



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Dirección General
de Tráfico

Las principales cifras de la Siniestralidad de los Peatones *España 2020*



© DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO
EDITA: DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO
C/ Josefa Valcárcel nº 44 28027 MADRID
REALIZA: Observatorio Nacional de Seguridad Vial
N.I.P.O.: 128-19-017-8

ÍNDICE

1.- LA SINIESTRALIDAD DE LOS PEATONES EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS	5
<i>La evolución de la siniestralidad de los peatones</i>	<i>5</i>
<i>La siniestralidad de los peatones en 2020</i>	<i>8</i>
<i>Los peatones y el resto de usuarios vulnerables</i>	<i>15</i>
2.- LA SINIESTRALIDAD DE LOS PEATONES EN LAS VÍAS INTERURBANAS	16
<i>Meses, días de la semana, horas y luminosidad</i>	<i>18</i>
<i>Tipo de vía y tipo de trazado</i>	<i>20</i>
<i>Tipo de vehículo implicado en el accidente</i>	<i>22</i>
<i>Sexo y edad</i>	<i>22</i>
<i>Acción del peatón previa al accidente</i>	<i>25</i>
<i>Infracciones de los peatones implicados en accidentes</i>	<i>26</i>
<i>Infracciones de los conductores implicados en accidentes con al menos un peatón</i>	<i>27</i>
<i>Factores concurrentes</i>	<i>27</i>
<i>Uso del reflectante durante la circulación nocturna</i>	<i>29</i>
<i>Distancia entre el lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón</i>	<i>29</i>
3.- LA SINIESTRALIDAD TERRITORIAL EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS	31
<i>Comunidades Autónomas</i>	<i>31</i>
<i>Provincias</i>	<i>32</i>
ANEXOS	34
ANEXO I.- NOTAS METODOLÓGICAS	34
<i>Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe</i>	<i>34</i>
<i>Definición de los principales indicadores</i>	<i>35</i>
<i>Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días</i>	<i>35</i>
ÍNDICE DE TABLAS	37
ÍNDICE DE FIGURAS	38

RESUMEN EJECUTIVO

Los peatones son los usuarios más vulnerables de las vías, y en el año 2020, marcado por las restricciones a la movilidad impuestas a causa de la pandemia por COVID-19, estuvo implicado al menos un peatón en 8.551 accidentes de tráfico con víctimas, esto es, el 12% del total de accidentes en España en el año 2020, pero suponiendo el 19% del total de fallecidos (260 peatones fallecidos). A su vez, los peatones representan el 17% de los heridos hospitalizados (1.138) y el 9% de los heridos no hospitalizados (7.691).

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 segundo mínimo histórico en 2014, con 336 peatones, y recuperando cifras similares a 2011 (380) en el año 2016 (389). En 2020 se produjo la menor cifra histórica de peatones fallecidos con una disminución del 32% respecto a 2019.

Respecto a las víctimas peatones, **el 50% de los fallecidos tenía 65 o más años y el 68% eran hombres**. Sin embargo, el 58% de los conductores involucrados en accidentes con víctimas peatones tenía entre 25 y 54 años. Atendiendo al tipo de vehículo, el 51% de los fallecidos peatones se produjeron por atropellos de turismos, y en segundo lugar por atropellos de furgonetas, con el 8% de los peatones fallecidos.

Las **vías urbanas concentran la mayor proporción de accidentes con peatones implicados y víctimas**: el 93% de estos accidentes, el 59% de los peatones fallecidos, y el 85% de los heridos hospitalizados. Así, en estas vías fallecieron 153 peatones en 2020, el 39% del total de fallecidos en vías urbanas. Atendiendo al tamaño de la población, en Madrid y Barcelona -los dos municipios de más de un millón de habitantes-, se han registrado el 18% de los peatones fallecidos y el 16% de los peatones heridos hospitalizados en vías urbanas, pese a representar el 11% 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 31% y el 33% del total, respectivamente.

En **vías interurbanas fallecieron 107 peatones, el 11% del total de fallecidos en estas vías**, y 167 fueron heridos hospitalizados. A su vez, el 58% de los peatones fallecidos en vías interurbanas se produjeron en carreteras convencionales en 2020. Por su parte, el 69% de los fallecidos peatones tenía menos de 65 años y el 86% eran hombres.

En cuanto a la temporalidad, en vías interurbanas el mayor porcentaje de peatones fallecidos entre los años 2018 y 2020 se produjeron en los meses de octubre a febrero (49%).

En función de la luminosidad, en vías interurbanas cabe destacar el alto porcentaje de peatones fallecidos entre los años 2018 y 2020 en accidentes que tienen lugar de noche sin iluminación artificial en la vía, el 47%. A su vez, **en vías interurbanas, el 58 de los 66 peatones fallecidos durante el crepúsculo y la noche no hacía uso elementos reflectantes en 2020**.

Según la **localización del accidente**, en vías interurbanas, el 83% de los peatones fallecidos en el periodo entre 2018 y 2020 se produjeron en accidentes fuera de intersección. A su vez, **el 46% de los peatones fallecidos estaba a menos de 10 kilómetros de su municipio de residencia** en el momento del accidente.

1.- LA SINIESTRALIDAD DE LOS PEATONES EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS

La evolución de la siniestralidad de los peatones

El número de peatones fallecidos ha pasado de 1.104 en el año 1993 a 260 en 2020, un descenso interanual del 5%. 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 segundo mínimo histórico en 2014, con 336 peatones, y recuperando cifras similares a 2011 (380) en el año 2016 (389). En 2020 se produjo la menor cifra histórica de peatones fallecidos con una disminución del 32% respecto a 2019, reducción motivada por las restricciones a la movilidad impuestas a causa de la pandemia por COVID-19.

Figura 1.- Evolución de los peatones fallecidos. Vías urbanas e interurbanas. 1993-2020.

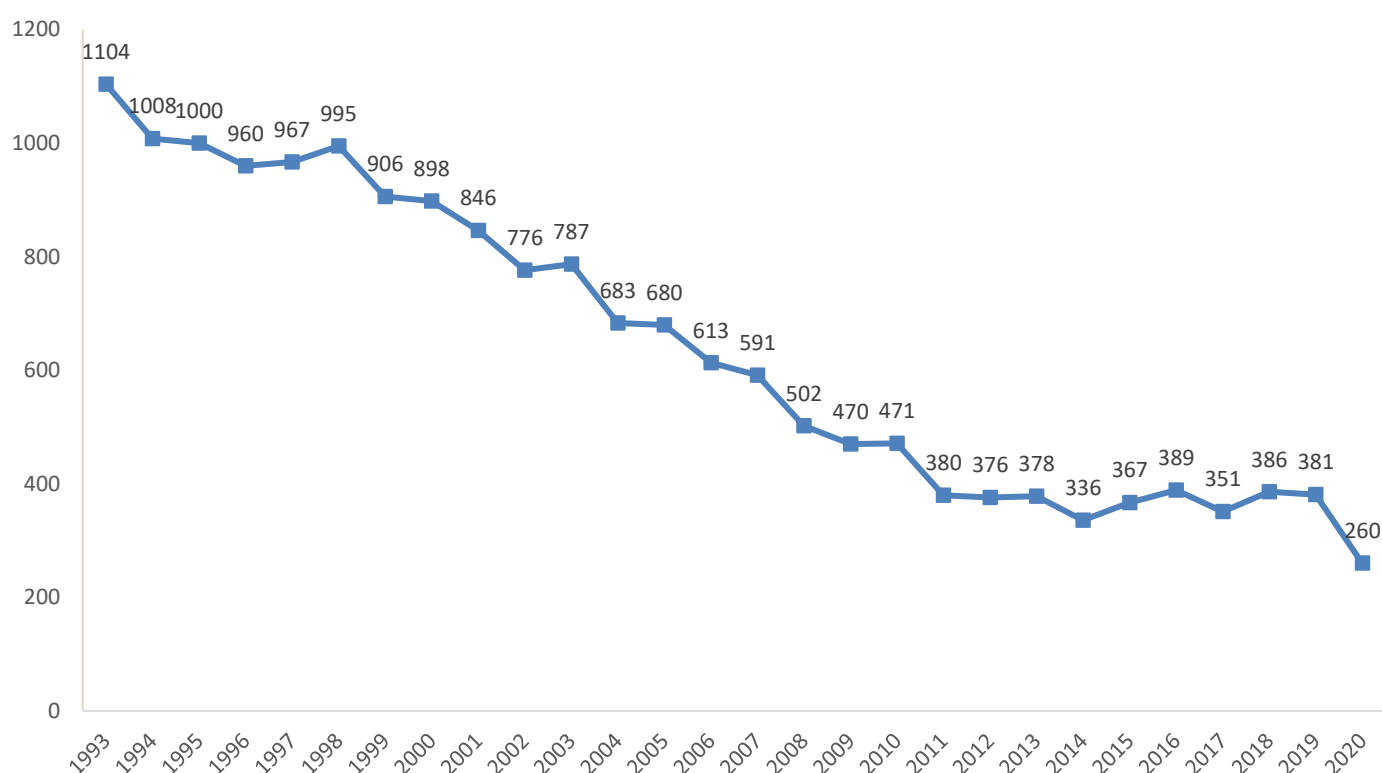
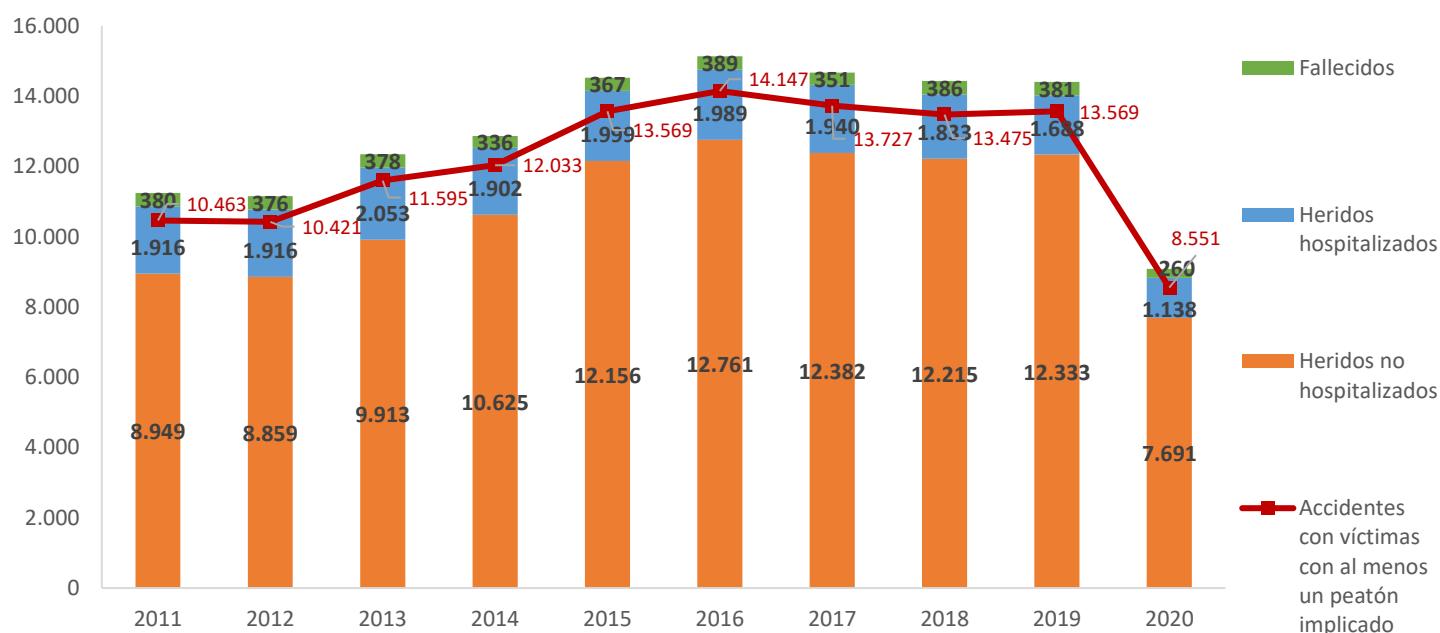
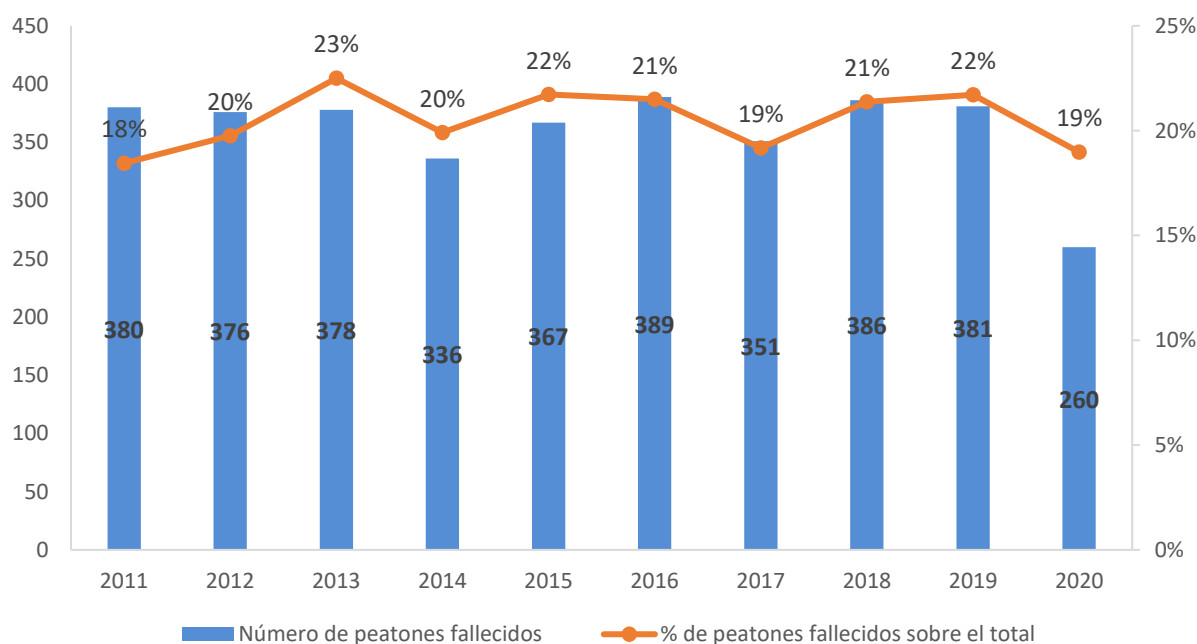


Figura 2.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Peatones. Vías urbanas e interurbanas. 2011-2020.



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 2011, el porcentaje de peatones fallecidos sobre el total se mantiene e incluso experimenta ascensos puntuales, representando el 18% del total de los fallecidos en 2009 y el 19% en 2020 (22% en 2019). En vías urbanas, los peatones fallecidos representaron el 38% del total de fallecidos en estas vías en 2020, descendiendo al 11% de los fallecidos en el caso de las vías interurbanas.

Figura 3.- Número de peatones fallecidos y porcentaje sobre el total de fallecidos. Vías urbanas e interurbanas. 2011-2020.



En la tabla siguiente, se resume la evolución de los accidentes con peatones y los del resto de usuarios desde 2011 hasta 2020.

En el año 2020 el porcentaje de accidentes con al menos un peatón implicado fue del 12%, los peatones fallecidos fueron el 19% del total de fallecidos, los heridos hospitalizados peatones el 17% y los heridos no hospitalizados el 9%, siendo estos porcentajes similares a los que presentaban los peatones hace 10 años.

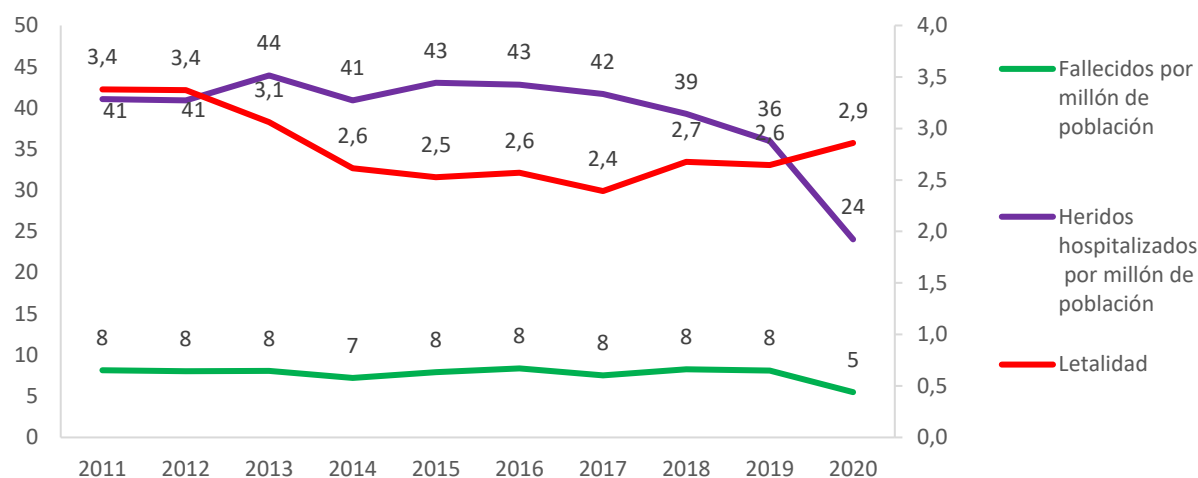
Tabla 1.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Peatones, no peatones, total, porcentaje de peatones sobre el total. Vías urbanas e interurbanas. Evolución 2011-2020.

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Variación 2020/2019
Accidentes con víctimas	Al menos un peatón implicado	10.463	10.421	11.595	12.033	13.569	14.147	13.727	13.475	13.569	8.551	-37%
	Resto accidentes con víctimas	72.564	72.694	77.924	79.537	84.187	88.215	88.506	88.824	90.511	64.408	-29%
	Total accidentes con víctimas	83.027	83.115	89.519	91.570	97.756	102.362	102.233	102.299	104.080	72.959	-30%
	% accidentes peatones	13%	13%	13%	13%	14%	14%	13%	13%	13%	12%	
Fallecidos	Peatones	380	376	378	336	367	389	351	386	381	260	-32%
	No peatones	1.680	1.527	1.302	1.352	1.322	1.421	1.479	1.420	1.374	1.110	-19%
	Total fallecidos	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	1.755	1.370	-22%
	% peatones fallecidos	18%	20%	23%	20%	22%	21%	19%	21%	22%	19%	
Heridos hospitalizados	Peatones	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	1.989	1.940	1.833	1.688	1.138	-33%
	No peatones	9.431	8.528	8.033	7.672	7.496	7.766	7.606	7.102	6.925	5.543	-20%
	Total heridos hospitalizados	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	8.935	8.613	6.681	-22%
	% heridos hospitalizados peatones	17%	18%	20%	20%	21%	20%	20%	21%	20%	17%	
Heridos no hospitalizados	Peatones	8.949	8.859	9.913	10.625	12.156	12.761	12.382	12.215	12.333	7.691	-38%
	No peatones	95.331	96.587	104.721	106.433	112.804	117.874	117.234	117.459	118.412	80.190	-32%
	Total heridos no hospitalizados	104.280	105.446	114.634	117.058	124.960	130.635	129.616	129.674	130.745	87.881	-33%
	% heridos no hospitalizados peatones	9%	8%	9%	9%	10%	10%	10%	9%	9%	9%	

En la siguiente gráfica se muestra la evolución de las tasas por millón de población para peatones. Las tasas por millón de población de los peatones fallecidos han pasado de 8 en 2011 a 5 en 2020. De manera similar, se han experimentado descensos en las tasas de los peatones heridos hospitalizados (de 41 a 24).

La letalidad (fallecidos por cada 100 lesionados) de los peatones ha descendido de 3,4 en 2011 a 2,9 en 2020.

Figura 4.- Fallecidos y heridos hospitalizados por millón de población y letalidad. Vías urbanas e interurbanas. 2011-2020.



La siniestralidad de los peatones en 2020

El número de accidentes en los que estuvo implicado un peatón, ha disminuido un 37% en el año 2020 en relación con el año anterior. Respecto a las víctimas de mayor gravedad, ha habido 121 peatones fallecidos menos que en 2019, lo que supone una disminución del 32%; 550 peatones heridos hospitalizados menos, es decir, una disminución del 33%; y 4.642 peatones heridos no hospitalizados menos, un descenso del 38%.

En cuanto a la edad de los peatones fallecidos, se observa que el 50% de los fallecidos tenía 64 y más años. En el 51% 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 (93% de los accidentes, 59% de los peatones fallecidos, 85% de los heridos hospitalizados y 95% de los no hospitalizados). El mayor número de peatones fallecidos se presentan en calles (56% del total, 95% si restringimos el análisis a las vías urbanas). El 74% de los accidentes se producen en días laborables, contabilizándose en ellos el 72% 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 38%, el de peatones fallecidos en un 38%, el de peatones heridos hospitalizados en un 35% y los peatones heridos hospitalizados en un 38%. Por su parte, en las vías interurbanas, ha habido un 27% menos de accidentes con al menos un peatón, un 20% menos de peatones fallecidos, un 19% menos de peatones heridos hospitalizados y un 32% menos de peatones heridos no hospitalizados.

El número de peatones fallecidos también ha descendido en función del medio de desplazamiento implicado en el atropello. En concreto, hay disminuciones en los atropellos a peatones con turismos, con un 42% menos; en atropellos con autobús, con 4 fallecidos menos y en atropellos con vehículos de mercancías, con 21 peatones fallecidos menos.

Tabla 2.- Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. Peatones. España, 2020.

	2020				Variación ¹ 2020/2019			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	8.551	260	1.138	7.691	-37%	-32%	-33%	-38%
Localización								
Interurbana	602	107	167	382	-27%	-20%	-19%	-32%
Autopista	31	17	9	9	1	7	3	-5
Autovía	75	28	27	31	-37%	-20	-5	-18
Carretera Convencional	496	62	131	342	-27%	-14	-22%	-31%
Urbana	7.949	153	971	7.309	-38%	-38%	-35%	-38%
Travesía	135	7	30	105	-44%	-12	-6	-47%
Calles	7.813	146	941	7.203	-38%	-36%	-35%	-38%
Autopista/autovía urbana	1	0	0	1	-1	0	0	-1
Días de la semana²								
Laborables	6.290	186	801	5.670	-37%	-24%	-34%	-37%
Fin de semana	2.261	74	337	2.021	-38%	-46%	-29%	-39%
Medio de desplazamiento implicado^{3,4}								
Bicicleta	439	2	21	365	-21%	0	-2	-27%
VMP	114	0	5	98	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Ciclomotor	157	2	19	124	-38%	0	-4	-42%
Motocicleta	640	18	76	488	-38%	0	-42%	-36%
Turismo	5.600	132	740	5.080	-39%	-42%	-34%	-39%
Vehículo de mercancías	961	54	152	807	-32%	-21	-20%	-34%
Autobús	166	6	34	114	-37%	-4	-13	-44%
Edad^{4,5}								
0-14	995	7	70	947	-40%	-5	-54%	-40%
15-24	1.057	11	106	876	-41%	-3	-28%	-43%
25-34	974	14	73	754	-40%	-5	-37%	-42%
35-44	1.234	26	105	980	-33%	-2	-34%	-35%
45-54	1.263	25	157	1.010	-32%	-22	-16%	-32%
55-64	1.263	43	179	1.007	-30%	4	-22%	-31%
65-74	1.108	39	184	885	-39%	-16	-35%	-40%
75-84	937	54	176	721	-37%	-38	-31%	-37%
85 y más	388	38	74	274	-40%	-32	-44%	-38%
Sexo^{4,5}								
Hombre	4.320	178	527	3.455	-37%	-28%	-35%	-38%
Mujer	4.732	81	609	4.161	-36%	-39%	-29%	-37%

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, de los fallecidos, de los 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 3.- Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. Peatones. España, 2020.

	2020				Distribución porcentual			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	8.551	260	1.138	7.691	100%	100%	100%	100%
Localización								
Interurbana	602	107	167	382	7%	41%	15%	5%
Autopista	31	17	9	9	0%	7%	1%	0%
Autovía	75	28	27	31	1%	11%	2%	0%
Carretera Convencional	496	62	131	342	6%	24%	12%	4%
Urbana	7.949	153	971	7.309	93%	59%	85%	95%
Travesía	135	7	30	105	2%	3%	3%	1%
Calles	7.813	146	941	7.203	91%	56%	83%	94%
Autopista/autovía urbana	1	0	0	1	0%	0%	0%	0%
Días de la semana ²								
Laborables	6.290	186	801	5.670	74%	72%	70%	74%
Fin de semana	2.261	74	337	2.021	26%	28%	30%	26%
Medio de desplazamiento implicado ^{3,4}								
Bicicleta	439	2	21	365	5%	1%	2%	5%
VMP	114	0	5	98	1%	0%	0%	1%
Ciclomotor	157	2	19	124	2%	1%	2%	2%
Motocicleta	640	18	76	488	7%	7%	7%	6%
Turismo	5.600	132	740	5.080	65%	51%	65%	66%
Vehículo de mercancías	961	54	152	807	11%	21%	13%	10%
Autobús	166	6	34	114	2%	2%	3%	1%
Edad ^{4,5}								
0-14	995	7	70	947	12%	3%	6%	12%
15-24	1.057	11	106	876	12%	4%	9%	11%
25-34	974	14	73	754	11%	5%	6%	10%
35-44	1.234	26	105	980	14%	10%	9%	13%
45-54	1.263	25	157	1.010	15%	10%	14%	13%
55-64	1.263	43	179	1.007	15%	17%	16%	13%
65-74	1.108	39	184	885	13%	15%	16%	12%
75-84	937	54	176	721	11%	21%	15%	9%
85 y más	388	38	74	274	5%	15%	7%	4%
Sexo ^{4,5}								
Hombre	4.320	178	527	3.455	51%	68%	46%	45%
Mujer	4.732	81	609	4.161	55%	31%	54%	54%

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.

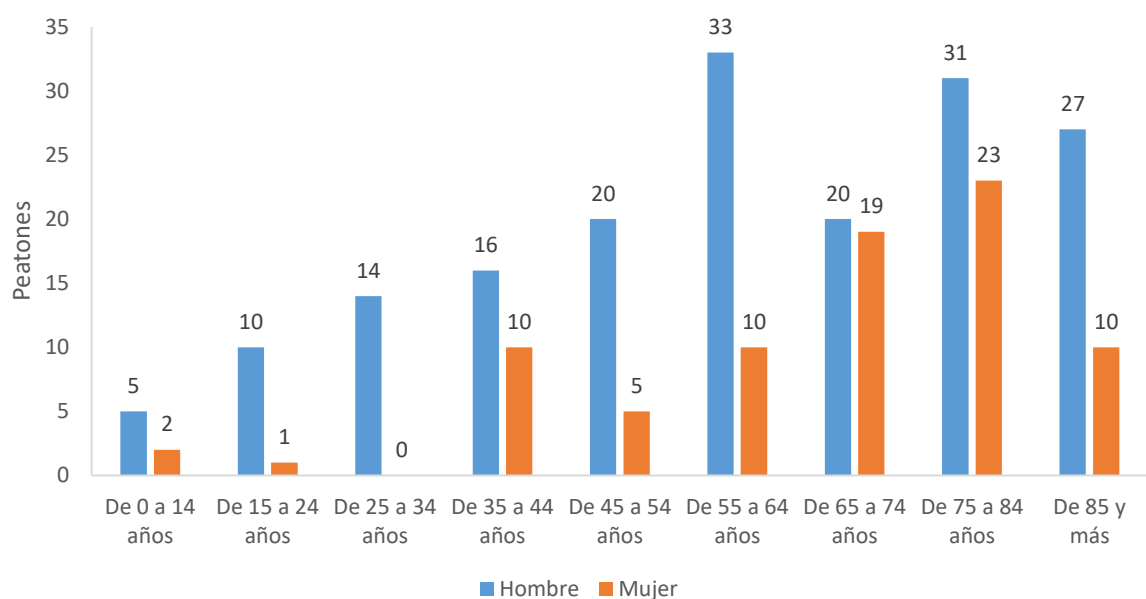
2 En el indicador de los accidentes con víctimas, de los fallecidos, de los heridos hospitalizados y no hospitalizados la suma no coincide con un total ya que solo se han tenido en cuenta los accidentes entre un solo vehículo y uno o varios peatones.

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.

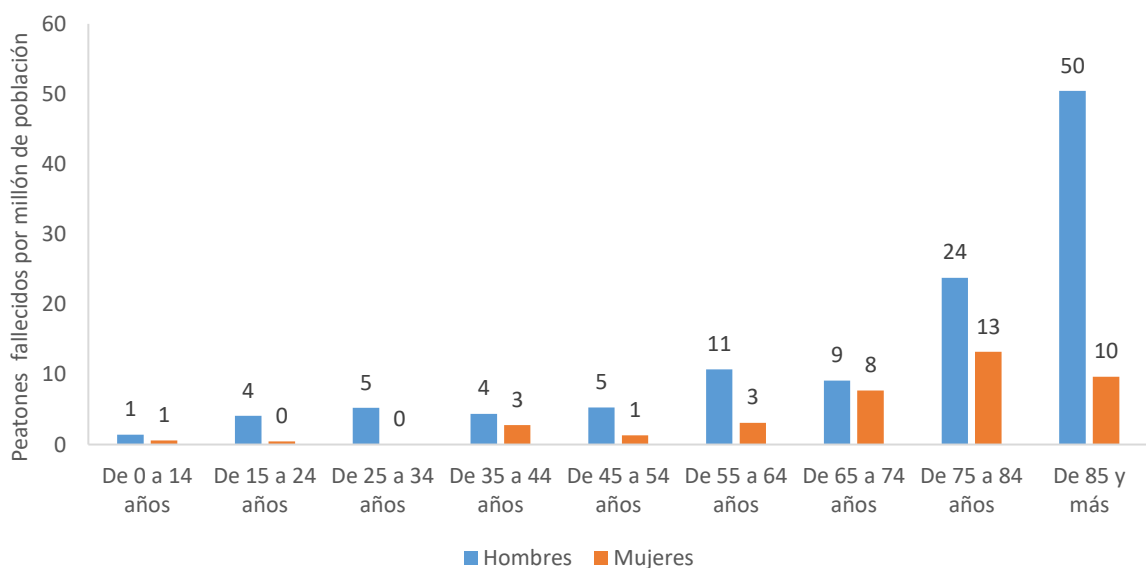
El 68% de los peatones fallecidos en 2020 eran hombres, y en todos los grupos de edad fallecieron más peatones hombres que mujeres. Además, el 44% de los peatones fallecidos hombres y el 64% de las mujeres fallecidas tenía 65 o más años.

Figura 5.- Peatones fallecidos por grupos de edad y sexo. Vías urbanas e interurbanas 2020.



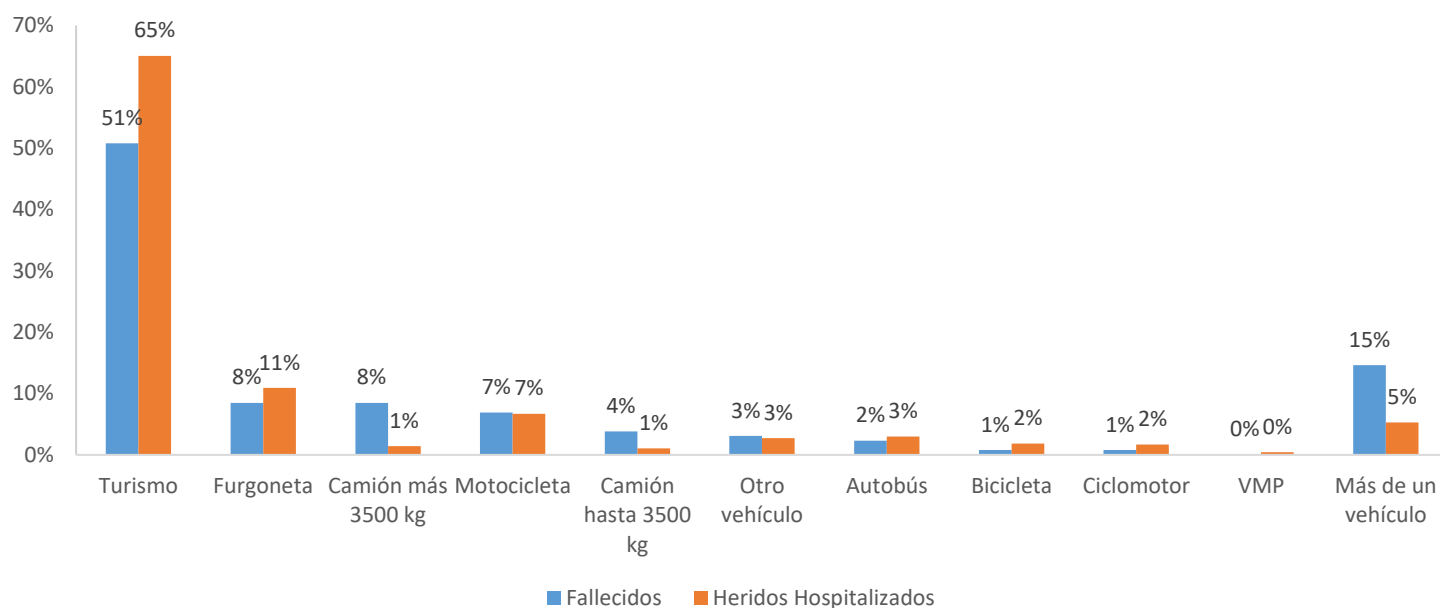
La tasa de peatones fallecidos por cada millón de habitantes, por grupos de edad y sexo, nos permite observar que los hombres tienen tasas superiores a las mujeres en todos los grupos de edad. Las mayores tasas, tanto para hombres como para mujeres, se presentan en los grupos de edad de 55 y más años, alcanzando los máximos a partir de los 85 o más años en el caso de los hombres, con 50; en el caso de las mujeres, en el grupo de edad de 75 a 84 años, con 13.

Figura 6.- Tasa de peatones fallecidos por millón de población, según edad y sexo. 2020. Vías urbanas e interurbanas.



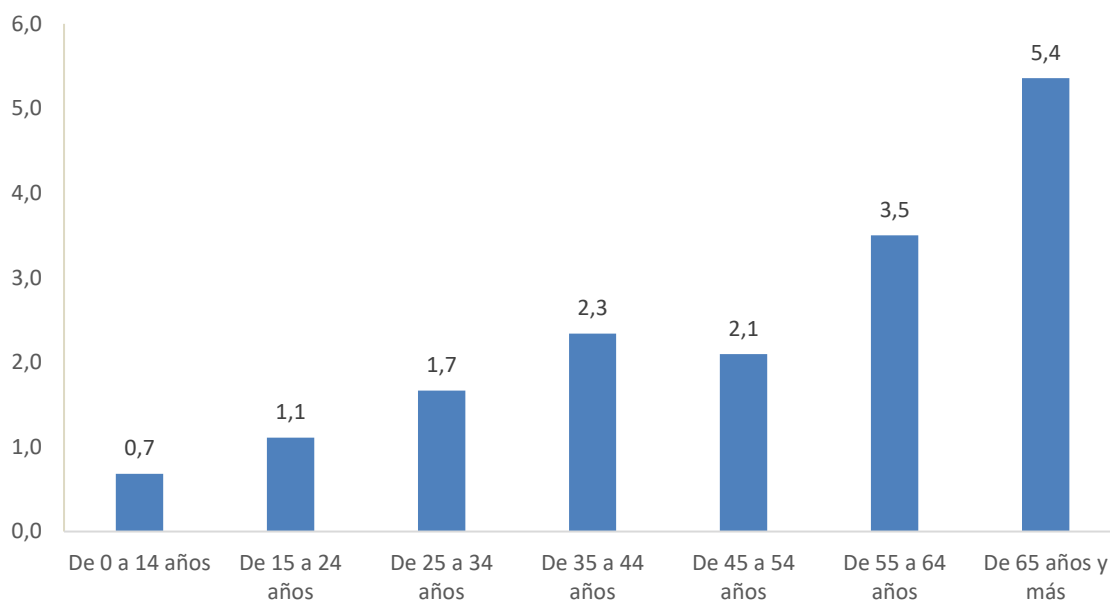
El 51% de los peatones fallecidos y el 65% de los peatones heridos hospitalizados, se han producido entre un turismo y uno o varios peatones.

Figura 7.- Tipo de vehículo relacionado con la lesividad de los peatones. Vías urbanas e interurbanas. 2020.



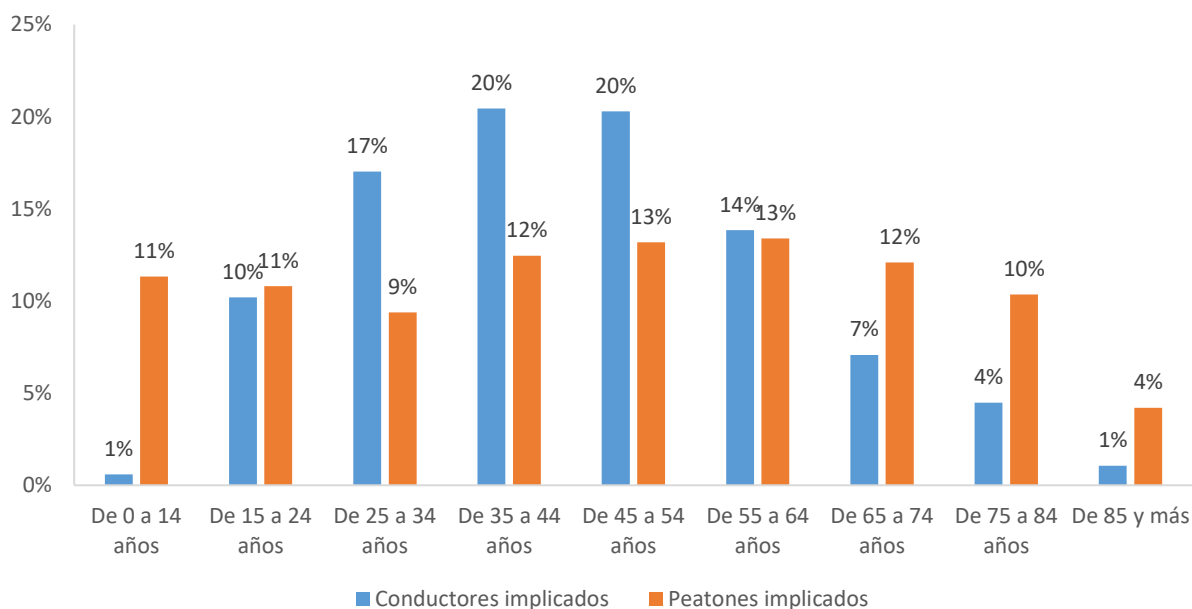
El índice de letalidad de los peatones (fallecidos por cada 100 lesionados), representado en la figura inferior, muestra que a partir de los 65 años este índice es más del doble que en el resto de edades, excepto en el grupo de edad de 55 a 64 años.

Figura 8.- Índice de letalidad por grupos de edad. Vías urbanas e interurbanas. 2020.



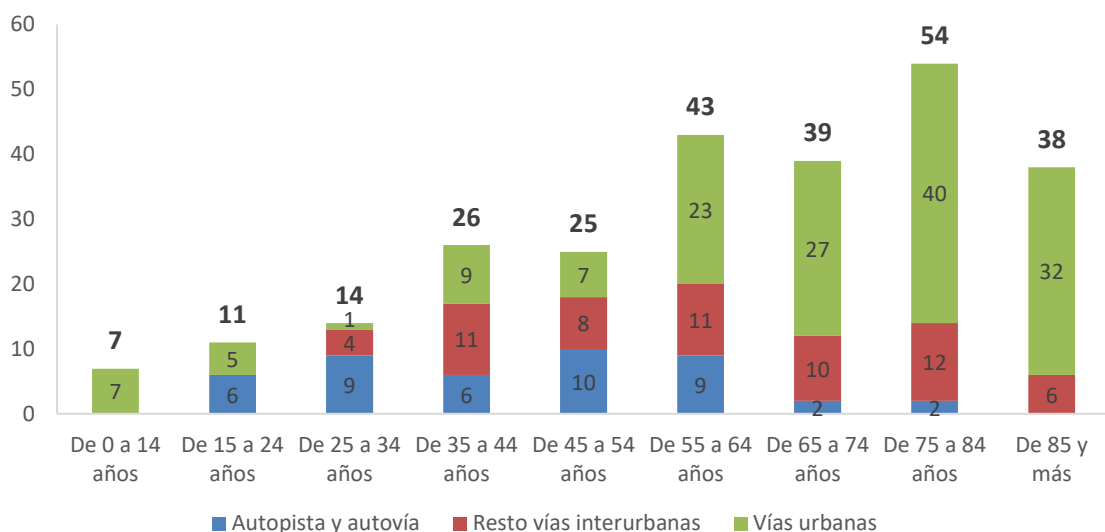
En el siguiente gráfico comparamos la edad de los conductores y de los peatones implicados en accidentes con al menos un peatón víctima. El 58% de los conductores involucrados en estos accidentes se encuentran entre los 25 y 54 años, mientras que en los peatones implicados se distribuyen uniformemente 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 2020.



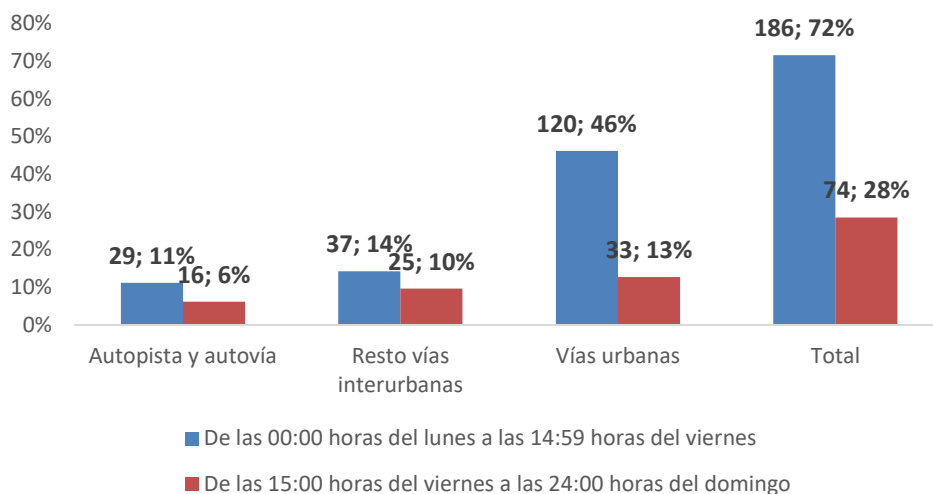
A continuación, se comparan los peatones fallecidos en función del grupo de edad y por tipo de vía en el año 2020. Se observa que, en las vías urbanas, fallecieron peatones en todos los grupos de edad, incrementándose el número de peatones fallecidos a partir de los 55 años, representado un 47% del total de peatones fallecidos. En las vías interurbanas, no hubo ningún peatón fallecido en el grupo de edad de 0 a 14 años. En las autopistas y autovías fallecieron 4 peatones mayores de 64 años, mientras que en las carreteras convencionales fallecieron 28.

Figura 10.-Peatones fallecidos en función del grupo de edad y tipo de vía. Vías urbanas e interurbanas 2020.



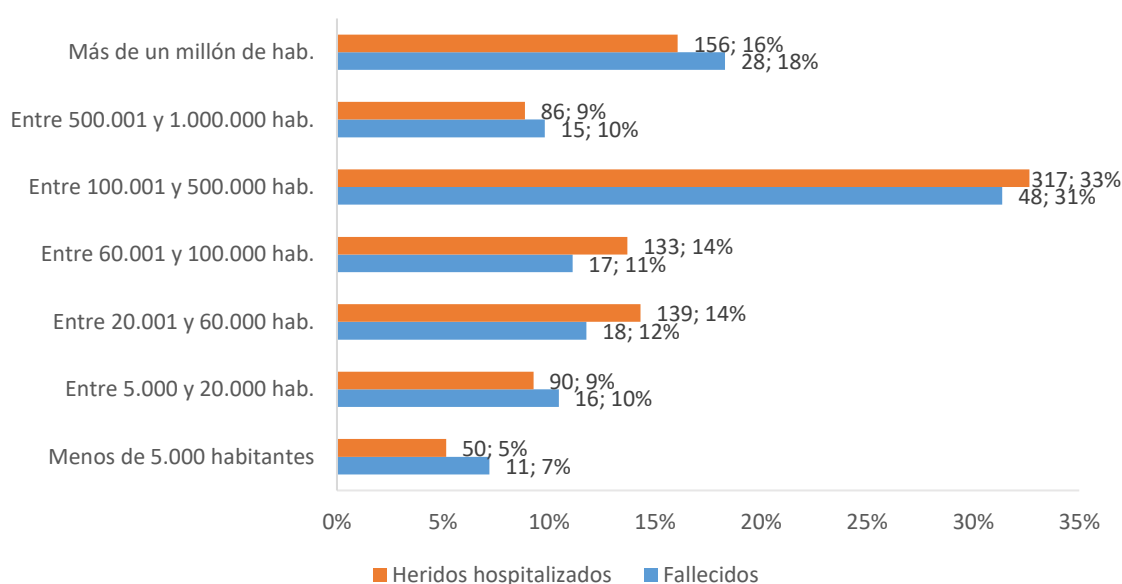
El 72% de los peatones fallecidos se han producido durante los días laborables: el 46% en vías urbanas, el 14% en carreteras convencionales y el 11% en autopista y autovía.

Figura 11.-Peatones fallecidos según fin de semana /no fin de semana y tipo de vía. Vías urbanas e interurbanas 2020.



En Madrid y Barcelona, los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 18% de los peatones fallecidos y el 16% de los peatones heridos hospitalizados en vías urbanas, municipios que representan el 11% de la población española según datos del INE de 2020. 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: 31% y 33% del total, respectivamente, que representan en España el 24% de la población según el INE.

Figura 12.-Peatones fallecidos y heridos hospitalizados por tamaño del municipio. Vías urbanas. 2020.



Los peatones y el resto de usuarios vulnerables

En 2020, el 50% de las personas fallecidas eran peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal o motoristas. Es el segundo año consecutivo donde los usuarios vulnerables fallecidos representan el 50% o más de los fallecidos en accidentes de tráfico. Es en las vías urbanas donde este porcentaje es más alto, siendo usuarios vulnerables el 80% de los fallecidos en estas vías en el año 2020, y en las vías interurbanas este porcentaje es del 38%. Si nos centramos en los peatones fallecidos en las vías urbanas, representan el 49% del total de los fallecidos usuarios vulnerables en estas vías, sin embargo, en las vías interurbanas, este porcentaje es del 29%.

Figura 13.- Evolución de los fallecidos y del porcentaje de usuarios vulnerables fallecidos según tipo de vía. España, 2011-2020.

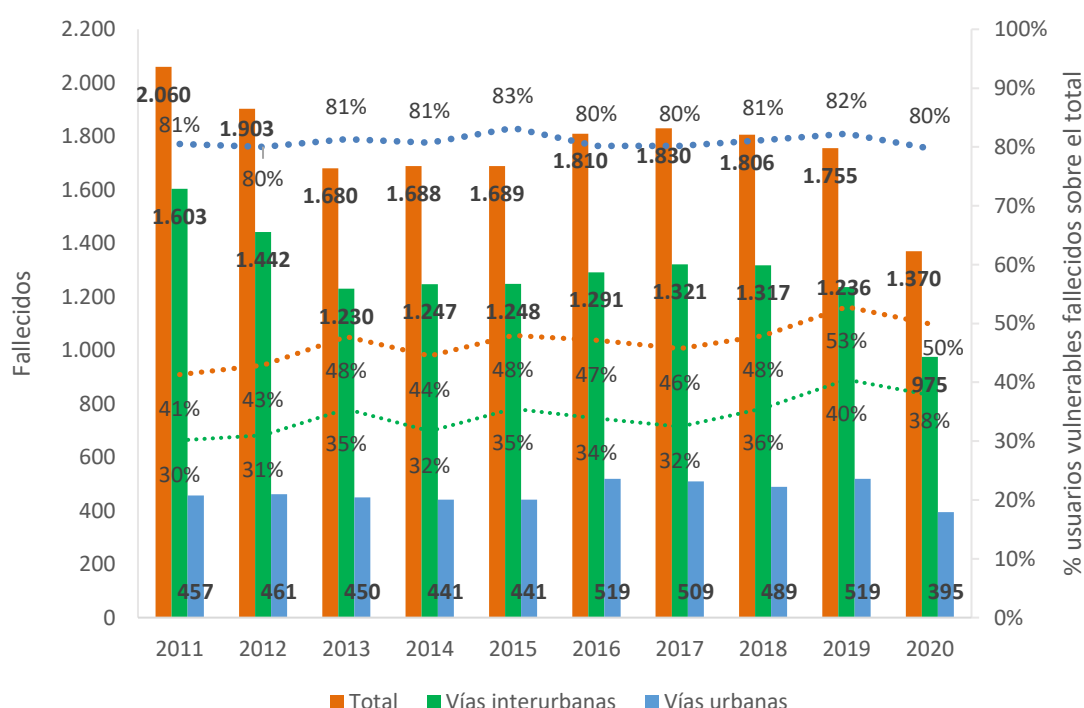
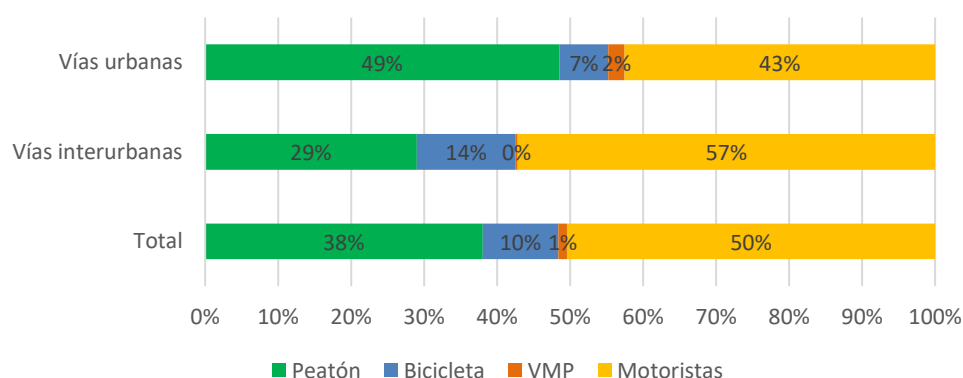


Figura 14.- Porcentaje de usuarios vulnerables fallecidos según el medio de desplazamiento por tipo de vía. España, 2020.

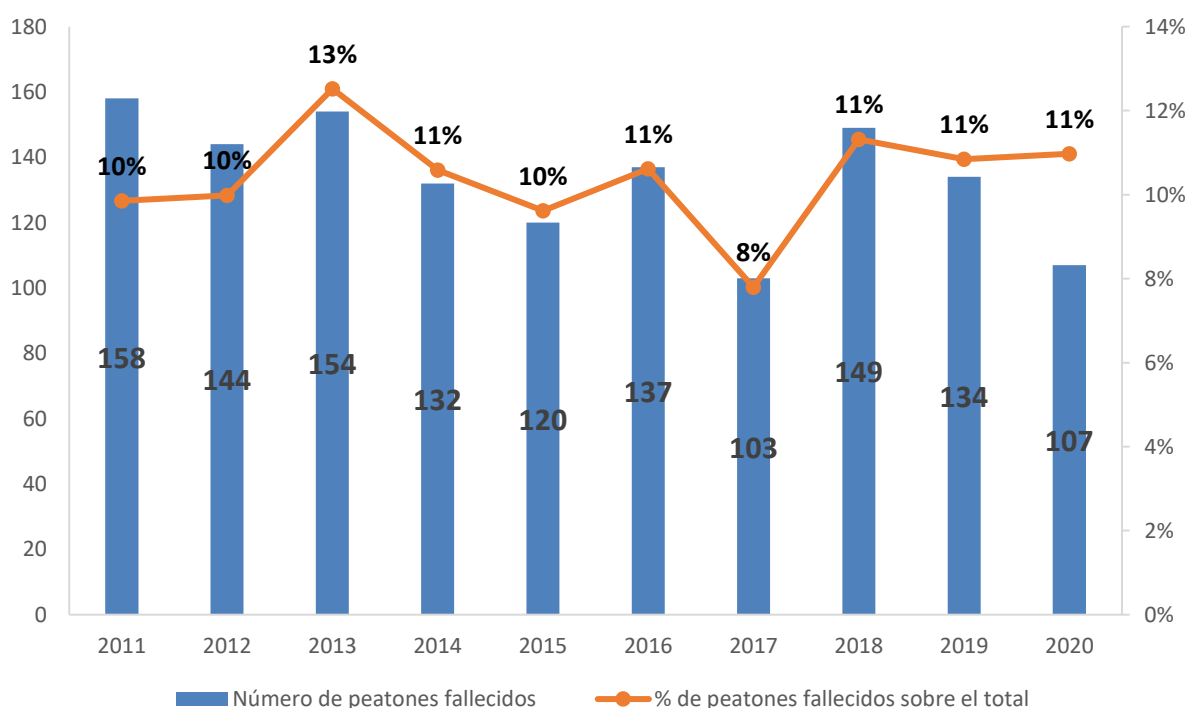


2.- LA SINIESTRALIDAD DE LOS PEATONES EN LAS VÍAS INTERURBANAS

En las vías interurbanas, el número de peatones fallecidos disminuyó entre el año 2011-2020, 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 10% en 2011 al 11% en 2020.

Por su parte, si se analizan otros indicadores en el periodo 2011-2020, 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 ha pasado de un 4% a un 5%, y el de los heridos no hospitalizados se ha mantenido constante con un 1%, respectivamente.

Figura 15.- Número de peatones fallecidos y porcentaje sobre el total de fallecidos. Vías interurbanas. 2011-2020.



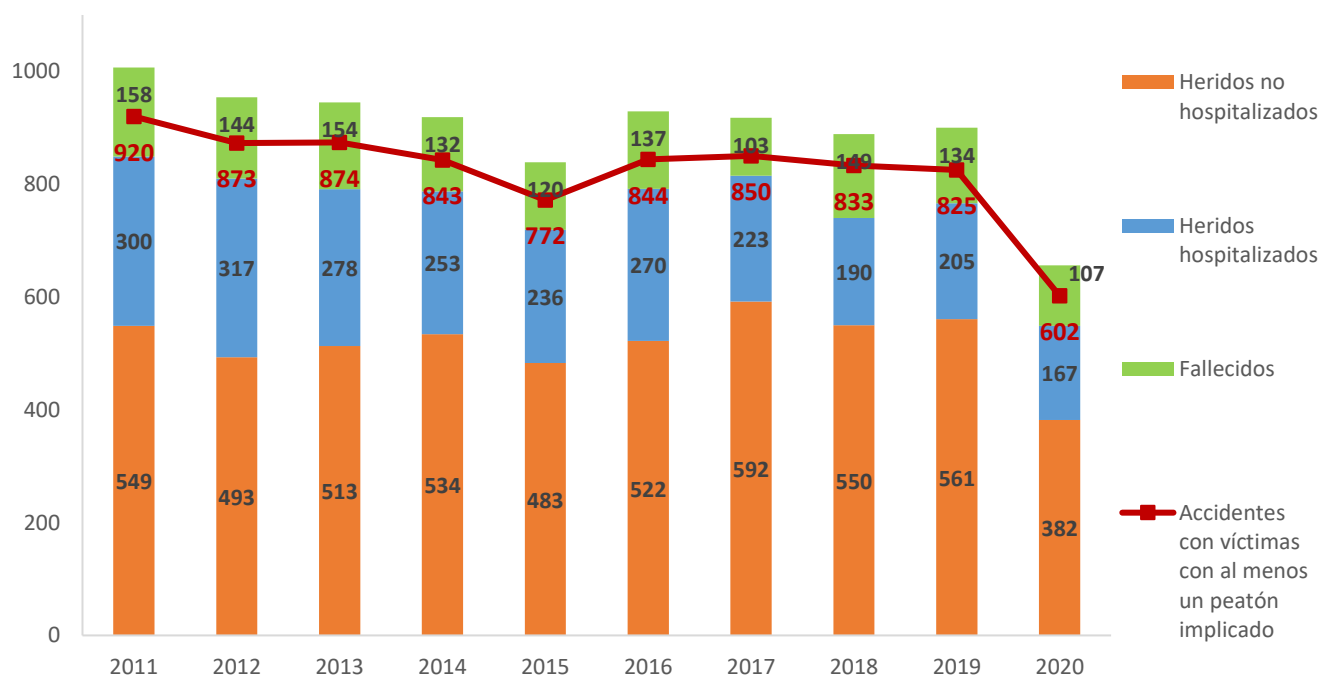
En las tablas siguientes se resumen los principales indicadores para vías interurbanas en la última década:

Tabla 4.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Vías interurbanas. Peatones y porcentaje de peatones sobre el total. Evolución 2011-2020.

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Variación 2020/2019
Accidentes con víctimas	Al menos un peatón implicado	920	873	874	843	772	844	850	833	825	602	-27%
	Total accidentes con víctimas	35.878	35.425	37.297	35.147	34.558	36.721	37.493	37.892	37.339	26.611	-29%
	% accidentes peatones	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	
Fallecidos	Peatones	158	144	154	132	120	137	103	149	134	107	-20%
	Total fallecidos	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	1.236	975	-21%
	% peatones fallecidos	10%	10%	13%	11%	10%	11%	8%	11%	11%	11%	
Heridos hospitalizados	Peatones	300	317	278	253	236	270	223	190	205	167	-19%
	Total heridos hospitalizados	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	4.451	4.303	3.361	-22%
	% heridos hospitalizados peatones	4%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	5%	5%	
Heridos no hospitalizados	Peatones	549	493	513	534	483	522	592	550	561	382	-32%
	Total heridos no hospitalizados	47.692	47.936	51.320	48.693	48.036	51.379	52.340	53.124	51.407	34.246	-33%
	% heridos no hospitalizados peatones	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	

Centrándonos en el año 2020, en vías interurbanas se produjeron 602 accidentes en los que estuvo implicado un peatón, el 2% del total de accidentes con víctimas en vías interurbanas. En esos accidentes fallecieron 107 peatones, el 11% del total de los fallecidos, 167 fueron heridos hospitalizados, el 5% del total de los heridos hospitalizados por accidente en las vías interurbanas, y 382 fueron heridos no hospitalizados, el 1% del total. Se observa un descenso del 20% en los peatones fallecidos respecto al año 2019. Los peatones heridos hospitalizados y no hospitalizados también han descendido un 19% y 32% respectivamente en 2019.

Figura 16.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Peatones. Vías interurbanas. 2011-2020.



Meses, días de la semana, horas y luminosidad

Dado que el número de fallecidos peatones es reducido y presenta gran variabilidad, se han analizado los fallecidos de los últimos tres años (2018-2020) en conjunto.

El 49% de los peatones fallecidos entre 2018 y 2020 se concentró en los meses de octubre a febrero, siendo diciembre el mes con una mayor frecuencia de fallecidos, 50. El 18% de los peatones fallecidos se produjeron entre abril y septiembre entre las 00:00 y las 06:59 horas, destacando el mes de agosto donde fallecieron el 6% de los peatones en esa franja horaria.

Figura 17.- Peadones fallecidos (2018-2020) según mes del accidente. Vías interurbanas.

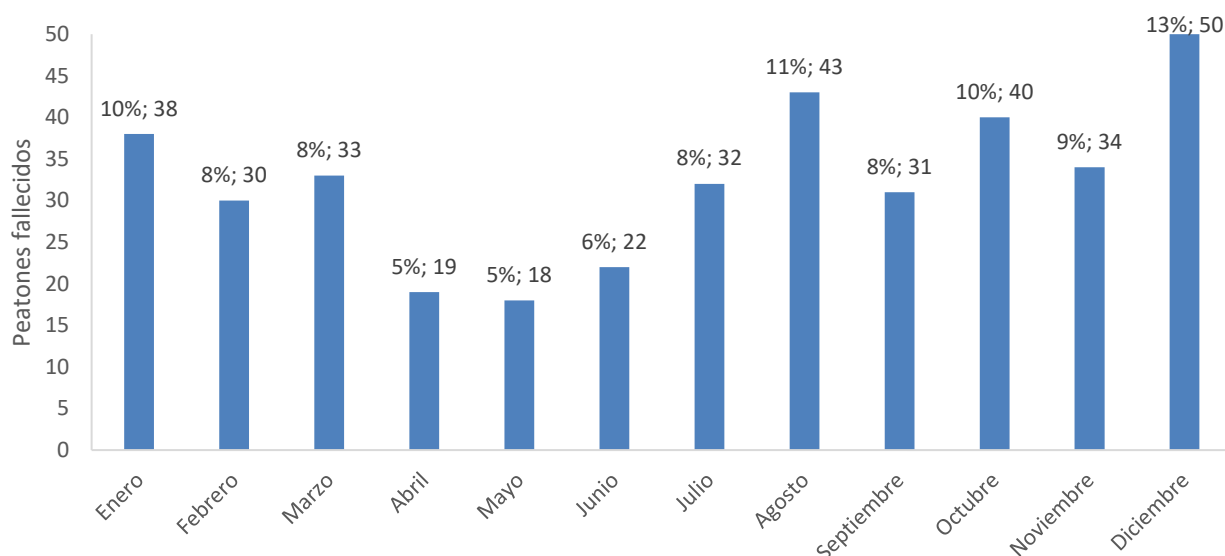
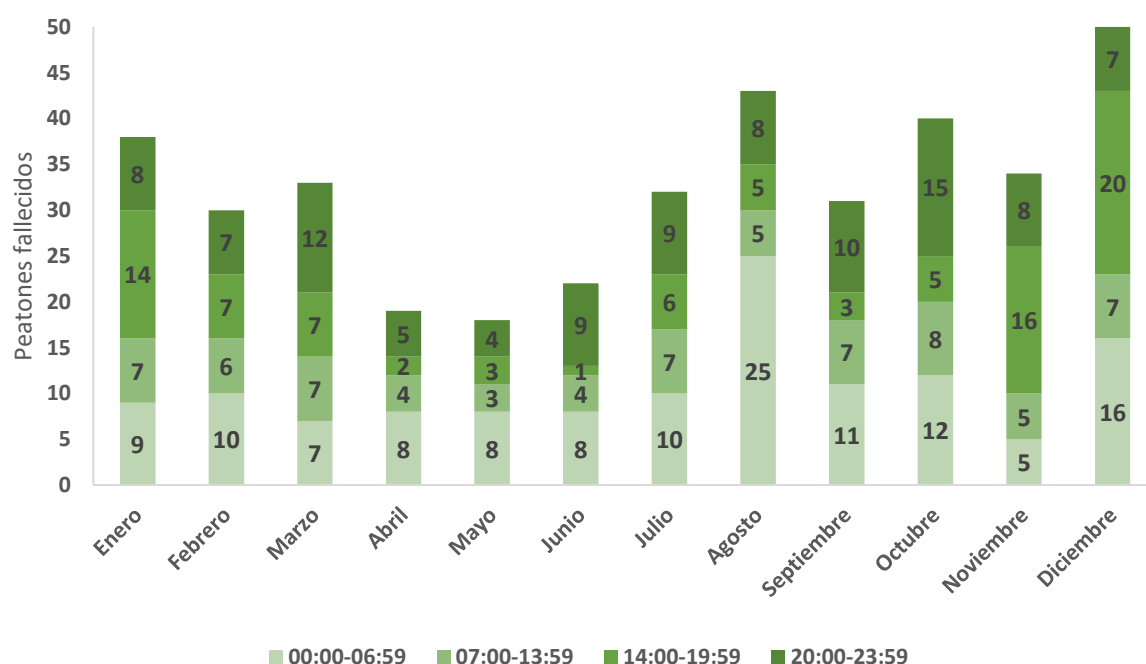


Figura 18.- Peadones fallecidos (2018-2020) según mes del accidente y tramo horario. Vías interurbanas.



Por su parte, la mayor frecuencia de peatones fallecidos se produce en accidentes ocurridos entre las 00:00 y las 06:59 horas los sábados y domingos.

Figura 19.- Peatones fallecidos (2018-2020) según día del accidente. Vías interurbanas.

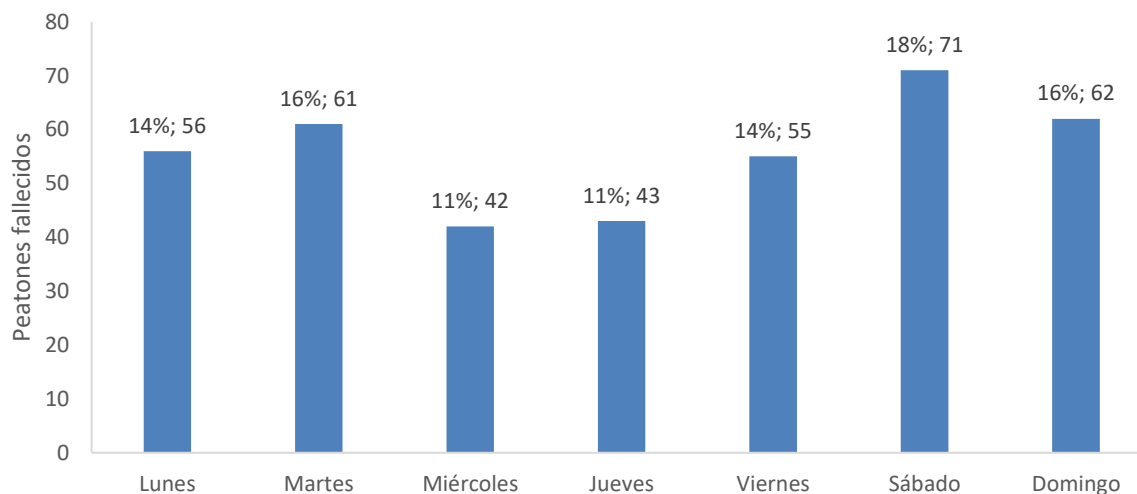
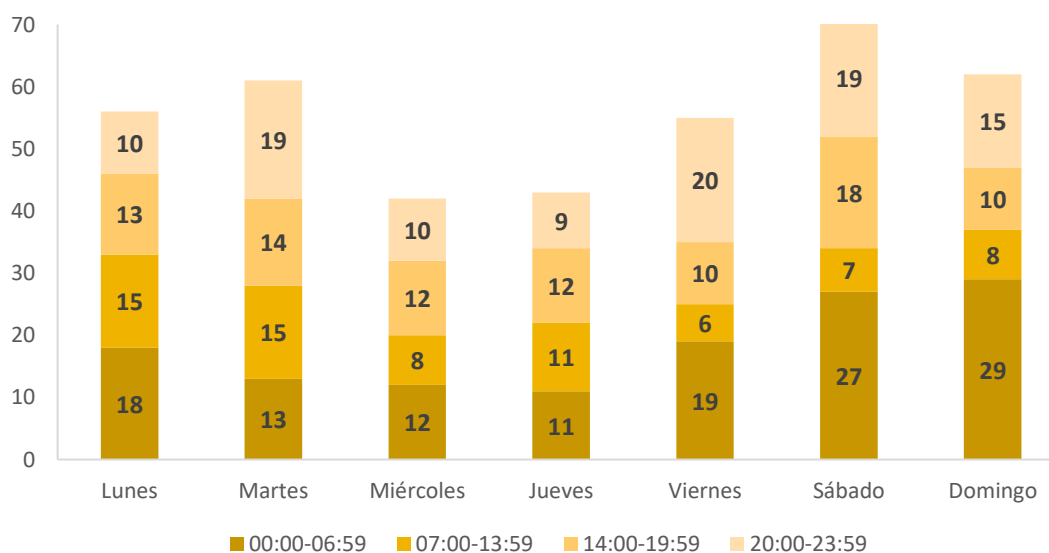
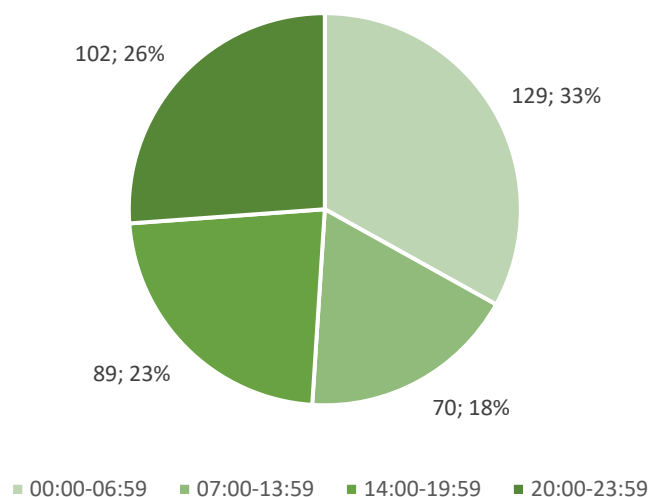


Figura 20.- Peatones fallecidos (2018-2020) según día del accidente y tramo horario. Vías interurbanas.



El 33% de los peatones fallecidos ocurrieron entre las 00:00 y 06:59 horas.

Figura 21.- Peatones fallecidos (2018-2020) según tramo horario. Vías interurbanas.



En función de la luminosidad, el porcentaje de peatones fallecidos en pleno día es del 29%, y en el crepúsculo y la noche del 71%. Cabe destacar el alto porcentaje de peatones fallecidos en accidentes que tienen lugar de noche sin iluminación artificial en la vía, el 47%.

Tabla 5.- Peatones fallecidos (2018-2020) según luminosidad. Vías interurbanas.

	Peatones fallecidos y heridos hospitalizados	
	Número	%
Pleno día	115	29%
Crepúsculo	25	6%
Noche con iluminación artificial en la vía	68	17%
Noche sin iluminación artificial en la vía	182	47%
Total	390	100%

Tipo de vía y tipo de trazado

El número de fallecidos peatones por tipo de vía interurbana en 2020 se muestra en la tabla inferior: aproximadamente 6 de cada 10 fallecidos sufrió el accidente en carretera convencional. En términos absolutos, el número de fallecidos en autopistas y autovías fue de 45, y 6 de cada 10 fallecidos en estas vías de alta capacidad se produjo en autovía.

Tabla 6.- Evolución de los peatones fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2011-2020.

Fallecidos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Variación 2020/2019 ⁽¹⁾
Autopista	12	9	11	10	12	8	10	15	10	17	7
Autovía	44	39	44	28	33	40	39	54	48	28	-20
Resto vías	102	96	99	94	75	89	54	80	76	62	-14
Total Interurbana	158	144	154	132	120	137	103	149	134	107	-20%

(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 2018-2020, el 56% de los fallecidos peatones en vías interurbanas se produjeron en accidentes en carreteras convencionales. Analizando el tipo de vía y el trazado vemos que el 35% de esas víctimas se ocasionaron en accidentes en carreteras convencionales y en trazado recto, el 8% en carreteras convencionales y en trazado en curva, y el 7% en carreteras convencionales y en intersecciones de tipo T, Y, X o +.

Tabla 7.- Peatones fallecidos (2018-2020) según tipo de vía y trazado. Vías interurbanas.

Peatones	Autopista y autovía		Resto de vías interurbanas		Total	
	Número	%	Número	%	Número	%
En intersección	25	6%	41	11%	66	17%
Fuera de intersección	146	37%	177	45%	323	83%
Se desconoce	1	0%	0	0%	1	0%
Total	172	44%	218	56%	390	100%

Tabla 8.- Peatones fallecidos (2018-2020) según tipo de vía y detalle del trazado. Vías interurbanas.

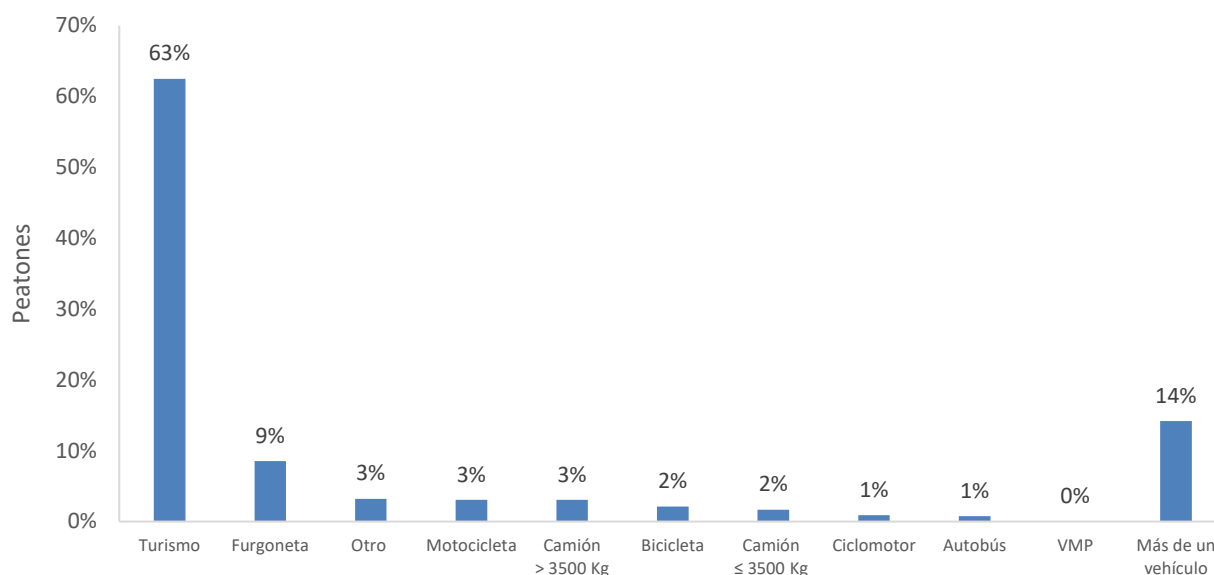
Peatones	Autopista y autovía		Resto de vías interurbanas		Total	
	Número	%	Número	%	Número	%
En T,Y,X o +	4	1%	27	7%	31	8%
Giratoria	3	1%	9	2%	12	3%
Otro tipo	18	5%	5	1%	23	6%
Se desconoce	1	0%	0	0%	1	0%
Resto de categorías	146	37%	177	45%	323	83%
Total	172	44%	218	56%	390	100%

Peatones	Autopista y autovía		Resto de vías interurbanas		Total	
	Número	%	Número	%	Número	%
Recta	102	26%	137	35%	239	61%
Curva	37	9%	31	8%	68	17%
Se desconoce	7	2%	9	2%	16	4%
Resto de categorías	26	7%	41	11%	67	17%
Total	172	44%	218	56%	390	100%

Tipo de vehículo implicado en el accidente

El 63% de las víctimas peatones se han producido en accidentes en los que hubo un solo turismo y uno o varios peatones.

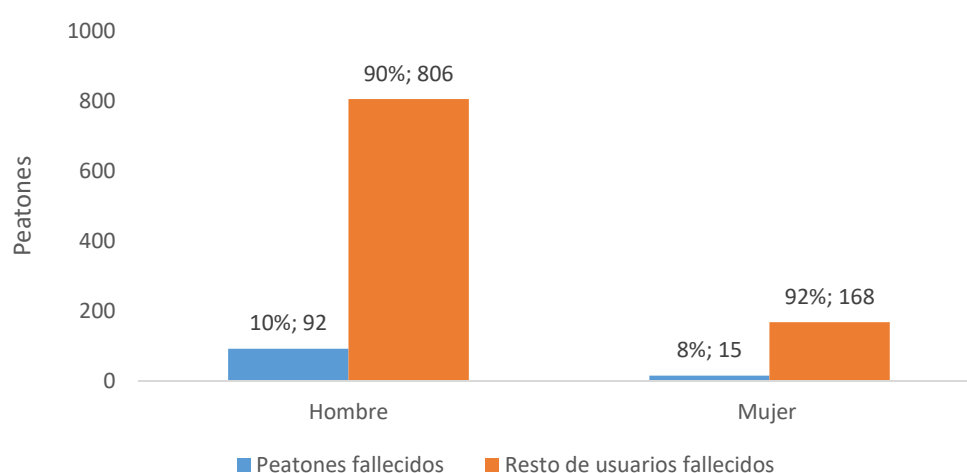
Figura 22.- Peatones víctimas según el medio de desplazamiento que interviene en el accidente. Vías interurbanas. 2020.



Sexo y edad

En el año 2020 fallecieron 92 peatones hombres y 15 mujeres, representando el 86% y 14% 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 90% de los hombres y el 92% de las mujeres fallecidas en ámbito interurbano.

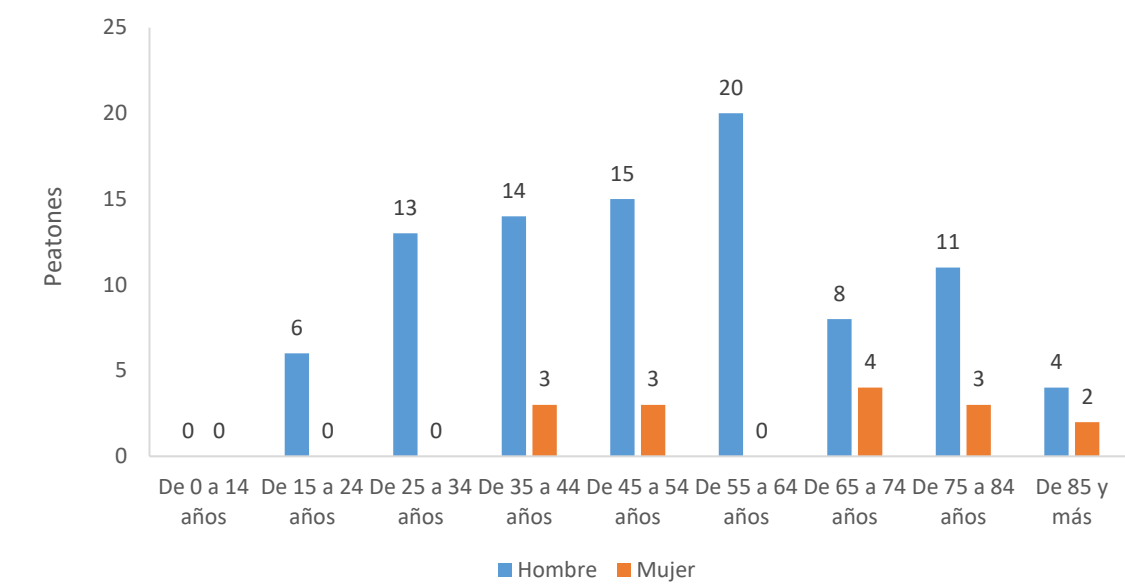
Figura 23.- Peatones y no peatones fallecidos según sexo. Vías interurbanas. 2020.



En las vías interurbanas, el 69% 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 en los hombres: la mayor frecuencia de peatonas fallecidas se presenta a partir de los 65 o más años (el 60%), sin

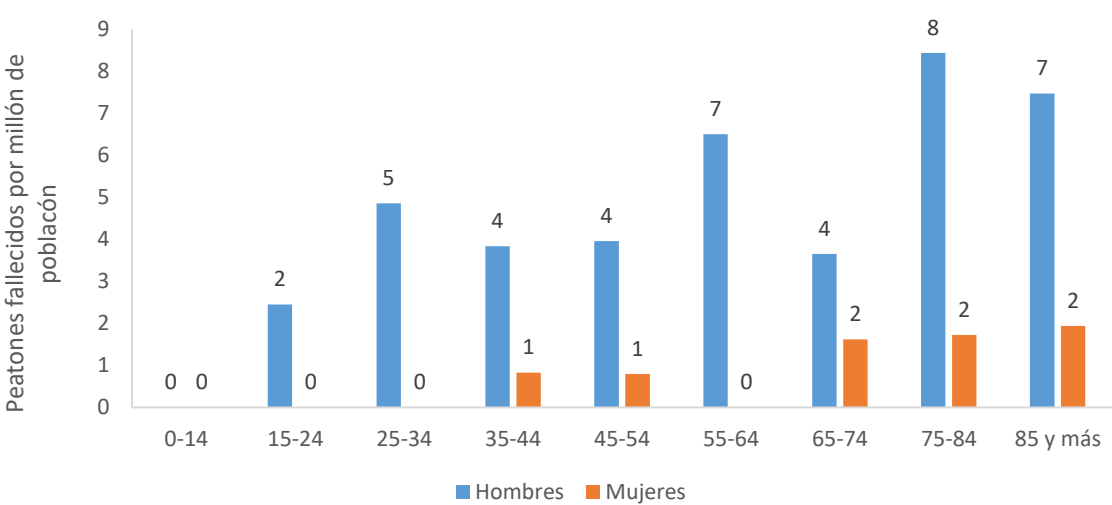
embargo, en el caso de los peatones hombres fallecidos, el 74% tenía menos de 65 años, presentándose una mayor frecuencia en el grupo de edad comprendido entre los 55 y 64 años, con 20 peatones fallecidos, y seguido del grupo de 45 a 54 años, con 15 peatones. En el caso de las peatonas fallecidas, el grupo de edad de 65 a 74 años es el que presenta una mayor frecuencia, con 4.

Figura 24.- Peatones fallecidos según sexo y edad. Vías interurbanas. 2020.



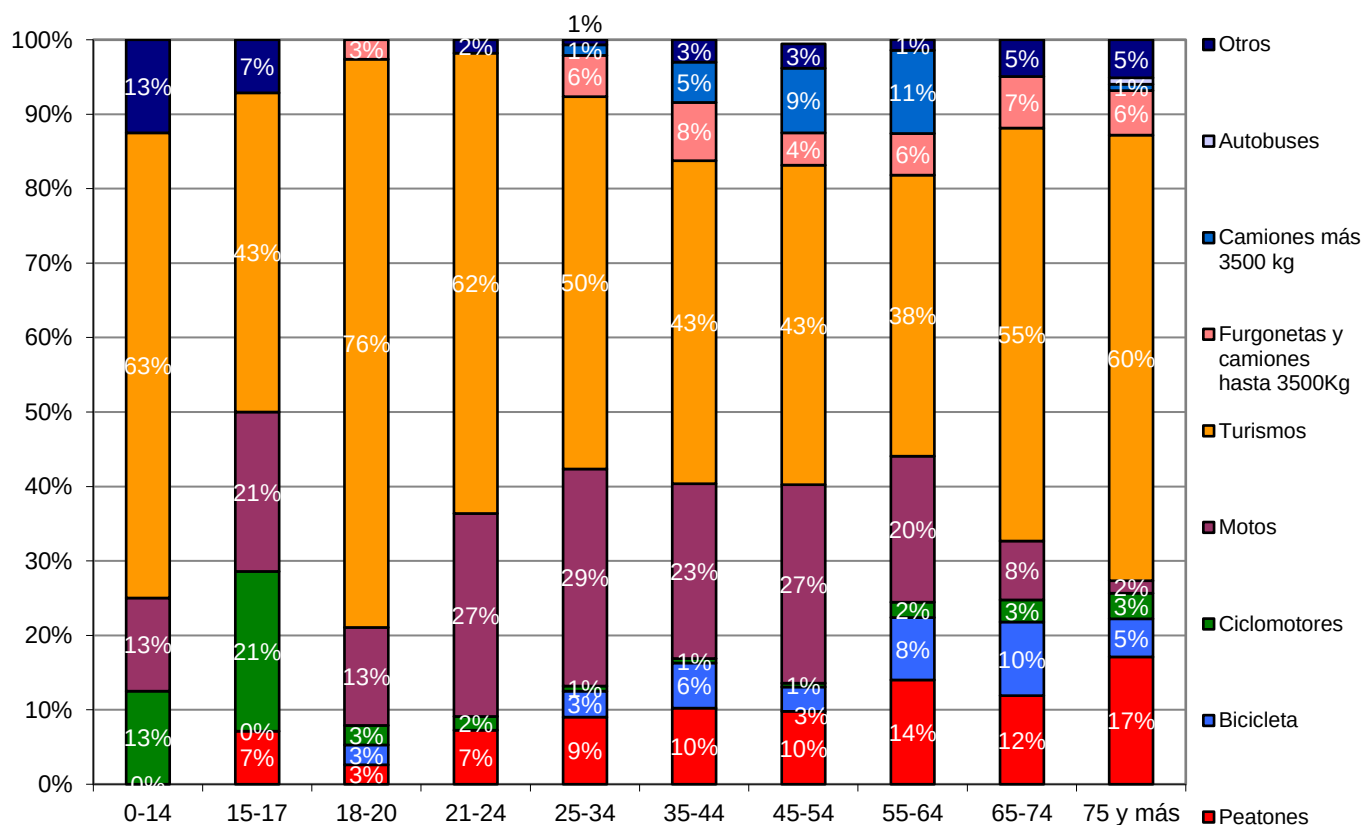
La representación de la tasa de peatones fallecidos por cada millón de habitantes por grupos de edad y sexo, muestra que los hombres tienen tasas superiores a las mujeres en todos los grupos de edad. En los hombres, las mayores tasas se producen en los grupos de edad de 75 a 84 años, de 85 y más, y de 55 a 64 años, con 8, 7 y 7 fallecidos por millón de población, respectivamente. En las mujeres, las mayores tasas se producen en los grupos de edad de 65 a 74 años, en el de 75 a 84 años y en el de 85 y más, con tasas de 2 fallecidos por millón de población en cada uno de estos tres grupos de edad.

Figura 25.- Tasa de peatones fallecidos por millón de población, según edad y sexo. Vías interurbanas. 2020.



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 55 y 64 años (14%), y para los de 75 o más años (17%).

Figura 26.- Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. 2020.



Acción del peatón previa al accidente

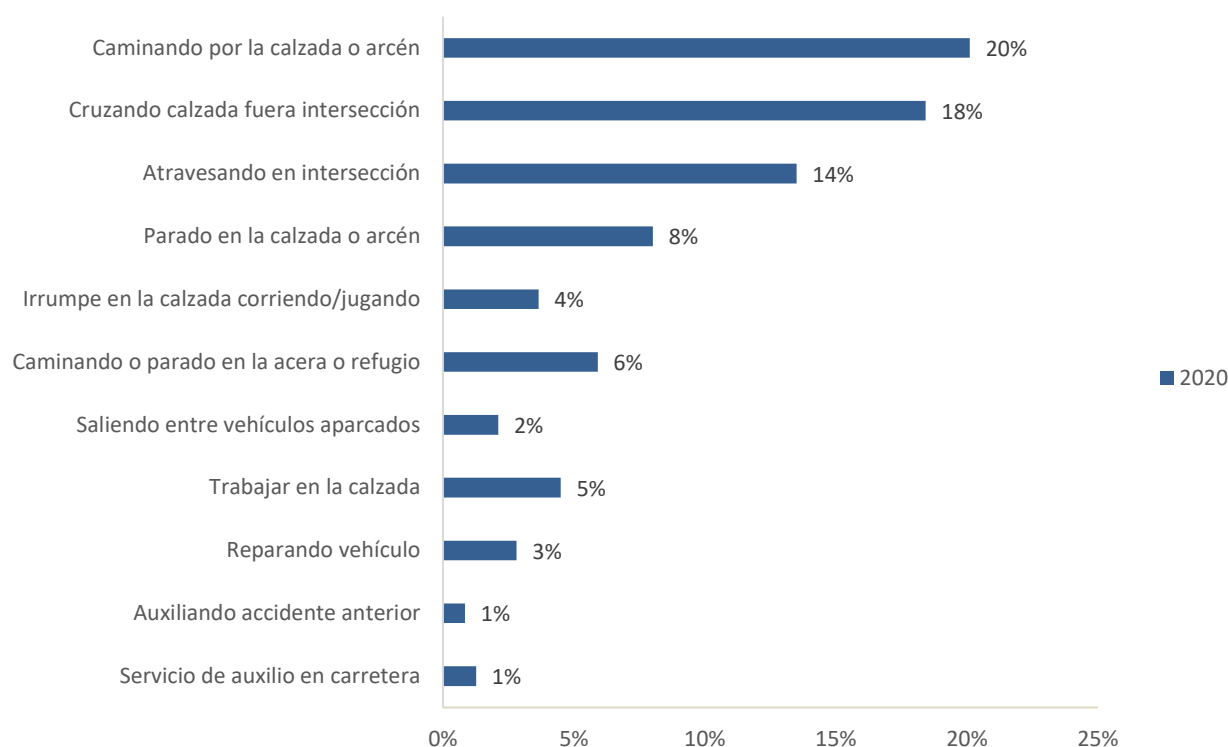
Las acciones de los peatones previas al accidente más frecuentes en 2020 han sido: caminando por la calzada o arcén (con el 18% de los peatones implicados en accidentes), cruzando la calzada fuera de intersección (20%), atravesando en intersección (14%), y en cuarto lugar, parado en la calzada o arcén (8%).

Tabla 9.- Acción del peatón previa al accidente. Vías interurbanas. 2018-2020.

Número	2018	2019	2020
Atravesando en intersección	144	145	96
Cruzando calzada fuera intersección	180	177	131
Saliendo entre vehículos aparcados	23	32	15
Caminando por la calzada o arcén	181	187	143
Irrumpe en la calzada corriendo/jugando	41	60	26
Trabajar en la calzada	41	30	32
Reparando vehículo	13	22	20
Servicio de auxilio en carretera	10	8	9
Parado en la calzada o arcén	63	64	57
Caminando o parado en la acera o refugio	58	38	42
Auxiliando accidente anterior	17	16	6
Otra	6	1	5
Se desconoce	188	180	129
Total	965	960	711

Porcentaje	2018	2019	2020
Atravesando en intersección	15%	15%	14%
Cruzando calzada fuera intersección	19%	18%	18%
Saliendo entre vehículos aparcados	2%	3%	2%
Caminando por la calzada o arcén	19%	19%	20%
Irrumpe en la calzada corriendo/jugando	4%	6%	4%
Trabajar en la calzada	4%	3%	5%
Reparando vehículo	1%	2%	3%
Servicio de auxilio en carretera	1%	1%	1%
Parado en la calzada o arcén	7%	7%	8%
Caminando o parado en la acera o refugio	6%	4%	6%
Auxiliando accidente anterior	2%	2%	1%
Otra	1%	0%	1%
Se desconoce	19%	19%	18%
Total	100%	100%	100%

Figura 27.- Acción del peatón en el momento del accidente. Vías interurbanas. 2020.



Infracciones de los peatones implicados en accidentes

El 46% de los peatones implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas en 2020 no había cometido ninguna infracción, según los informes policiales. Por su parte, las infracciones más frecuentes de los peatones implicados en accidentes son: estar o marchar por la calzada de forma antirreglamentaria (17%), no cruzar por un paso de peatones (10%), y otras infracciones (5%).

Tabla 10.- Infracciones de los peatones implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas. 2018-2020.

Infracción	Número			Distribución porcentual		
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
No respeta semáforo	3	6	3	0%	1%	0%
No cruza por paso para peatones	98	105	68	10%	11%	10%
No obedece las indicaciones del agente	-	1	1	-	0%	0%
Estar o marchar por la calzada de forma antirreglamentaria	183	169	118	19%	18%	17%
Otra infracción	55	66	39	6%	7%	5%
Ninguna infracción	436	437	326	45%	46%	46%
Se desconoce	190	176	156	20%	18%	22%
Total	965	960	711	100%	100%	100%

Infracciones de los conductores implicados en accidentes con al menos un peatón

El 40% de los conductores implicados en accidentes al menos un peatón en vías interurbanas en 2020 no había cometido ninguna infracción, según los informes policiales. Las infracciones más frecuentes de los conductores implicados en accidentes al menos un peatón son: no respeta el paso de peatones (15%), no respeta otra regulación de prioridad (5%), y otras infracciones (4%).

Tabla 11.- Infracciones los conductores implicados en accidentes al menos un peatón. Vías interurbanas. 2018-2020.

Infracción	Número			Distribución porcentual		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
No respetar señal de STOP	4	1	2	0%	0%	0%
No respetar paso para peatones	138	159	107	14%	17%	15%
No respetar otra regulación de prioridad	24	39	34	2%	4%	5%
Circular en sentido contrario o por lugar prohibido	5	5	3	1%	1%	0%
Invadir parcialmente el sentido contrario	10	4	7	1%	0%	1%
Adelantar antirreglamentariamente	7	7	5	1%	1%	1%
No mantener el intervalo de seguridad	29	26	20	3%	3%	3%
Otra infracción	22	19	31	2%	2%	4%
Ninguna infracción	429	397	279	45%	44%	40%
Se desconoce	293	252	205	30%	28%	30%
Total	961	909	693	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 (31%), la conducción distraída (29%), no respetar las normas de prioridad (22%), la velocidad inadecuada (6%) y el consumo de alcohol (7%). 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 respetar las normas de prioridad (15%), no mantener intervalo de seguridad (14%), y el consumo de alcohol (12%).

Tabla 12.- Distribución de factores concurrentes en los accidentes con víctimas y accidentes con víctimas con al menos un peatón ocurridos en vías interurbanas. Año 2020. (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	162	1%	157	31%
Conducción distraída o desatenta	5.328	27%	147	29%
No respetar prioridad	2.876	15%	111	22%
Alcohol*	1.553 (de 13.233)	12%	28 (de 428)	7%
Velocidad inadecuada	3.599	19%	32	6%
Otra infracción	1.197	6%	28	6%
Conducción negligente	266	1%	12	2%
Cansancio o sueño	1.458	8%	11	2%
No mantener intervalo de seguridad	2.778	14%	11	2%
Conducción temeraria	118	1%	7	1%
Adelantamiento antirreglamentario	429	2%	5	1%
Enfermedad	416	2%	4	1%
Giro incorrecto	478	2%	3	1%
Inexperiencia conductor	406	2%	1	0%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 19.409 y el total de accidentes con al menos un peatón implicado es 499. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 13.233 accidentes con víctimas y una muestra de 428 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 2020, 58 de los 66 peatones fallecidos en vías interurbanas durante el crepúsculo y la noche no utilizaban elementos reflectantes en el momento del accidente, y 62 de los 83, en el caso de los peatones heridos hospitalizados.

Tabla 13.- Peatones fallecidos y heridos hospitalizados en relación al uso de elementos reflectantes, según la luminosidad. Vías interurbanas. 2020.

No uso de elementos reflectantes en peatón - Interurbana	Día	Crepúsculo	Noche	Crepúsculo + Noche
Peatones fallecidos que usaban elementos reflectantes	10	0	4	4
Peatones fallecidos que no usaban elementos reflectantes	25	5	53	58
Total de peatones fallecidos	41	5	61	66
% de no uso de elementos reflectantes	*	*	*	*

No uso elementos reflectantes en peatón – Interurbana	Día	Crepúsculo	Noche	Crepúsculo + Noche
Peatones heridos hospitalizados que usaban elementos reflectantes	8	1	7	8
Peatones heridos hospitalizados que no usaban elementos reflectantes	62	8	54	62
Total de peatones heridos hospitalizados	84	13	70	83
% de no uso de elementos reflectantes	*	*	*	*

* 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 46% se encontraba a una distancia de menos de 10 kilómetros entre ambos puntos, y en el 67% de los heridos hospitalizados.

Tabla 14.- Peatones fallecidos en relación a la distancia entre el lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón. Vías interurbanas. 2020. (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	0	13	13
Entre 2 y 4.99 km	6	13	19
Entre 5 y 9.99 km	6	4	10
Entre 10 y 14.99 km	5	2	7
Entre 15 y 19.99 km	3	2	5
Entre 20 y 49.99 km	5	5	10
Entre 50 y más	10	8	18
Se desconoce	6	4	10
Total	41	51	92

Nota: El total de peatones fallecidos considerados es de 92, en los que se tiene constancia de la georreferenciación del accidente.

Tabla 15.- Peatones heridos hospitalizados en relación a la distancia entre el lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón. Vías interurbanas. 2020. (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	3	31	34
Entre 2 y 4.99 km	4	31	35
Entre 5 y 9.99 km	3	16	19
Entre 10 y 14.99 km	6	5	11
Entre 15 y 19.99 km	1	1	2
Entre 20 y 49.99 km	6	6	12
Entre 50 y más	4	9	13
Se desconoce	3	3	6
Total	30	102	132

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

3.- LA SINIESTRALIDAD TERRITORIAL EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS

Comunidades Autónomas

Las comunidades autónomas con más peatones fallecidos en 2020 han sido Cataluña y la Comunidad de Madrid, con 37 peatones fallecidos cada una; la Comunitat Valenciana con 33, Andalucía con 29, Castilla y León con 24 y Canarias con 17 peatones fallecidos. Si calculamos las tasas por población vemos que Aragón tiene una tasa de 11 peatones fallecidos por millón de población, Castilla y León de 10, y La Rioja con 9. Canarias con una tasa de 8, seguida de Asturias y la Comunitat Valenciana con una tasa de 7 por millón de habitantes.

En cuanto a los heridos hospitalizados peatones en 2020, Cataluña es la comunidad autónoma con un número mayor, 198, seguida de Madrid, 170, Andalucía, 165, y el resto de comunidades autónomas están por debajo de 100. La tasa de peatones heridos hospitalizados por millón de población en 2020 ha sido 24, las comunidades autónomas con una tasa menor que la nacional han sido: Illes Balears (20), la Comunitat Valenciana (19), Andalucía (19), Extremadura (17), Castilla-La Mancha (15) y Región de Murcia (15).

Tabla 16.- Fallecidos y heridos hospitalizados. Números absolutos y tasas por millón de población. Peatones y Total. 2020.

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	29	165	254	1.139	3	19	30	134
Aragón	14	39	68	255	11	29	51	192
Asturias, Principado de	7	25	22	147	7	25	22	144
Balears, Illes	5	24	37	197	4	20	31	163
Canarias	17	72	50	357	8	32	22	160
Cantabria	3	24	16	81	5	41	27	139
Castilla-La Mancha	12	31	96	217	6	15	47	106
Castilla y León	24	64	126	424	10	27	52	177
Cataluña	37	198	204	1.146	5	26	27	150
Extremadura	5	18	40	144	5	17	38	136
Galicia	15	84	103	461	6	31	38	171
Madrid, Comunidad de	37	170	105	638	5	25	16	95
Murcia, Región de	7	22	39	200	5	15	26	133
Navarra, Comunidad Foral de	3	31	20	97	5	47	30	148
Rioja, La	3	10	16	61	9	32	51	193
Comunitat Valenciana	33	98	129	687	7	19	26	137
País Vasco	7	55	42	406	3	25	19	185
Ceuta y Melilla	2	8	3	24	12	47	18	142
Total	260	1.138	1.370	6.681	5	24	29	141

Provincias

En 2020 hubo 5 provincias en las que no se registró ningún peatón fallecido, en 8 provincias hubo 1 fallecido, y en el resto de provincias más de 1 fallecido. En cuanto a los heridos hospitalizados en 20 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 2020 ha sido del 17%. Hay 24 provincias que presentan un porcentaje igual o superior al nacional.

Tabla 17.- Fallecidos y heridos hospitalizados, peatones y no peatones, vías urbanas e interurbanas, 2020. 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	0	9	9	4	5	101	8%
Albacete	1	9	10	5	10	51	16%
Alicante/Alacant	12	47	59	6	61	258	18%
Almería	3	15	18	7	38	92	14%
Ávila	2	4	6	8	10	32	14%
Badajoz	3	8	11	9	25	73	11%
Balears, Illes	5	24	29	10	37	197	12%
Barcelona	29	119	148	11	115	682	19%
Burgos	2	7	9	12	19	74	10%
Cáceres	2	10	12	13	15	71	14%
Cádiz	4	34	38	14	22	203	17%
Castellón/Castelló	6	19	25	15	17	127	17%
Ciudad Real	4	5	9	16	29	43	13%
Córdoba	0	14	14	17	14	121	10%
Coruña, A	4	37	41	18	33	196	18%
Cuenca	4	3	7	19	18	34	13%
Girona	2	26	28	20	28	179	14%
Granada	4	11	15	21	35	108	10%
Guadalajara	1	5	6	22	12	22	18%
Gipuzkoa	0	23	23	23	20	176	12%
Huelva	1	6	7	24	23	70	8%
Huesca	1	8	9	25	20	54	12%
Jaén	0	7	7	26	21	55	9%
León	6	18	24	27	25	87	21%
Lleida	1	14	15	28	21	103	12%
Rioja, La	3	10	13	29	16	61	17%
Lugo	2	11	13	30	16	64	16%
Madrid	37	170	207	31	105	638	28%
Málaga	8	39	47	32	51	252	16%
Murcia	7	22	29	33	39	200	12%
Navarra	3	31	34	34	20	97	29%
Ourense	3	15	18	35	16	68	21%
Asturias	7	25	32	36	22	147	19%
Palencia	2	5	7	37	10	27	19%
Palmas, Las	8	17	25	38	22	93	22%
Pontevedra	6	21	27	39	38	133	16%
Salamanca	6	3	9	40	20	40	15%

Santa Cruz de Tenerife	9	55	64	41	28	264	22%
Cantabria	3	24	27	42	16	81	28%
Segovia	1	4	5	43	11	19	17%
Sevilla	9	39	48	44	50	238	17%
Soria	0	7	7	45	6	20	27%
Tarragona	5	39	44	46	40	182	20%
Teruel	3	0	3	47	10	41	6%
Toledo	2	9	11	48	27	67	12%
Valencia/València	15	32	47	49	51	302	13%
Valladolid	2	10	12	50	13	80	13%
Bizkaia	7	23	30	51	17	129	21%
Zamora	3	6	9	52	12	45	16%
Zaragoza	10	31	41	53	38	160	21%
Ceuta	1	1	2	54	2	8	20%
Melilla	1	7	8	55	1	16	47%
Total	260	1.138	1.398	56	1.370	6.681	17%

ANEXOS

ANEXO I.- NOTAS METODOLÓGICAS

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 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:

$$\text{Factor_de_corrección} = x = \frac{\text{nº de registros cruzados(solo heridos graves)}}{\text{nº de registros del primer estrato(solo heridos graves)}}$$

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, no peatones, total, porcentaje de peatones sobre el total. Vías urbanas e interurbanas. Evolución 2011-2020.....	7
Tabla 2.- Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. Peatones. España, 2020.....	9
Tabla 3.- Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. Peatones. España, 2020.....	10
Tabla 4.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Vías interurbanas. Peatones y porcentaje de peatones sobre el total. Evolución 2011-2020.	17
Tabla 5.- Peatones fallecidos (2018-2020) según luminosidad. Vías interurbanas.	20
Tabla 6.- Evolución de los peatones fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2011-2020.....	21
Tabla 7.- Peatones fallecidos (2018-2020) según tipo de vía y trazado. Vías interurbanas.	21
Tabla 8.- Peatones fallecidos (2018-2020) según tipo de vía y detalle del trazado. Vías interurbanas.	21
Tabla 9.- Acción del peatón previa al accidente. Vías interurbanas. 2018-2020.....	25
Tabla 10.- Infracciones de los peatones implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas. 2018-2020.	26
Tabla 11.- Infracciones los conductores implicados en accidentes al menos un peatón. Vías interurbanas. 2018-2020.....	27
Tabla 12.- Distribución de factores concurrentes en los accidentes con víctimas y accidentes con víctimas con al menos un peatón ocurridos en vías interurbanas. Año 2020. (Cataluña y País Vasco excluidos.).....	28
Tabla 13.- Peatones fallecidos y heridos hospitalizados en relación al uso de elementos reflectantes, según la luminosidad. Vías interurbanas. 2020.....	29
Tabla 14.- Peatones fallecidos en relación a la distancia entre el lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón. Vías interurbanas. 2020. (Cataluña y País Vasco excluidos.).....	29
Tabla 15.- Peatones heridos hospitalizados en relación a la distancia entre el lugar del accidente y el municipio de residencia del peatón. Vías interurbanas. 2020. (Cataluña y País Vasco excluidos.)..	30
Tabla 16.- Fallecidos y heridos hospitalizados. Números absolutos y tasas por millón de población. Peatones y Total. 2020.....	31
Tabla 17.- Fallecidos y heridos hospitalizados, peatones y no peatones, vías urbanas e interurbanas, 2020. Porcentaje peatones fallecidos y heridos hospitalizados sobre el total provincial correspondiente	32

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.- Evolución de los peatones fallecidos. Vías urbanas e interurbanas. 1993-2020.	5
Figura 2.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Peatones. Vías urbanas e interurbanas. 2011-2020.	6
Figura 3.- Número de peatones fallecidos y porcentaje sobre el total de fallecidos. Vías urbanas e interurbanas. 2011-2020.	6
Figura 4.- Fallecidos y heridos hospitalizados por millón de población y letalidad. Vías urbanas e interurbanas. 2011-2020.	8
Figura 5.- Peatones fallecidos por grupos de edad y sexo. Vías urbanas e interurbanas 2020.	11
Figura 6.- Tasa de peatones fallecidos por millón de población, según edad y sexo. 2020. Vías urbanas e interurbanas.	11
Figura 7.- Tipo de vehículo relacionado con la lesividad de los peatones. Vías urbanas e interurbanas. 2020.	12
Figura 8.- Índice de letalidad por grupos de edad. Vías urbanas e interurbanas.2020.	12
Figura 9.-Conductores y peatones implicados en los accidentes con al menos un peatón víctima por grupos de edad. Vías urbanas e interurbanas 2020.	13
Figura 10.-Peatones fallecidos en función del grupo de edad y tipo de vía. Vías urbanas e interurbanas 2020.	13
Figura 11.-Peatones fallecidos según fin de semana /no fin de semana y tipo de vía. Vías urbanas e interurbanas 2020.	14
Figura 12.-Peatones fallecidos y heridos hospitalizados por tamaño del municipio. Vías urbanas. 2020.	14
Figura 13.- Evolución de los fallecidos y del porcentaje de usuarios vulnerables fallecidos según tipo de vía. España, 2011-2020.	15
Figura 14.- Porcentaje de usuarios vulnerables fallecidos según el medio de desplazamiento por tipo de vía. España, 2020.	15
Figura 15.- Número de peatones fallecidos y porcentaje sobre el total de fallecidos. Vías interurbanas. 2011-2020.	16
Figura 16.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Peatones. Vías interurbanas. 2011-2020.	17
Figura 17.- Peatones fallecidos (2018-2020) según mes del accidente. Vías interurbanas.	18
Figura 18.- Peatones fallecidos (2018-2020) según mes del accidente y tramo horario. Vías interurbanas.	18
Figura 19.- Peatones fallecidos (2018-2020) según día del accidente. Vías interurbanas.	19
Figura 20.- Peatones fallecidos (2018-2020) según día del accidente y tramo horario. Vías interurbanas.	19
Figura 21.- Peatones fallecidos (2018-2020) según tramo horario. Vías interurbanas.	20
Figura 22.- Peatones víctimas según el medio de desplazamiento que interviene en el accidente. Vías interurbanas. 2020.	22
Figura 23.- Peatones y no peatones fallecidos según sexo. Vías interurbanas. 2020.	22

Figura 24.- Peatones fallecidos según sexo y edad. Vías interurbanas. 2020.....	23
Figura 25.- Tasa de peatones fallecidos por millón de población, según edad y sexo. Vías interurbanas. 2020.	23
Figura 26.- Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. 2020.....	24
Figura 27.- Acción del peatón en el momento del accidente. Vías interurbanas. 2020.	26