

SINIESTRALIDAD EN CARRETERAS CONVENCIONALES

Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Agosto de 2018





Contenido

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
1. LAS CIFRAS DE 2017	5
2. LA EVOLUCIÓN	6
3. EL RIESGO	8
4. LOS MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO	10
5. LOS ESCENARIOS DE SINIESTRALIDAD.....	13
5.1. Accidentes con un solo vehículo	13
5.2. Colisiones entre vehículos.....	14
5.3. Atropellos.....	15
FUENTES DE INFORMACIÓN.....	16
DEFINICIONES.....	17
ANEXO I: TABLAS ESTADÍSTICAS.....	18
RELACIÓN DE TABLAS Y GRÁFICOS.....	21



RESUMEN EJECUTIVO

Las carreteras convencionales acumulan una parte importante de las víctimas en accidentes de tráfico, debido a sus características constitutivas —ausencia de separación de sentidos, cruces a nivel—, y a las condiciones de muchos de los desplazamientos que se realizan en ellas —especial importancia de los desplazamientos de corto recorrido y en fin de semana—. Este informe presenta un análisis de las principales características de la siniestralidad en estas carreteras. El análisis utiliza como principal fuente de información los datos contenidos en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, procedentes de la investigación realizada tras el accidente por los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico.

Las principales conclusiones del informe son las siguientes:

- En 2017, 1.013 personas fallecieron en carreteras convencionales, lo que supone un 55% del total de personas fallecidas en accidentes de tráfico (1.830), y un 77% de las personas fallecidas en vías interurbanas (1.321).
- Si se tiene en cuenta el tráfico realizado, las carreteras convencionales presentan un riesgo de fallecimiento en accidente de tráfico 3,6 veces superior al de las autopistas y autovías.
- La gravedad media de los accidentes ocurridos en carreteras convencionales ha aumentado durante los últimos años. En particular, el índice de letalidad (porcentaje de víctimas en accidentes que fallecen) ha aumentado un 13% entre 2013 y 2017. Este aumento ha sido de un 30% en las colisiones frontales y un 35% en las salidas de vía.
- Los ocupantes de turismos suponen un 56% de los fallecidos; los usuarios de motocicleta, un 19%. Siguen en importancia los ocupantes de furgonetas (6%), los peatones (5%) y los ciclistas (5%).
- El 39% de las personas fallecidas (398) se vieron implicadas en accidentes sin ningún otro vehículo o peatón. Las salidas de vía representan la mayoría de estos casos, con 367 fallecidos, de los cuales el 60% (222) eran ocupantes de turismos y el 20% (75) usuarios de motocicletas. El 38% de las salidas se producen en recta¹. Por su parte, la velocidad inadecuada está presente en el 51% de los fallecimientos, el alcohol y/o drogas ilegales en el 47%, la distracción en el 34% y el cansancio o sueño en un 16%.

¹ Los datos sobre trazado y factores concurrentes están extraídos del análisis de una muestra de accidentes. En un accidente puede aparecer más de un factor concurrente.



- El 55% de las personas fallecidas (561) se vieron implicadas en colisiones entre vehículos. El 60% de los fallecidos (339) eran ocupantes de turismos y el 18% (102) usuarios de motocicletas. Las colisiones frontales causaron el 51% de los fallecimientos (285) mientras que el 27% estuvo relacionado con colisiones frontolaterales (149), características de las colisiones en intersección.

Entre las maniobras antirreglamentarias más frecuentes en las colisiones frontales, debemos destacar la invasión de carril contrario, que supuso el 69% de los fallecimientos, y el adelantamiento antirreglamentario, con el 10% de los casos. Por lo que respecta a los factores concurrentes en estas colisiones, los más importantes fueron el alcohol y/o drogas ilegales (42% de los casos), la distracción (36%), el cansancio o sueño (22%) y la velocidad inadecuada (19%).

En las colisiones frontolaterales, el incumplimiento de las señales y normas de prioridad es señalado como factor en un 44% de los casos, mientras que la distracción y la velocidad inadecuada intervienen en un 32%.

- El 5% de las personas fallecidas (54) eran peatones. El 52% de ellos (28) tuvo lugar de noche. La distracción está presente en un 29% de casos, el consumo de alcohol y/o drogas ilegales por parte del conductor en un 21% y la velocidad inadecuada en un 10%.

A partir de lo anterior, se pueden indicar los siguientes perfiles característicos de siniestralidad:

- Salida de vía (367 fallecidos), con influencia de velocidad inadecuada, consumo de alcohol y/o drogas ilegales, distracción y cansancio y sueño. Un número importante tiene lugar en recta.
- Colisiones frontales (285 fallecidos), relacionadas con la invasión del carril de sentido contrario y, en menor medida, el adelantamiento incorrecto. De nuevo se encuentra influencia de los cuatro factores mencionados anteriormente.
- Colisiones frontolaterales (149 fallecidos), producidas fundamentalmente en intersecciones.
- Atropellos (54). Más de la mitad de ellos ocurren de noche. El comportamiento del peatón, la distracción y el consumo de alcohol y/o drogas ilegales son los principales factores de influencia.



1. LAS CIFRAS DE 2017

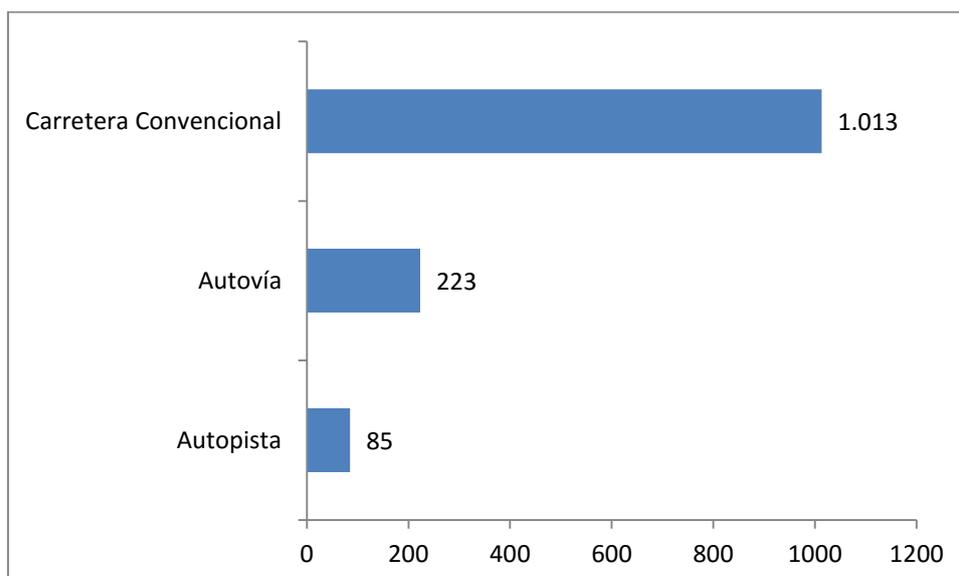
En 2017, 1.013 personas fallecieron en carreteras convencionales, lo que supone un 55% del total de personas fallecidas en accidentes de tráfico (1.830), y un 77% de las personas fallecidas en vías interurbanas (1.321). Además, 36.833 personas resultaron heridas en accidentes en carreteras convencionales, de las cuales 3.753 requirieron una hospitalización superior a 24 horas.

Tabla 1. Víctimas en accidentes de tráfico, en función del tipo de vía. Año 2017

	2017				Distribución porcentual			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Interurbana	37.493	1.321	4.766	52.340	37%	72%	50%	40%
Autopista	3.932	85	285	6.036	4%	5%	3%	5%
Autovía	8.608	223	728	13.224	8%	12%	8%	10%
Carretera Convencional	24.953	1.013	3.753	33.080	24%	55%	39%	26%
Urbana	64.740	509	4.780	77.276	63%	28%	50%	60%
TOTAL	102.233	1.830	9.546	129.616	100%	100%	100%	100%

Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Gráfico 1. Víctimas mortales en vías interurbanas, en función del tipo de vía. Año 2017



Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.



2. LA EVOLUCIÓN

En los últimos diez años, el número de fallecidos en accidentes en carreteras convencionales se ha reducido un 49%, pasando de 1.979 en 2008 a 1.013 en 2017. Se trata de un ritmo de reducción superior al observado en autopistas (22%) y autovías (41%). Por su parte, en el mismo periodo de tiempo el número de heridos hospitalizados en estas vías se ha reducido un 57%, pasando de 8.799 en 2008 a 3.753 en 2017.

Tabla 2. Víctimas en accidentes de tráfico en vías interurbanas, en función del tipo de vía. Años 2008-2017

Fallecidos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. 2017/2016	Var. 2017/2008
Autopista	109	89	89	65	67	63	64	75	85	85	0%	-22%
Autovía	378	371	325	271	231	227	226	202	242	223	-8%	-41%
Carretera convencional	1.979	1.670	1.514	1.267	1.144	940	957	971	964	1.013	5%	-49%
Vías interurbanas	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	2%	-46%

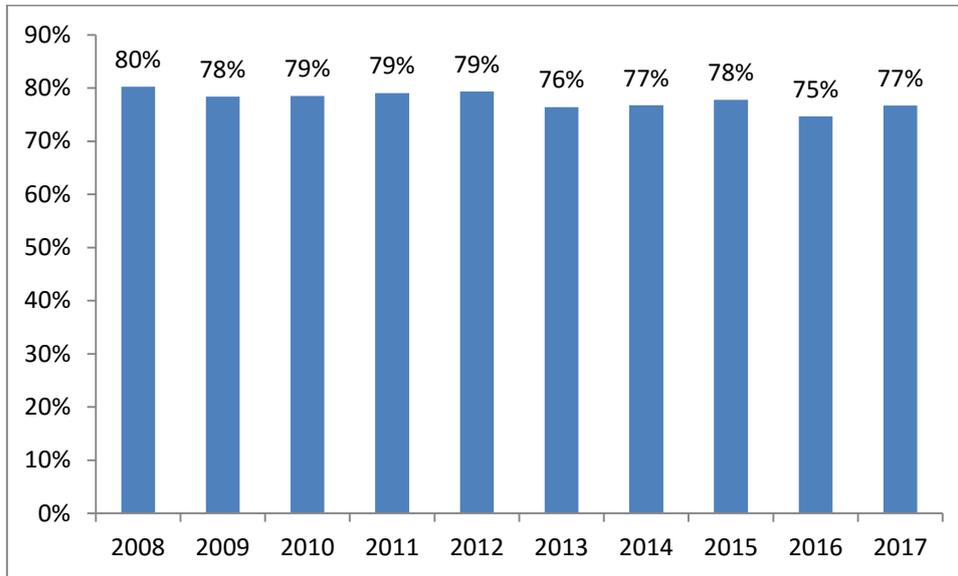
Heridos hospitalizados	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. 2017/2016	Var. 2017/2008
Autopista	504	351	319	263	261	268	263	223	290	285	-2%	-43%
Autovía	1.774	1.448	1.180	1.007	863	815	758	741	830	728	-12%	-59%
Carretera convencional	8.799	6.949	6.143	5.555	4.920	4.099	3.813	3.780	3.930	3.753	-5%	-57%
Vías interurbanas	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%	-57%

Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

El porcentaje de fallecidos en vías interurbanas que se produce en carreteras convencionales ha oscilado durante los últimos diez años en el intervalo 76-80%. El valor en 2017 fue de un 77%.



Gráfico 2. Porcentaje de fallecidos en vías interurbanas que se producen en carreteras convencionales. Años 2008-2017



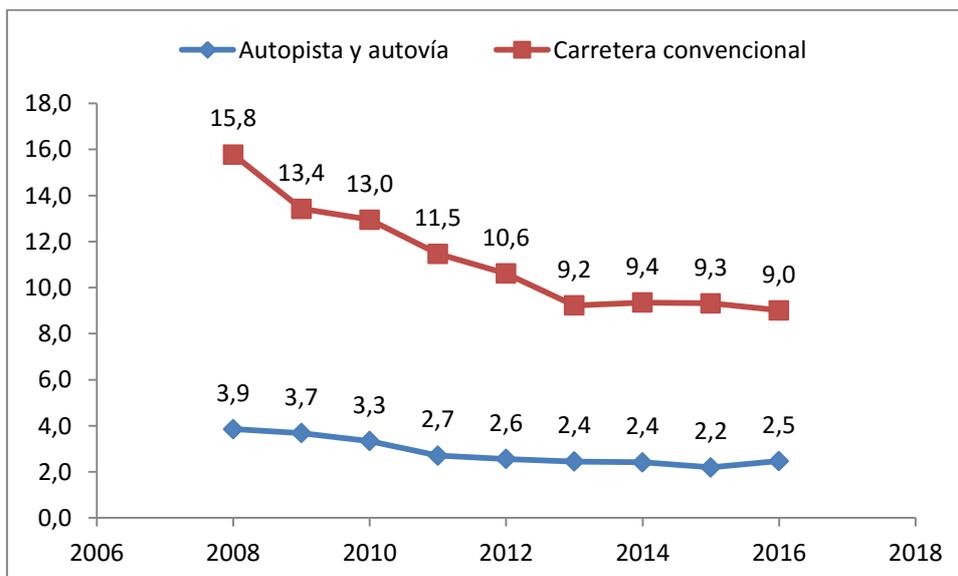
Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.



3. EL RIESGO

Existen distintos indicadores para analizar el riesgo en un tipo determinado de vías. Uno de los más utilizados es la tasa de fallecidos por mil millones de vehículos-km recorridos. En 2016, último año para el que se dispone de información sobre los tráficos en la red viaria, esta tasa adoptó el valor de 9,0 en carreteras convencionales, frente a un valor de 2,5 en autopistas y autovías. En definitiva, el riesgo de fallecimiento por unidad de distancia recorrida es 3,6 veces superior en las carreteras convencionales. Esta diferencia es la consecuencia tanto de un mayor riesgo de accidente como de una mayor probabilidad de que se produzca una lesión mortal en caso de accidente.

Gráfico 3. Tasa de fallecidos por mil millones de vehículos-km recorridos en vías interurbanas, en función del tipo de vía. Años 2008-2016

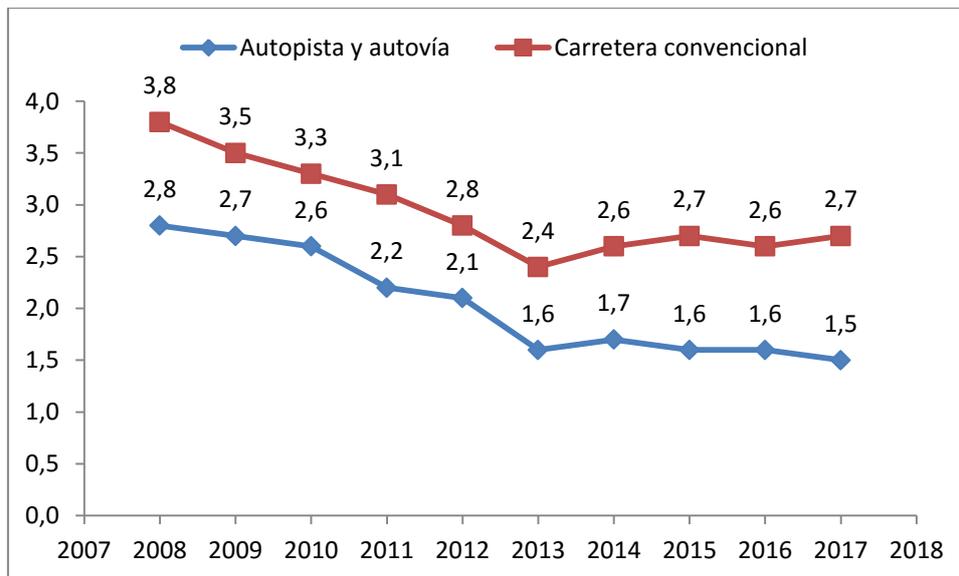


Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, Ministerio de Fomento (Anuario Estadístico 2016).

Otro indicador de riesgo frecuentemente utilizado es el índice de letalidad, definido como el número de fallecidos por cada cien persona víctimas en un accidente de tráfico. Se trata de un indicador que refleja fundamentalmente la gravedad media de los accidentes ocurridos en un tipo determinado de vía. En 2017, el índice de letalidad en carreteras convencionales fue 2,7; este valor es 1,8 veces superior al índice de 1,5 observado en autopistas y autovías.



Gráfico 4. Índice de letalidad en vías interurbanas, en función del tipo de vía. Años 2008-2017



Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Se observa que, en carreteras convencionales, el índice de letalidad presentó un descenso sostenido entre 2008 y 2013, y un aumento de un 13% desde entonces. Si se analiza la variación en función del tipo de accidente, se observa que este aumento se concentra en las colisiones frontales, cuyo índice de letalidad aumentó un 30% entre 2013 y 2017, y las salidas de vía, cuyo índice aumentó un 35% en el mismo periodo.

Tabla 3. Índice de letalidad en carretera convencional, en función del tipo de accidente. Años 2008-2017

Fallecidos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Colisión frontal	7,5	6,3	7,0	7,2	5,7	5,7	6,0	5,9	6,0	7,4
Colisión lateral y frontolateral	3,2	2,9	3,1	2,5	2,3	1,8	1,7	1,6	1,9	1,8
Colisión trasera y múltiple	1,3	1,2	1,2	1,1	1,0	0,8	0,8	0,9	0,5	0,6
Salida de la vía	4,1	3,7	3,1	3,1	3,1	2,6	2,7	3,0	3,0	3,5
Vuelco	2,4	2,7	2,6	2,4	1,8	1,5	0,8	1,2	0,8	1,1
Atropello a peatón	14,4	13,3	13,3	12,0	12,0	11,8	10,5	9,6	12,1	7,3
Otro tipo	3,1	4,2	3,4	3,0	2,6	2,2	3,7	4,4	1,5	1,3
TOTAL	3,8	3,5	3,3	3,1	2,8	2,4	2,6	2,7	2,6	2,7

Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.



4. LOS MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO

En 2017, fallecieron en carreteras convencionales 567 ocupantes de turismos, lo que supone el 56% del total. Siguen en importancia los usuarios de motocicleta, entre los que hubo 189 fallecidos (el 19%), y los usuarios de furgonetas (64 fallecidos, el 6%), los peatones (54 fallecidos, el 5%) y los ciclistas (48 fallecidos, el 5%). En cuanto a los heridos hospitalizados, los ocupantes de turismos siguen siendo los más frecuentes, con 1.739 (un 46% del total), si bien ganan importancia los usuarios de motocicleta (1.011, el 27%) y los ciclistas (326, el 9%).

Tabla 4. Evolución de víctimas en carreteras convencionales, en función del medio de desplazamiento. Años 2008-2017

Fallecidos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. 2017/2016	Var. 2017/2008
Bicicleta	43	42	44	34	52	41	49	43	35	48	13	5
Ciclomotor	97	83	52	33	40	33	19	28	24	26	2	71
Motocicleta	299	266	232	220	175	165	146	207	172	189	10%	-37%
Turismo	1.118	919	865	718	634	494	501	497	524	567	8%	-49%
Furgoneta	117	94	80	60	60	32	67	55	58	64	6	-45%
Camión hasta 3.500 kg	16	10	7	8	7	11	10	7	10	7	-3	-9
Camión más 3.500 kg	56	41	40	42	30	23	26	31	23	31	8	-25
Autobús	14	12	2	2	1	9	20	2	1	0	-1	-14
Peatones	163	142	142	102	96	99	94	75	89	54	-35	-67%
Otros vehículos	56	61	50	48	49	33	25	26	28	27	-1	-29
TOTAL	1.979	1.670	1.514	1.267	1.144	940	957	971	964	1.013	5%	-49%

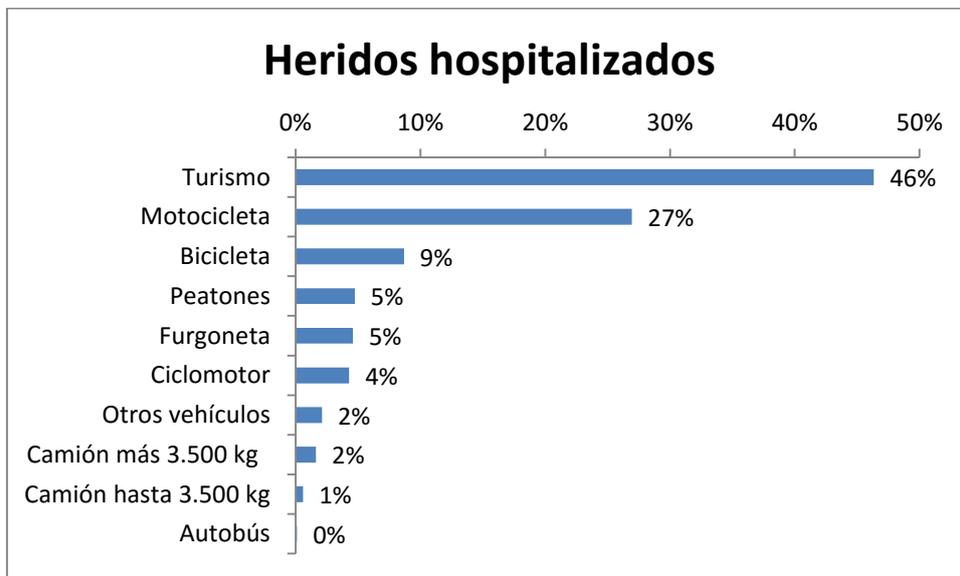
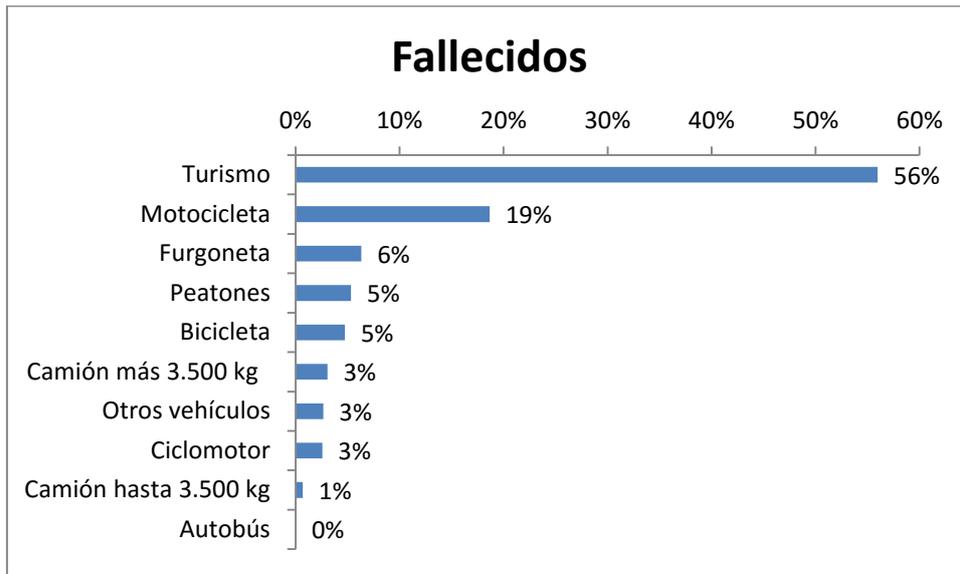
Heridos hospitalizados	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. 2017/2016	Var. 2017/2008
Bicicleta	221	254	249	292	296	283	294	310	338	326	-4%	48%
Ciclomotor	830	560	389	356	262	252	149	193	153	161	5%	-81%
Motocicleta	1.527	1.400	1.217	1.169	1.084	933	921	951	937	1.011	8%	-34%
Turismo	4.760	3.652	3.333	2.925	2.518	1.980	1.798	1.740	1.889	1.739	-8%	-63%
Furgoneta	526	333	275	245	213	161	179	197	179	172	-4%	-67%
Camión hasta 3.500 kg	91	50	53	42	24	30	36	25	26	22	-4	-69
Camión más 3.500 kg	220	148	110	116	88	82	86	87	76	61	-15	-72%
Autobús	40	51	15	16	12	16	70	2	12	4	-8	-36
Peatones	368	314	331	262	280	233	223	200	222	178	-20%	-52%
Otros vehículos	216	187	171	132	143	129	57	75	98	79	-19	-63%
TOTAL	8.799	6.949	6.143	5.555	4.920	4.099	3.813	3.780	3.930	3.753	-5%	-57%

Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

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



Gráfico 5. Distribución porcentual de fallecidos y heridos hospitalizados en carreteras convencionales, en función del medio de desplazamiento. Año 2017



Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.



Si se analiza el vehículo contra el que ha colisionado el vehículo de la víctima, se observa que el 40% de los ocupantes de turismos fallecidos se vieron implicados en accidentes sin intervención de un segundo vehículo. Un 21% falleció en colisiones contra otro turismo, mientras que un 15% lo hizo en colisiones contra camiones de más de 3.500kg.

Tabla 5. Ocupantes de turismos fallecidos en carreteras convencionales, en función del tipo de vehículo contrario. Año 2017

VEHÍCULO CONTRARIO	CASOS	%
Sin otro vehículo	228	40%
Turismo	121	21%
Camión más 3.500 kg	87	15%
Más de un vehículo	77	14%
Furgoneta	30	5%
Autobús	9	2%
Se desconoce	7	1%
Camión hasta 3.500 kg	4	1%
Otro vehículo	3	1%
Motocicleta	1	0%
TOTAL	567	100%

Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

En el caso de las motocicletas, se observa que el 46% de los fallecidos se vieron implicados en accidentes sin intervención de un segundo vehículo, mientras que un 28% falleció en colisiones contra turismos.

Tabla 6. Usuarios de motocicletas fallecidos en carreteras convencionales, en función del tipo de vehículo contrario. Año 2017

VEHÍCULO CONTRARIO	CASOS	%
Sin otro vehículo	87	46%
Turismo	52	28%
Más de un vehículo	18	10%
Furgoneta	14	7%
Camión más 3.500 kg	6	3%
Motocicleta	4	2%
Camión hasta 3.500 kg	3	2%
Autobús	3	2%
Otro vehículo	2	1%
TOTAL	189	100%

Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.



5. LOS ESCENARIOS DE SINIESTRALIDAD

La clasificación de la siniestralidad en carreteras convencionales utilizada en este informe está relacionada con el número de vehículos y peatones implicados en accidentes. Utilizando esta clasificación, en el año 2017:

- 398 personas (el 39%) eran usuarios de vehículos fallecidos en accidentes con implicación de un solo vehículo.
- 561 personas (el 55%) eran usuarios de vehículos fallecidos en colisiones entre vehículos: 450 en accidentes con implicación de dos vehículos, y 111 en accidentes con implicación de más de dos vehículos.
- 54 personas fallecidas (el 5%) eran peatones.

A continuación se analizan con más detalle cada uno de estos casos.

5.1. Accidentes con un solo vehículo

Este escenario representa 398 fallecidos, el 39% del total (1.013). Las salidas de vía causaron el 92% de los fallecimientos (367), mientras que el 8% restante estuvo relacionado con caídas, vuelcos o colisiones contra obstáculos.

Si nos centramos en las salidas de vía, el 60% de los fallecidos (222) eran ocupantes de turismos y el 20% (75) usuarios de motocicletas. Otros datos adicionales, extraídos de un análisis detallado de una muestra de casos²:

- El 38% de los casos se produjeron en accidentes en recta, el 40% en curvas señalizadas y el 22% en curvas sin señalizar.
- En cuanto a los factores concurrentes³ indicados por los agentes encargados de la investigación del accidente, la velocidad inadecuada estuvo presente en el 51% de los fallecimientos, el alcohol y/o drogas ilegales en el 47%⁴, la distracción en el 34%, el cansancio o sueño en un 16%.

² La muestra incluye los casos de las Comunidades Autónomas distintas de Cataluña y el País Vasco, para las que se dispone de datos más detallados.

³ En un accidente puede haberse indicado más de un factor concurrente.

⁴ Los datos de alcohol y drogas ilegales se refieren al año 2016, último con información sobre los resultados de autopsias a conductores fallecidos.



5.2. Colisiones entre vehículos

Este escenario representa 561 fallecidos del total de 1.013, de los cuales 450 personas fallecieron en accidentes con implicación de dos vehículos y 111 lo hicieron en accidentes con tres o más vehículos implicados. El 60% de los fallecidos (339) eran ocupantes de turismos, el 18% (102) usuarios de motocicletas, el 8% (44) ocupantes de furgonetas y el 7% (37) ciclistas. Las colisiones frontales causaron el 51% de los fallecimientos (285); el 27% estuvo relacionado con colisiones frontolaterales (149), características de las colisiones en intersección.

En cuanto a las colisiones frontales, es posible ofrecer otros datos adicionales, extraídos de un análisis detallado de una muestra de casos⁵:

- Por lo que respecta a las maniobras antirreglamentarias presentes en los accidentes, la invasión de carril contrario estuvo presente en un 69% de los casos y el adelantamiento antirreglamentario en el 10%.
- Por lo que respecta a los factores concurrentes indicados por los agentes encargados de la investigación del accidente⁶, el alcohol y/o drogas ilegales en el 42% de los casos, ⁷la distracción en el 36%, el cansancio o sueño en el 22% y la velocidad inadecuada en el 19%.

En las colisiones frontolaterales, el incumplimiento de las señales y normas de prioridad es señalado como factor en un 44% de los casos, mientras que la distracción y la velocidad inadecuada intervienen en un 32%.

⁵ La muestra incluye los casos de las Comunidades Autónomas distintas de Cataluña y el País Vasco, para las que se dispone de datos más detallados.

⁶ En un accidente puede haberse indicado más de un factor concurrente.

⁷ Todos los datos de alcohol y drogas ilegales se refieren al año 2016, último con información sobre los resultados de autopsias a conductores fallecidos.



5.3. Atropellos

Este escenario representa 54 fallecidos del total de 1.013. El 52% de ellos tuvo lugar de noche.

Otros datos adicionales, extraídos de un análisis detallado de una muestra de casos⁸:

- En un 67% de casos, la irrupción del peatón fue señalada como un factor concurrente del accidente.
- La distracción estuvo presente en un 29% de casos, el consumo de alcohol y/o drogas ilegales por parte del conductor en un 21% y la velocidad inadecuada en un 10%.

⁸ La muestra incluye los casos de las Comunidades Autónomas distintas de Cataluña y el País Vasco, para las que se dispone de datos más detallados.



FUENTES DE INFORMACIÓN

a) Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

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

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

b) Registro de fichero de Defunciones

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

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

c) Tráfico en la red viaria interurbana

El Ministerio de Fomento publica, en su Anuario Estadístico, información sobre el tráfico (medido en vehículos-kilómetro) en la red viaria interurbana, en función del tipo de vía. La última edición disponible es la de 2016 (https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUDADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/EstadisticaSintesis/Anuario/2016/TablasAnuario2016.htm).



DEFINICIONES

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

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

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



ANEXO I: TABLAS ESTADÍSTICAS

Tabla 7. Fallecidos en accidentes con implicación de un solo vehículo en carreteras convencionales, en función del tipo de accidente. Año 2017

Tipo de accidente	Frecuencia	Porcentaje
Salida de la vía	367	92,21
Vuelco	9	2,26
Otro tipo	22	5,53
TOTAL	398	100,00

Tabla 8. Fallecidos en salidas de vía en carreteras convencionales, en función del tipo de vehículo. Año 2017

Tipo de vehículo	Frecuencia	Porcentaje
Bicicleta	5	1,36
Ciclomotor	9	2,45
Motocicleta	75	20,44
Turismo	222	60,49
Furgoneta	19	5,18
Camión hasta 3.500 kg	5	1,36
Camión más 3.500 kg	15	4,09
Otro vehículo	17	4,63
TOTAL	367	100,00



Tabla 9. Fallecidos en salidas de vía en carreteras convencionales, en función del trazado. Año 2017

Tipo de trazado	Frecuencia	Porcentaje
Curva señalizada	133	40,18
Curva sin señalizar	71	21,45
Recta	126	38,07
Se desconoce	1	0,30
TOTAL	331	100,00

Nota: se excluyen los accidentes ocurridos en Cataluña y el País Vasco.

Tabla 10. Fallecidos en colisiones entre vehículos en carreteras convencionales, en función del tipo de vehículo. Año 2017

Tipo de vehículo	Frecuencia	Porcentaje
Bicicleta	37	6,60
Ciclomotor	15	2,67
Motocicleta	102	18,18
Turismo	339	60,43
Furgoneta	44	7,84
Camión hasta 3,500 kg	2	0,36
Camión más 3,500 kg	16	2,85
Otro vehículo	6	1,07
TOTAL	561	100,00



Tabla 11. Fallecidos en colisiones entre vehículos en carreteras convencionales, en función del tipo de accidente. Año 2017

Tipo de accidente	Frecuencia	Porcentaje
Frontal	285	50,80
Fronto-lateral	149	26,56
Lateral	16	2,85
Por alcance	29	5,17
Múltiple o en caravana	19	3,39
Otro tipo	63	11,23
TOTAL	561	100,00



RELACIÓN DE TABLAS Y GRÁFICOS

Tabla 1. Víctimas en accidentes de tráfico, en función del tipo de vía. Año 2017.....	5
Tabla 2. Víctimas en accidentes de tráfico en vías interurbanas, en función del tipo de vía. Años 2008-2017	6
Tabla 3. Índice de letalidad en carretera convencional, en función del tipo de accidente. Años 2008-2017	9
Tabla 4. Evolución de víctimas en carreteras convencionales, en función del medio de desplazamiento. Años 2008-2017	10
Tabla 5. Ocupantes de turismos fallecidos en carreteras convencionales, en función del tipo de vehículo contrario. Año 2017	12
Tabla 6. Usuarios de motocicletas fallecidos en carreteras convencionales, en función del tipo de vehículo contrario. Año 2017	12
Tabla 7. Fallecidos en accidentes con implicación de un solo vehículo en carreteras convencionales, en función del tipo de accidente. Año 2017	18
Tabla 8. Fallecidos en salidas de vía en carreteras convencionales, en función del tipo de vehículo. Año 2017.....	18
Tabla 9. Fallecidos en salidas de vía en carreteras convencionales, en función del trazado. Año 2017.....	19
Tabla 10. Fallecidos en colisiones entre vehículos en carreteras convencionales, en función del tipo de vehículo. Año 2017	19
Tabla 11. Fallecidos en colisiones entre vehículos en carreteras convencionales, en función del tipo de accidente. Año 2017	20

Gráfico 1. Víctimas mortales en vías interurbanas, en función del tipo de vía. Año 2017	5
Gráfico 2. Porcentaje de fallecidos en vías interurbanas que se producen en carreteras convencionales. Años 2008-2017.....	7
Gráfico 3. Tasa de fallecidos por mil millones de vehículos-km recorridos en vías interurbanas, en función del tipo de vía. Años 2008-2016.....	8
Gráfico 4. Índice de letalidad en vías interurbanas, en función del tipo de vía. Años 2008-2017	9
Gráfico 5. Distribución porcentual de fallecidos y heridos hospitalizados en carreteras convencionales, en función del medio de desplazamiento. Año 2017.....	11