso de velocidad”, motivo éste que también aparece con diferencia más marcada en los mayores respecto a los más jóvenes. Se podría pensar en este caso que la sensación de experiencia minimiza el riesgo, considerándose posiblemente con mejores aptitudes y habilidades.

Casi el 23% han sufrido algún accidente en los últimos tres años, donde más del 17% ha tenido consecuencias moderadas, el 4% ha tenido consecuencias graves y el 5% secuelas.

Han sufrido más accidentes los hombres, sin embargo los efectos han sido peores en las mujeres, donde los casos con secuelas han sido más, y aunque en términos absolutos han sido pocos casos, siempre han de considerarse demasiados.

Respecto a accidentes en personas cercanas, más del 62% han tenido dicha experiencia, tanto en amigos como en familiares en porcentaje similar. Las consecuencias graves superan el 10%, las secuelas el 7% y en un 10% de los casos ha existido como resultado la muerte.

Es importante aprovechar cualquier intervención para sensibilizar sobre las consecuencias de los accidentes, no sólo en términos de muerte, con la que los jóvenes no se identifican, sino también de incapacidades y quebrantamiento de vida, lo que pueden ver más cercano e invalidante para ellos mismos.

Se observa relación estadísticamente significativa ($\chi^2=7,67$, $p<0,001$) entre haber recibido multas y haber sufrido accidentes, podría pensarse que conductas más imprudentes hubieran ocasionado ambas consecuencias, aunque lógicamente esto no puede afirmarse.

Y si analizamos la asociación entre haber sido o no multado y el grado de eficacia concedida a las medidas coercitivas, encontramos relación con significación estadística en sentido inverso, es decir, los multados le conceden menor eficacia ("poca o nada") a medidas como "endurecer sanciones y multas", "disminución del alcohol permitido" y "retirada del carnet por incumplimiento reiterado de las normas" ($p<0,001$, $p<0,05$ y $p<0,05$ respectivamente. para el χ^2).

Existe mayor proporción de conductas incorrectas, como "superar los límites de velocidad" y "acercarse demasiado al vehículo delantero" en los encuestados que han sido multados en una o más ocasiones, con asociación positiva ($p<0,05$ para el χ^2 en los dos casos), lo que podría explicarse porque las multas serían debidas a las conductas arriesgadas.

En cuanto a la posible relación entre haber sufrido accidentes y tener una consideración de los mismos como de más importancia para la salud y la vida, o suscitar una mayor preocupación como problema social, no se han encontrado asociaciones significativas de interés.

❖ PREOCUPACIÓN POR LA POSIBILIDAD DE SUFRIR UN ACCIDENTE DE TRÁFICO, PROBABILIDAD Y EVITABILIDAD DE LOS MISMOS.

Al 77% les preocupa “bastante o mucho” la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico, sin embargo, la probabilidad que creen tener de sufrirlo no llega al 35%.

Las mujeres se preocupan más por la posibilidad de sufrirlos, pero no hay diferencias al considerar la probabilidad que creen tener.

Las razones que podrían explicar este hecho es la sensación de invulnerabilidad que en general tienen las personas jóvenes, no relacionando la ocurrencia del accidente con ellos mismos, es decir, la idea mantenida de que es algo que les ocurre a otros, subestimándose así la situación de peligro.

Casi el 75% piensa que los accidentes son evitables “la mayoría de las veces”, y es significativo que ninguna persona piensa que no sean evitables “nunca”. No hay diferencias por sexo ni por edad.

Sí se observa asociación significativa ($\chi^2=18,7$, $p<0,001$) entre haber sufrido accidentes y probabilidad que creen de tenerlos, algo que pudiera ser debido a que la experiencia sufrida les ha acercado más a la realidad de que los accidentes efectivamente ocurren, apareciendo al mismo tiempo la creencia en ellos de que son menos evitables, asociación igualmente con significación estadística ($\chi^2=8,2$, $p<0,05$).

Es algo mayor la probabilidad de accidente que creen tener los que sí tienen carnet respecto a los que no lo tienen, lo que resulta obvio puesto que el no conducir ya implicaría un riesgo menor. Igualmente se preocupan más por la posibilidad de sufrir un accidente y se consideran con más probabilidad que el resto los que conducen a diario, lo que también es lógico en relación a la mayor frecuencia de momentos de posible riesgo potencial, sin que esto tenga ninguna relevancia especial.

Sería una medida a tener en cuenta reforzar la creencia de la evitabilidad como gran pilar para adoptar conductas responsables que contribuyan a la prevención. Insistir en que los accidentes tienen una serie de causas, que casi en su totalidad se pueden prevenir, ya que los resultados dependen en gran medida de las actuaciones y decisiones que pueda tomar el conductor.

Por otra parte, hacemos referencia a la pregunta sobre el conocimiento de la siniestralidad cercana, siendo la idea de esta pregunta conocer qué magnitud perciben que existe en su entorno cercano en términos de accidentabilidad. Siendo 85 las personas que perdieron la vida por accidente de tráfico en la provincia de Sevilla en 2010 (datos del Anuario Estadístico sobre Siniestralidad, año 2010, de la Dirección

General de Tráfico) encontramos que menos de una cuarta parte de los encuestados (24%) son conocedores o al menos perciben que esas pueden ser las cifras (respuestas en el rango “de 71 a 100”),

RESUMEN DE LAS VALORACIONES MÁS RELEVANTES

- En las mujeres globalmente la percepción del riesgo es mayor, manteniéndose como una constante prácticamente en todo el estudio.
- La edad no es una variable que implique diferencias significativas de percepción, existiendo variabilidad en función del aspecto por el que se pregunte. Resaltar que el uso del casco es mayor en las edades superiores (grupo de 25 a 29 años), así como la eficacia que conceden a enseñar seguridad en las escuelas como medida de prevención de accidentes.
- Sitúan a los accidentes de tráfico como el problema de mayor importancia para la salud y la vida respecto a otros problemas, lo que supone, de partida, algo positivo.
- En el contexto de otros problemas sociales, la preocupación sentida es media, predominando la referente a expectativas laborales.
- El uso del casco es menor que el uso del cinturón como medida de seguridad pasiva, aunque es elevada la utilización en ambos casos.
- Es extraordinariamente bajo el porcentaje de personas que usan el casco en bicicleta.
- Las conductas distractoras no son suficientemente valoradas como influyentes en los accidentes.
- Conductas dependientes del conductor, como el exceso de velocidad o el consumo de alcohol son menos respetadas que percibidas como factores de riesgo, no correlacionándose su cumplimiento correcto con la peligrosidad o la influencia en la producción de accidentes que le otorgan.
- Conceden poca eficacia a las medidas coercitivas que no tienen repercusión directa en ellos.
- Es mucha la preocupación que sienten por la posibilidad de sufrir un accidente en su vida diaria, pero poca la probabilidad que creen de tenerlos, posiblemente por la falta de vulnerabilidad que les caracteriza.
- Se pone de manifiesto la idea elevada de la evitabilidad de los accidentes.

REFLEXIÓN FINAL

EN RESUMEN, la accidentabilidad por tráfico supone un problema de alto coste en años de vida perdidos, además de ocasionar secuelas y una importante pérdida de calidad de vida del afectado y de su familia, y sobre todo, un alto nivel de daños y sufrimientos producidos. El coste humano es incalculable.

Aunque los datos dicen que cada año baja el número de accidentes, éste sigue siendo excesivamente elevado, porque detrás de cada cifra hay una vida rota. Por eso hay que hacer un ejercicio de responsabilidad, promocionando de manera efectiva los cambios de conductas en relación con los riesgos derivados de la conducción de vehículos. Sin ninguna duda se hace necesaria la continuación y el refuerzo de medidas ya implantadas así como la incorporación de nuevas intervenciones que, debidamente articuladas, contribuyan a reducir, y como objetivo último, evitar los accidentes de tráfico.

Parece que se comienza a tomar conciencia de que los accidentes de tráfico constituyen un problema para la salud y la vida de primer orden, los propios jóvenes a los que se ha realizado el estudio que nos ocupa así lo muestran, y es precisamente la población joven donde la importancia y gravedad de la situación es de una elevada magnitud. Habrá que seguir insistiendo, no podemos convivir con los accidentes de tráfico y asumirlos como algo irreversible, donde la tragedia y la muerte se consideren fortuitas, y donde no exista el impacto social que se asocia a otras muertes violentas.

La accidentabilidad en general, y la juvenil en particular, es un problema de todos. Son muchas y complejas las razones que llevan a los jóvenes a asumir los riesgos, y son muchos, sin duda, los factores que contribuyen a la conformación de las actitudes, creencias y comportamientos que los pueden llevar a adquirir riesgos innecesarios. Todos podemos ser responsables, en alguna medida, de las actitudes y comportamientos que tienen los jóvenes. Los medios de comunicación, especialmente la televisión, los propios padres e incluso los "iguales", son focos de influencia que en demasiadas ocasiones actúan potenciando actitudes y comportamientos negativos.

Es en nuestro entorno cercano donde hay que llevar a cabo actuaciones específicas que contribuyan a su prevención, centradas en el ámbito objeto del estudio, como es el entorno universitario.

9. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Considerando a los jóvenes como un grupo donde se hace patente el riesgo elevado de accidentes, han de ser objeto de una educación integral en materia vial, donde una vez abandonado el entorno escolar no sean los grandes olvidados, insistiendo en la prolongación del proceso educativo ya en la universidad, donde los conocimientos que puedan haber previamente aprendido encuentren una continuidad con otras propuestas de acción adaptadas al contexto universitario donde ahora se desenvuelven y donde los riesgos y comportamientos inseguros se hacen patentes en función de su modo de vida.

Planteamos, por tanto, un proceso de actuación derivado de la asociación investigación/acción donde las intervenciones que se elaboren se centren especialmente en las facetas subjetivas como medio de mejorar las conductas, tanto como conductores como peatones, motivando a los jóvenes para que se responsabilicen del papel activo que deben desempeñar en la promoción de su salud, fortaleciendo el trabajo relacionado con la percepción de los riesgos.

Se propone incluir, en las posibles intervenciones que puedan diseñarse en un futuro, aspectos como los siguientes:

- La información y el conocimiento como punto de partida en materias referentes a la seguridad vial y a la realidad de las cifras de la accidentabilidad por tráfico. Se trata de que dispongan de una educación vial de base, que ya hubiera sido iniciada en etapas escolares y que se complementan con el refuerzo oportuno adaptado a la propia edad y las circunstancias, en nuestro caso, del entorno universitario.
- Hacer especial hincapié en la sensibilización respecto a las consecuencias derivadas de los accidentes, no sólo en términos de muerte, sino fundamentalmente de vidas truncadas, a través de personas con rostro que transmitan desde su experiencia la cruda realidad de su vida. Las víctimas de accidentes de tráfico no son cifras, no son números sin nombre y apellidos, son tragedias inconmensurables detrás de las cuales hay personas como ellos.

- Aprovechar especialmente la diferencia, nuevamente constatada, de la percepción de los riesgos en relación al género, donde son claramente los hombres las personas con conductas más arriesgadas. Fomentar el papel de la mujer como factor de influencia y como pilar de apoyo en la transmisión de conductas positivas desde la base de sus propias creencias, reforzando el papel de su respuesta ante comportamientos que no consideren adecuados en un sentido disuasorio, contribuyendo a no colaborar, no aprobar o rechazar en su caso, las conductas reprobables desde el punto de vista de la inseguridad vial que puedan llevar a cabo sus iguales masculinos.
- Continuar trabajando la mediación como estrategia de fondo, teniendo al joven como generador y transmisor de información que en definitiva les ayude a gestionar sus propios riesgos.
- Tener en cuenta cuestiones inherentes a su modo de vida que no pueden ignorarse, tales como su falta de tiempo, la falta de interés que puede despertar la aparición en su contexto de actividades desde instituciones con las que no se identifican, o actuaciones unidireccionales que no les “enganchan”.
- Incidir especialmente en contenidos relacionados con algunos resultados relevantes del estudio, que se entienden como clave en sus comportamientos de riesgo, esto es, la velocidad excesiva, las distracciones y el alcohol como causas preponderantes en la producción de accidentes de tráfico, o el uso del casco como elemento clave en la seguridad, así como hacer hincapié en la idea de que el cumplimiento de las normas no obedece exclusivamente a una cuestión de imperativo legal, sino que se trata de su propia seguridad.
- Consideramos interesante, además de lo anteriormente expuesto, y a pesar de no ser una idea derivada del propio estudio, la inclusión de formación específica que les permita una correcta actuación inicial si se hubiera producido un accidente, tanto en el sentido de activar precozmente los dispositivos de ayuda, como las primeras actuaciones de auxilio a las víctimas, considerando que son figuras clave para prevenir o mitigar las posibles consecuencias derivadas del accidente.

Ninguna estrategia tiene un valor absoluto, pero seguimos pensando, que desde la integración y suma de esfuerzos de **instituciones y personas**, se logrará avanzar más y más rápido en el sentido deseado, complementando el **trabajo educativo directo** que pueda estructurarse desde nuestros propios recursos en el **ámbito municipal o universitario**, con el que puedan llevar a cabo otros actores implicados, como serían **autoescuelas**, que incluyan en sus programas de aprendizaje vial aspectos relacionados con los riesgos y habilidades para la toma de las decisiones adecuadas, **padres** como modelo, cuyo ejemplo es el punto de partida de las conductas imitativas que impregnan en general el comportamiento de sus hijos, **autoridades** que apliquen medidas coercitivas o punitivas que les afecten directamente, **medios de comunicación o publicitarios** cuya influencia es crucial en la idea del satisfactor a corto plazo, o los propios **fabricantes de vehículos**, incorporando dispositivos de seguridad de serie en los mismos.

Cualquier medida que reduzca los accidentes de tráfico es considerada, por tanto, válida y oportuna, y, aunque el objetivo último sea evitar todos y cada uno de los potenciales accidentes que pudieran producirse, una sola víctima menos ya es un logro importante por el que merece la pena todo el trabajo llevado a cabo.

10. ANEXOS

- └ Formulario electrónico
- └ Tablas

FORMULARIO ELECTRÓNICO

1.-Indica la **preocupación** que te ocasionan cada uno de los siguientes temas:

	NADA	POCA	BASTANTE	MUCHA
Inmigración				
Inseguridad ciudadana				
Contaminación atmosférica				
Accidentes de tráfico				
Calidad de la asistencia sanitaria				
Fracaso escolar				
Paro				
Futuro Laboral				
Violencia contra las mujeres				
Terrorismo				

2.-De los siguientes problemas para la salud y la vida, indica qué **importancia** tienen para ti:

	NADA	POCA	BASTANTE	MUCHA
Consumo de alcohol, tabaco y drogas				
Accidentes domésticos				
Accidentes de tráfico				
SIDA e infecciones de transmisión sexual (ITS)				
Accidentes laborales				
Obesidad				

3.-Señala la **peligrosidad** que crees que tienen cada una de las siguientes conductas:

	NADA	POCA	BASTANTE	MUCHA
Consumir drogas				
Relaciones sexuales sin protección				
Fumar más de un paquete de tabaco diario				
Conducir moto o ciclomotor sin casco				
Caminar solo/a de noche				
Conducir bebido/a el coche por carretera				
Conducir bebido/a el coche por ciudad				
Circular en bicicleta por carretera				

4.- Señala cómo influyen en los accidentes de tráfico cada una de las situaciones que a continuación se relacionan:

	NADA	POCO	BASTANTE	MUCHO
Conducir bebido/a o drogado/a				
Conducir con exceso de velocidad				
Aproximarse indebidamente al coche delantero				
Conducir cansado/a				
Conducir por carreteras en mal estado				
No pasar las ITV				
Conducir y usar el móvil o la radio				
No cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones				
Conducir con mal tiempo				

5.- Indica con qué frecuencia piensas que se cumplen, en general, las siguientes normas de seguridad vial:

	NUNCA	CASI NUNCA	ALGUNAS VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Límites de velocidad					
Distancia de seguridad					
Alcohol permitido					
Cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones					
Stop y ceda el paso					
No usar móvil, GPS, radio mientras se conduce					
Uso del casco					
Semáforos					

6.- Señala con qué **frecuencia** realizas las siguientes conductas:

	NUNCA	CASI NUNCA	ALGUNAS VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	NO USO ESTE VEHÍCULO
Utilizas cinturón en coche por ciudad como acompañante						
Utilizas cinturón en coche por carretera como acompañante						
Utilizas casco en moto por carretera como acompañante						
Utilizas casco en moto por ciudad como acompañante						
Utilizas casco en bicicleta						
Cruzas la calzada debidamente						
Cruzas el semáforo en verde para peatones						
¿Conduces moto y/o coche?	SÍ		NO			
• Si conduces , señala con qué frecuencia realizas las siguientes conductas:						
	NUNCA	CASI NUNCA	ALGUNAS VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	NO USO ESTE VEHÍCULO
Utilizas cinturón en coche por ciudad						
Utilizas casco en moto por ciudad						
Utilizas cinturón en coche por carretera						
Utilizas casco en moto por carretera						

• Si conduces , señala con qué frecuencia realizas las siguientes conductas:

	NUNCA	CASI NUNCA	ALGUNAS VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Haces señales para avisar de radares	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Superas los límites de velocidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Te acercas demasiado al vehículo delantero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haces adelantamientos indebidos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cedes el paso en pasos de cebra	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- Si vas a conducir:

No bebes	<input type="checkbox"/>
Controlas lo que bebes	<input type="checkbox"/>
Bebes lo que te apetece	<input type="checkbox"/>

7.-En comparación con otros conductores,

¿Cómo piensas que es tu manera de conducir?

Mucho menos peligrosa	<input type="checkbox"/>
Menos peligrosa	<input type="checkbox"/>
Igual de peligrosa	<input type="checkbox"/>
Un poco más peligrosa	<input type="checkbox"/>
Mucho más peligrosa	<input type="checkbox"/>

8.-Indica la mayor o menor **eficacia** de las siguientes **medidas** destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico:

	NADA	POCA	BASTANTE	MUCHA
Mejorar las carreteras				
Mayor vigilancia policial				
Enseñar seguridad vial en escuelas				
Fomentar el uso del transporte público				
Incrementar la seguridad de los vehículos				
Endurecer las sanciones y multas				
Más campañas sobre accidentes y sus consecuencias				
Retirada de carnet por incumplimiento reiterado de las normas				
Cursos de seguridad vial obligatorios para infractores				
Disminución del alcohol permitido				
Disminución de la velocidad máxima permitida				

9.-Señala tu nivel de **acuerdo o desacuerdo** con estas afirmaciones:

	MUY DE ACUERDO	DE ACUERDO	EN DESACUERDO	MUY EN DESACUERDO
Es difícil que te pillen si incumples alguna norma				
Por ciudad se puede prescindir del cinturón				
Los controles de alcoholemia son fáciles de evitar				
Los ciclistas pueden circular por cualquier sitio				
En trayectos cortos no hace falta ponerse el casco				

10.- Indica con qué frecuencia has sido **multado/a** en los últimos tres años:

NINGUNA	<input type="checkbox"/>	EN UNA OCASIÓN	<input type="checkbox"/>	EN MÁS DE UNA OCASIÓN	<input type="checkbox"/>
---------	--------------------------	----------------	--------------------------	-----------------------	--------------------------

- Si has sido multado/a en los últimos tres años, señala el/los **motivo/s**:

Aparcar indebidamente	<input type="checkbox"/>
Exceso de velocidad	<input type="checkbox"/>
No llevar casco	<input type="checkbox"/>
Faltas del vehículo (luces, etc.)	<input type="checkbox"/>
Conducción peligrosa	<input type="checkbox"/>
No llevar cinturón de seguridad	<input type="checkbox"/>
Superar límite de alcohol	<input type="checkbox"/>
Utilizar teléfono móvil conduciendo	<input type="checkbox"/>
Otras	<input type="checkbox"/>

11.-Indica si has sufrido **algún accidente** de tráfico en los últimos tres años:

NO	<input type="checkbox"/>	SI	<input type="checkbox"/>
----	--------------------------	----	--------------------------

- Si has sufrido algún/os accidente/s indica las **consecuencias** más importantes:

Leves	<input type="checkbox"/>
Moderadas	<input type="checkbox"/>
Graves	<input type="checkbox"/>
Con secuelas	<input type="checkbox"/>

12.- Indica si alguien de tu entorno cercano ha sufrido **algún accidente de tráfico** en los últimos tres años:

SÍ, ALGÚN FAMILIAR	<input type="checkbox"/>	SÍ, AMIGO O CONOCIDO	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>
--------------------	--------------------------	----------------------	--------------------------	----	--------------------------

- Si alguien de tu entorno ha sufrido un accidente, indica las **consecuencias** más importantes:

Leves	<input type="checkbox"/>
Moderadas	<input type="checkbox"/>
Graves	<input type="checkbox"/>
Con secuelas	<input type="checkbox"/>
Muerte	<input type="checkbox"/>

13.- Señala el **nivel de preocupación** que te produce la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico:

NADA	<input type="checkbox"/>	POCA	<input type="checkbox"/>	BASTANTE	<input type="checkbox"/>	MUCHA	<input type="checkbox"/>
------	--------------------------	------	--------------------------	----------	--------------------------	-------	--------------------------

14.- Indica el número, aproximadamente, de muertes por accidentes de tráfico que consideres se producen al año en la provincia de Sevilla:

> 100	<input type="checkbox"/>
de 71 a 100	<input type="checkbox"/>
de 51 a 70	<input type="checkbox"/>
de 31 a 50	<input type="checkbox"/>
de 10 a 30	<input type="checkbox"/>
< 10	<input type="checkbox"/>

15.- ¿Crees que se pueden **evitar** los accidentes de tráfico?:

Siempre	<input type="checkbox"/>
La mayoría de las veces	<input type="checkbox"/>
Algunas veces	<input type="checkbox"/>
Casi nunca	<input type="checkbox"/>
Nunca	<input type="checkbox"/>

16.- Indica **la probabilidad** que crees que tienes de sufrir un accidente de tráfico en tu vida diaria:

NADA	<input type="checkbox"/>	POCA	<input type="checkbox"/>	BASTANTE	<input type="checkbox"/>	MUCHA	<input type="checkbox"/>
------	--------------------------	------	--------------------------	----------	--------------------------	-------	--------------------------

Otros datos:

EDAD HOMBRE MUJER

CARRERA CURSO

Rama del conocimiento a la que pertenece tu Carrera

Ciencias de la Salud	<input type="checkbox"/>
Ciencias	<input type="checkbox"/>
Ciencias Sociales y Jurídicas	<input type="checkbox"/>
Ingeniería y Arquitectura	<input type="checkbox"/>
Artes y Humanidades	<input type="checkbox"/>

- Indica si dispones de **permiso de conducir**:

	NO	SÍ	¿Cuánto tiempo hace que lo tienes?		
Ciclomotor o Motocicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> < 1 año	<input type="checkbox"/> de 1 a 3 años	<input type="checkbox"/> > 3 años
Coche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> < 1 año	<input type="checkbox"/> de 1 a 3 años	<input type="checkbox"/> > 3 años

- Si tienes carnet de conducir, señala la frecuencia con la que **conduces durante una semana** normal:

A diario	<input type="checkbox"/>
4 a 6 días por semana	<input type="checkbox"/>
2 a 3 días por semana	<input type="checkbox"/>
1 día a la semana	<input type="checkbox"/>
Con menor frecuencia	<input type="checkbox"/>
Nunca	<input type="checkbox"/>

- Si conduces, indica qué **vehículo** utilizas **con más frecuencia**:

Coche	<input type="checkbox"/>
Moto	<input type="checkbox"/>
Ciclomotor	<input type="checkbox"/>
Bici	<input type="checkbox"/>
Otros	<input type="checkbox"/>

- Del vehículo que has elegido, indica **cuándo** sueles conducirlo más:

Entre semana	<input type="checkbox"/>
En fin de semana	<input type="checkbox"/>
En ambos	<input type="checkbox"/>

- Habitualmente, ¿conduces por **ciudad o carretera**?

Por ciudad	<input type="checkbox"/>
Por carretera	<input type="checkbox"/>
Por ambas	<input type="checkbox"/>

GRACIAS POR TU COLABORACIÓN

TABLAS

Tabla 1: Distribución por sexo.

	N	%
Hombres	564	44,55
Mujeres	702	55,45
TOTAL	1266	100,00

Tabla 2: Distribución por rangos de edad.

	N	%
18-24 años	1043	82,19
25-29 años	226	17,81
TOTAL	1269	100,00

Tabla 3: Distribución por ramas de conocimiento.

	N	%
Ciencias de la Salud	275	21,70
Ciencias	89	7,02
Ciencias Sociales y Jurídicas	489	38,60
Ingeniería y Arquitectura	270	21,31
Artes y Humanidades	144	11,37
TOTAL	1267	100,00

Tabla 4: Posesión de algún permiso de conducir.

	N	%
Sí	964	75,61
No	311	24,39
TOTAL	1275	100,00

Tabla 5: Posesión de algún permiso de conducir y tipos de permiso.

	N	%
Coche + Ciclomotor o Motocicleta	273	21,41
Sólo coche	662	51,92
Sólo ciclomotor o motocicleta	29	2,27
No disponen de permiso	311	24,39
TOTAL	1275	100,00

Tabla 6: Posesión de algún permiso de conducir y tipos de permiso. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Coche + Ciclomotor o Motocicleta	175	31,19	94	13,43
Sólo coche	283	50,45	378	54,00
Sólo ciclomotor o motocicleta	15	2,67	14	2,00
No disponen de permiso	88	15,69	214	30,57
TOTAL	561	100,00	700	100,00

Tabla 7: Posesión de algún permiso de conducir y tipo de permiso. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Coche + Ciclomotor o Motocicleta	204	19,65	68	30,09
Sólo coche	541	52,12	120	53,10
Sólo ciclomotor o motocicleta	25	2,41	4	1,77
No disponen de permiso	268	25,82	34	15,04
TOTAL	1038	100,00	226	100,00

Tabla 8: Tiempo de posesión de cada permiso de conducir.

	< 1 año		de 1 a 3 años		> 3 años		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Ciclomotor o Motocicleta	14	4,79	67	22,95	211	72,26	292	100,00
Coche	122	13,48	409	45,19	374	41,33	905	100,00

Tabla 9: Tiempo de posesión de cada permiso de conducir. Por sexo.

	< 1 año				de 1 a 3 años				> 3 años				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Ciclomotor o Motocicleta	10	5,41	4	3,88	43	23,24	21	20,39	132	71,35	78	75,73	185	100,00	103	100,00
Coche	65	14,71	57	12,45	193	43,67	212	46,29	184	41,63	189	41,27	442	100,00	458	100,00

Tabla 10: Tiempo de posesión de cada permiso de conducir. Por rangos de edad.

	< 1 año				de 1 a 3 años				> 3 años				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Ciclomotor o Motocicleta	13	5,90	1	1,45	64	28,80	2	2,90	145	65,30	66	95,65	222	100,00	69	100,00
Coche	120	16,60	2	1,11	386	53,39	21	11,67	217	30,01	157	87,22	723	100,00	180	100,00

Tabla 11: Frecuencia de conducción.

	N	%
A diario	345	36,0
4 a 6 días por semana	127	13,28
2 a 3 días por semana	220	23,01
1 día a la semana	85	8,89
Con menor frecuencia	121	12,66
Nunca	58	6,07
TOTAL	956	100,00

Tabla 12: Frecuencia de conducción. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
A diario	200	42,55	144	29,94
4 a 6 días por semana	72	15,32	54	11,23
2 a 3 días por semana	91	19,36	127	26,40
1 día a la semana	41	8,72	44	9,15
Con menor frecuencia	46	9,79	75	15,59
Nunca	20	4,26	37	7,69
TOTAL	470	100,00	481	100,00

Tabla 13: Frecuencia de conducción. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
A diario	252	33,07	93	48,44
4 a 6 días por semana	101	13,25	26	13,54
2 a 3 días por semana	189	24,80	30	15,63
1 día a la semana	72	9,45	13	6,77
Con menor frecuencia	103	13,52	18	9,38
Nunca	45	5,91	12	6,25
TOTAL	762	100,00	192	100,00

Tabla 14: Frecuencia de uso de los diferentes vehículos.

	N	%
Coche	783	77,99
Moto	45	4,48
Ciclomotor	15	1,49
Bici	143	14,24
Otros	18	1,79
TOTAL	1004	100,00

Tabla 15: Frecuencia de uso de los diferentes vehículos, Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Coche	376	76,42	404	79,53
Moto	34	6,91	11	2,17
Ciclomotor	5	1,02	9	1,77
Bici	71	14,43	72	14,17
Otros	6	1,22	12	2,36
TOTAL	492	100,00	508	100,00

Tabla 16: Frecuencia de uso de los diferentes vehículos. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Coche	636	79,10	147	73,87
Moto	37	4,60	8	4,02
Ciclomotor	9	1,12	5	2,51
Bici	109	13,56	34	17,09
Otros	13	1,62	5	2,51
TOTAL	804	100,00	199	100,00

Tabla 17: Lugar de conducción habitual.

	N	%
Por ciudad	437	46,59
Por carretera	77	8,21
Por ambas	424	45,20
TOTAL	938	100,00

Tabla 18: Lugar de conducción habitual. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Por ciudad	210	45,16	224	47,76
Por carretera	34	7,31	43	9,17
Por ambas	221	47,53	202	43,07
TOTAL	465	100,00	469	100,00

Tabla 19: Lugar de conducción habitual. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Por ciudad	359	47,99	77	40,74
Por carretera	66	8,82	11	5,82
Por ambas	323	43,18	101	53,44
TOTAL	748	100,00	189	100,00

Tabla 20: Momento de conducción habitual durante la semana.

	N	%
Entre semana	240	25,72
En fin de semana	319	34,19
En ambos	374	40,09
TOTAL	933	100,00

Tabla 21: Momento de conducción habitual durante la semana. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Entre semana	125	27,06	113	24,20
En fin de semana	139	30,09	180	38,54
En ambos	198	42,86	174	37,26
TOTAL	462	100,00	467	100,00

Tabla 22: Momento de conducción habitual durante la semana. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Entre semana	182	24,43	57	30,48
En fin de semana	279	37,45	40	21,39
En ambos	284	38,12	90	48,13
TOTAL	745	100,00	187	100,00

Tabla 23: Preocupación por diversos problemas sociales (cuatro categorías).

	NADA		POCA		BASTANTE		MUCHA		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Inmigración	101	7,90	456	35,68	575	44,99	146	11,43	1278	100,00
Inseguridad ciudadana	20	1,57	274	21,51	634	49,76	346	27,16	1274	100,00
Contaminación atmosférica	20	1,57	255	20,02	602	47,25	397	31,16	1274	100,00
Accidentes de tráfico	9	0,71	155	12,15	580	45,45	532	41,69	1276	100,00
Calidad de la asistencia sanitaria	15	1,18	111	8,71	484	37,99	664	52,12	1274	100,00
Fracaso escolar	28	2,19	188	14,73	534	41,85	526	41,22	1276	100,00
Paro	7	0,55	53	4,16	340	26,67	875	68,63	1275	100,00
Futuro laboral	5	0,39	33	2,59	208	16,30	1030	80,72	1276	100,00
Violencia contra las mujeres	13	1,02	103	8,07	399	31,25	762	59,67	1277	100,00
Terrorismo	43	3,38	224	17,58	456	35,79	551	43,25	1274	100,00

Tabla 24: Preocupación por diversos problemas sociales (dos categorías).

	NADA/POCA		BASTANTE/MUCHA		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Inmigración	557	43,58	721	56,42	1278	100,00
Inseguridad ciudadana	294	23,08	980	76,92	1274	100,00
Contaminación atmosférica	275	21,59	999	78,41	1274	100,00
Accidentes de tráfico	164	12,85	1112	87,15	1276	100,00
Calidad de la asistencia sanitaria	126	9,89	1148	90,11	1274	100,00
Fracaso escolar	216	16,93	1060	83,07	1276	100,00
Paro	60	4,71	1215	95,29	1275	100,00
Futuro laboral	38	2,98	1238	97,02	1276	100,00
Violencia contra las mujeres	116	9,08	1161	90,92	1277	100,00
Terrorismo	267	20,96	1007	79,04	1274	100,00

Tabla 25: Preocupación por diversos problemas sociales (cuatro categorías). Por sexo.

	NADA				POCA				BASTANTE				MUCHA				TOTAL			
	Hombre		Mujer		Hombre		Mujer		Hombre		Mujer		Hombre		Mujer		Hombre		Mujer	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Inmigración	60	10,64	39	5,57	235	41,67	214	30,57	209	37,06	363	51,86	60	10,64	84	12,00	564	100,00	700	100,00
Inseguridad ciudadana	14	2,50	6	0,86	145	25,85	123	17,60	276	49,20	353	50,50	126	22,46	217	31,04	561	100,00	699	100,00
Contaminación atmosférica	14	2,50	6	0,86	134	23,93	118	16,86	276	49,29	318	45,43	136	24,29	258	36,86	560	100,00	700	100,00
Accidentes de tráfico	8	1,42	1	0,14	105	18,65	49	7,01	282	50,09	289	41,34	168	29,84	360	51,51	563	100,00	699	100,00
Calidad de la asistencia sanitaria	10	1,78	5	0,72	60	10,68	45	6,45	234	41,64	248	35,53	258	45,91	400	57,31	562	100,00	698	100,00
Fracaso escolar	20	3,55	7	1,00	99	17,58	87	12,45	229	40,67	297	42,49	215	38,19	308	44,06	563	100,00	699	100,00
Paro	4	0,71	2	0,29	30	5,34	23	3,29	157	27,94	177	25,32	371	66,01	497	71,10	562	100,00	699	100,00
Futuro laboral	2	0,36	2	0,29	25	4,45	7	1,00	111	19,75	94	13,43	424	75,44	597	85,29	562	100,00	700	100,00
Violencia contra las mujeres	12	2,13	1	0,14	75	13,32	25	3,57	250	44,40	147	21,00	226	40,14	527	75,29	563	100,00	700	100,00
Terrorismo	29	5,1	13	1,87	142	25,22	79	11,33	210	37,30	239	34,29	182	32,33	366	52,51	563	100,00	697	100,00

Tabla 26: Preocupación por diversos problemas sociales (cuatro categorías). Por rangos de edad.

	NADA				POCA				BASTANTE				MUCHA				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Inmigración	78	7,49	21	9,29	364	34,97	86	38,05	482	46,30	91	40,27	117	11,24	28	12,39	1041	100,00	226	100,00
Inseguridad ciudadana	13	1,25	7	3,11	231	22,25	39	17,33	514	49,52	115	51,11	280	26,97	64	28,45	1038	100,00	225	100,00
Contaminación atmosférica	17	1,64	3	1,33	207	19,94	45	20,00	488	47,01	108	48,00	326	31,41	69	30,67	1038	100,00	225	100,00
Accidentes de tráfico	8	0,77	1	0,44	127	12,22	27	11,95	470	45,24	103	45,58	434	41,77	95	42,04	1039	100,00	226	100,00
Calidad de la asistencia sanitaria	10	0,96	5	2,22	91	8,77	15	6,67	394	37,96	89	39,56	543	52,31	116	51,56	1038	100,00	225	100,00
Fracaso escolar	18	1,73	9	4,00	152	14,62	34	15,11	449	43,17	78	34,67	421	40,48	104	46,22	1040	100,00	225	100,00
Paro	4	0,39	2	0,88	45	4,34	8	3,54	298	28,71	36	15,93	691	66,57	180	79,65	1038	100,00	226	100,00
Futuro laboral	1	0,10	3	1,33	28	2,69	4	1,78	176	16,92	29	12,89	835	80,29	189	84,00	1040	100,00	225	100,00
Violencia contra las mujeres	10	0,96	3	1,33	85	8,17	16	7,08	321	30,87	76	33,63	624	60,00	131	57,96	1040	100,00	226	100,00
Terrorismo	30	2,89	12	5,31	177	17,07	46	20,35	373	35,97	76	33,63	457	44,07	92	40,71	1037	100,00	226	100,00

Tabla 27: Preocupación por diversos problemas sociales (dos categorías). Por sexo.

	NADA/POCA				BASTANTE/MUCHA				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Inmigración	295	52,30	253	36,14	269	47,70	447	63,86	564	100,00	700	100,00
Inseguridad ciudadana	156	28,34	129	18,45	402	71,66	570	81,55	558	100,00	699	100,00
Contaminación atmosférica	148	26,43	124	17,71	412	73,57	576	82,29	560	100,00	700	100,00
Accidentes de tráfico	113	20,07	50	7,15	450	79,93	649	92,85	563	100,00	699	100,00
Calidad de la asistencia sanitaria	70	12,46	50	7,16	492	87,54	648	92,84	562	100,00	698	100,00
Fracaso escolar	119	21,14	94	13,45	444	78,86	605	86,55	563	100,00	699	100,00
Paro	34	6,05	25	3,58	528	93,95	674	96,42	562	100,00	699	100,00
Futuro laboral	27	4,80	9	1,29	535	95,20	691	98,71	562	100,00	700	100,00
Violencia contra las mujeres	87	15,45	26	3,71	476	84,55	674	96,29	563	100,00	700	100,00
Terrorismo	171	30,37	92	13,20	392	69,63	605	86,80	563	100,00	697	100,00

Tabla 28: Preocupación por diversos problemas sociales (dos categorías). Por rangos de edad.

	NADA/POCA				BASTANTE/MUCHA				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Inmigración	442	42,46	107	47,35	599	57,54	119	52,65	1041	100,00	226	100,00
Inseguridad ciudadana	244	23,51	46	20,44	794	76,49	179	79,56	1038	100,00	225	100,00
Contaminación atmosférica	224	21,58	48	21,33	814	78,42	177	78,67	1038	100,00	225	100,00
Accidentes de tráfico	135	12,99	28	12,39	904	87,01	198	87,61	1039	100,00	226	100,00
Calidad de la asistencia sanitaria	101	9,73	20	8,89	937	90,27	205	91,11	1038	100,00	225	100,00
Fracaso escolar	170	16,35	43	19,11	870	83,65	182	80,89	1040	100,00	225	100,00
Paro	49	4,72	10	4,42	989	95,28	216	95,58	1038	100,00	226	100,00
Futuro laboral	29	2,79	7	3,11	1011	97,21	218	96,89	1040	100,00	225	100,00
Violencia contra las mujeres	95	9,13	19	8,41	945	90,87	207	91,59	1040	100,00	226	100,00
Terrorismo	207	19,96	58	25,66	830	80,04	168	74,34	1037	100,00	226	100,00

Tabla 29: Importancia concedida a diversos problemas para la salud y la vida (cuatro categorías).

	NADA		POCA		BASTANTE		MUCHA		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Consumo de alcohol, tabaco y drogas	57	4,48	298	23,43	615	48,35	302	23,74	1272	100,00
Accidentes domésticos	81	6,37	646	50,83	448	35,25	302	7,55	1477	100,00
Accidentes de tráfico	12	0,95	110	8,68	635	50,12	510	40,25	1267	100,00
SIDA e infecciones de transmisión sexual (ITS)	43	3,38	179	14,08	509	40,05	540	42,49	1271	100,00
Accidentes laborales	43	3,38	400	31,47	617	48,54	211	16,61	1271	100,00
Obesidad	139	10,96	457	36,04	479	37,78	193	15,22	1268	100,00

Tabla 30: Importancia concedida a diversos problemas para la salud y la vida (dos categorías).

	NADA/POCA		BASTANTE/MUCHA		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Consumo de alcohol, tabaco y drogas	355	27,91	917	72,09	1272	100,00
Accidentes domésticos	727	57,20	544	42,80	1271	100,00
Accidentes de tráfico	122	9,63	1145	90,37	1267	100,00
SIDA e infecciones de transmisión sexual (ITS)	222	17,47	1049	82,53	1271	100,00
Accidentes laborales	443	34,85	828	65,15	1271	100,00
Obesidad	596	47,00	672	53,00	1268	100,00

Tabla 31: Importancia concedida a diversos problemas para la salud y la vida (cuatro categorías). Por sexo.

	NADA				POCA				BASTANTE				MUCHA				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Consumo de alcohol, tabaco y drogas	29	5,17	25	3,59	164	29,23	131	18,79	257	45,81	354	50,79	111	19,79	187	26,83	561	100,00	697	100,00
Accidentes domésticos	52	9,29	29	4,16	317	56,61	317	45,48	172	30,71	275	39,45	19	3,39	76	10,91	560	100,00	697	100,00
Accidentes de tráfico	9	1,61	3	0,43	68	12,16	37	5,33	312	55,81	318	45,82	170	30,42	336	48,42	559	100,00	694	100,00
SIDA e infecciones de transmisión sexual (ITS)	23	4,11	19	2,73	104	18,57	75	10,76	242	43,21	258	37,02	191	34,11	345	49,49	560	100,00	697	100,00
Accidentes laborales	22	3,92	19	2,73	202	36,01	193	27,73	266	47,42	345	49,57	71	12,65	139	19,97	561	100,00	696	100,00
Obesidad	94	16,88	43	6,17	227	40,75	224	32,14	175	31,42	298	42,75	61	10,95	132	18,94	557	100,00	697	100,00

Tabla 32: Importancia concedida a diversos problemas para la salud y la vida (cuatro categorías). Por rangos de edad.

	NADA				POCA				BASTANTE				MUCHA				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Consumo de alcohol, tabaco y drogas	47	4,54	7	3,11	241	23,26	55	24,44	508	49,03	104	46,22	240	23,17	59	26,23	1036	100,00	225	100,00
Accidentes domésticos	66	6,37	15	6,70	515	49,71	121	54,02	371	35,81	76	33,93	84	8,11	12	5,35	1036	100,00	224	100,00
Accidentes de tráfico	11	1,06	1	0,45	80	7,74	26	11,66	524	50,73	107	47,98	418	40,47	89	39,91	1033	100,00	223	100,00
SIDA e infecciones de transmisión sexual (ITS)	32	3,09	10	4,46	139	13,42	40	17,86	406	39,19	95	42,41	459	44,30	79	35,27	1036	100,00	224	100,00
Accidentes laborales	34	3,29	7	3,11	332	32,08	64	28,44	505	48,79	107	47,56	164	15,84	47	20,89	1035	100,00	225	100,00
Obesidad	115	11,12	23	10,31	373	36,07	78	34,98	381	36,85	94	42,15	165	15,96	28	12,56	1034	100,00	223	100,00

Tabla 33: Importancia concedida a diversos problemas para la salud y la vida (dos categorías). Por sexo.

	NADA/POCA				BASTANTE/MUCHA				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Consumo de alcohol, tabaco y drogas	193	34,40	156	22,38	368	65,60	541	77,62	561	100,00	697	100,00
Accidentes domésticos	369	65,89	346	49,64	191	34,11	351	50,36	560	100,00	697	100,00
Accidentes de tráfico	77	13,77	40	5,76	482	86,23	654	94,24	559	100,00	694	100,00
SIDA e infecciones de transmisión sexual (ITS)	127	22,68	94	13,49	433	77,32	603	86,51	560	100,00	697	100,00
Accidentes laborales	224	39,93	212	30,46	337	60,07	484	69,54	561	100,00	696	100,00
Obesidad	321	57,63	267	38,31	236	42,37	430	61,69	557	100,00	697	100,00

Tabla 34: Importancia concedida a diversos problemas para la salud y la vida (dos categorías). Por rangos de edad.

	NADA/POCA				BASTANTE/MUCHA				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Consumo de alcohol, tabaco y drogas	288	27,80	62	27,56	748	72,20	163	72,44	1036	100,00	225	100,00
Accidentes domésticos	581	56,08	136	60,71	455	43,92	88	39,29	1036	100,00	224	100,00
Accidentes de tráfico	91	8,81	27	12,11	942	91,19	196	87,89	1033	100,00	223	100,00
SIDA e infecciones de transmisión sexual (ITS)	171	16,51	50	22,32	865	83,49	174	77,68	1036	100,00	224	100,00
Accidentes laborales	366	35,36	71	31,56	669	64,64	154	68,44	1035	100,00	225	100,00
Obesidad	488	47,20	101	45,2	546	52,80	122	54,71	1034	100,00	223	100,00

Tabla 35: Peligrosidad concedida a diversas conductas de riesgo (cuatro categorías).

	NADA		POCA		BASTANTE		MUCHA		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Consumir drogas	11	0,86	73	5,72	368	28,84	824	64,58	1276	100,00
Relaciones sexuales sin protección	9	0,71	88	6,90	629	49,33	549	43,06	1275	100,00
Fumar más de un paquete de tabaco diario	16	1,25	90	7,06	573	44,94	596	46,75	1275	100,00
Conducir moto o ciclomotor sin casco	8	0,63	91	7,17	485	38,19	686	54,01	1270	100,00
Caminar solo/a por la noche	108	8,46	609	47,73	438	34,33	121	9,48	1276	100,00
Conducir bebido/a el coche por carretera	7	0,55	10	0,78	270	21,16	989	77,51	1276	100,00
Conducir bebido/a el coche por ciudad	10	0,79	38	3,00	311	24,55	908	71,66	1267	100,00
Circular en bicicleta por carretera	34	2,67	347	27,22	700	54,90	194	15,21	1275	100,00

Tabla 36: Peligrosidad concedida a diversas conductas de riesgo (dos categorías).

	NADA/POCA		BASTANTE/MUCHA		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Consumir drogas	84	6,58'	1192	93,42	1276	100,00
Relaciones sexuales sin protección	97	7,61	1178	92,39	1275	100,00
Fumar más de un paquete de tabaco diario	106	8,31	1169	91,69	1275	100,00
Conducir moto o ciclomotor sin casco	99	7,80	1171	92,20	1270	100,00
Caminar solo/a por la noche	717	56,19	559	43,81	1276	100,00
Conducir bebido/a el coche por carretera	17	1,33	1259	98,67	1276	100,00
Conducir bebido/a el coche por ciudad	48	3,79	1219	96,21	1267	100,00
Circular en bicicleta por carretera	381	29,88	894	70,12	1275	100,00

Tabla 37: Peligrosidad concedida a diversas conductas de riesgo (cuatro categorías). Por sexo.

	NADA				POCA				BASTANTE				MUCHA				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Consumir drogas	9	1,60	2	0,29	58	10,30	14	2,00	201	35,70	162	23,18	295	52,40	521	74,53	563	100,00	699	100,00
Relaciones sexuales sin protección	8	1,42	1	0,14	64	11,37	23	3,30	325	57,73	297	42,55	166	29,48	377	54,01	563	100,00	698	100,00
Fumar más de un paquete de tabaco diario	14	2,49	2	0,29	44	7,83	44	6,29	249	44,31	321	45,86	255	45,37	333	47,56	562	100,00	700	100,00
Conducir moto o ciclomotor sin casco	7	1,25	1	0,14	60	10,71	30	4,31	222	39,65	255	36,64	271	48,39	410	58,91	560	100,00	696	100,00
Caminar solo/a por la noche	84	14,95	23	3,28	333	59,25	269	38,37	125	22,24	310	44,22	20	3,56	99	14,13	562	100,00	701	100,00
Conducir bebido/a el coche por carretera	6	1,07	1	0,14	6	1,07	3	0,43	170	30,30	96	13,69	379	67,56	601	85,74	561	100,00	701	100,00
Conducir bebido/a el coche por ciudad	9	1,61	1	0,14	26	4,64	11	1,59	180	32,14	127	18,33	345	61,61	554	79,94	560	100,00	693	100,00
Circular en bicicleta por carretera	24	4,26	10	1,43	190	33,75	152	21,78	293	52,04	398	57,02	56	9,95	138	19,77	563	100,00	698	100,00

Tabla 38: Peligrosidad concedida a diversas conductas de riesgo (cuatro categorías). Por rangos de edad.

	NADA				POCA				BASTANTE				MUCHA				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Consumir drogas	10	0,96	1	0,44	60	5,77	13	5,75	301	28,98	62	27,44	668	64,29	150	66,37	1039	100,00	226	100,00
Relaciones sexuales sin protección	5	0,48	4	1,77	78	7,51	9	3,98	519	50,00	103	45,58	436	42,01	110	48,67	1038	100,00	226	100,00
Fumar más de un paquete de tabaco diario	12	1,15	4	1,77	74	7,12	14	6,19	472	45,44	98	43,37	481	46,29	110	48,67	1039	100,00	226	100,00
Conducir moto o ciclomotor sin casco	7	0,68	1	0,44	73	7,06	17	7,56	408	39,46	70	31,11	546	52,80	137	60,89	1034	100,00	225	100,00
Caminar solo/a por la noche	84	8,08	23	10,18	505	48,56	99	43,81	346	33,27	90	39,82	105	10,10	14	6,19	1040	100,00	226	100,00
Conducir bebido/a el coche por carretera	6	0,58	1	0,44	8	0,77	1	0,44	221	21,27	46	20,35	804	77,38	178	78,77	1039	100,00	226	100,00
Conducir bebido/a el coche por ciudad	9	0,87	1	0,45	32	3,10	5	2,24	246	23,81	62	27,80	746	72,22	155	69,51	1033	100,00	223	100,00
Circular en bicicleta por carretera	30	2,89	4	1,78	296	28,49	47	20,89	566	54,47	127	56,44	147	14,15	47	20,89	1039	100,00	225	100,00

Tabla 39: Peligrosidad concedida a diversas conductas de riesgo (dos categorías). Por sexo.

	NADA/POCA				BASTANTE/MUCHA				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Consumir drogas	67	11,90	16	2,29	496	88,10	683	97,71	563	100,00	699	100,00
Relaciones sexuales sin protección	72	12,79	24	3,44	491	87,21	674	96,56	563	100,00	698	100,00
Fumar más de un paquete de tabaco diario	58	10,32	46	6,57	504	89,68	654	93,43	562	100,00	700	100,00
Conducir moto o ciclomotor sin casco	67	11,96	31	4,45	493	88,04	665	95,55	560	100,00	696	100,00
Caminar solo/a por la noche	417	74,20	292	41,65	145	25,80	409	58,35	562	100,00	701	100,00
Conducir bebido/a el coche por carretera	12	2,14	4	0,57	549	97,86	697	99,43	561	100,00	701	100,00
Conducir bebido/a el coche por ciudad	35	6,25	12	1,73	525	93,75	681	98,27	560	100,00	693	100,00
Circular en bicicleta por carretera	214	38,01	162	23,21	349	61,99	536	76,79	563	100,00	698	100,00

Tabla 40: Peligrosidad concedida a diversas conductas de riesgo (dos categorías). Por rangos de edad.

	NADA/POCA				BASTANTE/MUCHA				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Consumir drogas	70	6,74	14	6,19	969	93,26	212	93,81	1039	100,00	226	100,00
Relaciones sexuales sin protección	83	8,00	13	5,75	955	92,00	213	94,25	1038	100,00	226	100,00
Fumar más de un paquete de tabaco diario	86	8,28	18	7,96	953	91,72	208	92,04	1039	100,00	226	100,00
Conducir moto o ciclomotor sin casco	80	7,74	18	8,00	954	92,26	207	92,00	1034	100,00	225	100,00
Caminar solo/a por la noche	589	56,63	122	53,98	451	43,37	104	46,02	1040	100,00	226	100,00
Conducir bebido/a el coche por carretera	14	1,35	2	0,88	1025	98,65	224	99,12	1039	100,00	226	100,00
Conducir bebido/a el coche por ciudad	41	3,97	6	2,69	992	96,03	217	97,31	1033	100,00	223	100,00
Circular en bicicleta por carretera	326	31,38	51	22,67	713	68,62	174	77,33	1039	100,00	225	100,00

Tabla 41: Opinión sobre la influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico (cuatro categorías).

	NADA		POCO		BASTANTE		MUCHO		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Conducir bebido/a o drogado/a	5	0,39	11	0,86	202	15,84	1057	82,90	1275	100,00
Conducir con exceso de velocidad	9	0,71	81	6,35	514	40,31	671	52,63	1275	100,00
Aproximarse indebidamente al coche delantero	2	0,16	161	12,66	758	59,59	351	27,59	1272	100,00
Conducir cansado/a	4	0,31	165	12,96	787	61,62	317	24,90	1273	100,00
Conducir por carreteras en mal estado	9	0,71	254	19,94	704	55,25	307	24,10	1274	100,00
No pasar las ITV	35	2,75	447	35,17	635	49,96	154	12,12	1271	100,00
Conducir y usar el móvil o la radio	21	1,65	322	25,27	662	51,96	269	21,11	1274	100,00
No cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	26	2,05	355	27,97	656	51,69	232	18,28	1269	100,00
Conducir con mal tiempo	45	3,54	496	38,99	613	48,19	118	9,2	1272	100,00

Tabla 42: Opinión sobre la influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico (dos categorías).

	NADA/ POCO		BASTANTE/MUCHO		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Conducir bebido/a o drogado/a	16	1,25	1259	98,75	1275	100,00
Conducir con exceso de velocidad	90	7,06	1185	92,94	1275	100,00
Aproximarse indebidamente al coche delantero	163	12,81	1109	87,19	1272	100,00
Conducir cansado/a	169	13,28	1104	86,72	1273	100,00
Conducir por carreteras en mal estado	263	20,64	1011	79,36	1274	100,00
No pasar las ITV	482	37,92	789	62,08	1271	100,00
Conducir y usar el móvil o la radio	343	26,92	931	73,08	1274	100,00
No cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	381	30,02	888	69,98	1269	100,00
Conducir con mal tiempo	541	42,53	731	57,47	1272	100,00

Tabla 43: Opinión sobre la influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico (cuatro categorías). Por sexo.

	NADA				POCO				BASTANTE				MUCHO				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Conducir bebido/a o drogado/a	4	0,71	1	0,14	8	1,42	2	0,29	125	22,24	72	10,27	425	75,63	626	89,30	562	100,00	701	100,00
Conducir con exceso de velocidad	8	1,42	1	0,14	63	11,21	17	2,43	264	46,98	247	35,23	227	40,39	436	62,20	562	100,00	701	100,00
Aproximarse indebidamente al coche delantero	2	0,36	0	0,00	91	16,22	67	9,59	327	58,29	425	60,80	141	25,13	207	29,61	561	100,00	699	100,00
Conducir cansado/a	4	0,71	0	0,00	96	17,11	65	9,29	341	60,78	441	63,00	120	21,40	194	27,71	561	100,00	700	100,00
Conducir por carreteras en mal estado	8	1,42	1	0,14	142	25,27	109	15,57	277	49,29	420	60,00	135	24,02	170	24,29	562	100,00	700	100,00
No pasar las ITV	21	3,75	14	2,00	249	44,46	192	27,47	231	41,25	401	57,37	59	10,54	92	13,16	560	100,00	699	100,00
Conducir y usar el móvil o la radio	13	2,32	8	1,14	161	28,70	159	22,68	296	52,76	361	51,50	91	16,22	173	24,68	561	100,00	701	100,00
No cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	16	2,86	9	1,29	199	35,60	153	21,89	273	48,84	378	54,08	71	12,70	159	22,75	559	100,00	699	100,00
Conducir con mal tiempo	34	6,06	11	1,57	257	45,81	233	33,29	227	40,46	382	54,57	43	7,67	74	10,57	561	100,00	700	100,00

Tabla 44: Opinión sobre la influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico (cuatro categorías). Por rangos de edad.

	NADA				POCO				BASTANTE				MUCHO				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Conducir bebido/a o drogado/a	5	0,48	0	0,00	10	0,96	0	0,00	169	16,25	29	12,83	856	82,31	197	87,17	1040	100,00	226	100,00
Conducir con exceso de velocidad	8	0,77	1	0,44	70	6,73	10	4,42	436	41,92	75	33,19	526	50,58	140	61,95	1040	100,00	226	100,00
Aproximarse indebidamente al coche delantero	1	0,10	1	0,44	147	14,16	11	4,89	620	59,73	134	59,56	270	26,01	79	35,11	1038	100,00	226	100,00
Conducir cansado/a	4	0,39	0	0,00	147	14,16	14	6,19	640	61,66	145	64,16	247	23,79	67	29,65	1038	100,00	226	100,00
Conducir por carreteras en mal estado	9	0,87	0	0,00	228	21,94	23	10,18	565	54,38	135	59,73	237	22,81	68	30,09	1039	100,00	226	100,00
No pasar las ITV	29	2,80	6	2,65	357	34,46	85	37,61	518	50,00	115	50,88	132	12,74	20	8,86	1036	100,00	226	100,00
Conducir y usar el móvil o la radio	19	1,83	2	0,88	269	25,89	51	22,57	533	51,30	125	55,31	218	20,98	48	21,24	1039	100,00	226	100,00
No cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	23	2,22	2	0,89	298	28,76	55	24,44	530	51,16	123	54,67	185	17,86	45	20,00	1036	100,00	225	100,00
Conducir con mal tiempo	39	3,76	6	2,65	412	39,69	80	35,40	487	46,92	123	54,42	100	9,63	17	7,53	1038	100,00	226	100,00

Tabla 45: Opinión sobre la influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico (dos categorías). Por sexo.

	NADA/ POCO				BASTANTE/MUCHO				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Conducir bebido/a o drogado/a	12	2,14	3	0,43	550	97,86	698	99,57	562	100,00	701	100,00
Conducir con exceso de velocidad	71	12,63	18	2,57	491	87,37	683	97,43	562	100,00	701	100,00
Aproximarse indebidamente al coche delantero	93	16,58	67	9,59	468	83,42	632	90,41	561	100,00	699	100,00
Conducir cansado/a	100	17,83	65	9,29	461	82,17	635	90,71	561	100,00	700	100,00
Conducir por carreteras en mal estado	150	26,69	110	15,71	412	73,31	590	84,29	562	100,00	700	100,00
No pasar las ITV	270	48,21	206	29,47	290	51,79	493	70,53	560	100,00	699	100,00
Conducir y usar el móvil o la radio	174	31,02	167	23,82	387	68,98	534	76,18	561	100,00	701	100,00
No cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	215	38,46	162	23,18	344	61,54	537	76,82	559	100,00	699	100,00
Conducir con mal tiempo	291	51,87	244	34,86	270	48,13	456	65,14	561	100,00	700	100,00

Tabla 46: Opinión sobre la influencia de diversas situaciones en los accidentes de tráfico (dos categorías). Por rangos de edad.

	NADA/ POCO				BASTANTE/MUCHO				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Conducir bebido/a o drogado/a	15	1,44	0	0,00	1025	98,56	226	100,00	1040	100,00	226	100,00
Conducir con exceso de velocidad	78	7,50	11	4,87	962	92,50	215	95,13	1040	100,00	226	100,00
Aproximarse indebidamente al coche delantero	148	14,26	12	5,33	890	85,74	213	94,67	1038	100,00	225	100,00
Conducir cansado/a	151	14,55	14	6,19	887	85,45	212	93,81	1038	100,00	226	100,00
Conducir por carreteras en mal estado	237	22,81	23	10,18	802	77,19	203	89,82	1039	100,00	226	100,00
No pasar las ITV	386	37,26	91	40,27	650	62,74	135	59,73	1036	100,00	226	100,00
Conducir y usar el móvil o la radio	288	27,72	53	23,45	751	72,28	173	76,55	1039	100,00	226	100,00
No cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	321	30,98	57	25,33	715	69,02	168	74,67	1036	100,00	225	100,00
Conducir con mal tiempo	451	43,45	86	38,05	587	56,55	140	61,95	1038	100,00	226	100,00

Tabla 47: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial en general (cinco categorías).

	NUNCA		CASI NUNCA		ALGUNAS VECES		CASI SIEMPRE		SIEMPRE		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Límites de velocidad	52	4,09	441	34,67	555	43,63	212	16,67	12	0,94	12	100,00
Distancia de seguridad	75	5,90	553	43,47	451	35,46	175	13,75	18	1,42	18	100,00
Alcohol permitido	19	1,50	198	15,63	580	45,78	441	34,80	29	2,29	29	100,00
Cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	49	3,87	396	31,28	495	39,10	301	23,78	25	1,97	25	100,00
Stop y ceda el paso	22	1,73	235	18,50	493	38,82	484	38,12	36	2,83	36	100,00
No usar móvil, GPS, radio mientras se conduce	166	13,08	570	44,92	390	30,73	124	9,77	19	1,50	19	100,00
Uso del casco	12	0,94	138	10,87	458	36,06	594	46,78	68	5,35	68	100,00
Semáforos	6	0,47	39	3,08	239	18,86	799	63,07	184	14,52	184	100,00

Tabla 48: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial en general (tres categorías).

	NUNCA/ CASI NUNCA		ALGUNAS VECES		CASI SIEMPRE/ SIEMPRE		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Límites de velocidad	493	38,76	555	43,63	224	17,61	224	100,00
Distancia de seguridad	628	49,37	451	35,46	193	15,17	193	100,00
Alcohol permitido	217	17,12	580	45,78	470	37,10	470	100,00
Cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	445	35,15	495	39,10	326	25,75	326	100,00
Stop y ceda el paso	257	20,24	493	38,82	520	40,94	520	100,00
No usar móvil, GPS, radio mientras se conduce	736	58,00	390	30,73	143	11,27	143	100,00
Uso del casco	150	11,81	458	36,06	662	52,13	662	100,00
Semáforos	45	3,55	239	18,86	983	77,59	983	100,00

Tabla 49: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial en general (cinco categorías). Por sexo.

	NUNCA		CASI NUNCA		ALGUNAS VECES		CASI SIEMPRE		SIEMPRE		TOTAL													
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres													
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%												
Límites de velocidad	31	5,53	20	2,85	217	38,68	222	31,67	215	38,32	334	47,65	92	16,40	119	16,98	6	1,07	6	0,85	561	100,00	701	100,00
Distancia de seguridad	40	7,13	34	4,85	255	45,45	295	42,08	179	31,91	268	38,23	80	14,26	94	13,41	7	1,25	10	1,43	561	100,00	701	100,00
Alcohol permitido	9	1,61	10	1,43	69	12,34	127	18,19	232	41,50	344	49,28	233	41,68	204	29,23	16	2,86	13	1,87	559	100,00	698	100,00
Cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	27	4,85	20	2,86	184	33,03	209	29,90	213	38,24	278	39,77	117	21,01	184	26,32	16	2,87	8	1,15	557	100,00	699	100,00
Stop y ceda el paso	16	2,86	6	0,86	109	19,46	123	17,57	213	38,04	278	39,71	209	37,32	271	38,71	13	2,32	22	3,15	560	100,00	700	100,00
No usar móvil, GPS, radio mientras se conduce	70	12,52	96	13,71	235	42,04	327	46,71	181	32,38	208	29,71	65	11,63	58	8,29	8	1,43	11	1,58	559	100,00	700	100,00
Uso del casco	7	1,25	5	0,71	59	10,54	75	10,71	178	31,79	277	39,57	282	50,36	310	44,29	34	6,06	33	4,72	560	100,00	700	100,00
Semáforos	4	0,71	2	0,29	12	2,14	26	3,7	93	16,58	144	20,69	353	62,92	441	63,36	99	17,65	83	11,92	561	100,00	696	100,00

Tabla 50: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial en general (cinco categorías). Por rangos de edad.

	NUNCA				CASI NUNCA				ALGUNAS VECES				CASI SIEMPRE				SIEMPRE				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Límites de velocidad	42	4,04	9	4,00	366	35,19	73	32,44	453	43,56	99	44,00	169	16,25	42	18,67	10	0,96	2	0,89	1040	100,00	225	100,00
Distancia de seguridad	55	5,29	19	8,44	455	43,75	95	42,22	368	35,38	81	36,00	149	14,33	26	11,56	13	1,25	4	1,78	1040	100,00	225	100,00
Alcohol permitido	15	1,45	4	1,79	158	15,25	38	16,96	478	46,14	99	44,20	362	34,94	77	34,38	23	2,22	6	2,67	1036	100,00	224	100,00
Cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	43	4,16	5	2,22	317	30,66	76	33,78	400	38,68	92	40,89	251	24,28	50	22,22	23	2,22	2	0,89	1034	100,00	225	100,00
Stop y ceda el paso	21	2,02	1	0,44	199	19,17	34	15,11	404	38,92	88	39,11	380	36,61	101	44,89	34	3,28	1	0,45	1038	100,00	225	100,00
No usar móvil, GPS, radio mientras se conduce	140	13,49	26	11,61	461	44,41	104	46,43	323	31,12	66	29,46	96	9,25	27	12,05	18	1,73	1	0,45	1038	100,00	224	100,00
Uso del casco	11	1,06	1	0,45	113	10,88	23	10,27	379	36,48	77	34,38	478	46,01	114	50,89	58	5,57	9	4,01	1039	100,00	224	100,00
Semáforos	5	0,48	1	0,45	32	3,08	6	2,70	190	18,30	48	21,62	652	62,81	143	64,41	159	15,33	24	10,82	1038	100,00	222	100,00

Tabla 51: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial en general (tres categorías). Por sexo.

	NUNCA/CASI NUNCA				ALGUNAS VECES				CASI SIEMPRE/SIEMPRE				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Límites de velocidad	248	44,21	242	34,52	215	38,32	334	47,65	98	17,47	125	17,83	561	100,00	701	100,00
Distancia de seguridad	295	52,58	329	46,93	179	31,91	268	38,23	87	15,51	104	14,84	561	100,00	701	100,00
Alcohol permitido	78	13,95	137	19,63	232	41,50	344	49,28	249	44,55	217	31,09	559	100,00	698	100,00
Cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	211	37,88	229	32,76	213	38,24	278	39,77	133	23,88	192	27,47	557	100,00	699	100,00
Stop y ceda el paso	125	22,32	129	18,43	213	38,04	278	39,71	222	39,64	293	41,86	560	100,00	700	100,00
No usar móvil, GPS, radio mientras se conduce	305	54,56	423	60,43	181	32,38	208	29,71	73	13,06	69	9,86	559	100,00	700	100,00
Uso del casco	66	11,79	80	11,43	178	31,79	277	39,57	316	56,42	343	49,00	560	100,00	700	100,00
Semáforos	16	2,85	28	4,02	93	16,58	144	20,69	452	80,57	524	75,29	561	100,00	696	100,00

Tabla 52: Percepción respecto al cumplimiento de las normas de seguridad vial en general (tres categorías). Por rangos de edad.

	NUNCA/CASI NUNCA				ALGUNAS VECES				CASI SIEMPRE/SIEMPRE				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Límites de velocidad	408	39,23	82	36,44	453	43,56	99	44,00	179	17,21	44	19,56	1040	100,00	225	100,00
Distancia de seguridad	510	49,04	114	50,67	368	35,38	81	36,00	162	15,58	30	13,33	1040	100,00	225	100,00
Alcohol permitido	173	16,70	42	18,75	478	46,14	99	44,20	385	37,16	83	37,05	1036	100,00	224	100,00
Cruzar la calzada por semáforos o paso de peatones	360	34,82	81	36,00	400	38,68	92	40,89	274	26,50	52	23,11	1034	100,00	225	100,00
Stop y ceda el paso	220	21,19	35	15,56	404	38,92	88	39,11	414	39,89	102	45,33	1038	100,00	225	100,00
No usar móvil, GPS, radio mientras se conduce	601	57,90	130	58,04	323	31,12	66	29,46	114	10,98	28	12,50	1038	100,00	224	100,00
Uso del casco	124	11,93	24	10,71	379	36,48	77	34,38	536	51,59	123	54,91	1039	100,00	224	100,00
Semáforos	37	3,56	7	3,15	190	18,30	48	21,62	811	78,14	167	75,23	1038	100,00	222	100,00

Tabla 53: Realización de determinadas conductas como usuarios de vehículos o como peatones. Determinación del uso del vehículo referido en cada una de las conductas.

	NO USAN ESE VEHICULO		RESTO DE RESPUESTAS		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad como acompañante	21	1,65	1254	98,35	1275	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera como acompañante	16	1,26	1257	98,74	1273	100,00
Utilizas casco en moto por carretera como acompañante	546	42,89	727	57,11	1273	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad como acompañante	505	39,92	760	60,08	1265	100,00
Utilizas casco en bicicleta	369	29,06	901	70,94	1270	100,00

Tabla 54: Frecuencia de realización de determinadas conductas como usuarios de vehículos o como peatones (cinco categorías).

	NUNCA		CASI NUNCA		ALGUNAS VECES		CASI SIEMPRE		SIEMPRE		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad como acompañante	10	0,80	24	1,91	54	4,31	138	11,00	1028	81,98	1254	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera como acompañante	2	0,16	10	0,80	17	1,35	71	5,65	1157	92,04	1257	100,00
Utilizas casco en moto por carretera como acompañante	3	0,41	15	2,06	21	2,89	60	8,26	628	86,38	727	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad como acompañante	8	1,05%	23	3,03	40	5,26	87	11,45	602	79,21	760	100,00
Utilizas casco en bicicleta	665	73,81	100	11,10	51	5,66	39	4,33	46	5,10	901	100,00
Cruzas la calzada debidamente	13	1,03	96	7,57	364	28,71	609	48,03	186	14,66	1268	100,00
Cruzas el semáforo en verde para peatones	29	2,31	48	3,82	258	20,51	599	47,62	324	25,74	1258	100,00

Tabla 55: Frecuencia de realización de determinadas conductas como usuarios de vehículos o como peatones (tres categorías).

	NUNCA/ CASI NUNCA		ALGUNAS VECES		CASI SIEMPRE/ SIEMPRE		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%		
Utilizas cinturón en coche por ciudad como acompañante	34	2,71	54	4,31	1166	92,98	1254	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera como acompañante	12	0,95	17	1,36	1228	97,69	1257	100,00
Utilizas casco en moto por carretera como acompañante	18	2,48	21	2,89	688	94,63	727	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad como acompañante	31	4,08	40	5,26	689	90,66	760	100,00
Utilizas casco en bicicleta	765	84,91	51	5,66	85	9,43	901	100,00
Cruzas la calzada debidamente	109	8,60	364	28,71	795	62,69	1268	100,00
Cruzas el semáforo en verde para peatones	77	6,12	258	20,51	923	73,37	1258	100,00

Tabla 56: Frecuencia de realización de determinadas conductas como usuarios de vehículos o como peatones (cinco categorías). Por sexo.

	CASI NUNCA				NUNCA				ALGUNAS VECES				CASI SIEMPRE				SIEMPRE				TOTAL			
	Hombre		Mujer		Hombre		Mujer		Hombre		Mujer		Hombre		Mujer		Hombre		Mujer		Hombre		Mujer	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad como acompañante	4	0,73	6	0,86	15	2,74	9	1,29	24	4,38	28	4,02	62	11,31	74	10,62	443	80,84	580	83,21	548	100,0	697	100,0
Utilizas cinturón en coche por carretera como acompañante	1	0,18	1	0,14	5	0,91	5	0,72	10	1,81	6	0,86	39	7,07	31	4,45	497	90,04	654	93,83	552	100,0	697	100,0
Utilizas casco en moto por carretera como acompañante	2	0,62	1	0,25	11	3,40	4	1,01	11	3,40	9	2,27	35	10,80	25	6,30	265	81,78	358	90,17	324	100,0	397	100,0
Utilizas casco en moto por ciudad como acompañante	3	0,89	5	1,20	13	3,85	10	2,40	19	5,62	20	4,81	43	12,72	44	10,58	260	76,92	337	81,01	338	100,0	416	100,0
Utilizas casco en bicicleta	332	72,81	331	75,23	52	11,40	47	10,68	25	5,48	25	5,68	22	4,82	17	3,86	25	5,49	20	4,55	456	100,0	440	100,0
Cruzas la calzada debidamente	10	1,78	2	0,29	66	11,76	28	4,01	195	34,76	168	24,03	236	42,07	372	53,22	54	9,63	129	18,45	561	100,0	699	100,0
Cruzas el semáforo en verde para peatones	13	2,33	16	2,31	35	6,26	13	1,88	138	24,69	117	16,91	275	49,19	323	46,68	98	17,53	223	32,22	559	100,0	692	100,0

Tabla 57: Frecuencia de realización de determinadas conductas como usuarios de vehículos o como peatones (cinco categorías). Por rangos de edad.

	NUNCA				CASI NUNCA				ALGUNAS VECES				CASI SIEMPRE				SIEMPRE				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad como acompañante	8	0,78	2	0,91	22	2,14	2	0,91	46	4,47	6	2,73	119	11,58	18	8,18	833	81,03	192	87,27	1028	100,0	220	100,0
Utilizas cinturón en coche por carretera como acompañante	2	0,19	0	0,00	9	0,87	1	0,45	13	1,26	3	1,36	60	5,82	10	4,52	947	91,86	207	93,67	1031	100,0	221	100,0
Utilizas casco en moto por carretera como acompañante	8	1,28	0	0,00	22	3,53	0	0,00	34	5,45	1	0,79	76	12,18	9	7,14	484	77,56	116	92,07	624	100,0	126	100,0
Utilizas casco en moto por ciudad como acompañante	8	1,28	0	0,00	22	3,53	1	0,76	34	5,45	5	3,82	76	12,18	11	8,40	484	77,56	114	87,02	624	100,0	131	100,0
Utilizas casco en bicicleta	560	75,37	104	67,53	82	11,04	17	11,04	43	5,79	7	4,55	27	3,63	12	7,79	31	4,17	14	9,09	743	100,0	154	100,0
Cruzas la calzada debidamente	10	0,96	2	0,89	80	7,70	15	6,70	304	29,26	59	26,34	499	48,03	110	49,11	146	14,05	38	16,96	1039	100,0	224	100,0
Cruzas el semáforo en verde para peatones	26	2,52	3	1,34	43	4,17	5	2,23	216	20,97	40	17,86	486	47,18	113	50,45	259	25,16	63	28,12	1030	100,0	224	100,0

Tabla 58: Frecuencia de realización de determinadas conductas como usuarios de vehículos o como peatones (tres categorías). Por sexo.

	NUNCA/CASI NUNCA				ALGUNAS VECES				CASI SIEMPRE/SIEMPRE				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad como acompañante	19	3,47	15	2,15	24	4,38	28	4,02	505	92,15	654	93,83	548	100,00	697	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera como acompañante	6	1,09	6	0,86	10	1,81	6	0,86	536	97,10	685	98,28	552	100,00	691	100,00
Utilizas casco en moto por carretera como acompañante	13	4,01	5	1,26	11	3,40	9	2,27	300	92,59	383	96,47	324	100,00	397	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad como acompañante	16	4,73	15	3,61	19	5,62	20	4,81	303	89,64	381	91,58	338	100,00	416	100,00
Utilizas casco en bicicleta	384	84,21	378	85,91	25	5,48	25	5,68	47	10,31	37	8,41	456	100,00	440	100,00
Cruzas la calzada debidamente	76	13,55	30	4,29	195	34,76	168	24,03	290	51,69	501	71,68	561	100,00	699	100,00
Cruzas el semáforo en verde para peatones	76	13,55	29	4,19	138	24,69	117	16,91	373	66,73	546	78,90	587	100,00	692	100,00

Tabla 59: Frecuencia de realización de determinadas conductas como usuarios de vehículos o como peatones (tres categorías). Por rangos de edad.

	NUNCA/CASI NUNCA				ALGUNAS VECES				CASI SIEMPRE/SIEMPRE				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad como acompañante	30	2,92	4	1,82	46	4,47	6	2,73	952	92,61	210	95,45	1028	100,00	220	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera como acompañante	11	1,07	1	0,45	13	1,26	3	1,36	1007	97,67	217	98,19	1031	100,00	221	100,00
Utilizas casco en moto por carretera como acompañante	18	3,02	0	0,00	19	3,19	1	0,79	559	93,79	125	99,21	596	100,00	126	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad como acompañante	30	4,81	1	0,76	34	5,45	5	3,82	560	89,74	125	95,42	624	100,00	131	100,00
Utilizas casco en bicicleta	642	86,41	121	78,57	43	5,79	7	4,55	58	7,81	26	16,88	743	100,00	154	100,00
Cruzas la calzada debidamente	90	8,66	17	7,59	304	29,26	59	26,34	645	62,08	148	66,07	1039	100,00	224	100,00
Cruzas el semáforo en verde para peatones	69	6,70	8	3,57	216	20,97	40	17,86	745	72,33	176	78,57	1030	100,00	224	100,00

Tabla 60. Conducción de moto o coche.

	N	%
Sí	894	69,84
No	386	30,16
Total	1280	100,00

Tabla 61: Realización de determinadas conductas como conductores. Determinación del uso del vehículo referido en cada una de las conductas.

	NO USAN ESE VEHICULO		RESTO DE RESPUESTAS		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad	9	1,01	881	98,99	890	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad	487	54,90	400	45,10	887	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera	19	2,23	834	97,77	853	100,00
Utilizas casco en moto por carretera	505	58,11	367	41,89	876	100,00

Tabla 62: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores (cinco categorías).

	NUNCA		CASI NUNCA		ALGUNAS VECES		CASI SIEMPRE		SIEMPRE		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad	6	0,68	11	1,25	29	3,29	50	5,68	785	89,10	881	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad	4	1,00	9	2,25	19	4,75	40	10,00	328	82,00	400	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera	3	0,35	2	0,23	10	1,15	34	3,92	819	94,35	868	100,00
Utilizas casco en moto por carretera	4	1,09	6	1,63	8	2,18	27	7,36	322	87,74	367	100,00
Haces señales para avisar de radares	606	68,40	99	11,17	104	11,74	39	4,40	38	4,29	886	100,00
Superas los límites de velocidad	107	12,06	256	28,86	387	43,63	102	11,50	35	3,95	887	100,00
Te acercas demasiado al vehículo delantero	249	28,04	374	42,12	212	23,87	37	4,17	16	1,80	888	100,00
Haces adelantamientos indebidos	460	51,98	275	31,07	109	12,32	25	2,82	16	1,81	885	100,00
Cedes el paso en pasos de cebra	15	1,70	23	2,61	77	8,73	419	47,51	348	39,45	882	100,00

Tabla 63: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores (tres categorías).

	NUNCA/CASI NUNCA		ALGUNAS VECES		CASI SIEMPRE/SIEMPRE		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad	17	1,93	29	3,29	835	94,78	881	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad	13	3,25	19	4,75	368	92,00	400	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera	5	0,60	10	1,20	819	98,20	834	100,00
Utilizas casco en moto por carretera	10	2,72	8	2,18	349	95,10	367	100,00
Haces señales para avisar de radares	705	79,57	104	11,74	77	8,69	886	100,00
Superas los límites de velocidad	363	40,92	387	43,63	137	15,45	887	100,00
Te acercas demasiado al vehículo delantero	623	70,16	212	23,87	53	5,97	888	100,00
Haces adelantamientos indebidos	735	83,05	109	12,32	41	4,63	885	100,00
Cedes el paso en pasos de cebra	38	4,31	77	8,73	767	86,96	882	100,00

Tabla 64: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores (cinco categorías). Por sexo.

	NUNCA				CASI NUNCA				ALGUNAS VECES				CASI SIEMPRE				SIEMPRE				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad	4	0,91	2	0,46	7	1,59	4	0,92	22	5,00	7	1,60	29	6,59	20	4,58	378	85,91	404	92,44	440	100,00	437	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad	2	0,94	2	1,08	8	3,76	1	0,54	14	6,57	5	2,70	23	10,80	17	9,19	166	77,93	160	86,49	213	100,00	185	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera	2	0,46	1	0,23	2	0,46	0	0,00	7	1,60	3	0,70	24	5,49	10	2,34	402	91,99	413	96,73	437	100,00	427	100,00
Utilizas casco en moto por carretera	3	1,53	1	0,59	4	2,04	2	1,18	7	3,57	1	0,59	16	8,16	11	6,51	166	84,70	154	91,13	196	100,00	169	100,00
Haces señales para avisar de radares	285	64,48	321	72,95	47	10,63	50	11,36	58	13,12	46	10,45	26	5,88	11	2,50	26	5,89	12	2,74	442	100,00	440	100,00
Superas los límites de velocidad	33	7,47	73	16,55	96	21,72	159	36,05	217	49,10	169	38,32	70	15,84	31	7,03	26	5,87	9	2,05	442	100,00	441	100,00
Te acercas demasiado al vehículo delantero	92	20,72	155	35,23	187	42,12	186	42,27	131	29,50	81	18,41	22	4,95	14	3,18	12	2,71	4	0,91	444	100,00	440	100,00
Haces adelantamientos indebidos	208	46,95	250	57,08	134	30,25	140	31,96	72	16,25	37	8,45	20	4,51	4	0,91	9	2,04	7	1,60	443	100,00	438	100,00
Cedes el paso en pasos de cebra	7	1,59	8	1,83	15	3,41	8	1,83	43	9,77	34	7,76	205	46,59	211	48,17	170	38,64	177	40,41	440	100,00	438	100,00

Tabla 65: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores (cinco categorías). Por rangos de edad.

	NUNCA				CASI NUNCA				ALGUNAS VECES				CASI SIEMPRE				SIEMPRE				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad	4	0,57	2	1,13	8	1,14	3	1,69	24	3,41	5	2,82	37	5,26	12	6,78	630	89,62	155	87,58	703	100,00	177	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad	4	1,27	0	0,00	6	1,90	3	3,57	15	4,76	4	4,76	31	9,84	9	10,71	259	82,23	68	80,96	315	100,00	84	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera	2	0,29	1	0,58	0	0,00	2	1,16	8	1,15	2	1,16	27	3,88	7	4,07	658	94,68	160	93,03	695	100,00	172	100,00
Utilizas casco en moto por carretera	3	1,03	1	1,32	5	1,72	1	1,32	6	2,07	2	2,63	21	7,24	6	7,89	255	87,94	66	86,84	290	100,00	76	100,00
Haces señales para avisar de radares	485	68,60	121	67,98	78	11,03	21	11,80	85	12,02	19	10,67	31	4,38	7	3,93	28	3,97	10	5,62	707	100,00	178	100,00
Superas los límites de velocidad	91	12,83	16	9,04	196	27,64	60	33,90	315	44,43	72	40,68	80	11,28	21	11,86	27	3,82	8	4,52	709	100,00	177	100,00
Te acercas demasiado al vehículo delantero	203	28,63	46	25,84	298	42,03	76	42,70	165	23,27	47	26,40	31	4,38	5	2,81	12	1,69	4	2,25	709	100,00	178	100,00
Haces adelantamientos indebidos	357	50,50	103	58,19	233	32,96	42	23,73	87	12,30	22	12,43	18	2,54	6	3,39	12	1,70	4	2,26	707	100,00	177	100,00
Cedes el paso en pasos de cebra	12	1,70	3	1,71	21	2,97	2	1,14	64	9,07	13	7,43	333	47,17	85	48,57	276	39,09	72	41,15	706	100,00	175	100,00

Tabla 66: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores (tres categorías). Por sexo.

	NUNCA/CASI NUNCA				ALGUNAS VECES				CASI SIEMPRE/SIEMPRE				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad	11	2,50	6	1,37	22	5,00	7	1,60	407	92,50	424	97,03	440	100,00	437	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad	10	4,69	3	1,62	14	6,57	5	2,70	189	88,74	177	95,68	213	100,00	185	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera	4	0,97	1	0,24	7	1,69	3	0,72	402	97,34	413	99,04	413	100,00	417	100,00
Utilizas casco en moto por carretera	7	3,57	3	1,78	7	3,57	1	0,59	182	92,86	165	97,63	196	100,00	169	100,00
Haces señales para avisar de radares	332	75,11	371	84,32	58	13,13	46	10,45	52	11,76	23	5,23	442	100,00	440	100,00
Superas los límites de velocidad	129	29,19	232	52,61	217	49,10	169	38,32	96	21,71	40	9,07	442	100,00	441	100,00
Te acercas demasiado al vehículo delantero	279	62,84	341	77,50	131	29,50	81	18,41	34	7,66	18	4,09	444	100,00	440	100,00
Haces adelantamientos indebidos	342	77,20	390	89,04	72	16,25	37	8,45	29	6,55	11	2,51	443	100,00	438	100,00
Cedes el paso en pasos de cebra	22	5,00	16	3,65	43	9,77	34	7,76	375	85,23	388	88,59	440	100,00	438	100,00

Tabla 67: Frecuencia de realización de determinadas conductas como conductores (tres categorías). Por rangos de edad.

	NUNCA/CASI NUNCA				ALGUNAS VECES				CASI SIEMPRE/SIEMPRE				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Utilizas cinturón en coche por ciudad	12	1,71	5	2,82	24	3,41	5	2,82	667	94,88	167	94,36	703	100,00	177	100,00
Utilizas casco en moto por ciudad	10	3,17	3	3,57	15	4,76	4	4,76	290	92,07	77	91,67	315	100,00	84	100,00
Utilizas cinturón en coche por carretera	2	0,30	3	1,82	8	1,20	2	1,21	658	98,50	160	96,97	668	100,00	165	100,00
Utilizas casco en moto por carretera	8	2,76	2	2,63	6	2,07	2	2,63	276	95,17	72	94,74	290	100,00	76	100,00
Haces señales para avisar de radares	563	79,63	142	79,78	85	12,02	19	10,67	59	8,35	17	9,55	707	100,00	178	100,00
Superas los límites de velocidad	287	40,48	76	42,94	315	44,43	72	40,68	107	15,09	29	16,38	709	100,00	177	100,00
Te acercas demasiado al vehículo delantero	501	70,66	122	68,54	165	23,27	47	26,40	43	6,07	9	5,06	709	100,00	178	100,00
Haces adelantamientos indebidos	590	83,45	145	81,92	87	12,31	22	12,43	30	4,24	10	5,65	707	100,00	177	100,00
Cedes el paso en pasos de cebra	33	4,67	5	2,86	64	9,07	13	7,43	609	86,26	157	89,71	706	100,00	175	100,00

Tabla 68: Frecuencia de consumo de alcohol si se va a conducir.

	N	%
No bebes	640	72,15
Controlas lo que bebes	235	26,49
Bebes lo que te apetece	12	1,36
TOTAL	887	100,00

Tabla 69: Frecuencia de consumo de alcohol si se va a conducir. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
No bebes	286	64,56	351	79,77
Controlas lo que bebes	146	32,96	88	20,00
Bebes lo que te apetece	11	2,48	1	0,23
TOTAL	443	100,00	440	100,00

Tabla 70: Frecuencia de consumo de alcohol si se va a conducir. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
No bebes	524	74,01	116	65,17
Controlas lo que bebes	174	24,58	60	33,71
Bebes lo que te apetece	10	1,41	2	1,12
TOTAL	708	100,00	178	100,00

Tabla 71: Percepción de la propia manera de conducir respecto al resto de conductores.

	N	%
Mucho menos peligrosa	346	39,18
Menos peligrosa	422	47,79
Igual de peligrosa	83	9,40
Un poco más peligrosa	28	3,17
Mucho más peligrosa	4	0,45

Tabla 72: Percepción de la propia manera de conducir respecto al resto de conductores. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Mucho menos peligrosa	144	32,58	199	45,54
Menos peligrosa	218	49,32	203	46,45
Igual de peligrosa	55	12,44	28	6,41
Un poco más peligrosa	21	4,75	7	1,60
Mucho más peligrosa	4	0,90	0	0,00

Tabla 73: Percepción de la propia manera de conducir respecto al resto de conductores. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Mucho menos peligrosa	268	38,07	78	43,82
Menos peligrosa	339	48,15	82	46,07
Igual de peligrosa	71	10,09	12	6,74
Un poco más peligrosa	24	3,41	4	2,25
Mucho más peligrosa	2	0,28	2	1,12

Tabla 74: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico (cuatro categorías).

	NADA		POCO		BASTANTE		MUCHO		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Mejorar las carreteras	3	0,24	115	9,15	656	52,19	483	38,42	1142	100,00
Mayor vigilancia policial	35	2,79	372	29,67	576	45,93	271	21,61	1254	100,00
Enseñar seguridad vial en las escuelas	26	2,08	331	26,46	515	41,16	379	30,30	1251	100,00
Fomentar el uso del transporte público	48	3,83	350	27,91	491	39,15	365	29,11	1254	100,00
Incrementar la seguridad de los vehículos	19	1,51	192	15,37	626	50,12	412	32,99	1249	100,00
Endurecer las sanciones y multas	126	10,04	375	29,88	450	35,86	304	24,22	1255	100,00
Más campañas sobre accidentes y sus consecuencias	65	5,18	402	32,06	521	41,54	266	21,22	1254	100,00
Retirada de carnet por incumplimiento reiterado de las normas	33	2,63	150	11,97	460	36,72	610	48,68	1253	100,00
Cursos de seguridad vial obligatorios para infractores	60	4,78	292	23,27	477	38,01	426	33,94	1255	100,00
Disminución del alcohol permitido	140	11,18	375	29,95	411	32,83	326	26,04	1252	100,00
Disminución de la velocidad máxima permitida	408	32,61	402	32,13	280	22,39	161	12,87	1251	100,00

Tabla 75: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico (dos categorías).

	NADA/POCA		BASTANTE/MUCHA		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Mejorar las carreteras	118	9,39	1139	90,61	1257	100,00
Mayor vigilancia policial	407	32,46	847	67,54	1254	100,00
Enseñar seguridad vial en las escuelas	357	28,54	894	71,46	1251	100,00
Fomentar el uso del transporte público	398	31,74	856	68,26	1254	100,00
Incrementar la seguridad de los vehículos	211	16,98	1038	83,11	1249	100,00
Endurecer las sanciones y multas	501	39,92	754	60,08	1255	100,00
Más campañas sobre accidentes y sus consecuencias	467	37,24	787	62,76	1254	100,00
Retirada de carnet por incumplimiento reiterado de las normas	183	14,60	1070	85,40	1253	100,00
Cursos de seguridad vial obligatorios para infractores	352	28,05	903	71,95	1255	100,00
Disminución del alcohol permitido	515	41,13	737	58,87	1252	100,00
Disminución de la velocidad máxima permitida	810	64,75	441	35,25	1251	100,00

Tabla 76: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico (cuatro categorías). Por sexo.

	NADA				POCA				BASTANTE				MUCHA				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Mejorar las carreteras	2	0,36	1	0,14	61	10,95	54	7,78	286	51,35	367	52,88	208	37,34	272	39,20	557	100,00	696	100,00
Mayor vigilancia policial	22	3,96	13	1,88	195	35,14	176	25,40	230	41,44	342	49,35	108	19,46	162	23,37	555	100,00	715	100,00
Enseñar seguridad vial en las escuelas	11	1,99	15	2,17	167	30,20	163	23,55	223	40,33	289	41,76	152	27,49	225	32,52	553	100,00	703	100,00
Fomentar el uso del transporte público	28	5,05	20	2,89	157	28,29	193	27,85	204	36,76	283	40,84	166	29,91	197	28,42	555	100,00	721	100,00
Incrementar la seguridad de los vehículos	13	2,34	5	0,73	103	18,56	89	12,94	271	48,83	352	51,16	168	30,27	242	35,17	555	100,00	701	100,00
Endurecer las sanciones y multas	88	15,83	37	5,34	186	33,45	188	27,13	166	29,86	281	40,55	116	20,86	187	26,98	556	100,00	781	100,00
Más campañas sobre accidentes y sus consecuencias	44	7,93	21	3,03	204	36,76	196	28,24	212	38,20	308	44,38	95	17,12	169	24,35	555	100,00	738	100,00
Retirada de carnet por incumplimiento reiterado de las normas	23	4,15	10	1,44	77	13,90	72	10,39	209	37,73	248	35,79	245	44,22	363	52,38	554	100,00	716	100,00
Cursos de seguridad vial obligatorios para infractores	38	6,85	22	3,17	143	25,77	147	21,18	197	35,50	277	39,91	177	31,89	248	35,74	555	100,00	732	100,00
Disminución del alcohol permitido	88	15,83	52	7,54	193	34,71	182	26,38	170	30,58	238	34,49	105	18,88	218	31,59	556	100,00	778	100,00
Disminución de la velocidad máxima permitida	239	43,22	168	24,28	170	30,74	231	33,38	90	16,27	186	26,88	54	9,77	107	15,46	553	100,00	931	100,00

Tabla 77: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico (cuatro categorías). Por rangos de edad.

	NADA				POCA				BASTANTE				MUCHA				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Mejorar las carreteras	2	0,19	1	0,44	101	9,82	14	6,19	547	53,21	108	47,79	378	36,78	103	45,58	1028	100,00	226	100,00
Mayor vigilancia policial	30	2,92	5	2,22	308	30,02	64	28,44	474	46,20	100	44,44	214	20,86	56	24,89	1026	100,00	225	100,00
Enseñar seguridad vial en las escuelas	24	2,35	2	0,88	293	28,67	38	16,81	413	40,41	101	44,69	292	28,57	85	37,61	1022	100,00	226	100,00
Fomentar el uso del transporte público	32	3,12	16	7,08	296	28,88	54	23,89	405	39,51	84	37,17	292	28,49	72	31,86	1025	100,00	226	100,00
Incrementar la seguridad de los vehículos	17	1,67	2	0,89	158	15,48	34	15,11	509	49,85	115	51,11	337	33,00	74	32,89	1021	100,00	225	100,00
Endurecer las sanciones y multas	100	9,74	26	11,56	323	31,45	52	23,11	357	34,76	90	40,00	247	24,05	57	25,33	1027	100,00	225	100,00
Más campañas sobre accidentes y sus consecuencias	50	4,87	15	6,64	334	32,55	67	29,65	426	41,52	95	42,04	216	21,06	49	21,68	1026	100,00	226	100,00
Retirada de carnet por incumplimiento reiterado de las normas	28	2,73	5	2,21	128	12,50	22	9,73	370	36,13	87	1,98	498	48,64	112	49,56	1024	100,00	226	100,00
Cursos de seguridad vial obligatorios para infractores	50	4,87	10	4,42	241	23,49	50	22,12	388	37,82	87	38,50	347	33,82	79	34,96	1026	100,00	226	100,00
Disminución del alcohol permitido	124	12,12	16	7,08	301	29,42	74	32,74	341	33,33	68	30,09	257	25,13	68	30,09	1023	100,00	226	100,00
Disminución de la velocidad máxima permitida	346	33,86	62	27,43	330	32,29	72	31,86	226	22,11	51	22,57	120	11,74	41	18,14	1022	100,00	226	100,00

Tabla 78: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico (dos categorías). Por sexo.

	NADA/ POCA				BASTANTE/MUCHA				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Mejorar las carreteras	63	11,31	55	7,93	494	88,69	639	92,07	557	100,00	694	100,00
Mayor vigilancia policial	217	39,10	189	27,27	338	60,90	504	72,73	555	100,00	639	100,00
Enseñar seguridad vial en las escuelas	178	32,19	178	25,72	375	67,81	514	74,28	553	100,00	692	100,00
Fomentar el uso del transporte público	185	33,33	213	30,74	370	66,67	480	69,26	555	100,00	693	100,00
Incrementar la seguridad de los vehículos	116	20,90	94	13,66	439	79,10	594	86,34	555	100,00	688	100,00
Endurecer las sanciones y multas	274	49,28	225	32,47	282	50,72	468	67,53	556	100,00	693	100,00
Más campañas sobre accidentes y sus consecuencias	248	44,68	217	31,27	307	55,32	477	68,73	555	100,00	694	100,00
Retirada de carnet por incumplimiento reiterado de las normas	100	18,05	82	11,83	454	81,95	611	88,17	554	100,00	693	100,00
Cursos de seguridad vial obligatorios para infractores	181	32,61	169	24,35	374	67,39	525	75,65	555	100,00	694	100,00
Disminución del alcohol permitido	281	50,54	234	33,91	275	49,46	456	66,09	556	100,00	690	100,00
Disminución de la velocidad máxima permitida	409	73,96	399	57,66	144	26,04	293	42,34	553	100,00	692	100,00

Tabla 79: Opinión sobre la eficacia de medidas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico (dos categorías). Por rangos de edad.

	NADA/ POCA				BASTANTE/MUCHA				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Mejorar las carreteras	103	10,02	15	6,64	925	89,98	211	93,36	1028	100,00	226	100,00
Mayor vigilancia policial	338	32,94	69	30,67	688	67,06	156	69,33	1026	100,00	225	100,00
Enseñar seguridad vial en las escuelas	317	31,02	40	17,70	705	68,98	186	82,30	1022	100,00	226	100,00
Fomentar el uso del transporte público	328	32,00	70	30,97	697	68,00	156	69,03	1025	100,00	226	100,00
Incrementar la seguridad de los vehículos	175	17,14	36	16,00	846	82,86	189	84,00	1021	100,00	225	100,00
Endurecer las sanciones y multas	423	41,19	78	34,67	604	58,81	147	65,33	1027	100,00	225	100,00
Más campañas sobre accidentes y sus consecuencias	384	37,43	82	36,28	642	62,57	144	63,72	1026	100,00	226	100,00
Retirada de carnet por incumplimiento reiterado de las normas	156	15,23	27	11,95	868	84,77	199	88,05	1024	100,00	226	100,00
Cursos de seguridad vial obligatorios para infractores	291	28,36	60	26,55	735	71,64	166	73,45	1026	100,00	226	100,00
Disminución del alcohol permitido	425	41,54	90	39,82	598	58,46	136	60,18	1023	100,00	226	100,00
Disminución de la velocidad máxima permitida	676	66,14	134	59,29	346	33,86	92	40,71	1022	100,00	226	100,00

Tabla 80: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con las normas de tráfico (cuatro categorías).

	MUY DE ACUERDO		DE ACUERDO		EN DESACUERDO		MUY EN DESACUERDO		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Es difícil que te pillen si incumples alguna norma	98	7,75	535	42,29	558	44,11	74	5,85	1265	100,00
Por ciudad se puede prescindir del cinturón	22	1,74	84	6,65	404	31,99	753	59,62	1263	100,00
Los controles de alcoholemia son fáciles de evitar	32	2,54	299	23,73	673	53,41	256	20,32	1260	100,00
Los ciclistas pueden circular por cualquier sitio	48	3,80	122	9,67	555	43,98	537	42,55	1262	100,00
En trayectos cortos no hace falta ponerse el casco	11	0,87	51	4,04	360	28,50	841	66,59	1263	100,00

Tabla 81: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con las normas de tráfico (dos categorías).

	MUY DE ACUERDO/ DE ACUERDO		EN DESACUERDO/ MUY EN DESACUERDO		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Es difícil que te pillen si incumples alguna norma	633	50,04	632	49,96	1265	100,00
Por ciudad se puede prescindir del cinturón	84	6,77	1157	93,23	1241	100,00
Los controles de alcoholemia son fáciles de evitar	331	26,27	929	73,73	1260	100,00
Los ciclistas pueden circular por cualquier sitio	170	13,47	1092	86,53	1262	100,00
En trayectos cortos no hace falta ponerse el casco	62	4,91	1201	95,09	1263	100,00

Tabla 82: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con las normas de tráfico (cuatro categorías). Por sexo.

	MUY DE ACUERDO				DE ACUERDO				EN DESACUERDO				MUY EN DESACUERDO				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Es difícil que te pillen si incumples alguna norma	50	8,93	47	6,71	254	45,36	281	40,14	227	40,54	328	46,86	29	5,17	44	6,29	560	100,00	700	100,00
Por ciudad se puede prescindir del cinturón	11	1,97	11	1,57	49	8,78	35	5,00	179	32,08	222	31,71	319	57,17	432	61,72	558	100,00	700	100,00
Los controles de alcoholemia son fáciles de evitar	17	3,05	15	2,15	133	23,84	166	23,82	298	53,41	372	53,37	110	19,70	144	20,66	558	100,00	697	100,00
Los ciclistas pueden circular por cualquier sitio	20	3,58	28	4,01	71	12,70	50	7,16	266	47,58	287	41,12	202	36,14	333	47,71	559	100,00	698	100,00
En trayectos cortos no hace falta ponerse el casco	8	1,43	3	0,43	30	5,36	21	3,01	171	30,54	186	26,65	351	62,67	488	69,91	560	100,00	698	100,00

Tabla 83: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con las normas de tráfico (cuatro categorías). Por rangos de edad.

	MUY DE ACUERDO				DE ACUERDO				EN DESACUERDO				MUY EN DESACUERDO				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Es difícil que te pillen si incumples alguna norma	80	7,71	18	7,96	442	42,62	93	41,15	460	44,36	97	42,92	55	5,31	18	7,97	1037	100,00	226	100,00
Por ciudad se puede prescindir del cinturón	17	1,64	5	2,22	79	7,63	5	2,22	322	31,08	80	35,56	618	59,65	135	60,00	1036	100,00	225	100,00
Los controles de alcoholemia son fáciles de evitar	27	2,61	5	2,23	249	24,08	50	22,32	548	53,00	123	54,91	210	20,31	46	20,54	1034	100,00	224	100,00
Los ciclistas pueden circular por cualquier sitio	40	3,87	8	3,54	96	9,28	26	11,50	463	44,78	90	39,82	435	42,07	102	45,14	1034	100,00	226	100,00
En trayectos cortos no hace falta ponerse el casco	10	0,97	1	0,44	43	4,15	8	3,54	311	30,05	47	20,80	671	64,83	170	75,22	1035	100,00	226	100,00

Tabla 84: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con las normas de tráfico (dos categorías). Por sexo.

	MUY DE ACUERDO/ DE ACUERDO				EN DESACUERDO/ MUY EN DESACUERDO				TOTAL			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Es difícil que te pillen si incumples alguna norma	304	54,29	328	46,86	256	45,71	372	53,14	560	100,00	700	100,00
Por ciudad se puede prescindir del cinturón	49	8,96	35	5,08	498	91,04	654	94,92	547	100,00	689	100,00
Los controles de alcoholemia son fáciles de evitar	150	26,88%	181	25,97	408	73,12	516	74,03	558	100,00	697	100,00
Los ciclistas pueden circular por cualquier sitio	91	16,28	78	11,17	468	83,72	620	88,83	559	100,00	698	100,00
En trayectos cortos no hace falta ponerse el casco	38	6,79	24	3,44	522	93,21	674	96,56	560	100,00	698	100,00

Tabla 85: Acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con las normas de tráfico (dos categorías). Por rangos de edad.

	MUY DE ACUERDO/DE ACUERDO				EN DESACUERDO/ MUY EN DESACUERDO				TOTAL			
	18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años		18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Es difícil que te pillen si incumples alguna norma	522	50,34	111	49,12	515	49,66	115	50,88	1037	100,00	226	100,00
Por ciudad se puede prescindir del cinturón	79	7,75	5	2,27	940	92,25	215	97,73	1019	100,00	220	100,00
Los controles de alcoholemia son fáciles de evitar	276	26,69	55	24,55	758	73,31	169	75,45	1034	100,00	224	100,00
Los ciclistas pueden circular por cualquier sitio	136	13,15	34	15,04	898	86,85	192	84,96	1034	100,00	226	100,00
En trayectos cortos no hace falta ponerse el casco	53	5,12	9	3,98	982	94,88	217	96,02	1035	100,00	226	100,00

Tabla 86: Haber sido multado en una o más ocasiones en los últimos tres años.

	N	%
Sí	407	33,42
No	811	66,58
TOTAL	1218	100,00

Tabla 87: Haber sido multado en una o más ocasiones en los últimos tres años. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Sí	222	40,88	182	27,53
No	321	59,12	479	72,47
TOTAL	543	100,00	661	100,00

Tabla 88: Haber sido multado en una o más ocasiones en los últimos tres años. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Sí	305	30,81	99	45,62
No	685	69,19	118	54,38
TOTAL	990	100,00	217	100,00

Tabla 89: Motivos de las multas.

	N	%
Aparcar indebidamente	151	31,86
Exceso de velocidad	47	9,92
No llevar casco	15	3,16
Faltas del vehículo (luces, etc.)	7	1,48
Conducción peligrosa	12	2,53
No llevar cinturón de seguridad	10	2,11
Superar límite de alcohol	20	4,22
Utilizar teléfono móvil conduciendo	12	2,53
Otros	200	42,19
TOTAL	474	100,00

Tabla 90: Motivos de las multas. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Aparcar indebidamente	97	34,77	53	27,60
Exceso de velocidad	34	12,19	13	6,77
No llevar casco	8	2,87	7	3,65
Faltas del vehículo (luces, etc.)	6	2,15	1	0,52
Conducción peligrosa	10	3,58	2	1,04
No llevar cinturón de seguridad	8	2,87	2	1,04
Superar límite de alcohol	18	6,45	2	1,04
Utilizar teléfono móvil conduciendo	8	2,87	4	2,08
Otros	90	32,26	108	56,25
TOTAL	279	100,00	192	100,00

Tabla 91: Motivos de las multas. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Aparcar indebidamente	100	28,99	50	39,68
Exceso de velocidad	27	7,83	20	15,87
No llevar casco	14	4,06	1	0,79
Faltas del vehículo (luces, etc.)	5	1,45	2	1,59
Conducción peligrosa	10	2,90	2	1,59
No llevar cinturón de seguridad	8	2,32	2	1,59
Superar límite de alcohol	14	4,06	6	4,76
Utilizar teléfono móvil conduciendo	6	1,74	6	4,76
Otros	161	46,67	37	29,37
TOTAL	345	100,00	126	100,00

Tabla 92: Accidentes de tráfico sufridos en primera persona en los últimos tres años.

	N	%
Sí	285	22,95
No	957	77,05
TOTAL	1242	100,00

Tabla 93: Consecuencias de accidentes de tráfico sufridos en primera persona en los últimos tres años.

	N	%
Leves	212	74,39
Moderadas	49	17,19
Graves	11	3,86
Con secuelas	13	4,56
TOTAL	285	100,00

Tabla 94: Accidentes de tráfico sufridos en primera persona en los últimos tres años. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Sí	135	24,24	149	21,88
No	422	75,76	532	78,12
TOTAL	557	100,00	681	100,00

Tabla 95: Consecuencias de accidentes de tráfico sufridos en primera persona en los últimos tres años. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Leves	104	77,04	107	71,81
Moderadas	22	16,30	27	18,12
Graves	5	3,70	6	4,03
Con secuelas	4	2,96	9	6,04
Total	135	100,00	149	100,00

Tabla 96: Accidentes de tráfico sufridos en primera persona en los últimos tres años. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Sí	220	21,65	65	28,89
No	796	78,35	160	71,11
TOTAL	1016	100,00	225	100,00

Tabla 97: Consecuencias de accidentes de tráfico sufridos en primera persona en los últimos tres años. Por edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Leves	166	75,45	46	70,76
Moderadas	36	16,36	13	20,00
Graves	8	3,64	3	4,62
Con secuelas	10	4,55	3	4,62
Total	220	100,00	65	100,00

Tabla 98: Accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas en los últimos tres años.

	N	%	N	%
Sí, algún familiar	373	29,82	780	62,35
Sí, amigo o conocido	407	32,53		
No	471	37,65	471	37,65
TOTAL	1251	100,00	1251	100,00

Tabla 99: Consecuencias de accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas en los últimos tres años.

	N	%
Leves	326	41,79
Moderadas	233	29,88
Graves	81	10,38
Con secuelas	58	7,44
Muerte	82	10,51
Total	780	100,00

Tabla 100: Accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas en los últimos tres años. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Sí, algún familiar	149	26,85	223	32,27
Sí, amigo o conocido	206	37,11	200	28,95
No	200	36,04	268	38,78
TOTAL	555	100,00	691	100,00

Tabla 101: Consecuencias de accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas en los últimos tres años. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Leves	155	43,66	169	39,95
Moderadas	103	29,01	130	30,73
Graves	39	10,99	42	9,93
Con secuelas	24	6,76	34	8,04
Muerte	34	9,58	48	11,35
TOTAL	355	100,00	423	100,00

Tabla 102: Accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas en los últimos tres años. Por edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Sí, algún familiar	300	29,30	73	32,44
Sí, amigo o conocido	329	32,13	78	34,67
No	395	38,57	74	32,89
TOTAL	1024	100,00	225	100,00

Tabla 103: Consecuencias de accidentes de tráfico sufridos por personas cercanas en los últimos tres años. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Leves	265	42,13	61	40,40
Moderadas	191	30,37	42	27,81
Graves	66	10,49	15	9,93
Con secuelas	42	6,68	16	10,60
Muerte	65	10,33	17	11,26
Total	629	100,00	151	100,00

Tabla 104: Preocupación por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico (cuatro y dos categorías)

	N	%	N	%
Nada	28	2,23	292	23,30
Poca	264	21,07		
Bastante	314	25,06	961	76,70
Mucha	647	51,64		
TOTAL	1253	100,00	1253	100,00

Tabla 105: Preocupación por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico (cuatro y dos categorías). Por sexo.

	Hombres				Mujeres			
	N	%	N	%	N	%	N	%
Nada	20	3,60	176	31,65	8	1,16	114	16,47
Poca	156	28,06			106	15,32		
Bastante	171	30,76	380	68,35	143	20,66	578	83,53
Mucha	209	37,58			435	62,86		
TOTAL	556	100,00	556	100,00	692	100,00	692	100,00

Tabla 106: Preocupación por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico (cuatro y dos categorías). Por rangos de edad.

	18-24 años				25-29 años			
	N	%	N	%	N	%	N	%
Nada	24	2,33	242	23,52	4	1,80	50	22,52
Poca	218	21,19			46	20,72		
Bastante	263	25,56	787	76,48	51	22,97	172	77,48
Mucha	524	50,92			121	54,51		
TOTAL	1029	100,00	1029	100,00	222	100,00	222	100,00

Tabla 107: Conocimiento que poseen acerca del nº muertes al año por accidentes de tráfico en la provincia de Sevilla.

	N	%
> 100	375	29,90
de 71 a 100	307	24,48
de 51 a 70	287	22,89
de 31 a 50	205	16,35
de 10 a 30	72	5,74
< 10	8	0,64
TOTAL	1254	100,00

Tabla 108: Conocimiento que poseen acerca del nº muertes al año por accidentes de tráfico en la provincia de Sevilla. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
> 100	160	28,67	213	30,78
de 71 a 100	129	23,12	178	25,72
de 51 a 70	111	19,89	174	25,14
de 31 a 50	110	19,71	95	13,74
de 10 a 30	43	7,71	29	4,19
< 10	5	0,90	3	0,43
TOTAL	558	100,00	692	100,00

Tabla 109: Conocimiento que poseen acerca del nº muertes al año por accidentes de tráfico en la provincia de Sevilla. Por edad,

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
> 100	300	29,15	75	33,48
de 71 a 100	250	24,30	57	25,45
de 51 a 70	251	24,39	35	15,63
de 31 a 50	164	15,94	41	18,30
de 10 a 30	59	5,73	13	5,80
< 10	5	0,49	3	1,34
TOTAL	1029	100,00	224	100,00

Tabla 110: Percepción sobre la evitabilidad de los accidentes de tráfico.

	N	%
Siempre	84	6,67
La mayoría de las veces	942	74,76
Algunas veces	227	18,01
Casi nunca	7	0,56
Nunca	0	0,00
TOTAL	1260	100,00

Tabla 111: Percepción sobre la evitabilidad de los accidentes de tráfico. Por sexo.

	Hombres		Mujeres	
	N	%	N	%
Siempre	46	8,21	38	5,46
La mayoría de las veces	419	74,82	520	74,71
Algunas veces	91	16,25	135	19,40
Casi nunca	4	0,72	3	0,43
Nunca	0	0,00	0	0,00
TOTAL	560	100,00	696	100,00

Tabla 112: Percepción sobre la evitabilidad de los accidentes de tráfico. Por rangos de edad.

	18-24 años		25-29 años	
	N	%	N	%
Siempre	70	6,76	14	6,25
La mayoría de las veces	777	75,07	165	73,66
Algunas veces	181	17,49	45	20,09
Casi nunca	7	0,68	0	0,00
Nunca	0	0,00	0	0,00
TOTAL	1035	100,00	224	100,00

Tabla 113: Percepción sobre la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico (cuatro y dos categorías).

	N	%	N	%
Nada	92	7,28	826	65,35
Poca	734	58,07		
Bastante	364	28,80	438	34,65
Mucha	74	5,85		
TOTAL	1264	100,00	1264	100,00

Tabla 114: Percepción sobre la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico (cuatro y dos categorías). Por sexo.

	Hombres				Mujeres			
	N	%	N	%	N	%	N	%
Nada	34	6,06	365	65,06	56	8,02	457	65,47
Poca	331	59,00			401	57,45		
Bastante	163	29,06	196	34,94	200	28,65	241	34,53
Mucha	33	5,88			41	5,88		
TOTAL	561	100,00	561	100,00	698	100,00	698	100,00

Tabla 115: Percepción sobre la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico (cuatro y dos categorías). Por rangos de edad.

	18-24 años				25-29 años			
	N	%	N	%	N	%	N	%
Nada	80	7,72	695	67,08	16	6,73	139	58,40
Poca	615	59,36			123	51,68		
Bastante	282	27,23	341	32,92	84	35,29	99	41,60
Mucha	59	5,69			15	6,30		
TOTAL	1036	100,00	1036	100,00	238	100,00	238	100,00

II. BIBLIOGRAFÍA

- Alonso F, Esteban C, Calatayud C, Montoro L, Alamar B. Los jóvenes en el tráfico. Circunstancias culturales, sociales y psicológicas. Cuadernos de Reflexión Attitudes. 2004.
- Alonso F, Sanmartín J, Calatayud C, Esteban C, Montoro L, Alamar B, Ballestar ML. Los jóvenes en el tráfico. Una visión en primera persona. Cuadernos de Reflexión Attitudes. 2004.
- Alsinet C, Pérez RM, Agulló MJ. Adolescentes y percepciones del riesgo. Revista de Estudios sobre Juventud. Núm. 18 (enero-junio 2003), p. 90-101.
- Arrivillaga M, Salazar I, Correa D. Creencias sobre la salud y su relación con las prácticas de riesgo o de protección en jóvenes universitarios. *Colombia Médica*, 2003; 34, 186-195.
- Ballestar ML, Sanamrtín J, Molina JG, Sánchez-Barcaiztegui V, Casquero E. Desarrollo de una escala de percepción de riesgo asociada a las infraestructuras viarias. IX Congreso de Metodología de las Ciencias Sociales y de la Salud. Granada, 2005.
- Bascones LM, Quezada M. Daño cerebral sobrevenido en Castilla-La Mancha: realidad socioestadística, desafíos de apoyo e integración comunitaria, 2006. *Disponible en:* <http://www.discapnet.es/Castellano/comunidad/websocial/Recursos/Documentos/Tecnica/Documents/839ecf2a1f544f318d3831f8be01f4aeDAOCEREBRALSOBREVENID OENCLM.pdf> [Consultado el día 25 de Enero de 2011].
- Blanco J. Percepción social de los riesgos asociados al tráfico en Andalucía. Dirección General de Salud Pública y Participación. Consejería de Salud. Sevilla, 2005.
- Comisión de Expertos para el Estudio de la Problemática de los Jóvenes y la Seguridad Vial. RACC Automóvil Club Fundación. Jóvenes y conducción: un derecho y una responsabilidad. Informe de conclusiones y recomendaciones. Enero 2007.
- Cunill M. Comportamientos de riesgo en la adolescencia: paralelismos entre el uso del casco y el uso del preservativo. Tesis doctoral. Departamento de Psicología. Universidad de Girona, 2008.

- ┌ Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad. Epidat 3.1. Santiago: Junta de Galicia, 2006. Disponible en: <http://dxsp.sergas.es>
- ┌ Dirección General de Tráfico. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Las principales cifras de la Siniestralidad Vial en España. Madrid, 2010.
- ┌ Dirección General de Tráfico. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Accidentes de Tráfico en Zona Urbana en España. Madrid, 2009.
- ┌ Dirección General de Tráfico. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Anuario Estadístico de Accidentes. Madrid, 2010.
- ┌ Dirección General de Tráfico. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores Informe final. Diciembre 2007.
- ┌ Federación nacional ASPAYM (Asociación de lesionados medulares y grandes discapacitados físicos). Análisis sobre la lesión medular en España. Documento de trabajo. Toledo, 2009.
- ┌ Fernández M, Ruiz J. Las razones de los jóvenes: Discursos de los jóvenes andaluces. En "Situación social e identidad de los jóvenes en Andalucía". Instituto Andaluz de la Juventud. 2003.
- ┌ Fundación Mutua Madrileña. Estudio de siniestralidad vial en el colectivo juvenil y sus consecuencias. En "Estudios de seguridad vial". [consultado el día 26 de febrero de 2011]. Disponible en <http://www.fundacionmutua.es/Estudios-de-Siniestralidad.html>.
- ┌ García A, de Francisco R, Menor J, Navarrete L. Percepción social del riesgo en España. Catálogo General de Publicaciones Oficiales. Ministerio del Interior (España). Secretaría General Técnica. Madrid, 2008.
- ┌ García-Ros R, Molina JG, Pere JF. Evaluación de la percepción de riesgo en la Educación Vial: desarrollo de una escala dirigida a escolares de Educación Primaria y Secundaria. *Psicothema*, 2001; Vol. 13, nº 2, p. 234-239.
- ┌ García-Ros R, Molina JG, Ferrando PJ. Evaluación de la percepción de riesgo en la Educación Vial: desarrollo de una escala dirigida a escolares de Educación Primaria y Secundaria. *Psicothema*, 2001; Vol. 13, nº 2, pp. 234-239.

- ┌ Garrucho G, Sánchez J, Rueda A, Ruiz M, Valverde MA. Mortalidad en la Ciudad de Sevilla de 2003 a 2006. Ayto. de Sevilla. Delegación de Salud y Consumo. Sevilla, 2010.
- ┌ Híjar M, Carrillo C, Flores M. Risk factors in highway traffic accidents: a case control study. *Accident Analysis & Prevention*, 2000; 32, 5, 703-709.
- ┌ Instituto Nacional de Estadística. Estadística de la enseñanza universitaria en España. Datos del Curso 2008/09. Disponible en: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do> [Consultado el día 10 de Febrero de 2011].
- ┌ Instituto Nacional de Salud e Higiene en el Trabajo. V Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo (VENCT), 2003. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Disponible en: http://www.mtas.es/insht/statistics/enct_5.htm. [Consultado el día 20 de Enero de 2011].
- ┌ Loimer H, Guarnieri M. Accidents and acts of God: a history of terms. *American Journal of Public Health*, 1996; 86:101-107.
- ┌ López A. Jóvenes en una sociedad cambiante: demografía y transiciones a la vida adulta. En "Juventud en España, Informe 2008". Instituto de la Juventud. Ministerio de Igualdad (Madrid).
- ┌ López JM. Los costes de los accidentes de tráfico. *Revista Economía de la Salud*. Enero-febrero, pp. 40,41.
- ┌ López-Araujo B; Osca Segovia, A. Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: Un análisis de la investigación. *Revista de Estudios de Juventud*. Diciembre 2007. Núm. 79, pp. 75-89.
- ┌ Mazaira J, La Banda F, Romero J, García ME, Gambarrutta C, Sánchez A, et al. Epidemiología de la lesión medular y otros aspectos. *Rehabilitación*, 1998;32:365-72.
- ┌ Montoro L, Carbonell E, Sanmartín J, Tortosa F. Seguridad vial: del factor humano a las nuevas tecnologías. Valencia: Univ de Valencia; 2001.
- ┌ Montoro L. La percepción de la seguridad y la percepción del riesgo en el tráfico. Los modelos cognitivo motivacionales. V Simposio Internacional de Antropología Viaria: 'La percepción de la seguridad como factor de riesgo'. Barcelona, 28 de Octubre de 2005. [Consultado el día 10 de marzo de 2011]. Disponible en http://www.fundacioabertis.org/rcs_jor/montoro_3.pdf.
- ┌ Muñoz J. Manejo prehospitalario de la lesión medular. *Revisión. Emergencias*, 2007;19:25-31.

- ┌ Murillo FJ. Cuestionarios y escalas de actitudes. Disponible en: http://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/Metodos/Materiales/Apuntes%20Cuestionario.pdf. [Consultado el día 10 de febrero de 2011].
- ┌ Observatorio de la Salud. Ayuntamiento de Sevilla. Estudio de la accidentabilidad por tráfico 1997-2006. Sevilla, 2008.
- ┌ Olavarría L, Borrajo J, Herrera C, Muriel R, González MJ, Gordillo P, et al. Plan Integral de Atención a la Accidentabilidad 2007-2012. Junta de Andalucía, Consejería de Salud. Sevilla, 2007.
- ┌ Organización Mundial de la Salud (OMS). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen. Ginebra, 2004.
- ┌ Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la Salud en el Mundo: Reducir los riesgos y promover una vida sana. Capítulo 3: Percepción de los riesgos. Ginebra, 2002.
- ┌ Peden M, McGee K, Sharma G. The injury chart book: a graphical overview of the global burden of injuries. World Health Organization (WHO). Geneva, 2002.
- ┌ Peden M. et al., eds. The world report on road traffic injury prevention. World Health Organization (WHO). Ginebra, 2004.
- ┌ Real Academia Española. Diccionario de la Lengua Española. Vigésima segunda edición. [Consultado el día 15 de Enero de 2011]. Disponible en <http://www.rae.es/rae.html>.
- ┌ Rodríguez NY, Ríos MR, Lozano Treviño LR, Álvarez MA. Percepción de jóvenes universitarios respecto a su salud: conductas y contexto de riesgo. Enseñanza e investigación en psicología, vol. 14, núm. 2, julio-diciembre, 2009, pp. 245-260.
- ┌ Rueda MB, Aguado AL. Estrategias de afrontamiento y proceso de adaptación a la lesión medular. Colección Estudios e Informes. Serie Estudios Nº 10. Observatorio de la discapacidad. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, 2003.
- ┌ Salazar Agulló M. Las enfermeras y la Ley de Dependencia en España. Index de Enfermería [Index Enferm] (edición digital) 2006 52-53. Disponible en <<http://www.index-f.com/index-enfermeria/52-53/0709.php>> [Consultado el día 12 de Marzo de 2011].

- ┌ Sánchez F. SARTRE 3. Actitudes sociales frente al riesgo vial en Europa. Resultados de la muestra española. Febrero, 2005.
- ┌ Senabre JA. El trauma producido por los accidentes de tráfico: Un estudio con bomberos. Comunicación-Póster. 4ª Conferencia Internacional sobre Incendios Forestales". Sevilla, 13-17 Mayo 2007.
- ┌ SPSS para Windows. 2009 Versión 18.0. Chicago: SPSS Inc. [programa informático en CD-ROM]. Disponible en SPSS Inc. Página web de SPSS disponible en: <http://www.spss.com>
- ┌ Tortosa F, Montoro L. La Psicología aplicada a la selección de conductores. Cien años salvando vidas Psicothema 2002. Vol. 14, nº 4, pp. 714-725.
- ┌ Universidad de Sevilla. Anuario Estadístico 2009-2010. Sevilla, Junio 2010.

NOS DO

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

