

# ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ZONA URBANA EN ESPAÑA

## 2008



## Conclusiones principales

1. Los **accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana** representaron en el año **2008** el 53% del total de accidentes de tráfico con víctimas.
2. El número de accidentes en zona urbana con víctimas **entre el 2003 y el 2008** se ha reducido en un 6%. El número de heridos graves se ha reducido en un 26%, el de leves en un 9% y el de fallecidos ha disminuido en un 31%.
3. Si en carretera el **descenso de víctimas mortales en el periodo 2003-2008** ha sido del 45%, en zona urbana se sitúa en un 31%. Los esfuerzos tienen que continuar para alcanzar los mismos porcentajes de reducción.
4. En el año 2008, los **hombres** representaron un 61% de las víctimas en zona urbana (39.112 sobre un total de 64.282), porcentaje inferior que en carretera, donde el 64,5% de los lesionados son hombres.
5. El **grupo de 15 a 24 años es el más afectado**, ya que supone el 20,5% de las víctimas mortales en zona urbana. En los últimos años este grupo de edad es el que mayor porcentaje de reducción presenta (-45,4%), contribuyendo, por tanto, más que ningún otro al descenso global.
6. El **siguiente grupo de edad que más fallecidos ha registrado en 2008 es el de las personas de 75 años y más**, que han representado el 18,3% de los fallecidos y en el periodo 2003-2008 su cifra se ha reducido en un 12,1%, es decir, menos que la cifra global. De las 116 personas fallecidas de ese grupo de edad, 101 han fallecido como peatones, es decir el 87%.
7. Los **niños y jóvenes hasta los 16 años y la gente mayor**, suelen verse implicados habitualmente en accidentes de tráfico como peatones o como ocupantes de los vehículos. **A partir de los 16 años**, en cambio, las víctimas suelen ser mayoritariamente conductores.
8. Los **peatones** son los más perjudicados por los accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana si se considera el porcentaje de fallecidos, ya que supera el 42% sobre el total de manera estable desde el año 2000.
9. **Las víctimas mortales de motocicleta** en zona urbana han aumentado un 35% desde el año 2003, aunque en 2008 en relación al año anterior se ha registrado un descenso del 16%. Este descenso ha sido inferior al que se ha registrado en carretera.
10. El porcentaje de todos los fallecidos que viajaban en turismo ha descendido del 25,4% en el año 2000 al 19,4% en el 2008. El

incremento del uso del [cinturón de seguridad en zona urbana](#) ha supuesto un descenso de las víctimas mortales.

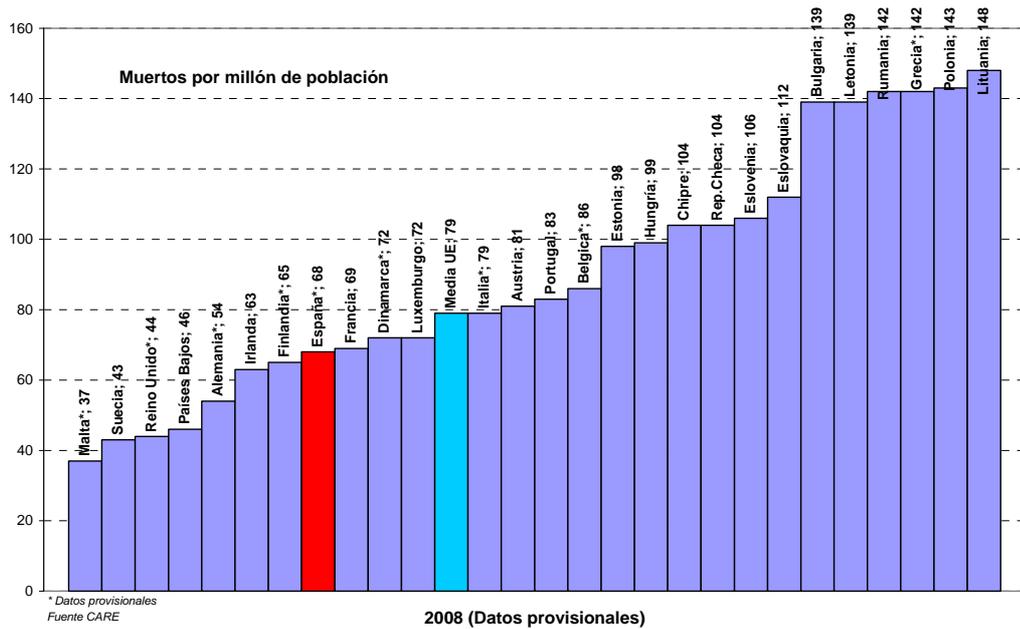
11. Los accidentes de tráfico en zona urbana, al contrario de lo que ocurre en carretera, se concentran en los [días laborables](#), entre las 9 de la mañana y las 10 de la noche, mayoritariamente. Las [horas punta](#), por lo que a los accidentes se refiere, son las 14 y las 19 horas. Sin embargo, en cuanto a la [gravedad](#), es durante el sábado y el domingo cuando el índice es mayor.
12. En zona urbana, las colisiones laterales y frontolaterales son el tipo de [accidente más frecuente](#) (36,7%), seguido del atropello a peatón (18%). Casi el 38% de las víctimas mortales fueron atropellos, el 24% colisiones laterales y frontolaterales, y el 14% salidas de la vía.



España ocupa el lugar octavo en la Europa de los 27 en la tasa de fallecidos por millón de población, alejándose del puesto decimoprimer que ocupaba en el año 2007.

El valor español, 68 muertos por millón de habitantes, se encuentra por debajo de la tasa de la Unión Europea, situada en 79 muertos por millón de habitantes, y muy próximo a la de países como Francia o Finlandia, aunque aún se encuentra a una distancia considerable de países como Reino Unido, Suecia o Alemania.

Figura 3.  
Muertos por millón de habitantes en la UE-27



Fuente: European Transport Safety Council

## 2.

## CONTEXTO GENERAL: LOS PRINCIPALES DATOS DE 2008.

En el año 2008 se han registrado 3.100 muertos por accidentes de tráfico. Por cuarto año consecutivo los muertos en accidente han descendido, alcanzando un descenso acumulado de casi el 43%. 2.299 muertos menos que en 2003 y 6'3 muertos diarios menos que 2003.

El objetivo de reducción del 40% en la cifra de fallecidos para el año 2008 que determinó el Plan Estratégico de Seguridad Vial se ha alcanzado. La gravedad de los accidentes ha disminuido en el periodo del Plan.

Tabla 1.

**Evolución accidentes de tráfico : Total (carretera más zona urbana).**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2007	2008/2003
Accidentes con víctimas	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	93.161	-7%	-7%
Fallecidos	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	-19%	-43%
Heridos graves	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	-15%	-37%
Heridos leves	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	114.459	-7%	-8%
Fallecido por 100 accidentes	5,4	5,0	4,9	4,1	3,8	3,3		
Promedio diario de fallecidos	14,8	13,0	12,2	11,2	10,5	8,5		

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

\* En el año 2006, se inició la implantación de un nuevo sistema de recogida de información de accidentes lo que incidió, en ese año, en el incremento del número total de accidentes con víctimas y en el número de heridos leves.

En el año 2008 en carretera, se han registrado 2.466 víctimas mortales, un 20% menos que en 2007 y un 45% menos que en 2003. En lo que respecta a los heridos graves, en 2008 se observa un descenso del 16% respecto del año anterior y del 42% respecto de 2003.

Tabla 2.

**Evolución accidentes de tráfico carretera**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2007	2008/2003
Accidentes con víctimas	47.567	43.787	42.624	49.221	49.820	43.831	-12%	-8%
Fallecidos	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	-20%	-45%
Heridos graves	19.006	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	-16%	-42%
Heridos leves	60.466	56.459	53.869	62.306	63.587	56.222	-12%	-7%
Fallecido por 100 accidentes	9,4	8,8	8,6	6,8	6,2	5,6		

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

## 3.

## LA ACCIDENTALIDAD EN ZONA URBANA

Se consideran accidentes de tráfico en zona urbana aquellos que han tenido lugar en el entramado urbano o en travesías, y se consideran víctimas de dichos accidentes aquellas personas que constan en el registro de accidentes como personas implicadas con lesiones leves, graves o fallecidas.

En zona urbana, en el año 2008, se han registrado 634 víctimas mortales, lo que supone un descenso significativo del 14% respecto de 2007, este porcentaje de reducción no se alcanzaba desde el período 2004-2005. Así mismo se observan disminuciones tanto en el número de heridos graves como en el de heridos leves.

En el período 2003-2008, los accidentes con víctimas se han reducido de 52.420 a 49.330, esto es, un descenso del 6%. Las víctimas mortales han pasado de 919 a 634, un 31% menos, y los heridos graves y leves de 71.163 a 63.648, un 10% menos. El índice de letalidad -número de muertos por cada 1.000 víctimas - se ha reducido a 9,86.

Tabla 3.

## Evolución accidentes de tráfico zona urbana

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2007	2008/2003
Accidentes con víctimas	52.420	50.222	48.563	50.576	50.688	49.330	-3%	-6%
Fallecidos	919	900	790	737	741	634	-14%	-31%
Heridos graves	7.299	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	-11%	-26%
Heridos leves	63.864	60.119	57.081	59.762	59.639	58.237	-2%	-9%
Fallecido por 100 accidentes	1,8	1,8	1,6	1,5	1,5	1,3		
Letalidad (x1.000 víctimas)	12,75	13,20	12,19	10,98	11,15	9,86		

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Respecto de las cifras totales de 2008, el ámbito urbano ha registrado el 53% del total de accidentes con víctimas, el 20% de los fallecidos por accidente de tráfico y el 49% de los heridos por esa causa.

Tabla 4.

## Distribución de los accidentes de tráfico con víctimas según localización. Carretera y zona urbana, 2008

	Carretera	Zona urbana	Total
Accidentes con víctimas	43.831	49.330	93.161
Fallecidos	2.466	634	3.100
Heridos (graves y leves)	67.299	63.648	130.947
Fallecidos por cien accidentes	5,6	1,3	3,3
Fallecidos por millón de población			68

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

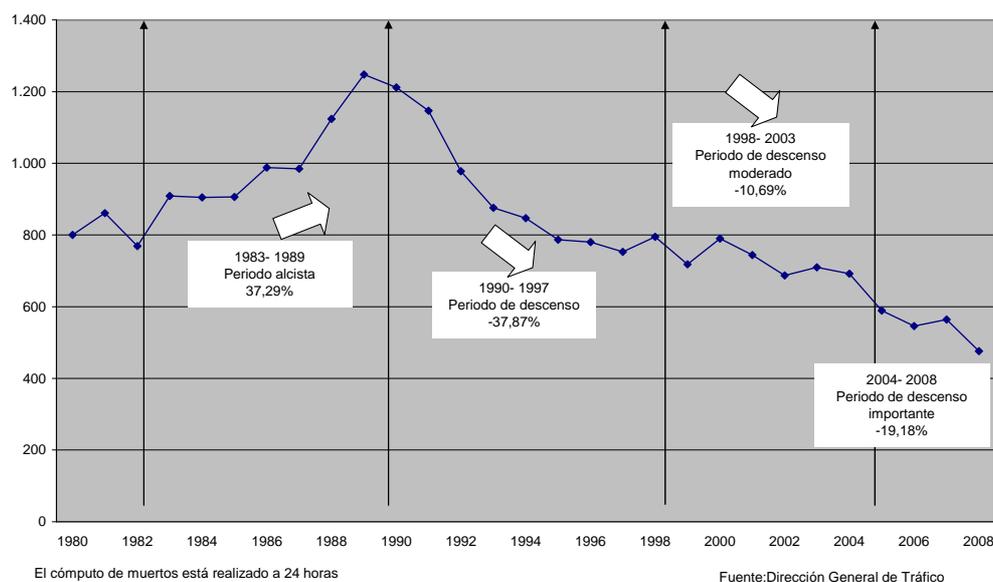
La evolución de las víctimas mortales por accidente de tráfico desde el año 1980 hasta el 2008 muestra una clara tendencia descendente. En la figura 4

se puede apreciar cuatro importantes etapas: fuerte incremento en el periodo 1982-1989 (+37,29%); fuerte descenso entre 1990 y 1997 (-37,87%); a continuación inicio de un descenso moderado (-10,69%) entre los años 1998 y 2003; finalmente, entre los años 2004 y 2008, consolidación de la tendencia descendente (-19,18%).

Si en carretera el descenso en el periodo 2003-2008 ha sido del 45%, en zona urbana estamos situados en un 31%. Los esfuerzos tienen que continuar para alcanzar los mismos porcentajes de reducción.

Figura 4.

#### Evolución del número de muertos en accidente de tráfico en zona urbana, 1980-2008



### 3.1 - Localización de los accidentes

**Travesías:** El número de accidentes con víctimas en travesía fue 800 en el año 2008, lo que supone un 2% sobre el total de accidentes en zona urbana. En ellas fallecieron 69 de las 634 personas que fallecieron en zona urbana, es decir, un 11% sobre el total y resultaron heridas graves y leves 1.121, un 1,8% sobre el total de heridos.

**Cruces:** Suelen ser el 50% de los accidentes en zona urbana. En el año 2008 representaron el 49%. En ellos fallecieron 237 personas (el 37% del total de muertos en zona urbana) y resultaron heridas 31.303 personas, el 49% de los heridos en zona urbana.

## 3.2 - Características por edad y género

### 3.2.1.- Víctimas mortales

Tomando los grupos de edad en intervalos de 10 años, se observa que el grupo de 15 a 24 años es el más afectado, ya que supone el 20,5% de las víctimas mortales en zona urbana. En los últimos años este grupo de edad es el que mayor porcentaje de reducción presenta (-45,4%), contribuyendo, por tanto, más que ningún otro al descenso global.

El siguiente grupo de edad que más fallecidos ha registrado en 2008 es el de las personas de 75 años y más, que han representado el 18,3% de los fallecidos y en el periodo 2003-2008 su cifra se ha reducido en un 12,1%, es decir, menos que la cifra global. De las 116 personas fallecidas de ese grupo de edad, 101 han fallecido como peatones, es decir el 87%.

Tabla 5.

Edad de los fallecidos en zona urbana en España. Periodo 2003-2008

Grupo de edad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Distribución % 2008	Dif. % 2008/2003
0-14	32	31	32	34	37	30	4,7%	-6,3%
15-24	238	215	178	159	158	130	20,5%	-45,4%
25-34	153	148	144	139	135	110	17,4%	-28,1%
35-44	80	112	77	85	78	71	11,2%	-11,3%
45-54	61	66	70	51	69	62	9,8%	1,6%
55-64	51	58	63	60	61	42	6,6%	-17,6%
65 -74	74	75	70	79	63	49	7,7%	-33,8%
75 y más	132	132	126	108	117	116	18,3%	-12,1%
No especificada	98	63	30	22	23	24	3,8%	-75,5%
<b>TOTAL</b>	<b>919</b>	<b>900</b>	<b>790</b>	<b>737</b>	<b>741</b>	<b>634</b>	<b>100,0%</b>	<b>-31,0%</b>

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

En zona urbana, los hombres siguen siendo el colectivo más afectado en los accidentes de circulación presentando diferencias muy significativas con respecto a las mujeres. El 69,6% de los fallecidos en zona urbana eran hombres y el 28,7% mujeres. Por grupos de edad, los hombres tienen una representación mayor que las mujeres en todos los grupos, excepto en el de de 75 años y más, en que el porcentaje es similar.

Tabla 6.

Edad y género de los fallecidos en zona urbana en España. 2008.

Grupo de edad	Hombres	Mujeres	% Hombres	% Mujeres
0-14	17	13	56,7%	43,3%
15-24	107	23	82,3%	17,7%
25-34	85	24	77,3%	21,8%
35-44	59	12	83,1%	16,9%
45-54	50	12	80,6%	19,4%
55-64	24	18	57,1%	42,9%
65 -74	31	18	63,3%	36,7%
75 y más	57	59	49,1%	50,9%
No especificada	11	3	45,8%	12,5%
<b>TOTAL</b>	<b>441</b>	<b>182</b>	<b>69,6%</b>	<b>28,7%</b>

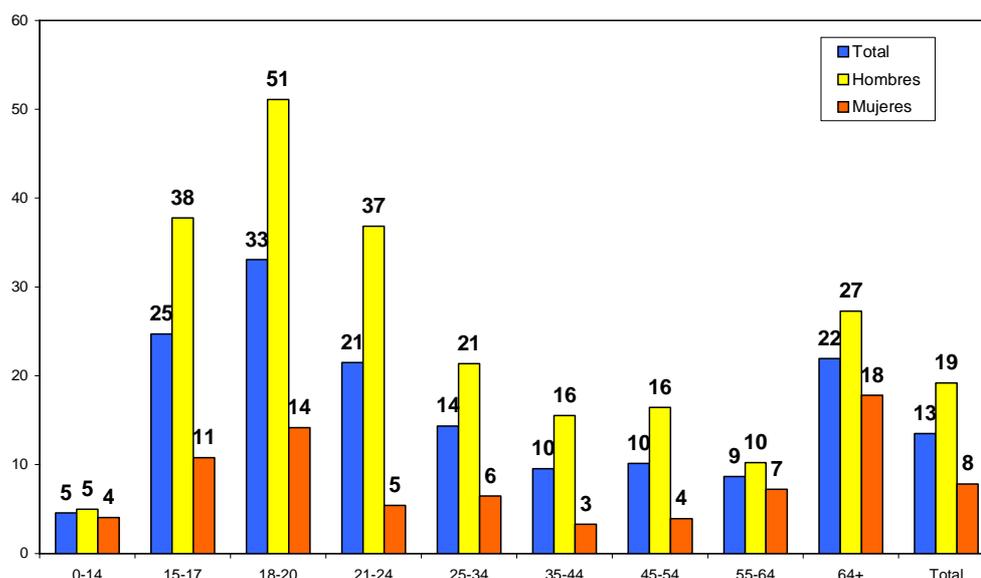
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Si relativizamos las cifra de fallecidos respecto de la población, observamos que los hombres doblan a las mujeres en la tasa de fallecidos por millón de población, y que esa diferencia se incrementa en los grupos más jóvenes y se acorta a partir de los 55 años.

En cuanto a los grupos de edad son los jóvenes de 15 a 24 años los que mayor tasa presentan, 26 fallecidos por millón de población, y dentro de este grupo el de 18 a 20 años la tiene aún mayor, 33, y dentro de él los hombres la superan con 51 fallecidos por millón de habitantes.

Figura 5.

Muertos según edad y género por millón de habitantes. Año 2008.



Los niños y jóvenes hasta los 16 años, aproximadamente, y también la gente mayor, suelen verse implicados habitualmente en accidentes de tráfico como peatones o como ocupantes de los vehículos. A partir de los 16 años, en cambio, las víctimas suelen ser mayoritariamente conductores, puesto que pueden acceder a los vehículos de ruedas primero –ciclomotores-, y más tarde a los automóviles y motocicletas de mayor cilindrada. Se muestra a continuación una tabla con la información en diferentes grupos de edad que atienden a lo expuesto anteriormente.

Tabla 7.

Edad de los fallecidos en zona urbana en España, 2003-2008

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<16	3,7%	3,8%	3,6%	5,8%	6,1%	5,7%
16-29	34,4%	29,9%	29,5%	29,6%	30,5%	29,0%
30-44	15,4%	21,8%	18,7%	21,2%	18,5%	16,8%
45-59	9,7%	10,0%	13,2%	11,0%	13,2%	15,5%
60-74	11,3%	12,9%	14,4%	14,8%	12,8%	10,5%
>74	16,1%	16,2%	17,8%	14,7%	15,8%	20,0%
Desconocido	9,6%	5,5%	2,7%	3,0%	3,1%	2,5%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 24 horas.

### 3.2.2.- Víctimas (heridos + víctimas mortales)

El grupo de edad de 16 a 29 años, es el más afectado por los accidentes de tráfico en zona urbana, ya que representa el 37,1%, si bien en los últimos años se observa una tendencia positiva al haberse visto reducido entre 2003-2008 dicho porcentaje en cerca de 4,5 puntos.

En el año 2008, los hombres representaron un 61% de todas las víctimas en zona urbana, 39.112 sobre un total de 64.282. Además, los hombres son los que están involucrados en mayor número de accidentes de tráfico para todos los grupos de edades salvo para el de los mayores de 74 años, casi duplicando el número de víctimas masculinas a las femeninas entre los 16 y los 44 años.

Tabla 8.

**Edad de las víctimas en zona urbana en España. Periodo 2003-2008**

Grupo de edad	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<16	5,7%	5,9%	6,1%	5,7%	5,3%	5,5%
16-29	41,5%	40,5%	41,4%	40,8%	39,5%	37,1%
30-44	22,2%	22,6%	24,6%	25,8%	26,9%	28,3%
45-59	10,5%	10,8%	11,9%	12,0%	12,6%	13,1%
60-74	5,8%	5,9%	6,1%	5,8%	5,7%	6,2%
>74	3,0%	3,3%	3,2%	3,2%	3,4%	3,8%
Desconocido	11,3%	11,0%	6,7%	6,8%	6,6%	5,9%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Tabla 9.

**Edad y género de las víctimas en zona urbana en España. Año 2008**

Grupo de edad	Hombres		Mujeres		Desconocido		Total	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
<16	2.160	5,5%	1.328	5,5%	16	1,3%	3.504	5,5%
16-29	15.376	39,3%	8.422	35,2%	82	6,6%	23.880	37,1%
30-44	11.638	29,8%	6.478	27,1%	68	5,5%	18.184	28,3%
45-59	5.130	13,1%	3.296	13,8%	24	1,9%	8.450	13,1%
60-74	2.059	5,3%	1.931	8,1%	13	1,1%	4.003	6,2%
>74	1.150	2,9%	1.262	5,3%	26	2,1%	2.438	3,8%
Desconocido	1.599	4,1%	1.216	5,1%	1.008	81,5%	3.823	5,9%
Total	39.112	100,0%	23.933	100,0%	1.237	100,0%	64.282	100,0%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

### 3.3 - Accidentalidad según medio de desplazamiento

Los peatones son los más afectados por los accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana si se considera el porcentaje de fallecidos, ya que suponen el 42% sobre el total. Esta cifra se ha mantenido estable durante los últimos años (con un mínimo en 2002 del 37,5% y un máximo del 42% en 2005 y ahora también en 2008).

Le siguen en importancia los muertos que viajaban en moto (motocicletas y ciclomotores), manteniéndose en niveles parecidos a los de 2007. Resulta preocupante el incremento que se ha producido en estos últimos años ya que representan el 28% de las víctimas mortales en el año 2000 y el 34% en 2008. Esta subida se puede achacar fundamentalmente a las motocicletas.

En cuanto a los heridos, los usuarios de turismos son los más afectados, con un 38% del total de heridos, siguiéndoles, en grado de importancia, las motos, si bien podemos señalar que los ciclomotores han mejorado en 12,1 puntos desde el año 2000.

Tabla 10.

Víctimas según el medio de desplazamiento en zona urbana, 2000-2008

Vehículo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Heridos (%)									
Turismo	37,8%	40,6%	42,3%	43,0%	41,3%	39,3%	37,6%	36,6%	38,0%
Motocicleta	10,3%	10,4%	10,0%	10,0%	10,9%	13,7%	16,1%	18,9%	19,5%
Ciclomotor	31,4%	28,6%	26,7%	25,6%	25,5%	24,8%	23,9%	22,4%	19,3%
Otros	6,0%	6,1%	6,2%	6,8%	7,1%	7,0%	7,5%	7,5%	8,1%
Peatones	14,5%	14,4%	14,7%	14,6%	15,1%	15,2%	14,9%	14,6%	15,0%
Fallecidos (%)									
Turismo	25,4%	25,2%	26,6%	26,1%	25,1%	18,7%	20,9%	17,0%	19,4%
Motocicleta	9,6%	11,0%	11,8%	11,0%	10,7%	14,4%	15,3%	21,7%	21,5%
Ciclomotor	18,5%	19,9%	19,0%	18,6%	19,4%	17,6%	18,0%	14,5%	12,3%
Otros	4,7%	5,2%	4,9%	4,8%	6,7%	7,2%	5,6%	5,8%	4,9%
Peatones	41,8%	38,7%	37,5%	39,5%	38,1%	42,0%	40,2%	41,0%	42,0%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

En ciudad, los peatones son los más vulnerables, seguidos de los usuarios de las motocicletas. Solo el 4,3% de los usuarios de turismo implicados en accidente resultan heridos graves o muertos. El uso masivo de los cinturones de seguridad podría reducir aún más este porcentaje.

Tabla 11.

**Gravedad de las víctimas según medio de desplazamiento en accidentes con víctimas.**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Turismo (%)</b>									
Fallecido	0,9%	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%
Grave	7,6%	6,6%	6,5%	6,1%	5,6%	5,2%	4,9%	4,5%	3,8%
Leve	91,5%	92,5%	92,8%	93,2%	93,6%	94,2%	94,5%	95,0%	95,7%
<b>Motocicletas (%)</b>									
Fallecido	1,3%	1,4%	1,5%	1,4%	1,3%	1,3%	1,0%	1,3%	1,1%
Grave	11,8%	10,0%	11,6%	11,0%	12,3%	12,2%	11,6%	11,0%	10,5%
Leve	86,9%	88,6%	87,0%	87,6%	86,4%	86,5%	87,3%	87,7%	88,4%
<b>Ciclomotores (%)</b>									
Fallecido	0,8%	0,9%	0,9%	0,9%	1,0%	0,9%	0,8%	0,7%	0,6%
Grave	13,4%	12,7%	12,7%	11,8%	12,3%	12,8%	11,2%	9,7%	9,3%
Leve	85,8%	86,4%	86,4%	87,3%	86,7%	86,3%	88,0%	89,6%	90,1%
<b>Peatones (%)</b>									
Fallecido	3,9%	3,4%	3,1%	3,4%	3,3%	3,3%	2,9%	3,1%	2,7%
Grave	21,8%	19,4%	19,4%	19,0%	20,3%	20,4%	18,8%	18,0%	16,6%
Leve	74,3%	77,2%	77,5%	77,6%	76,4%	76,3%	78,3%	78,9%	80,7%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

### 3.4 - Tipo de accidente

En zona urbana, en los accidentes con víctima no mortales, las colisiones frontolaterales son el tipo de accidente más frecuente (28,2%), seguido del atropello a peatón (18%). En los accidentes mortales, ese orden se invierte, pasando a ocupar el atropello el primer lugar (41%).

Tabla 12.

**Tipo de accidente según presencia de víctimas mortales en zona urbana, 2008**

	Accidentes con víctimas no mortales	Accidentes mortales
Colisión frontal	2,0%	4,4%
Colisión fronto-lateral	28,2%	17,1%
Colisión lateral	8,5%	3,9%
Colisión por alcance	17,3%	1,5%
Colisión múltiple	5,3%	2,8%
Colisión obstáculo en calzada	3,7%	4,8%
Atropello	18,0%	40,7%
Vuelco en calzada	2,6%	3,1%
Salida calzada izquierda	1,1%	7,0%
Salida calzada derecha	4,2%	9,4%
Otros	9,0%	5,3%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

### 3.5 - Días de la semana

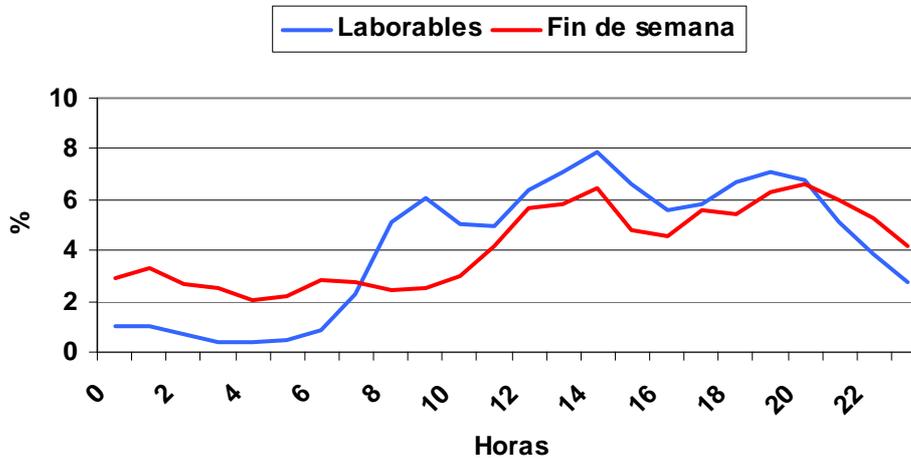
Los accidentes de tráfico en zona urbana se concentran en los días laborables, entre las 9 de la mañana y las 10 de la noche, mayoritariamente. Las horas punta, por lo que accidentes se refiere, son las 14 horas y las 19 horas.

En zona urbana, al contrario de lo que sucede en la carretera, es durante el fin de semana cuando se producen menos accidentes, sin embargo, estos son más graves, de manera que el índice de gravedad –muertos por cada cien accidentes– es mayor. En 2008, durante el fin de semana, se registraron el 29,7% de los fallecidos en zona urbana (188).

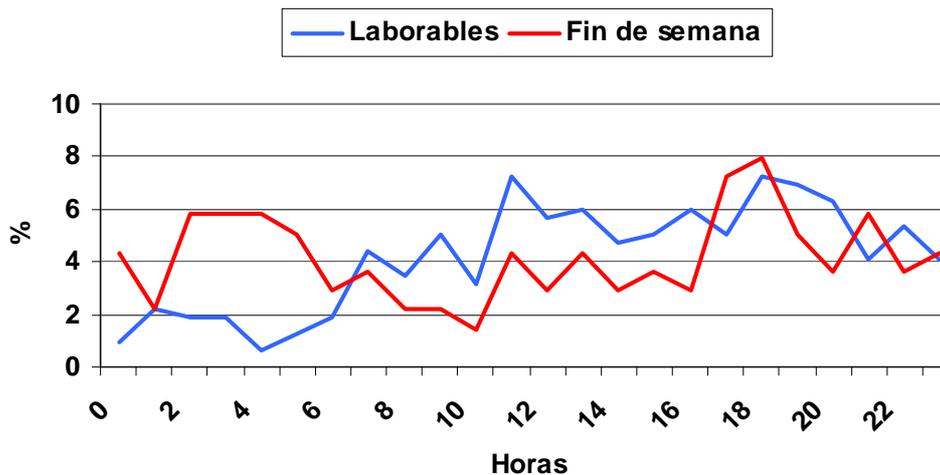
Figuras 6 y 7.

Día de la semana y hora del accidente. 2008.

#### Accidentes NO mortales



#### Accidentes mortales



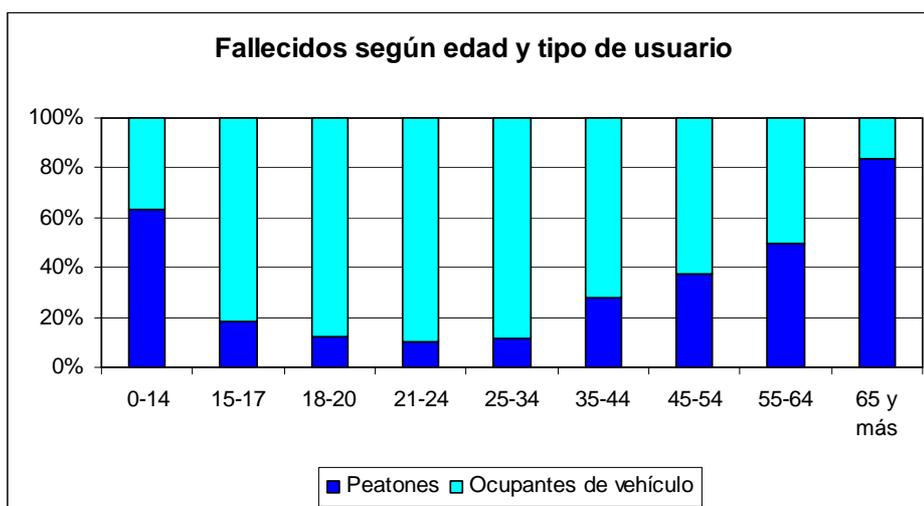
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

### 3.6 - Los atropellos

Teniendo en cuenta la edad de los peatones fallecidos se observa que presentan elevados porcentajes tanto para los niños -hasta los 14 años- como para las personas mayores -a partir de los 65 años. Por otro lado, los peatones que se encuentran comprendidos en los intervalos de edad intermedios -de los 15 años hasta los 34 años- que han fallecido en accidente de tráfico muestran una distribución estable, en torno al 13%, experimentando, a partir de los 35 años, incrementos paulatinos para el resto de edades.

Figura 8.

Distribución víctimas mortales según tipo de usuario. Año 2008.

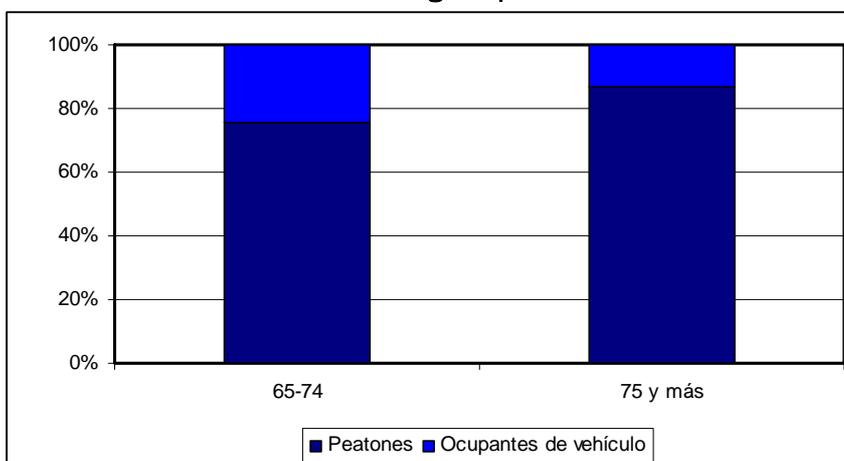


Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Deteniéndose en el grupo de edad de más de 64 años, el 27% de los fallecidos tenían entre 65 y 74 años (37 de los 108 muertos de este grupo de edad). Si vemos el porcentaje de peatones fallecidos sobre el total de muertos en estos grupos de edad, se observa una ligera diferencia entre los fallecidos entre 65 y 74 años, donde el 76% de los fallecidos fueron peatones, y el grupo de más de 74 años, donde este porcentaje se eleva hasta el 87%.

Figura 9.

Distribución víctimas mortales según tipo de usuario. Año 2008.

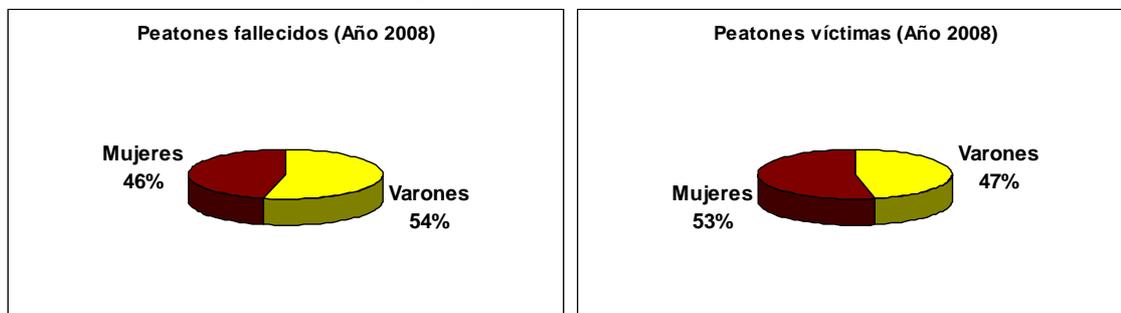


Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Dentro de los peatones, el 46% de los fallecidos y el 53% de las víctimas son mujeres, valores que están muy por encima del 17% y del 35% que representan, respectivamente, las mujeres fallecidas y heridas graves como ocupantes de un vehículo.

Figuras 10 y 11.

**Distribución víctimas mortales según género y lesividad. Año 2008.**



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Si durante el año 2008 hubiese que poner un día de la semana a los accidentes con peatones, este sería el viernes (con un 17,6%). No obstante, el resto de los días laborables no se tiene una frecuencia muy distinta, siendo el menor el lunes, con 15,6%. Los fines de semana, los accidentes con peatones involucrados disminuyen hasta el 7,8% del domingo.

Tabla 13.

**Accidentes con peatones involucrados por día de la semana (2008)**

	Nº	%
Lunes	1.464	15,6%
Martes	1.532	16,4%
Miércoles	1.480	15,8%
Jueves	1.497	16,0%
Viernes	1.646	17,6%
Sábado	1.013	10,8%
Domingo	7.34	7,8%
Total	9.366	100,0%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

### 3.7 - Accidentes de moto en zona urbana

Debido al elevado número de víctimas en motocicleta que ha habido en los últimos años en nuestro país, nos vamos a detener en este tipo de vehículos. Las víctimas mortales de motocicleta en zona urbana han aumentado un 35% desde el año 2003, aunque en 2008 en relación al año anterior se ha registrado un descenso del 16%. Este descenso ha sido inferior al que se ha registrado en carretera.

Tabla 14.

#### Fallecidos en motocicleta. 2003-2008.

Fallecidos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2007	2008/2003
Carretera	266	304	358	368	471	359	-24%	35%
Zona Urbana	101	96	114	113	161	136	-16%	35%
Total	367	400	472	481	632	495	-22%	35%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

En el año 2008, en zona urbana, la motocicletas estuvieron implicadas en 12.146 accidentes con víctimas, manteniéndose aproximadamente la cifra del 2007, donde ocurrieron 12.070 accidentes de este tipo, siendo en 2008 la letalidad inferior a la de 2007.

Un 52,4% de estos accidentes ocurrieron en una intersección, mientras que tan solo el 4,1% ocurrieron en una curva.

Por edad, el mayor número de ocupantes de motocicletas involucradas y víctimas corresponden al tramo de edad comprendido entre los 16-44 años, con un 76,2% de ocupantes implicados en un accidente y un 76,9% entre las víctimas.

Por sexo, hay una mayor proporción (4 de cada 5) de varones, tanto en ocupantes involucrados como en víctimas, a excepción del tramo de edad de los menores de 16 años, en los que esta diferencia es menos acusada.

Tabla 15.

#### Ocupantes de motocicleta implicados y víctimas en accidentes por edad en 2008

	Implicados				Víctimas			
	Desconocido	Mujer	Varón	Total	Desconocido	Mujer	Varón	Total
<16	0,0%	1,2%	0,5%	0,6%	0,0%	1,2%	0,5%	0,6%
16-29	3,7%	35,0%	30,1%	30,6%	6,9%	35,0%	29,8%	30,6%
30-44	5,9%	46,2%	46,2%	45,6%	12,7%	46,7%	46,5%	46,3%
45-59	0,9%	12,6%	17,3%	16,2%	2,0%	12,3%	17,4%	16,3%
60-74	0,5%	1,2%	2,4%	2,2%	1,0%	1,2%	2,3%	2,1%
>74	1,4%	0,2%	0,4%	0,3%	1,0%	0,2%	0,4%	0,3%
Desconocido	87,7%	3,5%	3,2%	4,6%	76,5%	3,4%	3,1%	3,7%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Tabla 16.

**Occupantes de motocicleta implicados y víctimas en accidentes por sexo en 2008**

	Implicados			Víctimas (%)		
	Desconocido	Mujer	Varón	Desconocido	Mujer	Varón
<16	0,0%	36,6%	63,4%	0,0%	36,4%	63,6%
16-29	0,2%	20,4%	79,5%	0,2%	21,2%	78,6%
30-44	0,2%	18,0%	81,7%	0,2%	18,7%	81,0%
45-59	0,1%	13,8%	86,1%	0,1%	14,0%	85,9%
60-74	0,3%	9,8%	89,9%	0,4%	10,5%	89,1%
>74	6,3%	12,5%	81,3%	2,4%	11,9%	85,7%
Desconocido	30,0%	13,6%	56,3%	16,6%	16,6%	66,8%
Total	1,6%	17,8%	80,6%	0,8%	18,5%	80,6%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

En el año 2008, el 46,1% de los accidentes fueron colisiones frontolaterales o laterales y el 16,9% fueron alcances.

Tabla 17.

**Accidentes con alguna moto implicada por tipo de accidente, 2008**

Tipo accidente	%
Colisión frontal	1,6
Colisión frontolateral	31,7
Colisión lateral	14,4
Colisión por alcance	16,9
Colisión múltiple	4,7
Otro tipo de colisión	2,2
Atropello a peatón	5,4
Vuelco en la calzada	3,7
Salida vía por la izquierda	0,9
Salida vía por la derecha	6,2
Otros	12,3

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

En función del día de la semana, se observa que la frecuencia de accidentalidad en días laborables es muy superior a la de los fines de semana.

Tabla 18.

**Accidentes con alguna motocicleta involucrada por día de la semana (2008)**

	Nº	%
Lunes	1877	15,5%
Martes	2067	17,1%
Miércoles	2120	17,5%
Jueves	2039	16,8%
Viernes	2090	17,3%
Sábado	1121	9,3%
Domingo	792	6,5%
Total	12106	100,0%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

### 3.8 - Medidas de protección: uso de casco y cinturón

En relación al nivel de utilización de medidas de protección, en el caso de los afectados por accidentes de tráfico en zona urbana, las tablas siguientes ilustran que los porcentajes de uso de cinturón, SRI y casco, por parte de los lesionados, son aún bajos. Los efectos negativos del accidente no se ven reducidos y pudieron afectar a zonas vitales del cuerpo. El caso de los motoristas es el que presenta un porcentaje más alto de uso de elemento de protección, ya que casi el 80% de los motoristas lesionados llevaban puesto el casco en el momento del accidente.

En el caso de los fallecidos, se detecta una menor utilización de dichas medidas, lo que con toda probabilidad agravó el efecto del accidente. Así, por ejemplo, sólo el 60,8% de los usuarios de ciclomotor muertos llevaban puesto el casco, y sólo el 43,7% de los ocupantes de turismo mayores de 12 años fallecidos llevaban puesto el cinturón de seguridad.

Si se analizan las víctimas menores de 13 años, se constata que el uso de cinturón y sistemas de retención infantil reducen de forma muy significativa la mortalidad. Asimismo, se observa que la utilización de medidas de protección ha mantenido una tendencia creciente en los últimos cinco años, al mismo tiempo que ha disminuido el porcentaje de víctimas que no utilizaban ninguna medida.

Tabla 19.

## Uso de medidas de protección en los accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana

Uso cinturón (>12 años)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Lesionados (%)									
Sí	43,7	35,8	35	42,4	44,4	45,1	51,1	54,7	57,0
No	14,7	13,8	13,3	13,5	12	11,1	21,3	18,5	16,5
Desconocido	41,6	50,4	51,7	44,1	43,6	43,9	27,6	26,8	26,5
Fallecidos (%)									
Sí	20,2	22,3	21,4	23,4	33,7	27,1	29,5	28,6	43,7
No	44,3	40,4	38,5	43,1	44,7	50,8	40,9	42,6	36,9
Desconocido	35,5	37,3	40,1	33,5	21,6	22	29,7	28,8	19,4
Uso sistema de retención o cinturón (<13 años)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Lesionados (%)									
Cinturón	24,7	17,4	20,2	24,1	32,5	29,6	9,8	10,1	23,2
Sistema de retención infantil	5,3	2,6	4,1	5,7	7,3	16,9	9,2	13,1	32,1
Nada	24,3	24,6	19,7	18,8	15	13,9	41,1	32,7	18,5
Desconocido	45,7	55,4	56	51,4	45,2	39,6	39,8	44,1	26,2
Fallecidos (%)									
Cinturón	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sistema de retención infantil	-	16,7	-	-	-	100	8,3	-	-
Nada	-	66,7	80	100	100	-	66,7	64,7	100,0
Desconocido	100	16,7	20	-	-	-	25,0	35,3	-
Uso de casco en motocicleta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Lesionados (%)									
Sí	81,4	71,8	72,3	76,6	76,5	76,8	78,4	78,2	79,8
No	4,6	3,8	3,4	3,4	3,1	3,6	9,8	9,6	9,5
Desconocido	13,9	24,5	24,3	20,1	20,5	19,5	11,8	12,2	10,7
Fallecidos (%)									
Sí	64,7	68,9	64	55,4	66,7	66,7	72,2	71,4	65,4
No	21,2	21,1	28,1	20,5	18,7	21,1	14,4	14,3	18,3
Desconocido	14,1	10	7,9	24,1	14,7	12,2	13,3	14,3	16,3
Uso de casco en ciclomotor	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Lesionados (%)									
Sí	61,5	56,6	56,9	59,9	64,1	64,9	65,4	71,3	72,8
No	12,7	11,5	10,8	11,3	9,4	8,8	10,8	8,0	8,2
Desconocido	25,8	31,9	32,3	28,8	26,5	26,3	23,8	20,7	19,0
Fallecidos (%)									
Sí	44,1	36,8	43,2	46,3	44,5	47,3	32,1	47,1	60,8
No	35,3	40,6	37,3	29,3	39,1	40,9	44,0	35,7	15,7
Desconocido	20,6	22,6	19,5	24,4	16,4	11,8	23,8	17,2	23,5

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



Josefa Valcárcel 44. 28027. Madrid

[www.dgt.es](http://www.dgt.es)