



Las principales cifras de la Siniestralidad Vial *España 2017*



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Edita: Dirección General de Tráfico
C/ Josefa Valcárcel nº 44
28027 MADRID

REALIZA: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

NIPO: I28-I5-069-X
ISSN: 2445-0219

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 PRESENTACIÓN

7 1. LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO CON VÍCTIMAS EN 2017

11 2. LA EVOLUCIÓN

Evolución desde 1960 a 2017

Evolución de los principales indicadores 2008-2017

Datos Generales

Parque de automóviles

Censo de conductores

Red viaria

17 3. EL LUGAR DEL ACCIDENTE CON VÍCTIMAS

Las vías Interurbanas

Las vías urbanas

Las comunidades autónomas y las provincias

31 4. EL COMPONENTE TEMPORAL DE LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

Los meses

Los días de la semana

Las horas del día

35 5. EL TIPO DE ACCIDENTE CON VÍCTIMAS

39 6. LAS VÍCTIMAS

El sexo y la edad

Los conductores

Los peatones

51 7. LOS VEHÍCULOS IMPLICADOS EN LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

Usuarios de bicicletas

Usuarios de ciclomotores

Usuarios de motocicletas

Usuarios de turismos

Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros

Los usuarios de furgonetas

Los usuarios de camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)

Los usuarios de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)

Los usuarios de autobuses

69 8. OTROS FACTORES CONCURRENTES

Distribución general de factores concurrentes

La distracción

La velocidad

El alcohol y las drogas

Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores

Presencia de sustancias psicoactivas en conductores implicados en accidente de tráfico

Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC):

El cinturón de seguridad y el casco

Las motocicletas

Los ciclomotores

Los turismos y las furgonetas

83 9. EL CONTEXTO EUROPEO

Situación de España

La evolución

87 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



Las “Principales Cifras de la Siniestralidad Vial” comenzaron a publicarse en el año 2004, con el objetivo de consolidarse como la publicación de referencia en España para analizar la evolución del número y características de los accidentes de tráfico, así como evaluar el impacto de las principales políticas de seguridad vial. Confiamos en que el hecho de haber llegado hasta su 15ª edición signifique que dicho objetivo ha sido alcanzado, siquiera parcialmente.

La elaboración del informe de 2017 ha estado marcada por el proceso de reflexión interna que la Dirección General de Tráfico ha realizado durante los últimos meses, con el fin de identificar aquellas áreas donde deben centrarse los esfuerzos a corto y medio plazo. Aunque España sigue teniendo una tasa de mortalidad baja en comparación con muchos países de la Unión Europea, 2017 es el cuarto año consecutivo de aumento del número de fallecidos por accidente de tráfico. Si queremos seguir reduciendo el número de víctimas, las intervenciones políticas deben estar claramente formuladas, dirigirse a ámbitos muy bien definidos y basarse en la experiencia acumulada aquí y en los países de nuestro entorno.

La cifra de víctimas mortales, que en 2017 ha sido de 1.830 fallecidos, nos sitúa con una tasa de mortalidad de 39 fallecidos por millón de habitantes, la octava más baja de la Unión Europea. En 2010, nos pusimos el objetivo estratégico de estar por debajo de 37 fallecidos por millón de habitantes; este objetivo fue alcanzado en 2013, cuando se alcanzó una tasa de 36, pero la evolución vivida desde entonces nos ha alejado de él y nos exige intervenir con decisión.

En nuestra opinión, los siguientes ámbitos y colectivos destacan de manera especial y deben tener la consideración de estratégicos:

- Carreteras convencionales: con 1.013 fallecidos, representan el 55% de todos los fallecidos en accidentes de tráfico, el 77% si nos restringimos al ámbito interurbano. En 2017, el número de víctimas mortales en estas vías aumentó en 5% respecto al año anterior; un dato que contrasta con la disminución del 8% observada en autovías.
- Los usuarios vulnerables: representan el 46% de los fallecidos (peatones: 351 fallecidos; bicicletas: 78 fallecidos; ciclomotores: 49 fallecidos; motocicletas: 359 fallecidos). Dentro de este colectivo destaca la evolución reciente de la mortalidad en motocicletas: entre 2014 y 2017, los fallecidos han aumentado un 25%, más que en ningún otro medio de desplazamiento. También los ciclistas

fallecidos han aumentado entre 2015 (58) y 2017 (78), un aumento concentrado casi exclusivamente en las vías urbanas.

- Las vías urbanas, donde en 2017 hubo 509 fallecidos, el 80% de los cuales eran usuarios vulnerables. En particular, los peatones representaron 248 fallecidos, de los cuales el 71% tenía 65 años o más.
- Furgonetas. El porcentaje de accidentes con al menos una furgoneta implicada ha aumentado de un 8,6% en 2013 a un 10,9% en 2017.

En relación con los comportamientos de riesgo, este informe pone de manifiesto que los problemas de las distracciones, la velocidad excesiva e inadecuada y el consumo de alcohol y drogas siguen teniendo magnitudes preocupantes:

- Las distracciones: aparecen como factor concurrente en un 33% de los accidentes mortales.
- La velocidad excesiva e inadecuada: aparece como factor concurrente en un 29% de los accidentes mortales.
- El consumo de alcohol y drogas: el alcohol aparece como factor en un 26% de los accidentes mortales; si además tenemos en cuenta las drogas de comercio ilegal, uno de cada tres conductores fallecidos había consumido alcohol y/u otras drogas.

Esto nos obliga a redoblar nuestros esfuerzos en materia de formación, sensibilización y vigilancia de comportamientos de riesgo.

Este informe se complementa con un capítulo que se publicará en nuestra página web y que estará dedicado a la comparación de la mortalidad causada por los accidentes de tráfico con la de otras causas, así como al análisis de los principales indicadores hospitalarios disponibles.

6

Como en años anteriores, se ha contado con la colaboración estrecha de: Comunidades Autónomas con competencias en materia de vigilancia del tráfico; el Ministerio de Fomento, para la revisión de la información relacionada con las vías de su titularidad; el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) y los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IML) de Murcia y Galicia. La Dirección General de Tráfico agradece a todas estas instituciones su colaboración y las facilidades que han dado para contar con la información disponible que tenían consolidada.

También la DGT agradece a todas las personas que hacen posible la elaboración de este informe y especialmente a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a las Policías Locales y Autonómicas y a los técnicos de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Pere Navarro Olivella
Director General de Tráfico

I. LAS CIFRAS DEL 2017

1

Los accidentes de tráfico con víctimas en 2017

7

Durante el año 2017, las diferentes policías notificaron 102.233 accidentes con víctimas. Estos accidentes ocasionaron 1.830 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo; además, 9.546 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 129.616 resultaron heridas no hospitalizadas, según fuentes policiales. El número de accidentes de tráfico con víctimas ha disminuido en 129 con respecto al año anterior. Respecto a las víctimas, ha habido 20 fallecidos más que en 2016, lo que supone un aumento del 1%; 209 heridos hospitalizados menos, es decir, una reducción del 2%; y 1.019 heridos no hospitalizados menos, una reducción del 1%.

En vías interurbanas, ha habido un 2% más de accidentes, un 2% más de fallecidos, un 6% menos de heridos hospitalizados y un 2% más de heridos no hospitalizados. Por su parte, en las vías urbanas el número de accidentes se ha reducido un 1%, el de fallecidos en un 2% y el de heridos no hospitalizados ha aumentado un 2%, mientras que los heridos hospitalizados han disminuido en un 2%.

Analizando con más detalle la distribución del número de fallecidos, hay ciertos aspectos destacables. En primer lugar, una evolución diferente en autovías –disminución del 8%– y en carreteras convencionales –aumento del 5%–.

En cuanto al tipo de accidente, se observan un aumento importante en las colisiones frontales –18% más de víctimas mortales– y una disminución de los atropellos –12% menos–.

El número de fallecidos también ha evolucionado de manera diferente según el medio de desplazamiento. En concreto, hay aumentos en ciclistas con 11 fallecidos más (de 67 a 78), 6% más; en motociclistas, con un 5% más; en ocupantes de turismos, con un 6% más; y en ocupantes de vehículos de mercancía, con un 8% más. Por el contrario, hay reducción en los ocupantes de autobuses fallecidos, 18 menos (de 21 a 3), y en los de ciclomotor, con 5 fallecidos menos (de 54 a 49).

En cuanto a la edad de los fallecidos, se observan un aumento importante entre los 25 y 34 años, grupo que aumenta un 31%. Los grupos de edad entre 75 y 84 años y más de 85 años experimentan reducciones del 12% y 15%, respectivamente.

La mayoría de accidentes con víctimas ocurren en vías urbanas, 63% del total. El mayor número de fallecidos se presentan en carreteras convencionales (55% del total, 77% si restringimos el análisis a las vías interurbanas). El 76% de los accidentes se producen en días laborables, contabilizándose en ellos el 68% de los fallecidos. En cuanto al tipo de accidente, aunque las colisiones laterales,

traseras y múltiples suponen más de la mitad de los accidentes, son las salidas de la vía las que provocan un mayor porcentaje de fallecidos.

A pesar de que en el 77% de los accidentes con víctimas está implicado un turismo, los fallecidos en este tipo de vehículo suponen el 44% del total. Los peatones son los usuarios más vulnerables, como prueba el hecho de que estén implicados en un 13% de accidentes con víctimas pero supongan el 19% del total de fallecidos. En términos de lesividad, les siguen los motociclistas, implicadas en el 27% de los accidentes con el 20% de fallecidos. En relación a la edad, se observa que el 45% de los fallecidos tenían una edad comprendida entre 35 y 54 años. En el 69% de los accidentes con víctimas estaba implicado al menos un hombre.

Tabla I. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2017

	2017				Variación I 2017/2016			
	Acciden-tes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitali-zados	Heridos no hospi-talizados	Acciden-tes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitali-zados	Heridos no hospi-talizados
Total	102.233	1.830	9.546	129.616	0%	1%	-2%	-1%
Localización								
Interurbana	37.493	1.321	4.766	52.340	2%	2%	-6%	2%
Autopista	3.932	85	285	6.036	9%	0	-2%	10%
Autovía	8.608	223	728	13.224	0%	-8%	-12%	0%
Carretera Convencional	24.953	1013	3.753	33.080	2%	5%	-5%	1%
Urbana	64.740	509	4.780	77.276	-1%	-2%	2%	-2%
Travesía	1.655	48	162	2.073	13%	1	9%	15%
Calles	62.434	457	4.592	74.311	-2%	-2%	2%	-3%
Autopista/autovía urbana	651	4	26	892	0%	-1	-9	0%
Días de la semana								
Laborables	77.801	1.247	6.586	97.113	1%	1%	0%	0%
Fin de semana	24.432	583	2.960	32.503	-2%	1%	-6%	-4%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	3.071	327	916	4.620	-2%	18%	-5%	-6%
Colisión lateral y frontolateral	29.867	259	2.273	38.319	-1%	2%	1%	-2%
Colisión trasera y múltiple	23.302	144	1.031	36.825	-3%	-1%	0%	-3%
Salida de la vía	14.729	601	2.015	17.142	-10%	0%	-8%	-11%
Vuelco	3.611	20	251	3.826	28%	-2	-3%	34%
Atropello a peatón ²	13.439	338	1.906	12.905	-4%	-12%	-3%	-4%
Otro tipo	14.214	141	1.154	15.979	19%	12%	3%	23%
Medio de desplazamiento³								
Bicicleta	8.065	78	694	7.075	5%	11	-6%	7%
Ciclomotor	7.574	49	618	7.335	-5%	-5	-1%	-5%
Motocicleta	27.165	359	2.784	25.551	5%	5%	4%	5%
Turismo	78.221	799	2.864	67.388	-1%	6%	-4%	-2%
Vehículo de mercancías	16.227	155	458	7.128	3%	8%	-4%	2%
Autobús	2.202	3	47	1.971	-1%	-18	-36	-8%
Usuario^{3,4}								
Conductor	80.833	1.171	5.992	83.122	1%	6%	-3%	1%
Pasajero	25.014	308	1.614	34.112	-3%	-4%	0%	-4%
Peatón ²	13.727	351	1.940	12.382	-3%	-10%	-2%	-3%

	2017				Variación I 2017/2016			
	Acciden- tes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitali- zados	Heridos no hospi- talizados	Acciden- tes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitali- zados	Heridos no hospi- talizados
Edad ^{3,4}								
0-14	5.845	35	346	6.611	-5%	7	-10%	-5%
15-24	19.377	200	1.398	22.094	-3%	1%	-1%	-4%
25-34	26.030	293	1.657	27.444	-3%	31%	2%	-4%
35-44	25.608	289	1.702	26.363	-2%	0%	-5%	-2%
45-54	20.291	291	1.705	20.091	2%	-6%	1%	2%
55-64	12.473	246	1.138	12.113	5%	7%	-2%	6%
65-74	6.865	191	771	6.552	2%	-4%	-2%	2%
75-84	4.023	185	518	3.658	-3%	-12%	-15%	-1%
85 y más	1.254	89	180	1.016	7%	-15%	5%	9%
Sexo ^{3,4}								
Hombre	70.592	1.403	6.708	75.886	0%	1%	-2%	0%
Mujer	45.294	424	2.806	52.843	-2%	3%	-3%	-3%

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

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

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

⁴ Se computan los accidentes en los que hubo al menos 1 víctima en el grupo referido.

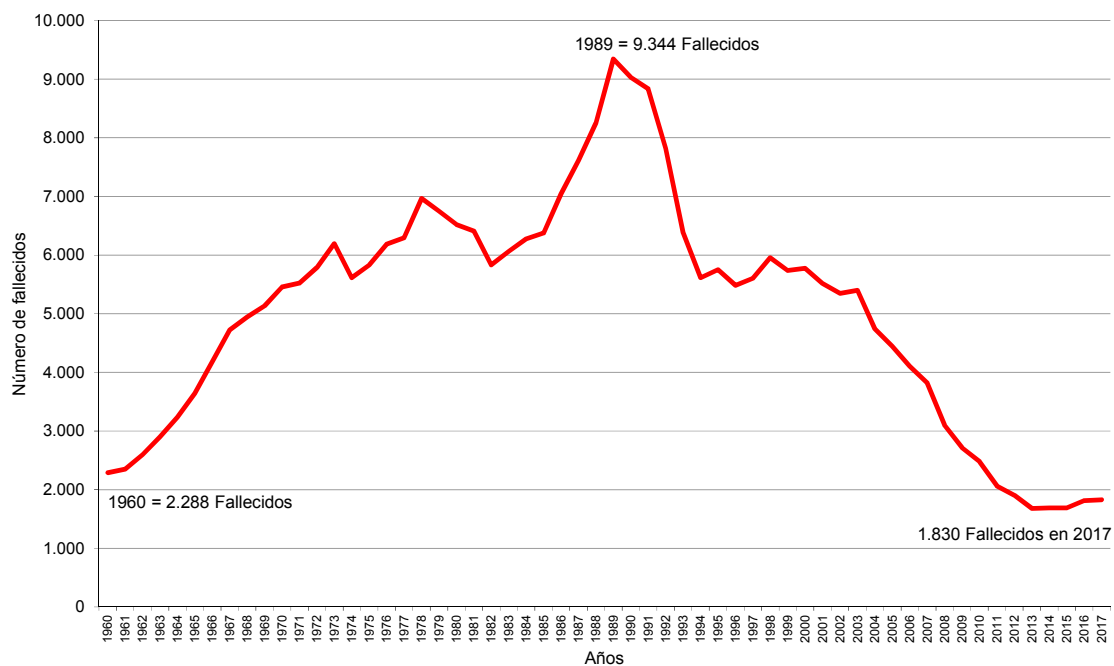
2

La evolución

Evolución desde 1960 a 2017

La evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tráfico con víctimas, desde que se mantienen estadísticas, muestra a partir del año 1960 una tendencia general ascendente hasta alcanzar un máximo en el año 1989, en el que se notificaron 9.344 fallecidos. Desde entonces el número de fallecidos ha ido disminuyendo de manera más o menos acusada hasta alcanzar el mínimo de la serie histórica en el año 2013, con 1.680 fallecidos. En el último año documentado en este informe, 2017, el número de fallecidos ha sido 1.830, lo que ha supuesto un aumento por cuarto año consecutivo.

Figura I. Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2017



Evolución de los principales indicadores 2008-2017

Datos Generales

En la comparación del año 2017 con el 2016, se observa que el número de fallecidos ha aumentado un 1%, el de heridos hospitalizados ha disminuido un 2%, y el de no hospitalizados ha disminuido también un 1%. Si se analiza la evolución hasta el año 2014, se observa un patrón general de descenso en el número de fallecidos y heridos hospitalizados, que desde 2014 en adelante se ha interrumpido. Por su parte, el número total de accidentes con víctimas ha presentado descensos e incrementos, sin tener una tendencia definida, lo que puede estar relacionado con cambios en los niveles de notificación o, lo que es lo mismo, en la cobertura del sistema de información.

Las tasas de fallecidos y heridos hospitalizados por habitante y vehículos del parque presentan una tendencia similar a la de los números absolutos, esto es un patrón de descenso hasta el año 2014, seguido de un periodo de estancamiento, en el caso de los heridos y de aumento, en el caso de los fallecidos.

Tabla 2. Principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Diferencia ¹ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Accidentes con víctimas	93.161	88.251	85.503	83.027	83.115	89.519	91.570	97.756	102.362	102.233	0%	1%
Fallecidos	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%
Heridos hospitalizados	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	-2%	-6%
Heridos no hospitalizados	114.459	111.043	108.350	104.280	105.446	114.634	117.058	124.960	130.635	129.616	-1%	1%
Fallecidos por millón de población	68	59	53	44	41	36	36	36	39	39	0	-29
Promedio diario de fallecidos	8	7	7	6	5	5	5	5	5	5	0	-3
Parque automóvil	32.961.280	32.795.334	32.961.569	33.082.931	32.962.502	32.616.105	32.623.936	32.986.384	33.650.392	34.430.815	2%	0%
Fallecidos por millón de vehículos del parque automóvil	94	83	75	62	58	52	52	51	54	53	-1	-41
Índice de letalidad	2,3	2,1	2	1,8	1,6	1,3	1,3	1,2	1,3	1,3	0	-1,0
Heridos hospitalizados por millón de población	361	301	258	243	223	216	206	204	210	205	-2%	-6%
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ *	251.749	249.371	241.131	234.678	224.285	221.610	222.689	230.840	239.353	244.661	2%	-3%

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

* Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento. Datos referidos a vías interurbanas.

Parque de automóviles

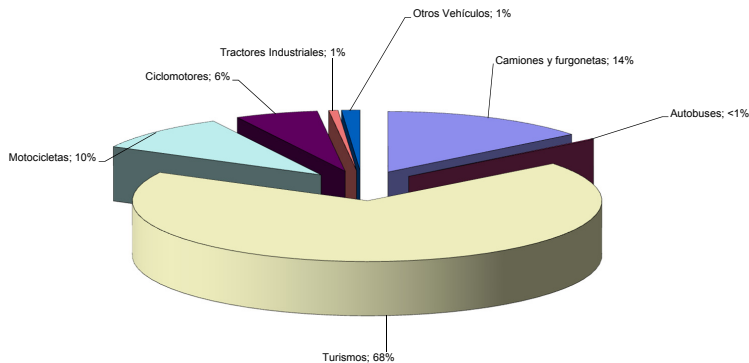
El parque de automóviles ha crecido en más de un millón de unidades en el último decenio, contando todas las categorías de vehículos. En 2017 se observa un incremento de 780.423 unidades en el total del parque de automóviles respecto del año anterior. El mayor aumento en cifras absolutas se produce en los turismos, con un saldo positivo de 623.571 vehículos, lo que supone en términos porcentuales un aumento del 3%. En términos absolutos, sigue en orden la categoría de motocicletas, con 115.574 unidades más, lo que equivale a un 4% de subida. Con saldo negativo destaca la categoría de ciclomotores, con un descenso del 1%. El parque de automóviles está compuesto mayoritariamente por turismos, que superan los 23 millones de unidades, lo que supone un 68% del parque de automóviles; siguen los camiones y furgonetas, con un 14% del parque total, y las motocicletas, con un 10%.

Tabla 3. Evolución del parque de automóviles en los últimos 10 años. España, 2008-2017

Parque	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Diferencia % 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Camiones y furgonetas	5.192.219	5.136.214	5.103.980	5.060.791	4.984.722	4.887.352	4.839.484	4.851.518	4.879.480	4.924.476	1%	-1%
Autobuses	62.196	62.663	62.445	62.358	61.127	59.892	59.799	60.252	61.838	63.589	3%	0%
Turismos	22.145.364	21.983.485	22.147.455	22.277.244	22.247.528	22.024.538	22.029.512	22.355.549	22.876.830	23.500.401	3%	1%
Motocicletas	2.500.819	2.606.674	2.707.482	2.798.043	2.852.297	2.891.204	2.972.165	3.079.463	3.211.474	3.327.048	4%	3%
Ciclomotores	2.410.685	2.352.205	2.290.207	2.229.418	2.169.668	2.107.116	2.061.044	2.023.211	1.987.470	1.961.523	-1%	-2%
Tractores Industriales	213.366	206.730	199.486	195.960	186.964	182.822	186.060	195.657	207.889	218.154	5%	0%
Otros Vehículos ¹	436.631	447.363	450.514	459.117	460.196	463.181	475.872	420.734	425.411	435.624	2%	0%
Total	32.961.280	32.795.334	32.961.569	33.082.931	32.962.502	32.616.105	32.623.936	32.986.384	33.650.392	34.430.815	2%	0%

¹ La categoría de otros vehículos incluye los vehículos especiales como son las barredoras, quitanieves, grúas, maquinaria de obras, etc. Se han excluido los remolques y semirremolques.

Figura 2. Distribución porcentual del parque automóvil. España, 2017



La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,5 años de los tractores industriales y los 13 años de los camiones de más de 3.500 kg. Los autobuses tie-

nen una antigüedad media de 9,8 años. Los turismos tienen una antigüedad media de 10,8 años, por encima de los 9,5 años de las motocicletas.

Tabla 4. Antigüedad del parque de automóviles*. España, 2011-2017

Edad del Parque	Camiones <3.500kg	Camiones >3.500kg	Tractores industriales	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas
2011	9,0	11,4	8,3	11,8	8,9	9,3	8,8
2017	12,5	13,0	8,5	11,8	9,8	10,8	9,5

* Únicamente se tienen en cuenta los vehículos de menos de 25 años.

Censo de conductores

En 2017 el censo de conductores que mantiene la DGT se situó en 26.649.453 conductores, una cifra que supone un aumento porcentual del 1% con respecto a 2016. La tasa de conductores censados por mil habitantes con edad habilitada para conducir fue 674. Entre los 35 y los 54 años, la tasa supera los 800 conductores por 1.000 habitantes; para los grupos de edad de 25 a 34 años y de 55 a 64 años, la tasa supera los 700 conductores por 1.000 habitantes; y, en el grupo de 65 a 69 años, la tasa supera el valor de 600.

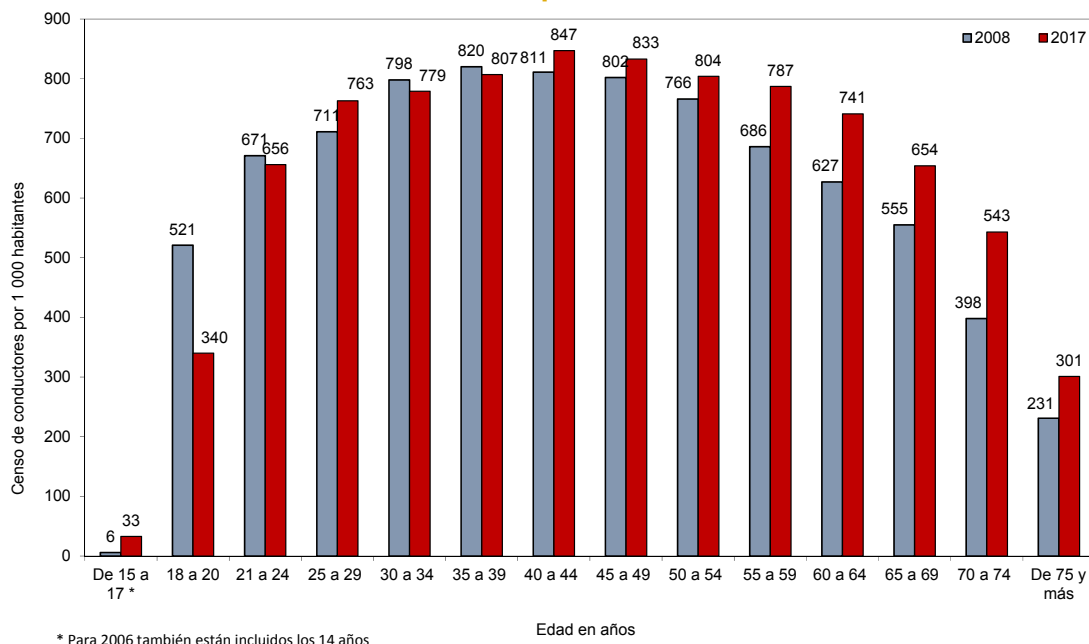
Tabla 5. Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. España, 2008-2017

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Diferencia 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
25.495.368	25.732.387	25.799.005	26.133.510	26.323.971	26.401.660	26.217.202	26.350.036	26.514.026	26.649.453	135.427	0,5%

Tabla 6. Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2008-2017

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
647	646	652	659	662	666	665	669	673	674

Figura 3. Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2008-2017



Red viaria

Se estima que la red viaria pública española asciende a más de 660.000 km, de los cuales, según una encuesta realizada en 1998, más de 489.000 corresponden a los ayuntamientos (siendo 361.000 interurbanos y 128.000 urbanos) y 11.300 a otros organismos.

Los 165.686 km de vías interurbanas titularidad del Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos, correspondientes al año 2017, están recogidos y clasificados en los anuarios estadísticos del Ministerio de Fomento, mientras que del resto de kilómetros del viario, de titularidad fundamentalmente municipal, no se recoge con precisión ni su extensión ni sus características.

De los 165.686 km de vías interurbanas mencionados en el párrafo anterior, eran autopistas de peaje 3.039 km, el 2% del total; autopistas libres y autovías 12.484 km, el 7%; carreteras de doble calzada 1.641 km, el 1%; y 148.522 km corresponden al resto de vías, el 90% del total.

Tabla 7. Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Incremento km 2017/2016
Autopista de peaje	2.997	3.016	2.991	3.022	3.025	3.026	3.020	3.040	3.039	3.039	0
Autovía y autopista libre	10.521	11.005	11.271	11.509	11.676	11.955	12.029	12.296	12.405	12.484	79
Carretera doble calzada	1.587	1.599	1.703	1.651	1.634	1.602	1.656	1.686	1.665	1.641	-24
Resto de vías	149.903	149.843	149.822	149.703	149.260	148.778	149.579	148.981	148.374	148.522	148
Total	165.008	165.463	165.787	165.885	165.595	165.361	166.284	166.003	165.483	165.686	203

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Fomento.

La Red de Carreteras del Estado tenía 26.393 km en 2017, de los cuales el 45% eran de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada). Por el contrario, en el conjunto de las redes autonómicas y provinciales, las vías de gran capacidad representan únicamente el 4% del total.

Tabla 8. Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2017

Tipo de vía	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopista de peaje	2.539	329	171	3.039
Autovía y autopista libre	8.949	2.929	606	12.484
Carretera doble calzada	486	758	397	1.641
Resto de vías	14.419	67.309	66.794	148.522
Total	26.393	71.325	67.968	165.686

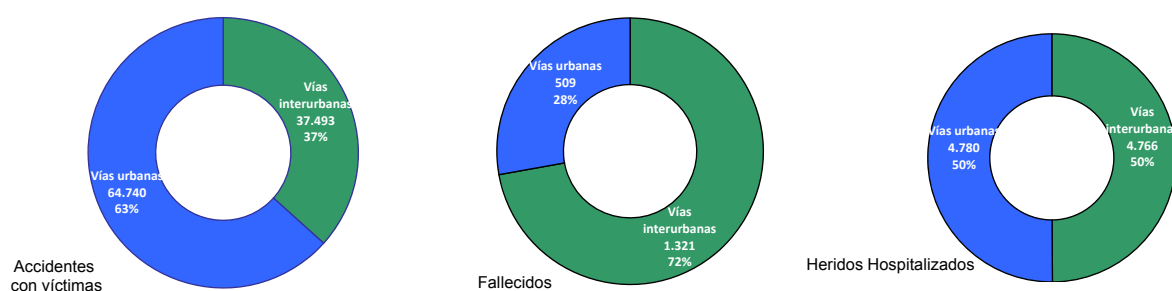
Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

3

El lugar del accidente con víctimas

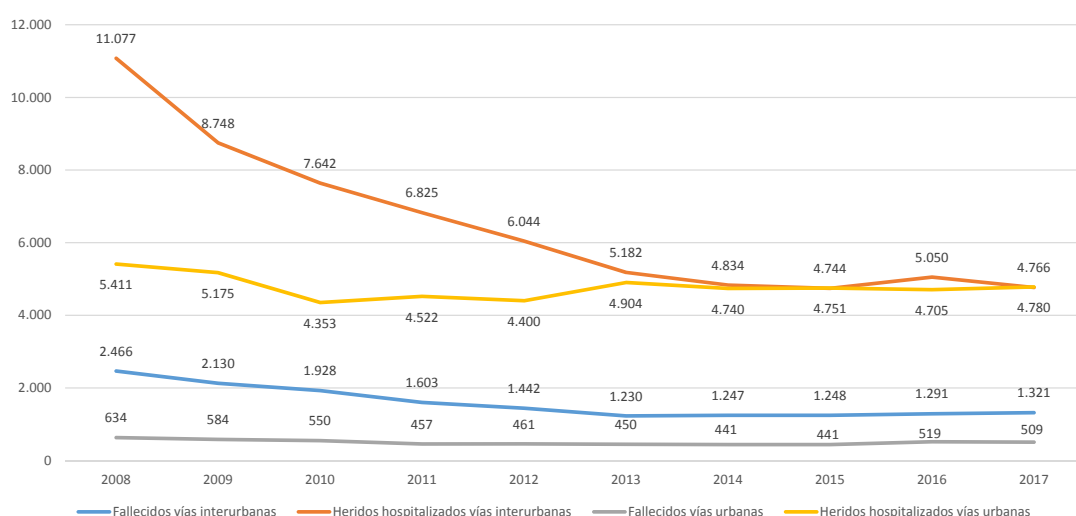
Durante 2017, la mayoría de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, localizándose el 63% de los accidentes en este tipo de vías. Sin embargo, es en las vías interurbanas donde es mayor el número de fallecidos, el 72%. Por lo que respecta al número de heridos hospitalizados, se distribuyen en parecida proporción en vías interurbanas y vías urbanas.

Figura 4. Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2017



Hasta el año 2013, en vías interurbanas se venían observando reducciones del número de fallecidos y heridos hospitalizados; esta tendencia descendente se observaba también en el número de fallecidos en las vías urbanas hasta el año 2014. Entre 2014 y 2017 los fallecidos en vías interurbanas aumentaron un 6% y en vías urbanas aumentaron un 15%; respecto de 2016, en vías interurbanas hubo 30 fallecidos más, un aumento del 2%, y en vías urbanas hubo 10 fallecidos menos, un descenso del 2%. En el caso de los heridos hospitalizados, en vías interurbanas hubo un descenso del 6% y en las urbanas un aumento del 2%.

Figura 5. Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España 2008-2017



Las vías Interurbanas

En el año 2017, el 37% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en las vías interurbanas, alcanzando la cifra de 37.493 accidentes. En ellos se produjeron el 72% de las víctimas mortales, 1.321 fallecidos, y el 50% de los heridos hospitalizados, 4.766 heridos.

En el año 2017 ha habido un 2% más de fallecidos por accidente de tráfico en las vías interurbanas que el año anterior. En estas mismas vías, los heridos hospitalizados han disminuido un 6% y los heridos no hospitalizados han aumentado un 2%.

Respecto de los últimos 10 años, aunque la tasa de reducción interanual en las víctimas mortales es del 7%, debe tenerse en cuenta que desde 2013 en adelante esa tasa interanual ha pasado a ser positiva, suponiendo un aumento del 1%.

En cuanto a las tasas en función de la movilidad, el número de fallecidos por cien millones de vehículos-km se ha reducido de 0,98 a 0,54 en el periodo 2008-2017.

Tabla 9. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados. Total y vías interurbanas. España, 2017

2017	Total	Vías interurbanas	% vías interurbanas
Accidentes con víctimas	102.233	37.493	37%
Fallecidos	1.830	1.321	72%
Heridos hospitalizados	9.546	4.766	50%
Heridos no hospitalizados	129.616	52.340	40%

Tabla 10. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2008-2017

Vías interurbanas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Accidentes con víctimas	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	35.147	34.558	36.721	37.493	2%	-2%
Fallecidos	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	2%	-7%
Heridos hospitalizados	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%	-9%
Heridos no hospitalizados	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	48.693	48.036	51.379	52.340	2%	-1%
Índice de letalidad	3,5	3,3	3,1	2,9	2,6	2,1	2,3	2,3	2,2	2,3	0,1	
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ (1)	251.749	249.371	241.131	236.065	224.285	221.610	222.689	230.840	239.353	244.661	2%	-3%
Fallecidos por cien millones vehículo km	0,98	0,85	0,80	0,68	0,64	0,56	0,56	0,54	0,54	0,54		

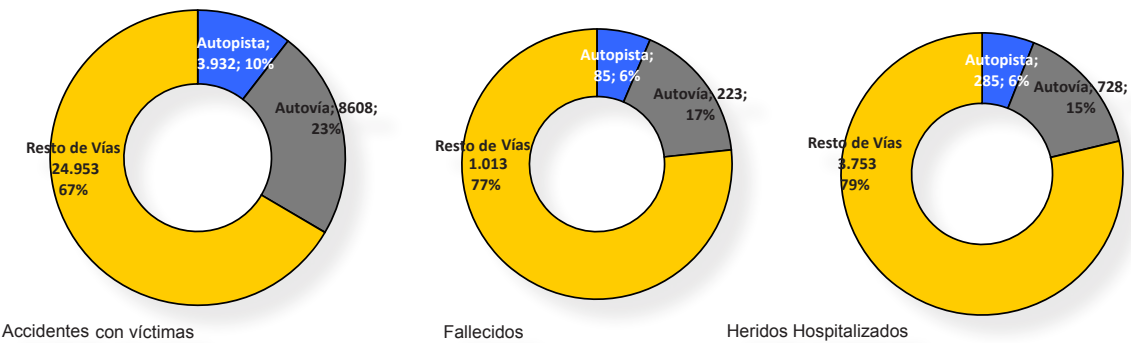
(1) Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

De los 37.493 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas, 3.932 se produjeron en autopista, y en ellos fallecieron 85 personas, el 6% del total de fallecidos en vías interurbanas y 285 resultaron heridas hospitalizadas, un 6%. En autovía se registraron 8.608 accidentes, en los que hubo 223 fallecidos, el 17% de los fallecidos en vías interurbanas y 728 heridos hospitalizados, el 15% del total de heridos hospitalizados en vías interurbanas. En las carreteras convencionales fallecieron 1.013 personas, el 77% del total de fallecidos en vías interurbanas y fueron heridas hospitalizadas 3.753, el 79% del total.

Tabla 11. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2017

	Autopista	% Autopista	Autovía	% Autovía	Resto de Vías	% Resto	Total
Accidentes con víctimas	3.932	10%	8.608	23%	24.953	67%	37.493
Fallecidos	85	6%	223	17%	1.013	77%	1.321
Heridos hospitalizados	285	6%	728	15%	3.753	79%	4.766
Heridos no hospitalizados	6.036	12%	13.224	25%	33.080	63%	52.340
Total víctimas	6.406	11%	14.175	24%	37.846	65%	58.427

Figura 6. Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas, según tipo de vía. España, 2017



En cuanto a la evolución de la accidentalidad según el tipo de vía, en 2013 se actualizó el catálogo de carreteras utilizado para clasificar las vías, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores. En 2017 ha habido la misma cifra de fallecidos en autopista que en 2016 y 22 fallecidos más que en 2013. En autovías ha habido una disminución de fallecidos respecto de 2016 del 8% y respecto de 2013 del 2%. En el resto de vías ha habido un aumento respecto de 2016 del 5% y respecto de 2013 del 8%. Los heridos hospitalizados han disminuido en 2017 respecto de 2016 en todos los tipos de vías: un 2% en autopistas, un 12% en autovías, y un 5% en el resto de vías. Los heridos no hospitalizados aumentaron en autopistas, un 10%, y en el resto de vías, un 1%.

Tabla 12. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*

Accidentes con víctimas	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2016
Autopista	2.456	2.369	2.398	3.592	3.932	9%
Autovía	8.712	8.411	8.431	8.641	8.608	0%
Resto de vías	26.129	24.367	23.729	24.488	24.953	2%
Total Interurbana	37.297	35.147	34.558	36.721	37.493	2%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

Tabla 13. Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*

Víctimas mortales	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2016 ⁽¹⁾
Autopista	63	64	75	85	85	0
Autovía	227	226	202	242	223	-8%
Resto vías	940	957	971	964	1.013	5%
Total Interurbana	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	2%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

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

Tabla 14. Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*

Heridos hospitalizados	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2016
Autopista	268	263	223	290	285	-2%
Autovía	815	758	741	830	728	-12%
Resto vías	4.099	3.813	3.780	3.930	3.753	-5%
Total Interurbana	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

Tabla 15. Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*

Heridos no hospitalizados	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2016
Autopista	3.612	3.391	3.694	5.500	6.036	10%
Autovía	12.842	12.755	12.839	13.241	13.224	0%
Resto vías	34.866	32.547	31.503	32.638	33.080	1%
Total Interurbana	51.320	48.693	48.036	51.379	52.340	2%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

De los 37.493 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas en 2017, 11.854 se produjeron en vías de titularidad estatal, el 32%, y en ellos fallecieron 432 personas, 1.324 resultaron heridas hospitalizadas y 17.957 heridas no hospitalizadas. En las vías cuya titularidad corresponde a las Comunidades Autónomas, en 2017 se produjeron 10.087 accidentes con víctimas, el 27% de los ocurridos en vías interurbanas, y en esos accidentes fallecieron 541 personas, 1.695 resultaron heridas hospitalizadas y 13.503 heridas no hospitalizadas. Por último, en las vías de las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, en 2017 se registraron 7.270 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 219 personas, 1.201 resultaron heridas hospitalizadas y 9.448 heridas no hospitalizadas.

Entre Comunidades Autónomas, Diputaciones y Cabildos se contabilizan más de 60 titulares.

Tabla 16. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Estado ^{1,2}	10.823	10.567	11.195	11.854	6%
CCAA	9.677	9.426	9.827	10.087	3%
Diputaciones y Cabildos	7.161	6.793	7.454	7.270	-2%
Otros titulares	7.486	7.772	8.245	8.282	0%
Total Interurbana	35.147	34.558	36.721	37.493	2%

¹ En 2014 se ha modificado el procedimiento de identificación de las carreteras de titularidad estatal, en colaboración con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Los datos no son comparables a los de años anteriores.

² En 2016, hubo 158 accidentes con víctimas en vías urbanas de titularidad estatal (travesías y autopistas y autovías urbanas), haciendo un total de 11.353 accidentes con víctimas.

Tabla 17. Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Estado ¹	448	438	464	432	-7%
CCAA	464	456	477	541	13%
Diputaciones y Cabildos	232	246	227	219	-4%
Otros titulares	103	108	123	129	5%
Total Interurbana	1.247	1.248	1.291	1.321	2%

¹ En 2014 se ha modificado el procedimiento de identificación de las carreteras de titularidad estatal, en colaboración con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Los datos no son comparables a los de años anteriores.

Tabla 18. Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Estado ¹	1.372	1.307	1.489	1.324	-11%
CCAA	1.805	1.733	1.828	1.695	-7%
Diputaciones y Cabildos	1.141	1.155	1.173	1.201	2%
Otros titulares	516	549	560	546	-3%
Total Interurbana	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%

¹ En 2014 se ha modificado el procedimiento de identificación de las carreteras de titularidad estatal, en colaboración con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Los datos no son comparables a los de años anteriores.

Tabla 19. Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Estado ¹	16.181	15.896	16.831	17.957	7%
CCAA	12.813	12.641	13.161	13.503	3%
Diputaciones y Cabildos	9.302	8.756	9.841	9.448	-4%
Otros titulares	10.397	10.743	11.546	11.432	-1%
Total Interurbana	48.693	48.036	51.379	52.340	2%

¹ En 2014 se ha modificado el procedimiento de identificación de las carreteras de titularidad estatal, en colaboración con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Los datos no son comparables a los de años anteriores.

Las vías urbanas

En el año 2017, las vías urbanas registraron un total de 64.740 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 509 personas, el 28% del total, 4.780 resultaron heridas con hospitalización y 77.276 heridas no hospitalizadas. Respecto del año anterior, el número de accidentes con víctimas ha descendido un 1%, y el de fallecidos y el de heridos no hospitalizados ha descendido un 2%. Sin embargo, el número de heridos hospitalizados ha subido un 2%.

Tabla 20. Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías urbanas. España, 2008-2017

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

Dentro de las vías urbanas se incluyen las travesías, que presentan una mayor gravedad que el resto de las vías que transcurren por suelo urbano. En las travesías, en 2017 sucedieron 1.665 accidentes con víctimas, un 13% más que en 2016, en los que fallecieron 48 personas (+1), 162 resultaron heridas hospitalizadas (+9%) y 2.073 heridas no hospitalizadas (+15%).

Tabla 21. Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en travesías y resto de vías urbanas. España, 2016-2017

Vías urbanas	Travesías			Resto		
	2016	2017	Variación 2017/2016 ⁽¹⁾	2016	2017	Variación 2017/2016
Accidentes con víctimas	1.465	1.655	13%	64.176	63.085	-2%
Fallecidos	47	48	1	472	461	-2%
Heridos hospitalizados	149	162	9%	4.556	4.618	1%
Heridos no hospitalizados	1.805	2.073	15%	77.451	75.203	-3%

⁽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. Datos municipales

En Madrid y Barcelona, los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 11% de los fallecidos y el 25% de los heridos hospitalizados en vías urbanas. Es en el conjunto de municipios de 100.001 a 500.000 habitantes donde se ha registrado el mayor número de fallecidos y heridos hospitalizados: el 27% y el 28% del total, respectivamente.

Es conveniente señalar que el nivel de comunicación de los accidentes no mortales puede variar tanto en el tiempo como entre unos municipios y otros, si bien destacarse que la cobertura poblacional de la información sobre accidentabilidad urbana (porcentaje de la población que representan los municipios que notifican accidentes) ha aumentado significativamente durante los últimos años, pasando del 79% en 2008 al 94% en 2017.

Tabla 22. Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2008-2017

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

Tabla 23. Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2008-2017

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

Las comunidades autónomas y las provincias

En el año 2017 ha habido un descenso respecto de 2016 en el número de víctimas mortales en 5 comunidades autónomas –Canarias, Castilla y León, Galicia, Comunitat Valenciana y País Vasco–. En Extremadura no se ha producido ningún cambio, mientras que en el resto de comunidades el número de víctimas mortales ha aumentado, destacando la región de Murcia, 27 fallecidos más, Castilla-La Mancha, 11 fallecidos más, Illes Balears, 8 fallecidos más y Aragón, 7 fallecidos más. Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla han tenido 4 víctimas mortales, 1 más que en 2016.

Tabla 24. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2008-2017

Comunidades autónomas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016 ⁽¹⁾	Variación Interanual 2008-2017
Andalucía	522	449	399	327	295	283	287	262	303	305	1%	-6%
Aragón	153	122	108	86	86	68	77	71	73	80	7	-7%
Asturias, Principado de	59	57	64	42	42	46	38	36	35	37	2	
Baleares, Illes	82	56	63	50	60	45	50	53	60	68	8	
Canarias	85	72	76	47	61	48	57	62	71	67	-4	
Cantabria	25	30	28	21	14	20	18	22	21	22	1	
Castilla-La Mancha	234	195	172	152	140	120	107	107	118	129	9%	-6%
Castilla y León	318	270	286	228	189	160	157	181	175	164	-6%	-7%
Cataluña	450	417	391	317	336	272	272	291	282	283	0%	-5%
Extremadura	107	95	85	76	62	47	56	54	62	62	0	-6%
Galicia	266	246	237	186	157	132	139	123	141	117	-17%	-9%
Madrid, Comunidad de	201	194	157	138	135	130	114	111	121	125	3%	-5%
Murcia, Región de	93	88	61	71	50	57	61	44	58	85	27	
Navarra, Comunidad Foral de	48	39	39	28	44	31	41	26	26	29	3	
Rioja, La	30	34	22	22	13	16	11	20	25	26	1	
Comunitat Valenciana	323	263	213	198	151	141	167	154	180	176	-2%	-7%
País Vasco	102	83	75	69	68	63	36	67	56	51	-5	-7%
Ceuta y Melilla	2	4	2	2	0	1	0	5	3	4	1	
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%

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

Tabla 25. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas. España, 2008-2017

Comunidades autónomas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Andalucía	3.119	2.362	1.972	1.864	1.553	1.615	1.345	1.281	1.453	1.372	-6%	-9%
Aragón	826	561	564	508	426	392	364	385	374	398	6%	-8%
Asturias, Principado de	298	241	227	219	220	237	254	230	232	219	-6%	-3%
Baleares, Illes	432	310	286	304	311	374	340	389	344	389	13%	-1%
Canarias	426	393	331	289	292	300	362	347	391	413	6%	0%
Cantabria	158	126	111	79	68	97	56	57	67	68	1	-9%
Castilla-La Mancha	1.096	761	771	633	518	443	365	377	425	375	-12%	-11%
Castilla y León	1.592	1.363	1.116	1.060	924	746	657	738	736	658	-11%	-9%
Cataluña	2.119	2.011	1.955	1.829	1.938	1.867	1.851	1.876	1.800	1.678	-7%	-3%
Extremadura	383	352	278	307	277	209	208	155	194	195	1%	-7%
Galicia	1.170	980	1.035	822	806	679	697	733	764	691	-10%	-6%
Madrid, Comunidad de	1.421	1.446	1.318	1.373	1.299	1.386	1.416	1.314	1.254	1.304	4%	-1%
Murcia, Región de	459	321	230	242	159	162	173	219	241	233	-3%	-7%
Navarra, Comunidad Foral de	82	100	110	98	86	102	92	112	136	124	-9%	42
Rioja, La	113	76	77	75	71	69	66	71	60	77	17	-4%
Comunitat Valenciana	2.138	1.890	1.091	1.176	1.056	950	919	786	865	864	0%	-10%
País Vasco	624	585	488	438	404	428	387	391	389	452	16%	-4%
Ceuta y Melilla	32	45	35	31	36	30	22	34	30	36	6	4
Total	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	-2%	-6%

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

En 2017, el número de fallecidos con respecto a 2016 aumentó en 27 provincias y descendió en 22. Palencia tiene el mismo número de fallecidos que en 2016. La Ciudad Autónoma de Ceuta tuvo el mismo número de fallecidos en 2016 y 2017, mientras que la Ciudad Autónoma de Melilla tuvo 1 fallecido más. La tendencia en las cifras provinciales de mortalidad está sometida a fluctuaciones al tratarse de unas cantidades pequeñas.

Tabla 26. Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017

Provincias	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016 ⁽¹⁾	Variación 2017/2013 ⁽¹⁾
Araba/Álava	17	5	10	13	11	-2	-6
Albacete	19	23	22	24	16	-8	-3
Alicante/Alacant	42	67	62	68	64	-4	22
Almería	30	19	26	40	22	-18	-8
Ávila	19	12	16	12	11	-1	-8
Badajoz	25	40	37	38	36	-2	11
Balears, Illes	45	50	53	60	68	8	23
Barcelona	141	159	128	131	145	11%	3%
Burgos	36	24	32	36	31	-5	-5
Cáceres	22	16	17	24	26	2	4
Cádiz	37	41	32	41	34	-7	-3
Castellón/Castelló	22	29	28	43	39	-4	17
Ciudad Real	38	19	27	30	33	3	-5
Córdoba	36	37	26	22	37	15	1
Coruña, A	73	55	47	58	51	-7	-22
Cuenca	30	17	16	15	18	3	-12
Girona	47	27	41	55	47	-8	0
Granada	33	49	43	27	33	6	0
Guadalajara	8	14	11	7	12	5	4
Gipuzkoa	24	16	38	17	27	10	3
Huelva	26	19	23	19	22	3	-4
Huesca	22	24	17	21	25	4	3
Jaén	24	30	23	31	35	4	11
León	26	32	39	25	22	-3	-4
Lleida	42	37	51	37	40	3	-2
Rioja, La	16	11	20	25	26	1	10
Lugo	14	33	22	32	22	-10	8
Madrid	130	114	111	121	125	3%	-4%
Málaga	49	40	46	57	67	10	18
Murcia	57	61	44	58	85	27	28
Navarra	31	41	26	26	29	3	-2
Ourense	14	18	11	15	13	-2	-1
Asturias	46	38	36	35	37	2	-9
Palencia	15	12	6	13	13	0	-2
Palmas, Las	25	31	22	40	30	-10	5
Pontevedra	31	33	43	36	31	-5	0
Salamanca	12	13	17	10	15	5	3
S.C. Tenerife	23	26	40	31	37	6	14
Cantabria	20	18	22	21	22	1	2
Segovia	8	19	16	16	10	-6	2
Sevilla	48	52	43	66	55	-11	7
Soria	9	14	10	19	11	-8	2
Tarragona	42	49	71	59	51	-8	9
Teruel	6	14	16	9	18	9	12
Toledo	25	34	31	42	50	8	25
Valencia/València	77	71	64	69	73	4	-4
Valladolid	22	13	24	24	27	3	5
Bizkaia	22	15	19	26	13	-13	-9
Zamora	13	18	21	20	24	4	11
Zaragoza	40	39	38	43	37	-6	-3
Ceuta	1	0	3	2	2	0	1
Melilla	0	0	2	1	2	1	2
Total	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	9%

⁽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.

Como ilustra la siguiente figura, la tasa nacional de fallecidos por millón de habitantes para 2017 ha sido 39, observándose que 17 provincias tienen una tasa inferior a la nacional, 21 presentan una tasa superior a la nacional dentro del intervalo de una desviación típica y 12 superan en una desviación típica la tasa nacional.

Figura 7. Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España, 2017

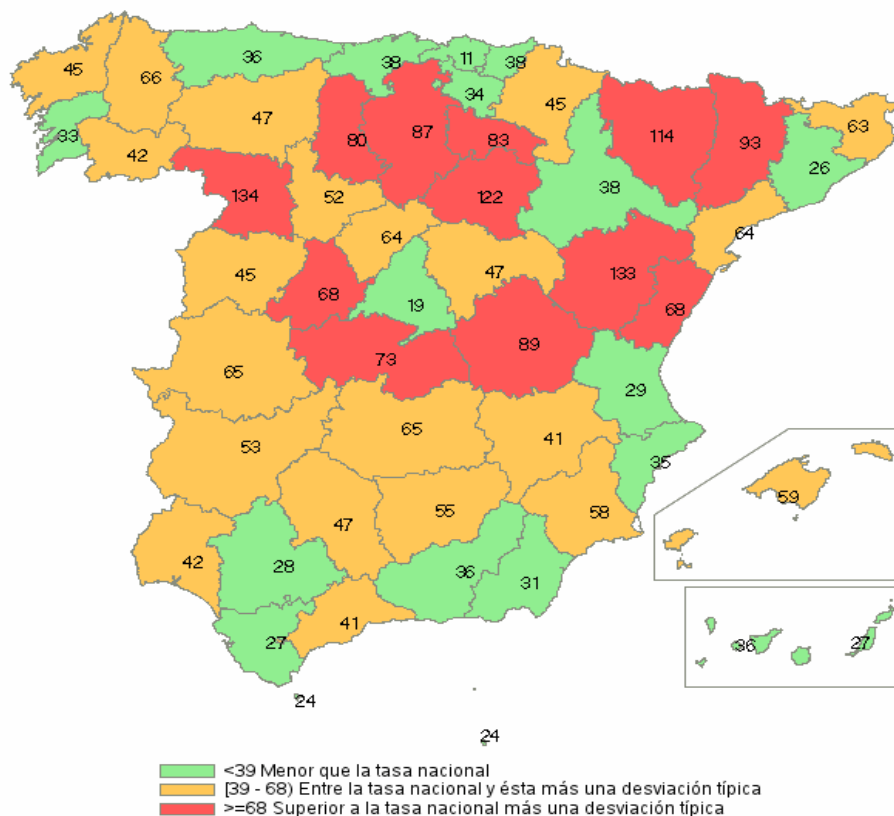


Tabla 27. Evolución de los heridos hospitalizados por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017

Provincias	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016 ⁽¹⁾	Variación 2017/2013 ⁽¹⁾
Araba/Álava	86	80	84	63	118	55	32
Albacete	87	101	83	95	99	4	12
Alicante/Alacant	341	268	287	291	297	2%	-13%
Almería	121	94	111	108	137	27%	13%
Ávila	71	71	66	60	39	-21	-32
Badajoz	144	147	105	139	139	0%	-3%
Balears, Illes	374	340	389	344	389	13%	4%
Barcelona	1.158	1.172	1.145	1.102	1.036	-6%	-11%
Burgos	150	123	140	149	120	-19%	-20%
Cáceres	65	61	50	55	56	1	-9
Cádiz	217	202	229	211	224	6%	3%
Castellón/Castelló	116	92	97	141	118	-16%	2%
Ciudad Real	93	79	61	77	63	-14	-30
Córdoba	199	151	118	151	115	-24%	-42%
Coruña, A	238	226	234	304	312	3%	31%
Cuenca	69	44	57	74	64	-10	-5
Girona	258	261	278	273	225	-18%	-13%
Granada	219	181	172	196	169	-14%	-23%
Guadalajara	52	24	48	40	42	2	-10
Gipuzkoa	174	202	199	203	186	-8%	7%
Huelva	70	67	80	92	116	24	46
Huesca	111	108	111	104	108	4%	-3%
Jaén	114	119	92	114	81	-29%	-29%
León	132	100	170	189	167	-12%	27%
Lleida	218	194	209	188	201	7%	-8%
Rioja, La	69	66	71	60	77	17	8
Lugo	129	100	141	114	107	-6%	-17%
Madrid	1.386	1.416	1.314	1.254	1.304	4%	-6%
Málaga	356	265	237	252	222	-12%	-38%
Murcia	162	173	219	241	233	-3%	44%
Navarra	102	92	112	136	124	-9%	22%
Ourense	85	88	83	86	91	5	6
Asturias	237	254	230	232	219	-6%	-8%
Palencia	60	58	49	50	37	-13	-23
Palmas, Las	79	131	145	130	115	-12%	36
Pontevedra	227	283	275	260	181	-30%	-20%
Salamanca	87	103	88	74	61	-13	-26
S.C. Tenerife	221	231	202	261	298	14%	35%
Cantabria	97	56	57	67	68	1	-29
Segovia	54	38	46	38	41	3	-13
Sevilla	319	266	242	329	308	-6%	-3%
Soria	26	21	31	41	25	-16	-1
Tarragona	233	224	244	237	216	-9%	-7%
Teruel	36	53	45	61	64	3	28
Toledo	142	117	128	139	107	-23%	-25%
Valencia/València	493	559	402	433	449	4%	-9%
Valladolid	102	105	104	92	116	24	14%
Bizkaia	168	105	108	123	148	20%	-12%
Zamora	64	38	44	43	52	9	-12
Zaragoza	245	203	229	209	226	8%	-8%
Ceuta	9	6	15	16	22	6	13
Melilla	21	16	19	14	14	0	-7
Total	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	-2%	-5%

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

4

El componente temporal de los accidentes con víctimas

31

Los meses

En el año 2017 fallecieron una media de 152 personas cada mes, oscilando el número mensual entre 122 fallecidos en enero y 193 en octubre. En los meses de julio y agosto se produjeron 334 fallecidos, cifra que supone el 18% de los fallecidos en todo el año. Respecto del año anterior, solo se observan descensos en 6 meses: enero, febrero, marzo, mayo, julio y agosto; mientras que en los otros 6 meses restantes del año 2017 se han producido incrementos respecto del año anterior:

Tabla 28. Fallecidos por meses. España, 2008-2017

Meses	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Enero	265	222	197	159	147	131	113	119	147	122	-17%	-8%
Febrero	235	208	148	142	141	137	99	113	136	131	-4%	-6%
Marzo	241	233	174	142	154	124	132	113	153	140	-8%	-6%
Abril	247	201	172	156	144	124	141	116	132	141	7%	-6%
Mayo	265	237	211	185	157	105	123	157	132	130	-2%	-8%
Junio	261	244	202	148	174	138	153	129	145	169	17%	-5%
Julio	311	259	251	222	161	163	153	174	191	182	-5%	-6%
Agosto	302	274	258	216	190	171	156	164	188	152	-19%	-7%
Septiembre	229	205	221	186	202	159	162	178	155	163	5%	-4%
Octubre	268	223	242	169	147	154	143	130	141	193	37%	-4%
Noviembre	241	193	206	173	135	130	158	150	146	157	8%	-5%
Diciembre	235	215	196	162	151	144	155	146	144	150	4%	-5%
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%
Media mensual	258	226	207	172	159	140	141	141	151	152		

Los días de la semana

El 32% de las víctimas mortales se producen en accidentes que ocurren en sábado y domingo, de modo que la mayoría ocurre de lunes a viernes. El miércoles y jueves han sido los días de la semana con menos fallecidos acumulados a lo largo del año (219 y 247 respectivamente).

Tabla 29. Fallecidos según días de la semana. España, 2008-2017

Días de la semana	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Lunes	411	347	323	282	238	226	234	244	265	259	-2%	-5%
Martes	379	312	303	252	238	220	206	215	215	255	19%	-4%
Miércoles	374	342	313	280	246	187	205	209	243	219	-10%	-6%
Jueves	401	354	337	248	253	263	224	186	250	247	-1%	-5%
Viernes	466	384	374	287	273	259	245	255	261	267	2%	-6%
Sábado	522	489	418	341	341	264	290	300	294	271	-8%	-7%
Domingo	547	486	410	370	314	261	284	280	282	312	11%	-6%
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%

Las horas del día

32

En 2017, el 63% de los fallecidos en accidente de tráfico se produjeron en la franja horaria comprendida entre las 8:00 y las 19:59 horas. Respecto de 2016, el número de fallecidos en accidentes ocurridos entre las 8:00 y las 19:59 disminuyó un 1%, y en la franja entre las 20:00 y las 07:59 aumentó un 4%.

Tabla 30. Fallecidos según tramos horarios. España, 2008-2017

Tramos horarios	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
De 8:00 a 19:59 horas	1.911	1.663	1.509	1.253	1.203	1.101	1.056	1.093	1.158	1.151	-1%	-5%
De 20:00 a 7:59 horas	1.189	1.051	969	807	700	579	632	596	652	679	4%	-6%
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%

Si se analiza la combinación de franja horaria y día de la semana, el mayor número de fallecimientos ocurre en accidentes que suceden entre las 7:00 y las 23:59 horas de lunes a viernes.

**Tabla 3 I. Fallecidos y heridos según tramos horarios y días de la semana.
España, 2017**

Tramos horarios	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
De lunes a viernes de 7:00 a 23:59	1.044	5.817	89.374
Sábado, domingo y festivo de 7:00 a 23:59	500	2.668	30.671
De 7:00 a 23:59	1.544	8.485	120.045
De martes a viernes de 24:00 a 6:59	110	412	3.813
Sábado, domingo, lunes y festivo de 24:00 a 6:59	176	649	5.758
De 24:00 a 6:59	286	1.061	9.571

5

El tipo de accidente con víctimas

35

El tipo de accidente mortal más frecuente en 2017 fue la salida de vía, en el que se produjo el 33% de los fallecimientos, seguido del atropello a peatón y colisión frontal con un 18%.

Tabla 32. Fallecidos por tipología del accidente. España, 2008-2017

Tipo de Accidente	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Salida de la vía	1.062	903	752	646	663	508	548	522	601	601	0%	-6%
Colisión frontal	472	370	350	336	250	222	225	209	277	327	18%	-4%
Colisión lateral y frontolateral	616	471	428	329	282	246	204	190	253	259	2%	-9%
Colisión trasera y múltiple	246	223	227	191	165	153	145	169	145	144	-1%	-6%
Atropello a peatón*	450	459	449	367	355	349	310	306	386	338	-12%	-3%
Vuelco	62	70	66	47	47	30	17	16	22	20	-2	-42
Otro tipo de accidente	192	218	206	144	141	172	239	277	126	141	12%	-3%
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%

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

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.

Dada la diferente tipología de los accidentes en vía interurbana y urbana se analizan por separado ambas zonas.

En las vías interurbanas, el 39% de las víctimas mortales y el 36% de los heridos hospitalizados se produjeron en salidas de la vía. Respecto de 2016, los fallecidos en atropellos se han reducido un 26%, mientras que los heridos hospitalizados en ese tipo de accidente han disminuido un 6%. En relación a las salidas de la vía, las víctimas mortales se han reducido en un 1% y los heridos hospitalizados lo han hecho en un 9%. Los fallecidos en colisiones frontales han aumentado un 20%, mientras que los heridos hospitalizados en ese tipo de accidente han disminuido un 6%.

En las vías urbanas, el 47% de los fallecidos y el 35% de los heridos hospitalizados ocurrieron a causa de un atropello a peatón, siendo el accidente más frecuente. En el caso de los fallecidos el

segundo accidente más frecuente es la salida de la vía (16%), mientras que en el caso de los heridos hospitalizados el segundo accidente más frecuente es la colisión lateral y frontolateral (28%). Respecto del año 2016, los fallecidos en atropellos han disminuido un 6% y los heridos hospitalizados en atropellos lo han hecho en un 2%.

Tabla 33. Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2008-2017

Tipo de Accidente	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Salida de la vía	975	834	690	578	594	441	476	464	524	519	-1%	-7%
Colisión frontal	443	342	335	322	232	214	208	195	254	306	20%	-4%
Colisión lateral y frontolateral	464	371	341	254	223	184	153	140	183	179	-2%	-10%
Colisión trasera y múltiple	208	179	197	163	136	132	122	136	114	126	11%	-5%
Atropello a peatón*	210	191	179	150	132	135	118	97	133	99	-26%	-8%
Vuelco	41	55	48	38	30	26	11	12	17	16	-1	-25
Otro tipo de accidente	125	158	138	98	95	98	159	204	66	76	10	-5%
Total	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	2%	-7%

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

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

Tabla 34. Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2008-2017

Tipo de Accidente	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Salida de la vía	4.485	3.356	2.928	2.666	2.378	1.895	1.856	1.639	1.887	1.710	-9%	-10%
Colisión frontal	1.446	1.247	1.062	947	781	655	571	545	834	788	-6%	-7%
Colisión lateral y frontolateral	2.451	1.756	1.552	1.371	1.158	1.008	698	716	898	922	3%	-10%
Colisión trasera y múltiple	1.246	993	911	806	633	647	502	518	590	531	-10%	-9%
Atropello a peatón*	424	352	348	284	277	223	229	191	230	216	-6%	-7%
Vuelco	378	356	300	294	285	245	84	77	146	142	-3%	-10%
Otro tipo de accidente	647	688	541	457	532	509	894	1.058	465	457	-2%	-18%
Total	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%	-11%

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

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

Tabla 35. Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2008-2017

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

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

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

Tabla 36. Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2008-2017

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

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

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.

6

Las víctimas

39

El sexo y la edad

En 2017 fallecieron a causa de los accidentes de tráfico 1.403 hombres y 424 mujeres, de forma que los hombres fueron el 77% de los fallecidos y las mujeres el 23%. La proporción por sexos es similar en vías interurbanas –78% hombres y 21% mujeres– y en vías urbanas – 72% hombres y 28% mujeres–. La tasa de fallecidos por millón de población según sexo ha sido 61 para los hombres y 18 para las mujeres.

Respecto de los heridos hospitalizados, el 70% eran hombres, siendo el porcentaje mayor en vías interurbanas –73%– que en vías urbanas–67%–. En cuanto a los heridos no hospitalizados, el 59% eran hombres, no habiendo apenas diferencias entre las vías interurbanas y urbanas.

Tabla 37. Fallecidos y heridos por sexos. España, 2017

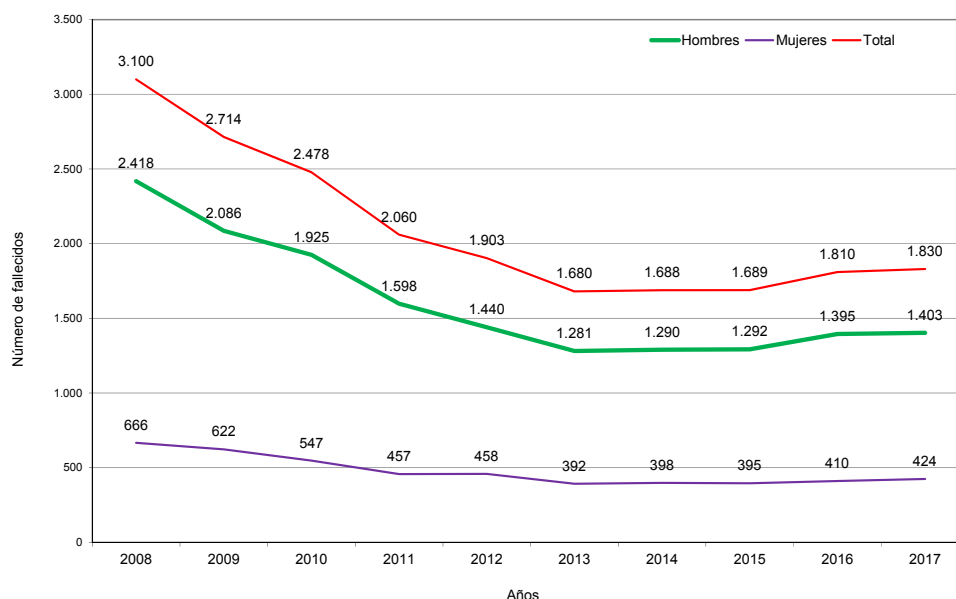
Sexo	Total						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Total fallecidos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	1.403	77%	6.708	70%	75.886	59%	61
Mujeres	424	23%	2.806	29%	52.843	41%	18
Sin especificar	3	0%	32	0%	887	1%	
Total	1.830	100%	9.546	100%	129.616	100%	39

Sexo	Vías Interurbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	1.036	78%	3.500	73%	30.529	58%	
Mujeres	282	21%	1.263	27%	21.710	41%	
Sin especificar	3	0%	3	0%	101	0%	
Total	1.321	100%	4.766	100%	52.340	100%	

Sexo	Vías Urbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	367	72%	3.208	67%	45.357	59%	
Mujeres	142	28%	1.543	32%	31.133	40%	
Sin especificar	0	0%	29	1%	786	1%	
Total	509	100%	4.780	100%	77.276	100%	

En 2017 los hombres fallecidos por accidentes de tráfico aumentaron respecto del año anterior en un 1% y las mujeres lo hicieron en un 3%. En los últimos 10 años la razón entre hombres fallecidos y mujeres fallecidas se sitúa en 3,3, es decir, por cada mujer que fallece en un accidente de tráfico mueren 3,3 hombres.

Figura 8. Evolución de los fallecidos por sexos. España, 2008-2017



En 2017, en términos absolutos y considerando el conjunto de la población, los fallecimientos en accidente de tráfico han afectado en mayor medida al grupo de edad comprendido entre los 25 y los 34 años, con 293 fallecidos. El grupo de edad de 45 a 54 años es, por su parte, el que cuenta con mayor número de personas hospitalizadas, 1.705.

Considerando la distribución porcentual de los fallecidos y los heridos hospitalizados según los grupos de edad, se observa que el 54% de los fallecidos y el 45% de los heridos hospitalizados tenían 45 años o más.

En las vías interurbanas, el grupo de 25 a 34 años ha sido el más afectado, con 241 fallecidos. Si tenemos en cuenta los heridos hospitalizados, el grupo de edad de 45 a 54 años es el más perjudicado, con 930 personas hospitalizadas.

En las vías urbanas, el grupo de edad comprendido entre los 75 y 84 años es el que presenta una mayor frecuencia en los resultados mortales, con 108 fallecidos. Si consideramos los heridos hospitalizados, el grupo de edad con mayor incidencia es el de 25 a 34 años, con 814 casos. El 55% de los fallecidos y el 29% de los heridos hospitalizados en vías urbanas tenían 55 años o más.

La media de edad de los fallecidos en los accidentes de tráfico ocurridos en vías urbanas (57) es superior a la media de edad de las víctimas de accidentes sucedidos en vías interurbana (46), mientras que para los heridos la media de edad es similar en ambas zonas. Para los heridos hospitalizados la media de edad fue de 44 años en vía urbana y en vía interurbana fue 43, siendo estas cifras para los heridos no hospitalizados de 38 en urbana y 39 en interurbana.

Tomando la tasa de fallecidos por millón de población, el grupo de edad con la tasa más elevada es el de 85 y más años, con 63 fallecidos por millón de población, seguido por el de 75 a 84 años, con una tasa de 62. El grupo de 25 a 34 años ocupa el tercer lugar, con 53 fallecidos por millón de población. Los niños, tomados hasta 14 años, han tenido en 2017 una tasa de 5 fallecidos por millón de población.

Tabla 38. Fallecidos por grupos de edad. España, 2017

Grupos de edad	Total						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Total fallecidos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
0-14	35	2%	346	4%	6.611	5%	5
15-24	200	11%	1.398	15%	22.094	17%	45
25-34	293	16%	1.657	17%	27.444	21%	53
35-44	289	16%	1.702	18%	26.363	20%	38
45-54	291	16%	1.705	18%	20.091	16%	40
55-64	246	13%	1.138	12%	12.113	9%	42
65-74	191	10%	771	8%	6.552	5%	43
75-84	185	10%	518	5%	3.658	3%	62
85 y más	89	5%	180	2%	1.016	1%	63
Sin especificar	11	1%	131	1%	3.674	3%	
Total	1.830	100%	9.546	100%	129.616	100%	39
Media edad	49		43		39		

Grupos de edad	Vías Interurbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
0-14	22	2%	134	3%	2.542	5%	
15-24	158	12%	711	15%	8.731	17%	
25-34	241	18%	843	18%	10.696	20%	
35-44	234	18%	922	19%	11.108	21%	
45-54	232	18%	930	20%	8.413	16%	
55-64	194	15%	591	12%	5.241	10%	
65-74	121	9%	380	8%	2.970	6%	
75-84	77	6%	190	4%	1.462	3%	
85 y más	36	3%	36	1%	296	1%	
Sin especificar	6	0%	29	1%	881	2%	
Total	1.321	100%	4.766	100%	52.340	100%	
Media edad	46		43		39		

Grupos de edad	Vías Urbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
0-14	13	3%	212	4%	4.069	5%	
15-24	42	8%	687	14%	13.363	17%	
25-34	52	10%	814	17%	16.748	22%	
35-44	55	11%	780	16%	15.255	20%	
45-54	59	12%	775	16%	11.678	15%	
55-64	52	10%	547	11%	6.872	9%	
65-74	70	14%	391	8%	3.582	5%	
75-84	108	21%	328	7%	2.196	3%	
85 y más	53	10%	144	3%	720	1%	
Sin especificar	5	1%	102	2%	2.793	4%	
Total	509	100%	4.780	100%	77.276	100%	
Media edad	57		44		38		

En relación a los fallecidos por grupos de edad, respecto del año 2016 se observan descensos en los grupos de edad de 45 a 54 años, de 65 a 74 años, de 75 a 84 años y de 85 y más años. Presen-

tan un aumento el resto de grupos de edad, destacando el grupo de edad de 25 a 34 años, con un incremento del 31% –70 fallecidos más–, el de 0 a 14 años, con 7 fallecidos más, y el de 55 a 64 años, con un aumento del 7% –16 fallecidos más–.

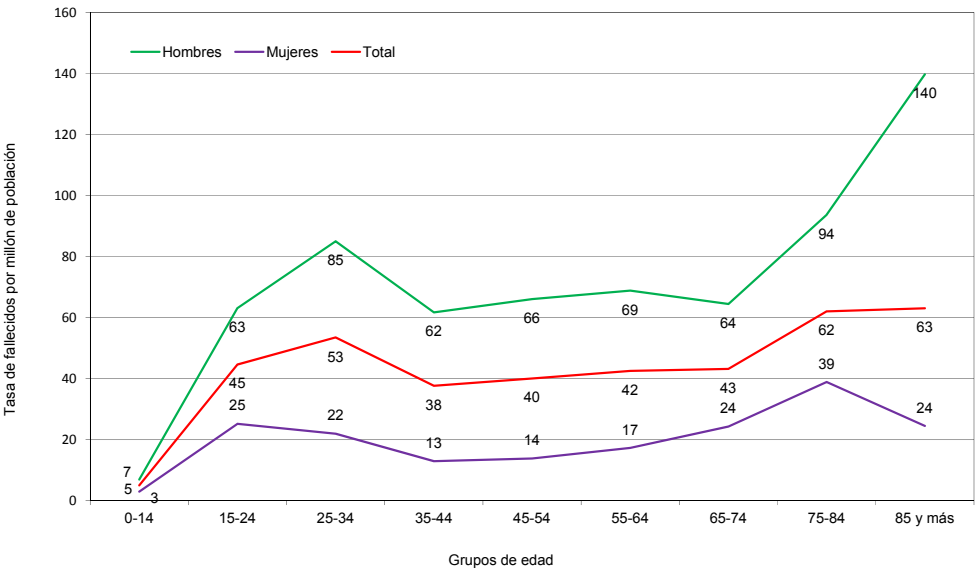
Tabla 39. Evolución de los fallecidos por grupos de edad. España, 2008-2017

Grupos de Edad	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
0-14	84	60	79	42	52	46	37	25	28	35	7	-49
15-24	561	434	363	263	206	163	154	170	198	200	1%	-11%
25-34	644	572	453	333	298	242	211	236	223	293	31%	-8%
35-44	512	490	442	378	350	278	277	271	289	289	0%	-6%
45-54	403	368	346	313	274	250	298	262	311	291	-6%	-4%
55-64	292	256	248	229	200	202	216	210	230	246	7%	-2%
65-74	245	230	240	200	196	200	188	202	198	191	-4%	-3%
75-84	245	201	211	210	236	206	204	229	210	185	-12%	-3%
85 y más	61	70	78	74	75	76	85	74	105	89	-15%	28
Sin especificar	53	33	18	18	16	17	18	10	18	11	-7	-42
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%

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

La siguiente figura muestra las diferencias que hay en las tasas de fallecidos por población en función de la edad y el sexo. Los hombres presentan la mayor tasa en todos los grupos etarios, encontrándose las mayores diferencias con las mujeres en el grupo de edad de 35 a 44 años, en el que la tasa para los hombres es casi 5 veces la de las mujeres, y en el grupo de 85 y más años, en los que la tasa para los hombres es 6 veces la de las mujeres. Entre los 15 y los 74 años, la tasa para los hombres es relativamente estable, presentando un incremento a partir de los 75 años. En el caso de las mujeres, se observa una distribución en la que las tasas menores se encuentran entre los 25 y los 64 años, aumentando a partir de los 65 años.

Figura 9. Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2017



Los conductores

En 2017 se vieron implicados en accidente 175.130 conductores, el 62% de ellos en accidentes ocurridos en vías urbanas. El 73% de los conductores eran hombres (los hombres son el 58% del censo de conductores), el 65% de los conductores tenían menos de 45 y la mayoría conducía un turismo (62%).

En el año 2017 fallecieron 1.171 conductores por accidente de tráfico, estos conductores representan el 64% del total de fallecidos. El 89% de los conductores fallecidos son hombres, el 57% tenían menos de 45 años y el 47% conducían un turismo. Además, el 81% de los conductores han fallecido en accidentes sucedidos en una vía interurbana.

El 63% de los heridos hospitalizados del año 2017 eran conductores, concretamente 5.992. En el caso de los heridos hospitalizados, los conductores son mayoritariamente hombres, el 86%; tenían menos de 45 años, el 47%; eran conductores de motocicleta el 41% y conductores de turismo el 29%. Además, el 56% de los conductores han resultado heridos hospitalizados en accidentes sucedidos en vías interurbanas.

Tabla 40. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según lugar del accidente. España, 2017

Tipo de vía	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	65.750	38%	947	81%	3.366	56%	34.189	41%
Vías urbanas	109.380	62%	224	19%	2.626	44%	48.933	59%
Total	175.130	100%	1.171	100%	5.992	100%	83.122	100%

Tabla 41. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. España, 2017

Sexo	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	127.388	73%	1.043	89%	5.138	86%	57.735	69%
Mujeres	45.565	26%	127	11%	842	14%	24.940	30%
Desconocido	2.177	1%	1	0%	12	0%	447	1%
Total	175.130	100%	1.171	100%	5.992	100%	83.122	100%

Tabla 42. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad. España, 2017

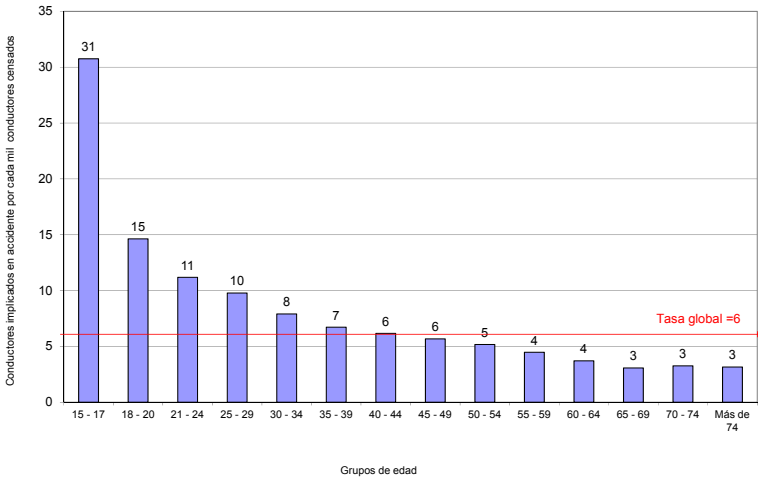
Edad	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
De 0 a 14 años	429	0%	5	0%	29	0%	338	0%
De 15 a 24 años	22.726	13%	99	8%	857	14%	13.000	16%
De 25 a 34 años	38.458	22%	227	19%	1.269	21%	20.426	25%
De 35 a 44 años	42.603	24%	234	20%	1.307	22%	20.138	24%
De 45 a 54 años	33.742	19%	231	20%	1.267	21%	14.713	18%
De 55 a 64 años	19.241	11%	179	15%	713	12%	7.913	10%
De 65 a 74 años	8.880	5%	108	9%	336	6%	3.360	4%
Más de 74 años	4.350	2%	84	7%	172	3%	1.627	2%
Sin especificar	4.701	3%	4	0%	42	1%	1.607	2%
Total	175.130	100%	1.171	100%	5.992	100%	83.122	100%

Tabla 43. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según tipo de vehículo. España, 2017

Tipo de vehículo	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Bicicleta	8.577	5%	78	7%	692	12%	7.011	8%
Ciclomotor	7.621	4%	47	4%	545	9%	6.518	8%
Motocicleta	28.103	16%	336	29%	2.581	43%	23.147	28%
Turismo	109.027	62%	555	47%	1.748	29%	41.029	49%
Veh. Mercancías	17.226	10%	123	11%	315	5%	4.767	6%
Autobús	2.181	1%	0	0%	3	0%	121	0%
Otros vehículos	2.395	1%	32	3%	108	2%	529	1%
Total	175.130	100%	1.171	100%	5.992	100%	83.122	100%

La tasa de conductores implicados en accidente por cada mil conductores censados en 2017 fue 6. Por grupos de edad se observa que las tasas decrecen cuando aumenta la edad y que los menores de 39 años tienen tasas superiores a la del total. Los conductores de 15 a 17 años son los que muestran la tasa mayor, 31 por mil conductores censados.

Figura 10. Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2017



En vías interurbanas en 2017 el número de conductores fallecidos ha aumentado un 9% respecto a 2016, mientras que en las vías urbanas se ha producido una disminución del 5%. En cuanto a los conductores heridos hospitalizados se ha producido un descenso del 5% en el año 2017 respecto de 2016; en los accidentes ocurridos en vías interurbanas, y en vías urbanas ha aumentado el número de conductores heridos hospitalizados un 1%.

46

Tabla 44. Evolución de los conductores fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de Vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	1.626	1.433	1.278	1.099	977	805	836	884	865	947	9%	-6%
Vías urbanas	303	259	233	193	185	209	207	164	236	224	-5%	-3%
Total	1.929	1.692	1.511	1.292	1.162	1.014	1.043	1.048	1.101	1.171	6%	-5%

Tabla 45. Evolución de los conductores heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de Vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	7.529	5.905	5.161	4.730	4.190	3.685	3.345	3.383	3.551	3.366	-5%	-9%
Vías urbanas	3.117	2.952	2.257	2.459	2.384	2.669	2.669	2.569	2.607	2.626	1%	-2%
Total	10.646	8.857	7.418	7.189	6.574	6.354	6.014	5.952	6.158	5.992	-3%	-6%

Los peatones

En 2017, fallecieron 351 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 19% del total de fallecidos; 1.940 resultaron heridos hospitalizados, el 20% del total de heridos hospitalizados; y 12.382 fueron heridos no hospitalizados, el 9,6% del total correspondiente. En las vías interurbanas fallecieron 103 peatones, suponiendo el 29% de los peatones fallecidos, y resultaron heridos hospitalizados 223, el 11% de los peatones heridos hospitalizados. En las vías urbanas fallecieron 248 peatones, el 71% del total de peatones fallecidos, y 13.507 resultaron heridos, de los cuales 1.717 fueron heridos hospitalizados.

Tabla 46. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	103	29%	223	11%	592	5%
Vías urbanas	248	71%	1.717	89%	11.790	95%
Total	351	100%	1.940	100%	12.382	100%

En relación al sexo de los peatones fallecidos, los hombres fueron los que mayor porcentaje representaron, el 61%, mientras que en el caso de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados fueron las mujeres las que tuvieron un porcentaje mayor, el 51% y el 54%, respectivamente.

Tabla 47. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. Vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	215	61%	936	48%	5.614	45%
Mujeres	135	38%	993	51%	6.640	54%
Desconocido	1	0%	11	1%	128	1%
Total	351	100%	1.940	100%	12.382	100%

En las vías interurbanas en 2017 han fallecido 103 peatones, de los cuales 20 eran mayores de 74 años, el 19%; al igual que el grupo de 45 a 54 años. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, el grupo de edad de 45 a 54 años ha presentado el mayor porcentaje, un 17%. En las vías urbanas fallecieron 248 peatones, el 52% de ellos tenían más de 74 años y el 19% tenían entre 65 y 74 años. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, el 23% tenían más de 74 años y el 15% entre 65 y 74 años.

Tabla 48. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad: Vías Interurbanas. España, 2017

Edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
De 0 a 14	1	1%	17	8%	56	9%
De 15 a 24	14	14%	27	12%	78	13%
De 25 a 34	9	9%	19	9%	75	13%
De 35 a 44	14	14%	28	13%	89	15%
De 45 a 54	20	19%	39	17%	75	13%
De 55 a 64	13	13%	31	14%	76	13%
De 65 a 74	9	9%	35	16%	59	10%
De 75 y más	20	19%	26	12%	71	12%
Desconocido	3	3%	1	0%	13	2%
Total	103	100%	223	100%	592	100%

Tabla 49. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad: Vías Urbanas. España, 2017

Edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
De 0 a 14	8	3%	169	10%	1.647	14%
De 15 a 24	7	3%	141	8%	1.425	12%
De 25 a 34	6	2%	111	6%	1.154	10%
De 35 a 44	11	4%	139	8%	1.336	11%
De 45 a 54	15	6%	213	12%	1.439	12%
De 55 a 64	22	9%	240	14%	1.377	12%
De 65 a 74	47	19%	265	15%	1.299	11%
De 75 y más	129	52%	387	23%	1.598	14%
Desconocido	3	1%	52	3%	515	4%
Total	248	100%	1.717	100%	11.790	100%

Respecto de 2016, los peatones fallecidos han disminuido un 25% en las vías interurbanas y un 2% en las vías urbanas. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, en 2017 se ha producido un descenso de los mismos del 17% en vías interurbanas y se ha mantenido en las vías urbanas.

Tabla 50. Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	236	201	193	158	144	154	132	120	137	103	-25%	-9%
Vías urbanas	266	269	278	222	232	224	204	247	252	248	-2%	-1%
Total	502	470	471	380	376	378	336	367	389	351	-10%	-4%

Tabla 51. Evolución de los peatones heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	428	368	373	300	317	278	253	236	270	223	-17%	-7%
Vías urbanas	1.634	1.585	1.586	1.616	1.599	1.775	1.649	1.763	1.719	1.717	0%	1%
Total	2.062	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	1.989	1.940	-2%	-1%

7

Los vehículos implicados en los accidentes con víctimas

El tipo de vehículo con mayor nivel de implicación en los accidentes es el turismo. Según la información facilitada por las policías, en cuatro de cada cinco accidentes con víctimas hay al menos un turismo implicado, una proporción que se ha mantenido aproximadamente constante durante la última década. Entre los vehículos que muestran una participación creciente, podemos destacar las motocicletas, que en 2008 aparecían en el 19% de los accidentes y en 2017 lo hicieron con un 27%, y las bicicletas, presentes en 2017 en el 8% de los accidentes, frente al 3% en 2008. Por el contrario, en ese mismo período, el porcentaje de accidentes con al menos un ciclomotor ha decrecido desde el 15% al 7%.

Tabla 52. Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado).
España, 2008-2017

Tipo de vehículo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bicicleta	3%	4%	4%	5%	6%	7%	8%	7%	7%	8%
Ciclomotor	15%	13%	11%	10%	9%	8%	8%	8%	8%	7%
Motocicleta	19%	20%	21%	22%	22%	22%	24%	25%	25%	27%
Turismo	79%	79%	80%	80%	80%	80%	77%	77%	77%	77%
Vehículo de mercancías	17%	15%	15%	14%	14%	13%	16%	16%	15%	16%
Autobús	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%

Nota: En un accidente puede haber implicado más de un vehículo del mismo tipo y más de un tipo de vehículo.

Se puede observar, comparando datos con el año anterior, que en 2017 ha habido descensos en el número de fallecidos en los peatones (38 personas), los usuarios de autobús (18 personas), de ciclomotores (5 personas) y los ocupantes de otros vehículos (3 personas). En los demás medios de desplazamiento, el número de fallecidos ha aumentado, con especial significación en turismos (45 personas), motocicletas (16 personas), vehículos de mercancías (12 personas) y bicicletas (11 personas).

Tabla 53. Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. España, 2008-2017

Tipo de vehículo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Bicicleta	54	56	67	49	72	69	75	58	67	78	11	24
Ciclomotor	183	156	100	74	66	54	53	56	54	49	-5	-14%
Motocicleta	495	438	386	348	302	301	287	329	343	359	4%	-4%
Turismo	1.501	1.263	1.197	977	872	715	722	693	754	799	6%	-7%
Veh. mercancías	263	239	185	172	147	111	160	152	143	155	8%	-6%
Autobús	27	21	4	3	3	11	26	2	21	3	-18	-24
Otros vehículos	75	71	68	57	65	41	29	32	39	36	-3	-36
Peatones	502	470	471	380	376	378	336	367	389	351	-11%	-4%
Total fallecidos	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%

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

En vías interurbanas, es en los turismos donde se produce el mayor número de fallecidos, con 717 fallecidos en 2017, seguido de los 251 fallecidos que ha habido en motocicleta, y de los peatones, 103. Respecto del año 2016 se observa un aumento significativo de los fallecidos en turismos (43 personas), furgonetas (18 personas), motocicletas (17 personas) y bicicletas (9 personas). Los descensos más considerables fueron los de usuarios de peatones (34 personas), autobús (16 personas) y camiones con menos de 3500 kg (9 personas).

En las vías urbanas es el colectivo de peatones el que presenta un mayor número de fallecidos, 248 en 2017, seguidos de los motociclistas, 108 fallecidos, y de los ocupantes de turismos, 82 fallecidos. En relación al año 2016, se observa un aumento de los fallecidos en usuarios de bicicletas (2 personas), turismos (2 personas) y furgonetas (3 personas). Hay descensos de los usuarios de ciclomotores (5 personas), peatones (4 personas), camiones de más de 3.500kg (3 personas), autobús (2 personas) y motocicletas (1 persona).

Tomando en cuenta lo anterior y, según se puede apreciar en las dos siguientes figuras, son los turismos, bicicletas y furgonetas, los únicos medios de desplazamiento que presentan un aumento de fallecidos respecto al pasado año en los dos tipos de vías, urbanas e interurbanas. Son los peatones y autobuses los medios de desplazamiento en el que han descendido los fallecidos, en vías interurbanas y urbanas, respecto al año 2016.

Figura 11. Fallecidos según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2016-2017

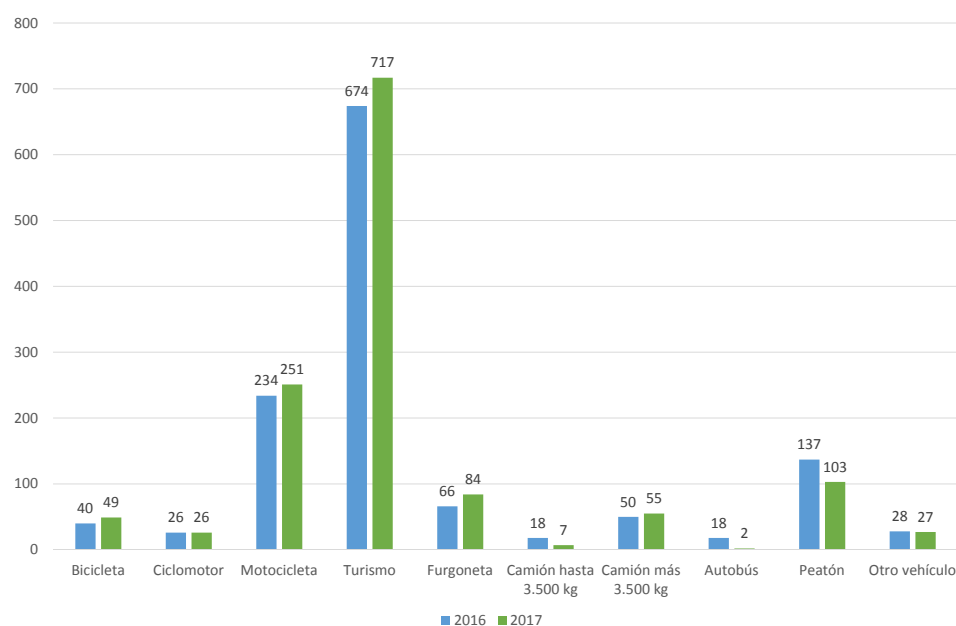
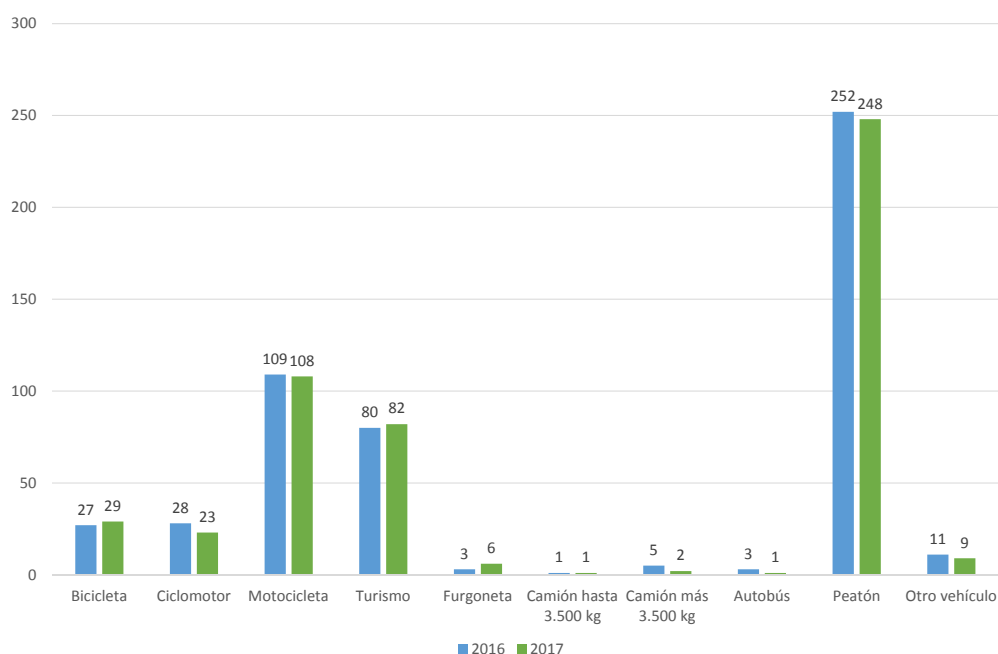


Figura 12. Fallecidos según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2016-2017



Comparando con el año anterior, en 2017 los descensos en el número de heridos hospitalizados han sido generalizados: ocupantes de turismos (124 personas), peatones (46 personas), bicicleta (42 personas), autobús (36 personas), vehículos de mercancías (21 personas) y ciclomotores (7 personas). El único aumento se ha producido en el caso de usuarios de motocicletas (103 personas).

Tabla 54. Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo. España, 2008-2017

Tipo de vehículo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Bicicleta	440	489	467	589	572	646	670	652	736	694	-6%	5%
Ciclomotor	2.023	1.464	1.014	958	771	818	638	669	625	618	-1%	-12%
Motocicleta	3.097	3.032	2.528	2.617	2.458	2.510	2.583	2.599	2.681	2.784	4%	-1%
Turismo	7.121	5.692	4.981	4.374	3.921	3.326	2.993	2.831	2.988	2.864	-4%	-10%
Veh. mercancías	1.302	880	714	667	538	477	549	551	479	458	-5%	-11%
Autobús	91	123	77	65	43	74	124	49	83	47	-36	-44
Otros vehículos	352	300	255	161	225	182	115	145	174	141	-23%	-9%
Peatones	2.062	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	1.989	1.940	-3%	-1%
Total heridos hospitalizados	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	-2%	-6%

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

En vías interurbanas, en 2017, el mayor número de heridos hospitalizados se produjo en turismos: 2.295 personas resultaron heridas requiriendo hospitalización. Los motoristas son el segundo colectivo con mayor número de heridos hospitalizados con 1.214 usuarios. En relación al año 2016 ha habido más heridos hospitalizados usuarios de motocicletas (36 personas). Para el resto de colectivos, los descensos fueron: usuarios de turismos, 161 personas; peatón, 53 personas; autobús, 45 personas; bicicleta, 18 personas; camión de más de 3500 kg, 14 personas; camión de menos de 3500 kg, 9 personas; furgonetas, 4 personas; ciclomotores, 1 persona.

En las vías urbanas son los peatones el colectivo con el mayor número de heridos hospitalizados, 1.717 en el año 2017, seguidos de los motoristas con 1.534 heridos hospitalizados. En relación al año 2016 ha habido más heridos hospitalizados como ocupantes de motocicleta (67 personas), turismos (37 personas), furgonetas (18 personas) y autobuses (9 personas). En cambio, han descendido respecto al pasado año, los heridos hospitalizados usuarios de bicicletas (24 personas), camiones de más de 3500kg (7 personas), ciclomotores (6 personas), camiones de menos de 3500 kg (5 personas) y peatones (2 personas).

Considerando lo anterior, y de acuerdo a las siguientes dos figuras, la motocicleta ha sido el único medio en el que han aumentado los heridos hospitalizados respecto al pasado año, tanto en vías urbanas como interurbanas. Son las bicicletas, ciclomotores, camiones de cualquier carga máxima y peatones, los únicos medios de desplazamiento en los que han descendido los heridos hospitalizados respecto al pasado año, tanto en vías urbanas como interurbanas.

Figura 13. Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2016-2017

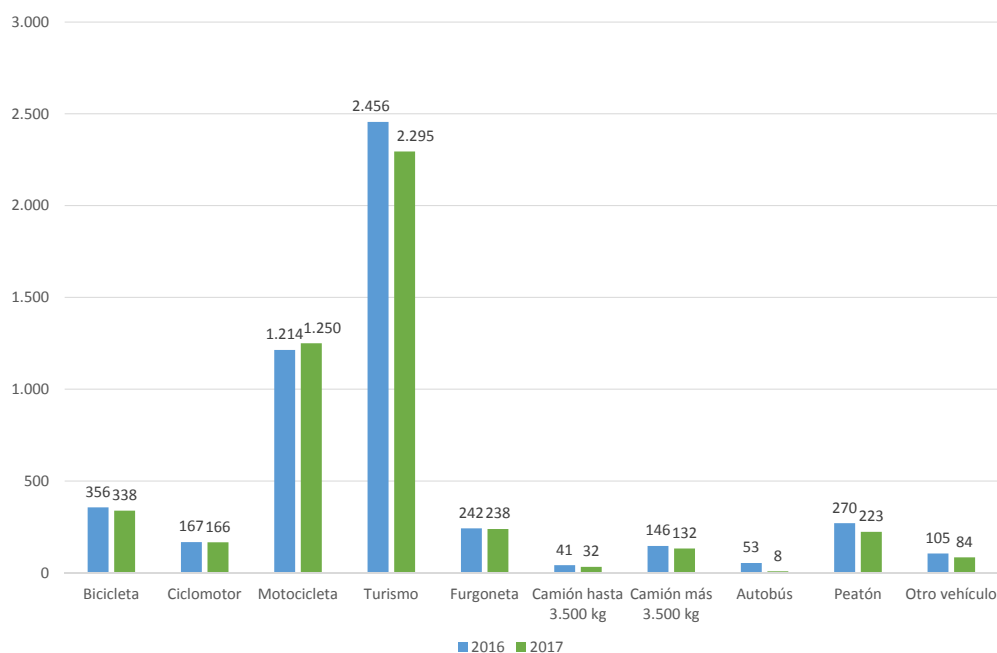
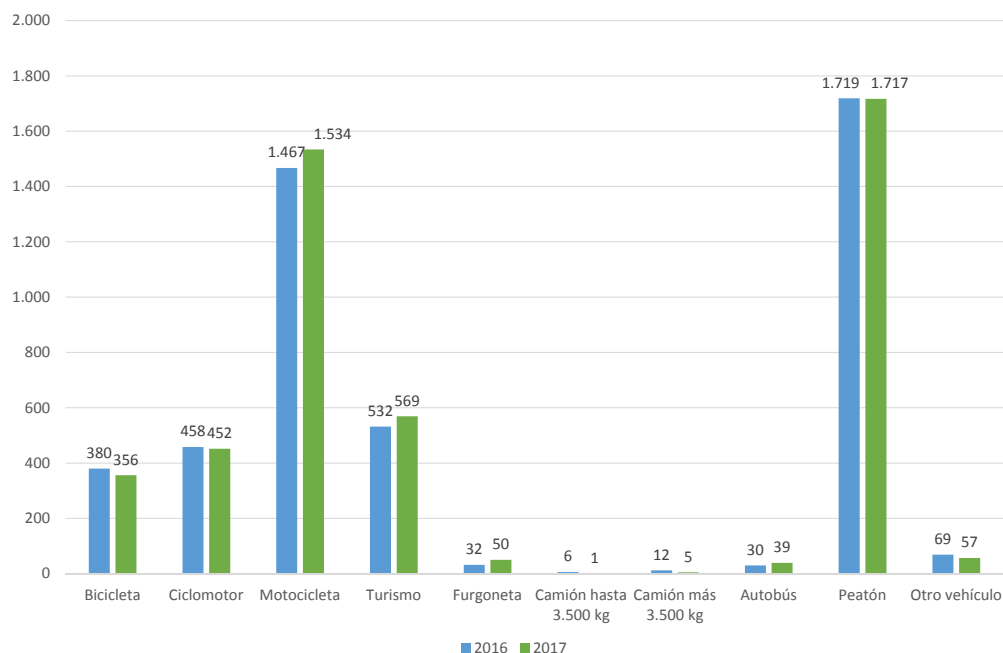


Figura 14. Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2016-2017



Usuarios de bicicletas

En 2017, los usuarios de las bicicletas se vieron implicados en 8.065 accidentes en los que fallecieron 78 ciclistas, 694 resultaron heridos hospitalizados y 7.035 fueron heridos no hospitalizados. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (72%), donde también se produjo la mayoría de los heridos no hospitalizados ciclistas, el 71%. Sin embargo, el número mayor de ciclistas fallecidos se produjo en vías interurbanas, 49 fallecieron en este tipo de vía, frente a los 29 en urbana.

Los hombres son los que han sufrido mayoritariamente las consecuencias de los accidentes de tráfico en bicicleta: 73 de los 78 fallecidos en bicicleta eran hombres, como lo eran el 87% de los heridos hospitalizados y el 82% de los heridos no hospitalizados.

En el año 2017, el grupo de edad de 65 a 74 años es el que presenta la cifra más elevada de fallecidos en bicicleta (17), seguido del de 75 y más (13) y 45 a 64 (12). En el caso de los heridos hospitalizados, los grupos de edad donde hubo una cantidad mayor de este tipo de heridos fueron el de 45 a 54 años (22%) y el de 35 a 44 años (20%).

En 2017 ha habido 11 ciclistas fallecidos más que en 2016; distribuidos de la siguiente forma: 9 ciclistas más en vías interurbanas y 2 más en vías urbanas. En cuanto a los ciclistas que resultaron heridos hospitalizados ha habido una disminución del 50%.

Tabla 55. Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	2.257	28%	49	338	49%	2.074	29%
Vías urbanas	5.808	72%	29	356	51%	5.001	71%
Total	8.065	100%	78	694	100%	7.075	100%

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

Tabla 56. Fallecidos y heridos según sexo en bicicletas. España, 2017

Sexo	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Hombres	73	601	87%	5.799	82%
Mujeres	5	89	13%	1.203	17%
Sin especificar		4	1%	73	1%
Total	78	694	100%	7.075	100%

Tabla 57. Fallecidos y heridos según grupo de edad en bicicletas. España, 2017

Grupo de edad	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
0-14	4	27	4%	357	5%
15-24	3	92	13%	1.159	16%
25-34	7	76	11%	1.202	17%
35-44	9	142	20%	1.493	21%
45-54	12	154	22%	1.146	16%
55-64	12	95	14%	753	11%
65-74	17	63	9%	388	5%
75 y más	13	30	4%	133	2%
Sin especificar	1	15	2%	444	6%
Total	78	694	100%	7.075	100%

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

Tabla 58. Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	43	43	49	37	53	45	54	48	40	49	9
Vías urbanas	11	13	18	12	19	24	21	10	27	29	2
Total	54	56	67	49	72	69	75	58	67	78	11

Tabla 59. Evolución de los heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	235	268	258	304	304	297	312	322	356	338	-5%	4%
Vías urbanas	205	221	209	285	268	349	358	330	380	356	-6%	6%
Total	440	489	467	589	572	646	670	652	736	694	-6%	5%

Usuarios de ciclomotores

En 2017 los accidentes con víctimas en que se vieron implicados ciclomotores fueron 7.574, un 7% del total, proporción similar a la que representan los ciclomotores en el parque de vehículos de 2017. En las vías urbanas suceden la mayoría de los accidentes de ciclomotor: 6.599 accidentes, que suponen el 87% de los mismos, y es donde se registran un mayor número de heridos hospitalizados y no hospita-

lizados (73% y 88% respectivamente). En el caso de los fallecidos se han repartido de forma bastante equitativa, 26 en vías interurbanas y 23 en vías urbanas.

Los hombres representan una mayoría de las víctimas usuarios de ciclomotores: 46 de los 49 fallecidos en estos vehículos, como lo eran el 77% de los heridos hospitalizados y el 70% de los heridos no hospitalizados. El grupo de edad de 15 a 24 años presentan las cifras más elevadas de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en ciclomotor. Las personas fallecidas incluidas en este grupo fueron 10 y el máximo (11), se dio en el grupo superior a 75 años.

En 2017 ha habido menos ciclomotoristas fallecidos (5) y heridos hospitalizados (-7%) que en 2016, todos en vías urbanas. En cuanto al número de personas que resultaron heridas hospitalizadas, en vías interurbanas ha disminuido un 1% respecto al año anterior y también un 1% en vías urbanas.

Tabla 60. Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	975	13%	26	166	27%	909	12%
Vías urbanas	6.599	87%	23	452	73%	6.426	88%
Total	7.574	100%	49	618	100%	7.335	100%

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

Tabla 61. Fallecidos y heridos según sexo en ciclomotores. España, 2017

Sexo	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Hombres	46	478	77%	5.103	70%
Mujeres	3	139	22%	2.195	30%
Sin especificar		1	0%	37	1%
Total	49	618	100%	7.335	100%

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

Tabla 62. Fallecidos y heridos según grupo de edad en ciclomotores. España, 2017

Grupo de edad	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
0-14	0	7	1%	65	1%
15-24	10	235	38%	3.074	42%
25-34	4	112	18%	1.547	21%
35-44	1	84	14%	1.014	14%
45-54	10	69	11%	748	10%
55-64	4	62	10%	417	6%
65-74	9	29	5%	196	3%
75 y más	11	13	2%	116	2%
Sin especificar		7	1%	158	2%
Total	49	618	100%	7.335	100%

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

Tabla 63. Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	105	88	54	37	42	34	21	28	26	26	0
Vías urbanas	78	68	46	37	24	20	32	28	28	23	-5
Total	183	156	100	74	66	54	53	56	54	49	-5

Tabla 64. Evolución de los heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	873	605	406	374	279	267	156	198	167	166	-1%	-17%
Vías urbanas	1.150	859	608	584	492	551	482	471	458	452	-1%	-10%
Total	2.023	1.464	1.014	958	771	818	638	669	625	618	-1%	-12%

Usuarios de motocicletas

En 2017 los usuarios de las motocicletas participaron en el 27% del total de accidentes con víctimas, esto es en 27.165 accidentes, mientras que el porcentaje de motocicletas en el parque de

vehículos era del 10%. El 75% de los accidentes con víctimas en los que se vieron implicadas motocicletas, se produjeron en vías urbanas, donde se localizan el 55% de los motoristas heridos hospitalizados y el 77% de los heridos no hospitalizados.

Por su parte, las lesiones mortales se produjeron con mayor frecuencia en vías interurbanas: el 70% de los motoristas fallecidos fue en este tipo de vías.

Los motoristas víctimas en accidentes fueron mayoritariamente hombres: un 93% de los fallecidos, un 88% de los heridos hospitalizados y un 79% de los heridos no hospitalizados. En relación a la edad de los motoristas, son los grupos de 25 a 34 años, de 35 a 44 años y de 45 a 54 años los que tienen una mayor presencia, acumulando el 69% de los fallecidos, el 73% de los heridos hospitalizados y el 73% de los no hospitalizados, respectivamente.

En 2017, en las vías interurbanas se ha producido un incremento del 7% en el número de motociclistas fallecidos, aumentando los heridos hospitalizados un 3% respecto de 2016. En las vías urbanas, ha habido 1 motociclista fallecido menos y un 5% más de los heridos hospitalizados respecto del año anterior.

Tabla 65. Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	6.783	25%	251	70%	1.250	45%	5.963	23%
Vías urbanas	20.382	75%	108	30%	1.534	55%	19.588	77%
Total	27.165	100%	359	100%	2.784	100%	25.551	100%

Tabla 66. Fallecidos y heridos según sexo en motocicletas. España, 2017

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	335	93%	2.451	88%	20.063	79%
Mujeres	24	7%	323	12%	5.266	21%
Sin especificar		0%	10	0%	222	1%
Total	359	100%	2.784	100%	25.551	100%

Tabla 67. Fallecidos y heridos según grupo de edad en motocicletas. España, 2017

Grupo de edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	0	0%	7	0%	132	1%
15-24	36	10%	321	12%	3.584	14%
25-34	76	21%	703	25%	7.184	28%
35-44	93	26%	676	24%	6.274	25%
45-54	79	22%	659	24%	4.989	20%
55-64	63	18%	314	11%	2.354	9%
65-74	10	3%	67	2%	506	2%
75 y más	2	1%	12	0%	72	0%
Sin especificar	0	0%	25	1%	456	2%
Total	359	100%	2.784	100%	25.551	100%

Tabla 68. Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	359	325	279	251	208	203	188	247	234	251	7%	-4%
Vías urbanas	136	113	107	97	94	98	99	82	109	108	-1	-3%
Total	495	438	386	348	302	301	287	329	343	359	5%	-4%

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

Tabla 69. Evolución de los heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	1.783	1.619	1.431	1.377	1.252	1.152	1.125	1.180	1.214	1.250	3%	-4%
Vías urbanas	1.314	1.413	1.097	1.240	1.206	1.358	1.458	1.419	1.467	1.534	5%	2%
Total	3.097	3.032	2.528	2.617	2.458	2.510	2.583	2.599	2.681	2.784	4%	-1%

Usuarios de turismos

Los usuarios de turismos se vieron implicados en 78.221 accidentes con víctimas, esto es, en el 77% de los accidentes registrados en 2017, siendo la participación de los turismos en el parque automóvil del 68%. De los 1.830 fallecidos por accidente de tráfico en 2017, el 43% (799 fallecidos) viajaban en turismo, ya fuesen conductores o pasajeros. Respecto de los 9.546 heridos hospitalizados por accidente de tráfico, el 30% (2.864) eran ocupantes de turismo, y en cuanto a los 129.616 heridos no hospitalizados, el 47% (67.388) iban en ese tipo de vehículo.

El 63% de los accidentes con víctimas en los que estaba implicado al menos un turismo se produjo en vías urbanas; sin embargo, es en los accidentes en las vías interurbanas en donde han ocurrido el 90% (717 personas) de las víctimas mortales en turismo, el 80% de los heridos hospitalizados y el 55% de los heridos no hospitalizados.

El 72% de ocupantes de turismos fallecidos eran hombres, un porcentaje que disminuye al 61% en el caso de los heridos hospitalizados, y el 49%, en el caso de los heridos no hospitalizados. Los grupos de edad de 25 a 34, con el 21%, y los grupos 15-24, 35-44 años, son los que presentan el porcentaje mayor de fallecidos (16% cada uno) en turismos. El grupo de 25 a 34 años es en el que ha habido más heridos hospitalizados (19%) y heridos no hospitalizados (22%).

En el año 2017 han aumentado un 7% los fallecidos en turismos en vías interurbanas respecto del año 2016; en el caso de los heridos hospitalizados, el descenso ha sido del 7% en estas vías. Por su parte, en vías urbanas el número de fallecidos ha pasado de 80 a 82, y el número de heridos hospitalizados ha aumentado un 7%.

Tabla 70. Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	29.190	37%	717	90%	2.295	80%	37.244	55%
Vías urbanas	49.031	63%	82	10%	569	20%	30.144	45%
Total	78.221	100%	799	100%	2.864	100%	67.388	100%

Tabla 71. Fallecidos y heridos según sexo en turismos. España, 2017

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	572	72%	1.745	61%	32.771	49%
Mujeres	225	28%	1.114	39%	34.252	51%
Sin especificar	2	0%	5	0%	365	1%
Total	799	100%	2.864	100%	67.388	100%

Tabla 72. Fallecidos y heridos según grupo de edad en turismos. España, 2017

Grupo de edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	17	2%	110	4%	3.975	6%
15-24	125	16%	522	18%	11.868	18%
25-34	167	21%	552	19%	14.629	22%
35-44	127	16%	495	17%	13.848	21%
45-54	108	14%	419	15%	9.676	14%
55-64	94	12%	306	11%	5.936	9%
65-74	82	10%	254	9%	3.480	5%
75 y más	76	10%	181	6%	2.105	3%
Sin especificar	3	0%	25	1%	1.871	3%
Total	799	100%	2.864	100%	67.388	100%

Tabla 73. Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	1.378	1.162	1.113	902	801	643	651	632	674	717	6%	-7%
Vías urbanas	123	101	84	75	71	72	71	61	80	82	2	-4%
Total	1.501	1.263	1.197	977	872	715	722	693	754	799	6%	-7%

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

Tabla 74. Evolución de los heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	6.208	4.791	4.320	3.691	3.236	2.595	2.341	2.238	2.456	2.295	-7%	-10%
Vías urbanas	913	891	661	683	685	731	652	593	532	569	7%	-5%
Total	7.121	5.682	4.981	4.374	3.921	3.326	2.993	2.831	2.988	2.864	-4%	-10%

Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros

Los usuarios de furgonetas

En 2017 las furgonetas estuvieron implicadas en 11.150 accidentes con víctimas, de los cuales un 57% se produjo en vías urbanas. Sin embargo, en vías interurbanas fue donde hubo un mayor número de fallecidos ocupantes de furgoneta: 84 de los 90 fallecidos ocupantes, perdieron la vida en estas vías.

También en interurbana se produjo el 83% de los heridos hospitalizados ocupantes de furgoneta. En el caso de los ocupantes de otros vehículos o peatones, implicados en accidentes con furgonetas, 109 de los 153 fallecidos se produjeron en vías interurbanas.

En el año 2017 ha habido 21 fallecidos más en furgonetas que en el año 2016, mientras que el número de heridos hospitalizados aumentó un 5%. Los fallecidos aumentaron en ambas vías y los heridos hospitalizados lo hicieron en las vías urbanas (18 personas) respecto del año anterior.

Tabla 75. Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total		Fallecidos ocupantes	Fallecidos terceros		Heridos hospitalizados ocupantes		Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	4.786	43%	193	79%	84	109	71%	238	83%	3.511	65%
Vías urbanas	6.364	57%	50	21%	6	44	29%	50	17%	1.890	35%
Total	11.150	100%	243	100%	90	153	100%	288	100%	5.401	100%

Tabla 76. Evolución de los fallecidos ocupantes en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	152	140	101	82	81	49	95	76	66	84	18
Vías urbanas	6	7	3	5	2	3	5	9	3	6	3
Total	158	147	104	87	83	52	100	85	69	90	21

Tabla 77. Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	750	504	379	352	292	247	263	278	242	238	-2%	-12%
Vías urbanas	57	54	42	40	32	35	39	52	32	50	18	-7
Total	807	558	421	392	324	282	302	330	274	288	5%	-11%

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

Los usuarios de camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)

En el año 2017 los camiones de hasta 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 1.584 accidentes con víctimas y su incidencia fue similar en las vías urbanas (50%) que en las interurbanas (50%).

En cuanto a los fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocupantes de los camiones de hasta 3.500 kg de MMA, se produjeron mayoritariamente en accidentes ocurridos en

vías interurbanas (7 fallecidos, 32 heridos hospitalizados y 401 heridos no hospitalizados). En vías urbanas hubo 1 fallecido y 1 herido hospitalizado. Con relación a los fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos en accidentes en los que estaban implicados este tipo de camión) se produjeron 26 en vías interurbanas y 6 en vías urbanas.

En el año 2017 en vías interurbanas ha habido 11 fallecidos menos y 9 heridos hospitalizados menos, ocupantes que viajaban en camiones de hasta 3.500 kg de MMA, respecto a 2016. En las vías urbanas, en 2017, ha habido en ese tipo de camión 1 fallecido y 1 herido hospitalizado.

Tabla 78. Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total*	Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros*	Heridos hospitalizados ocupantes*	Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	Número	Número	Número	Número	%
Vías interurbanas	790	50%	33	7	26	32	401	70%
Vías urbanas	794	50%	7	1	6	1	168	30%
Total	1.584	100%	40	8	32	33	569	100%

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

Tabla 79. Evolución de los fallecidos ocupantes en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	21	21	11	10	12	16	11	8	18	7	-11
Vías urbanas	3	2	0	2	2	0	1	0	1	1	0
Total	24	23	11	12	14	16	12	8	19	8	-11

Tabla 80. Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	149	74	82	64	45	41	52	32	41	32	-9
Vías urbanas	7	13	12	7	9	5	13	4	6	1	-5
Total	156	87	94	71	54	46	65	36	47	33	-14

Los usuarios de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)

Los camiones de más de 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 4.189 accidentes con víctimas, sucediendo mayoritariamente en las vías interurbanas (78%).

Respecto de los fallecidos ocupantes, fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos en accidentes en los que estaban implicados este tipo de camión), heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocupantes, se produjeron mayoritariamente en accidentes ocurridos en vías interurbanas.

En el año 2017 en vías interurbanas ha habido 2 fallecidos menos ocupantes de camiones de más de 3.500 kg que en 2016 y también los heridos hospitalizados ocupantes de estos vehículos han disminuido (13% menos). En las vías urbanas hubo 3 fallecidos y 7 heridos hospitalizados menos que en 2016.

Tabla 81. Accidentes de tráfico con víctimas de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total		Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros		Heridos hospitalizados ocupantes		Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	3.260	78%	278	87%	55	223	84%	132	96%	1.003	87%
Vías urbanas	929	22%	43	13%	2	41	16%	5	4%	155	13%
Total	4.189	100%	321	100%	57	264	100%	137	100%	1.158	100%

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

Tabla 82. Evolución de los fallecidos ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	81	69	68	71	50	42	46	58	50	55	5
Vías urbanas	0	0	2	2	0	1	2	1	5	2	-3
Total	81	69	70	73	50	43	48	59	55	57	2

Tabla 83. Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Vías interurbanas	332	229	189	198	158	143	169	175	146	132	-10%	-10%
Vías urbanas	7	6	10	6	2	6	13	10	12	5	-7	-2
Total	339	235	199	204	160	149	182	185	158	137	-13%	-10%

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

Los usuarios de autobuses

En el año 2017 hubo 2.202 accidentes con víctimas en los que estuvo implicado un autobús, ocurriendo el 87% de ellos en vías urbanas. Es en estas vías, en las que sucedieron 1.914 accidentes, resultaron fallecidos 19 personas (1 ocupante), 39 heridos hospitalizados ocupantes del autobús y 1.682 fueron heridos no hospitalizados.

En las vías interurbanas, hubo 288 accidentes con víctimas, en los que estuvo implicado un autobús. Fallecieron 2 ocupantes, 8 ocupantes tuvieron que ser hospitalizados y 289 ocupantes resultaron heridos no hospitalizados.

En el año 2017, en las vías interurbanas ha habido 16 fallecidos ocupantes menos y 53 heridos hospitalizados menos que en 2016, y en las vías urbanas ha habido 2 fallecidos ocupantes menos y 9 heridos hospitalizados ocupantes más, que el año anterior.

Tabla 84. Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total*	Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros*	Heridos hospitalizados ocupantes	Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	Número	Número	Número	Número	%
Vías interurbanas	288	13%	25	2	23	8	289	15%
Vías urbanas	1.914	87%	19	1	18	39	1.682	85%
Total	2.202	100%	44	3	41	47	1.971	100%

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

Tabla 85. Evolución de los fallecidos ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	26	20	2	3	1	10	23	2	18	2	-16
Vías urbanas	1	1	2	0	2	1	3	0	3	1	-2
Total	27	21	4	3	3	11	26	2	21	3	-18

Tabla 86. Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	61	75	25	23	12	28	91	3	53	8	-53
Vías urbanas	30	48	52	42	31	46	33	46	30	39	9
Total	91	123	77	65	43	74	124	49	83	47	-44

8

Otros factores concurrentes

69

Distribución general de factores concurrentes

Los accidentes de tráfico constituyen eventos de naturaleza multicausal, que muy raramente pueden ser relacionados con una única causa. A este hecho debemos sumar que el propio concepto de causa admite diferentes acepciones y clasificaciones en la literatura científica y técnica. Esta complejidad lleva a hablar 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.

Actualmente, la clasificación de factores concurrentes utilizada por los cuerpos policiales es la recogida 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. En este apartado analizaremos los datos recogidos sobre factores concurrentes de accidentes ocurridos en vías interurbanas. Se tienen en cuenta exclusivamente los factores relacionados con las personas implicadas.

En primer lugar, analizamos la presencia de los tres principales factores concurrentes –distracción, velocidad inadecuada y alcohol– en los accidentes con víctimas y mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Como pone de manifiesto la siguiente tabla, las distracciones aparecen como factor concurrente en un 33% de los accidentes mortales; la velocidad, en un 29%; y el consumo de alcohol, en un 26%.

Tabla 87. Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes mortales	
	Casos	% Sobre total accidentes	Casos	% Sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	19.658	28%	397	33%
Velocidad inadecuada	6.507	9%	345	29%
Alcohol	2.797 (de 22.091)	13%	218 de (856)	26%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 70.458 y el total de accidentes mortales es 1.202. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 22.091 accidentes con víctimas y una muestra de 856 accidentes mortales, en los que se han hecho pruebas a todos los conductores implicados. Cuando al menos una de las pruebas es positiva, se considera que el factor concurrente alcohol está presente*

En vías interurbanas, es posible hacer un estudio más detallado de factores concurrentes. Se observa que, en el caso de los accidentes con víctimas, los factores más citados en los informes policiales son la distracción (29%), no mantener intervalo de seguridad (19%), la velocidad inadecuada (18%), no respetar las normas de prioridad (15%) y el consumo de alcohol (10%). En el caso de los accidentes mortales, los factores más frecuentes son la distracción (37%), la velocidad inadecuada (31%) y el consumo de alcohol (26%)

En los apartados siguientes se analizan con más detalle el papel de algunos de estos factores concurrentes.

Tabla 88. Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes mortales	
	Casos	% Sobre total accidentes	Casos	% Sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	7.634	29%	330	37%
Velocidad inadecuada	4.902	18%	281	31%
Alcohol*	1.677 (de 16.213)	10%	167 (de 645)	26%
Otra infracción	1.683	6%	176	20%
Cansancio o sueño	2.351	9%	136	15%
No respetar prioridad	3.968	15%	58	6%
Irrupción de peatón	234	1%	54	6%
Adelantamiento antirreglamentario	624	2%	40	4%
No mantener intervalo de seguridad	5.167	19%	27	3%
Enfermedad	539	2%	18	2%
Giro incorrecto	715	3%	14	2%
Conducción negligente	239	1%	11	1%
Inexperiencia conductor	318	1%	5	1%
Conducción temeraria	109	<1%	13	1%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 26.526 y el total de accidentes mortales es 895. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 16.213 accidentes con víctimas y una muestra de 645 accidentes mortales en los que se han hecho 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.*

La distracción¹

En 2017, la distracción aparece como factor en un 28% de los accidentes con víctimas y un 33% de los accidentes mortales. En vías interurbanas, la distracción se presenta como factor en un 37% de los accidentes mortales; en vías urbanas, el porcentaje es del 27%.

¹ En aras de la comparabilidad de los datos, se excluyen de la muestra analizada los accidentes ocurridos en Cataluña y el País Vasco. Ver el primer apartado del capítulo.

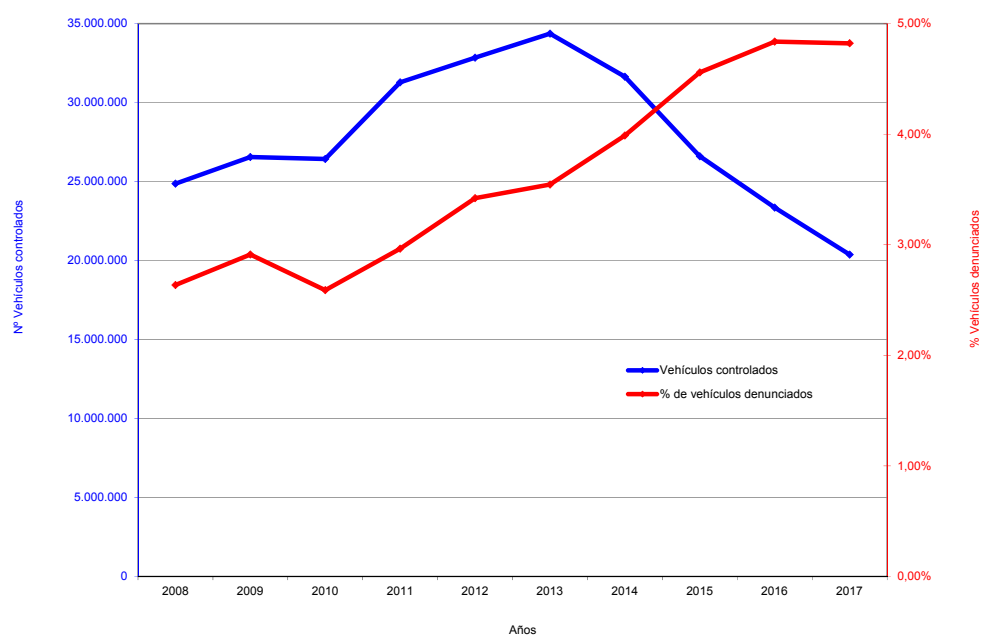
La velocidad inadecuada, según la valoración del agente en el momento del accidente, estuvo presente en el 9% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2017 y este porcentaje se eleva al 18% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana, como se ha analizado en el primer apartado de este capítulo. En el caso de los accidentes mortales se apreció que en un 29% de ellos la velocidad fue un factor concurrente en el accidente.

En el año 2017, el total de denuncias de la DGT fue de 4.383.550. De estas, el 66% estaban vinculadas a la velocidad. Estas denuncias fueron realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y por radares fijos, de tramo y helicópteros.

La velocidad²

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil³ realizó en el año 2017 controles de velocidad a 20,4 millones de vehículos, resultando denunciados 982.563 vehículos. Respecto de 2016, se han controlado unos 3 millones de vehículos menos y el porcentaje de vehículos denunciados se ha mantenido en un 4,8%. Si se toma como referencia el año 2014, el número de vehículos controlados ha disminuido en unos 11 millones, mientras que el porcentaje de denuncias ha aumentado en 0,8 puntos porcentuales. Ello pone de manifiesto que se ha realizado un esfuerzo de vigilancia más selectivo.

Figura 15. Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2008-2017



² En aras de la comparabilidad de los datos, se excluyen de la muestra analizada los accidentes ocurridos en Cataluña y el País Vasco. La referencia a velocidad inadecuada incluye los accidentes en los que se ha seleccionado la infracción de velocidad como factor de influencia en la cadena de hechos que contribuyen a la producción y gravedad de los accidentes y también los casos en los que se ha seleccionado la velocidad inadecuada como factor determinante del accidente (con anterioridad al año 2014 sólo existía la posibilidad de seleccionar la velocidad inadecuada como factor concurrente en el accidente). En todo caso se trata de la opinión del agente actuante.

³ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los Municipios con policía propia.

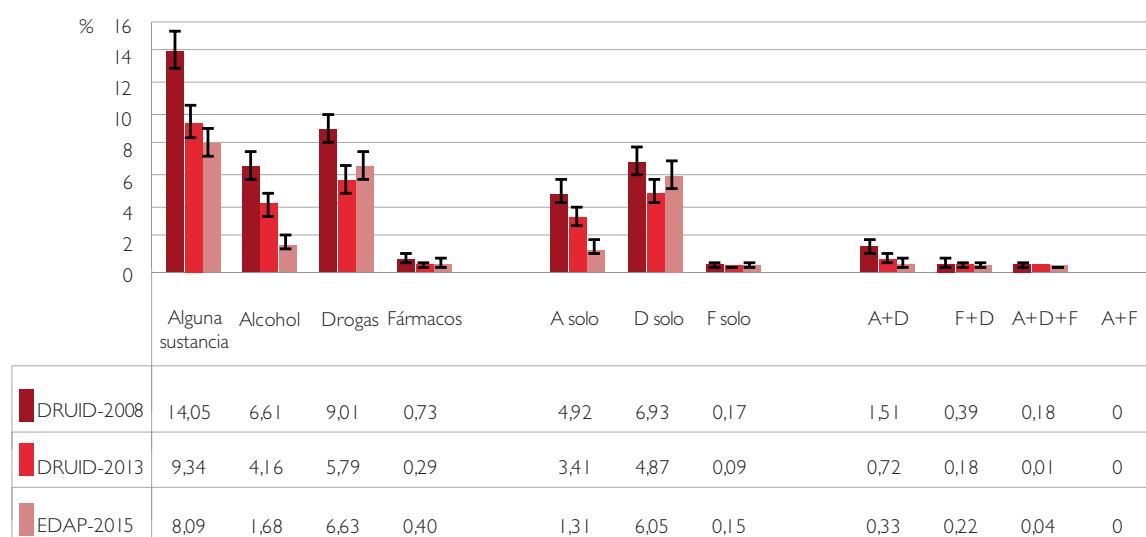
El alcohol y las drogas

Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores.

Desde el año 2008, se realizan en España periódicamente estudios de prevalencia para determinar el consumo de sustancias psicoactivas en conductores que circulan por las vías públicas. Hasta el momento se han realizado tres ediciones: Estudio DRUID (2008-2009), Estudios de prevalencia EDAP en los años 2013 y 2015.

La evolución del consumo de alcohol es progresivo en las tres ediciones del estudio: en 2008 el 6,6% de los conductores presentaron consumos recientes de alcohol por encima de 0,05 mg/l de aire, en 2013 el porcentaje fue del 4,2% y en 2015 del 1,7%. Para el resto de sustancias en el año 2013 se observó una disminución respecto a 2008, que no ha continuado en la edición de 2015 donde la tendencia del consumo de drogas es al alza, sin llegar a los niveles de 2008.

Figura 16. Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013 y 2015)



A=Alcohol >0,05 mg/l aire; D=Drogas; F=Fármacos

Presencia de sustancias psicoactivas en conductores implicados en accidente de tráfico⁴

Desde hace dos años se ha establecido una colaboración con el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) y los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IML) de Murcia y Galicia, con un doble objetivo: por un lado, homogeneizar las definiciones de fallecido en accidente de tráfico, así como los criterios de exclusión (suicidio, enfermedad, homicidio); por otro, realizar una conexión de la base de datos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (RNVAT), que contiene información detallada de las personas, vehículos, infraestructura y entorno, con las bases del INTCF y los IML, que contienen los resultados de las pruebas de alcohol y drogas realizadas sobre las muestras tomadas a los conductores fallecidos. Esta colaboración ha

⁴ La información no incluye datos de las comunidades autónomas de Cataluña ni del País Vasco.

permitido enriquecer significativamente la cantidad y calidad de la información disponible sobre el papel del consumo de alcohol y drogas en la ocurrencia de accidentes.

Como resumen de los casos aportados por las diferentes fuentes, se pueden citar los siguientes datos (se excluyen Cataluña y el País Vasco):

En 2017, se vieron implicados en accidentes con víctimas 120.233 conductores, de los cuales fallecieron 955.

El Instituto Nacional de Toxicología ha realizado análisis sobre muestras de 651 conductores⁵, de los cuales se han podido identificar en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (RNVAT) 606 casos.

El Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Murcia ha realizado análisis sobre muestras de 44 conductores identificados en el RNVAT.

El Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Galicia ha realizado análisis sobre muestras de 33 conductores identificados en el RNVAT.

Se está trabajando en establecer mecanismos de colaboración con nuevos Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses, lo que permitirá incrementar el porcentaje de conductores fallecidos sobre los que se dispone de análisis de sangre. Se debe recordar que el análisis se realiza en todos los casos de fallecimiento.

Además, debemos tener cuenta que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la Policía Foral de Navarra y las diferentes Policías Locales han realizado, y grabado en el RNVAT, pruebas de alcohol a 41.169 conductores no fallecidos, y pruebas de drogas a 4.624 conductores no fallecidos.

En el análisis que se presenta a continuación, se entiende por prueba positiva de alcohol aquella en la que la se exceden los límites establecidos en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación⁶: con carácter general, tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro; en el caso de conductores noveles o profesionales, tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro⁷.

En el año 2017, 120.233 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas y urbanas y se realizó prueba de alcohol al 36% de ellos. En el caso de los conductores fallecidos el porcentaje de conductores analizados fue del 72%, en los heridos hospitalizados fue del 21%, en los heridos no hospitalizados fue del 33% y en los conductores ilesos fue del 17%.

En cuanto a los resultados de las pruebas: el 26% de los conductores fallecidos tuvo resultado positivo en la prueba de alcoholemia, el 15% en el caso de los conductores heridos hospitalizados, el 8% en los conductores heridos no hospitalizados y el 7% en los conductores ilesos.

⁵ Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (2018) Víctimas mortales en accidentes de tráfico. Memoria 2017.

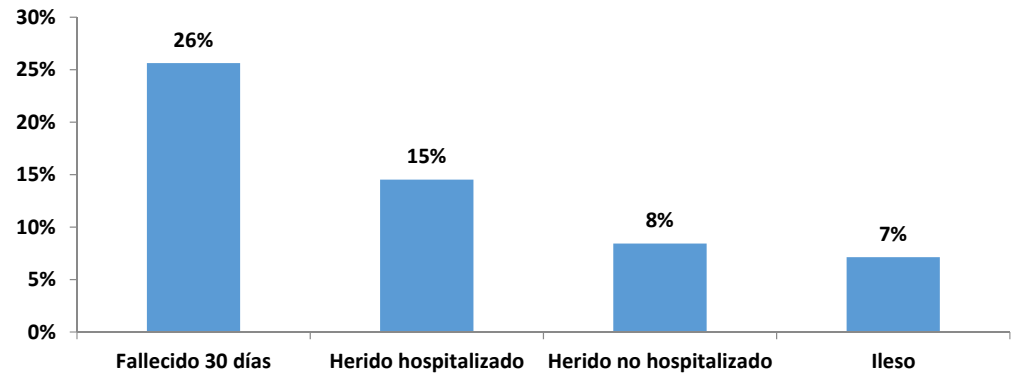
⁶ Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de 1990.

⁷ El INTCF, en sus memorias de víctimas mortales en accidentes de tráfico, identifica como positivos los casos con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3g/l.

Tabla 89. Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

Lesividad	Total conductores	Conductores con prueba	% De conductores con prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	955	683	72% (70%)	175	26% (27%)
Heridos hospitalizados	4.599	985	21% (18%)	143	15% (15%)
Heridos no hospitalizados	56.140	18.409	33% (31%)	1.552	8% (9%)
Sin asistencia sanitaria	56.675	23.056	41% (39%)	1.643	7% (7%)
Sin clasificar	1.864	315	17% (15%)	22	7% (10%)
Total	120.233	43.448	36% (34%)	3.535	8% (9%)

Figura 17. Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos)



En vías interurbanas, 46.147 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas, habiéndose realizado prueba de alcohol al 71% de ellos. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 73%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en un 32% de heridos hospitalizados, un 65% de heridos no hospitalizados y un 86% de ilesos. Estas variaciones están relacionadas con las dificultades para realizar el test de alcohol en aire espirado en los casos de mayor lesividad.

El porcentaje de pruebas de alcohol positivas en vías interurbanas aumenta con la lesividad del conductor, desde un 4% en los conductores ilesos a un 24% en los conductores fallecidos. En cuanto a la evolución del porcentaje de pruebas positivas respecto al año pasado, no se observa ninguna variación significativa.

Tabla 90. Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

Lesividad	Total conductores	Conductores con prueba	% De conductores con prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	781	571	73% (73%)	139	24% (25%)
Heridos hospitalizados	2.589	840	32% (26%)	91	11% (12%)
Heridos no hospitalizados	23.788	15.394	65% (62%)	999	6% (7%)
Sin asistencia sanitaria	18.468	15.808	86% (85%)	637	4% (5%)
Sin clasificar	521	213	41% (37%)	2	1% (3%)
Total	46.147	32.826	71% (68%)	1.868	6% (6%)

En vías urbanas, 74.086 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas, habiéndose realizado prueba de alcohol al 14% de ellos. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 64%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en un 7% de heridos hospitalizados, un 9% de heridos no hospitalizados y un 19% de ilesos.

Del mismo modo que en vías interurbanas, el porcentaje de pruebas de alcohol positivas en vías urbanas aumenta con la lesividad del conductor; desde un 14% en los conductores ilesos a un 32% en los conductores fallecidos. Se observa que, para todas las lesividades, los porcentajes de positivos son superiores a los de vías interurbanas.

Tabla 91. Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

Lesividad	Total conductores	Conductores con prueba	% De conductores con prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	174	112	64% (60%)	36	32% (37%)
Heridos hospitalizados	2.010	145	7% (6%)	52	36% (37%)
Heridos no hospitalizados	32.352	3.015	9% (10%)	553	18% (18%)
Sin asistencia sanitaria	38.207	7.248	19% (19%)	1.006	14% (13%)
Sin clasificar	1.343	102	13% (7%)	20	20% (24%)
Total	74.086	10.622	14% (14%)	1.667	16% (15%)

Junto con el resultado de la prueba (positivo/negativo), se dispone del valor concreto de la tasa de alcohol en sangre o en aire espirado. A continuación se presentan los resultados observados para las diferentes lesividades del conductor:

En el caso de los conductores fallecidos, el hecho más destacado es que el 74% de los casos de pruebas positivas presentan una tasa superior a tres veces la tasa máxima regulada en el reglamento de circulación. Este porcentaje es del 74%, en el caso de las vías interurbanas, y llega hasta el 75%

en vías urbanas. Por su parte, el porcentaje de casos que superan la tasa establecida en el artículo 379 del Código Penal (tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro, o tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro), por encima de la cual, se está cometiendo un delito contra la seguridad vial, es de un 81%, en vías interurbanas, y de un 83%, en vías urbanas.

Figura 18. Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

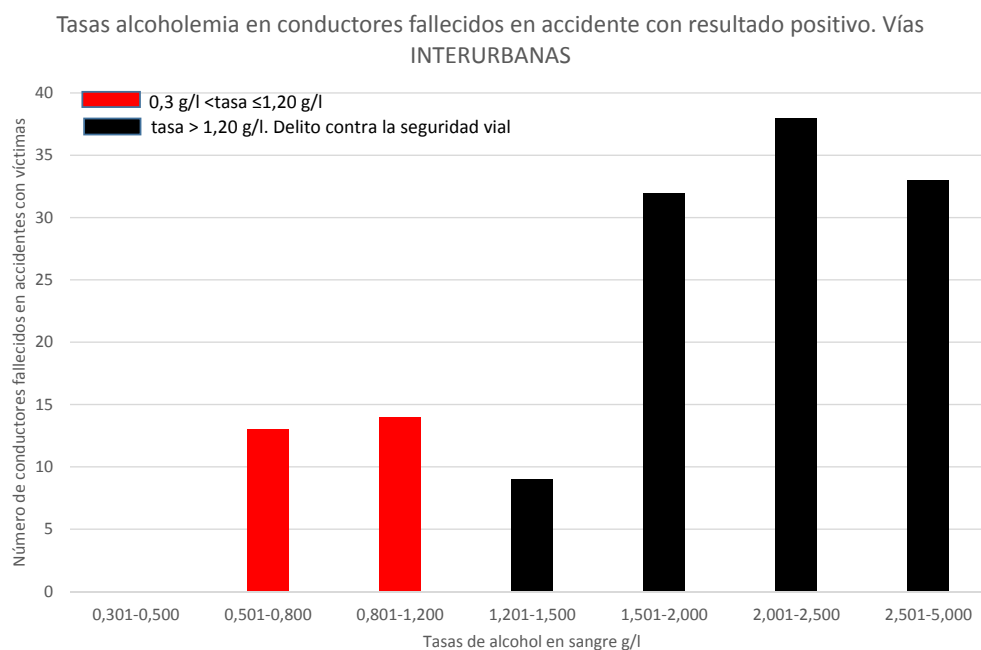
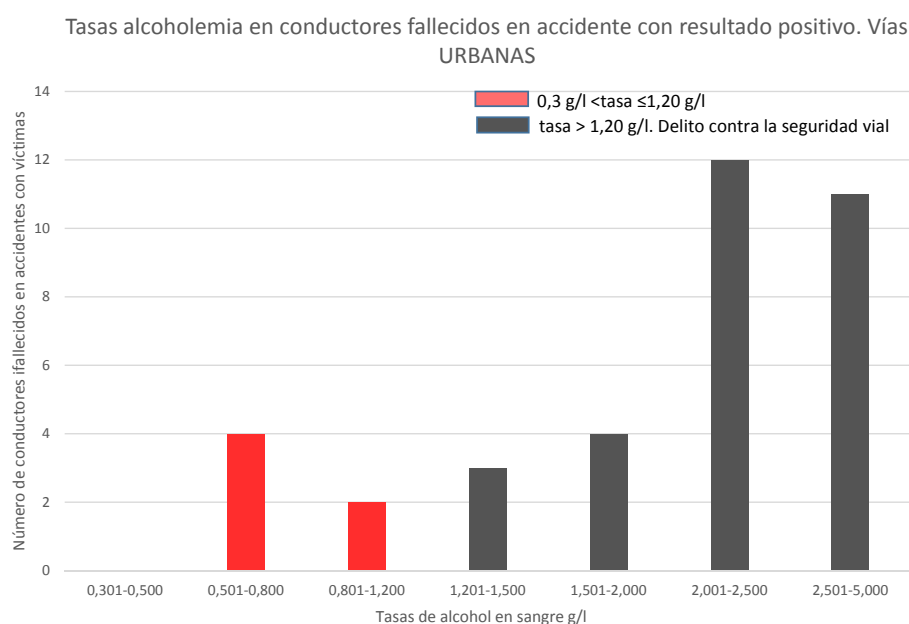


Figura 19. Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



Con relación al consumo de drogas de comercio ilegal⁸ se dispone de pruebas del 72% de los conductores fallecidos, resultando un porcentaje de pruebas positivas del 15%.

En las vías interurbanas el porcentaje de conductores fallecidos testados fue del 73% y en las vías urbanas del 66%, siendo los porcentajes de positivos del 15% en vías interurbanas y del 16% en vías urbanas.

Tabla 92. Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos)

Lesividad	Total conductores fallecidos	Conductores fallecidos con prueba	% De conductores fallecidos con prueba	Conductores fallecidos con prueba positiva	Porcentaje positivo de drogas
Vías interurbanas	781	569	73%	84	15%
Vías urbanas	174	114	66%	18	16%
Total	955	683	72%	102	15%

Las sustancias más frecuentes en los casos de conductores fallecidos positivos por drogas son la cocaína (47%) y el cannabis (61%). Los opiáceos y las anfetaminas tienen una presencia menor (4%).

Tabla 93. Sustancias en las pruebas de drogas a conductores con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña, País Vasco excluidos)

Sustancia	Conductores fallecidos ¹	Porcentaje
Cocaína	48	47% (52%)
Opiáceo	4	4% (6%)
Anfetamina	4	4% (7%)
Cannabis	62	61% (52%)
Ketamina	1	1% (1%)
Conductores con resultado positivo a drogas	102	100% (100%)

El porcentaje de conductores fallecidos con resultado positivo a alcohol y/o drogas en el año 2017 fue del 33%.

Tabla 94. Conductores fallecidos a los que se ha realizado la prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos).

	Con prueba alcohol y/o drogas realizada	Con prueba positiva alcohol y/o drogas	Porcentaje positivo alcohol y/o drogas
Conductores fallecidos	686	226	33% (34%)

⁸ Se han considerado las siguientes sustancias: anfetaminas, cocaína, cannabis, opiáceos y ketamina. Por otro lado, para un análisis de la presencia de psicofármacos en los conductores fallecidos en accidentes, ver las memorias anuales del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.

Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)⁹

Alcohol

Durante 2017, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 5.185.517 pruebas de alcohol en aire espirado en el marco de sus competencias, lo que supone un 2% más que las realizadas durante 2016. De las 4.485.385 pruebas de control preventivas realizadas, el 1,4% resultaron positivas a alcohol (por encima de los niveles reglamentariamente establecidos).

Drogas

En el marco de la actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante 2017 se realizaron 89.812 pruebas de determinación de drogas, frente a 65.169 realizadas en 2016, lo que supone un aumento del 38%. De las 78.585 pruebas de control preventivas realizadas, el 35% resultaron positivas.

El cinturón de seguridad y el casco

Las motocicletas

El 1% de los usuarios de motocicletas fallecidos en las vías interurbanas no utilizaban casco, al igual que el 2% de los heridos hospitalizados. En las vías urbanas el 8% de los fallecidos en motocicleta en 2017 no utilizaban el casco, tampoco lo hacían el 3% de los heridos hospitalizados motoristas. Respecto de 2016, el número de fallecidos sin casco en vías interurbanas ha disminuido y el de heridos hospitalizados sin casco, aumentó en estas vías. En las vías urbanas también se dieron ambas tendencias.

Tabla 95. Fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2012-2017

78

Motocicletas.Vías interurbanas

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban casco	11	8	5	12	5	2
Total de fallecidos en motocicleta	208	203	188	247	234	251
% De no uso de casco	5%	4%	3%	5%	2%	1%
Heridos hospitalizados que no usaban casco	18	16	11	10	12	19
Total de heridos hospitalizados en motocicleta	1.251	1.152	1.125	1.180	1.214	1.250
% De no uso de casco	1%	1%	1%	1%	1%	2%

Motocicletas.Vías urbanas

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban casco	14	14	10	8	10	9
Total de fallecidos en motocicleta	94	98	99	82	109	108
% De no uso de casco	*				9%	8%
Heridos hospitalizados que no usaban casco	157	120	44	39	41	51
Total de heridos hospitalizados en motocicleta	1.204	1.358	1.458	1.419	1.467	1.534
% De no uso de casco	13%	9%	3%	3%	3%	3%

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

⁹ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los Municipios con policía propia.

Los ciclomotores

En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos en 2017, 1 de 26 no utilizaban casco en vías interurbanas, y en las vías urbanas 1 de los 23 ciclomotoristas fallecidos tampoco usaban casco. Comparando 2017 con el año anterior, se observa una disminución de fallecidos y un aumento de ciclomotoristas heridos hospitalizados sin casco, en vías interurbanas. En las vías urbanas las cifras de ciclomotoristas fallecidos y heridos hospitalizados sin casco ha descendido.

Tabla 96. Fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2012-2017

Ciclomotores. Vías interurbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban casco	13	8	0	4	4	1
Total de fallecidos en ciclomotor	42	34	21	28	26	26
% De no uso de casco	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban casco	32	20	8	18	9	14
Total de heridos hospitalizados en ciclomotor	279	267	156	198	167	166
% De no uso de casco	11%	7%	5%	9%	5%	8%
Ciclomotores. Vías urbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban casco	3	0	1	3	2	1
Total de fallecidos en ciclomotor	24	20	32	28	28	23
% De no uso de casco	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban casco	51	34	28	28	27	17
Total de heridos hospitalizados en ciclomotor	492	551	482	471	458	452
% De no uso de casco	10%	6%	6%	6%	6%	4%

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

Los turismos y las furgonetas

En las vías interurbanas en el año 2017, el 24% de los fallecidos de 12 años y más usuarios de turismos y furgonetas no utilizaban el cinturón de seguridad y en las vías urbanas no lo llevaban 35 de los 87 fallecidos. En lo referido a los heridos hospitalizados en vías interurbanas no utilizaban cinturón el 9% y en las urbanas el 18%.

Tabla 97. Fallecidos y heridos hospitalizados ocupantes de 12 años y más en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. España, 2012-2017

Turismos y furgonetas. Ocupantes de 12 años y más. Vías interurbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban cinturón	207	146	169	155	154	189
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	852	672	733	695	722	784
% De no uso de cinturón	24%	22%	23%	22%	21%	24%
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	386	259	230	242	267	230
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	3.440	2.766	2.533	2.450	2.626	2.457
% De no uso de cinturón	11%	9%	9%	10%	10%	9%
Turismos y furgonetas. Ocupantes de 12 años y más. Vías urbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban cinturón	23	21	23	19	33	35
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	71	75	75	70	83	87
% de no uso de cinturón	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	190	151	120	87	102	109
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	707	754	680	637	555	608
% De no uso de cinturón	27%	20%	18%	14%	18%	18%

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

En las vías interurbanas, en el año 2017, 5 de los 17 niños menores de 12 años fallecidos no usaban ningún sistema de seguridad, ni SRI ni cinturón. En lo referido a los heridos hospitalizados en vías interurbanas no utilizaban ningún sistema de seguridad 4 de los 76 menores de 12 años heridos hospitalizados. En vías urbanas, no hubo ningún fallecido menor de 12 años y solo 1 de los 11 heridos hospitalizados menores de 12 años, no usaba ni SRI ni cinturón.

Tabla 98. Fallecidos y heridos hospitalizados hasta 12 años y en turismos y furgonetas en relación al uso del sistema de retención infantil y el cinturón. España, 2012-2017

Turismos y furgonetas. Ocupantes hasta 12 años. Vías interurbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban cinturón ni SRI	8	4	2	4	3	5
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	30	20	13	13	18	17
% de no uso de cinturón ni de SRI						
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón ni SRI	7	11	9	7	6	4
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	88	76	71	66	72	76
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*
Turismos y furgonetas. Ocupantes hasta 12 años. Vías urbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban cinturón ni SRI	1	0	0	0	0	0
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	2	0	1	0	0	0
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón ni SRI	1	3	0	1	0	1
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	10	12	11	8	9	11
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*

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

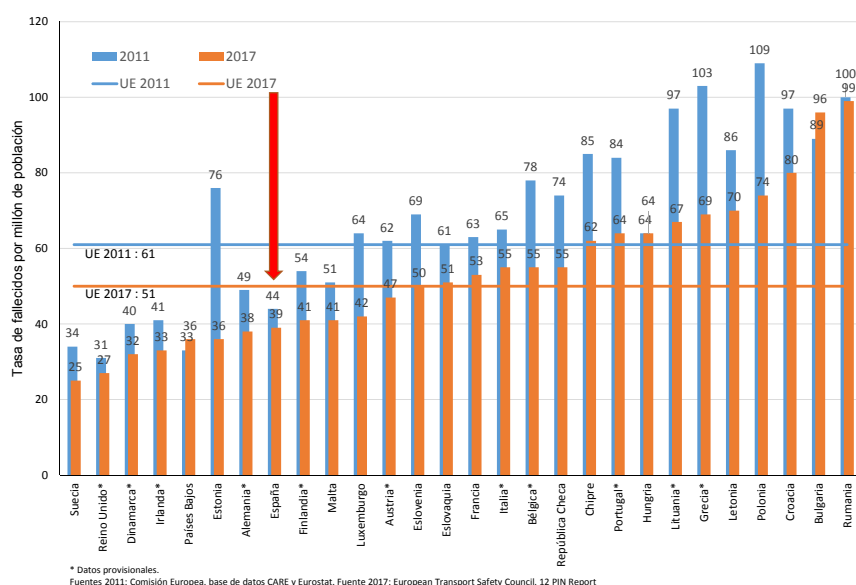
El contexto europeo

Situación de España

En 2017, en la Unión Europea (28 miembros) se produjeron más de 25.200 fallecidos en accidentes de tráfico, ocurriendo en España el 7% de ellos. En ese mismo año, la población española representaba un 9% de la población europea. Los accidentes en España, incluyen todos los accidentes en las carreteras españolas, independientemente de la nacionalidad y el motivo de estancia en nuestro país.

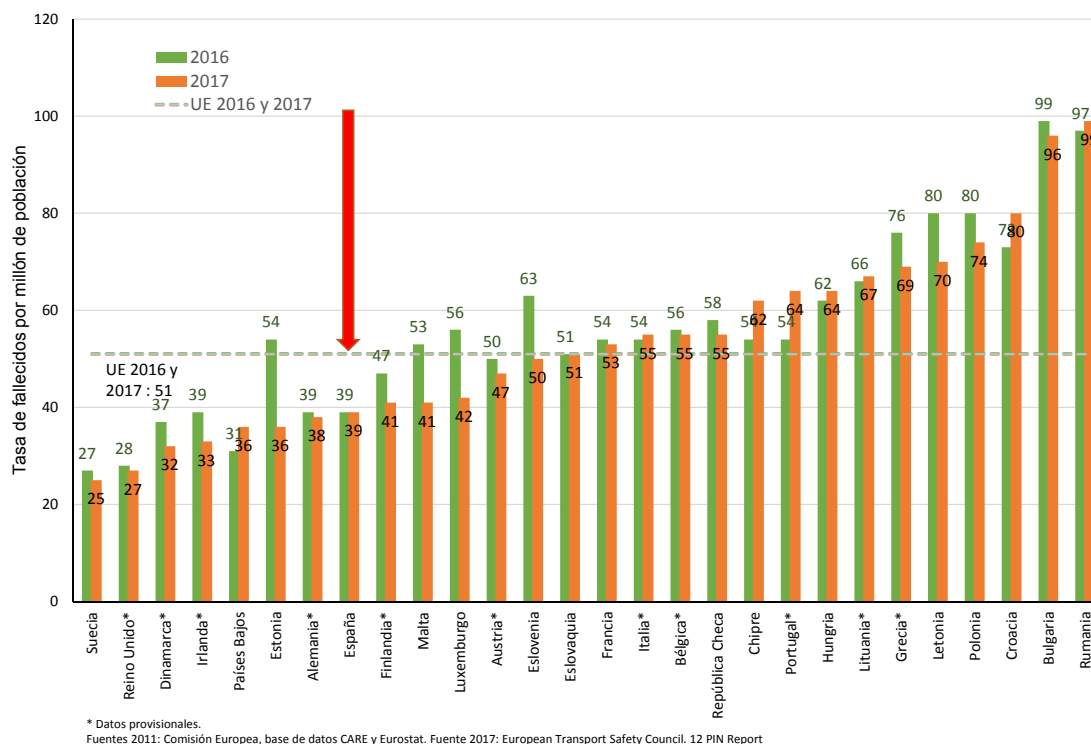
El siguiente gráfico muestra la evolución de las tasas de fallecidos por millón de habitantes entre 2011, año base de cómputo para la reducción del 50% de las víctimas mortales indicada en la Estrategia Europea de Seguridad Vial, y 2017. De los 28 países que forman la Unión Europea, en 26 se ha reducido la tasa respecto de 2010 y en 2 ha aumentado, Países Bajos –de 33 a 36– y Bulgaria –de 89 a 96–. En el caso de España, la tasa para el año 2011 fue de 44 fallecidos por millón (2.478 fallecidos), por debajo de la tasa media europea que fue 61. En el año 2017 la tasa ha sido de 39 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la media europea para este mismo año (51 fallecidos por millón). España ocupa el 8º lugar en el ranking de países con cifras más bajas de siniestralidad.

Figura 20. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2011, 2017



En la fecha de edición de esta publicación no se han publicado por la Comisión Europea las cifras definitivas de siniestralidad del año 2017, pero se conocen los datos provisionales de fallecidos y por tanto las tasas provisionales por población para ese año para cada uno de los Estados Miembros.

Figura 21. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2016, 2017



La evolución

La evolución de las cifras de fallecidos desde 2001 hasta la actualidad muestra que la contribución a los objetivos de la UE es muy distinta entre países.

Tabla 99. Comparación de los fallecidos en 2001, 2011, 2016 y 2017 en los países de la Unión Europea

Países	2001	2011	2016	2017	2017/2001	2017/2011	2017/2016
Alemania*	6.977	4.009	3.206	3.177	-54%	-21%	-1%
Austria*	958	523	432	413	-57%	-21%	-4%
Bélgica*	1.486	862	637	620	-58%	-28%	-3%
Bulgaria	1.011	658	708	682	-33%	4%	-4%
República Checa	1.334	773	611	577	-57%	-25%	-6%
Chipre	98	71	46	53	-45	-18	7
Croacia	647	418	307	331	-49%	-21%	8%
Dinamarca*	431	220	211	183	-58%	-17%	-13%
Eslovaquia	625	328	275	276	-56%	-16%	0%
Eslovenia	278	141	130	104	-63%	-26%	-20%
España	5.517	2.060	1.810	1.830	-67%	-11%	1%
Estonia	199	101	71	48	-1	-1	-23
Finlandia*	433	292	250	223	-48%	-24%	-11%
Francia	8.253	3.963	3.477	3.448	-58%	-13%	-1%
Grecia*	1.880	1.141	824	739	-61%	-35%	-10%
Hungría	1.239	638	597	624	-50%	-2%	5%
Irlanda*	411	186	186	157	-62%	-16%	-16%
Italia*	7.096	3.860	3.283	3.340	-53%	-13%	2%
Letonia	558	179	158	136	-76%	-24%	-14%
Lituania*	706	297	192	192	-73%	-35%	0%
Luxemburgo	70	33	32	25	-45	-8	-7
Malta	16	17	22	19	3	2	-3
Países Bajos*	1.083	661	629	613	-43%	-7%	-3%
Polonia	5.534	4.189	3.026	2.831	-49%	-32%	-6%
Portugal*	1.670	891	563	624	-63%	-30%	11%
Reino Unido	3.598	1.960	1.860	1.783	-50%	-9%	-4%
Rumania	2.450	2.018	1.913	1.951	-20%	-3%	2%
Suecia	534	319	270	253	-53%	-21%	-6%
EU-28	55.092	30.808	25.726	25.252	-54%	-18%	-2%

Fuente: Comisión Europea. Base de datos CARE (Base de datos de accidentes de tráfico de la UE) y European Transport Safety Council. 12º Informe PIN.

* Datos año 2017 estimados y provisionales.

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

ANEXOS

ANEXO I. Notas metodológicas

87

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.

e) Encuesta Europea de Salud en España (ESEE)

Se enmarca en la propuesta de la Comisión Europea de crear un sistema de información sanitaria a partir de encuestas. A tal fin, los estados miembros implementaron la European Health Interview Survey (EHIS), coordinada por Eurostat y regulada por el Reglamento (EC) 1338/2008 y el Reglamento de la Comisión 141/2013. La ESEE es la parte española de dicha encuesta y la realiza el Instituto Nacional de Estadística (INE).

La encuesta presenta un carácter modular (estado de salud, determinantes de salud, asistencia sanitaria, variables sociales) y facilita información armonizada para los diferentes países. Como herramienta imprescindible se desarrolló un cuestionario con un alto grado de estandarización que permite la comparación entre países. En España este cuestionario fue adaptado conjuntamente por el INE y el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad para permitir la comparación con los principales indicadores de la Encuesta Nacional de Salud, lo que permite continuar las series de los principales indicadores nacionales.

En relación a la accidentalidad existían dos preguntas específicas:

La primera de ellas hacía referencia al tipo de accidente. Para esta encuesta se definen los accidentes de tráfico como todos los accidentes ocurridos en la vía pública, aparcamientos públicos o privados siempre que el accidente no ocurra en el curso del trabajo. Por tanto, el número estimado de lesionados por tráfico según la Encuesta Europea de Salud estará por debajo del valor real.

La segunda pregunta informa sobre el tipo de asistencia sanitaria recibida tras el accidente de tráfico.

La última encuesta corresponde al año 2014 y está disponible en https://www.mscbs.gob.es/en/estadEstudios/estadisticas/EncuestaEuropea/Enc_Eur_Salud_en_Esp_2014.htm

f) Información sobre red viaria y tráfico en la red interurbana

El Ministerio de Fomento publica anualmente, en su Anuario Estadístico (<https://www.fomento.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion-estadistica/anuario-estadisticas-de-sintesis-y-boletin/anuario-estadistico>), la red viaria, en función de la titularidad y el tipo de vía, así como los vehículos-kilómetro, en función del tipo de vía y la provincia. Estos indicadores están confeccionados a partir de la información del propio ministerio –para la Red de Carreteras del Estado–, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones y Cabildos.

Definición de los principales indicadores

Accidente de circulación 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 seguri-

dad 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 circulación.

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 circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

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

Herido no hospitalizado: toda persona herida en un accidente de circulación 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 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:

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

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.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2017	9
Tabla 2.	Principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2008-2017	12
Tabla 3.	Evolución del parque de automóviles en los últimos 10 años. España, 2008-2017	13
Tabla 4.	Antigüedad del parque de automóviles*. España, 2011-2017	14
Tabla 5.	Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. España, 2008-2017	14
Tabla 6.	Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2008-2017	14
Tabla 7.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2017	15
Tabla 8.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2017	16
Tabla 9.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados. Total y vías interurbanas. España, 2017	18
Tabla 10.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2008-2017	19
Tabla 11.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2017	19
Tabla 12.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*	20
Tabla 13.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*	20
Tabla 14.	Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*	21
Tabla 15.	Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*	21
Tabla 16.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017	21
Tabla 17.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017	22
Tabla 18.	Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017	22
Tabla 19.	Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017	22
Tabla 20.	Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías urbanas. España, 2008-2017	23
Tabla 21.	Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en travesías y resto de vías urbanas. España, 2016-2017	23
Tabla 22.	Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2008-2017	24

Tabla 23.	Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2008-2017 ..	24
Tabla 24.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2008-2017	25
Tabla 25.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas. España, 2008-2017	26
Tabla 26.	Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017	27
Tabla 27.	Evolución de los heridos hospitalizados por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017	29
Tabla 28.	Fallecidos por meses. España, 2008-2017	31
Tabla 29.	Fallecidos según días de la semana. España, 2008-2017	32
Tabla 30.	Fallecidos según tramos horarios. España, 2008-2017	32
Tabla 31.	Fallecidos y heridos según tramos horarios y días de la semana. España, 2017	33
Tabla 32.	Fallecidos por tipología del accidente. España, 2008-2017	35
Tabla 33.	Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2008-2017	36
Tabla 34.	Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2008-2017	36
Tabla 36.	Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2008-2017	37
Tabla 37.	Fallecidos y heridos por sexos. España, 2017	40
Tabla 38.	Fallecidos por grupos de edad. España, 2017	42
Tabla 39.	Evolución de los fallecidos por grupos de edad. España, 2008-2017	43
Tabla 40.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según lugar del accidente. España, 2017	44
Tabla 41.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. España, 2017 ...	45
Tabla 42.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad. España, 2017	45
Tabla 43.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según tipo de vehículo. España, 2017	45
Tabla 44.	Evolución de los conductores fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	46
Tabla 45.	Evolución de los conductores heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	46
Tabla 46.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2017	47
Tabla 47.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. Vías interurbanas y urbanas. España, 2017	47
Tabla 48.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad: Vías Interurbanas. España, 2017	48

Tabla 49.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad: Vías Urbanas. España, 2017	48
Tabla 50.	Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	49
Tabla 51.	Evolución de los peatones heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	49
Tabla 52.	Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). España, 2008-2017	51
Tabla 53.	Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. España, 2008-2017	52
Tabla 54.	Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo. España, 2008-2017	54
Tabla 55.	Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2017	56
Tabla 56.	Fallecidos y heridos según sexo en bicicletas. España, 2017	56
Tabla 57.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en bicicletas. España, 2017 ...	57
Tabla 58.	Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	57
Tabla 59.	Evolución de los heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	57
Tabla 60.	Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	58
Tabla 61.	Fallecidos y heridos según sexo en ciclomotores. España, 2017	58
Tabla 62.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en ciclomotores. España, 2017 .	59
Tabla 63.	Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	59
Tabla 64.	Evolución de los heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	59
Tabla 65.	Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	60
Tabla 66.	Fallecidos y heridos según sexo en motocicletas. España, 2017	60
Tabla 67.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en motocicletas. España, 2017	61
Tabla 68.	Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	61
Tabla 69.	Evolución de los heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	61
Tabla 70.	Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	62
Tabla 71.	Fallecidos y heridos según sexo en turismos. España, 2017	62
Tabla 72.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en turismos. España, 2017 ...	63
Tabla 73.	Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	63
Tabla 74.	Evolución de los heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	63

Tabla 75.	Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	64
Tabla 76.	Evolución de los fallecidos ocupantes en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	64
Tabla 77.	Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	64
Tabla 78.	Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	65
Tabla 79.	Evolución de los fallecidos ocupantes en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	65
Tabla 80.	Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017 ..	65
Tabla 81.	Accidentes de tráfico con víctimas de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	66
Tabla 82.	Evolución de los fallecidos ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	66
Tabla 83.	Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	66
Tabla 84.	Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	67
Tabla 85.	Evolución de los fallecidos ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	67
Tabla 86.	Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	67
Tabla 87.	Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	69
Tabla 88.	Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	70
Tabla 89.	Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)	74
Tabla 90.	Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)	75
Tabla 91.	Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos)	75
Tabla 92.	Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos)	77

Tabla 93.	Sustancias en las pruebas de drogas a conductores con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña, País Vasco excluidos)	77
Tabla 94.	Conductores fallecidos a los que se ha realizado la prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos). . .	77
Tabla 95.	Fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2012-2017	78
Tabla 96.	Fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2012-2017	79
Tabla 97.	Fallecidos y heridos hospitalizados ocupantes de 12 años y más en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. España, 2012-2017 ...	80
Tabla 98.	Fallecidos y heridos hospitalizados hasta 12 años y en turismos y furgonetas en relación al uso del sistema de retención infantil y el cinturón. España, 2012-2017	81
Tabla 99.	Comparación de los fallecidos en 2001, 2011, 2016 y 2017 en los países de la Unión Europea	85

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2017	11
Figura 2.	Distribución porcentual del parque automóvil. España, 2017	13
Figura 3.	Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2008-2017	15
Figura 4.	Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2017	17
Figura 5.	Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España 2008-2017	18
Figura 6.	Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas, según tipo de vía. España, 2017	20
Figura 7.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España, 2017	28
Figura 8.	Evolución de los fallecidos por sexos. España, 2008-2017	41
Figura 9.	Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2017	44
Figura 10.	Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2017	46
Figura 11.	Fallecidos según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2016-2017	53
Figura 12.	Fallecidos según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2016-2017	53

Figura 13.	Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2016-2017	55
Figura 14.	Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2016-2017	55
Figura 15.	Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2008-2017	71
Figura 16.	Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013 y 2015)	72
Figura 17.	Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos)	74
Figura 18.	Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	76
Figura 19.	Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	76
Figura 20.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2011, 2017	83
Figura 21.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2016, 2017	84



Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid