

ACCIDENTES DE
TRÁFICO EN ZONA
URBANA EN ESPAÑA

2010



MINISTERIO
DEL INTERIOR



*Observatorio Nacional
de Seguridad Vial*

ÍNDICE:

0. Introducción.	5
1. Comparativa europea.	8
2. Contexto general: los principales datos de 2009.	10
3. La accidentalidad en zona urbana.	12
3.1. Localización de los accidentes.	13
3.2. Características por edad y género.	14
3.3. Accidentalidad según medio de desplazamiento.	16
3.4. Tipo de accidente.	20
3.5. Días de la semana.	20
3.6. Los peatones en zona urbana.	22
3.7. La bicicleta en zona urbana.	26
3.8. Accidentes de moto en zona urbana.	28
3.9. Medidas de protección: uso del casco y cinturón.	31
4. Conclusiones Principales	34

0. Introducción

Las ciudades han contribuido en los últimos años al reto planteado de reducción de las víctimas mortales, si bien la reducción ha sido menor que en las carreteras

Por séptimo año consecutivo, en 2010, los muertos en accidente de tráfico han descendido. Las cifras nos indican un descenso acumulado en el último decenio, desde el año 2001, del 55%. En 2010 se han registrado 2.478 víctimas mortales, 3.039 fallecidos menos que en 2001, en el que hubo 5.517. La disminución en carretera en ese periodo ha sido del 58% y en zona urbana del 44%, descenso igualmente importante, si bien, claramente inferior al experimentado en carretera.

La zona urbana en la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

Los ayuntamientos deben tener un especial protagonismo en la política de seguridad vial porque más del 54% de los accidentes con víctimas y del 22% de los fallecidos se producen en el ámbito urbano. Porque es en las ciudades donde se adquieren y consolidan los hábitos en la conducción, porque los atropellos, los accidentes en los cruces, la disciplina en los semáforos o los problemas de aparcamiento son fenómenos típicamente urbanos. Y porque los municipios tienen una gran autonomía de funcionamiento.

El Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana, elaborado por la DGT como guía para el desarrollo de planes en las ciudades, prioriza diez ámbitos de actuación, de los que destacamos: la protección de los usuarios vulnerables (peatones, bicicletas y motos) con medidas de diseño urbano que pacifiquen el tráfico, la vigilancia y control de las actuaciones insolidarias y los programas de información y prevención de las conductas de riesgo impulsados desde el ámbito comunitario (escolar, sanitario, sociocultural...). Es por ello que, en estrecha colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias, se ha diseñado un modelo de Convenio en materia de seguridad vial a firmar entre la DGT y los Ayuntamientos. Hasta la fecha, se han iniciado los trámites para suscribir el Convenio con más de 300 Municipios, en diez de ellos se incluye como anexo una cláusula para promover la elaboración del plan municipal de seguridad vial.

La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 tiene dentro de sus prioridades: conseguir una movilidad segura en la zona urbana, protegiendo especialmente a los usuarios más vulnerables.

Caminar hacia una cultura de la movilidad urbana segura, ecológica, competitiva, universal y saludable, lograr un diseño urbano bajo criterios de seguridad vial y promover la aplicación efectiva de la disciplina en dicho ámbito, se plantea como una necesaria actuación en los próximos años.

¿Cómo han evolucionado las principales características de la siniestralidad vial urbana en el decenio 2001-2010?

- Los peatones continúan siendo los afectados más graves por accidentes de tráfico en zona urbana

Los atropellos son la primera causa de muerte por accidente de tráfico en la ciudad. De forma invariable desde el 2001, los atropellos causan más del 40% de los muertos por accidente de tráfico en zona urbana y el 15% de los lesionados. En el año 2010, el porcentaje de peatones muertos ha ascendido hasta el 50,5%, el más alto de los últimos años. Aunque se producen menos atropellos que colisiones entre vehículos, las lesiones son mucho más graves.

Los peatones son los más vulnerables: el 19% de los implicados en accidente resultan heridos graves o muertos. Sabemos que a partir de 70 km/h un atropello es habitualmente una muerte segura, mientras que a 50 km/h el riesgo de muerte se reduce al 75% y a 30 km/h se pueden evitar tres de cada cuatro atropellos. Siendo el peatón el elemento más vulnerable del sistema de movilidad, es

preciso plantear, de forma decidida, políticas de prevención de conductas de riesgo y de protección de las personas que se desplazan a pie. Las medidas de pacificación del tráfico y la extensión de las zonas 30 km/h deberían implementarse en nuestras ciudades, probada suficientemente su eficacia práctica en aquellas donde se han implantado, logrando disminuir los lesionados por atropello de una forma notable.

- Los vehículos de dos ruedas son los que provocan más lesionados en las ciudades

Los vehículos de dos ruedas son una realidad creciente en las ciudades, que no sólo modifican su paisaje sino sus hábitos de movilidad, con lo que se presentan nuevos escenarios. En el período 2003-2010, el parque de motocicletas experimentó un crecimiento del 80%. En ese mismo período, los turismos en circulación crecieron un 20%.

En España; en el año 2010, hubo 486 motoristas fallecidos, 333 en la carretera y 153 en zona urbana.

La evolución de muertos en dos ruedas, observa un incremento del 29% en 2003 al 36% en 2007, un descenso al 33% en el 2008, situándose en el 28% en 2010. Es importante no olvidar que los vehículos de dos ruedas (motos y ciclomotores) suponen sólo el 15% del parque total de vehículos.

El incremento de la accidentalidad de las motocicletas es una preocupación en todos los países europeos y en muchas de sus ciudades. Para conocer más profundamente el impacto de este cambio se han constituido grupos de trabajo a nivel local, estatal e internacional, en los que las ciudades españolas tienen un papel protagonista. Algunas pruebas piloto, como la doble línea de retención semafórica, son un primer paso en la experimentación de un nuevo escenario para una movilidad que integre los vehículos de dos ruedas de forma más segura. El proyecto e-sum, del cual ha sido miembro la Dirección General de Tráfico, junto con ciudades como Barcelona, Roma, París y Londres, ha publicado una guía de buenas prácticas en zona urbana que puede servir de ayuda y referencia a aquellos municipios que quieran implantar medidas para mejorar la seguridad en zona urbana de los vehículos de dos ruedas.

- Moverse en turismo en ciudad es más seguro ahora que a comienzos del decenio

En el año 2010 el 15,3% de las víctimas mortales en zona urbana iba en turismo frente al 25,2% en 2001. A pesar de ser el modo de transporte que más participa en los accidentes, en el 80% se ve implicado un turismo, sólo el 4% de los lesionados en este tipo de vehículo resultan muertos o heridos graves.

Sin duda, uno de los motivos para explicar el descenso de las lesiones graves y mortales en turismo en zona urbana, es el incremento registrado en el uso del cinturón de seguridad. Para conocer el nivel de uso de los accesorios de seguridad, desde 2005, se realizan estudios basados en observaciones de campo cuyos resultados nos indican un claro incremento de dieciocho puntos en los porcentajes del uso de cinturón de seguridad en todas las posiciones del vehículo. En el caso del conductor y del pasajero delantero ha pasado del 69% al 83% y 86% respectivamente, mientras que en el de los pasajeros traseros ha pasado del 47% al 68%.

Es importante destacar que el porcentaje de muertos en turismo que no llevaban puesto el cinturón en ciudad se ha reducido del 39% en el 2003 al 35% en el 2010. El uso de este elemento de protección en zona urbana, con velocidades bajas, es la diferencia entre producirse o no lesiones y es el motivo más directo del descenso de la gravedad de las lesiones de sus usuarios.

- Los accidentes de bicicleta en ciudad son leves

El importante incremento de la movilidad en bicicleta en los últimos años ha supuesto un importante incremento de accidentes con heridos leves, que ha pasado de 1.077 en el año 2001 a 2.081 en 2010. Pero su participación en la accidentalidad grave se mantiene estable: 22 muertos y 196 heridos graves en 2001 y 18 muertos y 209 heridos graves en 2010. Los accidentes en bicicleta son mayoritariamente colisiones frontolaterales, se producen durante el día y en los días laborables.

En un claro proceso de promoción del uso de la bicicleta por la ciudad, se debe proponer un diseño vial de carriles bici o de zonas de movilidad compartida que favorezca estos desplazamientos de forma segura y mensajes de civismo y autoprotección para sus usuarios.

- El transporte público es el modo más seguro de desplazarse por la ciudad.

En 2010 se registraron dos fallecidos en autobús o autocar, un 0,4% del total de los fallecidos en las zonas urbanas y 1.235 personas lesionadas, que suponen un 2% del total de lesionados en las zonas urbanas. Debe tenerse en cuenta que, según el barómetro del transporte público en las áreas metropolitanas europeas (2006), el transporte público representa el 48% de todos los viajes motorizados en la parte más densa de la mayoría de las regiones metropolitanas que han sido investigadas en ese barómetro.

1.

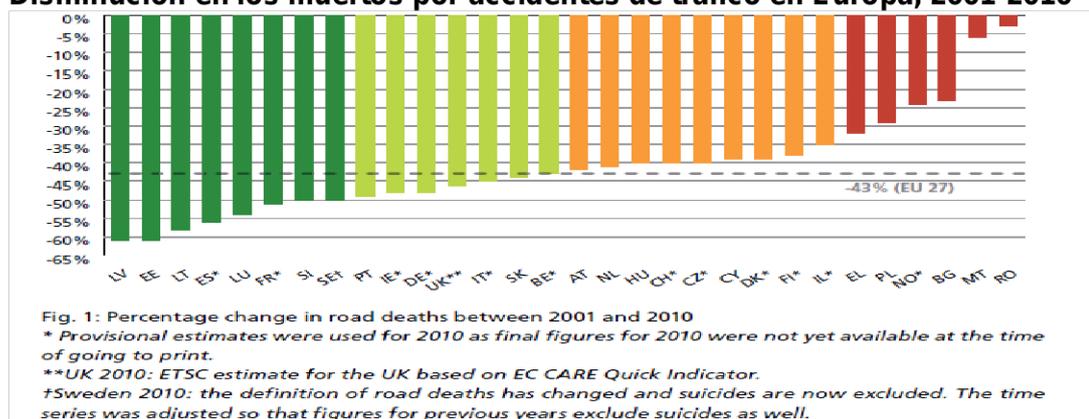
COMPARATIVA EUROPEA

En el contexto de las políticas expuestas en el 'Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010', documento aprobado en el año 2001, la Comisión Europea elaboró en 2003 el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, que tenía como objetivo reducir a la mitad (50%) el número de víctimas de accidentes de tráfico en la UE en el horizonte del año 2010.

Para el período 2001-2010 la reducción de la variación porcentual de los fallecidos por accidente de tráfico para el conjunto de la UE ha sido del 43%, reducción insuficiente para alcanzar dicho objetivo europeo propuesto. Hay que señalar que entre los Estados Miembros existen diferencias que no reflejan las cifras globales de la UE. Letonia (-61%), Estonia (-61%), Lituania (-58%), España (-55%), Luxemburgo (-54%), Francia (-51%), Eslovenia y Suecia (-50% ambos) son los países que han logrado las mayores reducciones, de forma que estos países han alcanzado el objetivo europeo.

Figura 1.

Disminución en los muertos por accidentes de tráfico en Europa, 2001-2010

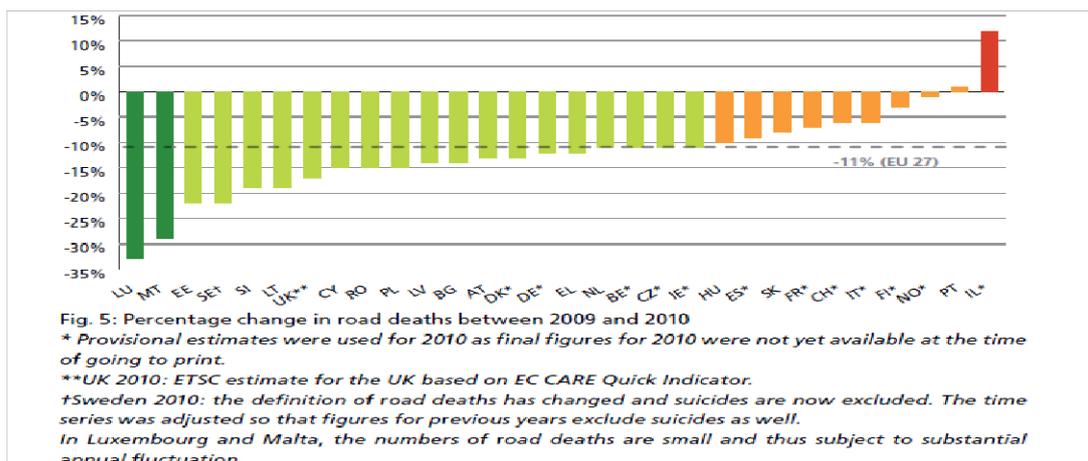


Fuente: Informe anual PIN 2011. European Transport Safety Council.

En 2010, el descenso de fallecidos en la UE respecto al 2009 ha sido del 11%. España ha registrado una reducción algo menor, concretamente del 9%.

Figura 2.

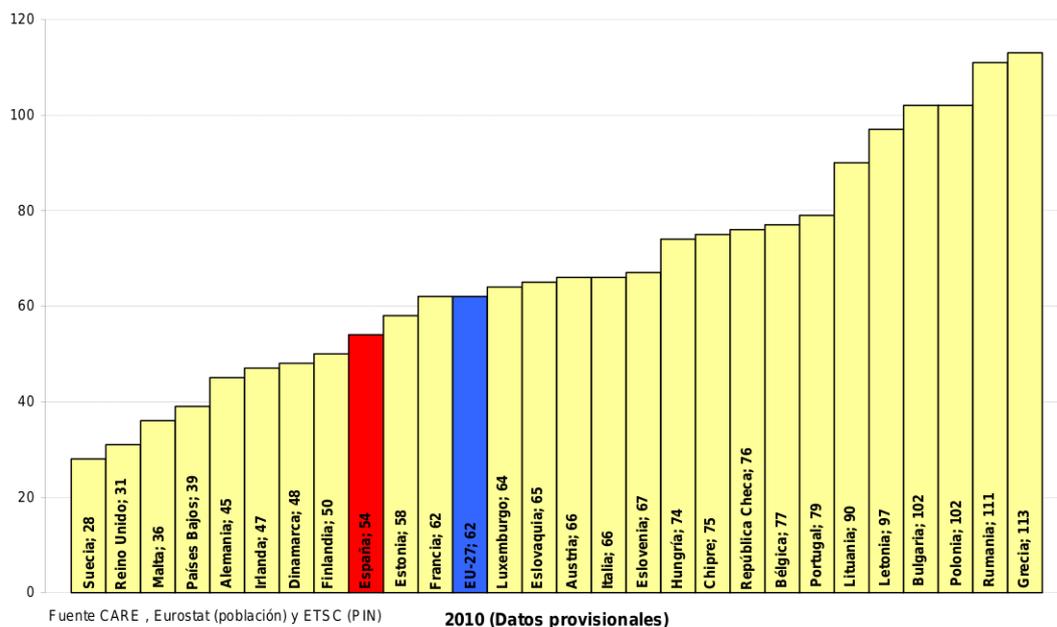
Disminución porcentual, 2009-2010



Fuente: Informe anual PIN 2011. European Transport Safety Council.

El valor español, 54 muertos por millón de habitantes, se encuentra por debajo de la tasa de la UE, situada en 62 muertos por millón de habitantes, y muy próximo a la de países como Dinamarca o Finlandia, aunque aún se encuentra a una distancia considerable de países como Suecia o Reino Unido. España ocupa el noveno lugar en la Europa de los 27 en la tasa de fallecidos por millón de población.

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



2.

CONTEXTO GENERAL: LOS PRINCIPALES DATOS DE 2010.

En el año 2010 se han registrado 2.478 muertos por accidentes de tráfico. Por séptimo año consecutivo los muertos en accidente han descendido, alcanzando un descenso acumulado del 54%.

En el período 2001-2010 el número de víctimas mortales registradas en accidentes de tráfico se ha reducido en 3.039 personas. Se ha pasado de un promedio diario en 2001 de 15,1 fallecidos a 6,8 en 2010 lo que supone 8,3 muertos diarios menos que en 2001.

El objetivo de reducción del 40% en la cifra de fallecidos para el año 2008 que determinó el Plan Estratégico de Seguridad Vial se alcanzó en 2008 y se consolida la tendencia en 2009 y 2010. La gravedad de los accidentes ha disminuido desde que se inició el Plan.

Tabla 1.

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

Total	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Accidentes con víctimas	100.393	98.433	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	93.161	88.251	85.503
Fallecidos	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478
Heridos graves	26.566	26.156	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995
Heridos leves	123.033	120.761	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	114.459	111.043	108.350
Fallecidos por 100 accidentes	5,5	5,4	5,4	5	4,9	4,1	3,8	3,3	3,1	2,9
Promedio diario de fallecidos	15,1	14,6	14,8	13	12,2	11,2	10,5	8,5	7,4	6,8
	Variación %									
Total	2010/2009	2010/2003	2010/2001							
Accidentes con víctimas	-3%	-14%	-15%							
Fallecidos	-9%	-54%	-55%							
Heridos graves	-14%	-54%	-55%							
Heridos leves	-2%	-13%	-12%							

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 2010 en carretera, se han registrado 1.928 víctimas mortales, un 9% menos que en 2009 y un 58% menos que en 2001. En lo que respecta a los heridos graves, en 2010 se observa un descenso del 13% respecto del año anterior y del 59% respecto de 2001.

Tabla 2.

Evolución accidentes de tráfico carretera

Carretera	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Accidentes con víctimas	45.483	44.871	47.567	43.787	42.624	49.221	49.820	43.831	40.789	39.174	
Fallecidos	4.543	4.435	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	
Heridos graves	18.468	18.225	19.006	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	
Heridos leves	56.689	55.857	60.466	56.459	53.869	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	
Fallecidos por 100 accidentes	10	9,9	9,4	8,8	8,6	6,8	6,2	5,6	5,2	4,9	
	Variación %										
Carretera	2010/2009	2010/2003	2010/2001								
Accidentes con víctimas	-4%	-18%	-14%								
Fallecidos	-9%	-57%	-58%								
Heridos graves	-13%	-60%	-59%								
Heridos leves	-4%	-14%	-8%								

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 2010, se han registrado 550 víctimas mortales, lo que supone un descenso significativo del 6% respecto de 2009, observándose también disminuciones en el número de heridos graves y leves.

En el período 2001-2010, los accidentes con víctimas se han reducido de 54.910 a 46.329, esto es, un descenso del 16%. Las víctimas mortales han pasado de 974 a 550, un 44% menos, y los heridos graves y leves de 74.442 a 60.456, un 19% menos. El índice de letalidad -número de muertos por cada 1.000 víctimas - se ha reducido de 12,92 a 9,02.

Tabla 3.

Evolución accidentes de tráfico zona urbana

Zona Urbana	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Accidentes con víctimas	54.910	53.562	52.420	50.222	48.563	50.576	50.688	49.330	47.462	46.329
Fallecidos	974	912	919	900	790	737	741	634	584	550
Heridos graves	8.098	7.931	7.299	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353
Heridos leves	66.344	64.904	63.864	60.119	57.081	59.762	59.639	58.237	56.863	56.103
Fallecidos por 100 accidentes	1,8	1,7	1,8	1,8	1,6	1,5	1,5	1,3	1,2	1,2
Letalidad (x 1.000 víctimas)	12,92	12,37	12,75	13,2	12,19	10,98	11,15	9,86	9,33	9,02

Zona Urbana	Variación %		
	2010/2009	2010/2003	2010/2001
Accidentes con víctimas	-2%	-12%	-16%
Fallecidos	-6%	-40%	-44%
Heridos graves	-16%	-40%	-46%
Heridos leves	-1%	-12%	-15%

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

Respecto de las cifras totales de 2010, el ámbito urbano ha registrado el 54% del total de accidentes con víctimas, el 22% de los fallecidos por accidente de tráfico y el 50% de los heridos por esa causa.

Tabla 4.

Distribución de los accidentes de tráfico con víctimas según localización. Carretera y zona urbana, 2010

	Carretera	Zona urbana	Total
Accidentes con víctimas	39.174	46.329	85.503
Fallecidos	1.928	550	2.478
Heridos (graves y leves)	59.889	60.456	120.345
Fallecidos por cien accidentes	4,9	1,2	2,9
Fallecidos por millón de población			54

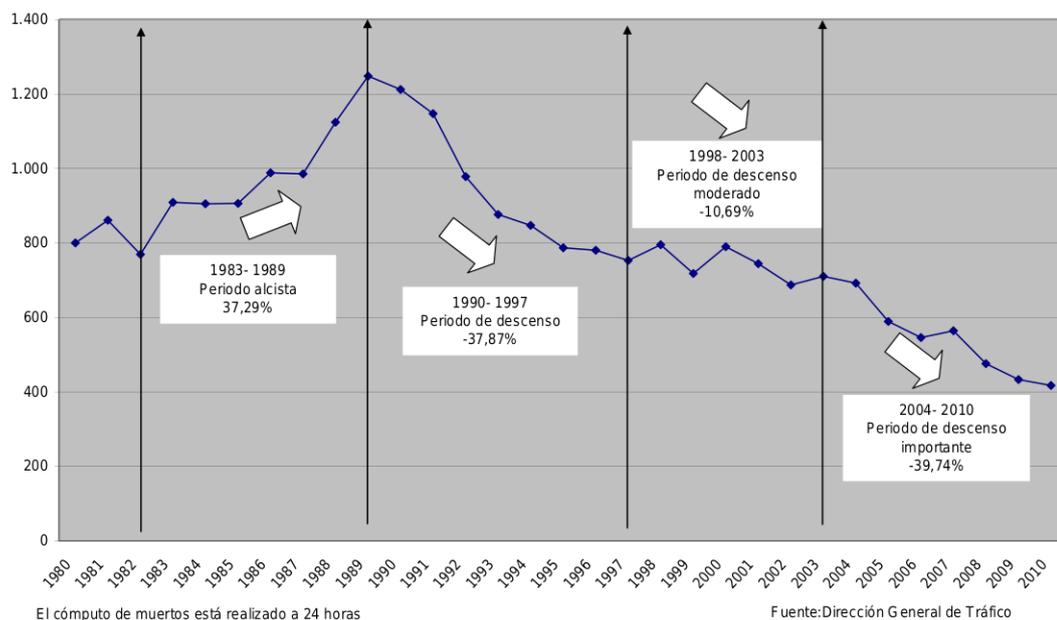
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

La evolución de las víctimas mortales por accidente de tráfico desde el año 1980 hasta el 2010 muestra una clara tendencia descendente a partir de los 90. En la figura 4 se puede apreciar cuatro importantes etapas: fuerte incremento en el periodo 1983-1989 (+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 2010, consolidación de la tendencia descendente (-39,74%).

Si en carretera el descenso en el periodo 2001-2010 ha sido del 58%, en zona urbana estamos situados en un 44%. 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, 1980-2010



3.1 - Localización de los accidentes

Travesías: El número de accidentes con víctimas en travesía en el año 2010 fue de 604, lo que supone un 1,3% sobre el total de accidentes en zona urbana. En ellas fallecieron 50 de las 550 personas que fallecieron en zona urbana, es decir, un 9% sobre el total y resultaron heridas graves y leves 789, un 1,3% sobre el total de heridos. A la vista de los datos podemos señalar que, aunque en las travesías se registran menos accidentes, estos son más graves.

Cruces: Suelen ser el 50% de los accidentes en zona urbana. En el año 2010 representaron el 47%. En ellos fallecieron 206 personas, el 37% del total de muertos en zona urbana, y resultaron heridas 28.958 personas, el 48% de los heridos en zona urbana. De manera que, en los cruces se acumula un alto porcentaje de accidentes y de víctimas.

Mientras que en las travesías mueren 8 personas por cada 100 accidentes con víctimas, en los cruces esta cifra se reduce a una víctima mortal.

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 en 2009, por primera vez, no son los jóvenes quienes presentan la cifra más alta de fallecidos en zona urbana sino que son los mayores de 75 años. Este grupo de edad ha seguido esta tendencia en el año 2010, suponiendo el 22,2% del total de fallecidos. Durante el periodo 2001-2010 su cifra se ha reducido en un 8,3%, esto es, menos que la cifra global que presenta una reducción del 43,5%. De las 122 personas fallecidas de ese grupo de edad, 106 han fallecido como peatones, lo que supone el 87%.

El grupo de 25 a 34 y el de 35 a 44 años han sido los siguientes más afectados, representando respectivamente el 16,2% y 15,6% de los fallecidos. Respecto al año 2001 el grupo de 15 a 24 años ha sido el que mayor porcentaje de reducción presenta, cercano al 73%, contribuyendo, por tanto, más que ningún otro al descenso global del número de fallecidos en zona urbana.

Tabla 5.

Edad de los fallecidos en zona urbana en España. Periodo 2001-2010

Grupo de edad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Dif. % 2010/2009	Dif. % 2010/2003	Dif. % 2010/2001
0-14	39	35	32	31	32	34	37	30	20	24	20,0%	-25,0%	-38,5%
15-24	252	222	238	215	178	159	158	130	102	69	-32,4%	-71,0%	-72,6%
25-34	155	152	153	148	144	139	135	110	102	89	-12,7%	-41,8%	-42,6%
35-44	96	90	80	112	77	85	78	71	76	86	13,2%	7,5%	-10,4%
45-54	70	64	61	66	70	51	69	62	63	53	-15,9%	-13,1%	-24,3%
55-64	64	60	51	58	63	60	61	42	41	42	2,4%	-17,6%	-34,4%
65 -74	96	98	74	75	70	79	63	49	52	57	9,6%	-23,0%	-40,6%
75 y más	133	112	132	132	126	108	117	116	114	122	7,0%	-7,6%	-8,3%
No especificada	69	79	98	63	30	22	23	24	14	8	-42,9%	-91,8%	-88,4%
TOTAL	974	912	919	900	790	737	741	634	584	550	-5,8%	-40,2%	-43,5%

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% de los fallecidos en zona urbana eran hombres frente al 31% que eran mujeres. Por grupos de edad, los hombres tienen una representación mayor que las mujeres en todos los grupos, excepto a partir de los 65 años, edad a partir de la cual la distribución del número de fallecidos por género prácticamente se iguala.

Tabla 6.

Edad y género de los fallecidos en zona urbana en España. 2010.

Grupo de edad	Hombres	Mujeres	% Hombres	% Mujeres
0-14	15	9	62,5%	37,5%
15-24	52	17	75,4%	24,6%
25-34	72	16	80,9%	18,0%
35-44	79	7	91,9%	8,1%
45-54	37	16	69,8%	30,2%
55-64	28	14	66,7%	33,3%
65 -74	29	28	50,9%	49,1%
75 y más	62	60	50,8%	49,2%
No especificada	4	2	50,0%	25,0%
TOTAL	378	169	68,7%	30,7%

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

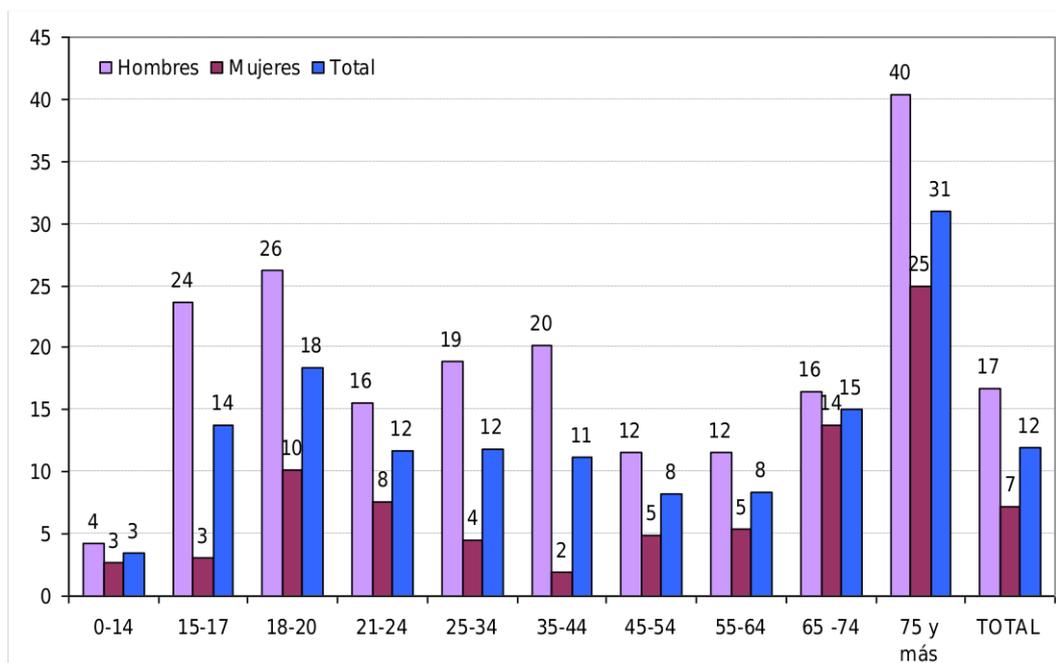
Si relativizamos las cifra de fallecidos respecto de la población, observamos que los hombres presentan una tasa de fallecidos por millón de población muy superiores a las de las mujeres. Esa diferencia se acorta en el grupo de los niños (hasta los 14 años) y en el grupo de 65 a 74 años.

En cuanto a los grupos de edad es el grupo de 75 años y más el que mayor tasa presenta, 31 fallecidos por millón de población. Los hombres de ese grupo tienen una tasa de 40.

Los jóvenes de 15 a 24 años registran una tasa de 14 fallecidos por millón de población y, dentro de este grupo, el de 18 a 20 años la supera con 18 fallecidos por millón de población. Los hombres de 18 a 20 años tienen una tasa de 26.

Figura 5.

Muertos según edad y género por millón de habitantes. Año 2010.



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

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 32,9%, si bien en los últimos años se observa una tendencia positiva al haberse visto reducido entre 2001-2010 dicho porcentaje en 12 puntos.

Tabla 7.

Edad de las víctimas en zona urbana en España. Periodo 2001-2010

Grupo de edad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<16	6,1%	5,6%	5,7%	5,9%	6,1%	5,7%	5,3%	5,5%	5,2%	5,4%
16-29	45,4%	42,5%	41,5%	40,5%	41,4%	40,8%	39,5%	37,1%	35,1%	32,9%
30-44	20,4%	21,4%	22,2%	22,6%	24,6%	25,8%	26,9%	28,3%	30,1%	30,7%
45-59	9,8%	10,3%	10,5%	10,8%	11,9%	12,0%	12,6%	13,1%	14,3%	15,6%
60-74	5,9%	6,0%	5,8%	5,9%	6,1%	5,8%	5,7%	6,2%	6,4%	6,7%
>74	3,1%	3,0%	3,0%	3,3%	3,2%	3,2%	3,4%	3,8%	4,2%	4,1%
Desconocido	9,2%	11,3%	11,3%	11,0%	6,7%	6,8%	6,6%	5,9%	4,5%	4,7%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Tabla 8.

Víctimas en zona urbana en España por edad. Año 2010

Grupo de edad	Hombres		Mujeres		Desconocido		Total	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
<16	1.867	5,1%	1.381	5,8%	17	2,0%	3.265	5,4%
16-29	12.307	33,7%	7.705	32,6%	49	5,7%	20.061	32,9%
30-44	11.934	32,7%	6.763	28,6%	39	4,5%	18.736	30,7%
45-59	5.881	16,1%	3.640	15,4%	15	1,7%	9.536	15,6%
60-74	2.127	5,8%	1.936	8,2%	8	0,9%	4.071	6,7%

>74	1.164	3,2%	1.312	5,6%	5	0,6%	2.481	4,1%
Desconocido	1.241	3,4%	885	3,7%	730	84,6%	2.856	4,7%
Total	36.521	100,0%	23.622	100,0%	863	100,0%	61.006	100,0%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

En el año 2010, los hombres representaron un 60% de todas las víctimas en zona urbana, 36.521 sobre un total de 61.006. 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 59 años.

Tabla 9.

Víctimas en zona urbana en España por género. Año 2010

Grupo de edad	Hombres		Mujeres		Desconocido		Total	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
<16	1.867	57,18%	1.381	42,30%	17	0,52%	3.265	100%
16-29	12.307	61,35%	7.705	38,41%	49	0,24%	20.061	100%
30-44	11.934	63,70%	6.763	36,10%	39	0,21%	18.736	100%
45-59	5.881	61,67%	3.640	38,17%	15	0,16%	9.536	100%
60-74	2.127	52,25%	1.936	47,56%	8	0,20%	4.071	100%
>74	1.164	46,92%	1.312	52,88%	5	0,20%	2.481	100%
Desconocido	1.241	43,45%	885	30,99%	730	25,56%	2.856	100%
Total	36.521	59,86%	23.622	38,72%	863	1,41%	61.006	100%

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 algo más de la mitad del total de fallecidos en zona urbana, el porcentaje más alto en los últimos años. Esta cifra se venía mantenido estable durante los últimos años con un mínimo en 2002 del 37,5% y un máximo del 42% en 2005 y en 2008.

Le siguen en importancia los muertos que viajaban en moto (motocicletas y ciclomotores). Resulta preocupante el incremento que se venía produciendo en los últimos años ya que se paso de representar el 28% de las víctimas

mortales en el año 2000 al 36% en 2007. Esta subida se puede achacar fundamentalmente a las motocicletas. Sin embargo, a partir de 2008 se observa un ligero descenso de estos porcentajes situándose en 2010 en el 28%.

En cuanto a los heridos, los usuarios de turismos son los más afectados, con un 41,1% del total de heridos, siguiéndoles, en grado de importancia, las motos, si bien podemos señalar que los ciclomotores han mejorado en 15,3 puntos desde el año 2001, pasando de 28,6% a 13,3%.

Tabla10.

Víctimas según el medio de desplazamiento en zona urbana, 2001-2010

Vehículo	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Heridos (%)										
Turismo	40,6%	42,3%	43,0%	41,3%	39,3%	37,6%	36,6%	38,0%	39,5%	41,1%
Motocicleta	10,4%	10,0%	10,0%	10,9%	13,7%	16,1%	18,9%	19,5%	20,9%	21,0%
Ciclomotor	28,6%	26,7%	25,6%	25,5%	24,8%	23,9%	22,4%	19,3%	15,9%	13,3%
Otros	6,1%	6,2%	6,8%	7,1%	7,0%	7,5%	7,5%	8,1%	8,7%	8,9%
Peatones	14,4%	14,7%	14,6%	15,1%	15,2%	14,9%	14,6%	15,0%	15,1%	15,6%
Fallecidos (%)										
Turismo	25,2%	26,6%	26,1%	25,1%	18,7%	20,9%	17,0%	19,4%	17,3%	15,3%
Motocicleta	11,0%	11,8%	11,0%	10,7%	14,4%	15,3%	21,7%	21,5%	19,3%	19,5%
Ciclomotor	19,9%	19,0%	18,6%	19,4%	17,6%	18,0%	14,5%	12,3%	11,6%	8,4%
Otros	5,2%	4,9%	4,8%	6,7%	7,2%	5,6%	5,8%	4,9%	5,7%	6,4%
Peatones	38,7%	37,5%	39,5%	38,1%	42,0%	40,2%	41,0%	42,0%	46,1%	50,5%

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

Tablas 11 y 12.

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Turismo										
Fallecido	245	243	239	226	148	154	126	123	101	84
Grave	2.013	2.004	1.863	1.577	1.320	1.219	1.081	913	891	661
Leve	28.038	28.761	28.664	26.153	23.754	23.716	22.992	23.298	23.598	24.204
Motocicletas										
Fallecido	107	108	101	96	114	113	161	136	113	107
Grave	784	853	795	917	1.085	1.258	1.385	1.314	1.416	1.099
Leve	6.931	6.413	6.322	6.421	7.688	9.433	11.033	11.108	11.545	11.625
Ciclomotores										
Fallecido	194	173	171	175	139	133	107	78	68	46
Grave	2.722	2.490	2.167	2.131	2.047	1.782	1.430	1.150	859	608
Leve	18.543	16.980	16.035	15.061	13.801	14.067	13.267	11.123	8.991	7.452
Bicicleta										
Fallecido	22	18	15	21	23	20	22	11	13	18
Grave	196	193	202	200	214	189	197	205	221	209
Leve	1.077	1.077	1.150	1.281	1.244	1.251	1.376	1.676	1.947	2.081
Peatones										
Fallecido	377	343	363	343	332	296	304	266	269	278
Grave	2.156	2.141	2.039	2.136	2.051	1.919	1.783	1.634	1.585	1.586
Leve	8.561	8.572	8.340	8.039	7.690	7.999	7.819	7.922	7.786	7.841
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010

Turismo (%)										
Fallecido	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,60%	0,60%	0,50%	0,50%	0,41%	0,34%
Grave	6,60%	6,50%	6,10%	5,60%	5,20%	4,90%	4,50%	3,80%	3,62%	2,65%
Leve	92,50%	92,80%	93,20%	93,60%	94,20%	94,50%	95,00%	95,70%	95,97%	97,01%
Motocicletas (%)										
Fallecido	1,40%	1,50%	1,40%	1,30%	1,30%	1,00%	1,30%	1,10%	0,86%	0,83%
Grave	10,00%	11,60%	11,00%	12,30%	12,20%	11,60%	11,00%	10,50%	10,81%	8,57%
Leve	88,60%	87,00%	87,60%	86,40%	86,50%	87,30%	87,70%	88,40%	88,32%	90,60%
Ciclomotores (%)										
Fallecido	0,90%	0,90%	0,90%	1,00%	0,90%	0,80%	0,70%	0,60%	0,69%	0,57%
Grave	12,70%	12,70%	11,80%	12,30%	12,80%	11,20%	9,70%	9,30%	8,66%	7,50%
Leve	86,40%	86,40%	87,30%	86,70%	86,30%	88,00%	89,60%	90,10%	90,65%	91,93%
Peatones (%)										
Fallecido	3,40%	3,10%	3,40%	3,30%	3,30%	2,90%	3,10%	2,70%	2,79%	2,86%
Grave	19,40%	19,40%	19,00%	20,30%	20,40%	18,80%	18,00%	16,60%	16,44%	16,34%
Leve	77,20%	77,50%	77,60%	76,40%	76,30%	78,30%	78,90%	80,70%	80,77%	80,79%

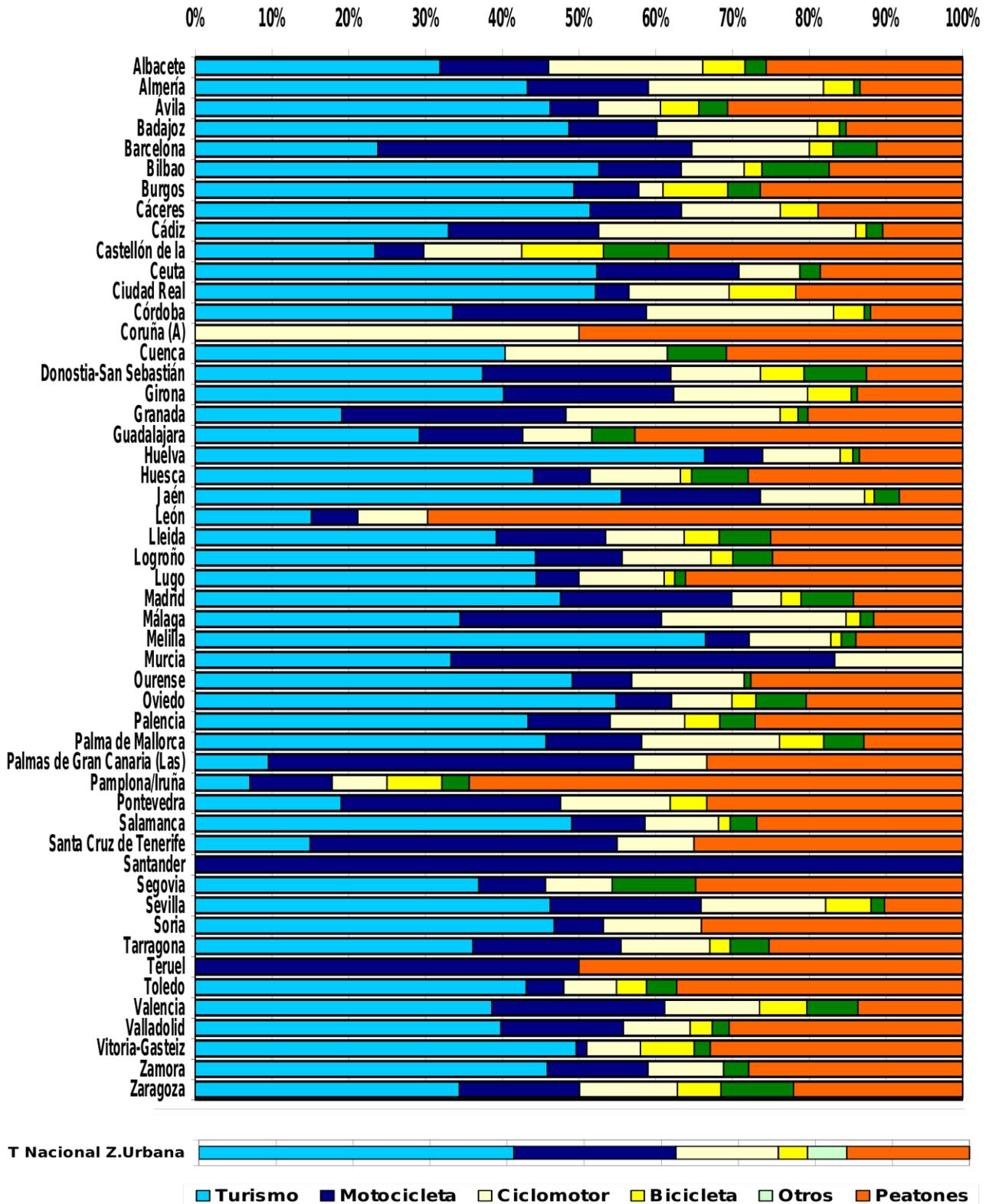
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

En ciudad, los peatones son los más vulnerables, seguidos de los usuarios de las motocicletas. Solo el 3% de los lesionados 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.

Figura 6.

Distribución de las víctimas en accidente de tráfico en las capitales de provincia según modo de transporte. España, 2010. (%).

ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ZONA URBANA EN ESPAÑA. AÑO 2010



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 (26,7%), seguido de la colisión por alcance (19,3%) y el atropello a peatón (19,1%). En los accidentes mortales, ese orden se invierte, pasando a ocupar el atropello el primer lugar (49%).

Tabla 13.

Tipo de accidente según presencia de víctimas mortales en zona urbana, 2010

	Accidentes con víctimas no mortales	Accidentes mortales
Colisión frontal	2,0%	2,5%
Colisión fronto-lateral	26,7%	10,6%
Colisión lateral	9,6%	3,7%
Colisión por alcance	19,3%	3,0%
Colisión múltiple	5,2%	1,2%
Otro tipo de colisión	3,9%	5,9%
Atropello a peatón	19,1%	49,0%
Vuelco en calzada	3,3%	3,2%
Salida de la vía por la izquierda	0,9%	5,9%
Salida de la vía por la derecha	3,7%	7,9%
Otros	6,3%	7,1%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

3.5 - Días de la semana

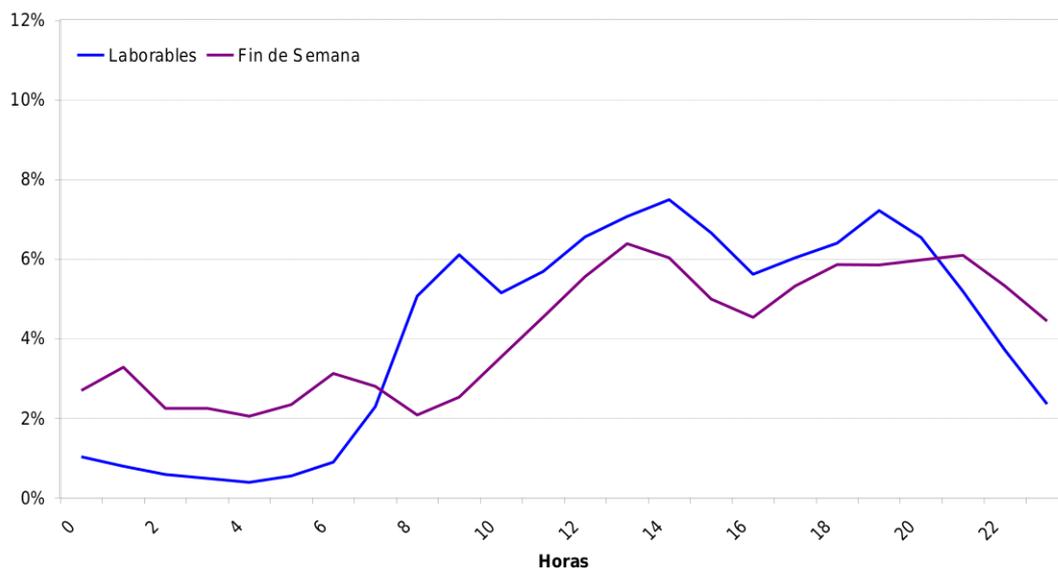
Los accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana se concentran en los días laborables, entre las 8 de la mañana y las 10 de la noche, mayoritariamente. Las horas punta, por lo que accidentes se refiere, son las 14 horas y las 19 horas.

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. Las horas punta, en cuanto a número de accidentes mortales registrados en fin de semana, se concentran entre las 20 y las 22 horas, intervalo horario en el que se produce el 25% de los accidentes mortales en el fin de semana. Señalar además que en 2010, durante el fin de semana, se registraron el 27,45% de los fallecidos en zona urbana (151).

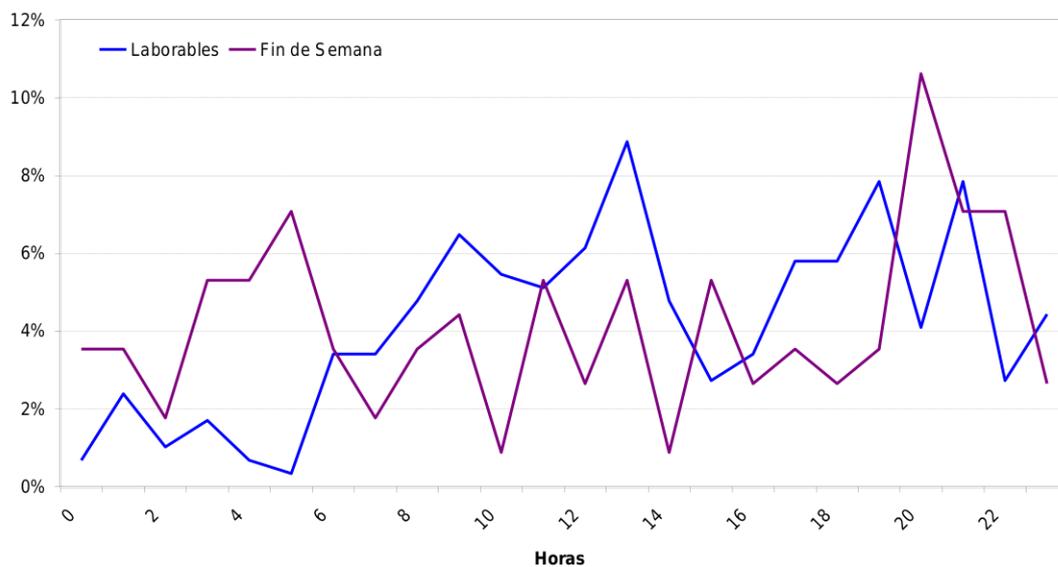
Figuras 7 y 8.

Día de la semana y hora del accidente. 2010.

Accidentes no mortales



Accidentes mortales



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

3.6 - Los peatones en zona urbana

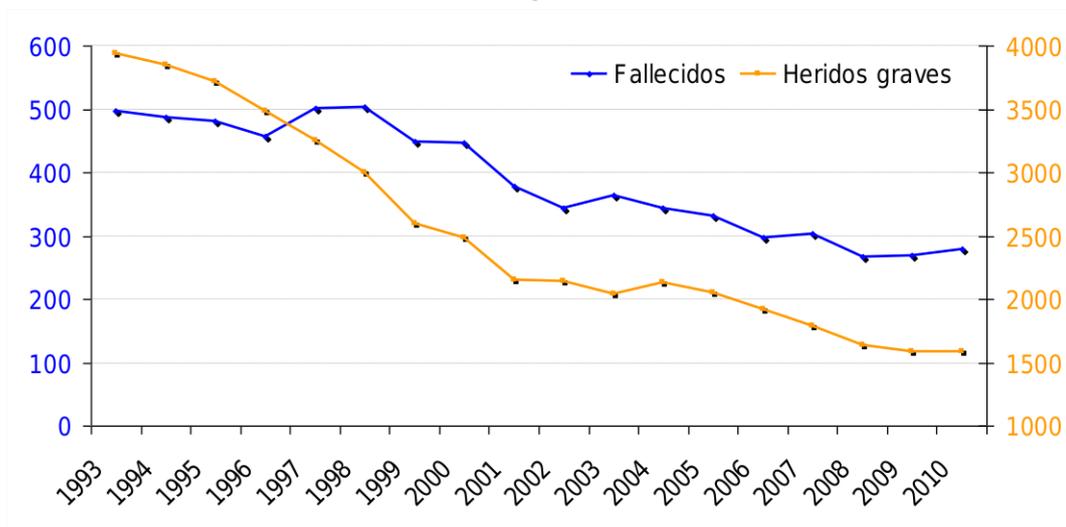
Los peatones son un colectivo que representa, dentro de la zona urbana:

- El 51% de los fallecidos.
- El 36% de los heridos graves.
- El 14% de los heridos leves.

Esta diferencia en los porcentajes viene a resaltar la alta fragilidad de los viandantes en este tipo de accidentes.

Figura 9.

Evolución de la accidentalidad en los peatones en los últimos años.



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

Tabla 14

Peatones víctimas según lesividad. Años 2001-2010

Total	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Fallecidos	377	343	363	343	332	296	304	266	269	278
Heridos graves	2.156	2.141	2.039	2.136	2.051	1.919	1.783	1.634	1.585	1.586
Heridos leves	8.561	8.572	8.340	8.039	7.690	7.999	7.819	7.922	7.787	7.841
Víctimas	11.094	11.056	10.742	10.518	10.073	10.214	9.906	9.822	9.641	9.705

Total	Variación %		
	2010/2009	2010/2003	2010/2001
Fallecidos	3,35%	-23,42%	-26,26%
Heridos graves	0,06%	-22,22%	-26,44%
Heridos leves	0,69%	-5,98%	-8,41%
Víctimas	0,66%	-9,65%	-12,52%

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

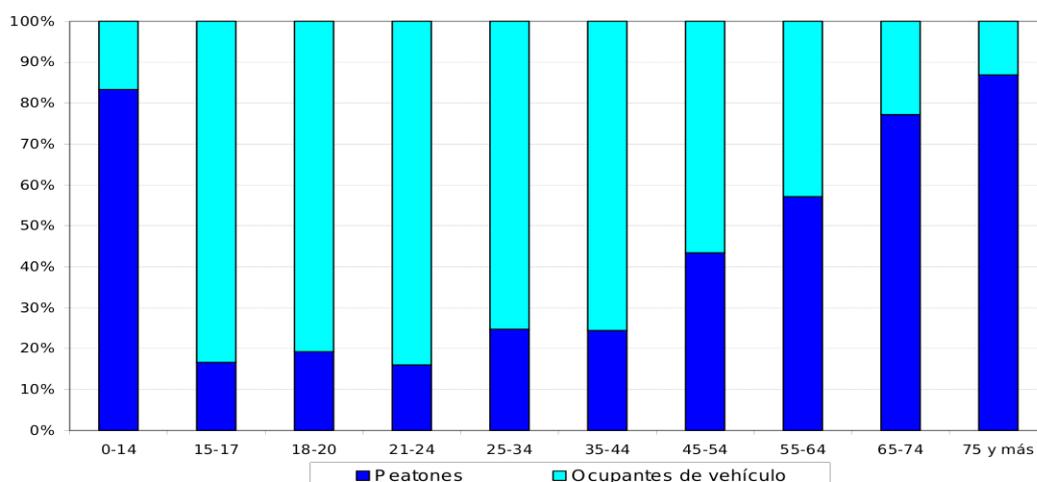
En el período 2001-2010 se ha producido un descenso del 26% en el número de peatones fallecidos y en el de heridos graves.

Edad

Tomando los grupos de edad en intervalos de 10 años se observa que, respecto del total de fallecidos en zona urbana, los peatones 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 de los 15 años hasta los 24 años que han fallecido en accidente de tráfico muestran una distribución por debajo del 20%, experimentando, a partir de los 25 años, incrementos paulatinos para el resto de edades.

Figura 10.

Distribución víctimas mortales según tipo de usuario. Año 2010.



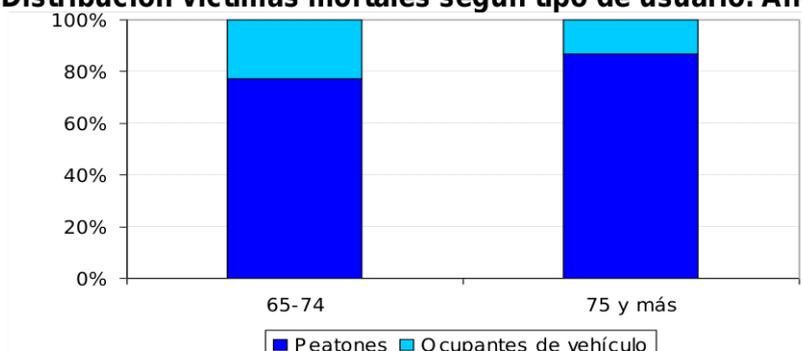
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Deteniéndose en los grupos de edad de más de 64 años, el 29% de los peatones fallecidos para estos grupos de edad tenían entre 65 y 74 años por lo que el 71% de ellos tenían más de 75 años (106 de los 150 peatones 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 notable diferencia entre los fallecidos entre 65 y 74 años, donde el 77% de los fallecidos fueron peatones, y el grupo de más de 74 años, donde este porcentaje se eleva hasta el 87%.

Figura 11.

Distribución víctimas mortales según tipo de usuario. Año 2010.

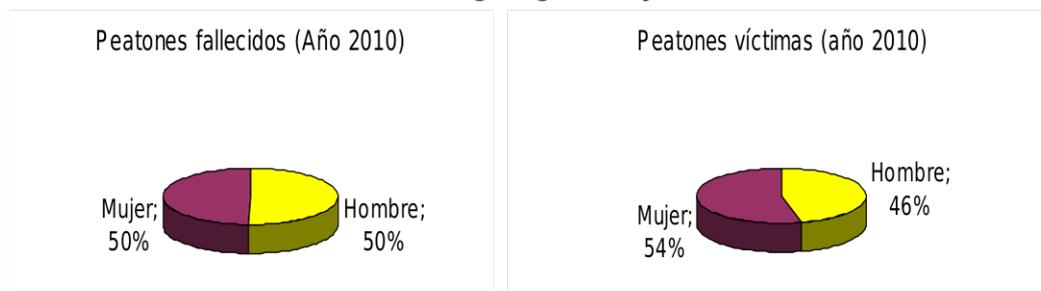


Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Dentro de los peatones, el 50% de los fallecidos y el 54% de las víctimas son mujeres, valores que están muy por encima del 12% y del 36% que representan, respectivamente, las mujeres fallecidas y víctimas como ocupantes de un vehículo.

Figuras 12 y 13.

Distribución víctimas mortales según género y lesividad. Año 2010.



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

Infracciones de los peatones

En el año 2010, el 23,3% de los peatones que resultaron víctimas de un accidente de tráfico cometió alguna infracción. Este porcentaje se eleva hasta el 39,6% en el caso de los fallecidos.

Tabla 15.

Peatones víctimas que cometieron una infracción. Año 2010.

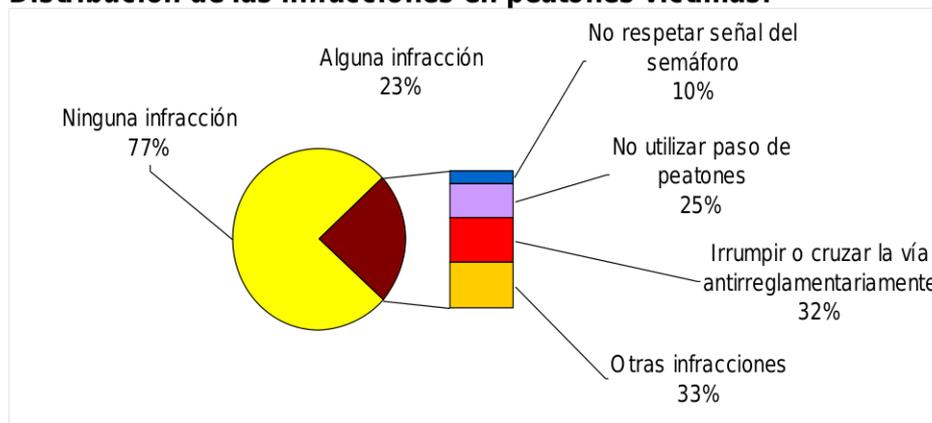
	Infractor		No infractor	
	N	%	N	%
Fallecidos	110	39,6%	168	60,4%
Heridos graves	431	27,2%	1.155	72,8%
Heridos leves	1.717	21,9%	6.124	78,1%
Víctimas	2.258	23,3%	7.447	76,7%

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

Las infracciones que más se cometen entre los peatones que fueron víctima de un accidente, son irrumpir o cruzar la vía antirreglamentariamente, con un 32%, y no utilizar el paso de peatones, un 25%.

Figura 14.

Distribución de las infracciones en peatones víctimas.



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Acciones del peatón

El 35,5% de los peatones lesionados o fallecidos en un accidente de tráfico de tráfico se encontraban cruzando fuera de una intersección, mientras que un 34,5% lo hacía dentro de ella.

Tabla 16.

Peatones víctimas según acción del peatón.

Atravesando intersección	34,5%
Cruzando calzada fuera intersección	35,5%
En la calzada por su derecha	3,9%
En la calzada por su izquierda	1,2%
Sobre acera o refugio	6,1%
Otra acción	18,9%

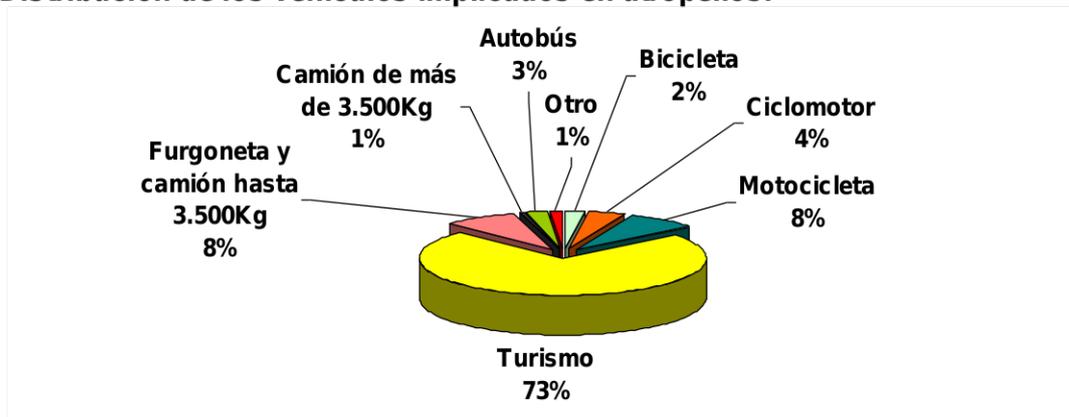
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Vehículos implicados en los atropellos

Los turismos resultan ser los vehículos implicados en atropellos de peatones que mayores porcentajes presentan (un 72,8%), seguidos, en grado de incidencia, por las furgonetas y camiones de hasta 3.500Kg, en un 8,4% de los casos, y por los vehículos de 2 ruedas –motocicletas y ciclomotores-, en un 7,9% y 4,3% respectivamente.

Figura 15.

Distribución de los vehículos implicados en atropellos.



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Por día de la semana, los accidentes con víctimas con algún peatón involucrado en días laborables no tienen una frecuencia muy distinta, en torno al 16%, siendo algo menor el miércoles. Los fines de semana, los accidentes con peatones involucrados disminuyen hasta el 10,2% el sábado y el 7,6% del domingo.

Tabla 17.

Accidentes con peatones involucrados por día de la semana. Año 2010

	Nº	%
Lunes	1.532	16,47%
Martes	1.537	16,53%
Miércoles	1.482	15,94%
Jueves	1.519	16,33%
Viernes	1.572	16,90%
Sábado	952	10,24%
Domingo	706	7,59%
TOTAL	9.300	100%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

3.7 - Los ciclistas en zona urbana.

En el año 2010 fallecieron 18 ciclistas en zona urbana. Esta cifra es un 18% inferior a la del 2001 y un 38% más que en 2009. Si nos detenemos en el número de heridos graves, vemos que se ha mantenido en torno a los 200 en los últimos años.

Tabla 18.

Víctimas ocupantes de bicicleta en zona urbana según lesividad. Años 2001-2010.

Total	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Fallecidos	22	18	15	21	23	20	22	11	13	18
Heridos graves	196	193	202	200	214	189	197	205	221	209
Heridos leves	1.077	1.077	1.150	1.281	1.244	1.251	1.376	1.676	1.947	2.081
Víctimas	1.295	1.288	1.367	1.502	1.481	1.460	1.595	1.892	2.181	2.308
Variación %										
Total	2010/2009	2010/2003	2010/2001							
Fallecidos	38%	20%	-18%							
Heridos graves	-5%	3%	7%							
Heridos leves	7%	81%	93%							
Víctimas	6%	69%	78%							

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

Hora y día de la semana.

Los accidentes en los que al menos un ocupante de bicicleta resulta víctima del mismo, ocurren mayoritariamente durante el día y en días laborables, como nos indican las dos siguientes tablas:

Tabla.19.

Accidentes con al menos un ocupante de bicicleta víctima. Año 2010.

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total
00:00 - 00:59	1	5	6	3	4	2	2	23
01:00 - 01:59	4	1	0	0	1	8	0	14
02:00 - 02:59	0	3	0	3	1	6	1	14
03:00 - 03:59	0	0	0	1	0	4	3	8
04:00 - 04:59	1	0	0	0	1	2	0	4
05:00 - 05:59	1	1	1	0	0	1	5	9
06:00 - 06:59	0	0	3	1	4	3	0	11
07:00 - 07:59	9	7	10	11	5	0	1	43
08:00 - 08:59	18	19	21	11	19	6	9	103
09:00 - 09:59	24	19	14	16	16	8	5	102
10:00 - 10:59	11	13	19	19	14	15	17	108
11:00 - 11:59	21	26	28	18	12	24	29	158
12:00 - 12:59	24	19	31	24	23	40	27	188
13:00 - 13:59	16	19	26	25	18	20	25	149
14:00 - 14:59	12	21	32	28	21	16	26	156
15:00 - 15:59	18	23	22	13	33	11	10	130
16:00 - 16:59	18	19	20	17	13	16	13	116
17:00 - 17:59	16	27	24	21	26	19	11	144
18:00 - 18:59	34	27	20	34	36	26	14	191
19:00 - 19:59	35	23	31	26	35	14	10	174
20:00 - 20:59	26	35	27	33	23	10	19	173
21:00 - 21:59	15	20	23	31	16	9	13	127
22:00 - 22:59	11	7	16	9	14	9	7	73
23:00 - 23:59	4	6	6	9	6	7	3	41
Total	319	340	380	353	341	276	250	2.259

Tabla 20.

Accidentes con al menos un ocupante de bicicleta muerto o herido grave.

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total
00:00 - 00:59	0	1	0	1	1	1	1	5
01:00 - 01:59	1	0	0	0	0	0	0	1
02:00 - 02:59	0	0	0	1	0	1	0	2
03:00 - 03:59	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:59	1	0	0	0	0	1	0	2
05:00 - 05:59	0	1	0	0	0	0	1	2
06:00 - 06:59	0	0	0	0	0	2	0	2
07:00 - 07:59	2	1	0	2	0	0	0	5
08:00 - 08:59	4	2	1	0	0	1	2	10
09:00 - 09:59	3	1	1	0	1	2	1	9
10:00 - 10:59	1	0	2	3	3	2	2	13
11:00 - 11:59	0	3	1	0	0	2	4	10
12:00 - 12:59	3	2	7	4	3	5	5	29
13:00 - 13:59	1	2	4	3	1	2	4	17
14:00 - 14:59	1	2	2	1	2	1	2	11
15:00 - 15:59	0	1	1	0	2	1	0	5
16:00 - 16:59	0	2	4	2	2	1	1	12
17:00 - 17:59	0	2	4	2	2	1	3	14
18:00 - 18:59	6	3	1	3	5	2	0	20
19:00 - 19:59	4	1	2	3	1	1	1	13
20:00 - 20:59	3	3	2	0	0	2	3	13
21:00 - 21:59	2	4	4	1	5	1	3	20
22:00 - 22:59	1	1	1	0	1	1	0	5
23:00 - 23:59	1	1	0	2	0	0	1	5
Total	34	33	37	28	29	30	34	225

Tipo de accidente

Si nos detenemos a estudiar estos accidentes por tipo, vemos que mayoritariamente (el 48%) se debe a una colisión frontolateral con otro vehículo.

Tabla 21.

Accidentes según la gravedad de los ocupantes de bicicleta.

	Mortal	Grave	Leve	Total
Colisión frontal	0	10	93	103
Colisión frontolateral	1	108	966	1.075
Colisión lateral	1	18	261	280
Otras colisiones	4	25	246	275
Atropello a peatón	0	3	52	55
Salida de la vía	0	8	49	57
Otro	7	40	367	414
Total	13	212	2.034	2.259

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

3.8 - 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. En 2010 la cifra de víctimas mortales de motocicleta en zona urbana se ha situado en los mismos niveles de 2001 aunque la cifra de heridos graves se ha incrementado un 40%, pasando de 784 en 2001 a 1.099 en 2010, y la de heridos leves un 68%, de 6.932 en 2001 a 11.625 en 2010.

Tabla 22.

Fallecidos en motocicleta. 2001-2010.

Total	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Fallecidos	107	108	101	96	114	113	161	136	113	107
Heridos graves	784	854	795	918	1.086	1.259	1.386	1.316	1.416	1.099
Heridos leves	6.932	6.418	6.324	6.423	7.698	9.445	11.044	11.114	11.545	11.625
Víctimas	7.823	7.380	7.220	7.437	8.898	10.817	12.591	12.566	13.074	12.831
	Variación %									
Total	2010/2009	2010/2003	2010/2001							
Fallecidos	-5,3%	5,9%	0,0%							
Heridos graves	-22,4%	38,2%	40,2%							
Heridos leves	0,7%	83,8%	67,7%							
Víctimas	-1,9%	77,7%	64,0%							

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

En el año 2010, en zona urbana, las motocicletas estuvieron implicadas en 12.368 accidentes con víctimas, un 1% menos que en el año 2009, donde ocurrieron 12.507 accidentes de este tipo.

Un 51,3% de estos accidentes ocurrieron en una intersección, mientras que tan solo el 4,2% 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 72,7% de ocupantes implicados en un accidente y un 73,3% entre las víctimas.

Por sexo, hay una mayor proporción de varones (4 de cada 5), tanto en ocupantes involucrados como en víctimas.

Tabla 23.

Ocupantes de motocicleta implicados y víctimas en accidentes por edad en 2010

	Implicados				Víctimas			
	Desconocido	Mujer	Varón	Total	Desconocido	Mujer	Varón	Total
<16	1,9%	1,3%	0,6%	0,7%	0,0%	1,3%	0,6%	0,7%
16-29	1,9%	33,0%	25,9%	27,0%	4,8%	32,8%	26,1%	27,3%
30-44	9,3%	46,0%	46,1%	45,7%	23,8%	46,2%	46,1%	46,0%
45-59	2,5%	16,5%	21,6%	20,4%	6,3%	16,5%	21,5%	20,4%
60-74	0,0%	1,2%	3,4%	3,0%	0,0%	1,1%	3,5%	3,0%
>74	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%
Desconocido	84,5%	2,0%	2,1%	3,1%	65,1%	2,0%	2,1%	2,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Tabla 24.

Ocupantes de motocicleta implicados y víctimas en accidentes por sexo en 2010

	Implicados				Víctimas			
	Desconocido	Mujer	Varón	Total	Desconocido	Mujer	Varón	Total
<16	2,9%	32,4%	64,8%	100,0%	0,0%	36,6%	63,4%	100,0%
16-29	0,1%	23,3%	76,6%	100,0%	0,1%	23,7%	76,2%	100,0%
30-44	0,2%	19,2%	80,6%	100,0%	0,3%	19,8%	79,9%	100,0%
45-59	0,1%	15,4%	84,4%	100,0%	0,2%	15,9%	83,9%	100,0%
60-74	0,0%	7,9%	92,1%	100,0%	0,0%	7,6%	92,4%	100,0%
>74	0,0%	6,9%	93,1%	100,0%	0,0%	4,2%	95,8%	100,0%
Desconocido	31,6%	12,3%	56,0%	100,0%	13,3%	16,2%	70,5%	100,0%
Total	1,1%	19,1%	79,8%	100,0%	0,5%	19,7%	79,8%	100,0%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

En el año 2010, el 45,7% de los accidentes fueron colisiones frontolaterales o laterales y el 19% fueron alcances.

Tabla 25.

Accidentes con alguna moto implicada por tipo de accidente. Año 2010

Tipo accidente	%
Colisión frontal	1,7
Colisión frontolateral	29,4
Colisión lateral	16,3
Colisión por alcance	19,0
Colisión múltiple	4,7
Otro tipo de colisión	1,9
Atropello a peatón	5,5
Vuelco en la calzada	5,4
Salida vía por la izquierda	0,6
Salida vía por la derecha	5,1
Otros	10,5

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 26.

Accidentes con alguna motocicleta involucrada por día de la semana. Año 2010

	Nº	%
Lunes	1.875	15,2
Martes	2.115	17,1
Miércoles	2.142	17,3
Jueves	2.094	16,9
Viernes	2.164	17,5
Sábado	1.196	9,7
Domingo	782	6,3
Total	12.368	100,0

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

En 2010, el 43% de los fallecidos y el 35 % de los heridos graves son en motos de 500 y más y el 23% de los fallecidos y el 37% de los heridos graves son en motos de hasta 125cc.

Tabla 27.

Muertos y heridos graves ocupantes de motocicleta según cilindrada. Años 2001-2010

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Muertos 24 h	Motos hasta 125 cc	21	12	10	11	23	16	42	23	18	19
	Motos de 126 a 499 cc	9	15	16	15	13	20	20	20	14	25
	Motos de 500 y más	52	54	52	43	53	50	69	56	46	36
	Desconocida	8	8	5	6	1	4	2	5	4	3
	Total	90	89	83	75	90	90	133	104	82	83
Heridos graves 24 h	Motos hasta 125 cc	168	180	182	213	332	459	509	506	572	412
	Motos de 126 a 499 cc	171	193	225	251	277	282	377	335	311	293
	Motos de 500 y más	360	432	346	405	443	492	480	470	512	393
	Desconocida	102	67	60	69	57	47	47	35	49	23
	Total	801	872	813	938	1.109	1.280	1.413	1.346	1.444	1.121

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Muertos 24 h	Motos hasta 125 cc	23%	13%	12%	15%	26%	18%	32%	22%	22%	23%
	Motos de 126 a 499 cc	10%	17%	19%	20%	14%	22%	15%	19%	17%	30%
	Motos de 500 y más	58%	61%	63%	57%	59%	56%	52%	54%	56%	43%
	Desconocida	9%	9%	6%	8%	1%	4%	2%	5%	5%	4%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Heridos graves 24 h	Motos hasta 125 cc	21%	21%	22%	23%	30%	36%	36%	38%	40%	37%
	Motos de 126 a 499 cc	21%	22%	28%	27%	25%	22%	27%	25%	22%	26%
	Motos de 500 y más	45%	50%	43%	43%	40%	38%	34%	35%	35%	35%
	Desconocida	13%	8%	7%	7%	5%	4%	3%	3%	3%	2%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

3.9 - 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 77% 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, excepto en el caso de las motocicletas. Así, por ejemplo, sólo el 56% de los usuarios de ciclomotor muertos llevaban puesto el casco, y sólo

el 51% 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. En el 2010 la única víctima mortal ocupante de turismo o furgoneta dentro de este rango de edad llevaba puesto el SRI.

Tabla 28.

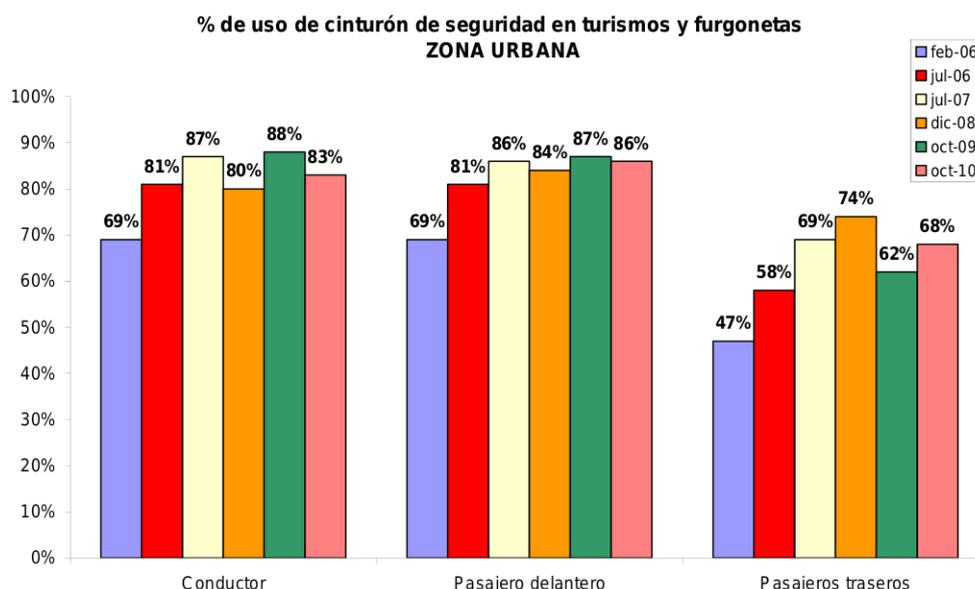
Uso de medidas de protección en los accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana

Uso cinturón (>12 años)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lesionados (%)										
Sí	35,8	35	42,4	44,4	45,1	51,1	54,7	57	56,3	58,5
No	13,8	13,3	13,5	12	11,1	21,3	18,5	16,5	15,9	15,9
Desconocido	50,4	51,7	44,1	43,6	43,9	27,6	26,8	26,5	27,8	25,6
Fallecidos (%)										
Sí	22,3	21,4	23,4	33,7	27,1	29,5	28,6	43,7	41,4	50,7
No	40,4	38,5	43,1	44,7	50,8	40,9	42,6	36,9	37,9	36,6
Desconocido	37,3	40,1	33,5	21,6	22	29,7	28,8	19,4	20,7	12,7
Uso sistema de retención o cinturón (<13 años)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lesionados (%)										
Cinturón	17,4	20,2	24,1	32,5	29,6	9,8	10,1	23,2	24,9	19,5
Sistema de retención infantil	2,6	4,1	5,7	7,3	16,9	9,2	13,1	32,1	32,9	36,4
Nada	24,6	19,7	18,8	15	13,9	41,1	32,7	18,5	20	19,3
Desconocido	55,4	56	51,4	45,2	39,6	39,8	44,1	26,2	22,2	24,8
Fallecidos (%)										
Cinturón	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sistema de retención infantil	16,7	-	-	-	100	8,3	-	-	-	100
Nada	66,7	80	100	100	-	66,7	64,7	100	-	-
Desconocido	16,7	20	-	-	-	25	35,3	-	-	-
Uso de casco en motocicleta	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lesionados (%)										
Sí	71,8	72,3	76,6	76,5	76,8	78,4	78,2	79,8	79,6	77
No	3,8	3,4	3,4	3,1	3,6	9,8	9,6	9,5	8,9	9,1
Desconocido	24,5	24,3	20,1	20,5	19,5	11,8	12,2	10,7	11,5	13,9
Fallecidos (%)										
Sí	68,9	64	55,4	66,7	66,7	72,2	71,4	65,4	72	83,2
No	21,1	28,1	20,5	18,7	21,1	14,4	14,3	18,3	14,6	8,4
Desconocido	10	7,9	24,1	14,7	12,2	13,3	14,3	16,3	13,4	8,4
Uso de casco en ciclomotor	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lesionados (%)										
Sí	56,6	56,9	59,9	64,1	64,9	65,4	71,3	72,8	74,7	74,2
No	11,5	10,8	11,3	9,4	8,8	10,8	8	8,2	6,5	6,5
Desconocido	31,9	32,3	28,8	26,5	26,3	23,8	20,7	19	18,8	19,3
Fallecidos (%)										
Sí	36,8	43,2	46,3	44,5	47,3	32,1	47,1	60,8	61,2	56,3
No	40,6	37,3	29,3	39,1	40,9	44	35,7	15,7	20,4	28,1
Desconocido	22,6	19,5	24,4	16,4	11,8	23,8	17,2	23,5	18,4	15,6

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Con relación al indicador del uso del cinturón de seguridad en turismos y furgonetas, en 2010 se observa que los porcentajes de uso en conductores y pasajeros delanteros han disminuido respecto de 2009. Por otra parte, después de la bajada de 12 puntos que se alcanzó en 2009 en el uso del cinturón en las plazas traseras, este año el porcentaje ha subido hasta el 68%, aunque sigue siendo muy inferior al de uso en las delanteras.

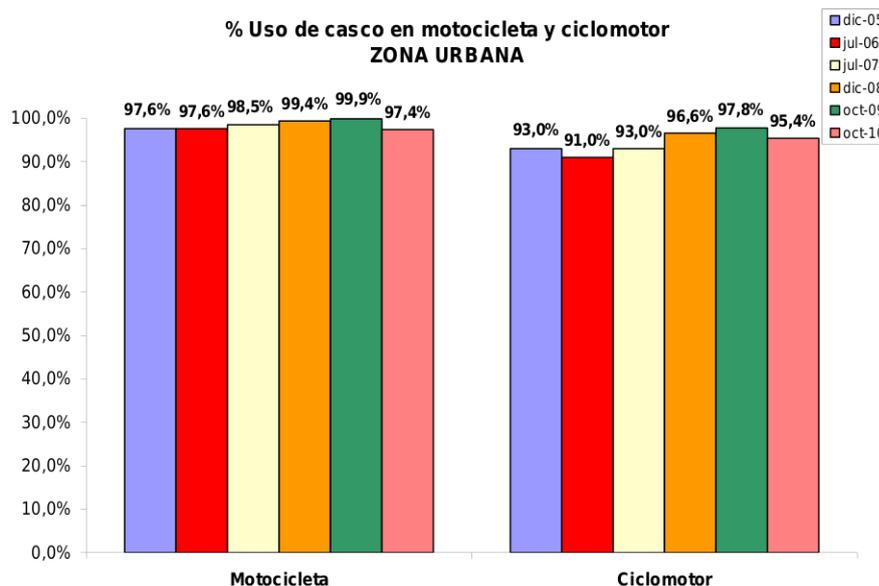
Figura 16.



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Dicho indicador, con relación al uso del casco en motocicleta se considera óptimo, tanto en zona urbana como en carretera. En ciclomotor el uso del casco en zona urbana se ha ido incrementando hasta el 97,8% alcanzado en 2009, bajando en 2010 al 95,4%.

Figura 17.



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Conclusiones principales

1. Los accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana representaron en el año 2010 el 54% del total de accidentes de tráfico con víctimas.
2. El número de accidentes en zona urbana con víctimas entre el 2001 y el 2010 se ha reducido en un 16%. El número de heridos graves se ha reducido en un 46%, el de leves en un 15% y el de fallecidos ha disminuido en un 44%.
3. Si en carretera el descenso de víctimas mortales en el periodo 2001-2010 ha sido del 58%, en zona urbana se sitúa en un 44%. Los esfuerzos tienen que continuar para alcanzar los mismos porcentajes de reducción.
4. Los hombres siguen siendo el colectivo más afectado en los accidentes de circulación. El 68,7% de los fallecidos en zona urbana eran hombres frente al 30,7% de las mujeres.
5. En 2009, por primera vez, el grupo de edad de las personas mayores de 75 años ha registrado el mayor número de fallecidos en zona urbana, representando el 19,5% de los fallecidos. En 2010 este grupo de edad ha seguido la misma tendencia, suponiendo el 22% del total de fallecidos. De las 122 personas fallecidas de ese grupo de edad, 106 han fallecido como peatones (87%).
6. En los últimos años, el grupo de 15 a 24 años es el que mayor porcentaje de reducción presenta contribuyendo, por tanto, más que ningún otro al descenso global.
7. Importante aumento del uso de la bicicleta en nuestras ciudades. En 2010 fallecieron un 38% más de ciclistas que los registrados en 2009 aunque con respecto a 2001 suponen un descenso del 18%. En cuanto a los heridos graves, en los últimos años su número se ha mantenido en torno a 200.
8. Los peatones en zona urbana son los más vulnerables si se considera el porcentaje de fallecidos, ya que suponen el 51% sobre el total. Esta cifra se venía manteniendo constante desde el año 2000 oscilando entre el 37% y el 42% aunque el año pasado se situó en el 46%.
Teniendo en cuenta la edad de los fallecidos se observa que, respecto del total de fallecidos en zona urbana, los peatones presentan elevados porcentajes tanto para los niños -hasta los 14 años- como para las personas mayores. En concreto el 38% del total de peatones fallecidos tenían más de 74 años (106 de los 278 peatones fallecidos) mientras que el 15,8% tenían entre 65 y 74 años.
9. Las víctimas mortales en moto continúan descendiendo desde 2007. En 2010 la cifra de víctimas mortales de motocicleta en zona urbana se ha situado en los mismos niveles de 2001 aunque la cifra de heridos graves se ha incrementado un 40% y la de heridos leves un 68%.

El 51,3% de los accidentes con víctimas en los que al menos una moto estuvo implicada ocurren en las intersecciones. Hay mayor frecuencia los días laborables.

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 72,7% de ocupantes implicados en un accidente y un 73,3% entre las víctimas.

10. En el caso de los fallecidos en zona urbana, se detecta una menor utilización de las medidas de protección, excepto en el caso de las motocicletas.

Si se analizan las víctimas mortales menores de 13 años se constata que el uso de cinturón y sistemas de retención infantil reducen de forma muy significativa la mortalidad. En el año 2010 la única víctima mortal ocupante de turismo o furgoneta dentro de este rango de edad llevaba puesto el SRI.

11. Los accidentes de tráfico en zona urbana, al contrario de lo que ocurre en carretera, se concentran en los días laborables, entre las 8 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 frontolaterales son el tipo de accidente más frecuente (26,7%), seguido de las colisiones por alcance (19,3%) y de los atropello a peatón (19,1%). El 49% de las víctimas mortales fueron atropellos y el 11% colisiones frontolaterales.
13. Los cruces acumulan un alto porcentaje de accidentes, se suelen localizar el 50% de los accidentes en zona urbana, y de víctimas. En 2010 fallecieron 206 personas, 37% del total de muertos en zona urbana, y resultaron heridas 28.958, el 48% de los heridos en zona urbana.
14. En travesía hay menos accidentes pero son más graves. El porcentaje de accidentes en travesía supone el 1,3% del total de accidentes en zona urbana, sin embargo en ellas se producen el 9% de los fallecidos.



Josefa Valcárcel 44. 28027. Madrid
www.dgt.es