



## Atropellos en Pamplona (I)

Diario de Navarra inicia un debate ciudadano sobre una polémica en Pamplona: los atropellos. Como guinda, el martes 20 se celebrará un debate en la calle Zapatería: 'Foro DN en Vivo'. Si eres suscriptor y quieres participar, inscríbete en [www.mundodn.es](http://www.mundodn.es) o llama al 948076068

**PARA SABER MÁS...**  
■ Cuéntanos tus propuestas en la web o twitter #atropellospamplona



El barrio de Iturrama, el último escenario donde se ha producido un atropello mortal en Pamplona.

ARCHIVO

Cinco fallecidos en lo que va de año y más de 110 atropellos en las calles de Pamplona. La dualidad coche-peatón merece un instante de reflexión. ¿Qué estamos haciendo mal?

# Atropellos, ¿tienen solución?

**NOELIA GORBEA**  
Pamplona

**P**EATONES que cruzan con el semáforo en verde o por mitad de la calle para 'ahorrarse' unos segundos. Conductores que no respetan el paso preferente de los peatones porque van con prisa. La dicotomía entre unos y otros es más que patente en las ciudades. También en Pamplona. Y lo preocupante de todo es que parece que ninguno de los dos bandos se da cuenta de lo peligroso que resulta este enfrentamiento soterrado.

Sin necesidad de buscar culpables, lo acuciante es encontrar una solución que logre reducir o incluso eliminar por completo el número de atropellos tanto leves como graves o mortales. Por hacernos una idea, en lo que va de legislatura, Pamplona lleva inscritos en su lista negra un total de 15 fallecidos por atropello dentro de los límites urbanos en lo que va de legislatura. Pero no solo eso. En los últimos tres años se contabilizan 145 atropellos en 2016; 164 en 2017 y 109 hasta el pasado 1 de octubre, según los últimos datos facilitados por Policía Municipal.

En lo que va de año, 5 perso-

nas han fallecido en la capital navarra víctimas de un atropello. El año pasado, en el mismo periodo, fueron 3. Por meses, llama la atención que enero es, con diferencia, el que mayor número de atropellos presenta, con hasta 20 accidentes. Es más, el 37% de los atropellos registrados en los primeros nueve meses del año se concentran en el mes de enero. Este 2018, abril se postula en el segundo mes con más atropellos registrados, con 13 sucesos.

### Estilos de vida distintos

¿Qué cambiamos? ¿Cómo lo hacemos? Son cuestiones a las que no dejan de dar vuelta quienes más en contacto están con el ámbito de la movilidad. Las bases quedarán sentadas cuando peatones, ciclistas y conductores asuman que forman parte de un todo y que la empatía es la mejor de las soluciones. Como bien dice Daniel Lopatnikov, doctorando del departamento de Sociología y Trabajo social de la UPNA y quien ha viajado a Alemania (Múnich), Francia (Pau) y Finlandia (Helsinki), donde se encuentra actualmente, para entender cómo se trabaja la movilidad urbana fuera de Pamplona: "El uso masivo del coche, por mucho que se mejore la segu-



Atasco en la zona de las Oblatas.

ARCHIVO

## Un ideal de estilo de vida ligado al desplazamiento en automóvil

Detrás del uso masivo del automóvil privado persiste una cuestión psicológica y aspiracional que tardará en revertirse, si es que se revierte. "Durante el siglo XX el ideal de estilo de vida que se consagró fue el de desplazarse en coche privado a casi todos los lugares. A la par, conducir un buen coche se convirtió en un símbolo de status. Además, recientemente han calado modas como la de los coches SUV (que tienden a proteger más al ocupante del vehículo, pero a causar más lesiones en los demás). En este contexto, ¿qué tipo de ciudadanía va a imponerse y qué va a demandar?", se cuestiona Lopatnikov. Y añade: "mientras esta forma de vivir siga siendo idealizada, y la 'vida de proximidad' y las alternativas al coche sean percibidas como opciones poco apetecibles, será complicado reducir drásticamente los atropellos".

ridad vial, será siempre una amenaza para los peatones".

A su entender, la educación vial debería tener un mayor peso a la hora de formar en hábitos de movilidad. No obstante, sugiere Lopatnikov, para minimizar al máximo los atropellos, habría que apostar con determinación por un modelo de ciudad diferente y por estilos de vida distintos. "Hay ciudades donde el reparto modal entre transporte público, bicicleta y coche es mucho más equitativo. Además, Pamplona todavía ofrece muy pocas alternativas exitosas en cuanto a nuevos servicios de movilidad (bicis eléctricas de alquiler, patinetes eléctricos, etc.)", enumera.

Si se consiguiese que la ciudadanía tuviese más alternativas al coche privado que fuesen percibidas como viables y atractivas, sería lógico esperar que el número de atropellos disminuyese. "Más aún si se lograra que los estilos de vida se basen en la 'proximidad' (se evitaría usar el coche para ir cotidianamente a destinos como colegios o comercios) a nivel de toda la ciudad y no sólo del centro, donde parece que los atropellos han disminuido al reducirse el tráfico", sostiene Daniel, quien lleva casi 3 años analizando la movilidad.

## Atropellos en Pamplona (I)

### Atropellos mortales en Pamplona

- 1** 20/08/2015. Hombre de 84 años. Cruzando la calle Monasterio de Fitero por una zona sin señalizar.
- 2** 29/09/2015. Varón de 21 años, en la calle Monasterio de Belate. Fue arrollado.
- 3** 31/03/2016. Varón de 74 años, en la avenida de Pío XII. Cruzaba correctamente por un paso de cebra semaforizado a la altura del cruce con la calle Iturrama.
- 4** 29/07/2016. Mujer de 78 años. Fue arrollada cuando circulaba correctamente por el paso de peatones sin semaforizar que hay al final de la calle Bernardino Tirapu, junto a la Plaza Virrey Armendáriz.

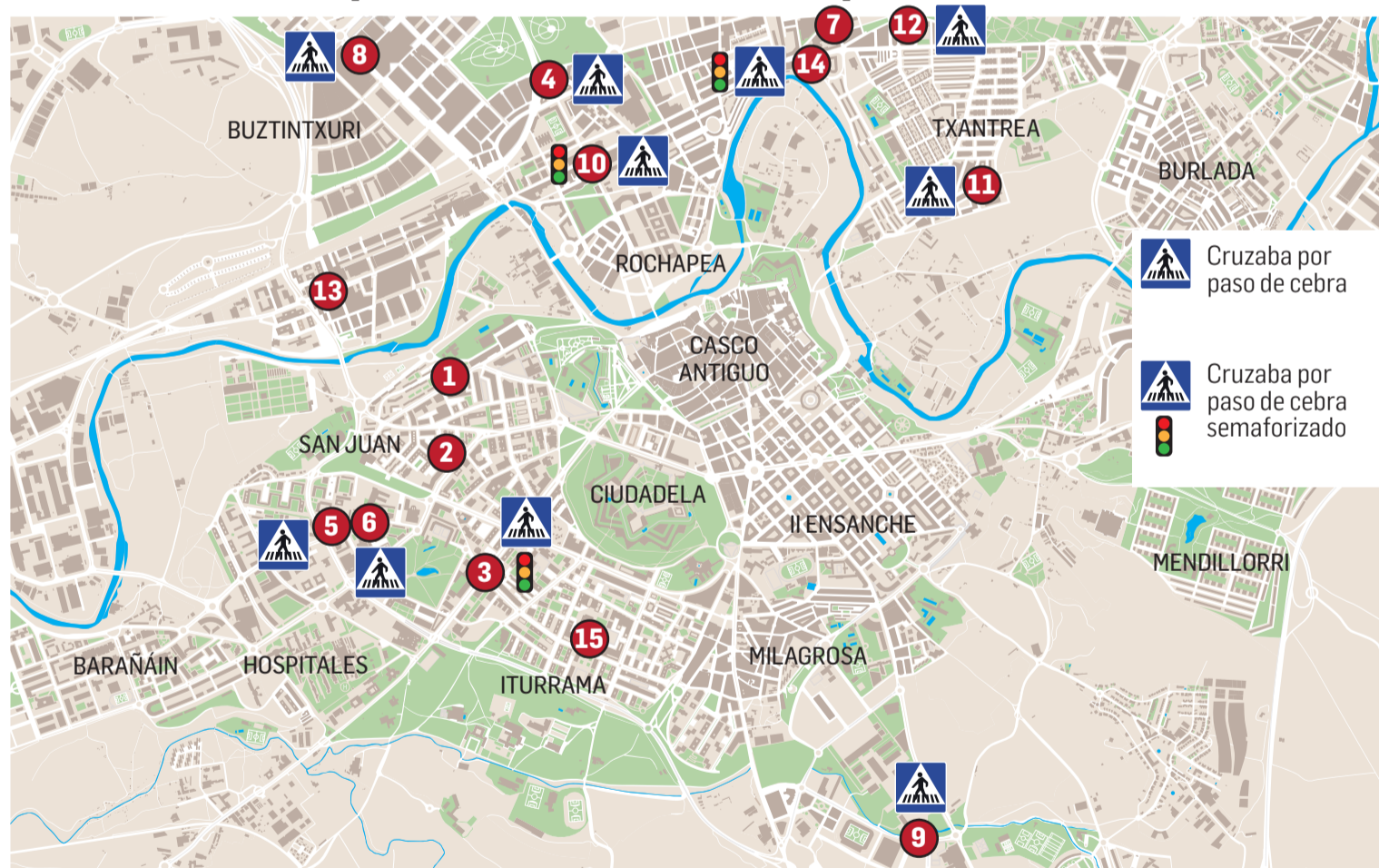


- 5** 15/07/2016. Atropellado un varón de 83 años en un paso de peatones de Mendebaldea. Falleció el 7 de septiembre en el hospital.
- 6** 07/08/2016. Mujer de 76 años, cuando circulaba correctamente por el paso de peatones sin semáforo de la calle Ermitagaña.

- 7** 01/12/2016. Varón de 85 años. Cruzaba la calle Divina Pastora por una zona sin señalizar.
- 8** 11/02/2017. Mujer de 75 años. Caminaba correctamente por un paso de peatones de la avenida Guipúzcoa.
- 9** 18/04/2017. Mujer de 67 años. Circulaba correctamente por un paso de peatones sin semaforizar de la calle Sadar.
- 10** 21/07/2017. Mujer de 35 años. El coche que la arrolló circulaba a una velocidad excesiva. Comenzó a cruzar en rojo, pero el semáforo estaba en verde para peatones cuando fue atropellada.
- 11** 10/01/2018. Hombre de 90 años. Circulaba correctamente por el paso de peatones en la calle Mendigorria (30km/h).

- 12** 22/01/2018. Mujer de 63 años. Atravesaba correctamente un paso peatonal en la calle Canal. Fue atropellada por un autobús de línea.
- 13** 02/05/2018. Hombre de 86 años. En la avenida San Jorge, a la altura de la plaza Sanduzelai, es atropellado por una villavesa.
- 14** 01/10/2018. Niño de 4 años. Atropellado en la avenida de Villava, a la altura del colegio de las Esclavas. Cruzaban correctamente en verde mientras el semáforo para vehículos estaba en ámbar.
- 15** 25/10/2018. Hombre de 70 años. Arrollado con su hija en un paso peatonal en la calle Iturrama.

### Los últimos atropellos mortales en Pamplona



### El calmado de tráfico no está siendo efectivo en Pamplona

• El estrés, los nervios y las prisas provocan que los conductores rebasen semáforos en ámbar y apuren las frenadas

Afirma que es solo una impresión, pero Juan José Pons, profesor de Geografía y Ordenación del Territorio de la UN, pone sobre la mesa una realidad para nada ajena. “Entre buena parte de la población existe una gran agresividad al volante, causada por nervios, prisas, etc., que llevan a correr demasiado y a despreciar las normas de circulación: se rebasan semáforos no ya en naranja, sino incluso en rojo; se apura la frenada en los pasos de cebra; se hace lo posible o lo imposible por no tener que parar en ellos y, sobre todo, se circula a una velocidad excesiva. Hay una desconsideración absoluta hacia el peatón y una gran inconsciencia con respecto al daño se le puede causar”.

## Las bicicletas a la calzada y los patinetes en vías delimitadas

**Pamplona regulará los patinetes eléctricos en la nueva Ordenanza de Movilidad sin desplazar a peatones ni ciclistas**

N.GORBEA  
Pamplona

La nueva Ordenanza de Movilidad pondrá sobre la mesa un nuevo espacio compartido, donde las bicicletas tendrán prohibi-

do circular como hasta ahora por la acera, salvo que se trate de una persona menor de 14 años. De esta forma, la calzada será ocupada de forma conjunta por bicicletas y vehículos a motor, con idénticos derechos y obligaciones.

En esta línea, la normativa, que será aprobada definitivamente en pleno antes de final de año, extenderá el concepto de ciclocalle, ya existente en Pamplona, a todas las calles de la ciudad. En ellas deberán circular, además, por el centro de la calzada,

preferiblemente por el carril derecho y cumpliendo todas las medidas de seguridad que indica la normativa.

**Preocupación y discapacidad**  
Otra de las preocupaciones recurrentes estos días, además de cómo se realizará esta bajada de bicicletas a la carretera, se centra en la regulación de los patinetes eléctricos. Aspecto que sigue estudiando el Ayuntamiento de Pamplona. Todo parece indicar que, en función de la potencia y

peso de cada tipo de VMP (patinetes eléctricos, segways, hoverboard, monociclo eléctrico o los ciclotaquis eléctricos), se analizará si se permite su uso en los carriles-bici o se autoriza solo su utilización por la calzada. Al parecer, incluso se regulará su aparcamiento.

Mientras se decide su integración en la nueva Ordenanza de Movilidad que prepara el consistorio, el Comité de Entidades Representantes de Personas con Discapacidad de Navarra (CER-

MIN) ya alerta de la problemática que supone para las personas con discapacidad el mal uso y aparcamiento de estos nuevos elementos de movilidad urbana, sean eléctricos o no. “Generan inseguridad y falta de accesibilidad”, argumentan.

Y añaden: “El exceso de velocidad en las aceras y su silenciosa movilidad pueden producir que las personas con discapacidad no se percaten de su presencia y no puedan sortearlos a tiempo. Esto provocará accidentes”, dicen.