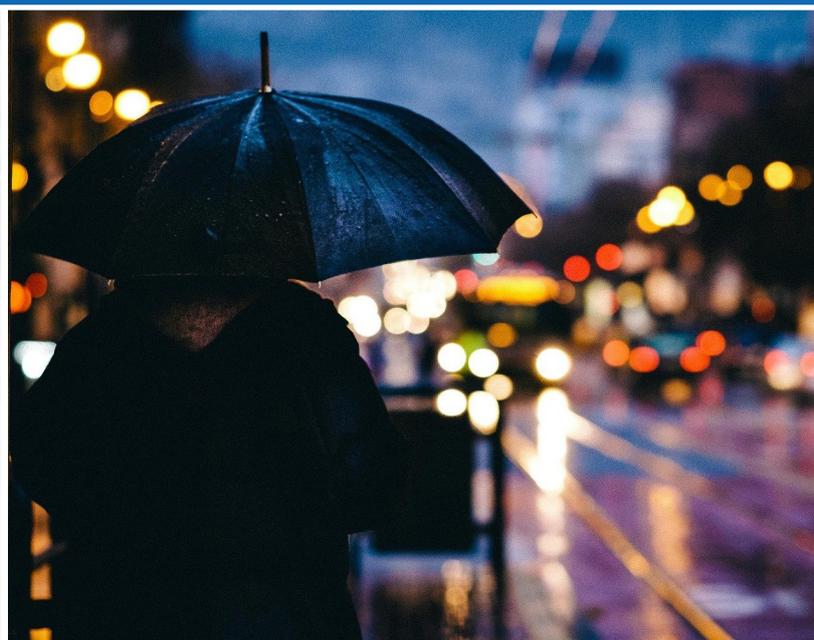




Las principales cifras de la siniestralidad de los peatones España 2018



Observatorio Nacional
de Seguridad Vial



Edita: Dirección General de Tráfico
C/ Josefa Valcárcel nº 44
28071 MADRID

REALIZA: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

NIPO: 128-19-017-8

Fotografía: Dirección General de Tráfico
Imprime: ESTUGRAF IMPRESORES, S.L.

Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es/>

En esta publicación se ha utilizado papel reciclado libre de cloro de acuerdo con los criterios medioambientales de la contratación pública.

Índice

- 5** RESUMEN EJECUTIVO
- 9** 1. LA SINIESTRALIDAD DE LOS PEATONES
- La evolución de la siniestralidad de los peatones
 - La siniestralidad de los peatones en 2018
 - Contexto europeo
- 23** 2. CARACTERÍSTICAS DE LA SINIESTRALIDAD DE LOS PEATONES EN LAS VÍAS URBANAS
- Meses, días de la semana, horas y luminosidad
 - Población del municipio y tipo de trazado
 - Tipo de vehículo implicado en el accidente
 - Sexo y edad
 - Acción del peatón previa al accidente
 - Infracciones de los peatones implicados en accidentes
- 33** 3. CARACTERÍSTICAS DE LA SINIESTRALIDAD DE LOS PEATONES EN LAS VÍAS INTERURBANAS
- Meses, días de la semana, horas y luminosidad
 - Tipo de vía y tipo de trazado
 - Tipo de vehículo implicado en el accidente
 - Sexo y edad
 - Acción del peatón previa al accidente
 - Infracciones de los peatones implicados en accidentes
 - Factores concurrentes
 - Uso del reflectante durante la circulación nocturna
 - Distancia entre el lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón
 - Escenarios de los accidentes mortales
- 51** 4. LA SINIESTRALIDAD TERRITORIAL
- Comunidades Autónomas
 - Provincias
- 55** 5. CONCLUSIONES

57 ANEXOS

57 ANEXO I. NOTAS METODOLÓGICAS

Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe

Definición de los principales indicadores

Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días

61 ÍNDICE DE TABLAS

63 ÍNDICE DE FIGURAS

Resumen ejecutivo

Los peatones son los usuarios más vulnerables de las vías, estando implicado al menos un peatón en 13.475 accidentes de tráfico con víctimas, esto es, 13% del total de accidentes en España en el año 2018, pero suponiendo el 21% del total de fallecidos (386 peatones fallecidos). A su vez, los peatones representan el 21% de los heridos hospitalizados (1.833) y el 9% de los heridos no hospitalizados (12.215).

Pese a la tendencia decreciente experimentada en el número de peatones fallecidos entre 1993 y 2011, con un descenso del 65%, a partir de 2011 se entró en una fase de estancamiento, alcanzando el mínimo histórico en el número de fallecidos peatones en 2014, con 336 peatones, y recuperando cifras similares a 2011 (380) en el año 2018 (386).

En el **contexto europeo**, España se situó en la décima posición en cuanto a la tasa de peatones fallecidos por millón de habitantes en el año 2017, teniendo una tasa de 7,5, más baja que la media de la Unión Europea, que es de 10,5. En total, en el año 2017 fallecieron 5.184 peatones en los países de la Unión Europea (excluyendo Lituania y Eslovaquia).

Respecto a las víctimas peatones, **el 54% de los fallecidos tenía 65 o más años y el 63% eran hombres**. Sin embargo, el 59% de los conductores involucrados en accidentes con víctimas peatones tenía entre 25 y 54 años. Atendiendo al tipo de vehículo, el 55% de los fallecidos peatones se produjeron por atropellos de turismos, y en segundo lugar por atropellos de furgonetas, con el 9% de los peatones fallecidos.

Las **vías urbanas concentran la mayor proporción de accidentes con peatones implicados y víctimas**: el 94% de estos accidentes, el 61% de los peatones fallecidos, y el 90% de los heridos hospitalizados. Así, en estas vías fallecieron 237 peatones en 2018, el 48% del total de fallecidos en vías urbanas. A su vez, el 66% de los peatones fallecidos en 2018 tenía 65 años o más, y el 54% eran hombres. Atendiendo al tamaño de la población, en Madrid y Barcelona -los dos municipios de más de un millón de habitantes-, se han registrado el 16% de los peatones fallecidos y el 20% de los peatones heridos hospitalizados en vías urbanas, pese a representar el 10% de la población española. Es en el conjunto de municipios de 100.001 a 500.000, que representan el 24% de la población en nuestro país, donde se ha registrado el mayor número de peatones fallecidos y heridos hospitalizados: el 24% y el 31% del total, respectivamente.

En **vías interurbanas fallecieron 149 peatones, el 11% del total de fallecidos en vías interurbanas** y 190 fueron heridos hospitalizados. A su vez, el 54% de los peatones fallecidos en vías interurbanas se produjeron en carreteras convencionales en 2018. Por su parte, el 65% de los fallecidos peatones tenía menos de 65 años -el 53% entre 35 y 64 años-, y el 79% eran hombres.

En cuanto a la temporalidad, en vías urbanas el mayor porcentaje de peatones fallecidos y heridos hospitalizados entre los años 2016 y 2018 se produjeron en los meses de octubre a marzo (55%), y de manera similar en vías interurbanas, concentrándose en los meses de octubre a febrero (49%).

En función de la luminosidad, en vías urbanas el mayor porcentaje de peatones fallecidos y heridos hospitalizados entre los años 2016 y 2018 se produjeron en pleno día (69%), mientras que en vías interurbanas se concentran principalmente en el crepúsculo y la noche (57%). En vías interurbanas cabe destacar el alto porcentaje de peatones fallecidos y heridos hospitalizados en accidentes que tienen lugar de noche sin iluminación artificial en la vía, el 32%. A su vez, **en vías interurbanas, el 82% de los peatones fallecidos durante el crepúsculo y la noche no hacía uso elementos reflectantes en 2018.**

Según la **localización del accidente**, en vías urbanas, el 63% de los peatones fallecidos y heridos hospitalizados en el periodo entre 2016 y 2018 se produjeron en accidentes fuera de intersección, incrementándose al 82% en vías interurbanas. A su vez, **en vías interurbanas, el 55% los peatones fallecidos estaba a menos de 10 kilómetros de su municipio de residencia** en el momento del accidente. Por Comunidades Autónomas, aquellas con más peatones fallecidos por millón de habitantes han sido: Cantabria (14), Castilla y León, y Aragón (13, respectivamente), Galicia (12), y Navarra (11).

En vías interurbanas es posible hacer un análisis más detallado de los escenarios de los accidentes con peatones fallecidos en 2018, tanto en carreteras convencionales como en autovías y autopistas. Para ello, del total de peatones fallecidos en estas vías, se estudiaron los casos en los que se conocía la acción del peatón previa al accidente, o se disponía de suficiente información para reconstruir el escenario del mismo, es decir, en 68 de 80 casos en carreteras convencionales, y en 56 de 69 casos en autovías y autopistas. Se resumen a continuación los principales resultados:

- Los escenarios de accidentes mortales con peatones analizados en vías interurbanas en 2018, indican que **el perfil del peatón fallecido** es diferente por tipo de vía: en carreteras convencionales, el peatón tenía principalmente 65 o más años, mientras que en autovías y autopistas, entre 15 y 64 años. Respecto a las condiciones de luminosidad en las que se producen estos accidentes con peatones fallecidos, en ambos tipos de vía era de noche en 4 de cada 5 casos, y en más de la mitad de los accidentes analizados, de noche sin iluminación.

-
- **El escenario con peatones fallecidos más frecuente en vías interurbanas** es el cruce antirreglamentario del peatón, principalmente de noche o en crepúsculo sin reflectante, presente en 29 de los 68 accidentes mortales en carreteras convencionales, escenario que se produce en 11 de 56 accidentes en autovías y autopistas, de los que se dispone de suficiente información para reconstruir el escenario del accidente.
 - El **segundo escenario más frecuente** en carreteras convencionales es el del peatón caminando por la calzada o arcén, siendo el más habitual en autovías y autopistas. En carreteras convencionales se dan dos casos diferenciados: el peatón que camina por la calzada, en vía sin arcén o por arcén inferior a 1,5m, que principalmente tiene 75 o más años, y sucede de día o amaneciendo con buena visibilidad, y el del peatón que camina por la calzada de noche, sin iluminación en la vía y sin prenda reflectante. Este último escenario es similar al que se produce en autovías y autopistas, en los que el peatón camina por la calzada o el arcén de noche, principalmente entre 15 y 54 años, sin reflectante y sin iluminación en la vía.
 - El **tercer escenario**, en ambos tipos de vías, es el del peatón que irrumpe en la calzada corriendo o jugando, principalmente de noche sin iluminación en la vía, y el peatón tiene entre 15 y 54 años y no lleva prenda reflectante.
 - El **escenario** en el que el **conductor o el pasajero baja del vehículo** y es arrollado como peatón, es menos frecuente, pero se produce en ambos tipos de vías, con más incidencia en autopistas y autopistas. En estas vías de alta capacidad, se presentan dos escenarios principales. En el primero, el conductor o pasajero mayor de 35 años baja del vehículo por avería, y está parado o reparando el mismo en la calzada o arcén, de día o de noche, y es atropellado principalmente por un camión de más de 3.500 kg o furgoneta; en el segundo escenario, tras accidente de tráfico de noche sin iluminación en la vía, los ocupantes del vehículo accidentado están parados en la calzada o terceros conductores se acercan a auxiliar, principalmente sin reflectante. En estas vías cabe también citar el escenario en el que hay personal trabajando en la vía con reflectante, y es atropellado principalmente por camión de más de 3.500 kg.

En la tabla siguiente se resume el diagnóstico relativo a la siniestralidad con peatones ordenado por tipo de factor con influencia en el accidente:

Factor	Diagnóstico
Peatón	<ul style="list-style-type: none"> o En vías urbanas, el 66% de los fallecidos en 2018 tenía 65 o más años. o En vías interurbanas, el 57% de los peatones fallecidos y heridos hospitalizados entre los años 2016 y 2018 se produjeron entre el crepúsculo y la noche. o El 82% de los peatones fallecidos en 2018 no hacía uso de elementos reflectantes durante el crepúsculo y la noche en vías interurbanas. o El 9% de los peatones implicados en accidentes con víctimas en vías urbanas, y el 10% en vías interurbanas atravesaban la calzada antirreglamentariamente. o El 20% (en 32 de 161) de los peatones fallecidos de los que se tiene constancia de los resultados toxicológicos presentaron tasas de alcohol superiores a 0,5 g/l y/o presencia de drogas. Es decir, en 9 de 83 casos en vías urbanas, y en 23 de 78 casos en vías interurbanas.
Conductor	<ul style="list-style-type: none"> o En vías interurbanas, el 57% de los peatones fallecidos y heridos hospitalizados entre los años 2016 y 2018 se produjeron entre el crepúsculo y la noche (57%). o El 9% (en 284 de los 3.260) conductores implicados en accidentes con peatones de los que se tiene constancia de los resultados toxicológicos presentaron tasas de alcohol superiores a 0,5 g/l y/o presencia de drogas, siendo el porcentaje del 9% en vías urbanas, y del 10% en interurbanas.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> o En vías urbanas, el 66% de los peatones fallecidos tenía 65 o más años. o El 9% de los peatones implicados en accidentes con víctimas en vías urbanas, y el 10% en vías interurbanas atravesaban la calzada antirreglamentariamente. o El 57% de los peatones fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas entre 2016 y 2018, y el 31% en vías urbanas en el mismo periodo, se desplazaban en el crepúsculo o de noche. En vías interurbanas, el 32% de se producen de noche sin iluminación artificial en la vía. o En vías interurbanas, el 55% de los peatones fallecidos en 2018 estaba a menos de 10 kilómetros de su municipio de residencia. A su vez, el segundo escenario mortal más frecuente en carreteras convencionales en 2018 es el del peatón que camina por la calzada en vía sin arcén o por arcén inferior a 1,5m, principalmente de 75 o más años, y de día o amaneciendo con buena visibilidad.
Vehículo	<ul style="list-style-type: none"> o El 64% de los peatones fallecidos y el 76% de los heridos hospitalizados en 2018 se produjeron por atropello de un turismo o furgoneta.
Regulación	<ul style="list-style-type: none"> o Accidentes con conductores que abandonan el vehículo tras avería del mismo. o Limitaciones en la caracterización de los accidentes con peatones a partir de las variables recogidas en el formulario de accidentes actual.

1

La siniestralidad de los peatones

La evolución de la siniestralidad de los peatones

El número de peatones fallecidos ha pasado de 1.104 en el año 1993 a 386 en 2018, un descenso interanual del 4%. Se observa que, pese a la tendencia decreciente experimentada en el número de peatones fallecidos entre 1993 y 2011, con un descenso del 65%, a partir de 2011 se entró en una fase de estancamiento, alcanzando el mínimo histórico en 2014, con 336 peatones, y recuperando cifras similares a 2011 (380) en el año 2018 (386). En 2018 se produjo un aumento del 10% en los fallecidos peatones respecto a 2017.

Figura I. Evolución de los peatones fallecidos. Vías urbanas e interurbanas. 1993-2018

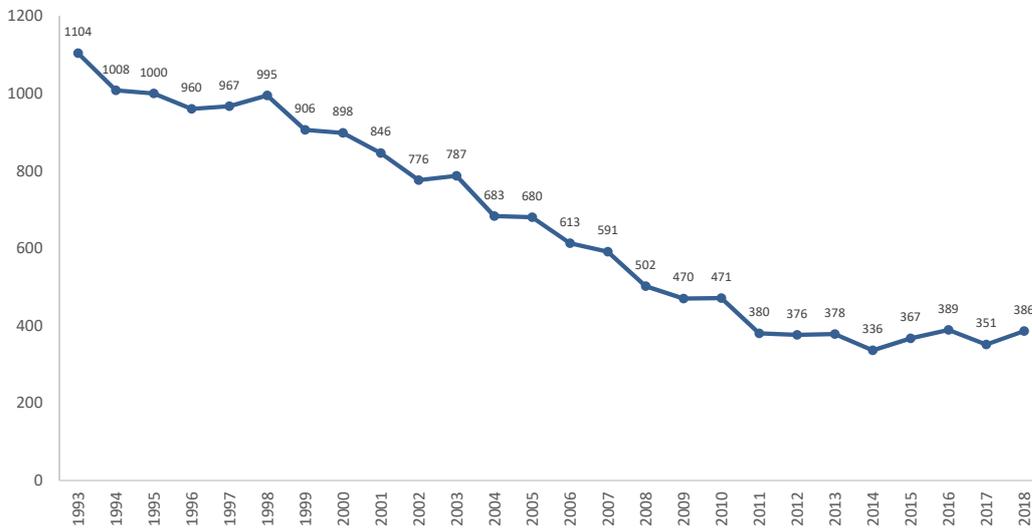
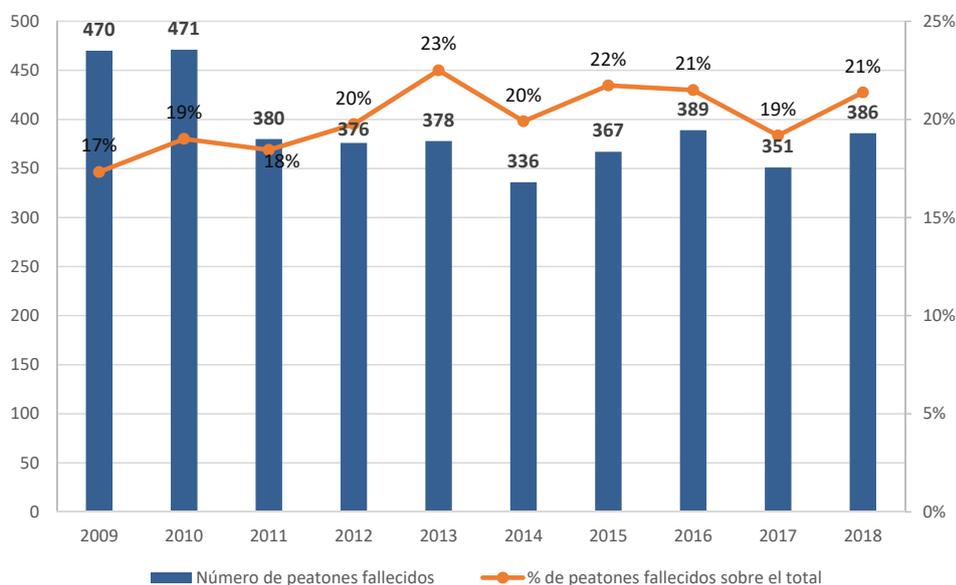


Tabla 1. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Peatones. Vías urbanas e interurbanas. 2009-2018

Indicadores	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Accidentes con víctimas con al menos un peatón implicado	10.205	10.221	10.463	10.421	11.595	12.033	13.569	14.147	13.727	13.475	-2%	3%
Fallecidos	470	471	380	376	378	336	367	389	351	386	10%	-2%
Heridos hospitalizados	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	1.989	1.940	1.833	-6%	-1%
Heridos no hospitalizados	8.464	8.493	8.949	8.859	9.913	10.625	12.156	12.761	12.382	12.215	-1%	4%
Letalidad	4,3	4,3	3,4	3,4	3,1	2,6	2,5	2,6	2,4	2,7		

En la siguiente figura se representa el número de peatones fallecidos en la última década y, el porcentaje de fallecidos sobre el total. Así, mientras el número de peatones fallecidos ha disminuido en comparación con 2009, el porcentaje de peatones fallecidos sobre el total de fallecidos tiene una tendencia ligeramente creciente, representando el 17% del total de los fallecidos en 2009 y el 21% en 2018. Como se verá más adelante, en vías urbanas, los peatones fallecidos representaron el 48% del total de fallecidos en estas vías en 2018, descendiendo al 11% de los fallecidos en el caso de las vías interurbanas.

Figura 2. Número de peatones fallecidos y porcentaje sobre el total de fallecidos. Vías urbanas e interurbanas. 2009-2018



A continuación se compara la evolución de los accidentes con peatones y los del resto de usuarios. En el año 2018 el porcentaje de accidentes con al menos un peatón implicado fue del 13%, los peatones fallecidos fueron el 21% del total de fallecidos, los heridos hospitalizados peatones el 21% y los heridos no hospitalizados el 9% sobre sus totales respectivos, siendo estos porcentajes superiores a los que presentaban los peatones hace 10 años. Se observa una tendencia diferente en el periodo

2009-2018 en los peatones, respecto del resto de usuarios: en el caso de los accidentes con víctimas con un peatón implicado, la línea de tendencia es ascendente, igual que sucede en el resto de usuarios. En el caso de los peatones fallecidos la tendencia era descendente hasta el año 2014 y a partir de ese año vuelve a incrementarse, de manera similar ocurre con el resto de usuarios.

Figura 3. Accidentes con víctimas. Peatones y resto de usuarios. 2009-2018

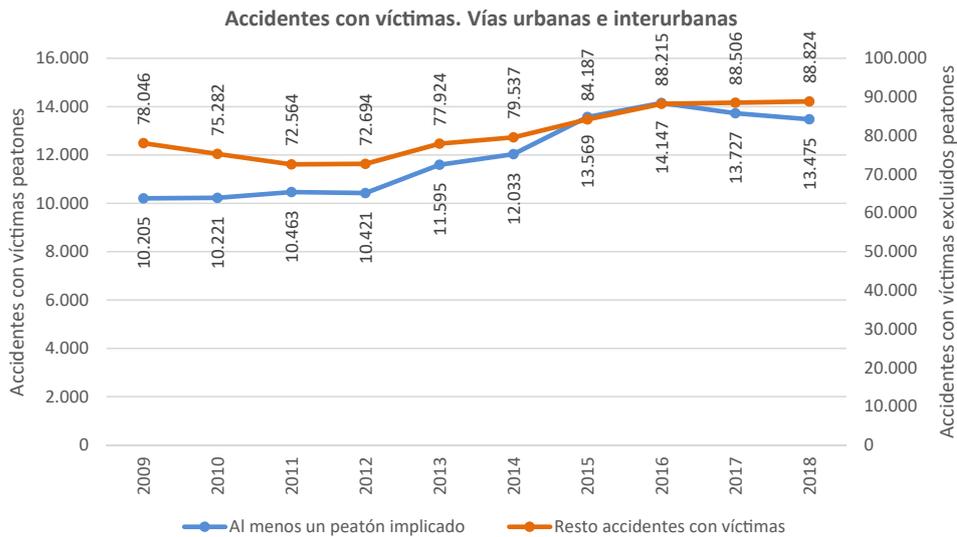
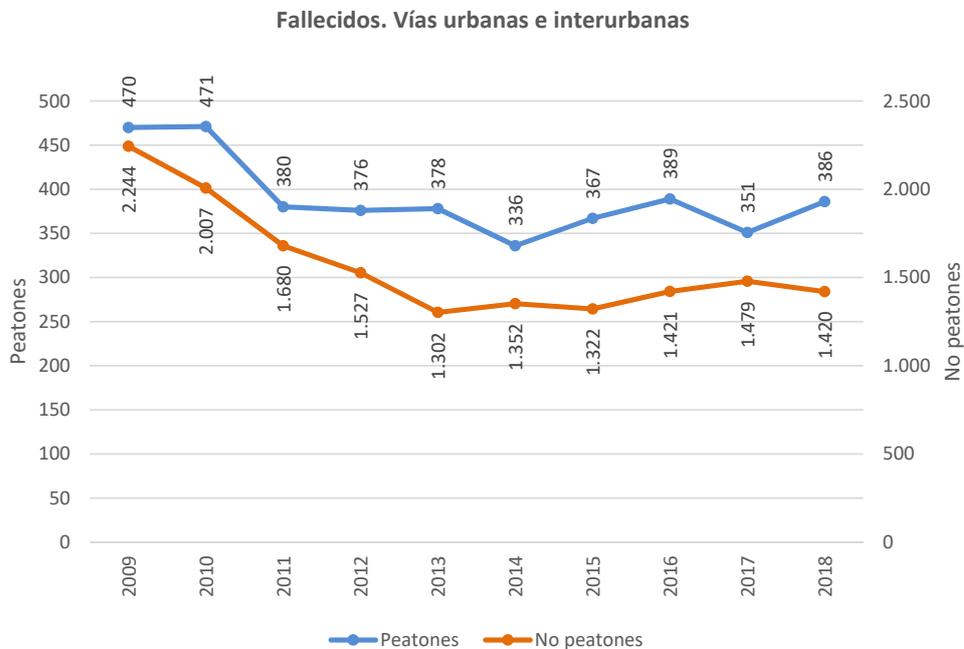


Figura 4 Fallecidos. Peatones y resto de usuarios. 2009-2018



En la tabla siguiente, se resume la evolución de los accidentes con peatones y los del resto de usuarios desde 2009 hasta 2018.

Tabla 2. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Peatones, no peatones, total, porcentaje de peatones sobre el total. Vías urbanas e interurbanas. Evolución 2009-2018

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Accidentes con víctimas	Al menos un peatón implicado	10.205	10.221	10.463	10.421	11.595	12.033	13.569	14.147	13.727	13.475	-2%
	Resto accidentes con víctimas	78.046	75.282	72.564	72.694	77.924	79.537	84.187	88.215	88.506	88.824	0%
	Total accidentes con víctimas	88.251	85.503	83.027	83.115	89.519	91.570	97.756	102.362	102.233	102.299	0%
	% accidentes peatones	12%	12%	13%	13%	13%	13%	14%	14%	13%	13%	
Fallecidos	Peatones	470	471	380	376	378	336	367	389	351	386	10%
	No peatones	2.244	2.007	1.680	1.527	1.302	1.352	1.322	1.421	1.479	1.420	-4%
	Total fallecidos	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%
	% peatones fallecidos	17%	19%	18%	20%	23%	20%	22%	21%	19%	21%	
Heridos hospitalizados	Peatones	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	1.989	1.940	1.833	-6%
	No peatones	11.970	10.036	9.431	8.528	8.033	7.672	7.496	7.766	7.606	7.102	-7%
	Total heridos hospitalizados	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	8.935	-6%
	% heridos hospitalizados peatones	14%	16%	17%	18%	20%	20%	21%	20%	20%	21%	
Heridos no hospitalizados	Peatones	8.464	8.493	8.949	8.859	9.913	10.625	12.156	12.761	12.382	12.215	-1%
	No peatones	102.579	99.857	95.331	96.587	104.721	106.433	112.804	117.874	117.234	117.459	0%
	Total heridos no hospitalizados	111.043	108.350	104.280	105.446	114.634	117.058	124.960	130.635	129.616	129.674	0%
	% heridos no hospitalizados peatones	8%	8%	9%	8%	9%	9%	10%	10%	10%	9%	

12

En la siguiente tabla se muestra la evolución de las tasas por millón de población para peatones y no peatones. Las tasas por millón de población de los peatones fallecidos han pasado de 10 en 2009 a 8 en 2018, mientras que el descenso en el caso de los no peatones fallecidos ha sido superior, pasando de 49 a 30. De manera similar, los descensos experimentados en las tasas de los peatones heridos hospitalizados son inferiores a los de los no peatones (de 42 a 39, y de 259 a 152, respectivamente).

La letalidad (fallecidos por cada 100 lesionados) de los peatones ha descendido de 4,3 en 2009 a 2,7 en 2018, mientras que en el resto de usuarios ha pasado de 1,9 a 1,1. En el caso de los no peatones, se ha mantenido constante en 1,1 desde 2013.

Tabla 3. Fallecidos y heridos hospitalizados por millón de población y letalidad. Vías urbanas e interurbanas. 2009-2018

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fallecidos por millón de población	Peatones	10	10	8	8	8	7	8	8	8	8
	No peatones	49	43	36	33	28	29	28	31	32	30
Heridos hospitalizados por millón de población	Peatones	42	42	41	41	44	41	43	43	42	39
	No peatones	259	216	202	182	172	165	161	167	163	152
Letalidad	Peatones	4,3	4,3	3,4	3,4	3,1	2,6	2,5	2,6	2,4	2,7
	No peatones	1,9	1,8	1,6	1,4	1,1	1,2	1,1	1,1	1,2	1,1

La siniestralidad de los peatones en 2018

El número de accidentes en los que estuvo implicado un peatón, ha disminuido un 2% en el año 2018, en relación con el año anterior. Respecto a las víctimas de mayor gravedad, ha habido 35 peatones fallecidos más que en 2017, lo que supone un aumento del 10%; 107 peatones heridos hospitalizados menos, es decir, una disminución del 6%; y 167 peatones heridos no hospitalizados menos, un descenso del 1%.

En cuanto a la edad de los peatones fallecidos, se observa que el 54% de los fallecidos tenía 64 y más años. En el 69% de los accidentes con víctimas estaba implicado al menos un hombre.

La mayoría de accidentes con víctimas peatones, y de las víctimas peatones, ocurren en vías urbanas (94% de los accidentes, 61% de los peatones fallecidos, 90% de los heridos hospitalizados y 95% de los no hospitalizados). El mayor número de peatones fallecidos se presentan en calles (55% del total, 90% si restringimos el análisis a las vías urbanas). El 73% de los accidentes se producen en días laborables, contabilizándose en ellos el 68% de los fallecidos. En cuanto al tipo de vehículo implicado en el atropello, el turismo provoca un mayor porcentaje de fallecidos.

En vías urbanas, el número de accidentes ha disminuido en un 2%, el de peatones fallecidos en un 4%, el de peatones heridos hospitalizados en un 4% y los peatones heridos hospitalizados en un 1%. Por su parte, en las vías interurbanas, ha habido un 2% menos de accidentes con al menos un peatón, un 45% más de peatones fallecidos, un 15% menos de peatones heridos hospitalizados y un 7% menos de peatones heridos no hospitalizados.

El número de peatones fallecidos también ha evolucionado de manera diferente según el medio de desplazamiento implicado en el atropello. En concreto, hay aumentos en los atropellos a peatones con turismos, con un 7% más; en atropellos con autobús, con 9 fallecidos más y en atropellos con vehículos de mercancías, con 2 peatones fallecidos más.

Tabla 4. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. Peatones. España, 2018

	2018				Variación ¹ 2018/2017			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	13.475	386	1.833	12.215	-2%	10%	-6%	-1%
Localización								
Interurbana	833	149	190	550	-2%	45%	-15%	-7%
Autopista	37	15	9	24	1	5	-4	9
Autovía	110	54	23	40	-5%	15	-9	-20
Carretera convencional	686	80	158	486	-2%	26	-11%	-6%
Urbana	12.642	237	1.643	11.665	-2%	-4%	-4%	-1%
Travesía	278	23	64	208	14%	-1	22	11%
Calles	12.360	213	1.578	11.455	-2%	-4%	-6%	-1%
Autopista/autovía urbana	4	1	1	2	-2	0	0	-2
Días de la semana²								
Laborables	9.854	264	1.316	8.888	-1%	10%	-4%	-1%
Fin de semana	3.621	122	517	3.327	-4%	10%	-10%	-2%
Medio de desplazamiento^{3,4}								
Bicicleta	569	2	35	483	-4%	1	-6	-3%
Ciclomotor	246	3	20	209	-12%	-1	-1	-13%
Motocicleta	960	18	105	743	1%	-4	-9%	2%
Turismo	9.245	212	1.226	8.421	-3%	7%	-7%	-3%
Vehículo de mercancías	1.433	61	210	1.254	3%	2	-7%	5%
Autobús	280	22	54	207	12%	9	5	10%
Edad^{4,5}								
0-14	1.666	11	181	1.530	-10%	2	-3%	-10%
15-24	1.855	25	143	1.633	7%	4	-15%	9%
25-34	1.597	18	131	1.270	2%	3	1%	3%
35-44	1.853	48	164	1.482	5%	23	-2%	4%
45-54	1.851	39	226	1.493	-4%	4	-10%	-1%
55-64	1.763	36	237	1.445	-2%	1	-13%	-1%
65-74	1.771	74	312	1.403	4%	18	4%	3%
75-84	1.459	80	289	1.103	-6%	-15	5%	-8%
85 y más	599	54	118	435	-9%	0	-14%	-7%
Sexo^{4,5}								
Hombre	6.619	245	856	5.359	-4%	14%	-9%	-5%
Mujer	7.595	141	967	6.739	1%	4%	-3%	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.

² El día laborable incluye desde las 0:00 h del lunes a las 14:59 h del viernes; el fin de semana incluye desde las 15:00 del viernes a las 23:59 del domingo.

³ En el indicador de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados la suma no coincide con el total ya que solo se han tenido en cuenta los accidentes entre un solo vehículo y uno o varios peatones.

⁴ 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.

⁵ Se computan los accidentes en los que hubo al menos una víctima en el grupo referido.

Tabla 5. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. Peatones. España, 2018

	2018				Distribución porcentual 2018			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	13.475	386	1.833	12.215	100%	100%	100%	100%
Localización								
Interurbana	833	149	190	550	6%	39%	10%	5%
Autopista	37	15	9	24	0%	4%	0%	0%
Autovía	110	54	23	40	1%	14%	1%	0%
Carretera convencional	686	80	158	486	5%	21%	9%	4%
Urbana	12.642	237	1.643	11.665	94%	61%	90%	95%
Travesía	278	23	64	208	2%	6%	3%	2%
Calles	12.360	213	1.578	11.455	92%	55%	86%	94%
Autopista/autovía urbana	4	1	1	2	0%	0%	0%	0%
Días de la semana²								
Laborables	9.854	264	1.316	8.888	73%	68%	72%	73%
Fin de semana	3.621	122	517	3.327	27%	32%	28%	27%
Medio de desplazamiento^{3,4}								
Bicicleta	569	2	35	483	4%	1%	2%	4%
Ciclomotor	246	3	20	209	2%	1%	1%	2%
Motocicleta	960	18	105	743	7%	5%	6%	6%
Turismo	9.245	212	1.226	8.421	69%	55%	67%	69%
Vehículo de mercancías	1.433	61	210	1.254	11%	16%	11%	10%
Autobús	280	22	54	207	2%	6%	3%	2%
Edad^{4,5}								
0-14	1.666	11	181	1.530	12%	3%	10%	13%
15-24	1.855	25	143	1.633	14%	6%	8%	13%
25-34	1.597	18	131	1.270	12%	5%	7%	10%
35-44	1.853	48	164	1.482	14%	12%	9%	12%
45-54	1.851	39	226	1.493	14%	10%	12%	12%
55-64	1.763	36	237	1.445	13%	9%	13%	12%
65-74	1.771	74	312	1.403	13%	19%	17%	11%
75-84	1.459	80	289	1.103	11%	21%	16%	9%
85 y más	599	54	118	435	4%	14%	6%	4%
Sexo^{4,5}								
Hombre	6.619	245	856	5.359	49%	63%	47%	44%
Mujer	7.595	141	967	6.739	56%	37%	53%	55%

¹ El día laborable incluye desde las 0:00 h del lunes a las 14:59 h del viernes; el fin de semana incluye desde las 15:00 del viernes a las 23:59 del domingo.

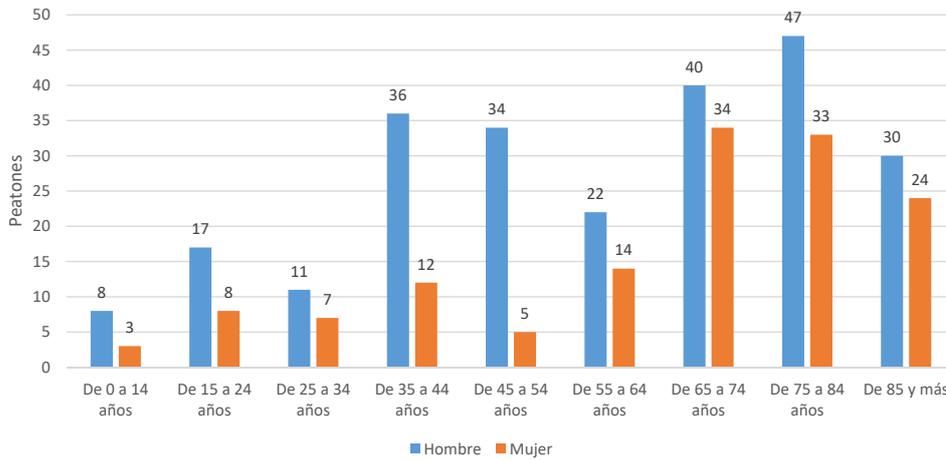
² En el indicador de los accidentes con víctimas, de los fallecidos, de los heridos hospitalizados y no hospitalizados la suma no coincide con un total ya que solo se han tenido en cuenta los accidentes entre un solo vehículo y uno o varios peatones.

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.

⁴ Se computan los accidentes en los que hubo al menos una víctima en el grupo referido.

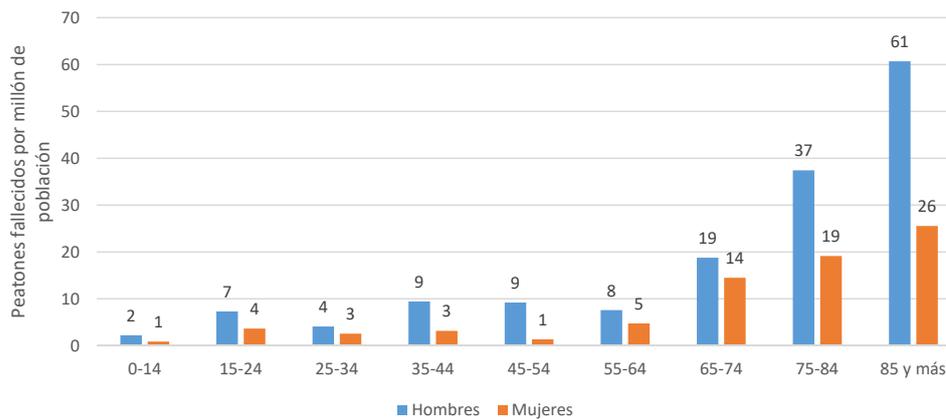
El 63% de los peatones fallecidos en 2018 eran hombres, y en todos los grupos de edad fallecieron *más* peatones hombres que mujeres. Además, el 48% de los peatones hombres fallecidos y el 65% de las mujeres fallecidas tenía 65 o *más años*.

Figura 5. Peatones fallecidos por grupos de edad y sexo. Vías urbanas e interurbanas 2018



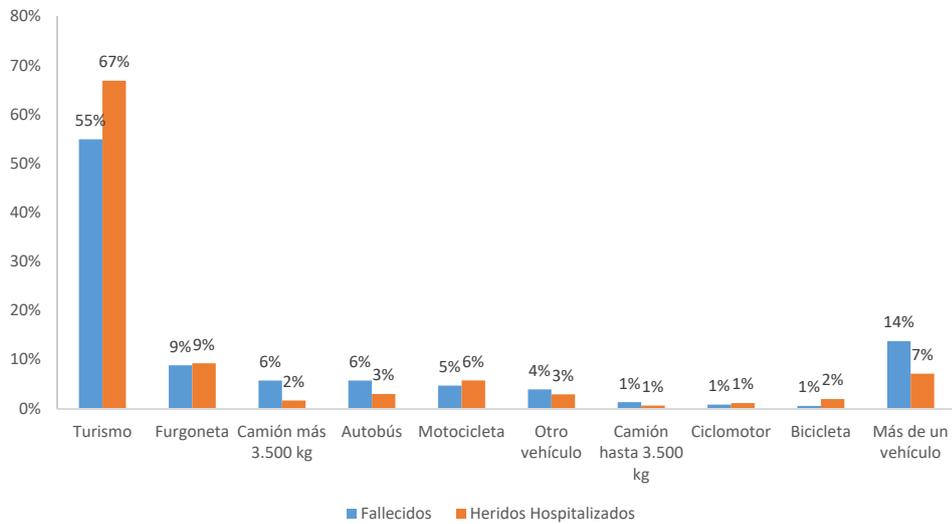
La tasa de peatones fallecidos por cada millón de habitantes, por grupos de edad y sexo, nos permite observar que los hombres tienen tasas superiores a las mujeres en todos los grupos de edad. Las mayores tasas, tanto para hombres como para mujeres, se presentan en los grupos de edad de 65 y más años, alcanzando los máximos a partir de los 85 o más años: 61 en el caso de los hombres y 26 en el caso de las mujeres.

Figura 6. Tasa de peatones fallecidos por millón de población, según edad y sexo. 2018. Vías urbanas e interurbanas



El 55% de los peatones fallecidos y el 67% de los peatones heridos hospitalizados, se han producido entre un turismo y uno o varios peatones

Figura 7. Tipo de vehículo relacionado con la lesividad de los peatones. Vías urbanas e interurbanas. 2018¹

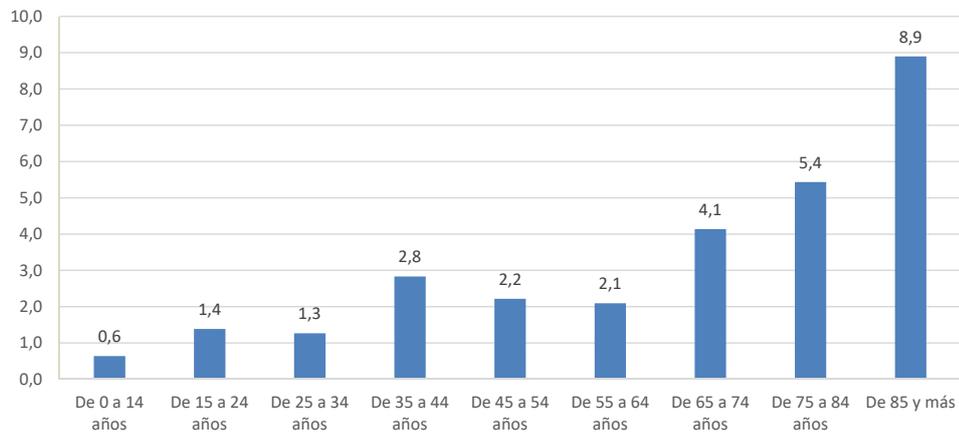


¹ Solo se han tenido en cuenta los accidentes entre un solo vehículo y uno o varios peatones

² En esta figura se incluye también los accidentes con 2 o más vehículos implicados y 1 o más peatones

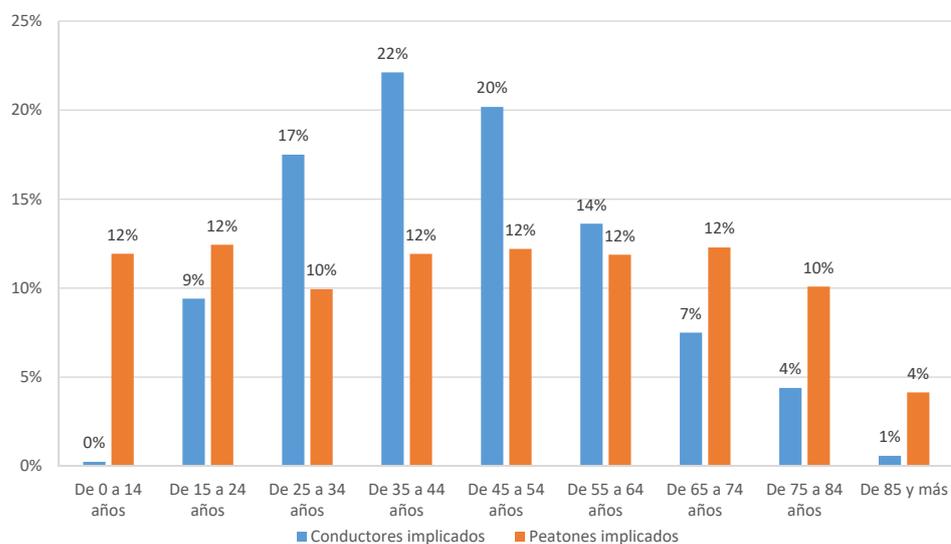
El índice de letalidad de los peatones, representado en la figura inferior; muestra que a partir de los 65 años es generalmente más del doble que en el resto de edades.

Figura 8. Índice de letalidad por grupos de edad. Vías urbanas e interurbanas. 2018



En el siguiente gráfico comparamos la edad de los conductores y de los peatones implicados en accidentes con al menos un peatón víctima. El 59% de los conductores involucrados en estos accidentes se encuentran entre los 25 y 54 años, mientras que en los peatones implicados se distribuyen uniformemente en todos los grupos de edad, excepto en el grupo de 85 y más.

Figura 9 Conductores y peatones implicados en los accidentes con al menos un peatón víctima por grupos de edad. Vías urbanas e interurbanas 2018



A continuación se compara la siniestralidad de los peatones con el resto de usuarios (no peatones) por tipo de vía en el año 2018. Se obtiene que el 94% de los accidentes en los que se vieron implicados los peatones sucedieron en vías urbanas, porcentaje significativamente mayor al del grupo no peatón (58%). En cuanto a las fallecidos peatones, la mayoría también se produjeron en accidentes ocurridos en vías urbanas, 237 de los 386 fallecidos (el 61%), mientras que los fallecidos no peatones se produjeron principalmente en vías interurbanas (el 82%).

La letalidad de los peatones es prácticamente 10 veces superior en vías interurbanas que en las urbanas, mientras que para los no peatones, esta diferencia es solo 5 veces superior:

Tabla 6. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados y letalidad. Peatones, no peatones. Vías urbanas, vías interurbanas. 2018

	Peatones		No peatones	
	Urbana	Interurbana	Urbana	Interurbana
Accidentes con víctimas	12.642 (94%)	833 (6%)	51.765 (58%)	36.059 (42%)
Fallecidos	237 (61%)	149 (39%)	252 (18%)	1.168 (82%)
Heridos hospitalizados	1.643 (90%)	190 (10%)	2.841 (40%)	4.261 (60%)
Heridos no hospitalizados	11.665 (95%)	550 (5%)	65.885 (55%)	52.574 (45%)
Fallecidos + heridos hospitalizados	1.880 (85%)	339 (15%)	3.093 (36%)	5.429 (64%)
Índice de letalidad	1,7	16,8	0,4	2

Contexto europeo

En el año 2017 fallecieron 5.184 peatones en los países de la Unión Europea (excluyendo Lituania y Eslovaquia). Esa cifra que supone el 21% del total de fallecidos en esos países.

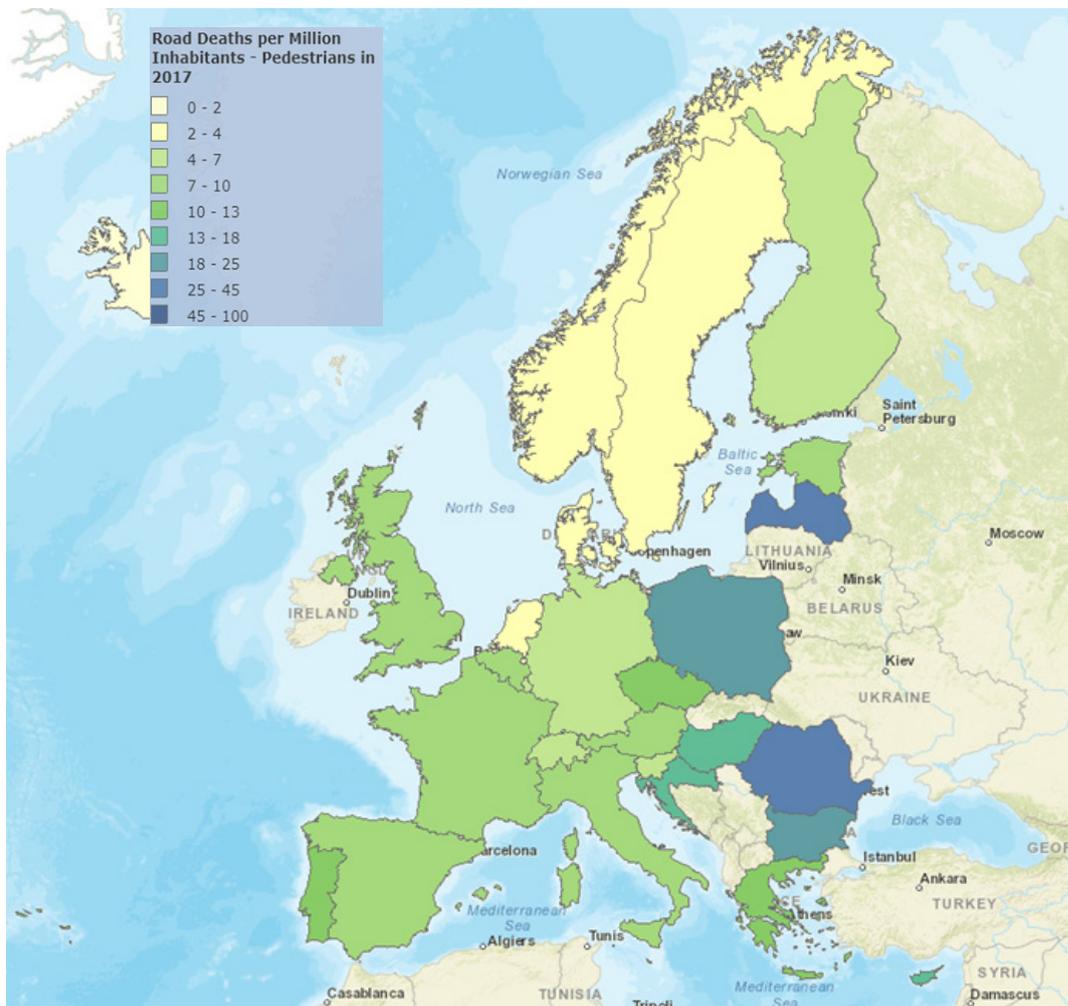
Los países que tienen una mayor tasa de peatones fallecidos por millón de habitantes son: Rumania (37,3), Letonia (26,2), Polonia (23), Bulgaria (22,1) y Chipre (17,5). España es uno de los países con una tasa menor, 7,5.

Tabla 7. Porcentaje de peatones fallecidos sobre el total y tasa de peatones fallecidos por millón de habitantes

	Porcentaje de fallecidos peatones	Tasa de peatones fallecidos por millón de habitantes
Alemania	15	5,9
Austria	18	8,3
Bélgica	16	8,4
Bulgaria	23	22,1
Chipre	28	17,5
Croacia	17	13,5
Dinamarca	11	3,5
Eslovaquia	-	-
Eslovenia	10	4,8
España	19	7,5
Estonia	21	7,6
Finlandia	11	4,9
Francia	14	7,4
Grecia	16	11,0
Hungría	27	17,4
Irlanda	-	-
Italia	18	9,9
Letonia	38	26,2
Lituania	-	-
Luxemburgo	16	6,8
Malta	37	15,2
Países Bajos	12	3,7
Polonia	31	23,0
Portugal	22	12,6
Reino Unido	26	7,4
República Checa	22	12,2
Rumania	38	37,3
Suecia	15	3,7
EU-28	21	10,5

Fuente: CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe).

Figura 10. Tasa de fallecidos peatones por millón de población. Año 2017



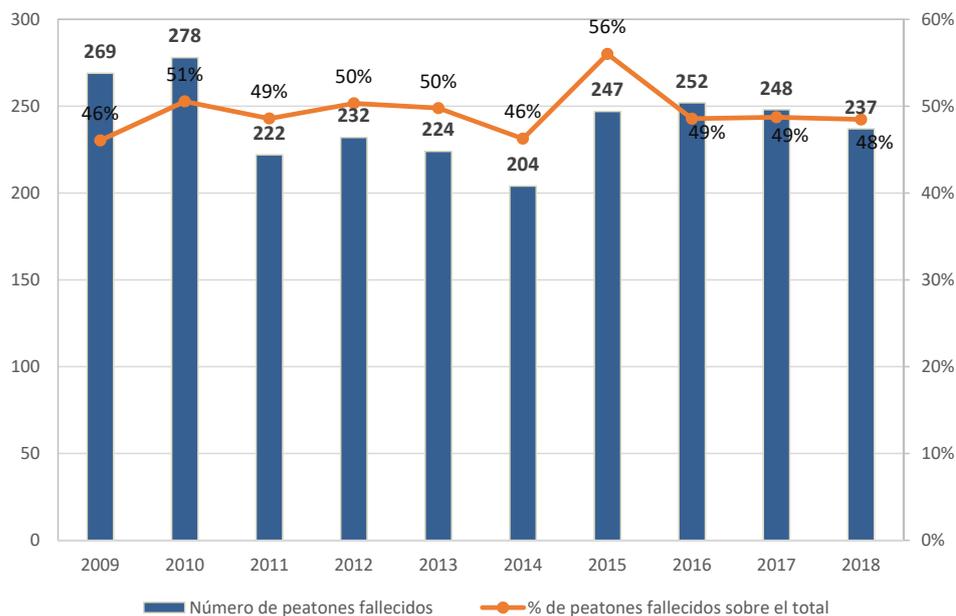
Fuente: CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe).

2

Características de la siniestralidad de los peatones en las vías urbanas

A continuación se muestra la evolución en el número de peatones fallecidos en vías urbanas y el porcentaje que representan sobre el total de fallecidos en estas vías entre 2009 y 2018. Se observa que el número de peatones fallecidos disminuyó entre 2011 y 2014, volviéndose a incrementar a partir del 2015. En estas vías, los peatones fallecidos han representado en torno al 50% del total de fallecidos a lo largo de la última década, siendo el porcentaje del 48% en el año 2018.

Figura 11. Número de peatones fallecidos y porcentaje sobre el total de fallecidos. Vías urbanas. 2009-2018



Por su parte, si se analizan otros indicadores en el periodo 2009-2018, en el caso de los accidentes con víctimas con un peatón implicado, la línea de tendencia es ascendente hasta el año 2016, igual que sucede con los heridos no hospitalizados. Sin embargo, en los heridos hospitalizados la tendencia es descendente hasta el año 2013, y en los últimos años se incrementa y decrece levemente. En el periodo 2009-2018 el porcentaje de accidentes en vías urbanas con al menos un peatón implicado sobre el total de los accidentes ha pasado del 19% al 20%, el de los heridos hospitalizados peatones del 31% al 37%.

En la tabla siguiente se resumen los principales indicadores para vías urbanas en la última década:

Tabla 8. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Vías urbanas. Peatones y porcentaje de peatones sobre el total. Evolución 2009-2018

Indicadores		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Accidentes con víctimas	Al menos un peatón implicado	9.080	9.112	9.543	9.548	10.721	11.190	12.797	13.303	12.877	12.642	-2%
	Total accidentes con víctimas	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	65.641	64.740	64.407	-1%
	% accidentes peatones	19%	20%	20%	20%	21%	20%	20%	20%	20%	20%	
Fallecidos	Peatones	269	278	222	232	224	204	247	252	248	237	-4%
	Total fallecidos	584	550	457	461	450	441	441	519	509	489	-4%
	% peatones fallecidos	46%	51%	49%	50%	50%	46%	56%	49%	49%	48%	
Heridos hospitalizados	Peatones	1.585	1.586	1.616	1.599	1.775	1.649	1.763	1.719	1.717	1.643	-4%
	Total heridos hospitalizados	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	4.484	-6%
	% heridos hospitalizados peatones	31%	36%	36%	36%	36%	35%	37%	37%	36%	37%	
Heridos no hospitalizados	Peatones	7.786	7.841	8.400	8.366	9.400	10.091	11.673	12.239	11.790	11.665	-1%
	Total heridos no hospitalizados	56.863	56.103	56.588	57.510	63.314	68.365	76.924	79.256	77.276	76.550	-1%
	% heridos no hospitalizados peatones	14%	14%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	

Centrándonos en el año 2018, en las vías urbanas se produjeron 12.642 accidentes en los que estuvo implicado un peatón, el 20% del total de accidentes urbanos con víctimas. En esos accidentes fallecieron 237 peatones, el 48% del total de los fallecidos en vías urbanas, 1.643 fueron heridos hospitalizados, el 37% del total en estas vías, y 11.665 fueron heridos no hospitalizados, el 15% del total. Los accidentes en los que estuvo implicado un peatón, han disminuido en 2018 en un 2%. En cuanto a los fallecidos peatones, en 2018 hubo 11 fallecidos menos.

Meses, días de la semana, horas y luminosidad

Dado que el número de fallecidos peatones es pequeño y presenta gran variabilidad, se han analizado los fallecidos y los heridos hospitalizados de los últimos tres años (2016-2018) en conjunto. De esta forma se refleja la accidentalidad más grave en un solo indicador y permite tener un número mayor de casos cuando se realizan cruces de variables.

El 55% de los peatones fallecidos y heridos hospitalizados se produce en accidentes ocurridos entre los meses de octubre a marzo. A su vez, se concentran los días laborables entre las 9 y las 14 horas, y la franja de las 18 a las 21 horas.

Tabla 9. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según mes y hora del accidente. Vías urbanas

Meses	Hora del accidente																							Total	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23
Enero	7	5	1	2	3	3	5	26	28	37	27	45	41	35	20	19	31	26	59	53	37	19	14	7	550
Febrero	4	3	3	2	2	2	8	19	25	27	33	32	31	29	26	19	18	27	27	57	55	32	15	10	506
Marzo	4	1	1	2	3	5	6	13	28	33	29	30	42	37	18	29	16	33	32	46	52	37	15	8	520
Abril	7	4	3	3	2	2	11	16	19	28	25	33	31	42	21	28	20	17	34	39	30	22	9	5	451
Mayo	7	6	3	5	5	3	2	10	22	41	29	44	30	36	23	16	20	35	27	38	23	21	19	4	469
Junio	7	3	1	2	3	1	4	7	40	23	36	40	31	41	18	18	15	25	25	41	41	24	14	11	471
Julio	6	1	5	0	5	3	3	6	16	32	33	37	35	33	18	13	6	12	28	30	36	37	22	8	425
Agosto	4	4	3	3	3	0	11	9	12	26	32	31	25	18	10	10	6	6	16	37	29	24	17	9	345
Septiembre	4	1	5	1	3	0	6	9	25	29	48	33	39	36	23	8	9	22	39	28	34	26	19	13	460
Octubre	3	3	4	2	2	4	5	34	32	51	50	32	39	31	33	17	20	31	53	41	49	25	16	7	584
Noviembre	5	0	1	1	2	3	5	15	24	43	29	41	38	32	34	21	23	36	60	49	34	39	10	3	548
Diciembre	2	2	3	1	4	3	3	21	28	30	28	30	36	28	24	17	26	31	48	43	38	29	9	3	487
Total	60	33	33	24	37	29	69	185	299	400	399	428	418	398	268	215	210	301	448	502	458	335	179	88	5.816

Tabla 10. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según día de la semana y hora del accidente. Vías urbanas

Días de la semana	Hora del accidente																							Total	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23
Lunes	6	2	5	1	1	0	10	28	41	83	61	72	51	47	49	36	34	55	72	74	66	40	23	5	862
Martes	5	1	1	2	1	0	11	33	54	69	74	72	65	64	56	39	43	51	82	78	64	62	22	4	953
Miércoles	5	4	1	1	5	3	4	29	58	71	61	71	65	54	38	44	27	51	64	93	67	47	21	11	895
Jueves	8	1	2	2	0	2	6	35	64	65	65	70	74	67	37	30	39	51	80	77	69	45	31	13	933
Viernes	6	2	3	4	3	2	15	33	57	53	74	79	74	68	43	31	31	49	82	87	88	53	33	22	992
Sábado	17	9	8	8	9	10	10	15	14	37	42	41	48	60	20	13	24	21	42	46	54	42	30	18	638
Domingo	13	14	13	6	18	12	13	12	11	22	22	23	41	38	25	22	12	23	26	47	50	46	19	15	543
Total	60	33	33	24	37	29	69	185	299	400	399	428	418	398	268	215	210	301	448	502	458	335	179	88	5.816

Atendiendo a la luminosidad, el mayor porcentaje de peatones fallecidos y heridos hospitalizados se produce en pleno día, el 69%, y en el crepúsculo y la noche el 31%.

Tabla 11. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según luminosidad. Vías urbanas

	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados	
	Número	%
Pleno día	3.983	69%
Crepúsculo	463	8%
Noche con iluminación artificial en la vía	1.180	20%
Noche sin iluminación artificial en la vía	190	3%
Total	5.816	100%

Población del municipio y tipo de trazado

En Madrid y Barcelona, los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 16% de los peatones fallecidos y el 20% de los peatones heridos hospitalizados en vías urbanas, municipios que representan el 10% de la población española según datos del INE de 2018. Sin embargo, es el conjunto de municipios de 100.001 a 500.000 habitantes donde se ha registrado el mayor número de peatones fallecidos y heridos hospitalizados: 24% y 31% del total, respectivamente, proporcionalmente al tamaño de la población que representan en España, el 24% según el INE.

26

Tabla 12. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados por tamaño del municipio. Vías urbanas. 2018

Tamaño de la población	Fallecidos	Dist. Fallecidos	Heridos hospitalizados	Dist. Heridos hospitalizados
Menos de 5.000 habitantes	16	7%	69	4%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	40	17%	168	10%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	34	14%	232	14%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	32	14%	209	13%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	57	24%	516	31%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	19	8%	128	8%
Más de un millón de hab.	39	16%	321	20%
Total	237	100%	1.643	100%

En cuanto al tipo de trazado, el 36% de los fallecidos y heridos hospitalizados peatones en vías urbanas en el periodo 2016-2018 se produjeron en accidentes ocurridos en intersecciones, y el 63% restante sucedieron fuera de intersección. Analizando el tipo de trazado, el 31% de esas víctimas se ocasionaron en intersecciones de tipo T,Y, X o +.

Tabla 13. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según trazado. Vías urbanas

Peatones	Vías Urbanas	
	Número	%
En intersección	2076	36%
Fuera de intersección	3668	63%
Se desconoce	72	1%
Total	5.816	100%

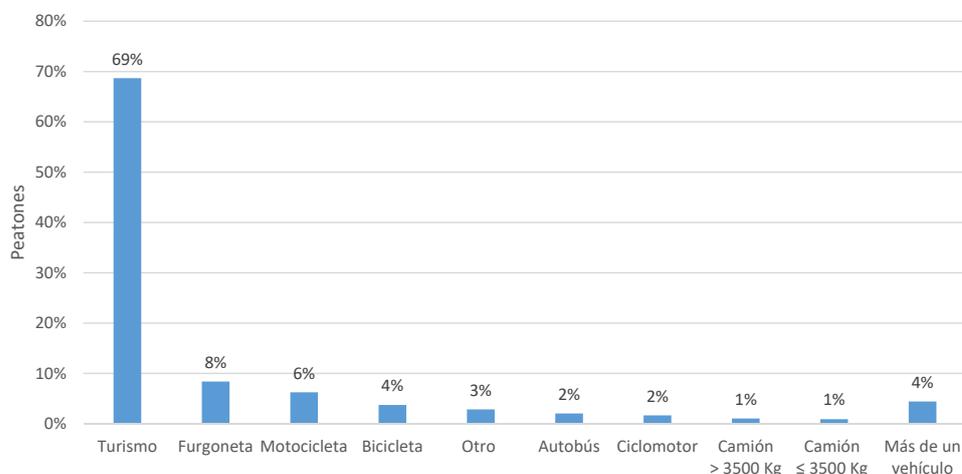
Tabla 14. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según tipo de vía y detalle del trazado. Vías urbanas

Peatones	Vías Urbanas	
	Número	%
En T,Y,X o +	1.799	31%
Giratoria	257	4%
Otro tipo	20	0%
Fuera de intersección	3.668	63%
Se desconoce	72	1%
Total	5.816	100%

Tipo de vehículo implicado en el accidente

El 69% de las víctimas peatones se han producido en accidentes en los que hubo un solo turismo y uno o varios peatones.

Figura 12. Peatones víctimas según el medio de desplazamiento que interviene en el accidente. Vías urbanas. 2018¹



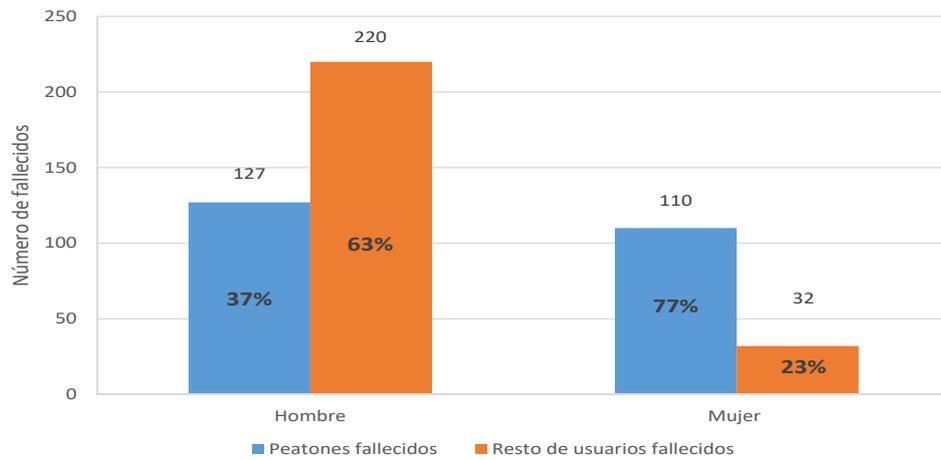
¹ Accidentes entre un solo vehículo y uno o varios peatones

² En esta figura se incluye también los accidentes con 2 o más vehículos implicados y 1 o más peatones

Sexo y edad

En 2018, los peatones fallecidos se distribuyeron en 127 hombres y 110 mujeres, representando el 54% y el 46% de los peatones fallecidos en zona urbana, respectivamente. Sin embargo, cabe destacar, que pese a que en términos absolutos fallecen más hombres como peatones que mujeres, en el ámbito urbano, en términos relativos, los hombres fallecen principalmente utilizando otros medios de transporte (63% de los hombres fallecidos), mientras que las mujeres fallecen principalmente desplazándose a pie (77%).

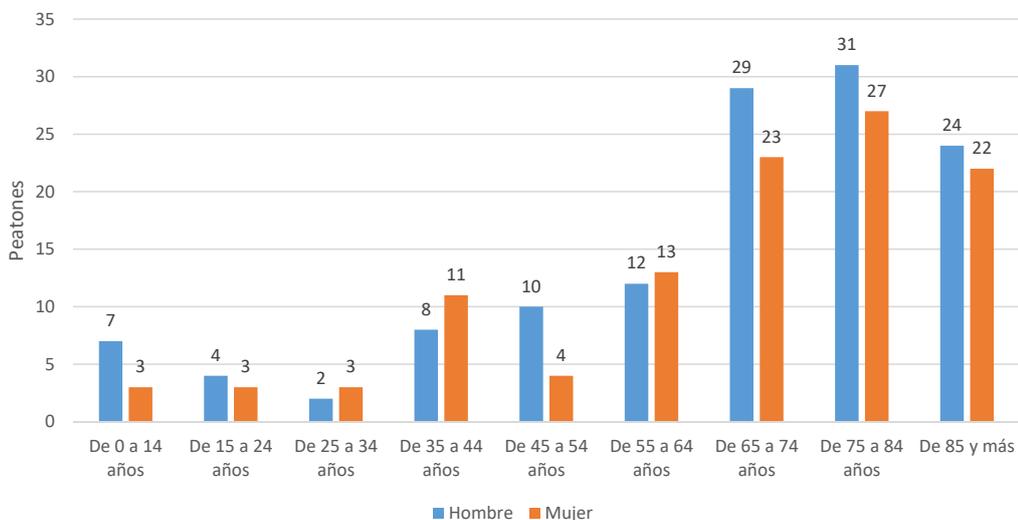
Figura 13. Peatones y no peatones fallecidos según sexo. Vías urbanas. 2018



En las vías urbanas, la mayor frecuencia de peatones fallecidos se presenta a partir de los 65 o más años, el 66%, distribución similar tanto en hombres (66%) como en mujeres (65%). El grupo de edad comprendido entre los 75 y 84 años es el que registra una mayor frecuencia en cuanto a la lesividad mortal, con 31 peatones fallecidos hombres y 27 mujeres, seguido del grupo de 65 a 74 años, y de 85 y más años.

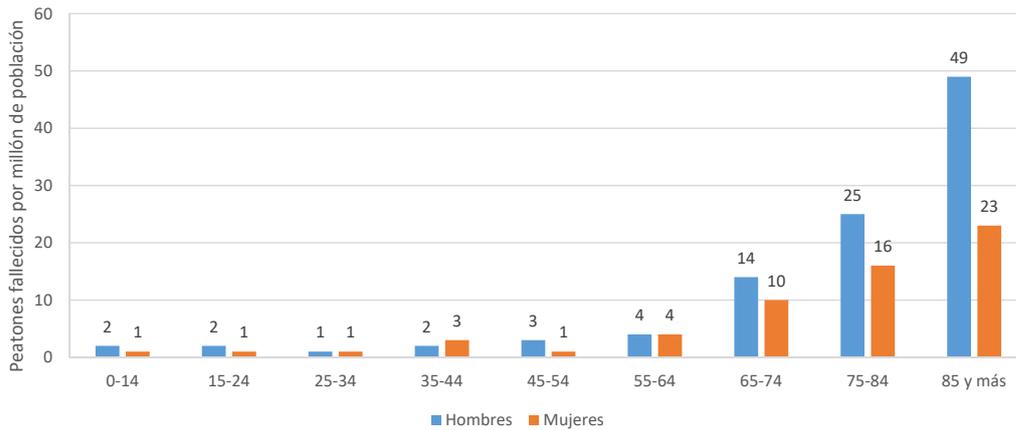
28

Figura 14. Peatones fallecidos según sexo y edad. Vías urbanas. 2018



La representación de la tasa de peatones fallecidos por millón de habitantes por grupos de edad y sexo, muestra que los hombres presentan tasas superiores a las mujeres en todos los grupos de edad, excepto en los tramos de 35 a 44 años y de 55 a 64 años. Las mayores tasas, tanto en hombres como en mujeres, se dan a partir de los 65 años, alcanzando los máximos en el grupo de 85 años o más, con 49 fallecidos por millón de población en los hombres, y 23 en las mujeres.

Figura 15. Tasa de peatones fallecidos por millón de población, según edad y sexo. Vías urbanas. 2018



En vías urbanas, los peatones fallecidos son los que representan los porcentajes más altos en los grupos de edad de 0 a 14 años, de 55 a 64, de 65 a 74, y de 75 o más años, con el 91%, 44%, 80% y 83%, respectivamente.

Figura 16. Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías urbanas. 2018

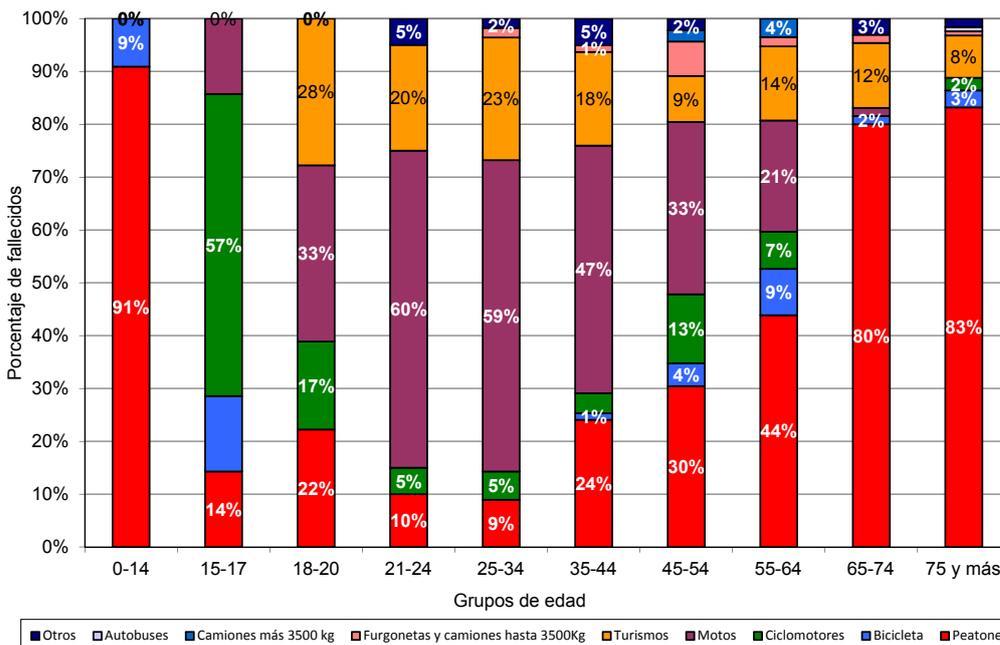
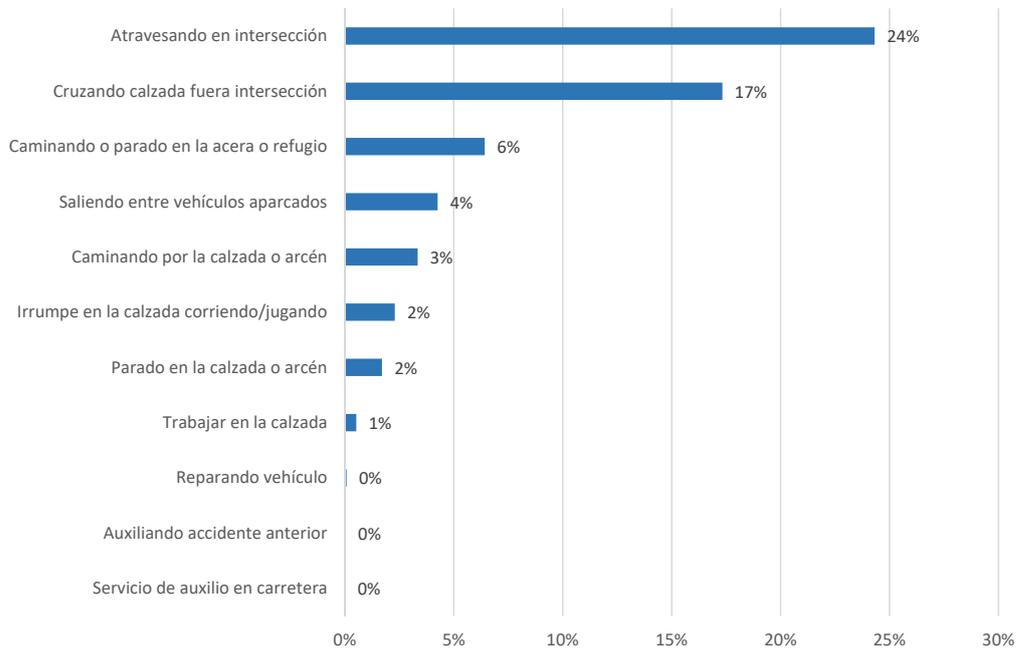


Figura 17. Acción del peatón en el momento del accidente. Vías urbanas. 2018



Infracciones de los peatones implicados en accidentes

La infracción más frecuente en 2018 ha sido no cruzar por el paso de peatones, en el 9% de los peatones implicados en accidente. El 40% de los peatones implicados en accidente en 2018 no habían cometido ninguna infracción.

Tabla 16. Infracciones de los peatones implicados en accidentes con víctimas. Vías urbanas. 2009-2018

Infracción del peatón	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
No respeta semáforo	261	239	204	233	305	286	276	330	332	338
No cruza por paso para peatones	614	566	572	539	585	1.067	1.263	1.203	1.202	1.213
No obedece las indicaciones del agente	3	2	2	4	4	2	5	4	2	3
Estar o marchar por la calzada de forma antirreglamentaria	125	101	115	110	137	244	258	322	294	254
Otra infracción	1.425	1.405	1.371	1.528	1.736	816	932	280	256	229
Ninguna infracción	5.718	5.926	6.488	6.463	8.856	9.041	9.865	5.650	5.593	5.635
Se desconoce	1.727	1.732	1.737	1.643	61	914	1.503	6.968	6.606	6.423
Total	9.873	9.971	10.489	10.520	11.684	12.370	14.102	14.757	14.285	14.095

Infracción del peatón	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
No respeta semáforo	3%	2%	2%	2%	3%	2%	2%	2%	2%	2%
No cruza por paso para peatones	6%	6%	5%	5%	5%	9%	9%	8%	8%	9%
No obedece las indicaciones del agente	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Estar o marchar por la calzada de forma antirreglamentaria	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%
Otra infracción	14%	14%	13%	15%	15%	7%	7%	2%	2%	2%
Ninguna infracción	58%	59%	62%	61%	76%	73%	70%	38%	39%	40%
Se desconoce	17%	17%	17%	16%	1%	7%	11%	47%	46%	46%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

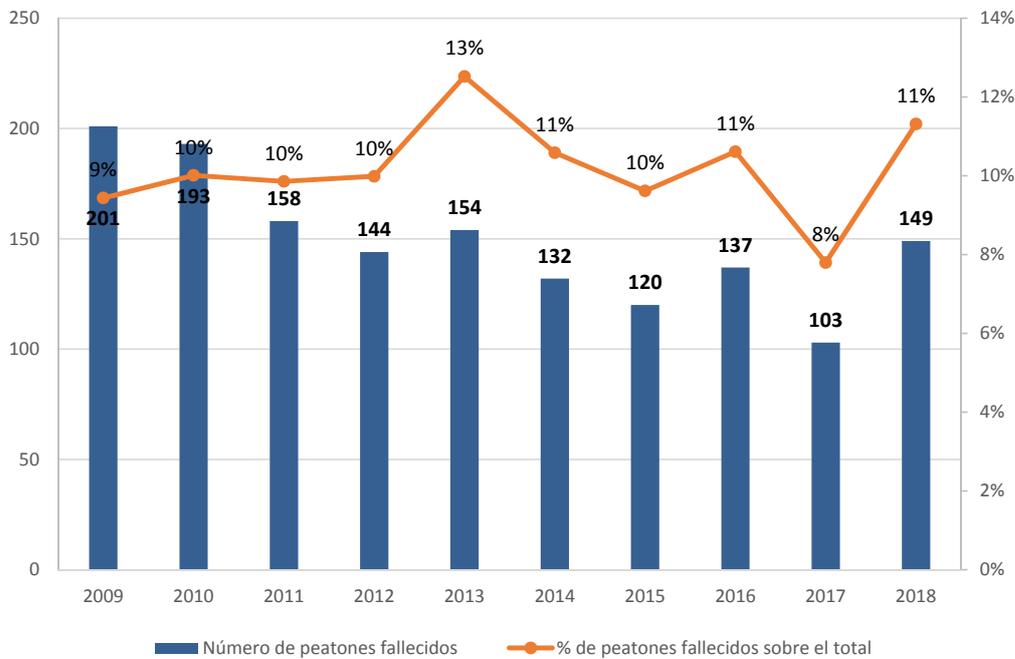
3

Características de la siniestralidad de los peatones en las vías interurbanas

En las vías interurbanas, el número de peatones fallecidos disminuyó entre el año 2009-2018, excepto en los años 2013, 2016 y 2018, que muestran un cierto incremento. Sin embargo, el porcentaje que representan los peatones fallecidos sobre el total de fallecidos se incrementa levemente en este periodo, del 9% en 2009 al 11% en 2018.

Por su parte, si se analizan otros indicadores en el periodo 2009-2018, se obtiene que el porcentaje de accidentes con al menos un peatón implicado, sobre el total de los accidentes, ha pasado del 3% al 2%, el de los heridos hospitalizados peatones y el de los heridos no hospitalizados se ha mantenido constante con un 4% y un 1%, respectivamente.

Figura 18. Número de peatones fallecidos y porcentaje sobre el total de fallecidos. Vías interurbanas. 2009-2018



En las tablas siguientes se resumen los principales indicadores para vías interurbanas en la última década:

Tabla 17. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Vías interurbanas. Peatones y porcentaje de peatones sobre el total. Evolución 2009-2018

Indicadores		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Accidentes con víctimas	Al menos un peatón implicado	1.125	1.109	920	873	874	843	772	844	850	833	-2%
	Total accidentes con víctimas	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	35.147	34.558	36.721	37.493	37.892	1%
	% accidentes peatones	3%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	
Fallecidos	Peatones	201	193	158	144	154	132	120	137	103	149	45%
	Total fallecidos	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	0%
	% peatones fallecidos	9%	10%	10%	10%	13%	11%	10%	11%	8%	11%	
Heridos hospitalizados	Peatones	368	373	300	317	278	253	236	270	223	190	-15%
	Total heridos hospitalizados	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	4.451	-7%
	% heridos hospitalizados peatones	4%	5%	4%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	
Heridos no hospitalizados	Peatones	678	652	549	493	513	534	483	522	592	550	-7%
	Total heridos no hospitalizados	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	48.693	48.036	51.379	52.340	53.124	1%
	% heridos no hospitalizados peatones	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	

Centrándonos en el año 2018, en vías interurbanas se produjeron 833 accidentes en los que estuvo implicado un peatón, el 2% del total de accidentes con víctimas en vías interurbanas. En esos accidentes fallecieron 149 peatones, el 11% del total de los fallecidos, 190 fueron heridos hospitalizados, el 4% del total de los heridos hospitalizados por accidente en las vías interurbanas, y 550 fueron heridos no hospitalizados, el 1% del total. Se observa un ascenso del 45% en los peatones fallecidos respecto al año 2017. Sin embargo, los peatones heridos hospitalizados y no hospitalizados también han descendido un 15% y 7% respectivamente en 2018.

Meses, días de la semana, horas y luminosidad

Igual que en el epígrafe correspondiente a vías urbanas, se han analizado los fallecidos y los heridos hospitalizados de los últimos tres años (2016-2018) en conjunto.

El 49% de los peatones fallecidos y heridos hospitalizados entre 2016 y 2018 se concentró en los meses de octubre a febrero. Por su parte, la mayor frecuencia de peatones fallecidos y heridos hospitalizados se produce en accidentes ocurridos entre las 18 y las 21 horas los lunes, jueves, viernes y fines de semana.

Tabla 18. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según mes y hora del accidente. Vías interurbanas

Meses	Hora del accidente																							Total	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23
Enero	3	1	1	3	0	5	4	7	4	2	4	3	1	5	2	6	1	3	6	14	6	7	3	7	98
Febrero	4	1	6	1	3	3	4	6	4	5	1	5	3	4	4	3	1	2	2	14	13	5	3	2	99
Marzo	3	2	2	0	1	4	2	6	5	4	3	4	3	0	2	0	1	3	2	3	5	10	7	3	75
Abril	7	2	0	1	0	3	3	4	2	0	8	6	3	3	3	0	1	3	5	2	5	4	3	3	71
Mayo	1	2	1	0	1	1	5	1	2	3	3	3	1	1	3	4	0	4	3	3	4	3	10	5	64
Junio	4	2	1	4	2	3	2	1	2	5	2	6	3	6	4	2	3	3	4	3	5	5	4	5	81
Julio	0	0	3	4	1	3	6	2	3	3	2	7	2	3	3	3	4	3	3	2	6	6	5	8	82
Agosto	6	2	0	3	2	5	9	5	2	1	1	8	3	3	4	2	3	4	0	8	7	7	5	3	93
Septiembre	3	0	1	1	1	3	1	3	6	2	4	5	2	4	0	3	3	6	3	2	5	8	5	5	76
Octubre	1	1	1	2	4	7	6	6	2	4	2	6	5	3	4	3	5	4	9	7	7	13	3	1	106
Noviembre	2	3	2	1	2	1	2	4	7	4	2	3	0	7	3	2	8	7	17	19	9	4	1	1	111
Diciembre	0	4	4	1	2	1	6	7	3	3	3	3	3	4	3	3	7	6	18	15	3	12	4	1	116
Total	34	20	22	21	19	39	50	52	42	36	35	59	29	43	35	31	37	48	72	92	75	84	53	44	1.072

Tabla 19. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según día de la semana y hora del accidente. Vías interurbanas

Días de la semana	Hora del accidente																							Total	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23
Lunes	8	3	2	0	4	4	11	12	6	7	5	10	6	7	5	8	6	8	13	14	8	10	6	3	166
Martes	3	3	2	2	3	3	6	7	12	8	5	8	3	3	7	1	5	2	14	10	12	11	6	3	139
Miércoles	3	2	3	2	1	5	1	4	7	7	6	10	2	6	6	3	6	11	4	13	12	13	7	5	139
Jueves	3	2	1	6	3	1	8	19	8	3	6	8	5	8	2	5	2	6	6	23	8	8	8	4	153
Viernes	1	2	3	3	2	5	6	4	4	6	5	8	6	9	3	4	4	8	12	11	14	15	8	8	151
Sábado	3	6	6	3	3	11	8	3	3	5	6	9	7	3	10	5	7	5	13	11	14	13	9	13	176
Domingo	13	2	5	5	3	10	10	3	2	0	2	6	0	7	2	5	7	8	10	10	7	14	9	8	148
Total	34	20	22	21	19	39	50	52	42	36	35	59	29	43	35	31	37	48	72	92	75	84	53	44	1.072

En función de la luminosidad, el porcentaje de peatones fallecidos y heridos hospitalizados en pleno día es del 43%, y en el crepúsculo y la noche del 57%. Cabe destacar el alto porcentaje de peatones fallecidos y heridos hospitalizados en accidentes que tienen lugar de noche sin iluminación artificial en la vía, el 32%.

Tabla 20. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) peatones según luminosidad. Vías interurbanas

	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados	
	Número	%
Pleno día	466	43%
Crepúsculo	74	7%
Noche con iluminación artificial en la vía	190	18%
Noche sin iluminación artificial en la vía	342	32%
Total	1.072	100%

Tipo de vía y tipo de trazado

El número de fallecidos peatones por tipo de vía interurbana en 2018 se muestra en la tabla inferior: aproximadamente 1 de cada 2 fallecidos sufrió el accidente en carretera convencional. En términos absolutos, el número de fallecidos en autovías y autopistas fue de 69, el más elevado en los últimos 10 años, y 4 de cada 5 fallecidos en estas vías de alta capacidad se produjo en autovía.

36

Tabla 21. Evolución de los peatones fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2009-2018

Fallecidos	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017 ⁽¹⁾
Autopista	4	12	12	9	11	10	12	8	10	15	5
Autovía	55	40	44	39	44	28	33	40	39	54	15
Resto vías	142	142	102	96	99	94	75	89	54	80	26
Total Interurbana	201	193	158	144	154	132	120	137	103	149	45%

⁽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.

Tomando el periodo 2016-2018, el 73% de los fallecidos y heridos hospitalizados peatones en vías interurbanas se produjeron en accidentes en carreteras convencionales. Analizando el tipo de vía y el trazado vemos que el 47% de esas víctimas se ocasionaron en accidentes en carreteras convencionales y en trazado recto, el 11% en carreteras convencionales y en trazado en curva y el 9% en carreteras convencionales y en intersecciones de tipo T,Y,X o +.

Tabla 22. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) peatones según tipo de vía y trazado. Vías interurbanas

Peatones	Autopista y autovía		Resto de vías interurbanas		Total	
	Número	%	Número	%	Número	%
En intersección	36	3%	149	14%	185	17%
Fuera de intersección	254	24%	629	59%	883	82%
Se desconoce	1	0%	3	0%	4	0%
Total	291	27%	781	73%	1.072	100%

Tabla 23. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) peatones según tipo de vía y detalle del trazado. Vías interurbanas

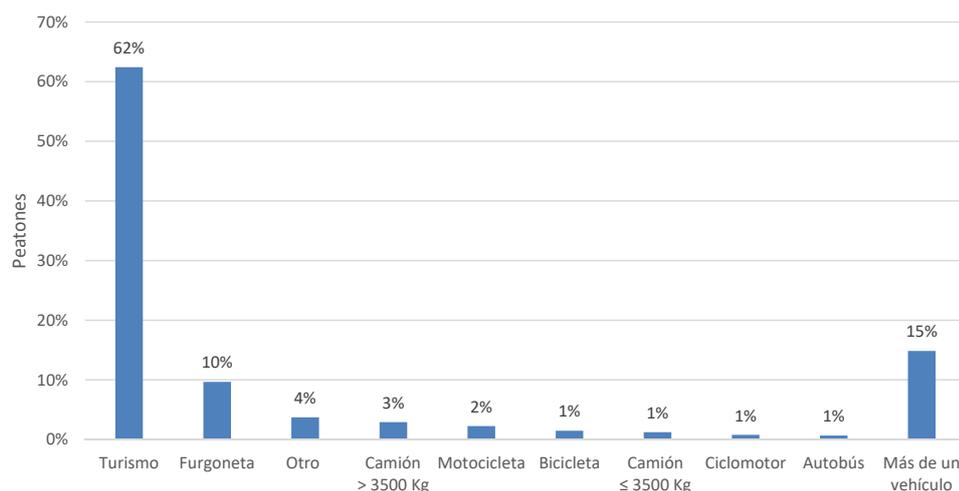
Peatones	Autopista y autovía		Resto de vías interurbanas		Total	
	Número	%	Número	%	Número	%
En T,Y,X o +	9	1%	100	9%	109	10%
Giratoria	8	1%	37	3%	45	4%
Otro tipo	19	2%	12	1%	31	3%
Se desconoce	1	0%	3	0%	4	0%
Resto de categorías	254	24%	629	59%	883	82%
Total	291	27%	781	73%	1.072	100%

Peatones	Autopista y autovía		Resto de vías interurbanas		Total	
	Número	%	Número	%	Número	%
Recta	180	17%	500	47%	680	63%
Curva	65	6%	113	11%	178	17%
Se desconoce	9	1%	16	1%	25	2%
Resto de categorías	37	3%	152	14%	189	18%
Total	291	27%	781	73%	1.072	100%

Tipo de vehículo implicado en el accidente

El 62% de las víctimas peatones se han producido en accidentes en los que hubo un solo turismo y uno o varios peatones.

Figura 19. Peatones víctimas según el medio de desplazamiento que interviene en el accidente. Vías interurbanas. 2018¹



¹ Accidentes entre un solo vehículo y uno o varios peatones

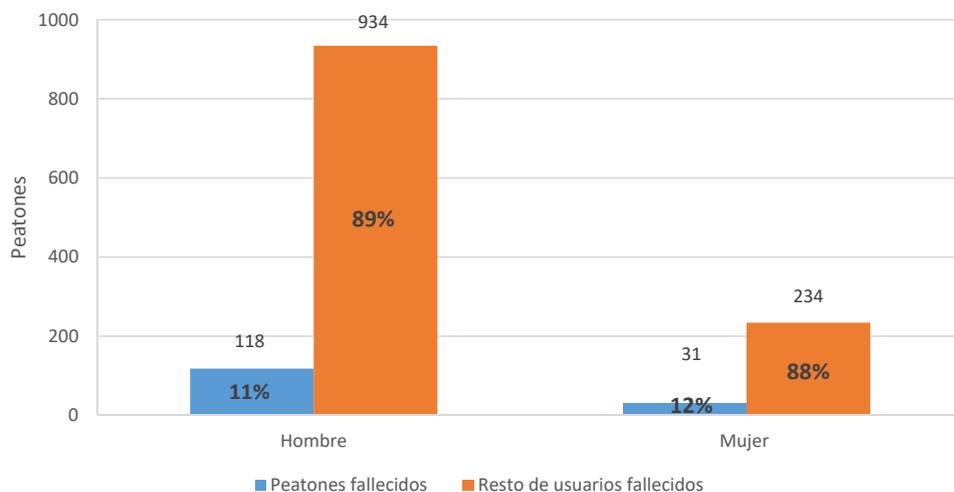
² En esta figura se incluyen también los accidentes con 2 o más vehículos implicados y 1 o más peatones

Sexo y edad

38

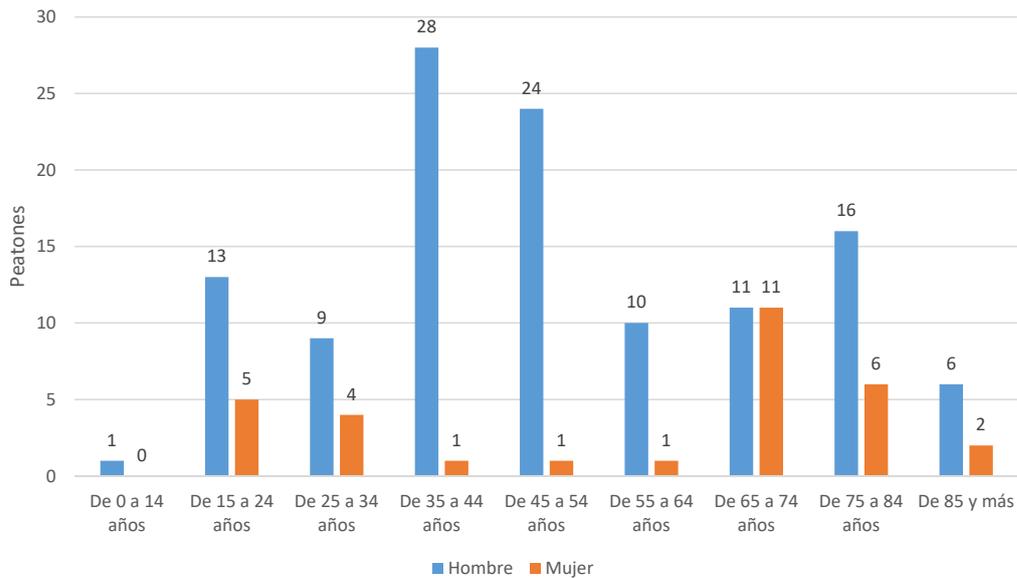
En el año 2018 fallecieron 118 peatones hombres y 31 mujeres, representando el 79% y 21% de los peatones fallecidos en vías interurbanas, respectivamente. En estas vías, tanto las mujeres como los hombres fallecen principalmente en otros medios de transporte, como sucede con el 89% de los hombres y el 88% de las mujeres fallecidas en ámbito interurbano.

Figura 20. Peatones y no peatones fallecidos según sexo. Vías interurbanas. 2018



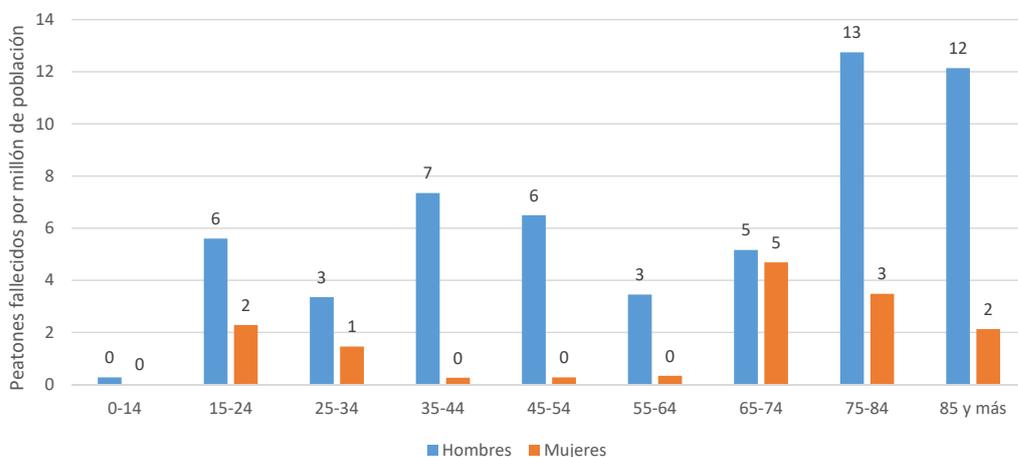
En las vías interurbanas, el 65% de los peatones fallecidos tenía menos de 65 años. Sin embargo, el comportamiento según la edad es diferente en el caso de las mujeres que de los hombres: la mayor frecuencia de peatonas fallecidas se presenta a partir de los 65 o más años (el 61%), sin embargo, en el caso de los peatones hombres fallecidos, el 70% tenía menos de 65 años, presentándose una mayor frecuencia en el grupo de edad comprendido entre los 35 y 44 años, con 28 peatones fallecidos, y seguido del grupo de 45 a 54 años, con 24 peatones. En el caso de las peatonas fallecidas, el grupo de edad de 65 a 74 años es el que presenta una mayor frecuencia, con 11.

Figura 21. Peatones fallecidos según sexo y edad. Vías interurbanas. 2018



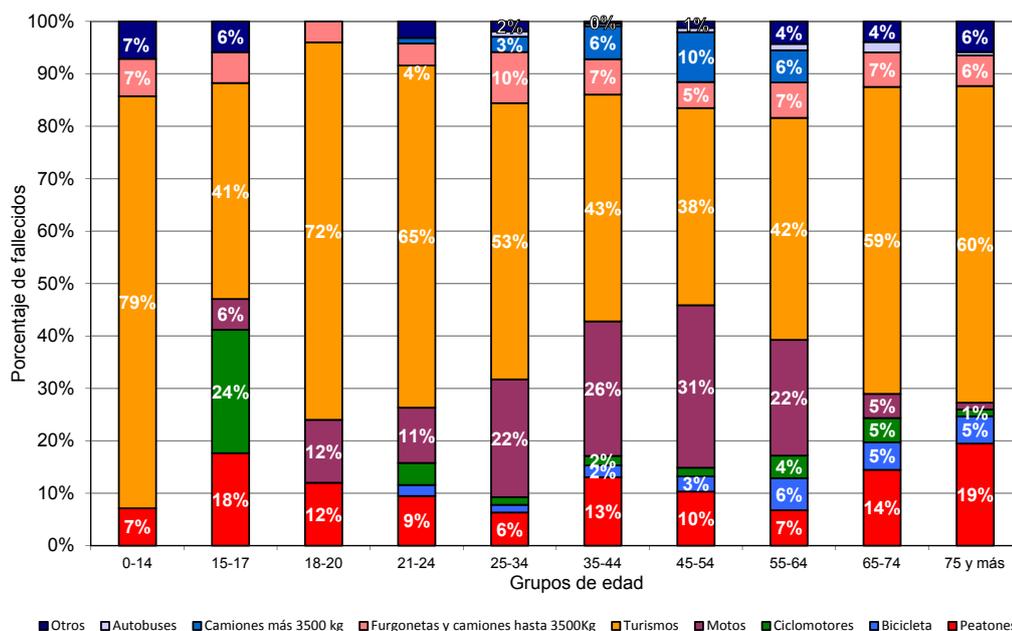
La representación de la tasa de peatones fallecidos por cada millón de habitantes por grupos de edad y sexo, muestra que los hombres tienen tasas superiores a las mujeres en todos los grupos de edad. En los hombres, las mayores tasas se producen en los grupos de edad de 75 a 84 años y 85 y más, con 13 y 12 fallecidos por millón de población, respectivamente. En las mujeres, las mayores tasas se producen en los grupos de edad de 65 a 74 años y en el de 75 a 84 años, con tasas de 5 y 3, respectivamente.

Figura 22. Tasa de peatones fallecidos por millón de población, según edad y sexo. Vías interurbanas. 2018



Como se puede apreciar gráficamente en la siguiente figura, en vías interurbanas los fallecidos peatones representan porcentajes relativamente bajos en todas las edades, presentando los máximos entre 15 y 17 años (18%), y para los de 75 o más años (19%).

Figura 23. Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. 2018



Acción del peatón previa al accidente

Las acciones de los peatones previas al accidente más frecuentes en 2018 han sido: caminando por la calzada o arcén (con el 19% de los peatones implicados en accidentes), cruzando la calzada fuera de intersección (19%), atravesando en intersección (15%), y en cuarto lugar, parado en la calzada o arcén (7%).

Tabla 24. Acción del peatón previa al accidente. Vías interurbanas. 2009-2018

Acción del peatón	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Atravesando en intersección	150	133	112	108	118	147	139	152	148	144
Cruzando calzada fuera intersección	404	380	328	301	296	175	168	171	199	180
Saliendo entre vehículos aparcados	.	.	.	.	.	26	23	25	24	23
Caminando por la calzada o arcén	257	263	229	210	172	187	166	171	185	181
Irrumpe en la calzada corriendo/jugando	.	.	.	.	.	44	35	48	53	41
Trabajar en la calzada	74	50	33	34	28	36	28	25	43	41
Reparando vehículo	18	30	27	16	15	8	12	26	34	13
Servicio de auxilio en carretera	.	.	.	.	.	10	13	17	13	10
Parado en la calzada o arcén	.	.	.	.	.	90	53	65	69	63
Caminando o parado en la acera o refugio	33	33	21	15	38	47	50	55	45	58
Auxiliando accidente anterior	.	.	.	.	.	16	4	20	22	17
Otra	271	272	212	231	250	26	18	7	2	6
Se desconoce	102	121	79	69	64	196	175	203	168	188
Total	1.309	1.282	1.041	984	981	1.008	884	985	1.005	965

Acción del peatón	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Atravesando en intersección	11%	10%	11%	11%	12%	15%	16%	15%	15%	15%
Cruzando calzada fuera intersección	31%	30%	32%	31%	30%	17%	19%	17%	20%	19%
Saliendo entre vehículos aparcados	-	-	-	-	-	-	3%	3%	2%	2%
Caminando por la calzada o arcén	20%	21%	22%	21%	18%	19%	19%	17%	18%	19%
Irrumpe en la calzada corriendo/jugando	-	-	-	-	-	-	4%	5%	5%	4%
Trabajar en la calzada	6%	4%	3%	3%	3%	4%	3%	3%	4%	4%
Reparando vehículo	1%	2%	3%	2%	2%	1%	1%	3%	3%	1%
Servicio de auxilio en carretera	-	-	-	-	-	-	1%	2%	1%	1%
Parado en la calzada o arcén	-	-	-	-	-	-	6%	7%	7%	7%
Caminando o parado en la acera o refugio	3%	3%	2%	2%	4%	5%	6%	6%	4%	6%
Auxiliando accidente anterior	-	-	-	-	-	-	0%	2%	2%	2%
Otra	21%	21%	20%	23%	25%	3%	2%	1%	0%	1%
Se desconoce	8%	9%	8%	7%	7%	19%	20%	21%	17%	19%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Factores concurrentes

En vías interurbanas es posible hacer un estudio detallado de factores concurrentes, entendidos como todos aquellos factores relacionados con las personas, los vehículos y las vías que han podido desempeñar algún papel en la ocurrencia del accidente o el agravamiento de sus consecuencias. Un accidente puede tener uno o varios factores concurrentes, cuya identificación en muchos casos depende de la exhaustividad de la investigación realizada por los cuerpos policiales.

Se observa que, en el caso de los accidentes con víctimas con al menos un peatón implicado, los factores más citados en los informes policiales son la irrupción del peatón (34%), la conducción distraída (30%), no respetar las normas de prioridad (22%), la velocidad inadecuada (6%) y el consumo de alcohol (6%). Sin embargo, si nos centramos en todos los accidentes con víctimas, en primer lugar está la conducción distraída (27%), seguida de la velocidad inadecuada (19%), no mantener intervalo de seguridad (19%), no respetar las normas de prioridad (15%) y el consumo de alcohol (10%).

Tabla 26. Distribución de factores concurrentes en los accidentes con víctimas y accidentes con víctimas con al menos un peatón ocurridos en vías interurbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes con víctimas con al menos un peatón implicado	
	Casos	% sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Irrupción de peatón	245	1%	237	34%
Conducción distraída o desatenta	7.294	27%	210	30%
No respetar prioridad	4.010	15%	150	22%
Alcohol*	1.752 (de 17.971)	10%	35 (de 576)	6%
Velocidad inadecuada	5.221	19%	41	6%
Otra infracción	1.623	6%	26	4%
No mantener intervalo de seguridad	4.993	19%	23	3%
Cansancio o sueño	2.420	9%	21	3%
Meteorología adversa	600	2%	15	2%
Adelantamiento antirreglamentario	630	2%	8	1%
Conducción negligente	221	1%	8	1%
Inexperiencia conductor	355	1%	8	1%
Enfermedad	622	2%	6	1%
Giro incorrecto	687	3%	6	1%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 26.781 y el total de accidentes con al menos un peatón implicado es 576. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 17.971 accidentes con víctimas y una muestra de 576 accidentes con al menos un peatón implicado en los que se tiene constancia de la realización de pruebas a todos los conductores implicados. Cuando al menos una de las pruebas es positiva, se considera que el factor concurrente alcohol está presente. No se realiza un análisis análogo en el caso de las drogas debido al tamaño muestral.

Uso del reflectante durante la circulación nocturna

En el año 2018, el 82% de los peatones fallecidos en vías interurbanas durante el crepúsculo y la noche no utilizaban elementos reflectantes en el momento del accidente, y el 73% en el caso de los peatones heridos hospitalizados.

Tabla 27. Peatones fallecidos y heridos hospitalizados en relación al uso de elementos reflectantes, según la luminosidad. Vías interurbanas. 2018

No uso de elementos reflectantes en peatón - Interurbana	Día	Crepúsculo	Noche	Crepúsculo + Noche
Peatones fallecidos que no usaban elementos reflectantes	26	9	86	95
Total de peatones fallecidos	33	12	104	116
% de no uso de elementos reflectantes	*	*	83%	82%

No uso de elementos reflectantes en peatón – Interurbana	Día	Crepúsculo	Noche	Crepúsculo + Noche
Peatones heridos hospitalizados que no usaban elementos reflectantes	63	10	63	73
Total de peatones heridos hospitalizados	90	13	87	100
% de no uso de elementos reflectantes	*	*	*	73%

* No se muestra la distribución porcentual, por el número total inferior a 100.

Distancia entre el lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón

En vías interurbanas, podemos hacer un análisis detallado en función de la distancia entre el lugar del accidente donde se ha producido el atropello y el municipio de residencia del peatón. Se observa que, en el caso de los peatones fallecidos, el 55% se encontraba a una distancia de menos de 10 kilómetros entre ambos puntos, y en el 60% de los heridos hospitalizados.

Tabla 28. Peatones fallecidos en relación a la distancia entre el lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón. Vías interurbanas. 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Distancia entre lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón	Fallecidos		
	Autopista y autovía	Resto vías interurbanas	Total
Entre 0 y 1.99 km	7	10	17
Entre 2 y 4.99 km	5	9	14
Entre 5 y 9.99 km	15	12	27
Entre 10 y 14.99 km	2	7	9
Entre 15 y 19.99 km	2	3	5
Entre 20 y 49.99 km	6	5	11
Entre 50 y más	11	4	15
Se desconoce	5	3	8
Total	53	53	106

Nota: El total de peatones fallecidos considerados es de 106, en los que se tiene constancia de la georreferenciación del accidente.

Tabla 29. Peatones heridos hospitalizados en relación a la distancia entre el lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón. Vías interurbanas. 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Distancia entre lugar del accidente municipio y de residencia del peatón	Heridos hospitalizados		
	Autopista y autovía	Resto vías interurbanas	Total
Entre 0 y 1.99 km	1	31	32
Entre 2 y 4.99 km	5	23	28
Entre 5 y 9.99 km	5	14	19
Entre 10 y 14.99 km	1	7	8
Entre 15 y 19.99 km	1	4	5
Entre 20 y 49.99 km	2	8	10
Entre 50 y más	7	13	20
Se desconoce	5	5	10
Total	27	105	132

Nota: El total de peatones heridos hospitalizados considerados es de 132, en los que se tiene constancia de la georreferenciación del accidente.

Escenarios de los accidentes mortales

La identificación de escenarios se ha realizado a partir del análisis de los accidentes mortales con peatones implicados en vías interurbanas en el año 2018, distinguiendo entre aquellos accidentes que han tenido lugar en carreteras convencionales, y en autovías y autopistas. Para cada accidente, se ha realizado un análisis del contenido del campo de descripción del mismo, estudiando además, las siguientes variables:

- Relacionadas con el accidente
 - Día y hora
 - Factores concurrentes
- Relacionadas con la vía
 - Lugar del accidente: en intersección o fuera de intersección
 - Tipo de intersección
 - Iluminación
 - Factores meteorológicos y visibilidad
 - Trazado en planta (recta o curva)
 - Características del arcén
 - Límite de velocidad
- Relacionadas con el peatón
 - Edad
 - Nacionalidad
 - Acción del peatón previa al accidente
 - Uso de reflectante
 - Presuntas infracciones
 - Pruebas de alcohol y drogas
 - Posible responsable del accidente
- Relacionadas con el vehículo implicado y su conductor
 - Tipo de vehículo
 - Lugar por el que circulaba el vehículo
 - Edad del conductor
 - Presuntas infracciones
 - Pruebas de alcohol y drogas
 - Posible responsable del accidente

A continuación se describen los escenarios de accidentes mortales con peatones, tanto en carreteras convencionales, como en autovías y autopistas.

En **carreteras convencionales** fallecieron 80 peatones en 2018. En 12 casos se desconoce la acción del peatón previa al accidente, o no se dispone de suficiente información para reconstruir el escenario del mismo, pudiéndose analizar, por tanto, 68 casos. A nivel descriptivo, en 39 de 68 casos, el peatón tenía 65 o más años, y en 8 casos, la nacionalidad del peatón era extranjera. Por otra parte, en 53 de 68 casos el accidente sucedió de noche o en el crepúsculo, y en 35 casos era de noche sin iluminación en la vía.

Se han identificado 9 escenarios principales, que se resumen a continuación:

Tabla 30. Escenarios de accidentes mortales con peatones en carreteras convencionales. 2018

Escenario	Número de casos
1. Peatón cruza la calzada fuera de paso de peatones, principalmente mayores de 64 años y de noche o en el crepúsculo sin reflectante <ul style="list-style-type: none"> - En 23 de 29 casos, tiene 64 años o más - En 23 de 29 casos es de noche o en el crepúsculo, y 1 de 23 lleva reflectante 	29
2. Peatón camina por la calzada en vía sin arcén o por arcén inferior a 1,5m, principalmente 75 o más años, y de día o amaneciendo con buena visibilidad <ul style="list-style-type: none"> - En 7 de 9 casos es de día o amaneciendo con buena visibilidad - En 6 de 9 casos tiene 75 años o más - En 2 de 9 casos, la nacionalidad del peatón es extranjera 	9
3. Peatón camina por la calzada, de noche sin iluminación en la vía y sin prenda reflectante	8
4. Peatón irrumpe en la calzada, principalmente de noche, sin iluminación en la vía, sin reflectante y entre 15 y 54 años <ul style="list-style-type: none"> - 6 de 7 casos de noche, sin iluminación en vía y sin reflectante - 5 de 7 casos tiene entre 15 y 54 años - 3 de 7 casos, la nacionalidad del peatón es extranjera 	7
5. Peatón está parado en la calzada de noche sin iluminación en la vía, principalmente sin reflectante y de 15 a 34 años <ul style="list-style-type: none"> - En 3 de 4 casos se sabe que el peatón no lleva reflectante. - 3 de 4 casos, de 15 a 34 años 	4
6. Peatón cruza por paso de peatones de noche o durante el crepúsculo, principalmente 64 años o más <ul style="list-style-type: none"> - En 3 de 4 casos, 64 años o más 	4
7. Conductor ha bajado del vehículo, principalmente de noche y sin reflectante <ul style="list-style-type: none"> - En 2 de 3 casos es de noche, y no usa reflectante 	3
8. Conductor ha bajado del vehículo tras avería de noche con el reflectante	2
9. Peatón circula o está parado en el acera o refugio	2

NOTA: se indica "principalmente" cuando los factores descritos a continuación se producen en más de la mitad de los accidentes del escenario considerado, pero no en todos.

En 2018 fallecieron 69 peatones en accidentes en **autovías y autopistas**. De estos accidentes, en 13 casos se desconoce la acción del peatón previa al accidente o no se dispone de suficiente información para reconstruir el escenario del mismo, pudiéndose analizar 56 casos. A nivel descriptivo, en 51 de 56 casos, el peatón tenía entre 15 y 64 años, y en 13 casos, nacionalidad extranjera. A su vez, en 50 de 56 casos el accidente sucedió de noche o durante el crepúsculo, y en 34 era de noche sin iluminación en la vía. Se han identificado 6 escenarios, que se resumen a continuación:

Tabla 31. Escenarios de accidentes mortales con peatones en autovías y autopistas. 2018

Escenario	Número de casos
<p>1. Peatón camina por la calzada o el arcén de noche, principalmente entre 15 y 54 años, sin reflectante y sin iluminación en la vía</p> <ul style="list-style-type: none"> – En 12 de 13 casos entre 15 y 54 años – En 11 de 13 casos sin reflectante – En 10 de 13 casos es de noche sin iluminación en la vía 	13
<p>2. Peatón cruza la calzada fuera de paso de peatones, sin reflectante, principalmente de noche con iluminación en la vía</p> <ul style="list-style-type: none"> – En 10 de 11 casos de noche – En 6 de 11 casos de noche con iluminación – En 4 de 11 casos, la nacionalidad del peatón es extranjera 	11
<p>3. Peatón irrumpe en la calzada corriendo/jugando de noche sin reflectante, principalmente entre 15 y 54 años y sin iluminación en la vía</p> <ul style="list-style-type: none"> – En 10 de 11 casos entre 15 y 54 años – En 9 de 11 casos de noche sin iluminación en la vía 	11
<p>4. Conductor o pasajero mayor de 35 años baja del vehículo por avería, y está parado o reparado el mismo en la calzada o arcén, de día o de noche, y es atropellado principalmente por camión de más de 3.500 kg o furgoneta</p> <ul style="list-style-type: none"> – En 7 de 8 casos es el propio conductor – En 6 de 8 casos el vehículo que atropella es un camión de más de 3.500 kg o furgoneta) 	8
<p>5. Personal trabajando en la vía, de día o noche, con reflectante, y es atropellado principalmente por camión de más de 3.500 kg.</p> <ul style="list-style-type: none"> – En 6 de 7 casos trabajando en la calzada en mantenimiento y conservación, en 1 de 7 casos operador de grúa. – En 4 de 7 casos el vehículo que atropella es un camión de más de 3.500 kg. 	7
<p>6. Tras accidente de tráfico de noche sin iluminación en la vía, los ocupantes del vehículo accidentado están parados en la calzada o terceros se acercan a auxiliar; principalmente sin reflectante.</p> <ul style="list-style-type: none"> – En 4 casos se sabe que el peatón no usaba reflectante. 	6

NOTA: se indica "principalmente" cuando los factores descritos a continuación se producen en más de la mitad de los accidentes del escenario considerado, pero no en todos.

A continuación y a modo de resumen:

Los escenarios de accidentes mortales con peatones en el año 2018 indican que, el perfil del peatón fallecido es diferente por tipo de vía: en carreteras convencionales el peatón tenía principalmente 65 o más años (en 39 de 68 casos), mientras que en autovías y autopistas, entre 15 y 64 años (en 51 de 56 casos). Respecto a las condiciones de luminosidad en las que se producen estos accidentes con peatones fallecidos, tanto en carreteras convencionales como en autovías y autopistas era de noche en 4 de cada 5 casos, y en más de la mitad de los accidentes analizados era de noche sin iluminación.

El escenario mortal más frecuente es el cruce antirreglamentario del peatón, principalmente de noche o en crepúsculo sin reflectante, presente en 29 de los 68 accidentes mortales en carreteras convencionales, y en 11 de 56 accidentes en autovías y autopistas, de los que se dispone de suficiente información para reconstruir el escenario del accidente. Este escenario sería también el predominante en otros países: el 34% de los peatones fallecidos en accidentes en el año 2018 en Francia estaban en la carretera a más de 50 metros de un paso de peatones¹ y, en el 29% de los accidentes mortales con peatones entre 1995 a 1998 en EE.UU, estaban cruzando antirreglamentariamente².

El segundo escenario más frecuente en carreteras convencionales es el del peatón caminando por la calzada o arcén, siendo el escenario más frecuente en autovías y autopistas. En carreteras convencionales se dan dos casos diferenciados: el peatón que camina por la calzada en vía sin arcén o por arcén inferior a 1,5m, que principalmente tiene 75 o más años, y sucede de día o amaneciendo con buena visibilidad (9 casos), y el del peatón que camina por la calzada de noche, sin iluminación en la vía y sin prenda reflectante (8 casos). Este último escenario es similar al que se produce en autovías y autopistas (13 casos), en los que el peatón camina por la calzada o el arcén de noche, principalmente entre 15 y 54 años, sin reflectante y sin iluminación en la vía.

El tercer escenario más frecuente en ambos tipos de vías es el del peatón que irrumpe en la calzada corriendo o jugando, principalmente de noche sin iluminación en la vía, y el peatón tiene entre 15 y 54 años y no lleva prenda reflectante.

El escenario en el que el conductor o el pasajero baja del vehículo y es arrollado como peatón es menos frecuente, pero se produce en ambos tipos de vías, aunque con más incidencia en autopistas y autovías. En estas vías de alta capacidad, se presentan dos escenarios principales. En el primero, el conductor o pasajero mayor de 35 años baja del vehículo por avería, y está parado o reparado el mismo en la calzada o arcén, de día o de noche, y es atropellado principalmente por un camión de más de 3.500 kg o furgoneta (8 casos); en el segundo escenario, tras accidente de tráfico de noche sin iluminación en la vía, los ocupantes del vehículo accidentado están parados en la calzada o terceros conductores se acercan a auxiliar; principalmente sin reflectante (6 casos). En autovías y autopistas, cabe también citar el escenario en el que hay personal trabajando en la vía, de día o noche, con reflectante, y es atropellado principalmente por camión de más de 3.500 kg (7 casos). Se tiene constancia de los resultados toxicológicos de alcohol y drogas en 78 de los 149 peatones fallecidos en vías interurbanas, arrojando que en 23 de 78 de los fallecidos había presencia de alcohol en sangre por encima de 0,5 g/l y/o de drogas. Similar en el caso de Francia, en los que la tasa de alcohol fue superior a 0,5 g/l en el 24% de peatones fallecidos de los que se tiene constancia de la realización de prueba de alcohol, en este caso, en 66 de 271 de los que se conoce prueba. Además, la tasa era superior a 2 g/l en la mitad de los 66 fallecidos con tasa de alcohol positiva (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, 2018)¹.

¹ Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. (2018). La Sécurité Routière en France: Bilan de l'accidentalité de l'année 2018.

² DaSilva, M. P., Smith, J. D., & Najm, W. G. (2003). Analysis of pedestrian crashes (No. DOT-VNTSC-NHTSA-02-02.).

4

La siniestralidad territorial

51

Comunidades Autónomas

Las comunidades autónomas con más fallecidos en 2018 han sido Cataluña con 66 peatones fallecidos, Andalucía con 54, la Comunidad de Madrid con 46, la Comunitat Valenciana con 38, Galicia con 32, Castilla y León con 31 y Canarias con 20 peatones fallecidos. Si calculamos las tasas por población vemos que Cantabria tiene una tasa de 14 peatones fallecidos por millón de población, Castilla y León de 13, Aragón de 13 y Galicia con 12. La Comunidad Foral de Navarra con una tasa de 11, seguida de Illes Balears, Canarias, Cataluña y Asturias con una tasa de 9 por millón de habitantes.

En cuanto a los heridos hospitalizados peatones en 2018, Madrid es la comunidad autónoma con un número mayor, 336, seguida de Cataluña, 324, Andalucía, 202, Galicia, 151, Comunitat Valenciana, 143, Castilla y León, 125, y el resto de comunidades autónomas están por debajo de 100. La tasa de peatones heridos hospitalizados por millón de población en 2018 ha sido 39, las comunidades autónomas con una tasa menor que la nacional han sido: Extremadura (35), Canarias (34), Región de Murcia (30), Comunitat Valenciana (29), Andalucía (24), Castilla-La Mancha (20) y Cantabria (19).

Tabla 32. Fallecidos y heridos hospitalizados. Números absolutos y tasas por millón de población. Peatones y Total. 2018

Comunidad Autónoma	Peatón. Número		Total. Número		Peatón. Tasa por millón de población		Total. Tasa por millón de población	
	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Fallecidos	Heridos hospitalizados
Andalucía	54	202	274	1.284	6	24	33	153
Aragón	17	76	85	330	13	58	65	251
Asturias, Principado de	9	41	43	204	9	40	42	199
Baleares, Illes	11	46	53	310	9	39	45	266
Canarias	20	75	68	401	9	34	31	184
Cantabria	8	11	23	62	14	19	40	107
Castilla-La Mancha	12	40	100	339	6	20	49	167
Castilla y León	31	125	176	603	13	52	73	249
Cataluña	66	324	326	1.694	9	43	44	226
Extremadura	9	37	51	187	8	35	48	175
Galicia	32	151	144	622	12	56	53	230
Madrid, Comunidad de	46	336	114	1.185	7	51	17	181
Murcia, Región de	12	44	66	285	8	30	45	193
Navarra, Comunidad Foral de	7	45	35	119	11	70	54	185
Rioja, La	1	23	10	68	3	74	32	217
Comunitat Valenciana	38	143	183	783	8	29	37	158
País Vasco	9	95	49	428	4	44	23	197
Ceuta y Melilla	4	19	6	31	24	112	35	182
Total	386	1.833	1.806	8.935	8	39	39	191

52

Provincias

En 2018 hubo 3 provincias en las que no se registró ningún peatón fallecido, en 5 provincias hubo 1 fallecido, y en el resto de provincias más de 1 fallecido. En cuanto a los heridos hospitalizados en 9 provincias hubo menos de 10 peatones heridos hospitalizados.

Para poder poner en relación la accidentalidad de los peatones con el total de la accidentalidad a nivel provincial, se ha calculado el indicador de fallecidos más heridos hospitalizados para asegurar un número suficiente de casos. El porcentaje de peatones fallecidos y heridos hospitalizados sobre el total de fallecidos y heridos hospitalizados en España en 2018 ha sido del 21%. Hay 19 provincias que presentan un porcentaje igual o superior al nacional, 16 provincias con un porcentaje entre el 15% y el 20% y 15 provincias con un porcentaje del 14% o menos.

Figura 25. Porcentaje de peatones fallecidos y heridos hospitalizados sobre el total de fallecidos y heridos hospitalizados. 2018

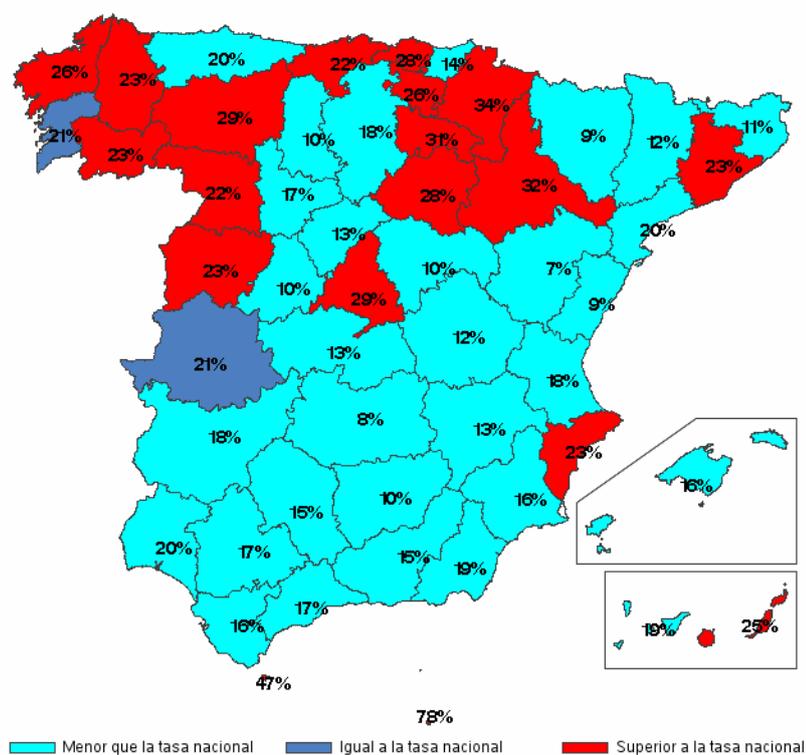


Tabla 33. Fallecidos y heridos hospitalizados, peatones y no peatones, vías urbanas e interurbanas, 2018. Porcentaje peatones fallecidos y heridos hospitalizados sobre el total provincial correspondiente

Provincia	Peatón			Total			% de fallecidos y heridos hospitalizados peatones sobre el total de fallecidos y heridos hospitalizados
	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Fallecidos + heridos hospitalizados	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Fallecidos + heridos hospitalizados	
Araba/Álava	3	28	31	15	106	121	26%
Albacete	0	13	13	11	90	101	13%
Alicante/Alacant	15	79	94	60	349	409	23%
Almería	8	18	26	27	111	138	19%
Ávila	1	6	7	16	52	68	10%
Badajoz	6	21	27	32	117	149	18%
Balears, Illes	11	46	57	53	310	363	16%
Barcelona	47	226	273	163	1.049	1.212	23%
Burgos	4	21	25	32	109	141	18%
Cáceres	3	16	19	19	70	89	21%
Cádiz	8	31	39	36	206	242	16%
Castellón/Castelló	2	13	15	35	129	164	9%

Provincia	Peatón			Total			% de fallecidos y heridos hospitalizados peatones sobre el total de fallecidos y heridos hospitalizados
	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Fallecidos + heridos hospitalizados	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Fallecidos + heridos hospitalizados	
Ciudad Real	4	2	6	25	46	71	8%
Córdoba	6	18	24	34	122	156	15%
Coruña, A	14	74	88	64	275	339	26%
Cuenca	4	6	10	20	65	85	12%
Girona	6	30	36	55	264	319	11%
Granada	8	17	25	31	137	168	15%
Guadalajara	0	4	4	10	29	39	10%
Gipuzkoa	3	22	25	13	171	184	14%
Huelva	3	26	29	18	128	146	20%
Huesca	6	3	9	27	69	96	9%
Jaén	2	10	12	31	92	123	10%
León	9	40	49	35	133	168	29%
Lleida	4	23	27	43	180	223	12%
Rioja, La	1	23	24	10	68	78	31%
Lugo	4	22	26	26	85	111	23%
Madrid	46	336	382	114	1.185	1.299	29%
Málaga	8	38	46	39	224	263	17%
Murcia	12	44	56	66	285	351	16%
Navarra	7	45	52	35	119	154	34%
Ourense	4	24	28	19	103	122	23%
Asturias	9	41	50	43	204	247	20%
Palencia	1	5	6	11	50	61	10%
Palmas, Las	13	20	33	39	95	134	25%
Pontevedra	10	31	41	35	159	194	21%
Salamanca	4	11	15	14	51	65	23%
Santa Cruz de Tenerife	7	55	62	29	306	335	19%
Cantabria	8	11	19	23	62	85	22%
Segovia	0	7	7	12	40	52	13%
Sevilla	11	44	55	58	264	322	17%
Soria	1	12	13	15	32	47	28%
Tarragona	9	45	54	65	201	266	20%
Teruel	1	4	5	10	59	69	7%
Toledo	4	15	19	34	109	143	13%
Valencia/València	21	51	72	88	305	393	18%
Valladolid	6	13	19	23	86	109	17%
Bizkaia	3	45	48	21	151	172	28%
Zamora	5	10	15	18	50	68	22%
Zaragoza	10	69	79	48	202	250	32%
Ceuta	2	7	9	3	16	19	47%
Melilla	2	12	14	3	15	18	78%
Total	386	1.833	2.219	1.806	8.935	10.741	21%

5

Conclusiones

En la tabla siguiente se resume el diagnóstico relativo a la siniestralidad con peatones en vías urbanas e interurbanas, ordenado por tipo de factor con influencia en el accidente.

Tabla 34. Diagnóstico de la accidentalidad con peatones en vías urbanas e interurbanas

Factor	Diagnóstico
Peatón	<ul style="list-style-type: none"> En vías urbanas, el 66% de los fallecidos en 2018 tenía 65 o más años. En vías interurbanas, el 57% de los peatones fallecidos y heridos hospitalizados entre los años 2016 y 2018 se produjeron entre el crepúsculo y la noche. El 82% de los peatones fallecidos y el 72% de los heridos hospitalizados peatones en 2018 no hacía uso de elementos reflectantes durante el crepúsculo y la noche en vías interurbanas. El 9% de los peatones implicados en accidentes con víctimas en vías urbanas, y el 10% en vías interurbanas atravesaban la calzada antirreglamentariamente. El 20% (en 32 de 161) de los peatones fallecidos de los que se tiene constancia de los resultados toxicológicos presentaron tasas de alcohol superiores a 0,5 g/l y/o presencia de drogas. Es decir, en 9 de 83 casos en vías urbanas, y en 23 de 78 casos en vías interurbanas.
Conductor	<ul style="list-style-type: none"> En vías interurbanas, el 57% de los peatones fallecidos y heridos hospitalizados entre los años 2016 y 2018 se produjeron entre el crepúsculo y la noche (57%). El 9% (en 284 de los 3.260) conductores implicados en accidentes con peatones de los que se tiene constancia de los resultados toxicológicos presentaron tasas de alcohol superiores a 0,5 g/l y/o presencia de drogas, siendo el porcentaje del 9% en vías urbanas, y del 10% en interurbanas.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> En vías urbanas, el 66% de los peatones fallecidos tenía 65 o más años. El 9% de los peatones implicados en accidentes con víctimas en vías urbanas, y el 10% en vías interurbanas atravesaban la calzada antirreglamentariamente. El 57% de los peatones fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas entre 2016 y 2018, y el 31% en vías urbanas en el mismo periodo, se desplazaban en el crepúsculo o de noche. En vías interurbanas cabe destacar el alto porcentaje de peatones fallecidos y heridos hospitalizados en accidentes que tienen lugar de noche sin iluminación artificial en la vía, el 32%. En vías interurbanas, el 55% de los peatones fallecidos y el 60% de los heridos hospitalizados en 2018 se encontraba a menos de 10 kilómetros del municipio de residencia del peatón, entendiendo que se desplazaba de un municipio a otro o por ocio. El 19% de los peatones implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas en 2018 estaban caminando por la calzada o arcén en el momento del accidente. El segundo escenario más frecuente identificado en los accidentes mortales con peatones en carreteras convencionales en 2018 es el del peatón que camina por la calzada en vía sin arcén o por arcén inferior a 1,5m, principalmente de 75 o más años, y de día o amaneciendo con buena visibilidad.
Vehículo	<ul style="list-style-type: none"> El 64% de los peatones fallecidos y el 76% de los heridos hospitalizados en 2018 se produjeron por atropello de un turismo o furgoneta.
Regulación	<ul style="list-style-type: none"> Accidentes con conductores que abandonan el vehículo tras avería del mismo. La caracterización de los accidentes con peatones requiere ampliar las variables recogidas en el formulario de accidentes.

ANEXOS

Anexo I. Notas metodológicas

57

Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe

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) que 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. Las definiciones de los principales indicadores a utilizar se recogen en la citada Orden.

La última información disponible corresponde al año 2016.

La base de datos correspondiente al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico puede solicitarse a la Dirección General de Tráfico, a través de correo electrónico a la dirección siguiente: observatorio@dgt.es.

Los microdatos y las tablas estadísticas más relevantes se encuentran disponibles en el "Portal estadístico" de la Dirección General de Tráfico www.dgt.es.

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, de acuerdo con la metodología que se explicita en este Anexo.

c) Estadística de defunciones según causa de muerte

Elaborada por el INE, en la que se incluyen todas las defunciones que se producen en territorio nacional con independencia del lugar de origen del fallecido. La información se cumplimenta por el médico que certifica la defunción, que además rellena el boletín estadístico de defunción, en el que aparecen informadas la causa inmediata, la causa antecedente y la causa inicial o fundamental, siendo ésta última la enfermedad o lesión que inició la cadena de acontecimientos patológicos que

condujeron directamente a la muerte, o las circunstancias del accidente o violencia que produjo la lesión fatal. Las causas de fallecimiento se codifican según la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE) establecida por la Organización Mundial de la Salud (OMS), utilizándose en estos momentos la clasificación CIE-10.

Definición de los principales indicadores

Accidente de tráfico con víctimas: son aquellos que se producen, o tienen su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y a consecuencia de los mismos una o varias personas resultan muertas y/o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento.

Accidente mortal: Aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.

Víctima: toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de tráfico.

Muerto / Fallecido: toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes.

Herido: toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de tráfico, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

Herido hospitalizado: toda persona herida en un accidente de tráfico y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

Herido no hospitalizado: toda persona herida en un accidente de tráfico a la que no pueda aplicarse la definición de herido grave.

Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días

En el ámbito de la estadística de transporte se entiende que las cifras de fallecidos por accidente de tráfico deben computarse en el plazo de 30 días, tal y como recoge el Glosario de Estadísticas de Transporte de UNECE-Eurostat-ITF.

En el caso de España, el número de fallecidos durante las primeras veinticuatro horas se determina mediante el seguimiento de todos los casos por los agentes policiales. El de los fallecidos dentro de los treinta días siguientes al accidente, se ha venido determinando mediante la aplicación de los factores correctores deducidos del seguimiento real de una muestra representativa de heridos hospitalizados. Estos factores de corrección se aplicaron por primera vez en el año 1993, y fueron revisados en dos ocasiones, en el año 1996 y en el año 2000 y se han venido utilizando hasta el año 2010.

Desde 2011 a 2015 el método de cómputo se realiza en dos fases:

En una primera fase se realiza la unión de los registros de accidentes de tráfico de la Dirección General de Tráfico con el Registro de Defunciones del INE, de forma que se buscan en este último registro los heridos hospitalizados que obran en los registros de accidentes de tráfico, siempre que tengan información identificativa que permita realizar la búsqueda. Aquellos heridos hospitalizados

que aparecen como fallecidos en el Registro de Defunciones son considerados fallecidos por accidente de tráfico siempre que la fecha de fallecimiento esté dentro del intervalo de 30 días.

En una segunda fase, se calcula el factor de corrección a aplicar a los heridos hospitalizados que no tenían suficiente información identificativa para realizar la búsqueda en el Registro de Defunciones del INE. El cálculo del factor se basa en los datos obtenidos en la fase anterior y es el siguiente:

$$\text{Factor de corrección} = x = \frac{\text{n}^\circ \text{ de registros cruzados (solo heridos graves)}}{\text{n}^\circ \text{ de registros del primer estrato (solo heridos graves)}}$$

En cuanto a la cobertura de información identificativa de los heridos hospitalizados en el registro de accidentes de tráfico, en el año 2011 el 65 % de los heridos hospitalizados tenían información suficiente, porcentaje que en 2012 ha pasado a ser del 80%, en 2013 del 76% y en 2014 del 96%. En el año 2014 los factores correctores se han aplicado a los 438 casos de heridos hospitalizados sin identificación correspondientes a la comunidad autónoma del País Vasco y al Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.

Desde el año 2015 no se aplica ningún factor de corrección dado que la cobertura de información identificativa de los heridos hospitalizados ha mejorado sustancialmente, a lo que se suma la comunicación de los fallecidos en el intervalo de 30 días desde el accidente por parte de las comunidades autónomas con competencia propia.

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Peatones. Vías urbanas e interurbanas. 2009-2018	10
Tabla 2.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Peatones, no peatones, total, porcentaje de peatones sobre el total. Vías urbanas e interurbanas. Evolución 2009-2018	12
Tabla 3.	Fallecidos y heridos hospitalizados por millón de población y letalidad. Vías urbanas e interurbanas. 2009-2018	13
Tabla 4.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. Peatones. España, 2018	15
Tabla 5.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. Peatones. España, 2018	16
Tabla 6.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados y letalidad. Peatones, no peatones. Vías urbanas, vías interurbanas. 2018	19
Tabla 7.	Porcentaje de peatones fallecidos sobre el total y tasa de peatones fallecidos por millón de habitantes	20
Tabla 8.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Vías urbanas. Peatones y porcentaje de peatones sobre el total. Evolución 2009-2018	24
Tabla 9.	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según mes y hora del accidente. Vías urbanas	25
Tabla 10.	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según día de la semana y hora del accidente. Vías urbanas	25
Tabla 11.	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según luminosidad. Vías urbanas	26
Tabla 12.	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados por tamaño del municipio. Vías urbanas. 2018	26
Tabla 13.	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según trazado. Vías urbanas	27
Tabla 14.	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según tipo de vía y detalle del trazado. Vías urbanas	27
Tabla 15.	Acción del peatón previa al accidente. Vías urbanas. 2009-2018	30
Tabla 16.	Infracciones de los peatones implicados en accidentes con víctimas. Vías urbanas. 2009-2018	32
Tabla 17.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Vías interurbanas. Peatones y porcentaje de peatones sobre el total. Evolución 2009-2018	34
Tabla 18.	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según mes y hora del accidente. Vías interurbanas	35
Tabla 19	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) según día de la semana y hora del accidente. Vías interurbanas	35

Tabla 20.	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) peatones según luminosidad. Vías interurbanas	36
Tabla 21.	Evolución de los peatones fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2009-2018	36
Tabla 22.	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) peatones según tipo de vía y trazado. Vías interurbanas	37
Tabla 23.	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados (2016-2018) peatones según tipo de vía y detalle del trazado. Vías interurbanas	37
Tabla 24.	Acción del peatón previa al accidente. Vías interurbanas. 2009-2018 ..	41
Tabla 25.	Infracciones de los peatones implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas. 2009-2018	42
Tabla 26.	Distribución de factores concurrentes en los accidentes con víctimas y accidentes con víctimas con al menos un peatón ocurridos en vías interurbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	43
Tabla 27.	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados en relación al uso de elementos reflectantes, según la luminosidad. Vías interurbanas. 2018 ...	44
Tabla 28.	Peatones fallecidos en relación a la distancia entre el lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón. Vías interurbanas. 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	44
Tabla 29.	Peatones heridos hospitalizados en relación a la distancia entre el lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón. Vías interurbanas. 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	45
Tabla 30.	Escenarios de accidentes mortales con peatones en carreteras convencionales. 2018	47
Tabla 31.	Escenarios de accidentes mortales con peatones en autovías y autopistas. 2018	48
Tabla 32.	Fallecidos y heridos hospitalizados. Números absolutos y tasas por millón de población. Peatones y Total. 2018	52
Tabla 33.	Fallecidos y heridos hospitalizados, peatones y no peatones, vías urbanas e interurbanas, 2018. Porcentaje peatones fallecidos y heridos hospitalizados sobre el total provincial correspondiente	53
Tabla 34.	Diagnóstico de la accidentalidad con peatones en vías urbanas e interurbanas	55

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Figura 1.	Evolución de los peatones fallecidos. Vías urbanas e interurbanas. 1993-2018	9
Figura 2.	Número de peatones fallecidos y porcentaje sobre el total de fallecidos. Vías urbanas e interurbanas. 2009-2018	10
Figura 3.	Accidentes con víctimas. Peatones y resto de usuarios. 2009-2018 ...	11
Figura 4.	Fallecidos. Peatones y resto de usuarios. 2009-2018	11
Figura 5.	Peatones fallecidos por grupos de edad y sexo. Vías urbanas e interurbanas 2018	17
Figura 6.	Tasa de peatones fallecidos por millón de población, según edad y sexo. 2018. Vías urbanas e interurbanas	17
Figura 7.	Tipo de vehículo relacionado con la lesividad de los peatones. Vías urbanas e interurbanas. 2018 I	18
Figura 8.	Índice de letalidad por grupos de edad. Vías urbanas e interurbanas. 2018	18
Figura 9	Conductores y peatones implicados en los accidentes con al menos un peatón víctima por grupos de edad. Vías urbanas e interurbanas 2018	19
Figura 10.	Tasa de fallecidos peatones por millón de población. Año 2017	21
Figura 11.	Número de peatones fallecidos y porcentaje sobre el total de fallecidos. Vías urbanas. 2009-2018	23
Figura 12.	Peatones víctimas según el medio de desplazamiento que interviene en el accidente. Vías urbanas. 2018 I	27
Figura 13.	Peatones y no peatones fallecidos según sexo. Vías urbanas. 2018	28
Figura 14.	Peatones fallecidos según sexo y edad. Vías urbanas. 2018	28
Figura 15.	Tasa de peatones fallecidos por millón de población, según edad y sexo. Vías urbanas. 2018	29
Figura 16.	Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías urbanas. 2018	29
Figura 17.	Acción del peatón en el momento del accidente. Vías urbanas. 2018 .	31
Figura 18.	Número de peatones fallecidos y porcentaje sobre el total de fallecidos. Vías interurbanas. 2009-2018	33
Figura 19.	Peatones víctimas según el medio de desplazamiento que interviene en el accidente. Vías interurbanas. 2018 I	38
Figura 20.	Peatones y no peatones fallecidos según sexo. Vías interurbanas. 2018 .	38
Figura 21.	Peatones fallecidos según sexo y edad. Vías interurbanas. 2018	39
Figura 22.	Tasa de peatones fallecidos por millón de población, según edad y sexo. Vías interurbanas. 2018	39
Figura 23.	Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. 2018	40
Figura 24.	Acción del peatón en el momento del accidente. Vías interurbanas. 2018	42
Figura 25.	Porcentaje de peatones fallecidos y heridos hospitalizados sobre el total de fallecidos y heridos hospitalizados. 2018	53



Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid