

LAS PRINCIPALES CIFRAS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN ZONA URBANA. ESPAÑA 2017.

Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Septiembre de 2018



MINISTERIO
DEL INTERIOR





MINISTERIO
DEL INTERIOR



OBSERVATORIO NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL



Contenido

RESUMEN EJECUTIVO.....	5
1.- EL CONTEXTO GENERAL	7
2.- LAS CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LA SINIESTRALIDAD EN ZONA URBANA.	11
3. LA EVOLUCIÓN	15
EVOLUCIÓN GENERAL	15
EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES 2008-2017	17
MEDIO DE DESPLAZAMIENTO	20
TIPO DE ACCIDENTE	23
SEXO Y EDAD	26
4.- EL TAMAÑO DE LA POBLACIÓN Y LA SINIESTRALIDAD	33
DATOS GENERALES.....	33
MEDIO DE DESPLAZAMIENTO	34
EL TIPO DE ACCIDENTE	36
LA EDAD.....	37
5. LAS MATRICES DE COLISIÓN.....	39
6. COLECTIVOS VULNERABLES.....	45
TIPO DE ACCIDENTE	45
EDAD.....	46
FUENTES DE INFORMACIÓN.....	49
DEFINICIONES.....	50



MINISTERIO
DEL INTERIOR



OBSERVATORIO NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL



RESUMEN EJECUTIVO

En el año 2017 se produjeron en España 102.233 accidentes de tráfico con víctimas; el 63% de estos accidentes se ocasionaron en el ámbito urbano (64.740 accidentes). Los accidentes de tráfico en el ámbito urbano, salvo excepciones, son informados por las diferentes policías locales. En este último año estos accidentes ocasionaron 509 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo, 4.780 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 77.276 resultaron heridas no hospitalizadas.

En cuanto a la tendencia en el ámbito urbano, se observa en primer lugar un descenso de la mortalidad por accidentes de tráfico desde el valor máximo de 1.622 fallecidos del año 1989 al mínimo de 441 de los años 2014 y 2015. Sin embargo, en los años 2016 y 2017 el número de fallecidos en vías urbanas ha vuelto a situarse por encima de 500. Además, en los últimos 10 años, el descenso de la mortalidad en vías urbanas fue del 20%, frente a la reducción del 46% en vías interurbanas.

Del análisis detallado que se presenta en este informe pueden destacarse los siguientes aspectos:

- Los peatones son el colectivo más vulnerable en la siniestralidad urbana y han supuesto el 49% de todos los fallecidos. El 59% de los peatones fallecidos fueron atropellados por turismos.
- Los usuarios de motocicletas suponen el 21% de los fallecidos. En el 43% de los casos de fallecidos en motocicletas no hubo ningún otro vehículo o peatón implicado, y en el 29% de los casos el accidente fue una colisión con un turismo.
- El 6% de los fallecidos fueron ciclistas y el 5% usuarios de ciclomotores.
- En total, los usuarios vulnerables representaron el 80% de los fallecidos.
- El 16% de los fallecidos fueron ocupantes de turismos. En el 56% del total de los fallecidos en turismos, en el accidente no hubo ningún otro vehículo implicado.
- En relación a los heridos hospitalizados se observa que el 36% fueron peatones, el 32% se desplazaban en una motocicleta, el 12% en un turismo, el 9% en un ciclomotor y el 7% en una bicicleta.
- En total, el 85% de los heridos hospitalizados fueron usuarios vulnerables.
- Del total de heridos hospitalizados, se observa que el 25% fueron peatones atropellados por un turismo, el 18% se desplazaban en una motocicleta que colisionó con un turismo, el 6% viajaban en una motocicleta y se vieron implicados en accidentes sin otros vehículos o peatones, y el 5% se desplazaban en un ciclomotor que colisionó con un turismo. Estos cuatro escenarios suponen el 55% de todos los heridos hospitalizados en vías urbanas.



MINISTERIO
DEL INTERIOR



OBSERVATORIO NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL



1.- EL CONTEXTO GENERAL

Este apartado presenta la evolución de la siniestralidad en el conjunto de las vías urbanas e interurbanas de nuestro país, y establece las diferencias básicas entre uno y otro tipo de vía.

El número total de accidentes con víctimas ha tenido una variación interanual del 1% en los últimos diez años. Sin embargo, esta variación, tanto en el número de fallecidos como de heridos hospitalizados, ha sido del -6%. Al hacer la comparación con el año anterior, se observa un aumento del 1% en el número de fallecidos y una disminución del 2% en el caso de los heridos hospitalizados y de un 1% en el número de los heridos no hospitalizados.

Tabla 1. Víctimas en accidentes de tráfico, en función del tipo de vía. Año 2017¹

TOTAL	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017/ 2016	Variación Interanual 2008-2017
Accidentes con víctimas	93.161	88.251	85.503	83.027	83.115	89.519	91.570	97.756	102.362	102.233	0%	1%
Fallecidos	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%
Heridos hospitalizados	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	-2%	-6%
Heridos no hospitalizados	114.459	111.043	108.350	104.280	105.446	114.634	117.058	124.960	130.635	129.616	-1%	1%
Índice de letalidad	2,3	2,1	2,0	1,8	1,6	1,3	1,3	1,2	1,3	1,3		

1.-El índice de letalidad se define como el número de fallecidos por cada 100 víctimas.

El número de accidentes en las vías urbanas correspondientes a los últimos diez años ha sufrido una variación interanual del 3%. Con respecto a los tipos de víctimas, los fallecidos han disminuido a un ritmo de -2%, los heridos hospitalizados a un -1% y los heridos no hospitalizados han aumentado a una media de 3% anual.

En lo que se refiere a la evolución con respecto al año anterior, se han reducido un 1% los accidentes con víctimas y los fallecidos un 2%, mientras que los heridos hospitalizados han aumentado un 2%.

Tabla 2. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Vías urbanas. Evolución 2008-2017¹

TOTAL	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017/ 2016	Variación Interanual 2008-2017
Accidentes con víctimas	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	65.641	64.740	-1%	3%
Fallecidos	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%	-2%
Heridos hospitalizados	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	2%	-1%
Heridos no hospitalizados	58.237	56.863	56.103	56.588	57.510	63.314	68.365	76.924	79.256	77.276	-2%	3%
Índice de letalidad	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6		

1.-El índice de letalidad se define como el número de fallecidos por cada 100 víctimas.



El número de accidentes en las vías interurbanas correspondientes a los últimos diez años ha sufrido una variación interanual del -2%. Con respecto a los tipos de víctimas, todos ellos han experimentado una reducción: fallecidos un 7%, heridos hospitalizados un 9% y los heridos no hospitalizados un 1%. En lo que se refiere a la evolución con respecto al año anterior, han aumentado un 2% los accidentes con víctimas, los fallecidos y los heridos no hospitalizados, mientras que los heridos hospitalizados se han reducido en un 6%.

Tabla 3. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Vías interurbanas. Evolución 2008-2017¹

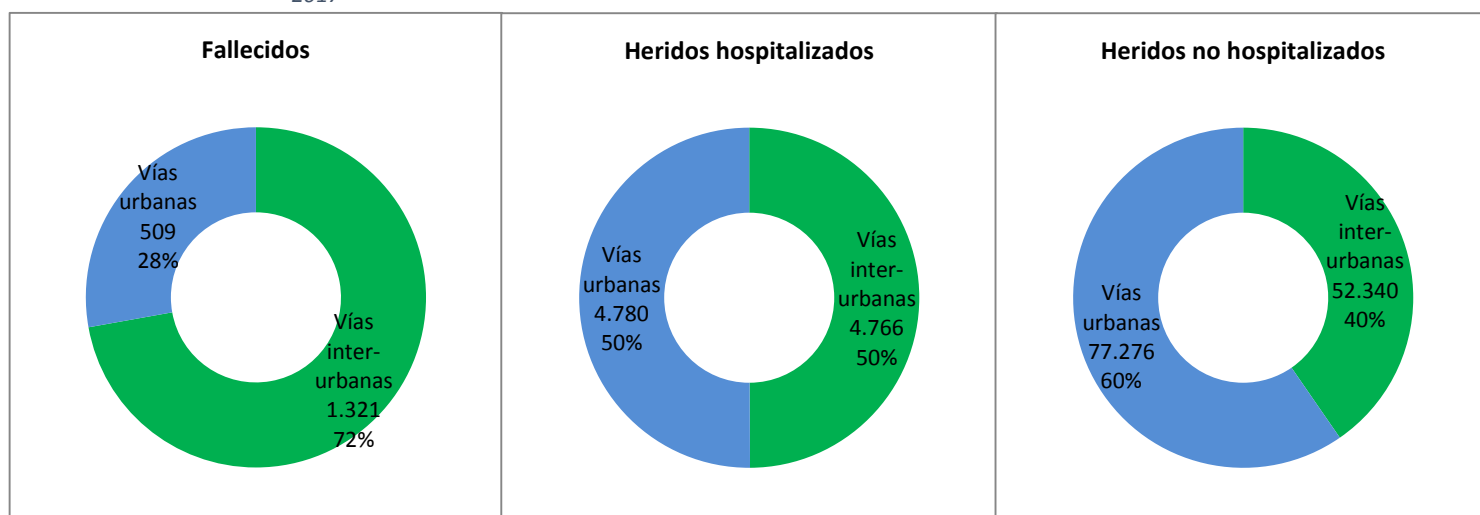
TOTAL	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017/ 2016	Variación Interanual 2008-2017
Accidentes con víctimas	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	35.147	34.558	36.721	37.493	2%	-2%
Fallecidos	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	2%	-7%
Heridos hospitalizados	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%	-9%
Heridos no hospitalizados	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	48.693	48.036	51.379	52.340	2%	-1%
Índice de letalidad	3,5	3,3	3,1	2,9	2,6	2,1	2,3	2,3	2,2	2,3		

1.-El índice de letalidad se define como el número de fallecidos por cada 100 víctimas.

La mayoría de accidentes con víctimas y heridos no hospitalizados se producen en vías urbanas, y el mayor número de fallecidos y heridos hospitalizados se ocasionan en vías interurbanas. Durante el año 2017, de cada 10 accidentes con víctimas 6 se produjeron en vías urbanas. No obstante, como se ha comentado con anterioridad, las lesiones mortales se concentraron en las vías interurbanas, donde el número de fallecidos casi triplica a los fallecidos en vías urbanas. No hay diferencias entre el número de heridos hospitalizados en vías urbanas e interurbanas.

Las gráficas que se presentan a continuación muestran la distribución proporcional de los accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados en vías urbanas e interurbanas.

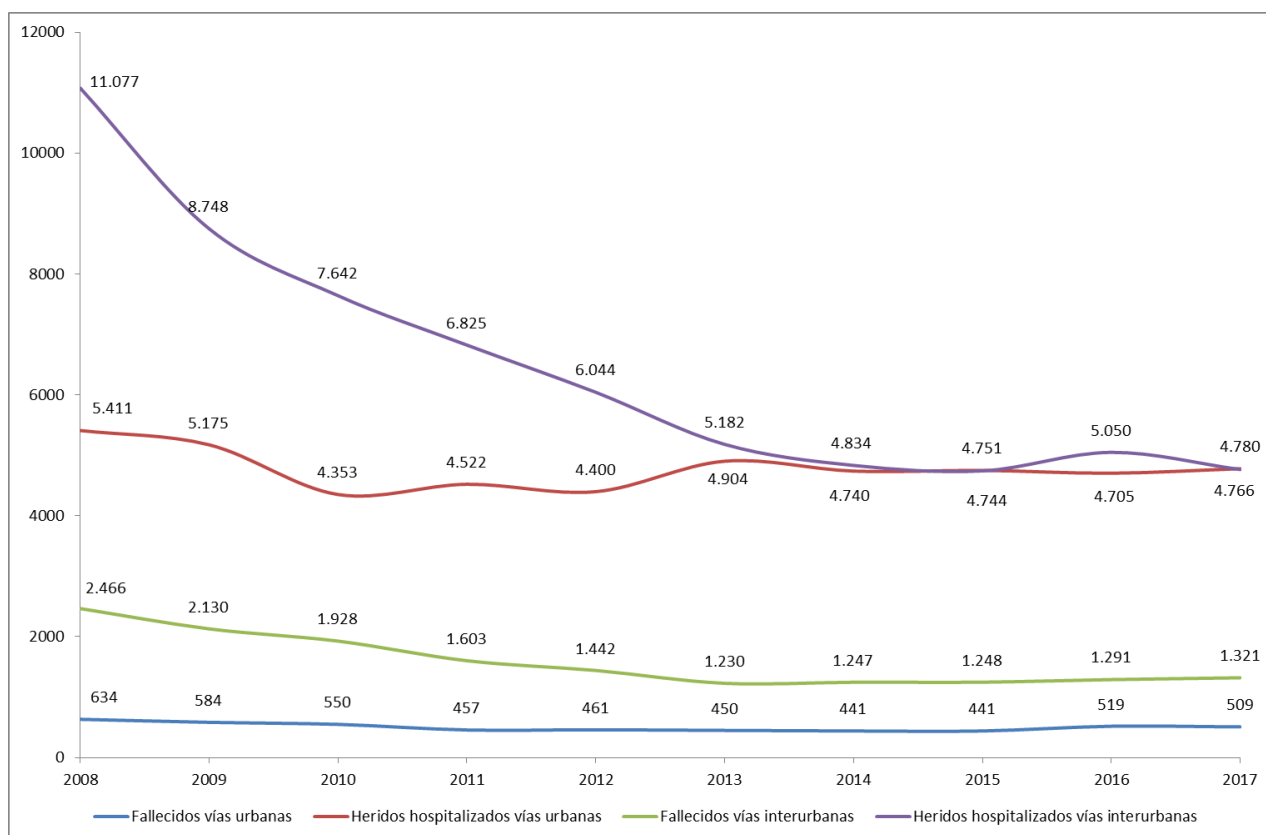
Gráfico 1. Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. Año 2017





Durante los últimos diez años se han observado reducciones del número de fallecidos y heridos hospitalizados tanto en vías interurbanas como en vías urbanas. En vías interurbanas el número de fallecidos ha disminuido un 46% entre 2008 y 2017, y el número de heridos hospitalizados lo ha hecho un 57% en el mismo periodo; las reducciones correspondientes a vías urbanas han sido un 20% en fallecidos y un 12% en heridos hospitalizados.

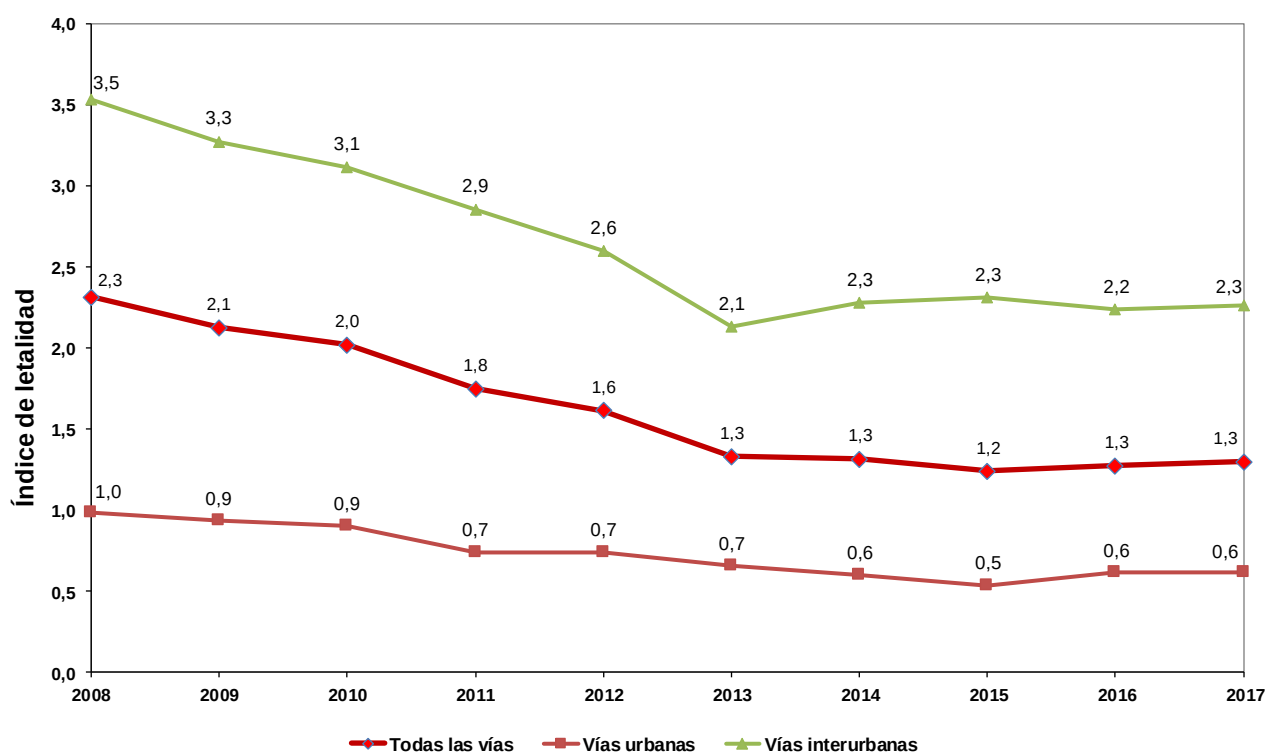
Gráfico 2. Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. Evolución 2008-2017





La letalidad, definida como la razón entre el número de fallecidos y el número de víctimas (suma de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados), venía siguiendo una tendencia descendente tanto en vías urbanas como interurbanas. Desde el año 2013, este índice se ha mantenido aproximadamente constante. La letalidad es más baja en vías urbanas que en interurbanas, manteniéndose en una proporción entre 3:1 y 4:1; esto es reflejo de la menor gravedad media de los accidentes ocurridos en vías urbanas.

Gráfico 3. Letalidad (fallecidos por 100 víctimas) en vías urbanas e interurbanas. Evolución 2008-2017





2.- LAS CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LA SINIESTRALIDAD EN ZONA URBANA.

El número de accidentes de tráfico con víctimas y los heridos no hospitalizados han aumentado un 31% y un 33%, respectivamente, cuando se compara el año 2017 con el año 2008. Estos incrementos detectados, posiblemente, están en relación con mejoras en la notificación en el ámbito urbano. Los fallecidos han descendido un 20% y los heridos hospitalizados un 12%.

En el año 2017, al comparar con el año anterior, se observa una reducción de los accidentes, de los fallecidos y de los heridos no hospitalizados, aumentando el número de heridos hospitalizados.

En el caso del número de fallecidos, respecto del año anterior, ha aumentado 1 en travesía, 10 en colisiones laterales y frontolaterales, 2 muertos más ocupantes de bicicleta, 6 pasajeros más, 19 personas de entre 75 y 84 años y un 16% en mujeres.

En el lado contrario, los aumentos más significativos han ocurrido del siguiente modo: 2% en calles, 4% en fin de semana, un 2% en peatones y un 5% en conductores, 5 muertos menos ocupantes de ciclomotor, 13 menos en colisiones por alcance y múltiples, 20 fallecidos menos de entre 15 y 24 años y un 7% en hombres.

La mayoría de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados se producen en calles y fuera del fin de semana. En cuanto al tipo de accidente, aunque las colisiones entre dos o más vehículos son el 57% de los accidentes con víctimas, los atropellos al peatón son los que ocasionan un mayor número de fallecidos (47%). En un 76% de los accidentes con víctimas está implicado un turismo, pero el número de fallecidos ocupantes de este tipo de vehículo es el 16% del total. Los peatones son los usuarios más vulnerables, ya que aunque los accidentes con algún peatón víctima representan el 20% de los accidentes con víctimas, el número de peatones fallecidos supone el 49% del total. En relación a la edad, el 45% de los fallecidos tenían 65 años o más.



Tabla 4. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías urbanas en 2017. Diferencia porcentual con el año anterior

	2017				Diferencia 2017/2016			
	Accs con víctimas	Fallecidos	Heridos hosp.	Heridos no hosp.	Accs con víctimas	Fallecidos	Heridos hosp.	Heridos no hosp.
Total	64.740	509	4.780	77.276	-1%	-2%	2%	-2%
Localización								
Travesía	1.655	48	162	2.073	13%	1	9%	15%
Calle	62.434	457	4.592	74.311	-2%	-2%	2%	-3%
Autopista o autovía urbana	651	4	26	892	-12%	-1	-9	-10%
Días de la semana								
No fin de semana	51.086	378	3.590	60.060	-1%	-1%	2%	-2%
Fin de semana	13.654	131	1.190	17.216	-2%	-4%	0%	-3%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	1.282	21	128	1.673	-4%	-2	-2%	-8%
Colisión lateral y frontolateral	22.356	80	1.351	27.521	-3%	10	1%	-4%
Colisión trasera y múltiple	13.080	18	500	18.828	-9%	-13	14%	-10%
Salida de la vía	2.613	82	305	2.990	-20%	5	2%	-21%
Vuelco	2.430	4	109	2.599	44%	-1	-4%	50%
Atropello a peatón	12.632	239	1.690	12.276	-5%	-6%	-2%	-5%
Otro tipo	10.347	65	697	11.389	19%	5	7%	24%
Medio de desplazamiento								
Bicicleta	5.808	29	356	5.001	3%	2	-6%	3%
Ciclomotor	6.599	23	452	6.426	-5%	-5	-1%	-6%
Motocicleta	20.382	108	1.534	19.588	4%	-1%	5%	4%
Turismo	49.031	82	569	30.144	-2%	2	7%	-5%
Vehículo de mercancías	7.967	9	56	2.213	2%	0	6	-2%
Autobús	1.914	1	39	1.682	-1%	-2	9	-8%
Usuario								
Conductor	47.693	224	2.626	48.933	0%	-5%	1%	-1%
Pasajero	12.616	37	437	16.553	-5%	6	15%	-7%
Peatón	12.877	248	1.717	11.790	-3%	-2%	0%	-4%
Edad								
0-14	3.821	13	212	4.069	-8%	6	-11%	-8%
15-24	12.051	42	687	13.363	-6%	-20	-1%	-7%
25-34	15.975	52	814	16.748	-3%	5	11%	-4%
35-44	14.850	55	780	15.255	-4%	-9	1%	-4%
45-54	11.759	59	775	11.678	-1%	-4	7%	-1%
55-64	7.086	52	547	6.872	2%	1	-1%	2%
65-74	3.858	70	391	3.582	1%	-3	-3%	1%
75-84	2.513	108	328	2.196	-3%	19	-17%	-2%
85 y más	908	53	144	720	13%	-6	11%	13%
Sexo								
Hombre	43.205	367	3.208	45.357	-1%	-7%	2%	-2%
Mujer	27.926	142	1.543	31.133	-4%	16%	0%	-5%

1 Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

2 Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

3 En el indicador de los accidentes con víctimas la suma no coincide con el total ya que en un mismo accidente se pueden dar varios subepígrafes.



Tabla 5. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías urbanas y su distribución porcentual. Año 2017

	2017				Distribución porcentual			
	Accs con víctimas	Fallecidos	Heridos hosp.	Heridos no hosp.	Accs con víctimas	Fallecidos	Heridos hosp.	Heridos no hosp.
Total	64.740	509	4.780	77.276	100%	100%	100%	100%
Localización								
Travesía	1.655	48	162	2.073	3%	9%	3%	3%
Calle	62.434	457	4.592	74.311	96%	90%	96%	96%
Autopista o autovía urbana	651	4	26	892	1%	1%	1%	1%
Días de la semana								
No fin de semana	51.086	378	3.590	60.060	79%	74%	75%	78%
Fin de semana	13.654	131	1.190	17.216	21%	26%	25%	22%
Tipo de accidente								
Colision frontal	1.282	21	128	1.673	2%	4%	3%	2%
Colision lateral y frontolateral	22.356	80	1.351	27.521	35%	16%	28%	36%
Colision trasera y múltiple	13.080	18	500	18.828	20%	4%	10%	24%
Salida de la vía	2.613	82	305	2.990	4%	16%	6%	4%
Vuelco	2.430	4	109	2.599	4%	1%	2%	3%
Atropello a peatón	12.632	239	1.690	12.276	20%	47%	35%	16%
Otro tipo	10.347	65	697	11.389	16%	13%	15%	15%
Medio de desplazamiento								
Bicicleta	5.808	29	356	5.001	9%	6%	7%	6%
Ciclomotor	6.599	23	452	6.426	10%	5%	9%	8%
Motocicleta	20.382	108	1.534	19.588	31%	21%	32%	25%
Turismo	49.031	82	569	30.144	76%	16%	12%	39%
Vehículo de mercancías	7.967	9	56	2.213	12%	2%	1%	3%
Autobús	1.914	1	39	1.682	3%	0%	1%	2%
Usuario								
Conductor	47.693	224	2.626	48.933	74%	44%	55%	63%
Pasajero	12.616	37	437	16.553	19%	7%	9%	21%
Peatón	12.877	248	1.717	11.790	20%	49%	36%	15%
Edad								
0-14	3.821	13	212	4.069	6%	3%	4%	5%
15-24	12.051	42	687	13.363	19%	8%	14%	17%
25-34	15.975	52	814	16.748	25%	10%	17%	22%
35-44	14.850	55	780	15.255	23%	11%	16%	20%
45-54	11.759	59	775	11.678	18%	12%	16%	15%
55-64	7.086	52	547	6.872	11%	10%	11%	9%
65-74	3.858	70	391	3.582	6%	14%	8%	5%
75-84	2.513	108	328	2.196	4%	21%	7%	3%
85 y más	908	53	144	720	1%	10%	3%	1%
Sexo								
Hombre	43.205	367	3.208	45.357	67%	72%	67%	59%
Mujer	27.926	142	1.543	31.133	43%	28%	32%	40%

1 Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

2 En el indicador de los accidentes con víctimas la suma no coincide con el total ya que en un mismo accidente se pueden dar varios subepígrafes.



MINISTERIO
DEL INTERIOR



OBSERVATORIO NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL

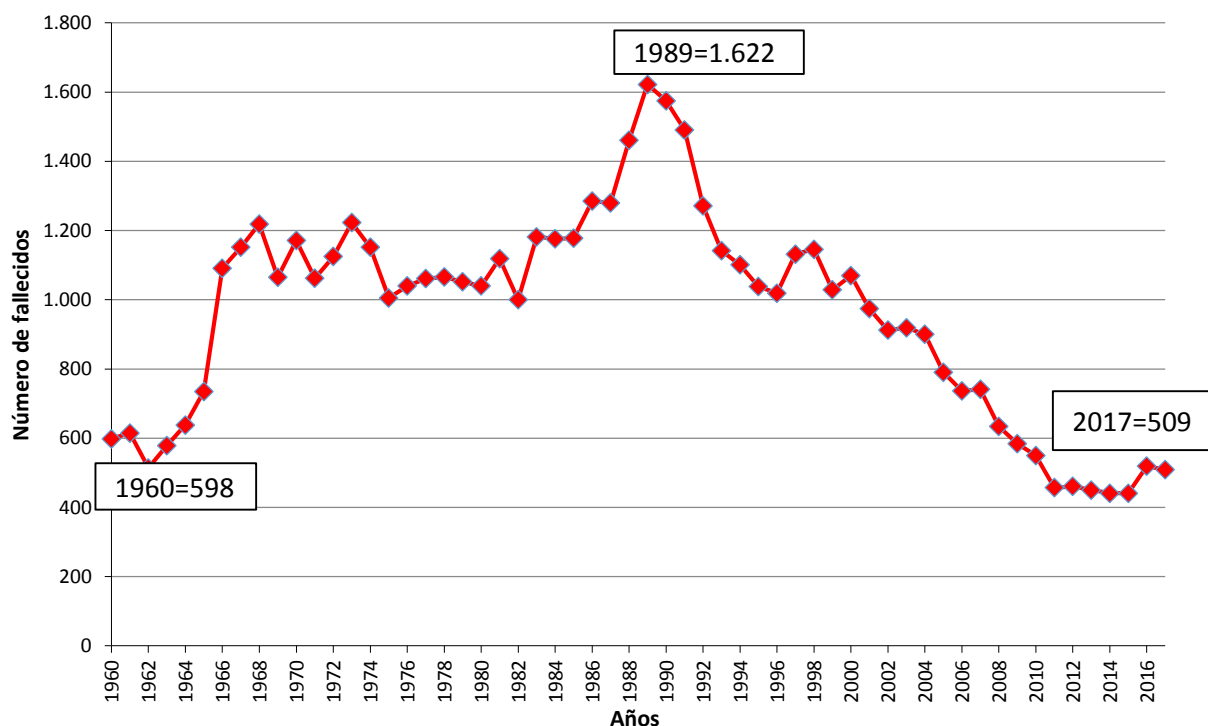


3. LA EVOLUCIÓN

EVOLUCIÓN GENERAL

La evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tráfico con víctimas en vías urbanas muestra a partir del año 1965 una tendencia ascendente; el importante incremento en el número de fallecidos en el año 1966 en relación al año previo se debe a que en ese año se introduce una nueva clasificación de los accidentes en vía urbana, incluyendo como zona urbana los ocurridos en travesías de carreteras. El ascenso de la curva alcanza su máximo en el año 1989, año en el que se notificaron 1.622 fallecidos en zona urbana. Desde entonces, el número de fallecidos ha ido disminuyendo de manera más o menos acusada hasta alcanzar el año 2015 con 441 fallecidos, habiendo un repunte en 2016 y llegando a los 509 fallecidos que hubo en 2017.

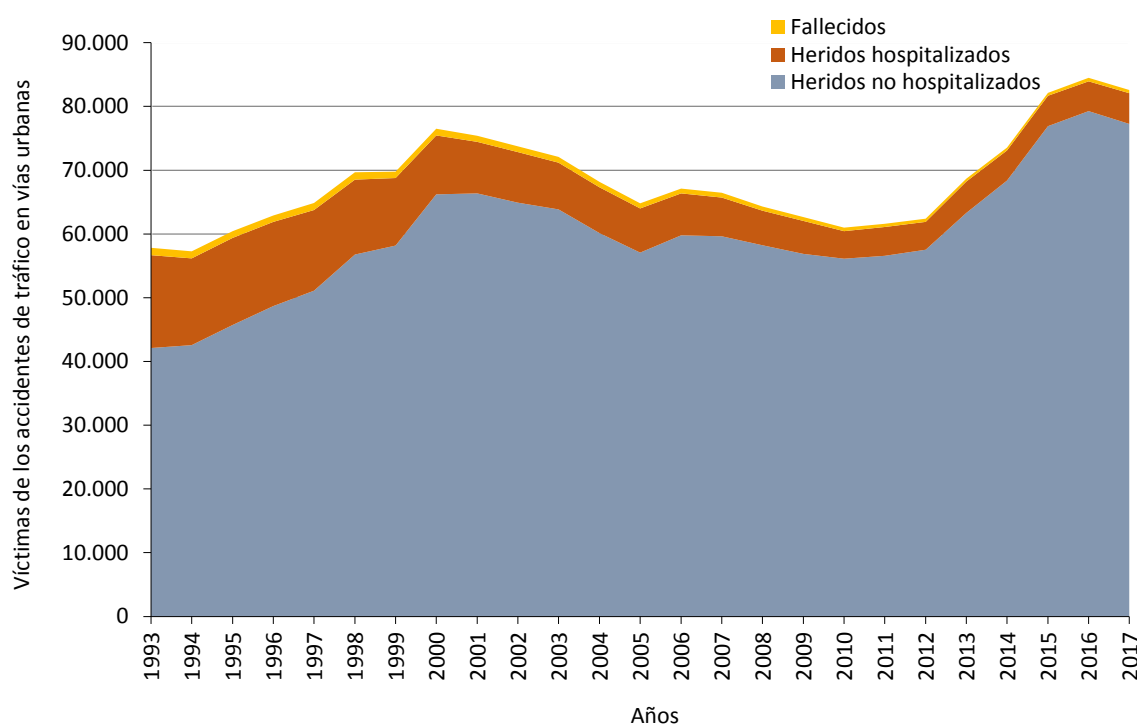
Gráfico 4. Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas en vías urbanas. Serie 1960-2017





Desde 1993 se viene observando un cambio en la distribución de las víctimas en vías urbanas en fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. En 1993, un 2% de las víctimas eran fallecidos; un 25%, heridos no hospitalizados; y un 73%, heridos hospitalizados. En 2017, las proporciones ha sido: 1%, en el caso de los fallecidos; un 6%, en el caso de los heridos hospitalizados; y un 94%, en el caso de los heridos no hospitalizados. Esta tendencia puede estar relacionada con una disminución de la lesividad media de los accidentes, aunque también puede recoger parcialmente el efecto de una mayor notificación de los accidentes no mortales, especialmente los accidentes con heridos no hospitalizados.

Gráfico 5. Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico en vías urbanas. Serie 1993-2017





EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES 2008-2017

En el año 2017, las vías urbanas registraron un total de 64.740 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 509 personas (el 28% del total de fallecidos), 4.780 heridos resultaron hospitalizados y 77.276 heridos fueron no hospitalizados. Respecto del año anterior, el número de accidentes con víctimas ha descendido un 1%, el de fallecidos y heridos no hospitalizados un 2%, aumentando el número de heridos hospitalizados un 2%. La letalidad para las vías urbanas en 2017 fue 0,6, manteniéndose ésta constante durante los últimos años.

En estos diez últimos años, se ha observado una disminución paulatina de la tasa de mortalidad por millón de habitantes en el ámbito urbano hasta 2016, en el que la tasa subió a 11 fallecidos por millón de habitantes, misma cifra que en 2017.

La tasa de heridos hospitalizados fue de 103 heridos hospitalizados por millón de habitantes, manteniéndose aproximadamente constante desde el año 2013.

Tabla 6. Accidentes y víctimas en vías urbanas, población y parque de vehículos. Evolución 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ¹ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Accidentes con víctimas en vías urbanas	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	65.641	64.740	-1%	3%
Fallecidos en vías urbanas	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%	-2%
Heridos hospitalizados en vías urbanas	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	2%	-1%
Heridos no hospitalizados en vías urbanas	58.237	56.863	56.103	56.588	57.510	63.314	68.365	76.924	79.256	77.276	-2%	3%
Fallecidos por millón de población	14	13	12	10	10	10	9	9	11	11		
Promedio diario de fallecidos	1,7	1,6	1,5	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,4	1,4		
Parque automóvil	32.961.280	32.795.334	32.961.569	33.082.931	32.962.502	32.616.105	32.623.936	32.986.384	33.650.392	34.430.815	2%	0%
Fallecidos por millón de vehículos del parque automóvil	19	18	17	14	14	14	14	13	15	15		
Letalidad	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6		
Heridos hospitalizados por millón de población	118	112	94	97	94	105	102	102	101	103		

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100



En el año 2017, destaca que el 30% de los accidentes con víctimas en zona urbana se produjeron en los dos únicos municipios con más de un millón de habitantes: Madrid y Barcelona. Si ampliamos a los municipios de más de 100.000 habitantes, este porcentaje asciende al 67% (62 municipios).

Tabla 7. Accidentes con víctimas en vías urbanas por tamaño del municipio. Evolución 2008- 2017

Tamaño de la población	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Dist. 2017
Menos de 5.000 hab.	1.072	1.105	961	1.012	974	1.050	1.096	1.177	1.298	1.282	2%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	2.070	2.028	1.938	2.243	2.375	3.085	3.518	4.126	4.387	4.311	7%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	3.970	4.003	4.275	4.700	4.664	5.865	7.224	8.316	8.281	7.672	12%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	5.569	5.221	5.855	5.730	5.773	6.352	6.994	8.039	7.937	7.818	12%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	11.120	10.425	10.801	10.859	10.997	13.686	15.195	17.768	19.359	19.088	29%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	6.866	6.201	5.171	4.585	4.408	5.030	4.785	5.685	5.501	5.417	8%
Más de un millón de hab.	18.237	17.863	17.150	16.996	17.446	17.154	17.609	18.028	18.878	19.151	30%
Total	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	65.641	64.740	100%
Número de accidentes sin código de municipio ¹	426	616	178	1.024	1.053	0	2	59	0	1	
% accidentes sin código de municipio ¹	1%	1%	0%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	

1.- % de accidentes en los que no consta el ayuntamiento donde se ha producido el accidente. Por lo tanto no se puede asignar el código INE municipal.

En el grupo de municipios de entre 100.001 y 500.000 habitantes fallecieron el 27% del total de muertos en vías urbanas. Además, registraron el 28% de los heridos hospitalizados. Madrid y Barcelona concentran el 11% del total de fallecidos y el 25% de los heridos hospitalizados.

Es conveniente señalar que la exhaustividad en la comunicación de los accidentes no mortales puede variar tanto en el tiempo como entre unos municipios y otros. Estas variaciones podrían explicar, parcialmente, la evolución del número de heridos hospitalizados y no hospitalizados respecto al año 2012, así como las diferencias entre las tasas de heridos por habitante de municipios de distintos tamaños.



Tabla 8. Fallecidos en vías urbanas por tamaño del municipio. Evolución 2008-2017

Tamaño de la población	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Dist. 2017
Menos de 5.000 hab.	57	64	49	49	48	46	38	47	44	43	8%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	66	55	67	49	47	49	55	61	71	76	15%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	93	69	60	55	65	61	72	63	68	95	19%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	69	55	61	43	54	46	39	42	59	63	12%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	149	137	149	121	110	128	123	127	149	138	27%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	82	75	57	50	32	38	38	39	43	40	8%
Más de un millón de hab.	110	121	107	85	102	82	76	62	85	54	11%
Total	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	100%
Número de fallecidos en accidentes sin código de municipio ¹	8	8	0	5	3	0	0	0	0	0	
% fallecidos en accidentes sin código de municipio ¹	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	

1.- % de accidentes en los que no consta el ayuntamiento donde se ha producido el accidente. Por lo tanto no se puede asignar el código INE municipal.

Tabla 9. Heridos hospitalizados en vías urbanas por tamaño del municipio. Evolución 2008-2017

Tamaño de la población	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Dist. 2017
Menos de 5.000 hab.	272	245	202	250	178	227	206	205	199	183	4%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	314	297	286	331	321	422	428	446	540	446	9%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	523	450	470	534	590	673	633	737	649	642	13%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	560	499	597	500	534	585	503	579	560	573	12%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	1.207	1.115	1.103	1.003	1.027	1.279	1.164	1.254	1.281	1.316	28%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	1.200	1.206	516	590	495	470	501	370	380	446	9%
Más de un millón de hab.	1.270	1.266	1.152	1.233	1.194	1.248	1.305	1.154	1.096	1.174	25%
Total	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	100%
Número de heridos hospitalizados en accidentes sin código INE ¹	65	97	27	81	61	0	0	6	0	0	
% heridos hospitalizados en accidentes sin código de municipio ¹	1%	2%	1%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	

1.- % de accidentes en los que no consta el ayuntamiento donde se ha producido el accidente. Por lo tanto no se puede asignar el código INE municipal.

La letalidad es mayor cuanto menor es el tamaño del municipio. En el año 2017, la letalidad fue 2,7 en el conjunto de los municipios con una población inferior a 5.000 habitantes, mientras que en los municipios de entre 500.001 y 1.000.000 de habitantes fue 0,2. De nuevo, una parte de estas diferencias podría ser explicada por variaciones en el nivel de comunicación de los accidentes no mortales.



Tabla 10. Letalidad por tamaño del municipio. Evolución 2008- 2017

Tamaño de la población	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Menos de 5.000 hab.	4,0	4,5	4,0	3,8	3,7	3,4	2,7	3,2	2,6	2,7
Entre 5.000 y 20.000 hab.	2,5	2,1	2,7	1,7	1,2	1,2	1,2	1,1	1,3	1,4
Entre 20.001 y 60.000 hab.	1,8	1,4	1,1	0,9	0,8	0,8	0,8	0,6	0,6	1,0
Entre 60.001 y 100.000 hab.	0,9	0,8	0,8	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6
Entre 100.001 y 500.000 hab.	1,0	1,0	1,0	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	0,9	0,9	0,8	0,9	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6
Más de un millón de hab.	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,2
Total índice de letalidad	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO

El 49% de los fallecidos en el medio urbano son peatones, seguidos de los usuarios de motocicletas que supusieron el 21%, los turismos el 16%, los usuarios de bicicletas el 6% y de ciclomotores el 5%.

No hay diferencias significativas entre 2017 y 2016 en ninguno de los medios de desplazamiento. Sí que las hay respecto de 2008; en concreto, en 2017 hubo 55 fallecidos menos en ciclomotor y 41 menos en turismos. El único medio de desplazamiento en el que el número de fallecidos es mayor que en 2008 es la bicicleta, con 18 fallecidos más.

Tabla 11. Fallecidos en vías urbanas según medio de desplazamiento. Evolución 2008-2017

Fallecidos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ¹ 2017/2016	Variación interanual ¹ 2008-2017
Bicicleta	11	13	18	12	19	24	21	10	27	29	2	18
Ciclomotor	78	68	46	37	24	20	32	28	28	23	-5	-55
Motocicleta	136	113	107	97	94	98	99	82	109	108	-1%	-3%
Turismo	123	101	84	75	71	72	71	61	80	82	2	-4%
Veh. mercancías	9	9	5	9	4	4	8	10	9	9	0	0
Autobús	1	1	2	0	2	1	3	0	3	1	-2	0
Otros vehículos	10	10	10	5	15	7	3	3	11	9	-2	-1
Peatones	266	269	278	222	232	224	204	247	252	248	-2%	-1%
Total	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%	-2%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

Los heridos hospitalizados han aumentado en la mayoría de los medios de desplazamiento al comparar el año 2017 con el 2016, habiendo sólo reducciones en bicicletas, 6% menos, y ciclomotores, 1% menos. Si bien estos aumentos pueden estar, en parte, relacionados con un aumento del nivel de notificación, el hecho de que no se distribuyan homogéneamente entre



los distintos medios de desplazamiento sugiere que existen otros factores de influencia sobre la evolución de los heridos hospitalizados.

Tabla 12. Heridos hospitalizados en vías urbanas según medio de desplazamiento. Evolución 2008-2017

Heridos Hospitalizados	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ¹ 2017/2016	Variación interanual ¹ 2008-2017
Bicicleta	205	221	209	285	268	349	358	330	380	356	-6%	6%
Ciclomotor	1.150	859	608	584	492	551	482	471	458	452	-1%	-10%
Motocicleta	1.314	1.413	1.097	1.240	1.206	1.358	1.458	1.419	1.467	1.534	5%	2%
Turismo	913	891	661	683	685	731	652	593	532	569	7%	-5%
Veh. mercancías	71	73	64	53	43	46	65	66	50	56	6	-15
Autobús	30	48	52	42	31	46	33	46	30	39	9	9
Otros vehículos	94	85	76	19	76	48	43	63	69	57	-12	-37
Peatones	1.634	1.585	1.586	1.616	1.599	1.775	1.649	1.763	1.719	1.717	0%	1%
Total	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	2%	-1%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

La siguiente tabla muestra la tasa de fallecidos en vías urbanas por 100.000 vehículos y en ella se reflejan diferencias tanto en el riesgo asociado a diferentes modos de transporte como en la movilidad media en vías urbanas de cada tipo de vehículo. En el año 2017 las tasas más elevadas fueron para los fallecidos en motocicletas. Este mismo patrón también se observó en las tasas de heridos hospitalizados.

Tabla 13. Tasa de fallecidos en vías urbanas por 100.000 vehículos del parque, según tipo de vehículo. Evolución 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ciclomotores	3,2	2,9	2,0	1,7	1,1	0,9	1,6	1,4	1,4	1,2
Motocicletas	5,4	4,3	4,0	3,5	3,3	3,4	3,3	2,7	3,4	3,2
Turismos	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3

Tabla 14. Tasa de heridos hospitalizados en vías urbanas por 100.00 vehículos del parque, según tipo de vehículo. Evolución 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ciclomotores	47,7	36,5	26,5	26,2	22,7	26,1	23,4	23,3	23,0	23,0
Motocicletas	52,5	54,2	40,5	44,3	42,3	47,0	49,1	46,1	45,7	46,1
Turismos	4,1	4,1	3,0	3,1	3,1	3,3	3,0	2,7	2,3	2,4



Gráfico 6. Evolución de la tasa de fallecidos por 100.000 vehículos del parque, en ciclomotores, motocicletas y turismos, 2008-2017.

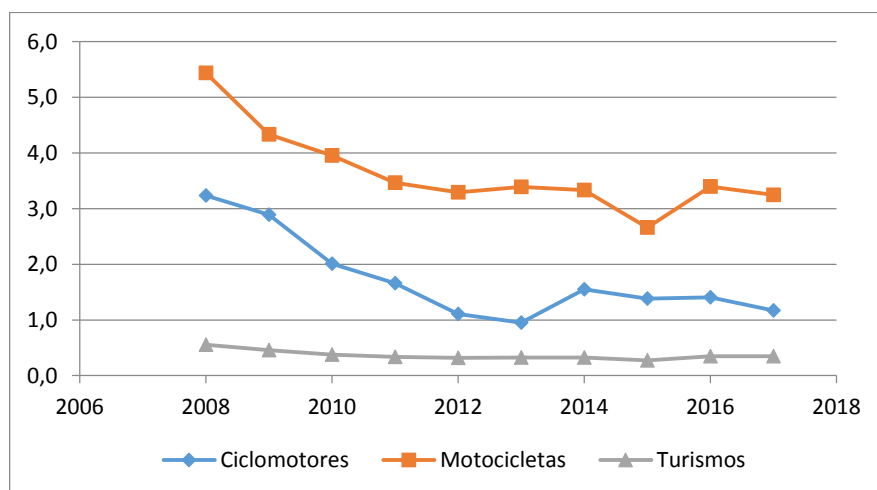
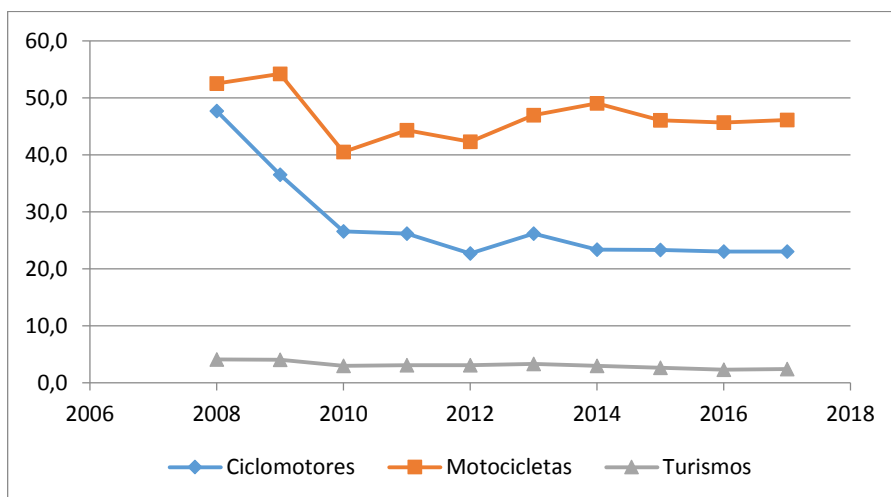


Gráfico 7. Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por 100.000 vehículos del parque, en ciclomotores, motocicletas y turismos, 2008-2017.

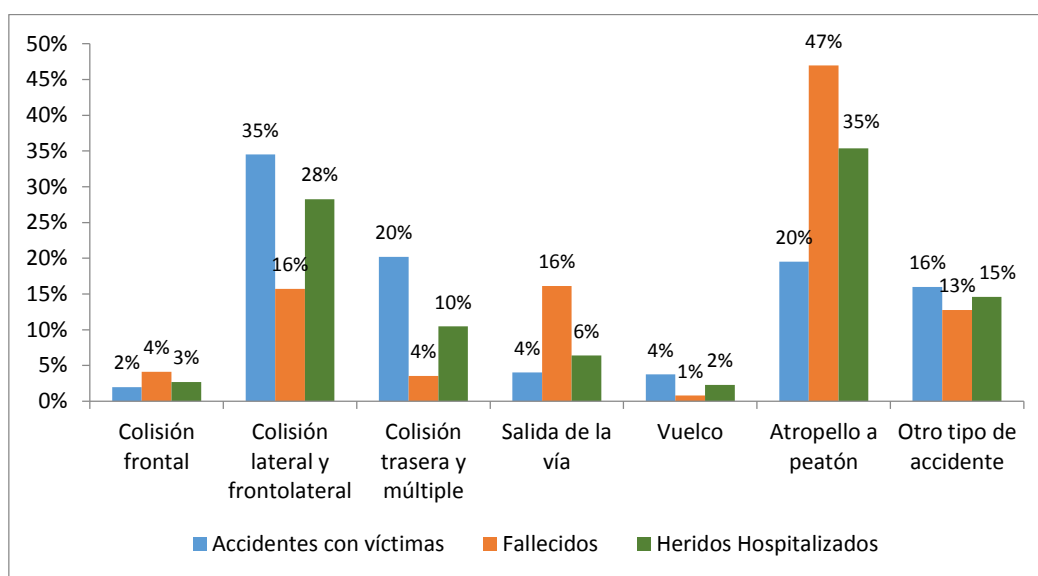




TIPO DE ACCIDENTE

El tipo de accidente con víctimas más frecuente en vías urbanas es la colisión frontolateral o lateral, típica de accidentes en intersecciones, que representa un 35% del total de accidentes. El atropello a peatón y las colisiones traseras o múltiples, con un 20% de los casos, son los siguientes dos tipos más frecuentes.

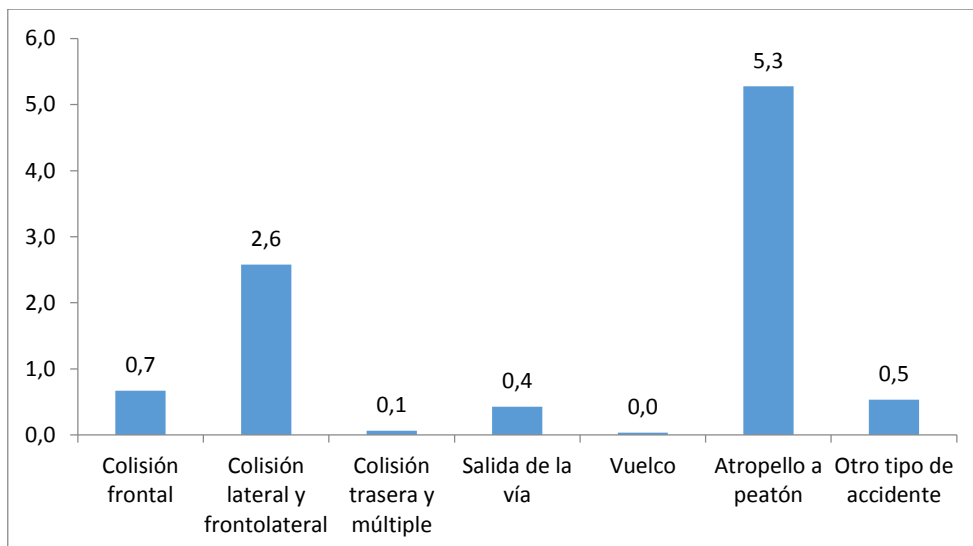
Gráfico 8. Distribución de los accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados en vías urbanas, en función del tipo de accidente. Año 2017



En términos de las consecuencias del accidente, los tipos más lesivos son los atropellos a peatón, con una letalidad (fallecidos por cada 100 víctimas) de 5,3, y las colisiones laterales y frontolaterales, con una letalidad de 2,6. Los tipos de accidente con menor letalidad son los vuelcos.



Gráfico 9. Letalidad en vías urbanas, en función del tipo de accidente con víctimas. Año 2017



Respecto del año anterior, el descenso más significativo se ha producido en las salidas de la vía, con una reducción del 20%. Por el contrario, los vuelcos han experimentado un aumento del 44% respecto a 2016.

Si nos atenemos al número de fallecidos, los descensos más pronunciados se han producido en atropellos a peatón y en alcances y colisiones múltiples, con una reducción de 14 y 13 fallecidos, respectivamente. Las colisiones laterales y frontolaterales ha habido 10 fallecidos más.

En el caso de los heridos hospitalizados, y al contrario que pasaba en fallecidos, destaca el aumento de colisiones traseras y múltiples, con un 14% más que el año anterior.



Tabla 15. Accidentes con víctimas en vías urbanas por tipo de accidente. Evolución 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ¹ 2017/2016	Variación interanual ¹ 2008-2017
Colisión frontal	1.010	1.051	926	811	1.171	991	1.356	1.322	1.334	1.282	-4%	3%
Colisión lateral y frontolateral	18.017	17.441	16.740	16.618	16.452	17.820	18.317	21.259	22.970	22.356	-3%	2%
Colisión trasera y múltiple	11.059	11.098	11.234	11.275	11.667	12.294	13.769	14.791	14.449	13.080	-9%	2%
Salida de la vía	2.674	2.351	2.198	2.344	2.377	2.547	2.767	3.064	3.252	2.613	-20%	0%
Vuelco	1.304	1.522	1.512	1.556	1.527	1.832	1.411	1.482	1.691	2.430	44%	7%
Atropello a peatón	8.943	8.805	8.966	9.289	9.287	10.269	10.952	12.361	13.258	12.632	-5%	4%
Otro tipo de accidente	6.323	5.194	4.753	5.256	5.209	6.469	7.851	8.919	8.687	10.347	19%	6%
TOTAL	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	65.641	64.740	-1%	3%

Tabla 16. Fallecidos en vías urbanas por tipo de accidente. Evolución 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ¹ 2017/2016	Variación interanual ¹ 2008-2017
Colisión frontal	29	28	15	14	18	8	17	14	23	21	-2	-8
Colisión lateral y frontolateral	152	100	87	75	59	62	51	50	70	80	10	-7%
Colisión trasera y múltiple	38	44	30	28	29	21	23	33	31	18	-13	-20
Salida de la vía	87	69	62	68	69	67	72	58	77	82	5	-5
Vuelco	21	15	18	9	17	4	6	4	5	4	-1	-17
Atropello a peatón	240	268	270	217	223	214	192	209	253	239	-6%	0%
Otro tipo de accidente	67	60	68	46	46	74	80	73	60	65	5	-2
TOTAL	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%	-2%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

Tabla 17. Heridos hospitalizados en vías urbanas por tipo de accidente. Evolución 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ¹ 2017/2016	Variación interanual ¹ 2008-2017
Colisión frontal	212	139	124	101	144	132	134	150	131	128	-2%	-5%
Colisión lateral y frontolateral	1.888	1.742	1.270	1.330	1.233	1.308	1.259	1.187	1.343	1.351	1%	-4%
Colisión trasera y múltiple	585	602	450	493	482	534	515	489	438	500	14%	-2%
Salida de la vía	383	343	291	285	257	275	266	325	300	305	2%	-2%
Vuelco	185	201	161	195	176	189	113	87	114	109	-4%	-6%
Atropello a peatón	1.659	1.586	1.591	1.603	1.563	1.670	1.557	1.633	1.727	1.690	-2%	0%
Otro tipo de accidente	499	562	466	515	545	796	896	880	652	697	7%	4%
Total	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	2%	-1%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100



SEXO Y EDAD

En 2017 fallecieron en vías urbanas 367 hombres y 142 mujeres, es decir, el 72% de los fallecidos fueron hombres y el 28% mujeres. Respecto de los heridos hospitalizados, el 67% eran hombres y el 32% mujeres. La letalidad de los hombres es 0,8, el doble que la de las mujeres.

Tabla 18. Fallecidos en vías urbanas por sexo. Evolución 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ¹ 2017/2016	Variación interanual ¹ 2008-2017
Hombres	440	402	378	319	318	325	337	295	394	367	-7%	-2%
Mujeres	182	180	169	136	142	120	104	146	122	142	16%	-3%
Sin especificar	12	2	3	2	1	5	0	0	3	0	-3	-12
TOTAL	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%	-2%

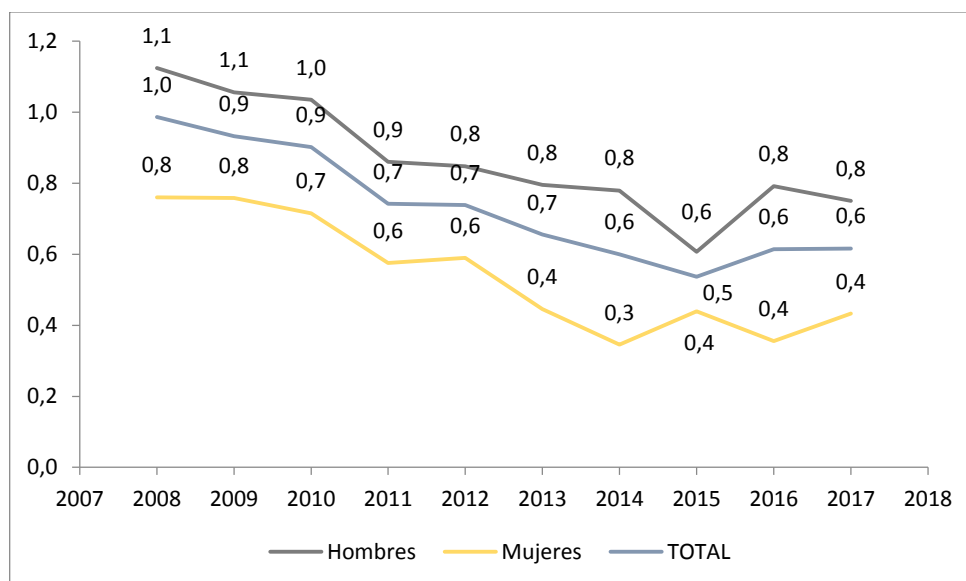
¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

Tabla 19. Heridos hospitalizados en vías urbanas por sexo. Evolución 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ¹ 2017/2016	Variación interanual ¹ 2008-2017
Hombres	3.685	3.510	2.913	3.025	2.973	3.263	3.172	3.153	3.142	3.208	2%	-2%
Mujeres	1.649	1.621	1.398	1.466	1.382	1.585	1.555	1.580	1.544	1.543	0%	-1%
Sin especificar	77	44	42	31	45	56	13	18	19	29	10	-48
TOTAL	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	2%	-1%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

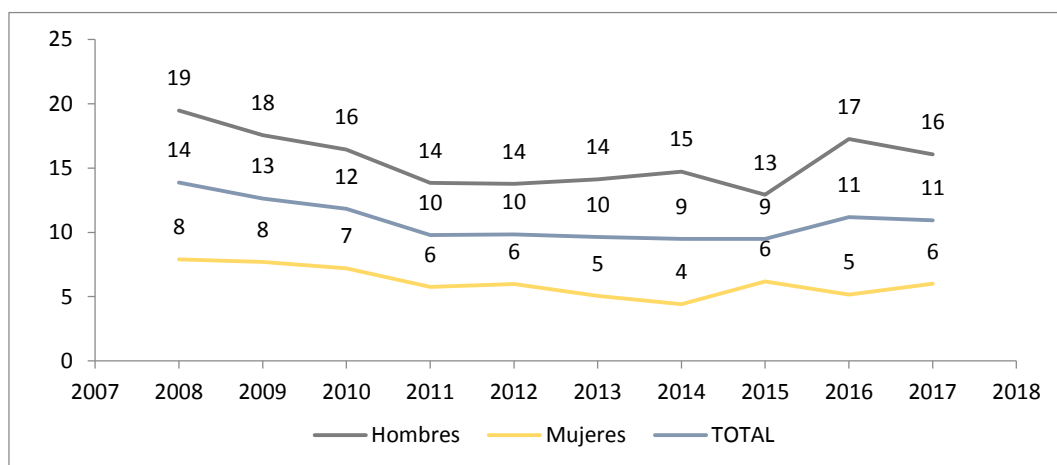
Gráfico 10. Letalidad (fallecidos por 100 víctimas) en vías urbanas, según sexo. Evolución 2008-2017





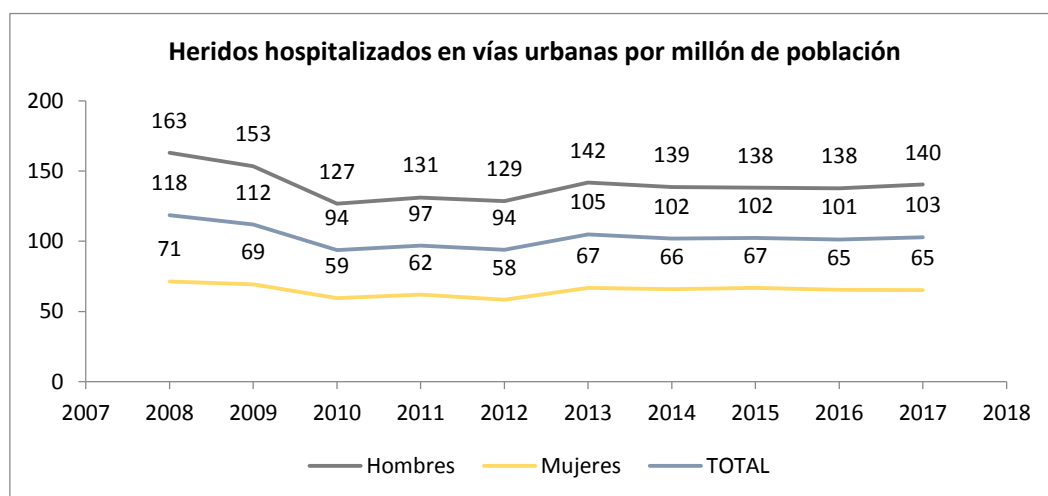
En 2017, fallecieron 16 hombres por millón de población; siendo la tasa para las mujeres de 6 por millón. Viendo su evolución desde el año 2008, mientras que las mujeres han mantenido una tasa similar a largo de dicho periodo, los hombres tuvieron una tendencia decreciente hasta 2015, pero en 2016 la tasa subió de 13 en 2015 hasta 17.

Gráfico 11. Tasa de fallecidos en vías urbanas por millón de población, en función del sexo. Evolución 2008-2017



En el caso de los heridos hospitalizados, la tasa por millón de habitantes en 2017 fue 142, en el caso de los hombres, y 65, en las mujeres. En los últimos años no ha habido grandes fluctuaciones en ambos casos.

Gráfico 12. Tasa de heridos hospitalizados en vías urbanas por millón de población, en función del sexo. Evolución 2008-2017





En relación a los fallecidos por grupos de edad, han sido los grupos de 75 a 84 años (con 108 fallecidos) y de 65 a 74 (con 70 fallecidos) los que contribuyeron con las cifras más elevadas de fallecidos. Al comparar el año 2017 con el año 2016, el aumento más significativo, fue en el grupo de 75 a 84 años, con 19 muertos más, y el mayor descenso se produjo en el grupo de 15 a 24 años, con 20 fallecidos menos.

Tabla 20. Fallecidos en vías urbanas por edad. Evolución 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ¹ 2017/2016	Variación interanual ¹ 2008-2017
0-14	30	20	24	15	13	15	12	6	7	13	6	-17
15-24	130	102	69	61	47	39	37	46	62	42	-20	-12%
25-34	110	102	89	62	68	46	48	39	47	52	5	-8%
35-44	71	76	86	62	59	66	60	44	64	55	-9	-16
45-54	62	63	53	48	45	44	55	55	63	59	-4	-3
55-64	42	41	42	33	38	48	50	50	51	52	1	10
65-74	49	52	57	49	65	62	44	58	73	70	-3	21
75-84	80	81	76	78	80	77	88	99	89	108	19	28
85 y más	36	33	46	44	39	42	39	40	59	53	-6	17
Sin especificar	24	14	8	5	7	11	8	4	4	5	1	-19
TOTAL	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%	-2%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

En relación a los heridos hospitalizados, han presentado las cifras más elevadas los grupos de edad de 25 a 34 (con 814 heridos hospitalizados) y de 25 a 34 (con 780 heridos hospitalizados). Al comparar el año 2017 con el 2016 se observa que han aumentado los heridos hospitalizados en los grupos de 25 a 34 años y de 85 años o más, 11% en ambos casos. Los grupos de 75 a 84 años, con 17% menos, y de 0 a 14 años, un 11% menos, son los grupos de edad con un descenso mayor.

Tabla 21. Heridos hospitalizados en vías urbanas por edad. Evolución 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ¹ 2017/2016	Variación interanua ¹ 2008-2017
0-14	269	261	224	275	222	266	231	225	237	212	-11%	-3%
15-24	1.339	1.028	806	698	701	698	708	672	695	687	-1%	-7%
25-34	1.127	1.135	742	854	748	800	774	767	735	814	11%	-4%
35-44	787	856	736	744	778	851	783	784	769	780	1%	0%
45-54	541	592	599	611	609	670	732	750	721	775	7%	4%
55-64	320	381	353	403	406	540	487	522	550	547	-1%	6%
65-74	309	310	297	329	352	374	410	396	403	391	-3%	3%
75-84	348	345	357	360	351	405	352	394	394	328	-17%	-1%
85 y más	110	113	114	116	122	148	130	155	130	144	11%	3%
Sin especificar	261	154	125	132	111	152	133	86	71	102	31	-10%
TOTAL	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	2%	-1%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

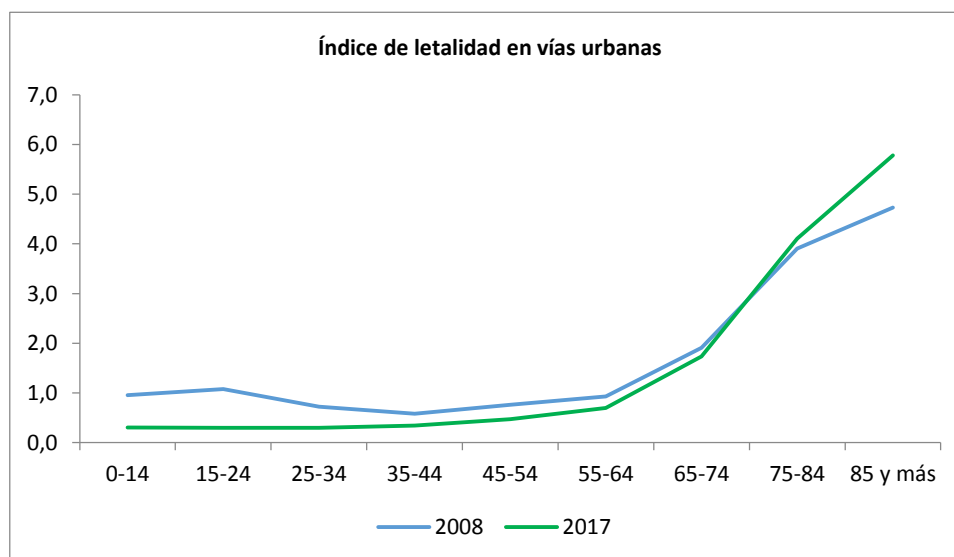


La letalidad muestra, a partir del grupo de 15 a 24 años, una tendencia en general creciente con la edad. Los valores más altos se dan a partir de los 65 años: en el año 2017, 1,7 en el grupo de 65 a 74 años, 4,1 en el grupo de 75 a 84 años y 5,8 en el grupo de 85 años y más, siendo estos grupos los únicos con un índice de letalidad mayor que 1. Para el conjunto de las víctimas de accidentes, la letalidad fue 0,6.

Tabla 22. Letalidad (fallecidos por 100 víctimas) en vías urbanas por edad. Evolución 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
0-14	1,0	0,6	0,9	0,5	0,4	0,4	0,3	0,1	0,1	0,3
15-24	1,1	0,8	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3
25-34	0,7	0,6	0,6	0,4	0,5	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3
35-44	0,6	0,6	0,8	0,5	0,5	0,5	0,4	0,3	0,4	0,3
45-54	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
55-64	0,9	0,8	1,1	0,8	0,8	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7
65-74	1,9	1,8	2,5	2,0	2,5	2,1	1,3	1,5	1,8	1,7
75-84	3,9	3,6	4,0	3,9	3,9	3,4	3,8	3,7	3,3	4,1
85 y más	4,7	5,0	7,9	7,4	5,0	5,9	5,2	4,8	7,1	5,8
Sin especificar	0,8	0,4	0,3	0,1	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
TOTAL	1,0	0,8	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6

Gráfico 13. Letalidad en vías urbanas por edad. Años 2008 y 2017.

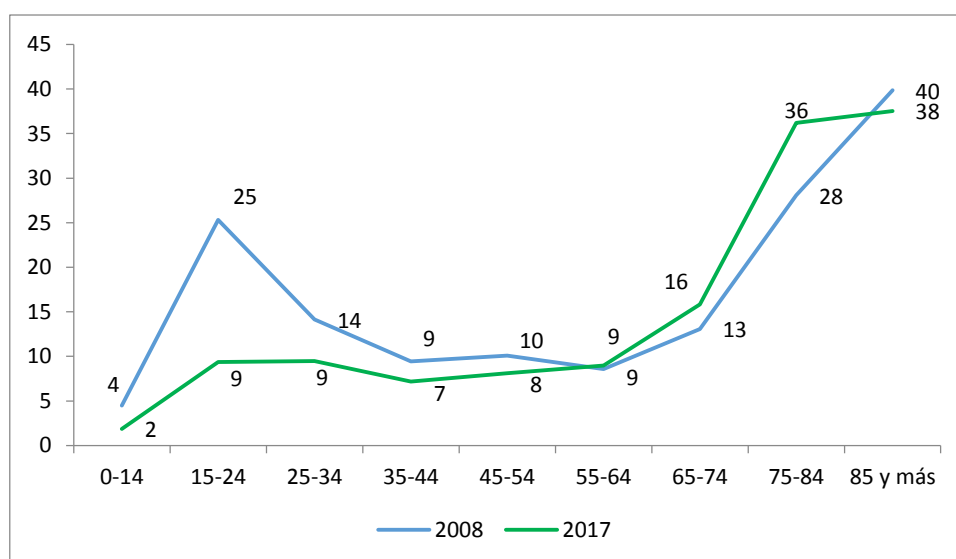




La tasa de fallecidos en vías urbanas por millón de población tiene su valor más bajo en el grupo de 0 a 14 años. Entre los 15 y los 64 años, el valor de la tasa oscila entre 7 y 9 fallecidos por millón de habitantes. A partir de los 65 años, la tasa se dispara hasta llegar a los 38 fallecidos por millón de población en el grupo de 85 años y más.

En 2017 la tasa presenta una distribución similar a la que había en 2008, con la salvedad de los grupos de 15 a 24 y de 25 a 34 años, en los que presentaban unas tasas mayores que en los grupos adyacentes.

Gráfico 14. Tasa de fallecidos en vías urbanas por millón de población, por grupos de edad. Años 2008 y 2017

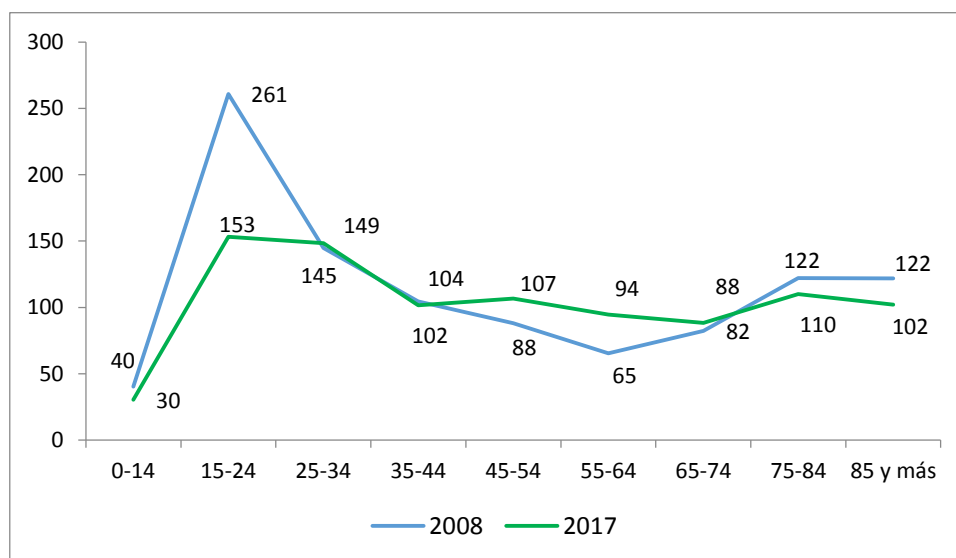


La tasa de heridos hospitalizados por millón de población adopta también un valor mínimo entre los 0 y los 14 años, siendo la principal diferencia con la tasa de fallecidos que los grupos de 15-24 y 25-34 años presentan valores similares o superiores a los observados en el resto de grupos de edad.

Comparando las tasas de heridos hospitalizados de 2017 con las que hubo en 2008, la distribución por edad difiere a partir de los 45-54 años, donde la tasa en 2008 empezó a descender hasta el grupo de 55 a 64 años (65), aumentado la tasa hasta los 122 del grupo de 85 y más.

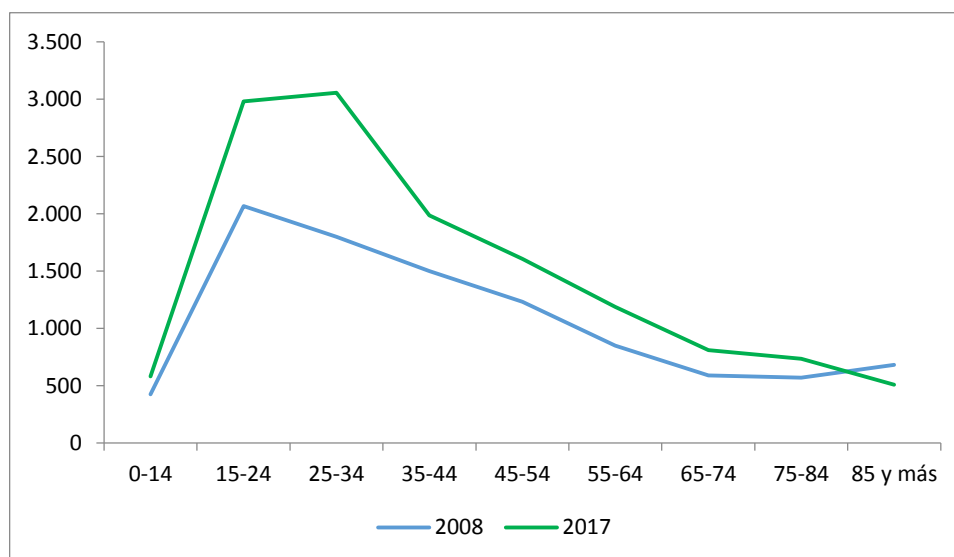


Gráfico 15. Tasa de heridos hospitalizados en vías urbanas por millón de población, en función de la edad. Años 2004 y 2017



La tasa de heridos no hospitalizados por millón de población muestra un máximo en el grupo de 15 a 24 años y, posteriormente, un descenso continuado con la edad.

Gráfico 16. Tasa de heridos no hospitalizados en vías urbanas por millón de población, en función de la edad. Años 2004 y 2017





MINISTERIO
DEL INTERIOR



OBSERVATORIO NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL



4.- EL TAMAÑO DE LA POBLACIÓN Y LA SINIESTRALIDAD

DATOS GENERALES

El 24% de la población española vive en municipios cuyo tamaño de población se encuentra comprendido entre 100.001 y 500.000 habitantes. En estos municipios se producen el 29% de los accidentes con víctimas, el 27% de los fallecidos, el 28% de los heridos hospitalizados y el 30% de los heridos no hospitalizados. En los municipios de más de un millón de habitantes (Madrid y Barcelona) vive el 10% de la población española; estos municipios contribuyen al 30% de los accidentes con víctimas, 11% de los fallecidos, 25% de los heridos hospitalizados y 30% de los heridos no hospitalizados.

Las tasas de fallecidos y heridos hospitalizados aumentan, en líneas generales, al aumentar el tamaño de la población. La única excepción ha sido la tasa de fallecidos de los municipios de más de un millón de habitantes, con una tasa de 11 frente a los 15 del grupo de municipios de entre 500.001 y 1.000.000 de habitantes.

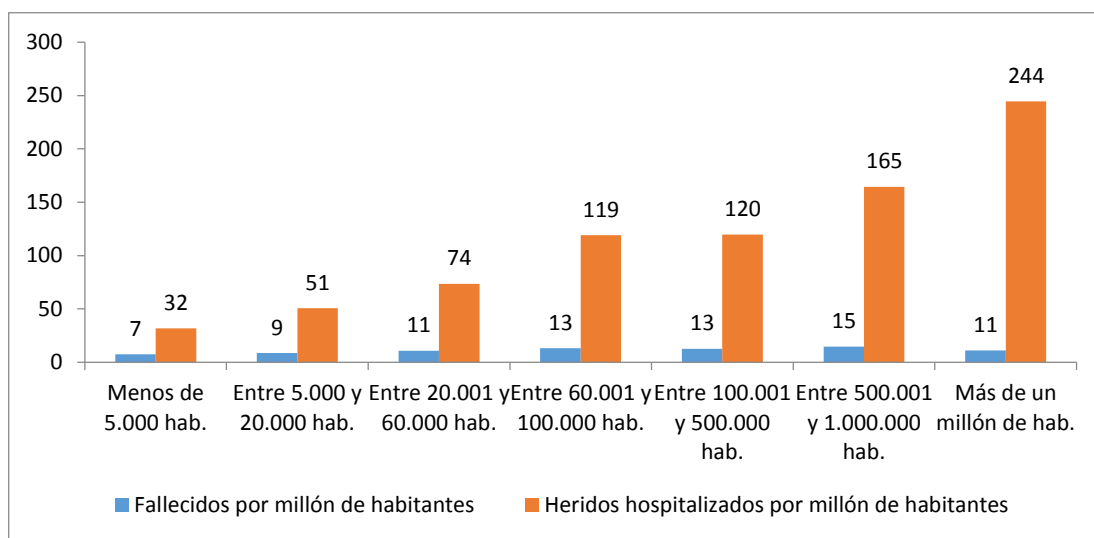
Tabla 23. Distribución de la población española y la siniestralidad por tamaño de municipio. Año 2017

Tamaño de la población	DATOS DE POBLACIÓN		DATOS DE SINIESTRALIDAD			
	Nº de municipios	Total población*	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Menos de 5.000 hab.	6.825	5.745.500	1.282	43	183	1.382
Entre 5.000 y 20.000 hab.	897	8.782.358	4.311	76	446	5.021
Entre 20.001 y 60.000 hab.	278	8.730.913	7.672	95	642	8.939
Entre 60.001 y 100.000 hab.	62	4.813.664	7.818	63	573	9.497
Entre 100.001 y 500.000 hab.	56	10.984.725	19.088	138	1.316	22.836
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	4	2.711.182	5.417	40	446	6.599
Más de un millón de hab.	2	4.803.790	19.151	54	1.174	23.001
TOTAL	8.124	46.572.132	64.739	509	4.780	77.275

*Padrón municipal de habitantes año 2017. INE



Gráfico 17. Tasas de fallecidos y heridos hospitalizados por millón de habitantes, en función del tamaño del municipio. Año 2017



MEDIO DE DESPLAZAMIENTO

El medio de desplazamiento con mayor nivel de implicación en los accidentes en el ámbito urbano es el desplazamiento a pie, y por lo tanto son los peatones los que más contribuyen a la accidentabilidad en este medio. Los peatones representan aproximadamente la mitad de fallecidos en todos los estratos.

La segunda posición en cuanto a la contribución al número de fallecidos se distribuye entre turismos y motocicletas. Los turismos presentan una proporción igual o superior que las motocicletas en los municipios más pequeños, mientras que en los más grandes la proporción de fallecidos en motocicleta sobre el total es mayor que la de fallecidos en turismo.



Tabla 24. Fallecidos en vías urbanas en función del medio del desplazamiento y el tamaño de la población. Año 2017

	Menos de 5.000 hab.	Entre 5.000 y 20.000 hab.	Entre 20.001 y 60.000 hab.	Entre 60.001 y 100.000 hab.	Entre 100.001 y 500.000 hab.	Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	Más de un millón de hab.
Bicicleta	2	6	6	3	5	3	4
Ciclomotor	2	2	9	3	5	2	0
Motocicleta	9	10	16	15	34	7	17
Turismo	8	17	17	10	20	6	4
Vehículo de mercancías	1	0	1	2	3	2	0
Autobús	0	0	0	0	0	1	0
Peatón	20	37	44	29	71	19	28
Otro vehículo	1	4	2	1	0	0	1
Se desconoce	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	43	76	95	63	138	40	54

En relación a los heridos hospitalizados, también son los peatones los que más contribuyen a la accidentabilidad, si bien en los municipios de más de 500.000 habitantes es la motocicleta el medio de desplazamiento con más heridos hospitalizados.

Tabla 25. Heridos hospitalizados en vías urbanas en función del medio de desplazamiento y el tamaño de la población. Año 2017

	Menos de 5.000 hab.		Entre 5.000 y 20.000 hab.		Entre 20.001 y 60.000 hab.		Entre 60.001 y 100.000 hab.		Entre 100.001 y 500.000 hab.		Entre 500.001 y 1.000.000 hab.		Más de un millón de hab.	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bicicleta	15	8%	43	10%	54	8%	23	4%	104	8%	44	10%	73	6%
Ciclomotor	17	9%	50	11%	78	12%	84	15%	118	9%	39	9%	66	6%
Motocicleta	30	16%	116	26%	141	22%	163	28%	420	32%	172	39%	492	42%
Turismo	41	22%	56	13%	83	13%	64	11%	117	9%	55	12%	153	13%
Vehículo de mercancías	7	4%	5	1%	8	1%	4	1%	15	1%	5	1%	12	1%
Autobús	0	0%	0	0%	1	0%	1	0%	11	1%	8	2%	18	2%
Peatón	61	33%	163	37%	268	42%	231	40%	527	40%	121	27%	346	29%
Otro vehículo	12	7%	12	3%	8	1%	3	1%	4	0%	2	0%	2	0%
Se desconoce	0	0%	1	0%	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	12	1%
TOTAL	183	100%	446	100%	642	100%	573	100%	1.316	100%	446	100%	1.174	100%



EL TIPO DE ACCIDENTE

Los atropellos a peatón presentan el mayor número de fallecidos en todos los estratos de municipios. El segundo lugar, dependiendo del estrato, corresponde a las salidas de la vía y a las colisiones laterales y frontolaterales.

En relación a los heridos hospitalizados, los atropellos a peatón y las colisiones laterales y frontolaterales son los tipos con una mayor proporción respecto al total. Destaca también en estos casos los alcances y colisiones múltiples, siendo además estos más comunes en los estratos de municipios con mayor población que en los de menos.

Tabla 26. Fallecidos en vías urbanas en función del tipo de accidente y el tamaño de la población. Año 2017

FALLECIDOS	Menos de 5.000 hab.	Entre 5.000 y 20.000 hab.	Entre 20.001 y 60.000 hab.	Entre 60.001 y 100.000 hab.	Entre 100.001 y 500.000 hab.	Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	Más de un millón de hab.
Colisión frontal	3	1	8	4	3	2	0
Colisión lateral y frontolateral	3	10	18	7	23	8	11
Colisión trasera y múltiple	0	4	3	3	3	2	3
Salida de la vía	9	17	14	13	23	6	0
Vuelco	1	2	0	0	0	0	1
Atropello a peatón	20	35	42	26	69	19	28
Otro tipo de accidente	7	7	10	10	17	3	11
TOTAL	43	76	95	63	138	40	54

Tabla 27. Heridos hospitalizados en vías urbanas en función del tipo de accidente y el tamaño de la población. Año 2017

Heridos hospitalizados	Menos de 5.000 hab.		Entre 5.000 y 20.000 hab.		Entre 20.001 y 60.000 hab.		Entre 60.001 y 100.000 hab.		Entre 100.001 y 500.000 hab.		Entre 500.001 y 1.000.000 hab.		Más de un millón de hab.	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Colisión frontal	8	4%	20	4%	20	3%	18	3%	47	4%	9	2%	6	1%
Colisión lateral y frontolateral	31	17%	114	26%	177	28%	170	30%	373	28%	165	37%	321	27%
Colisión trasera y múltiple	4	2%	19	4%	45	7%	26	5%	83	6%	48	11%	275	23%
Salida de la vía	37	20%	53	12%	48	7%	39	7%	105	8%	21	5%	2	0%
Vuelco	7	4%	13	3%	14	2%	10	2%	40	3%	4	1%	21	2%
Atropello a peatón	63	34%	158	35%	260	40%	235	41%	498	38%	127	28%	349	30%
Otro tipo de accidente	33	18%	69	15%	78	12%	75	13%	170	13%	72	16%	200	17%
TOTAL	183	100%	446	100%	642	100%	573	100%	1.316	100%	446	100%	1.174	100%



LA EDAD

Por grupos de edad, fue en el grupo de 75 a 84 años en donde hubo más fallecidos en todos los estratos de municipios, excepto en los municipios de entre 60.001 y 100.000 habitantes, donde en el grupo de entre 65 a 74 años hubo más fallecidos.

En los heridos hospitalizados, el patrón es diferente a los fallecidos, ya que no hay un patrón fijo en la relación grupo de edad-tamaño del municipio para determinar los grupos de edad con mayor número de heridos hospitalizados. Sí lo hay para presentar los de menos, siendo los grupos de 0 a 14 años y de 75 años y más los que presentan las cifras más bajas para todos los grupos de tamaño de población, excepto en el caso de los municipios más pequeños (menos de 5.000 habitantes) en los que el grupo de edad de 75 a 84 años presentó un 12% del total de heridos hospitalizados en municipios de ese tamaño.

Tabla 28. Fallecidos en vías urbanas en función de la edad y el tamaño de la población. Año 2017

FALLECIDOS	Menos de 5.000 hab.	Entre 5.000 y 20.000 hab.	Entre 20.001 y 60.000 hab.	Entre 60.001 y 100.000 hab.	Entre 100.001 y 500.000 hab.	Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	Más de un millón de hab.
0-14	2	3	4	0	3	0	1
15-24	5	5	6	5	12	3	6
25-34	6	4	11	5	19	4	3
35-44	1	8	5	9	20	4	8
45-54	2	10	13	7	16	5	6
55-64	5	6	14	6	10	3	8
65-74	4	7	12	18	20	4	5
75-84	9	23	18	11	24	9	14
85 y más	9	9	12	1	11	8	3
Sin especificar	0	1	0	1	3	0	0
TOTAL	43	76	95	63	138	40	54

Tabla 29. Heridos hospitalizados en vías urbanas en función de la edad y el tamaño de la población. Año 2017

HERIDOS HOSPITALIZADOS	Menos de 5.000 hab.		Entre 5.000 y 20.000 hab.		Entre 20.001 y 60.000 hab.		Entre 60.001 y 100.000 hab.		Entre 100.001 y 500.000 hab.		Entre 500.001 y 1.000.000 hab.		Más de un millón de hab.	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0-14	16	9%	31	7%	35	5%	28	5%	55	4%	11	2%	36	3%
15-24	32	17%	64	14%	104	16%	92	16%	150	11%	69	15%	176	15%
25-34	19	10%	53	12%	81	13%	80	14%	205	16%	91	20%	285	24%
35-44	19	10%	66	15%	84	13%	96	17%	191	15%	77	17%	247	21%
45-54	26	14%	72	16%	102	16%	83	14%	221	17%	83	19%	188	16%
55-64	18	10%	46	10%	61	10%	83	14%	181	14%	53	12%	105	9%
65-74	19	10%	48	11%	88	14%	46	8%	116	9%	25	6%	49	4%
75-84	22	12%	39	9%	57	9%	38	7%	92	7%	27	6%	53	5%
85 y más	10	5%	17	4%	19	3%	19	3%	42	3%	3	1%	34	3%
Sin especificar	2	1%	10	2%	11	2%	8	1%	63	5%	7	2%	1	0%
TOTAL	183	100%	446	100%	642	100%	573	100%	1.316	100%	446	100%	1.174	100%



MINISTERIO
DEL INTERIOR



OBSERVATORIO NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL



5. LAS MATRICES DE COLISIÓN

En apartados previos se han analizado las características de la siniestralidad en vías urbanas teniendo en cuenta el tipo de accidente: colisión entre vehículos, salida de la vía, vuelco, atropello a peatón y otro tipo. La colisión entre dos vehículos se ha clasificado, a su vez, en función de las partes de los vehículos que entran en contacto: frontal, frontolateral, lateral, trasera. Cuando colisionan más de dos vehículos, se ha utilizado el término de colisión múltiple.

Por otro lado, y de manera independiente al análisis de los tipos de accidentes, se han estudiado las características de los medios de desplazamiento que intervienen en los accidentes: bicicleta, ciclomotor, motocicleta, turismo, furgoneta, camión, autobús, otro, peatón.

La matriz de colisión es un instrumento que permite analizar la siniestralidad desde el punto de vista, no de la configuración de la colisión, sino de los medios de desplazamiento que intervienen en el accidente. Se realiza una primera clasificación de los accidentes en los siguientes grandes grupos:

1. Accidente con un solo vehículo implicado, y sin implicación de peatones.
2. Accidente con dos vehículos implicados, y sin implicación de peatones; o bien accidentes entre un solo vehículo y uno o varios peatones.
3. Accidentes con más de dos vehículos implicados, con o sin peatones; o bien accidentes con dos vehículos implicados y uno o varios peatones.

En definitiva, los accidentes se clasifican en función del número de unidades implicadas: una, dos o más de dos, entendiendo como unidad un vehículo o un peatón, y teniendo en cuenta que cuando hay más de un peatón implicado, todos ellos son tratados como una sola unidad.

Una vez realizada esta clasificación de los accidentes, se construye una matriz, cuyas filas están compuestas por el medio de desplazamiento de la víctima, ya se trate de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados; mientras que las columnas están compuestas por el otro medio de desplazamiento implicado en el accidente, si lo hay.



Tabla 30. Matriz de colisión en vías urbanas. Fallecidos. Año 2017

		MEDIO CONTRARIO											TOTAL
		Sin otro vehículo	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión	Autobús	Peatón	Otro/SD	Más de 1 vehículo contrario ¹	
FALLECIDOS	Bicicleta	6	0	0	0	11	4	6	0	1	1	0	29
	Ciclomotor	10	0	0	0	10	3	0	0	0	0	0	23
	Motocicleta	47	1	3	1	31	8	11	0	0	1	5	108
	Turismo	46	0	0	0	17	3	5	0	1	0	10	82
	Furgoneta	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	1	6
	Camión	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Autobús	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Peatón	0	1	4	17	146	18	24	13	0	12	13	248
	Otro/SD	6	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	9
	TOTAL	120	2	7	18	219	37	46	13	2	16	29	509

		MEDIO CONTRARIO											TOTAL
		Sin otro vehículo	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión	Autobús	Peatón	Otro/SD	Más de 1 vehículo contrario ¹	
FALLECIDOS	Bicicleta	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	0,8%	1,2%	0,0%	0,2%	0,2%	0,0%	5,7%
	Ciclomotor	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,5%
	Motocicleta	9,2%	0,2%	0,6%	0,2%	6,1%	1,6%	2,2%	0,0%	0,0%	0,2%	1,0%	21,2%
	Turismo	9,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,3%	0,6%	1,0%	0,0%	0,2%	0,0%	2,0%	16,1%
	Furgoneta	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	1,2%
	Camión	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%
	Autobús	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
	Peatón	0,0%	0,2%	0,8%	3,3%	28,7%	3,5%	4,7%	2,6%	0,0%	2,4%	2,6%	48,7%
	Otro/SD		0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%		0,0%	1,8%
	TOTAL	23,6%	0,4%	1,4%	3,5%	43,0%	7,3%	9,0%	2,6%	0,4%	3,1%	5,7%	100,0%

¹ En esta columna se incluyen también los accidentes con 2 vehículos implicados y 1 o más peatones.
SD=Se desconoce.



Tabla 31. Matriz de colisión en vías urbanas. Heridos hospitalizados. Año 2017

		VEHÍCULO CONTRARIO											
		Sin otro vehículo	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión	Autobús	Peatón	Otro/SD	Más de 1 vehículo contrario ¹	TOTAL
HERIDO HOSPITALIZADO	Bicicleta	100	20	1	10	168	22	6	8	8	4	9	356
	Ciclomotor	116	2	4	6	255	31	8	4	5	5	16	452
	Motocicleta	297	4	5	34	877	106	25	16	32	16	122	1.534
	Turismo	177	0	2	10	242	33	13	11	6	1	74	569
	Furgoneta	14	1	0	1	23	2	2	0	1	2	4	50
	Camión	3	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	6
	Autobús	25	0	0	0	8	4	0	0	1	1	0	39
	Peatón	0	40	20	110	1.181	149	40	47	0	45	85	1.717
	Otro/SD	30	0	0	2	18	2	0	1	0	2	2	57
TOTAL		762	67	32	173	2.773	349	95	87	54	76	312	4.780

		VEHÍCULO CONTRARIO											
		Sin otro vehículo	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión	Autobús	Peatón	Otro/SD	Más de 1 vehículo contrario¹	TOTAL
HERIDO HOSPITALIZADO	Bicicleta	2,1%	0,4%	0,0%	0,2%	3,5%	0,5%	0,1%	0,2%	0,2%	0,1%	0,2%	7,4%
	Ciclomotor	2,4%	0,0%	0,1%	0,1%	5,3%	0,6%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%	9,5%
	Motocicleta	6,2%	0,1%	0,1%	0,7%	18,3%	2,2%	0,5%	0,3%	0,7%	0,3%	2,6%	32,1%
	Turismo	3,7%	0,0%	0,0%	0,2%	5,1%	0,7%	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	1,5%	11,9%
	Furgoneta	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,0%
	Camión	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
	Autobús	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
	Peatón	0,0%	0,8%	0,4%	2,3%	24,7%	3,1%	0,8%	1,0%	0,0%	0,9%	1,8%	35,9%
	Otro/SD	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%
	TOTAL	15,9%	1,4%	0,7%	3,6%	58,0%	7,3%	2,0%	1,8%	1,1%	1,6%	6,5%	100,0%

¹ En esta columna se incluyen también los accidentes con 2 vehículos implicados y 1 o más peatones.

SD=Se desconoce.



Tabla 32. Matriz de colisión en vías urbanas. Heridos no hospitalizados. Año 2017

		VEHÍCULO CONTRARIO											TOTAL
		Sin otro vehículo	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión	Autobús	Peatón	Otro/SD	Más de 1 vehículo contrario ¹	
HERIDO NO HOSPITALIZADOS	Bicicleta	1.051	240	45	176	2.750	251	71	32	168	85	132	5.001
	Ciclomotor	1.367	47	93	210	3.641	404	107	27	138	93	299	6.426
	Motocicleta	3.392	194	184	950	11.352	1.302	259	142	465	207	1.141	19.588
	Turismo	2.616	46	103	444	17.624	1.808	606	355	105	412	6.025	30.144
	Furgoneta	138	3	6	25	1.051	132	51	40	8	32	404	1.890
	Camión	59	1	3	4	135	29	27	7	1	2	55	323
	Autobús	691	6	7	34	679	84	35	17	30	26	73	1.682
	Peatón	0	484	238	696	8.281	906	222	185	0	335	443	11.790
	Otro/SD	102	3	9	4	197	28	4	6	8	19	52	432
TOTAL		9.416	1.024	688	2.543	45.710	4.944	1.382	811	923	1.211	8.624	77.276

		VEHÍCULO CONTRARIO											TOTAL
		Sin otro vehículo	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión	Autobús	Peatón	Otro/SD	Más de 1 vehículo contrario ¹	
HERIDO NO HOSPITALIZADOS	Bicicleta	1,4%	0,3%	0,1%	0,2%	3,6%	0,3%	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%	0,2%	6,5%
	Ciclomotor	1,8%	0,1%	0,1%	0,3%	4,7%	0,5%	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%	0,4%	8,3%
	Motocicleta	4,4%	0,3%	0,2%	1,2%	14,7%	1,7%	0,3%	0,2%	0,6%	0,3%	1,5%	25,3%
	Turismo	3,4%	0,1%	0,1%	0,6%	22,8%	2,3%	0,8%	0,5%	0,1%	0,5%	7,8%	39,0%
	Furgoneta	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,5%	2,4%
	Camión	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,4%
	Autobús	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	2,2%
	Peatón	0,0%	0,6%	0,3%	0,9%	10,7%	1,2%	0,3%	0,2%	0,0%	0,4%	0,6%	15,3%
	Otro/SD	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,6%
TOTAL		12,2%	1,3%	0,9%	3,3%	59,2%	6,4%	1,8%	1,0%	1,2%	1,6%	11,2%	100,0%

¹ En esta columna se incluyen también los accidentes con 2 vehículos implicados y 1 o más peatones.
SD=Se desconoce.



Si se analiza la matriz de colisión correspondiente a los 509 fallecidos en vías urbanas, se extraen las siguientes conclusiones en relación a los fallecidos:

- Los peatones son el colectivo más vulnerable en la accidentabilidad urbana y han supuesto el 49% de todos los fallecidos. En el 59% de estos casos, fue un turismo el vehículo que estuvo involucrado en el accidente.
- Los usuarios de motocicletas suponen el 21% de los fallecidos. Un 43% por ciento de estos fallecidos fue en accidentes en los que no participó ningún otro vehículo o peatón.
- El 16% de los fallecidos fueron ocupantes de turismos. En 46 de estos 82 fallecidos no estuvo involucrado ningún otro vehículo o peatón.
- Analizando los vehículos contrarios, es decir, los vehículos que se vieron involucrados en el accidente y en el que no se encontraba el fallecido, vemos que en el 43% de los casos fue un turismo el vehículo contrario, y que en el 24% de los fallecimientos no estuvo involucrado ningún otro vehículo.

En relación a los 4.780 heridos hospitalizados:

- El 36% de estos heridos hospitalizados fueron peatones. Un 69% tuvieron a un turismo como vehículo contrario y un 9% a una furgoneta.
- El 32% fueron ocupantes de motocicleta. Si en el caso de los fallecidos el mayor peso estaba en accidentes en el que la motocicleta era el único vehículo implicado, en el caso de los heridos hospitalizados fue un accidente entre motocicleta y turismo donde está el mayor número de hospitalizados ocupantes de motocicleta, el 57% del total.
- Del total de heridos hospitalizados, se observa que en el 58% de los casos el turismo estuvo implicado como vehículo contrario, y en el 16% de los casos de heridos hospitalizados ocurrieron en accidentes donde no había ningún vehículo o peatón más implicado.



MINISTERIO
DEL INTERIOR



OBSERVATORIO NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL



6. COLECTIVOS VULNERABLES

Los colectivos de ocupantes de vehículos de dos ruedas y de peatones representaron en 2017 el 80% de los fallecidos y el 85% de los heridos hospitalizados.

A continuación se analiza la información más relevante sobre estos colectivos.

TIPO DE ACCIDENTE

El 48% de los fallecidos y el 44% de los heridos hospitalizados ocupantes de bicicleta se vieron implicados en colisiones frontolaterales y laterales.

En el caso de los ciclomotores, los tipos de accidente más frecuentes son, en el caso de los fallecidos, las colisiones laterales y frontolaterales, un 48%, y las salidas de la vía, un 30%. En heridos hospitalizados, las colisiones laterales frontolaterales y laterales fueron las más frecuentes, un 51% de los casos.

Un 31% de los fallecidos ocupantes de motocicleta fue a causa de una colisión lateral o frontolateral, mismo porcentaje que las salidas de la vía. Las colisiones laterales frontolaterales y laterales fueron el tipo de accidente más frecuente en el caso de los heridos hospitalizados.

Tabla 33. Fallecidos en accidente de tráfico con víctimas por tipo de accidente en vías urbanas. Año-2017¹

FALLECIDOS	Bicicleta		Ciclomotor		Motocicleta		Peatón	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Colisión frontal	1		0		8	7%	0	0%
Colisión lateral y frontolateral	14		11		33	31%	0	0%
Colisión trasera y múltiple	4		1		7	6%	1	0%
Salida de la vía	0		7		34	31%	3	1%
Vuelco	0		0		1	1%	1	0%
Atropello a peatón	2		0		0	0%	234	94%
Otro tipo	8		4		25	23%	9	4%
TOTAL	29		23		108	100%	248	100%

¹ No se indican porcentajes cuando los totales son inferiores a 100.



Tabla 34. Heridos hospitalizados en accidente de tráfico con víctimas por tipo de accidente en vías urbanas. Año-2017

FALLECIDOS	Bicicleta		Ciclomotor		Motocicleta		Peatón	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Colisión frontal	17	5%	25	6%	46	3%	2	0%
Colisión lateral y frontolateral	156	44%	230	51%	755	49%	13	1%
Colisión trasera y múltiple	37	10%	44	10%	256	17%	10	1%
Salida de la vía	8	2%	37	8%	83	5%	23	1%
Vuelco	16	4%	14	3%	57	4%	3	0%
Atropello a peatón	23	6%	5	1%	31	2%	1.618	94%
Otro tipo	99	28%	97	21%	306	20%	48	3%
TOTAL	356	100%	452	100%	1.534	100%	1.717	100%

EDAD

El 71% de los peatones fallecidos tenían 65 o más años, porcentaje que se reduce hasta el 38% en el caso de los heridos hospitalizados.

Once de los veintinueve ciclistas fallecidos en 2017 tenían una edad comprendida entre los 45 y los 64 años. En heridos hospitalizados, los porcentajes más altos están en los grupos de 35 a 44 años, 19% del total de heridos hospitalizados, y en los grupos de 15 a 24 y de 45 a 54 años, un 18% en ambos casos.

De los 23 fallecidos en ciclomotor, 6 tenían entre 15 y 24 años, y 5 entre 45 y 54 años. El 58% de los heridos hospitalizados ocupantes de ciclomotor tenían entre 15 y 34 años.

Los grupos de edad de entre 25 y 54 años conforman el 69% del total de fallecidos en motocicleta en el año 2017, y el 74% del total de heridos hospitalizados ocupantes de este tipo de vehículo.



Tabla 35. Fallecidos en accidente de tráfico con víctimas por grupo de edad en vías urbanas. Año-2017¹

FALLECIDOS	Bicicleta		Ciclomotor		Motocicleta		Peatón	
	N	%	N	%	N	%	N	%
0-14	3		0		0	0%	8	3%
15-24	1		6		15	14%	7	3%
25-34	0		3		28	26%	6	2%
35-44	2		0		25	23%	11	4%
45-54	6		5		22	20%	15	6%
55-64	5		3		12	11%	22	9%
65-74	3		3		4	4%	47	19%
75-84	5		2		2	2%	85	34%
85 y más	3		1		0	0%	44	18%
Sin especificar	1		0		0	0%	3	1%
TOTAL	29		23		108	100%	248	100%

¹ No se indican porcentajes cuando los totales son inferiores a 100.

Tabla 36. Heridos hospitalizados en accidente de tráfico con víctimas por grupo de edad en vías urbanas. Año-2017

FALLECIDOS	Bicicleta		Ciclomotor		Motocicleta		Peatón	
	N	%	N	%	N	%	N	%
0-14	17	5%	4	1%	2	0%	169	10%
15-24	65	18%	171	38%	186	12%	141	8%
25-34	49	14%	93	21%	419	27%	111	6%
35-44	66	19%	61	13%	381	25%	139	8%
45-54	64	18%	53	12%	337	22%	213	12%
55-64	39	11%	39	9%	164	11%	240	14%
65-74	29	8%	19	4%	26	2%	265	15%
75-84	13	4%	5	1%	2	0%	256	15%
85 y más	1	0%	0	0%	0	0%	131	8%
Sin especificar	13	4%	7	2%	17	1%	52	3%
TOTAL	356	100%	452	100%	1.534	100%	1.717	100%



MINISTERIO
DEL INTERIOR



OBSERVATORIO NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL



FUENTES DE INFORMACIÓN

a) Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

El Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (regulado en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico) contiene los datos correspondientes a los accidentes de tráfico con víctimas, entendidos como aquellos en los que al menos una de las personas implicadas ha resultado herida.

Los datos son comunicados al registro por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico. En el caso de las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco, los datos son enviados por las autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico.

b) Registro de fichero de Defunciones

Con base en la RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2005, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación de la encomienda de gestión de la Secretaría de Estado de Justicia al Instituto Nacional de Estadística (INE) en materia de transmisión de datos informatizados relativos a las inscripciones de nacimientos, matrimonios y defunciones practicadas en los Registros Civiles, el INE facilita los datos correspondientes a todas y cada una de las defunciones que han sido inscritas en los Registros Civiles de todo el Estado.

Estos datos se han utilizado para su unión con los registros de accidentes de tráfico, con el fin de identificar las personas fallecidas entre las 24 horas y los 30 días posteriores al accidente.

c) Tráfico en la red viaria interurbana

El Ministerio de Fomento publica, en su Anuario Estadístico, información sobre el tráfico (medido en vehículos-kilómetro) en la red viaria interurbana, en función del tipo de vía. La última edición disponible es la de 2016

(https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUDADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/EstadisticaSintesis/Anuario/2016/TablasAnuario2016.htm).



DEFINICIONES

Fallecido: toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días, lo que se determina utilizando las bases de datos de mortalidad disponibles. Se excluyen los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas ("herido hospitalizado" a lo largo del informe): toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas, siempre que no le sea aplicable la definición de fallecido establecida en anteriormente.

Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas ("herido no hospitalizado" a lo largo del informe): toda persona herida en un accidente de tráfico que no haya precisado hospitalización superior a veinticuatro horas y que haya sido atendido por los servicios sanitarios correspondientes, siempre que no le sean aplicables las definiciones de los dos puntos anteriores.