



Memoria de seguridade viaria

2023

MEMORIA DE SEGURIDADE VIARIA

2023

ÍNDICE

0. INTRODUCCIÓN.....	6
----------------------	---

1. INTRODUCCIÓN.....	9
2. PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA.....	9
3. TIPO DE ACTUACIÓNS.....	10
4. PROCESO DE ANÁLISE DA SINIESTRALIDADE.....	11
4.1 TRATAMENTO DA INFORMACIÓN.....	12
4.2 ANÁLISE DA INFORMACIÓN.....	12
4.3 PROPOSTA DA ACCIDENTALIDADE.....	13
5. SEGUIMENTO DAS ACTUACIÓNS DE SEGURIDADE VIARIA.....	13
6. DATOS XERAIS DA SINIESTRALIDADE NA REDE AUTONÓMICA DE ESTRADAS DE GALICIA 2023.....	14

1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DA ACCIDENTALIDADE NOS ÚLTIMOS DEZ ANOS.....	16
---	----

1 ACCIDENTES CON VÍTIMAS.....	19
TIPOLOXÍA DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS ENTRE OS ANOS 2014 A 2023.....	23
2. MORTALIDADE.....	25
MORTALIDADE SEGUNDO O TIPO DE ACCIDENTE. ANOS 2014 A 2023.....	28
3. ÍNDICES DE SINIESTRALIDADE.....	30
3.1 ÍNDICE DE PERIGROSIDADE.....	30
3.2 ÍNDICE DE MORTALIDADE.....	31
4. EVOLUCIÓN COMPARADA: REDE XUNTA – REDE TOTAL DE GALICIA.....	32

2. ACCIDENTALIDADE DO ANO 2023.....	54
-------------------------------------	----

1. ACCIDENTES CON VÍTIMAS.....	57
2. FACTORES CONCORRENTES DOS ACCIDENTES.....	68
3. ACCIDENTES EN INTERSECCIÓNS.....	88
4. ACCIDENTES SEGUNDO O TIPO DE VEHÍCULO.....	92
5. USO DOS ACCESORIOS DE SEGURIDADE.....	93
6. ACCIDENTES POR IDADE.....	94
7. ACCIDENTES DE ATROPELOS DE PEÓNS.....	99
8. ACCIDENTES DE CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS.....	114
9. ACCIDENTES DE CICLISTAS.....	132

10. ATROPELOS A ANIMAIS.....	141
11. TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES.....	150
12. TRAMOS DE ALTO POTENCIAL DE MELLORA (TAPM).....	159
13. CUSTOS DA ACCIDENTALIDADE.....	162

3. FOTOS DALGUNHAS ACTUACIÓNS DE SEGURIDADE VIARIA.....	164
---	-----

4. ANEXOS.....	206
----------------	-----



B
U
S



INTRODUCCIÓN

1 INTRODUCCIÓN

Nesta Memoria de Seguridade Viaria recópanse os accidentes rexistrados na rede de titularidade autonómica de Galicia. A análise dos accidentes ten como obxectivo conseguir a súa redución, tanto en número como en gravidade.

Para diminuír a accidentalidade actúase sobre a estrada e sobre a súa contorna, mediante investimentos con contías moi diferentes, e incluso con medidas sen custo, como pode ser unha adecuada planificación urbanística. Tamén se actúa sobre os usuarios das estradas, prestando especial atención aos máis vulnerables como os peóns, motoristas e ciclistas, nenos e persoas maiores.

Posto que os recursos económicos sempre están limitados, hai que optimizar o seu emprego. Aínda que existen diferentes criterios de rendibilidade dos investimentos públicos, a maioría das administracións coinciden, en materia de seguridade viaria, ao centrar os seus esforzos nos puntos ou tramos da rede onde se constate unha perigosidade superior á media.

Nesta Memoria de Seguridade Viaria aparecen os chamados Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), que son os treitos calculados por un método xeralmente recoñecido para traballar en seguridade viaria. Estes tramos obtéñense a partir dos datos de accidentes con vítimas dos cinco últimos anos e do tráfico rexistrado (IMD) no dito período, gracias á Memoria de tráfico da rede autonómica de Galicia. Con estes datos calcúlase o Índice de Perigosidade (IP), que relaciona os accidentes con vítimas co tráfico, e o Índice de Mortalidade (IM) que relaciona número de mortos e o tráfico.

2 PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA

O 28 de abril de 2022 o Consello da Xunta de Galicia aprobou o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025, cuxo lema é o da “Visión cero”, é dicir, que o horizonte buscado coas medidas que vai desenvolver o Plan é o da redución ao mínimo posible das vítimas en accidentes de tráfico nas estradas galegas, de modo que nos aproximemos a un obxectivo final de cero vítimas de accidentes de tráfico.

O Plan enmarcarase nas estratexias actuais de carácter nacional e internacional de seguridade viaria e traballa en todos os ámbitos que afectan á seguridade viaria: non só se trata de mellorar as infraestruturas, senón tamén de promover a educación e formación viaria, mellorar o comportamento, garantir o bo estado dos vehículos, priorizar a seguridade viaria no lugar de traballo, chegar a acordos entre os implicados, etc.

3 TIPO DE ACTUACIÓNS

As actuacións en seguridade viaria son moi diferentes: de tipo paliativo, cando se levan a cabo actuacións co obxectivo de reducir os accidentes e a súa gravidade en puntos ou tramos onde exista constancia da súa perigosidade ou de tipo preventivo cando se actúa en treitos onde se detecta un incremento de accidentalidade con actuacións tales como a conservación e a renovación ou reforzo do firme, a sinalización, a reordenación de accesos e interseccións, a roza da vexetación das marxes das estradas, que é unha medida eficaz contra a entrada de animais nos viarios, ao tempo que mellora a visibilidade do condutor, etc.

Dentro destas actuacións preventivas englobanse tamén todas as actuacións dirixidas aos usuarios vulnerables que buscan o obxectivo de conseguir vías máis seguras tales como o reparto de elementos reflectantes a peóns e ciclistas, cursos de formación de conducción segura para motoristas, o Plan de Sendas de Galicia, co que se está a facer itinerarios peonís e ciclistas seguros, sostibles e integrados na paisaxe, para protexer e incrementar a seguridade dos usuarios máis vulnerables das estradas, etc.

A seguridade viaria está estreitamente ligada ao resto de funcións propias da administración das estradas. Moitas das actuacións de seguridade viaria inclúense dentro dos proxectos de construción (reordenación de accesos e interseccións, tratamento de marxes, etc.) e de conservación (rehabilitación do firme, renovación da sinalización, etc.), polo que a redución dos tramos de concentración de accidentes forma parte dunha filosofía global de traballo na Axencia Galega de Infraestruturas, ao igual que as actuacións de eliminación de obstáculos nas marxes viarias para conformar as "estradas que perdoan". Tamén moi importante a conservación de pontes e obras de paso, así como a inspección de muros de contención e noiros das estradas para evitar desprendementos ou caídas.

En relación co Camiño de Santiago, a Xunta de Galicia materializou nos últimos anos unha serie de actuacións para a mellora da seguridade, accesibilidade e integración paisaxística dos Camiños de Santiago.

Co obxectivo de incrementar a captación de usuarios das zonas rurais afastadas dos grandes núcleos, no uso do transporte público, a Xunta de Galicia está realizando melloras da seguridade e accesibilidade nas paradas de autobús, o que fomentará a diminución do uso dos movementos de corto e medio recorrido en transporte privado, con orixe e/ou destino nas cidades de maior poboación, redundando nunha diminución das emisións de partículas nocivas de xeito gradual.

As actuacións encamiñadas á sensibilización en materia de seguridade viaria son importantes para unha maior concienciación da poboación. Nos últimos anos a Xunta de Galicia desenvolveu varias Campañas: no 2017 para a sensibilización contra as distraccións provocadas polo uso do teléfono móbil, campaña que se reforzou en 2019 de novo; no 2018 coa Campaña para sensibilizar sobre o respecto na estrada entre condutores e ciclistas; no 2020, e no contexto da pandemia, unha Campaña que buscou advertir aos condutores de que na desescalada do confinamento seguía a ser necesario conducir de modo seguro e nos anos 2021 a 2023, coa Campaña de concienciación para lembrarllles aos peóns e aos condutores que "na estrada somos pezas fráxiles".

Nestes momentos, estase a traballar no inicio do camiño para lograr as estradas intelixentes, dixitalizando documentación e implantando sistemas que ofrezan información ou indicacións útiles aos condutores: incidencias, actuacións en execución ou identificando os puntos con maior probabilidade de irrupción de fauna salvaxe.

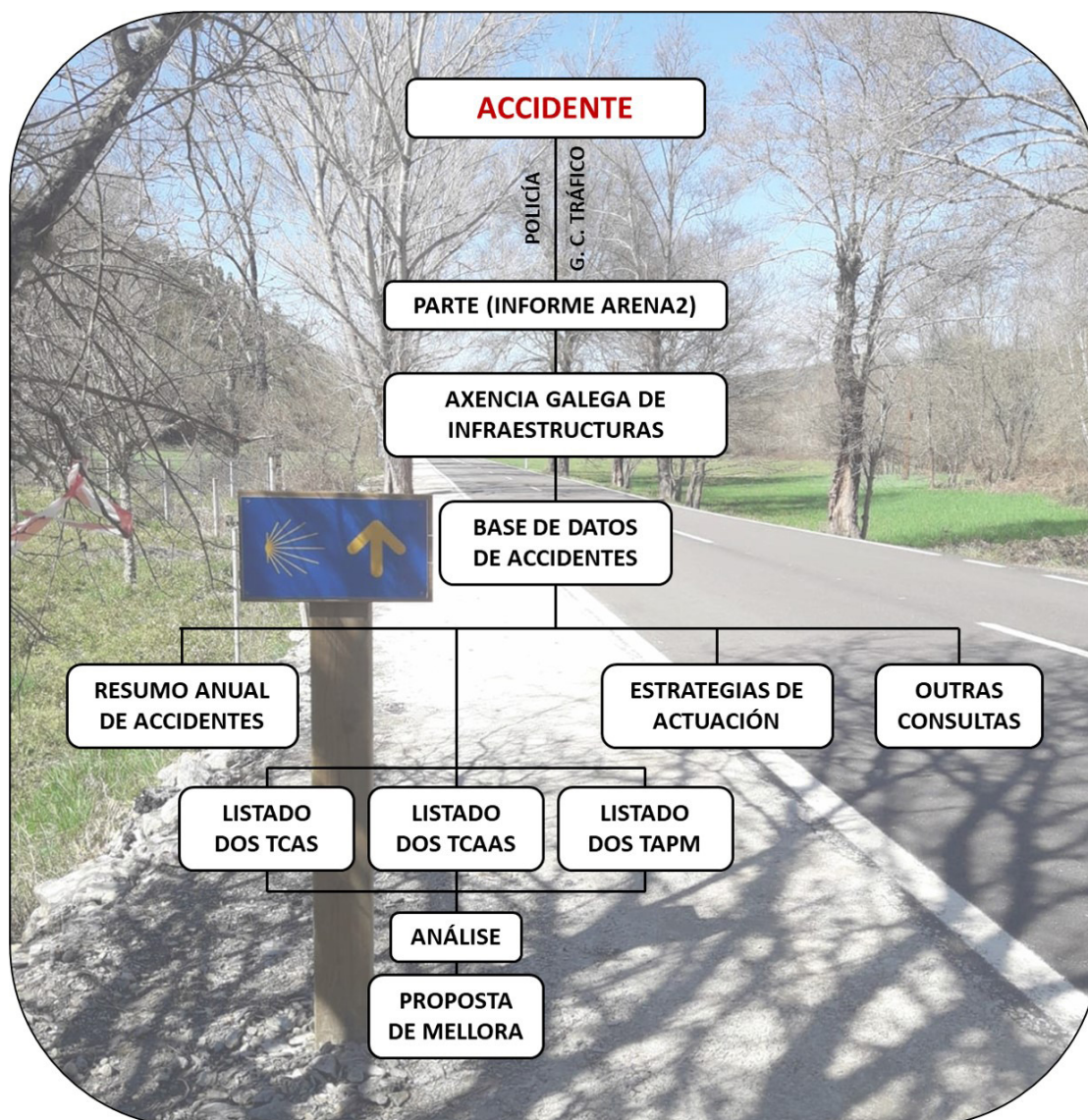
4 PROCESO DE ANÁLISE DA SINIESTRALIDADE

As etapas básicas na elaboración da memoria son tres:

4.1.- Tratamento da información.

4.2.- Análise da accidentalidade.

4.3.- Proposta de actuación.



4.1 TRATAMENTO DA INFORMACIÓN

A fonte de datos primordial para o estudo dos accidentes a constitúen os partes de accidentes (informes ARENA2) elaborados polos axentes dos corpos de seguridade, como son a garda civil de tráfico e policía locais.

No que respecta aos mortos, ao basearnos nos partes, as nosas estatísticas de mortos (e do resto de parámetros) refírense exclusivamente aos datos reflectidos neles (persoas falecidas a 24 horas), asumíndose pequenas desviacións sobre a realidade.

Logo de revisados e cumprimentados os partes de accidentes ocorridos nas distintas estradas da rede de titularidade autonómica, intégranse nunha base de datos informática, que se relaciona cunha aplicación informática creada expresamente para este fin. A base de datos recolle os partes de accidentes dende o ano 1996 e a aplicación permite a consulta rápida de datos, elaboración de estatísticas, cálculo de TCA, etc.

Na breve introdución da memoria citábase a relación entre os accidentes e o tráfico, necesaria para o cálculo dos índices de siniestralidade e dos TCA. A intensidade do tráfico coñécese por medio da Memoria de tráfico da rede autonómica de Galicia que se ven desenvolvendo dende o ano 1993. Gracias ás estacións de aforo situadas en puntos estratéxicos da rede podemos coñecer a Intensidade Media Diaria (IMD), a composición do tráfico (vehículos pesados, lixeiros e de dúas rodas), as variacións do tráfico (diarias, semanais e mensuais) e as súas características (distribución por sentidos, velocidades, niveis de servizo).

Por último, para o deseño das actuacións, cóntase coa normativa e recomendacións técnicas vixentes.

4.2 ANÁLISE DA ACCIDENTALIDADE

Logo de ter os datos dos accidentes rexistrados, lévase a cabo unha análise en profundidade en todos os aspectos que afectan á seguridade viaria co obxectivo de minimizar a lesividade dos accidentes. Así, procédese ao cálculo informatizado dos tramos de concentración de accidentes (TCA), que son os tramos da rede nos que se rexistra unha perigosidade superior á media.

Por outro lado, detéctanse os tramos nos que con obras específicas de eliminación de obstáculos en estradas, se consigan “estradas que perdoen” os erros que podemos cometer como condutores e darnos unha segunda oportunidade de voltar á calzada.

Tamén se localizan puntos concretos que requiren de melloras localizadas de seguridade viaria, como reformas de interseccións viarias, tales como glorietas, pasos de peóns, etc.

E para poder priorizar actuacións e coa problemática actual do elevado número de atropelos de animais na calzada, especialmente xabaril e corzo, calcúlanse os tramos de concentración de atropelos de animais (TCAAs)

4.3 PROPOSTA DE ACTUACIONES

Logo de ser tratada a información e analizada a accidentalidade, decídese a actuación a levar a cabo, que pode ser desde unha actuación de baixo custo ata a redación dun proxecto de mellora de seguridade viaria.

Nalgúns casos, elabóranse ambiciosas Estratexias de Actuación, que logo de executadas, desprenden moi bos resultados.

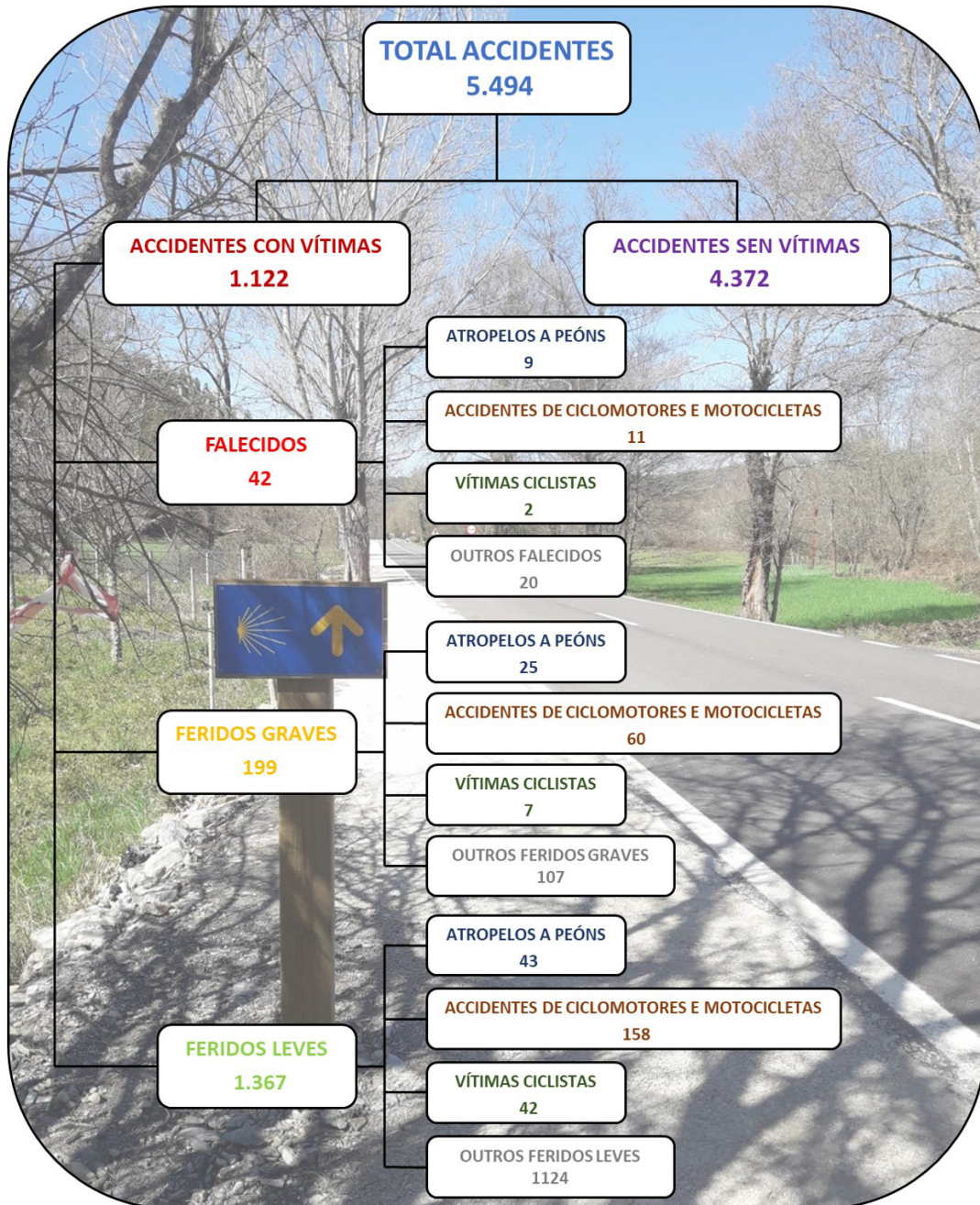
Posto que os recursos dispoñibles son limitados, é preciso priorizar as actuacións por medio de criterios obxectivos de rendibilidade do investimento.

5 SEGUIMIENTO DAS ACTUACIONES DE SEGURIDADE VIARIA

En calquera actuación en materia de seguridade viaria é fundamental coñecer a súa eficacia mediante a comparación de datos de accidentalidade antes e despois da actuación. Desta maneira poderase coñecer a verdadeira eficacia da solución executada e a relación custo/beneficio desta.

Estes datos servirán para o deseño futuro de novas actuacións e para un mellor coñecemento sobre as causas dos accidentes, gracias ao que se disporán criterios que permitan un mellor deseño de novas estradas ou de acondicionamento das existentes.

6 DATOS XERAIS DA SINIESTRALIDADE NA REDE AUTONÓMICA DE ESTRADAS DE GALICIA 2023



RENAULT
ARKANA
www.rodasa.com

A billboard advertisement for the Renault Arkana SUV. The billboard features a dark-colored SUV parked in a modern, brightly lit interior space. The text on the billboard includes the Renault logo, the model name 'ARKANA', and the website 'www.rodasa.com'. The background of the billboard shows a sleek, futuristic interior with large windows and modern furniture.



ACCIDENTALIDAD NOS ÚLTIMOS 10 AÑOS



1 ACCIDENTES CON VÍTIMAS

Nestes últimos dez anos, obsérvase que a tendencia no número de accidentes con vítimas foi á baixa na rede autonómica de estradas de Galicia, pasándose de 1299 accidentes no ano 2014 a 1122 no 2023 (-14%).

Na seguinte táboa móstrase o número de accidentes con vítimas ano a ano coas variacións existentes dun ano ao seguinte, na totalidade da rede de estradas de titularidade da Comunidade Autónoma e por provincias:

	GALICIA	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
2014	1299	448	149	86	616
2015	1154	433	133	66	522
Δ(14-15)	-11%	-3%	-11%	-23%	-15%
2016	1254	485	138	82	549
Δ(15-16)	9%	12%	4%	24%	5%
2017	1210	487	123	77	523
Δ(16-17)	-4%	0,4%	-11%	-6%	-5%
2018	1229	449	125	84	571
Δ(17-18)	2%	-8%	2%	9%	9%
2019	1151	517	123	64	447
Δ(18-19)	-6%	15%	-2%	-24%	-22%
2020	871	329	103	71	368
Δ(19-20)	-24%	-36%	-16%	11%	-18%
2021	940	419	101	70	350
Δ(20-21)	8%	27%	-2%	-1%	-5%
2022	1016	446	92	91	387
Δ(21-22)	8%	6%	-9%	30%	11%
2023	1122	497	81	86	458
Δ(22-23)	10%	11%	-12%	-5%	18%
TOTAL	12479	4986	1283	823	5387

Táboa 1.1: Evolución dos accidentes con vítimas dos anos 2014 ao 2023. Rede autonómica.

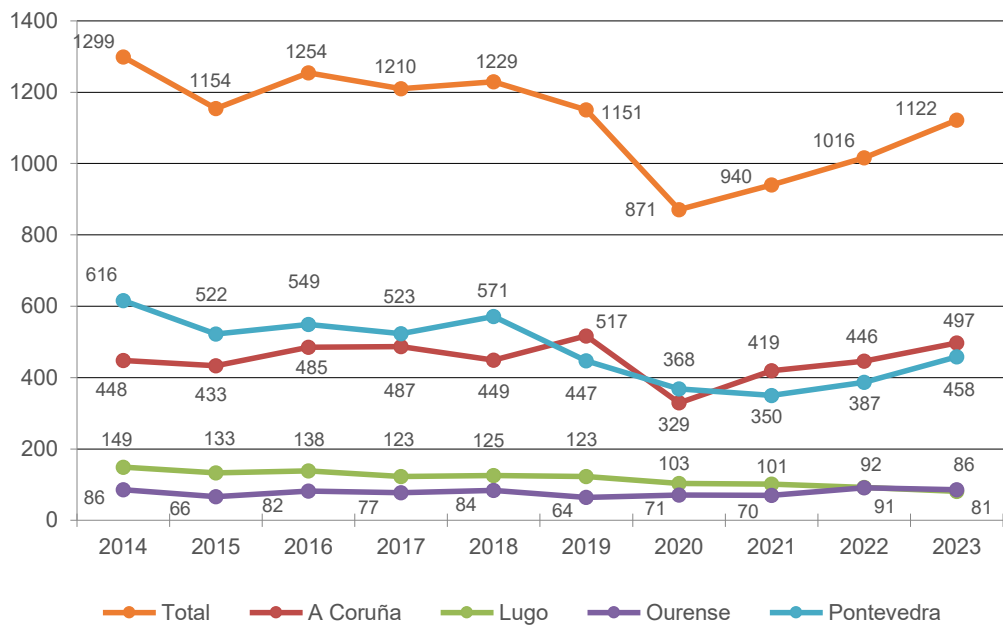


Gráfico 1.1: Evolución dos accidentes con vítimas no período de anos 2014 a 2023. Rede autonómica.

Xúntase paralelamente o gráfico da evolución do parque de vehículos na rede total de Galicia nestes anos.

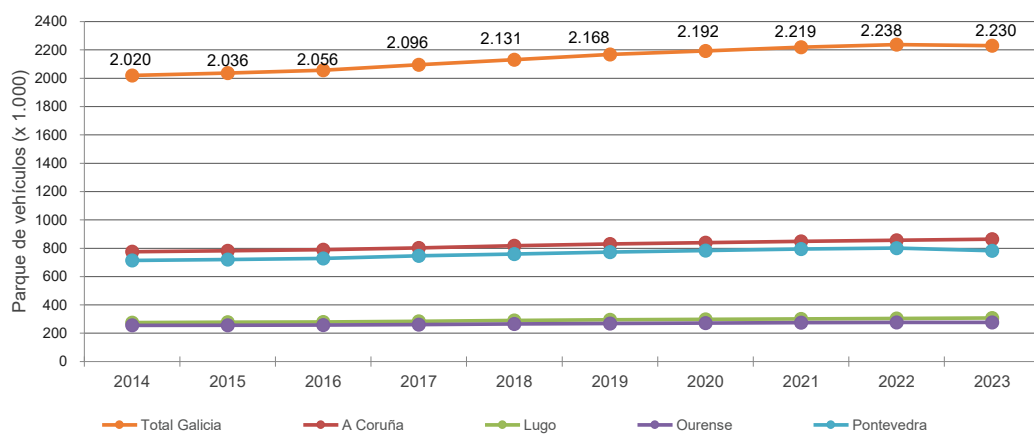


Gráfico 1.2: Evolución do parque de vehículos na rede total de Galicia nos anos 2014 a 2023.

Por outra banda (ver gráfico 1.3), é a provincia de Pontevedra a que, nestes últimos 10 anos, rexistra a maior cantidade de accidentes, seguida da Coruña, Lugo e por último Ourense. É interesante comparar este gráfico co posterior (1.4) relativo ao parque de vehículos da rede total de Galicia dos anos 2014 a 2023.

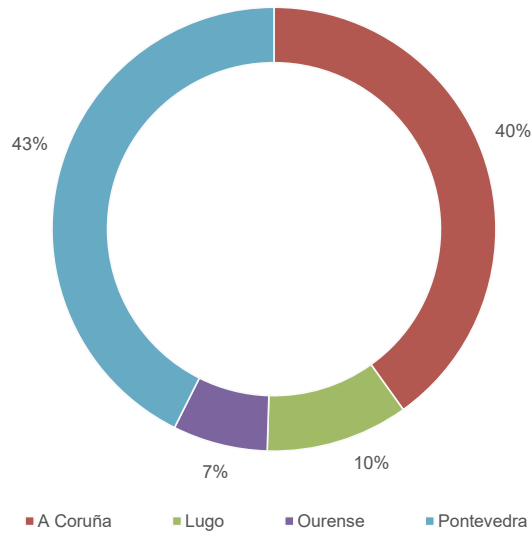


Gráfico 1.3.: Distribución provincial dos accidentes con vítimas de 2014 a 2023. Rede autonómica.

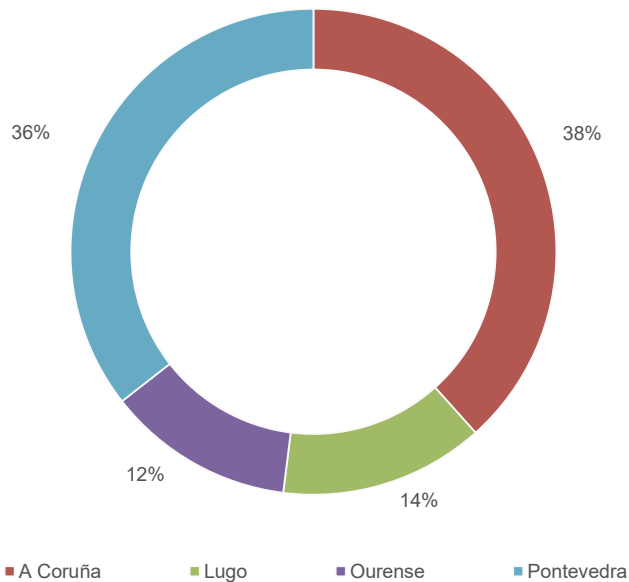


Gráfico 1.4.: Distribución provincial do parque de vehículos na rede total de Galicia. Anos 2014 a 2023.

TIPOLOXÍA DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS. ANOS 2014-2023.

A continuación móstrase a evolución dos accidentes nos últimos 10 anos, segundo o tipo de accidente en cada caso, de acordo coa seguinte agrupación:

- **Colisións entre vehículos:** alcance, frontal, frontolateral, lateral, múltiple ou en caravana.
- **Saídas de vía:** choques con árbores, postes, muros, edificios, gabias ou foxos, bordos e despenamento, volta, en plano ou outra saída con e sen colisión.
- **Atropelos:** atropelos a peóns illados ou en grupo, reparando vehículos, sostendo bicicleta.
- **Outros:** vehículo estacionado ou avariado, barreira de defensa, outro obxecto ou material na calzada, volta en calzada, outros, etc.

No gráfico 1.5 indícanse os valores absolutos para cada tipo de accidente, mentres que o gráfico 1.6 ofrece as porcentaxes respecto ao total de accidentes con vítimas.

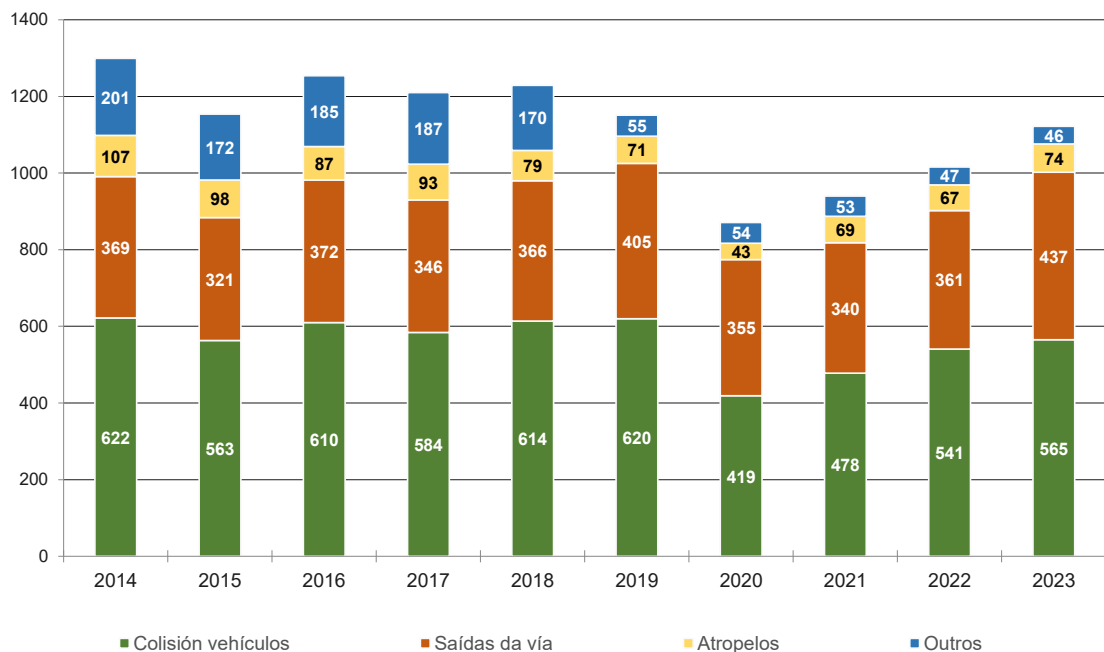


Gráfico 1.5: Evolución do número de accidentes con vítimas dos anos 2014 – 2023. Rede autonómica.

As colisións entre vehículos son os accidentes máis numerosos, representando practicamente a metade destes. Esta relación mantense con certa constancia ao longo do período 2014 a 2023.

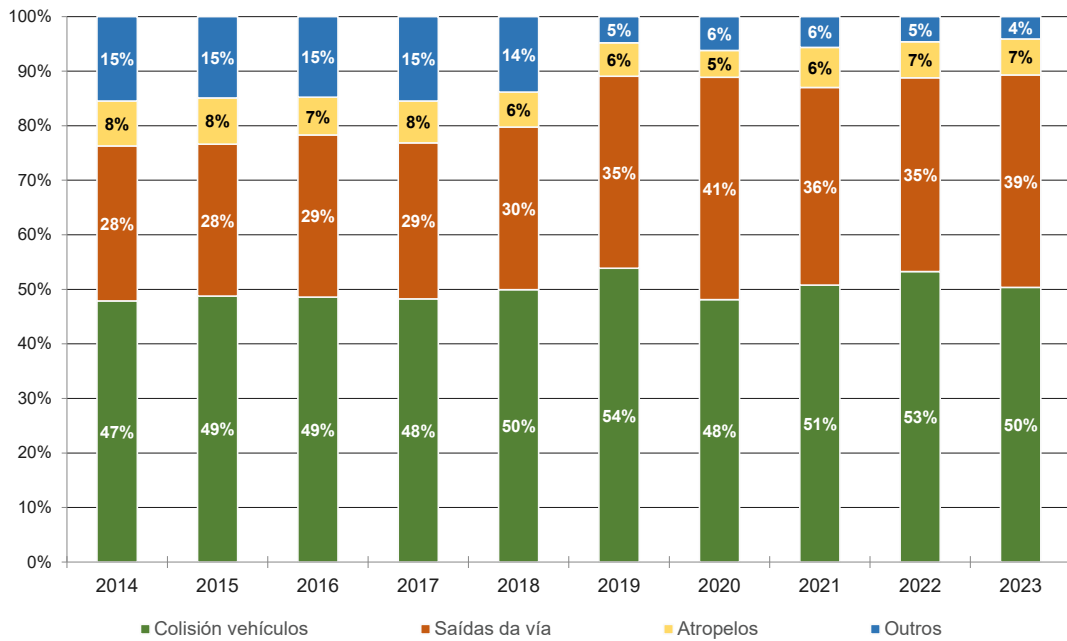


Gráfico 1.6: Importancia relativa dos tipos de accidentes con vítimas dos anos 2014 – 2023. Rede autonómica.

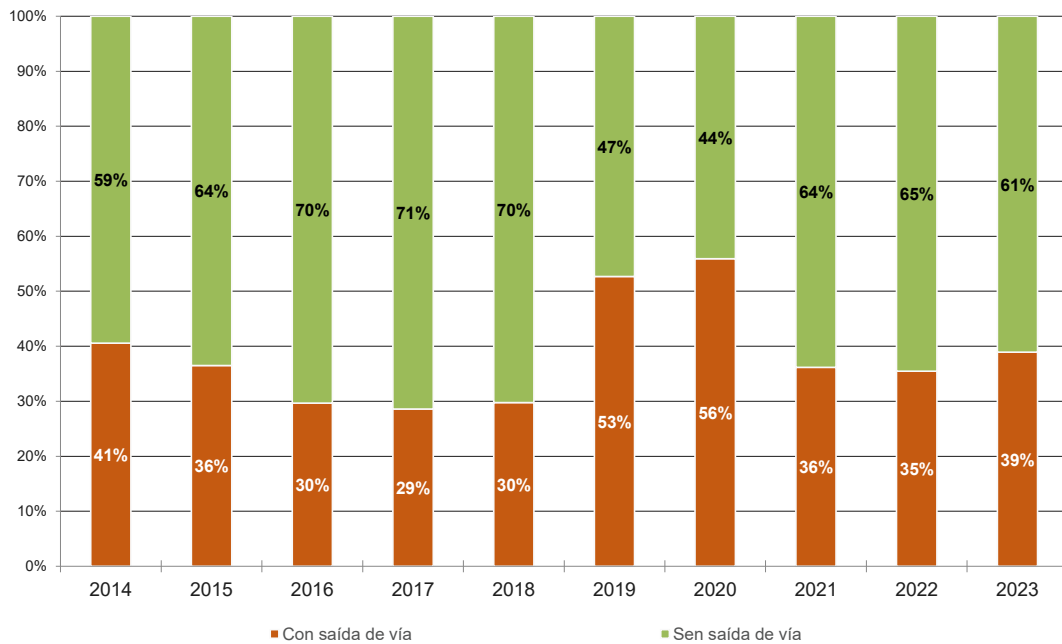


Gráfico 1.7: Importancia relativa dos accidentes con vítimas con saída de vía dos anos 2014 – 2023. Rede autonómica.

2 MORTALIDADE

Do mesmo xeito que se analizaron os accidentes con vítimas, estúdanse os mortos en accidentes de tráfico na rede de estradas de titularidade autonómica de Galicia. Como xa se mencionou, estes datos son os que figuran nos partes de accidentes, é dicir son mortos a 24 horas.

Na táboa 2.1 móstranse os datos relativos ao número de mortos nos últimos dez anos na totalidade da rede de estradas de titularidade da Comunidade Autónoma de Galicia e segundo a súa distribución provincial.

	GALICIA	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
2014	55	21	19	4	11
2015	46	18	9	2	17
$\Delta(14-15)$	-16%	-14%	-53%	-50%	55%
2016	44	21	11	3	9
$\Delta(15-16)$	-4%	17%	22%	50%	-47%
2017	43	22	4	4	13
$\Delta(16-17)$	-2%	5%	-64%	33%	44%
2018	45	24	9	4	8
$\Delta(17-18)$	5%	9%	125%	0%	-38%
2019	36	17	6	3	10
$\Delta(18-19)$	-20%	-29%	-33%	-25%	25%
2020	29	10	3	3	13
$\Delta(19-20)$	-19%	-41%	-50%	0%	30%
2021	40	21	8	1	10
$\Delta(20-21)$	38%	110%	167%	-67%	-23%
2022	40	24	5	6	5
$\Delta(21-22)$	0%	14%	-38%	500%	-50%
2023	42	14	4	11	13
$\Delta(22-23)$	5%	-42%	-20%	83%	160%
TOTAL	459	219	82	42	116

Táboa 2.1: Evolución da mortalidade 2014–2023. Rede autonómica.

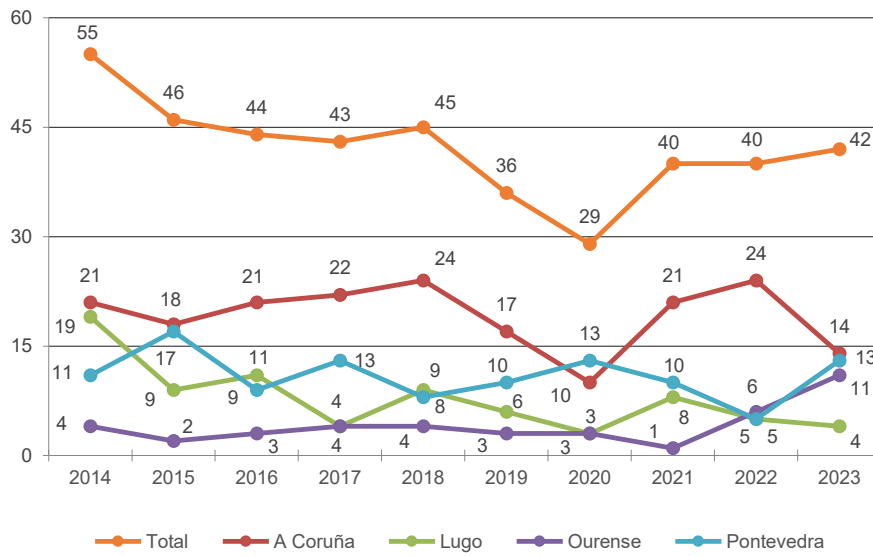


Gráfico 2.1: Evolución do número de mortos no período de anos 2014 a 2023. Rede autonómica.

A distribución provincial de mortos nestes últimos dez anos é a que se mostra no seguinte gráfico.

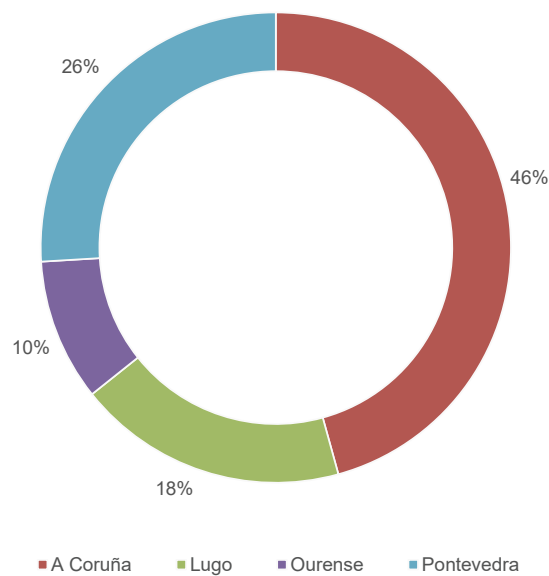


Gráfico 2.2: Distribución provincial dos mortos entre 2014 e 2023. Rede autonómica.

MORTALIDADE SEGUNDO O TIPO DE ACCIDENTE. ANOS 2014– 2023.

A tipoloxía do accidente agrúpase en catro tipos:

- **Colisións entre vehículos:** alcance, frontal, frontolateral, lateral, múltiple ou en caravana.
- **Saídas de vía:** choques con árbores, postes, muros, edificios, gabias ou foxos, bordos e despenamento, volta, en plano ou outra saída con e sen colisión.
- **Atropelos:** atropelos a peóns illados ou en grupo, reparando vehículos, sostendo bicicleta. Inclúense tanto os peóns mortos como os ocupantes dos vehículos implicados mortos.
- **Outros:** vehículo estacionado ou avariado, barreira de defensa, outro obxecto ou material na calzada, volta en calzada, outros, etc.

No gráfico 2.3 indícanse os valores absolutos para cada tipo de accidente, mentres que o gráfico 2.4 ofrece as porcentaxes respecto ao total de mortos.

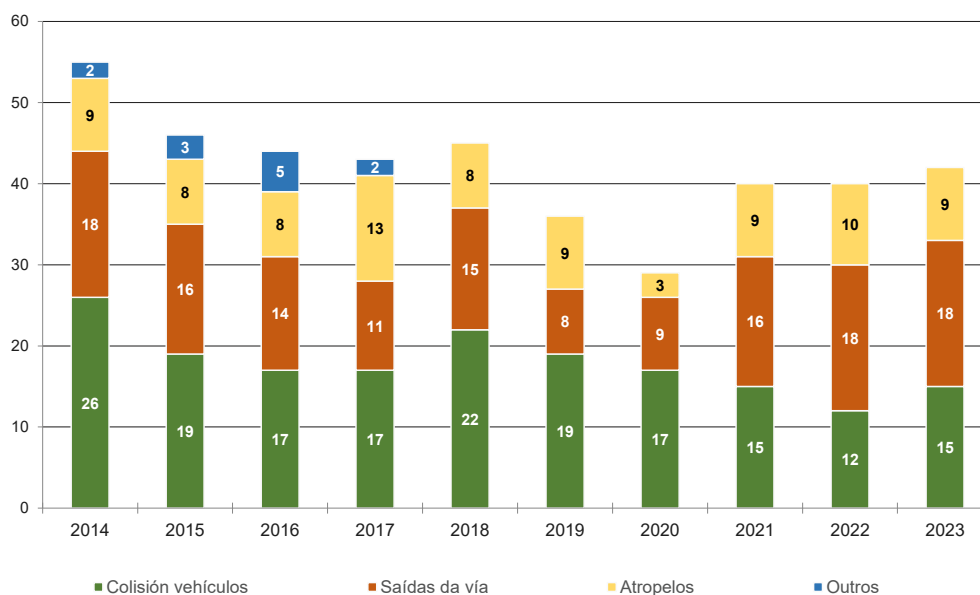


Gráfico 2.3.: Evolución do número de mortos dos anos 2014 a 2023, segundo o tipo de accidente. Rede autonómica.

As colisións entre vehículos e as saídas de vía son os accidentes nos que se rexistra un maior número de mortos, representando sobre un 30-59% as primeiras e un 22-45% as segundas, dependendo do ano. Os atropelos xeran en torno a un 10-29% de mortos cada ano.

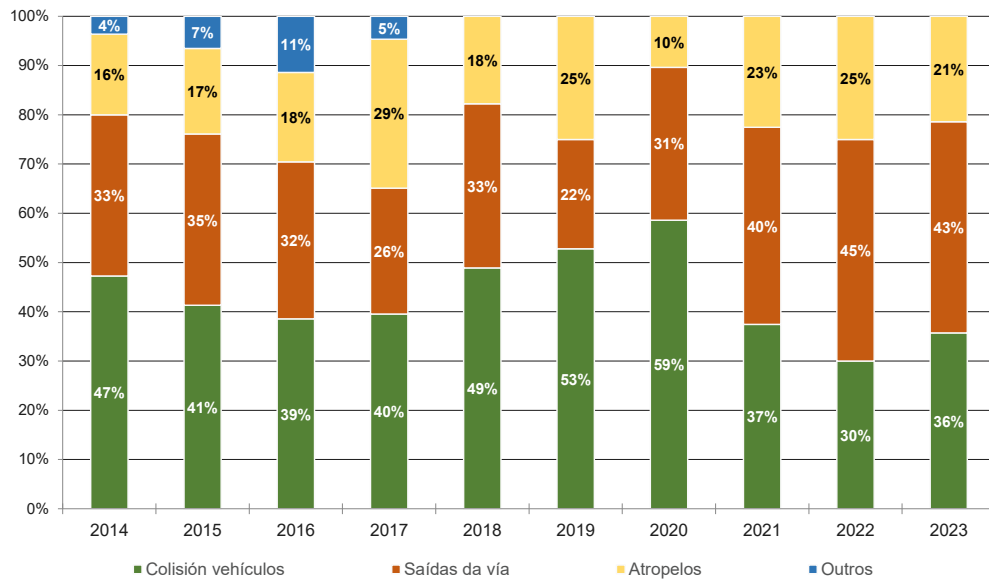


Gráfico 2.4: Importancia relativa dos tipos de acidentes na mortalidade (2014–2023). Rede autonómica.

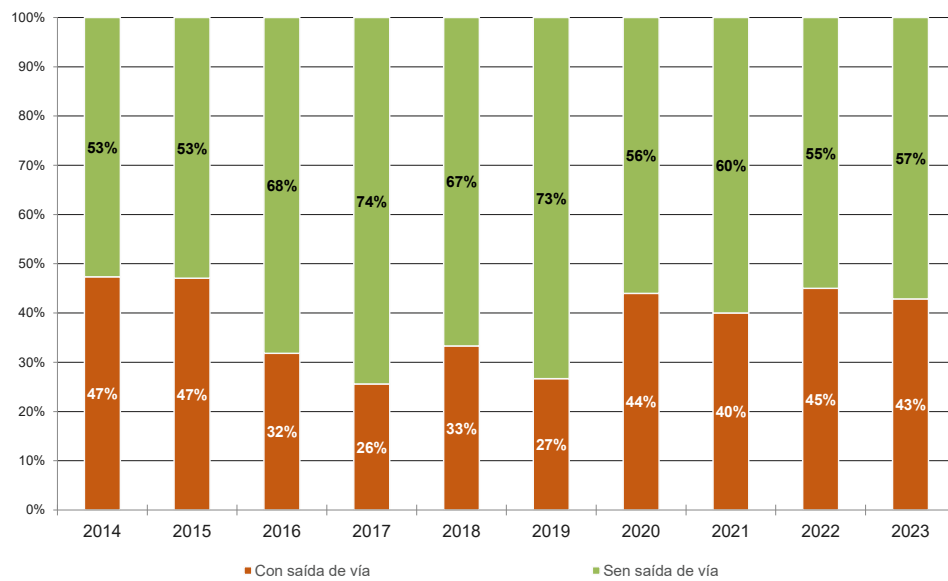


Gráfico 2.5: Importancia relativa dos acidentes con saída de vía na mortalidade (2014–2023). Rede autonómica.

3 ÍNDICES DE SINIESTRALIDADE

Este tipo de indicador relaciona os datos de siniestralidade co tráfico que circula por un punto, estrada ou rede. Ao ser valores relativos, permiten efectuar un seguimento da siniestralidade e comparar de xeito fiable as diferentes redes, estradas ou tramos.

Na elaboración da memoria de seguridade viaria empregáronse dous índices, de ampla aceptación entre os diferentes organismos responsables de estradas: o índice de perigosidade e o índice de mortalidade.

3.1 ÍNDICE DE PERIGOSIDADE (IP)

$$IP = \frac{\text{Nº accidentes con vítimas} \times 10^8}{365 \times \text{IMD} \times \text{Lonxitude}}$$

No gráfico 3.1.1 obsérvase a evolución do IP dende 2014 ata 2023, tanto para o total da rede autonómica como para cada unha das catro provincias.

No anexo do final da memoria móstranse os resultados dos valores nos últimos dez anos.

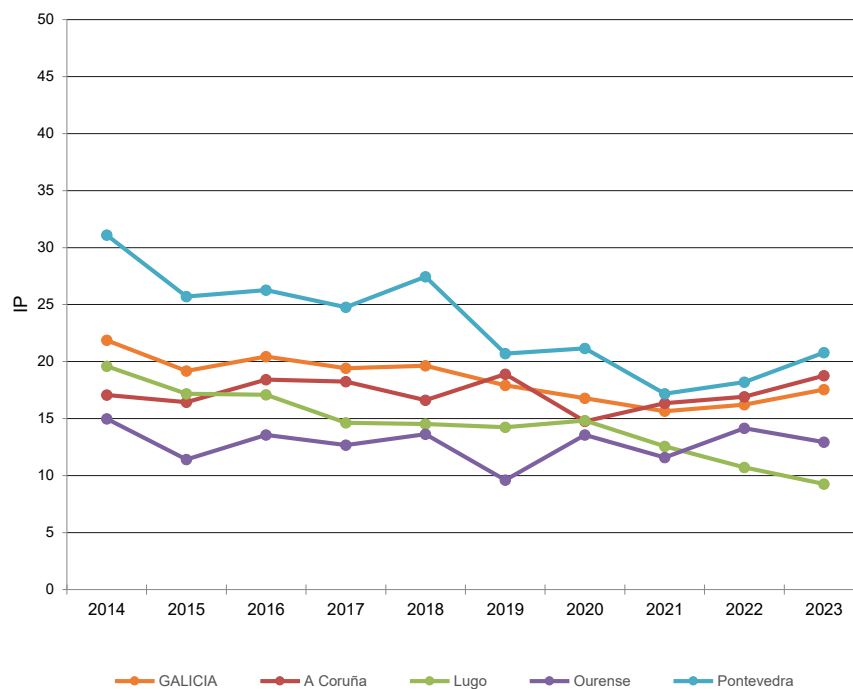


Gráfico 3.1.1: Evolución do Índice de Perigosidade dos anos 2014 ao 2023. Rede autonómica.

3.2 ÍNDICE DE MORTALIDADE (IM)

$$IM = \frac{N^{\circ} \text{ mortos} \times 10^8}{365 \times IMD \times \text{Lonxitude}}$$

Do mesmo xeito que para o IP, móstranse os datos do IM correspondentes ao período 2014 ao 2023 (gráfico 3.2.1).

No anexo do final da memoria móstranse os resultados dos valores nos últimos dez anos.

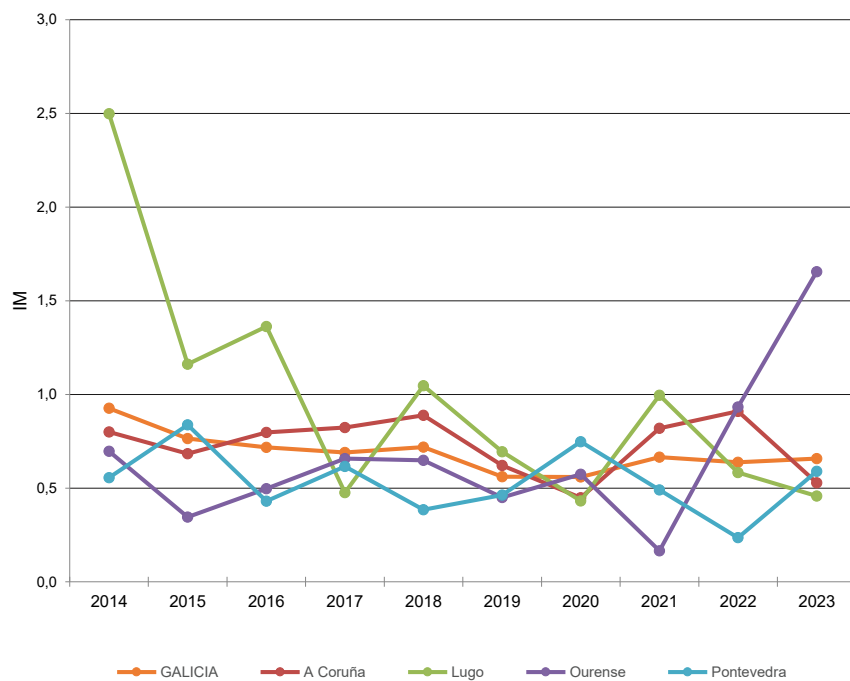


Gráfico 3.2.1.: Evolución do Índice de Mortalidade dos anos 2014 ao 2023. Rede autonómica.

Os IM son sempre máis caóticos que os IP posto que se calculan cun número de datos moi pequeno, o que xera fortes distorsións na estatística.

4 EVOLUCIÓN COMPARADA.

REDE AUTONÓMICA–REDE TOTAL DE GALICIA

REDE AUTONÓMICA - REDE TOTAL DE GALICIA

Na seguinte táboa (táboa 4.1) móstranse os datos relativos ao número de accidentes con vítimas nos últimos dez anos nas estradas da Comunidade Autónoma, así como na rede total de Galicia e de España.

	ESPAÑA	GALICIA			
	Acc. da totalidade da Rede de España	Acc. da totalidade da Rede de Galicia	Accidentes da rede autonómica	Accidentes da rede autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de España (%)	Accidentes da rede autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de Galicia (%)
2014	91570	2982	1299	1,4%	43,6%
2015	97756	2589	1154	1,2%	44,6%
$\Delta(14-15)$	6,8%	-13,2%	-11,2%		
2016	102362	2822	1254	1,2%	44,4%
$\Delta(15-16)$	4,7%	9,0%	8,7%		
2017	102233	2859	1210	1,2%	42,3%
$\Delta(16-17)$	-0,1%	1,3%	-3,5%		
2018	102299	2860	1230	1,2%	43,0%
$\Delta(17-18)$	0,1%	0,0%	1,7%		
2019	104080	2783	1151	1,1%	41,4%
$\Delta(18-19)$	1,7%	-2,7%	-6,4%		
2020	72959	2071	871	1,2%	42,1%
$\Delta(19-20)$	-29,9%	-25,6%	-24,3%		
2021	89862	2225	940	1,0%	42,2%
$\Delta(20-21)$	23,2%	7,4%	7,9%		
2022	103544	2392	1016	1,0%	42,5%
$\Delta(21-22)$	15,2%	7,5%	8,1%		
2023*	-	-	1122	-	-
$\Delta(22-23)$	-	-	10,4%		

Fonte datos da rede total de Galicia e de España: DGT

* Non se dispoñen datos da totalidade da Rede de total de Galicia e de España do ano 2023

Táboa 4.1: Comparación dos accidentes con vítimas en tramos interurbanos da Rede autonómica coa Rede Total de Galicia

A CORUÑA			
	Acc. da totalidade da Rede de AC	Accidentes da rede de AC autonómica	Accidentes da rede de AC autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de AC (%)
2014	968	448	46,3%
2015	900	433	48,1%
$\Delta(14-15)$	-7,0%	-3,3%	
2016	1072	485	45,2%
$\Delta(15-16)$	19,1%	12,0%	
2017	1055	487	46,2%
$\Delta(16-17)$	-1,6%	0,4%	
2018	1003	449	44,8%
$\Delta(17-18)$	-4,9%	-7,8%	
2019	1099	517	47,0%
$\Delta(18-19)$	9,6%	15,1%	
2020	735	329	44,8%
$\Delta(19-20)$	-33,1%	-36,4%	
2021	873	419	48,0%
$\Delta(20-21)$	18,8%	27,4%	
2022	966	446	46,2%
$\Delta(21-22)$	10,7%	6,4%	
2023	-	497	-
$\Delta(22-23)$	-	11,4%	

Táboa 4.2: Comparación dos accidentes con vítimas en tramos interurbanos da Rede autonómica coa Rede Total de A Coruña.

LUGO			
	Acc. da totalidade da Rede de LU	Accidentes da rede de LU autonómica	Accidentes da rede de LU autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de LU (%)
2014	378	149	39,4%
2015	320	133	41,6%
$\Delta(14-15)$	-15,3%	-10,7%	
2016	355	138	38,9%
$\Delta(15-16)$	10,9%	3,8%	
2017	331	123	37,2%
$\Delta(16-17)$	-6,8%	-10,9%	
2018	336	125	37,2%
$\Delta(17-18)$	1,5%	1,6%	
2019	320	123	38,4%
$\Delta(18-19)$	-4,8%	-1,6%	
2020	276	103	37,3%
$\Delta(19-20)$	-13,8%	-16,3%	
2021	261	101	38,7%
$\Delta(20-21)$	-5,4%	-1,9%	
2022	271	92	33,9%
$\Delta(21-22)$	3,8%	-8,9%	
2023	-	81	-
$\Delta(22-23)$	-	-12,0%	

Táboa 4.3: Comparación dos accidentes con vítimas en tramos interurbanos da Rede autonómica coa Rede Total de Lugo.

OURENSE			
	Acc. da totalidade da Rede de OU	Accidentes da rede de OU autonómica	Accidentes da rede de OU autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de OU (%)
2014	238	86	36,1%
2015	204	66	32,4%
$\Delta(14-15)$	-14,3%	-23,3%	
2016	232	82	35,3%
$\Delta(15-16)$	13,7%	24,2%	
2017	230	77	33,5%
$\Delta(16-17)$	-0,9%	-6,1%	
2018	246	84	34,1%
$\Delta(17-18)$	7,0%	9,1%	
2019	227	64	28,2%
$\Delta(18-19)$	-7,7%	-23,8%	
2020	215	71	33,0%
$\Delta(19-20)$	-5,3%	10,9%	
2021	223	70	31,4%
$\Delta(20-21)$	3,7%	-1,4%	
2022	252	91	36,1%
$\Delta(21-22)$	13,0%	30,0%	
2023	-	86	-
$\Delta(22-23)$	-	-5,5%	

Táboa 4.4: Comparación dos accidentes con vítimas en tramos interurbanos da Rede autonómica coa Rede Total de Ourense.

PONTEVEDRA			
	Acc. da totalidade da Rede de PO	Accidentes da rede de PO autonómica	Accidentes da rede de PO autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de PO (%)
2014	1398	616	44,1%
2015	1165	522	44,8%
$\Delta(14-15)$	-16,7%	-15,3%	
2016	1163	549	47,2%
$\Delta(15-16)$	-0,2%	5,2%	
2017	1243	523	42,1%
$\Delta(16-17)$	6,9%	-4,7%	
2018	1275	571	44,8%
$\Delta(17-18)$	2,6%	9,2%	
2019	1137	447	39,3%
$\Delta(18-19)$	-10,8%	-21,7%	
2020	845	368	43,6%
$\Delta(19-20)$	-25,7%	-17,7%	
2021	868	350	40,3%
$\Delta(20-21)$	2,7%	-4,9%	
2022	903	387	42,9%
$\Delta(21-22)$	4,0%	10,6%	
2023	-	458	-
$\Delta(22-23)$	-	18,3%	

Táboa 4.5: Comparación dos accidentes con vítimas en tramos interurbanos da Rede autonómica coa Rede Total de Pontevedra.

Estes datos quedan reflectidos nos seguintes gráficos 4.1 e 4.2.

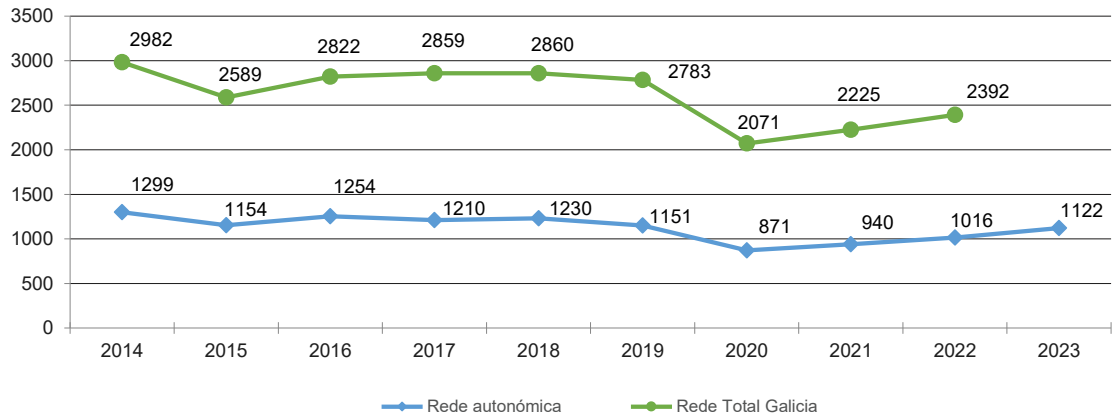


Gráfico 4.1: Evolución dos accidentes con vítimas en tramos interurbanos na Rede autonómica e no total de Galicia.

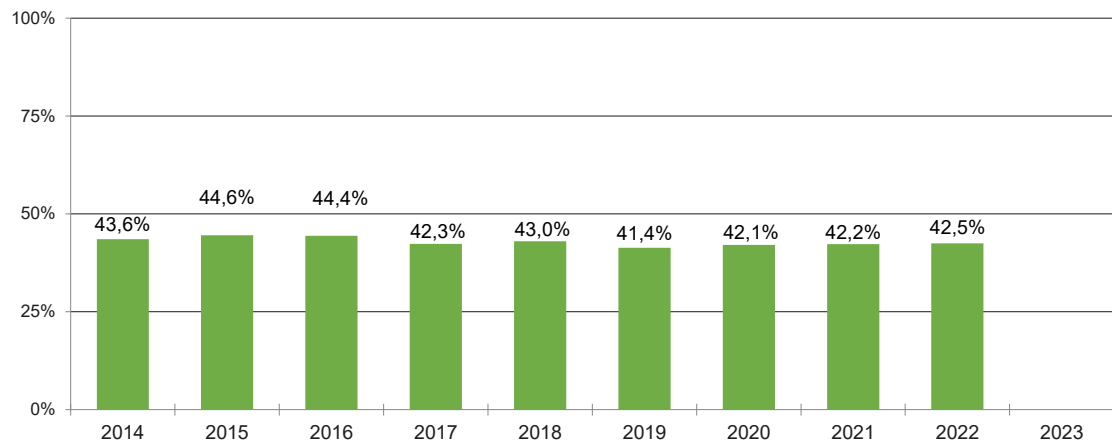


Gráfico 4.2: Porcentaxes dos accidentes con vítimas en tramos interurbanos da Rede autonómica sobre o total da Rede de Galicia.

As lonxitudes das distintas redes en Galicia son as seguintes:

Lonxitude da Rede de Interese Xeral do Estado: 2375 Km (13,5% do total).

Lonxitude da Rede autonómica: 5493 Km (31,2% do total).

Lonxitude total da Rede Provincial: 9741 Km (55,3% do total).

Todas estas lonxitudes fan un total de 17.609 Km de estradas pertencentes ás distintas redes dentro da Comunidade Autónoma de Galicia.

Na seguinte táboa (táboa 4.6.), reflíctense os datos da mortalidade existente nos accidentes producidos na rede da Comunidade Autónoma de Galicia e de España. Os datos dos mortos desta táboa, tal e como xa se comentou con anterioridade nesta memoria, son os que figuran nos partes de accidentes, é dicir, mortos a 24 horas.

	ESPAÑA	GALICIA			
	Mortos. da totalidade da Rede de España	Mortos. da totalidade da Rede de Galicia	Mortos da rede autonómica	Mortos da rede autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de España (%)	Mortos da rede autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de Galicia (%)
2014	1487	122	55	3,7%	45,1%
2015	1689	102	46	2,7%	45,1%
$\Delta(14-15)$	13,6%	-16,4%	-16,4%		
2016	1810	116	44	2,4%	37,9%
$\Delta(15-16)$	7,2%	13,7%	-4,3%		
2017	1830	85	43	2,3%	50,6%
$\Delta(16-17)$	1,1%	-26,7%	-2,3%		
2018	1806	115	45	2,5%	39,1%
$\Delta(17-18)$	-1,3%	35,3%	4,7%		
2019	1755	103	36	2,1%	35,0%
$\Delta(18-19)$	-2,8%	-10,4%	-20,0%		
2020	1370	79	29	2,1%	36,7%
$\Delta(19-20)$	-21,9%	-23,3%	-19,4%		
2021	1533	84	40	2,6%	47,6%
$\Delta(20-21)$	11,9%	6,3%	37,9%		
2022	1855	95	40	2,2%	42,1%
$\Delta(21-22)$	21,0%	13,1%	0,0%		
2023*	-	-	42	-	-
$\Delta(22-23)$	-	-	5,0%		

Fonte datos da rede total de Galicia e de España: DGT

* Non se dispoñen datos da totalidade da Rede de total de Galicia e de España do ano 2023

Táboa 4.6. : Comparación do número de mortos en tramos interurbanos da Rede autonómica coa rede total de Galicia.

A CORUÑA			
	Mortos da totalidade da Rede de AC	Mortos da rede de AC autonómica	Mortos da rede de AC autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de AC (%)
2014	51	21	41,2%
2015	40	18	45,0%
$\Delta(14-15)$	-21,6%	-14,3%	
2016	45	21	46,7%
$\Delta(15-16)$	12,5%	16,7%	
2017	37	22	59,5%
$\Delta(16-17)$	-17,8%	4,8%	
2018	52	24	46,2%
$\Delta(17-18)$	40,5%	9,1%	
2019	46	17	37,0%
$\Delta(18-19)$	-11,5%	-29,2%	
2020	29	10	34,5%
$\Delta(19-20)$	-37,0%	-41,2%	
2021	37	21	56,8%
$\Delta(20-21)$	27,6%	110,0%	
2022	47	24	51,1%
$\Delta(21-22)$	27,0%	14,3%	
2023	-	14	-
$\Delta(22-23)$	-	-41,7%	

Táboa 4.7. : Comparación do número de mortos en tramos interurbanos da Rede autonómica coa rede total de A Coruña.

LUGO			
	Mortos da totalidade da Rede de LU	Mortos da rede de LU autonómica	Mortos da rede de LU autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de LU (%)
2014	31	19	61,3%
2015	19	9	47,4%
$\Delta(14-15)$	-38,7%	-52,6%	
2016	29	11	37,9%
$\Delta(15-16)$	52,6%	22,2%	
2017	18	4	22,2%
$\Delta(16-17)$	-37,9%	-63,6%	
2018	22	9	40,9%
$\Delta(17-18)$	22,2%	125,0%	
2019	19	6	31,6%
$\Delta(18-19)$	-13,6%	-33,3%	
2020	13	3	23,1%
$\Delta(19-20)$	-31,6%	-50,0%	
2021	12	8	66,7%
$\Delta(20-21)$	-7,7%	166,7%	
2022	17	5	29,4%
$\Delta(21-22)$	41,7%	-37,5%	
2023	-	4	-
$\Delta(22-23)$	-	-20,0%	

Táboa 4.8. : Comparación do número de mortos en tramos interurbanos da Rede autonómica coa rede total de Lugo.

OURENSE			
	Mortos da totalidade da Rede de OU	Mortos da rede de OU autónoma	Mortos da rede de OU autónoma respecto dos accidentes da totalidade da Rede de OU (%)
2014	16	4	25,0%
2015	9	2	22,2%
$\Delta(14-15)$	-43,8%	-50,0%	
2016	12	3	25,0%
$\Delta(15-16)$	33,3%	50,0%	
2017	9	4	44,4%
$\Delta(16-17)$	-25,0%	33,3%	
2018	15	4	26,7%
$\Delta(17-18)$	66,7%	0,0%	
2019	10	3	30,0%
$\Delta(18-19)$	-33,3%	-25,0%	
2020	12	3	25,0%
$\Delta(19-20)$	20,0%	0,0%	
2021	8	1	12,5%
$\Delta(20-21)$	-33,3%	-66,7%	
2022	13	6	46,2%
$\Delta(21-22)$	62,5%	500,0%	
2023	-	11	-
$\Delta(22-23)$	-	83,3%	

Táboa 4.9. : Comparación do número de mortos en tramos interurbanos da Rede autónoma coa rede total de Ourense.

PONTEVEDRA			
	Mortos da totalidade da Rede de PO	Mortos da rede de PO autonómica	Mortos da rede de PO autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de PO (%)
2014	24	11	45,8%
2015	34	17	50,0%
$\Delta(14-15)$	41,7%	54,5%	
2016	30	9	30,0%
$\Delta(15-16)$	-11,8%	-47,1%	
2017	21	13	61,9%
$\Delta(16-17)$	-30,0%	44,4%	
2018	26	8	30,8%
$\Delta(17-18)$	23,8%	-38,5%	
2019	28	10	35,7%
$\Delta(18-19)$	7,7%	25,0%	
2020	25	13	52,0%
$\Delta(19-20)$	-10,7%	30,0%	
2021	27	10	37,0%
$\Delta(20-21)$	8,0%	-23,1%	
2022	18	5	27,8%
$\Delta(21-22)$	-33,3%	-50,0%	
2023	-	13	-
$\Delta(22-23)$	-	160,0%	

Táboa 4.10. : Comparación do número de mortos en tramos interurbanos da Rede autonómica coa rede total de Pontevedra.

A continuación reflíctense os datos mostrados na táboa 4.6. nos seguintes gráficos:

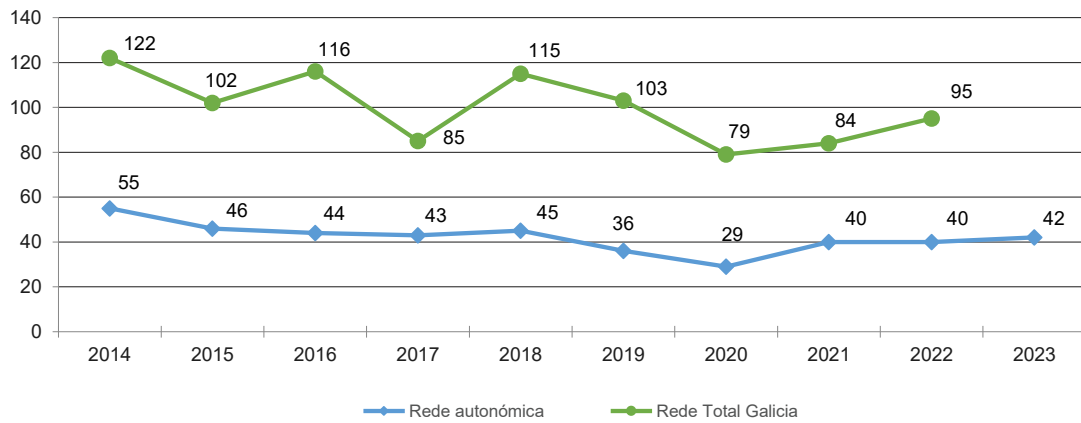


Gráfico 4.3.: Evolución do número de mortos en tramos interurbanos na Rede autonómica e na total de Galicia.

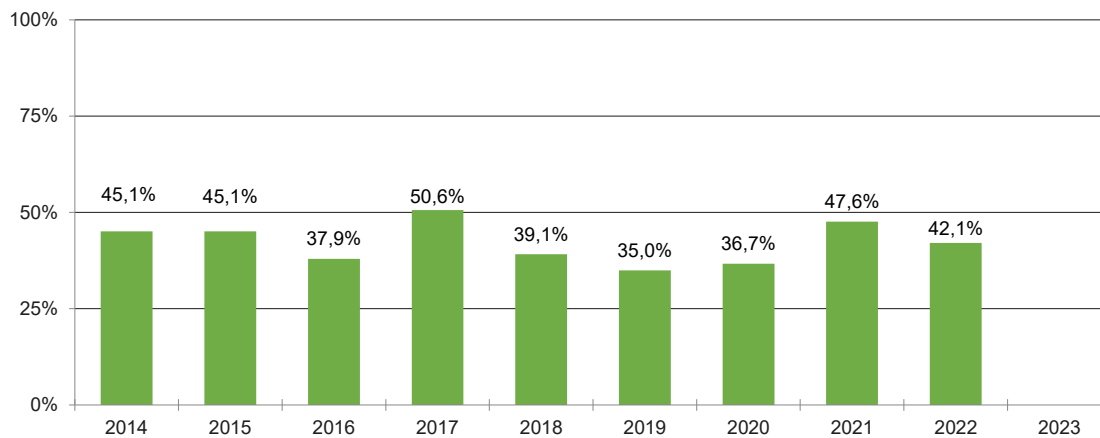


Gráfico 4.4: Porcentaxes do número de mortos en tramos interurbanos da Rede autonómica sobre o total da rede de Galicia.

Igualmente que cos gráficos análogos a estes últimos dos accidentes con vítimas, móstranse as distintas lonxitudes das distintas redes en Galicia:

Lonxitude da Rede de Interese Xeral do Estado: 2375 Km. (13,5% do total).

Lonxitude da Rede autonómica: 5493 Km (31,2% do total).

Lonxitude total da Rede Provincial: 9741 Km (55,3% do total).

COMPARATIVA DA ACCIDENTALIDADE NAS DISTINTAS REDES DE GALICIA

Neste apartado detállanse por provincias os datos de accidentes no período 2014-2023, segundo a titularidade da estrada (titularidade autonómica, estatal ou provincial).

TOTAIS			
	Rede autonómica	Rede estatal	Rede provincial
2014	1299	1073	511
2015	1154	890	430
$\Delta(14-15)$	-11,2%	-17,1%	-15,9%
2016	1254	927	537
$\Delta(15-16)$	8,7%	4,2%	24,9%
2017	1210	1060	529
$\Delta(16-17)$	-3,5%	14,3%	-1,5%
2018	1229	979	457
$\Delta(17-18)$	1,6%	-7,6%	-13,6%
2019	1151	978	483
$\Delta(18-19)$	-6,3%	-0,1%	5,7%
2020	871	646	369
$\Delta(19-20)$	-24,3%	-33,9%	-23,6%
2021	940	753	415
$\Delta(20-21)$	7,9%	16,6%	12,5%
2022	1016	826	447
$\Delta(21-22)$	8,1%	9,7%	7,7%
2023	1122	798	432
$\Delta(22-23)$	10,4%	-3,4%	-3,4%

Táboa 4.11: Accidentes con vítimas en tramos interurbanos en Galicia por titularidade da vía.

A CORUÑA			
	Rede autonómica	Rede estatal	Rede provincial
2014	448	278	188
2015	433	251	171
$\Delta(14-15)$	-3,3%	-9,7%	-9,0%
2016	485	306	253
$\Delta(15-16)$	12,0%	21,9%	48,0%
2017	487	313	208
$\Delta(16-17)$	0,4%	2,3%	-17,8%
2018	449	267	188
$\Delta(17-18)$	-7,8%	-14,7%	-9,6%
2019	517	288	217
$\Delta(18-19)$	15,1%	7,9%	15,4%
2020	329	173	152
$\Delta(19-20)$	-36,4%	-39,9%	-30,0%
2021	419	230	164
$\Delta(20-21)$	27,4%	32,9%	7,9%
2022	446	249	193
$\Delta(21-22)$	6,4%	8,3%	17,7%
2023	497	268	214
$\Delta(22-23)$	11,4%	7,6%	10,9%

Táboa 4.12: Accidentes con vítimas en tramos interurbanos en A Coruña por titularidade da vía.

LUGO			
	Rede autonómica	Rede estatal	Rede provincial
2014	149	145	73
2015	133	121	54
$\Delta(14-15)$	-10,7%	-16,6%	-26,0%
2016	138	124	77
$\Delta(15-16)$	3,8%	2,5%	42,6%
2017	123	132	72
$\Delta(16-17)$	-10,9%	6,5%	-6,5%
2018	125	126	77
$\Delta(17-18)$	1,6%	-4,5%	6,9%
2019	123	111	75
$\Delta(18-19)$	-1,6%	-11,9%	-2,6%
2020	103	99	61
$\Delta(19-20)$	-16,3%	-10,8%	-18,7%
2021	101	106	48
$\Delta(20-21)$	-1,9%	7,1%	-21,3%
2022	92	110	69
$\Delta(21-22)$	-8,9%	3,8%	43,8%
2023	81	72	42
$\Delta(22-23)$	-12,0%	-34,5%	-39,1%

Táboa 4.13: Accidentes con vítimas en tramos interurbanos en Lugo por titularidade da vía.

OURENSE			
	Rede autonómica	Rede estatal	Rede provincial
2014	86	97	54
2015	66	69	46
$\Delta(14-15)$	-23,3%	-28,9%	-14,8%
2016	82	86	46
$\Delta(15-16)$	24,2%	24,6%	0,0%
2017	77	105	48
$\Delta(16-17)$	-6,1%	22,1%	4,3%
2018	84	93	53
$\Delta(17-18)$	9,1%	-11,4%	10,4%
2019	64	88	51
$\Delta(18-19)$	-23,8%	-5,4%	-3,8%
2020	71	69	52
$\Delta(19-20)$	10,9%	-21,6%	2,0%
2021	70	72	68
$\Delta(20-21)$	-1,4%	4,3%	30,8%
2022	91	79	72
$\Delta(21-22)$	30,0%	9,7%	5,9%
2023	86	65	54
$\Delta(22-23)$	-5,5%	-17,7%	-25,0%

Táboa 4.14: Accidentes con vítimas en tramos interurbanos en Ourense por titularidade da vía.

PONTEVEDRA			
	Rede autonómica	Rede estatal	Rede provincial
2014	616	553	196
2015	522	449	159
$\Delta(14-15)$	-15,3%	-18,8%	-18,9%
2016	549	411	161
$\Delta(15-16)$	5,2%	-8,5%	1,3%
2017	523	510	201
$\Delta(16-17)$	-4,7%	24,1%	24,8%
2018	571	493	139
$\Delta(17-18)$	9,2%	-3,3%	-30,8%
2019	447	491	140
$\Delta(18-19)$	-21,7%	-0,4%	0,7%
2020	368	305	104
$\Delta(19-20)$	-17,7%	-37,9%	-25,7%
2021	350	345	135
$\Delta(20-21)$	-4,9%	13,1%	29,8%
2022	387	388	113
$\Delta(21-22)$	10,6%	12,5%	-16,3%
2023	458	393	122
$\Delta(22-23)$	18,3%	1,3%	8,0%

Táboa 4.15: Accidentes con vítimas en tramos interurbanos en Pontevedra por titularidade da vía.

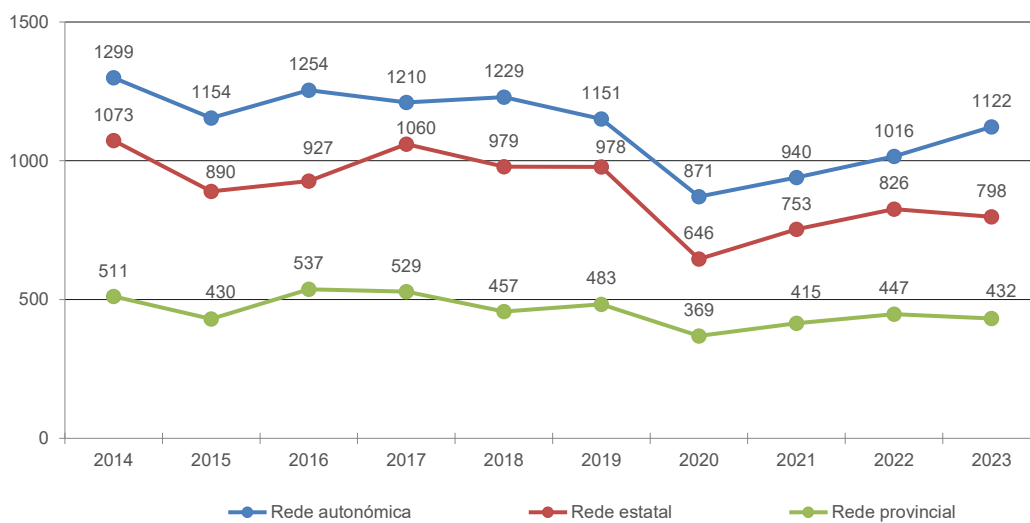


Gráfico 4.5: Evolución dos accidentes con vítimas en tramos interurbanos en Galicia segundo a titularidade da vía.

COMPARATIVA DA MORTALIDADE NAS DISTINTAS REDES DE GALICIA

A continuación, detállase por provincias o número de mortos no período 2014-2023, segundo a titularidade da estrada (titularidade autonómica, estatal ou provincial).

TOTALS			
	Rede autonómica	Rede estatal	Rede provincial
2014	55	35	16
2015	46	29	15
$\Delta(14-15)$	-16,4%	-17,1%	-6,3%
2016	44	35	22
$\Delta(15-16)$	-4,3%	20,7%	46,7%
2017	43	28	11
$\Delta(16-17)$	-2,3%	-20,0%	-50,0%
2018	45	38	17
$\Delta(17-18)$	4,7%	35,7%	54,5%
2019	36	35	14
$\Delta(18-19)$	-20,0%	-7,9%	-17,6%
2020	29	23	13
$\Delta(19-20)$	-19,4%	-34,3%	-7,1%
2021	40	23	13
$\Delta(20-21)$	37,9%	0,0%	0,0%
2022	40	24	15
$\Delta(21-22)$	0,0%	4,3%	15,4%
2023	42	27	14
$\Delta(22-23)$	5,0%	12,5%	-6,7%

Táboa 4.16: Número de mortos en tramos interurbanos en Galicia por titularidade da vía.

A CORUÑA			
	Rede autonómica	Rede estatal	Rede provincial
2014	21	14	7
2015	18	8	9
$\Delta(14-15)$	-14,3%	-42,9%	28,6%
2016	21	10	11
$\Delta(15-16)$	16,7%	25,0%	22,2%
2017	22	10	5
$\Delta(16-17)$	4,8%	0,0%	-54,5%
2018	24	12	7
$\Delta(17-18)$	9,1%	20,0%	40,0%
2019	17	12	6
$\Delta(18-19)$	-29,2%	0,0%	-14,3%
2020	10	6	7
$\Delta(19-20)$	-41,2%	-50,0%	16,7%
2021	21	7	5
$\Delta(20-21)$	110,0%	16,7%	-28,6%
2022	24	9	8
$\Delta(21-22)$	14,3%	28,6%	60,0%
2023	14	8	2
$\Delta(22-23)$	-41,7%	-11,1%	-75,0%

Táboa 4.17: Número de mortos en tramos interurbanos en A Coruña por titularidade da vía.

LUGO			
	Rede autonómica	Rede estatal	Rede provincial
2014	19	7	2
2015	9	5	3
$\Delta(14-15)$	-52,6%	-28,6%	50,0%
2016	11	10	3
$\Delta(15-16)$	22,2%	100,0%	0,0%
2017	4	9	2
$\Delta(16-17)$	-63,6%	-10,0%	-33,3%
2018	9	7	4
$\Delta(17-18)$	125,0%	-22,2%	100,0%
2019	6	7	4
$\Delta(18-19)$	-33,3%	0,0%	0,0%
2020	3	7	1
$\Delta(19-20)$	-50,0%	0,0%	-75,0%
2021	8	2	0
$\Delta(20-21)$	166,7%	-71,4%	-100,0%
2022	5	7	3
$\Delta(21-22)$	-37,5%	250,0%	0,0%
2023	4	4	6
$\Delta(22-23)$	-20,0%	-42,9%	100,0%

Táboa 4.18: Número de mortos en tramos interurbanos en Lugo por titularidade da vía.

OURENSE			
	Rede autonómica	Rede estatal	Rede provincial
2014	4	7	3
2015	2	3	0
$\Delta(14-15)$	-50,0%	-57,1%	-100,0%
2016	3	5	3
$\Delta(15-16)$	50,0%	66,7%	0,0%
2017	4	3	0
$\Delta(16-17)$	33,3%	-40,0%	-100,0%
2018	4	7	4
$\Delta(17-18)$	0,0%	133,3%	0,0%
2019	3	5	1
$\Delta(18-19)$	-25,0%	-28,6%	-75,0%
2020	3	3	3
$\Delta(19-20)$	0,0%	-40,0%	200,0%
2021	1	2	4
$\Delta(20-21)$	-66,7%	-33,3%	33,3%
2022	6	1	0
$\Delta(21-22)$	500,0%	-50,0%	-100,0%
2023	11	5	5
$\Delta(22-23)$	83,3%	400,0%	0,0%

Táboa 4.19: Número de mortos en tramos interurbanos en Ourense por titularidade da vía.

PONTEVEDRA			
	Rede autonómica	Rede estatal	Rede provincial
2014	11	7	4
2015	17	13	3
$\Delta(14-15)$	54,5%	85,7%	-25,0%
2016	9	10	5
$\Delta(15-16)$	-47,1%	-23,1%	66,7%
2017	13	6	4
$\Delta(16-17)$	44,4%	-40,0%	-20,0%
2018	8	12	2
$\Delta(17-18)$	-38,5%	100,0%	-50,0%
2019	10	11	3
$\Delta(18-19)$	25,0%	-8,3%	50,0%
2020	13	7	2
$\Delta(19-20)$	30,0%	-36,4%	-33,3%
2021	10	12	4
$\Delta(20-21)$	-23,1%	71,4%	100,0%
2022	5	7	4
$\Delta(21-22)$	-50,0%	-41,7%	0,0%
2023	13	10	1
$\Delta(22-23)$	160,0%	42,9%	-75,0%

Táboa 4.20: Número de mortos en tramos interurbanos en Pontevedra por titularidade da vía.

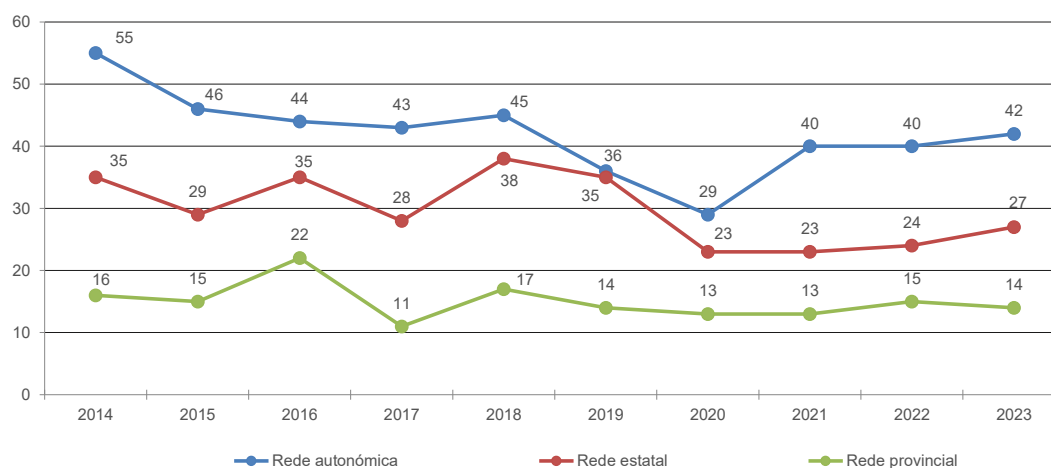


Gráfico 4.6: Evolución do número de mortos en tramos interurbanos en Galicia segundo a titularidade da vía.

A photograph of a road with a yellow curb and a blue bus stop sign. The image is overlaid with a large, semi-transparent white number '1'.

ACCIDENTALIDADE

NO ANO 2023

ESTUDIO PORMENORIZADO DO ANO 2023

Logo de analizarse a evolución de varios aspectos relativos aos accidentes con vítimas e mais á mortalidade ao longo dos últimos cinco anos, imos centrar o estudio nos datos obtidos do ano 2023, para poder ter unha idea detallada da accidentalidade, factores concorrentes, TCAs, etc, neste último ano na rede de estradas autonómica, e así poder tomar as medidas pertinentes, reducindo no posible a accidentalidade e a súa gravidade.

1 ACCIDENTES CON VÍTIMAS

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS E DO NÚMERO DE FALECIDOS

Ao longo do ano 2023 producíronse un total de 1122 accidentes con vítimas na rede autonómica de estradas de Galicia. Nestes accidentes houbo un total de 42 falecidos, 199 feridos graves e 1367 feridos leves, é dicir, un total de 1608 vítimas.

No gráfico 1.1 aparece a distribución dos accidentes con vítimas nas provincias de Galicia, relacionados co número de falecidos, coa súa IMD e mais cos veh-km que soportan as súas redes.

Pódese observar que Pontevedra rexistra un 41% dos accidentes con vítimas, sendo a provincia que máis accidentalidade ten en relación cós quilómetros de rede que conta e en relación cos veh-km que ten, soportando unha IMD superior á media da Comunidade nun 48%.

A provincia de Ourense é a provincia onde a gravidade dos accidentes é a máis alta, xa que presenta un 26% de falecidos nun 8% de accidentes.

	Accidentes con vítimas	Nº mortos	Veh-Km (x 10 ⁵)	Lonxitude Rede (Km)	IMD media
A Coruña	497	14	26.471	1.716	4.227
Lugo	81	4	8.745	1.474	1.625
Ourense	86	11	6.646	1.024	1.779
Pontevedra	458	13	22.041	1.279	4.721
Total	1.122	42	63.903	5.493	3.187

Táboa 1.1: Distribución provincial ano 2023. Rede autonómica.

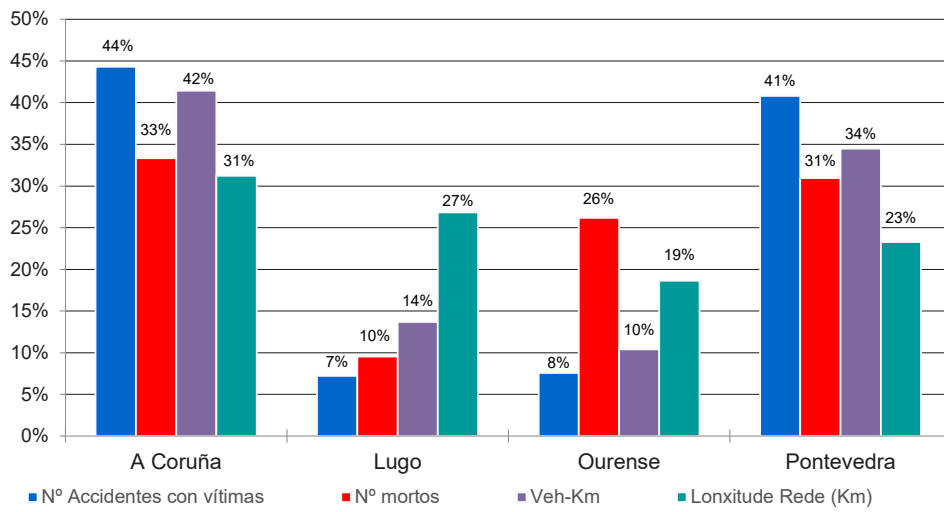


Gráfico 1.1: Distribución provincial ano 2023. Rede autonómica.

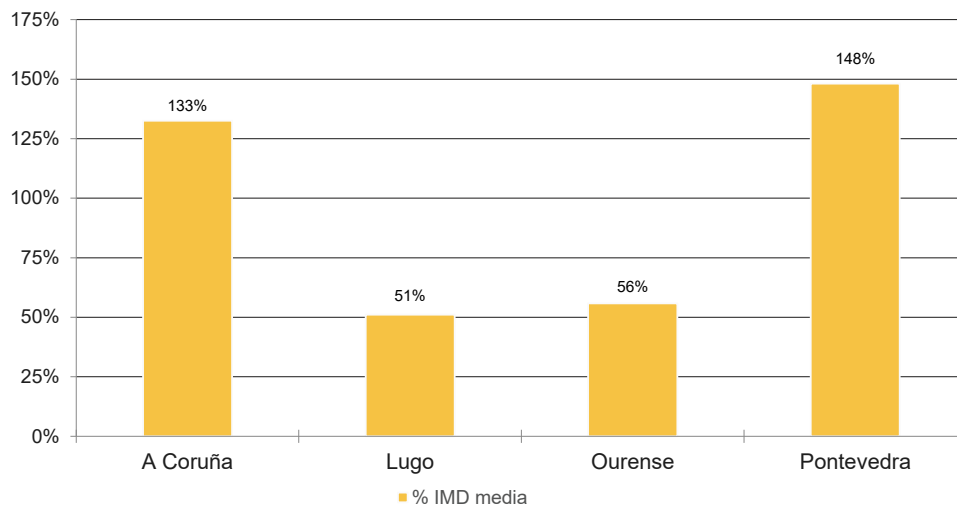


Gráfico 1.2: Distribución provincial do % IMD media no ano 2023. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓNS MENSUAIS, SEMANAIS E DIARIAS DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS E DO NÚMERO DE FALECIDOS

Os 1122 accidentes con vítimas producidos na rede autonómica de Galicia durante o ano 2023, repartíronse ao longo do ano tal e como se mostra no gráfico 1.3.

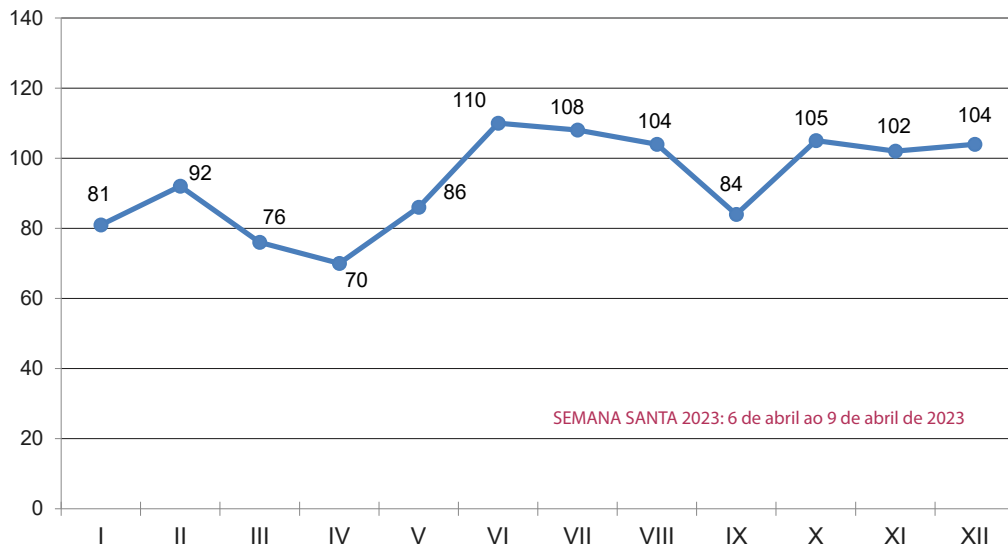


Gráfico 1.3: Distribución mensual do número de accidentes con vítimas no ano 2023. Rede autonómica.

Os 42 falecidos que se rexistraron na totalidade de accidentes distribuíronse segundo o gráfico 1.4, podéndose apreciar que os meses nos que se produciron máis falecidos con respecto á accidentalidade rexistrada foron decembro, seguido de maio e xuño.

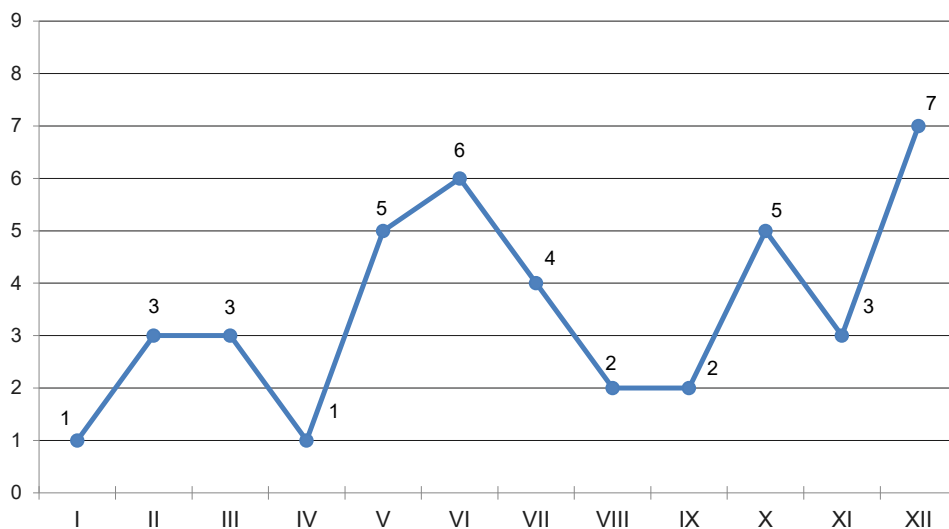


Gráfico 1.4: Distribución mensual do número de falecidos no ano 2023. Rede autonómica.

Móstrase, a continuación, a gráfica do tráfico mensual na rede de estradas autonómica, é dicir, o gráfico da porcentaxe de IMDs mensuais medias con respecto á IMD anual media do ano 2023.

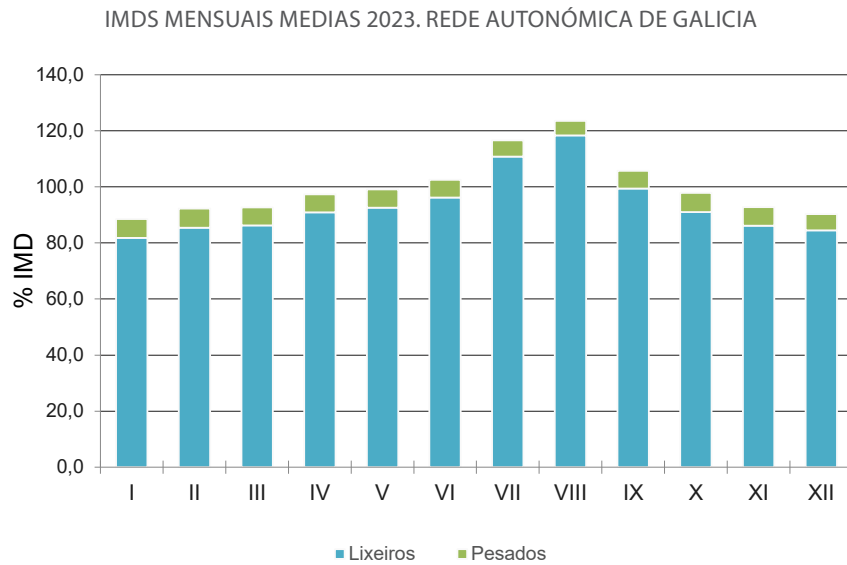


Gráfico 1.5: Distribución IMDs mensuais medias 2023. Rede autonómica

A distribución semanal dos accidentes ao longo do ano 2023 móstrase no gráfico 1.6. Obsérvase cómo os accidentes se elevan os venres e baixan os domingos.

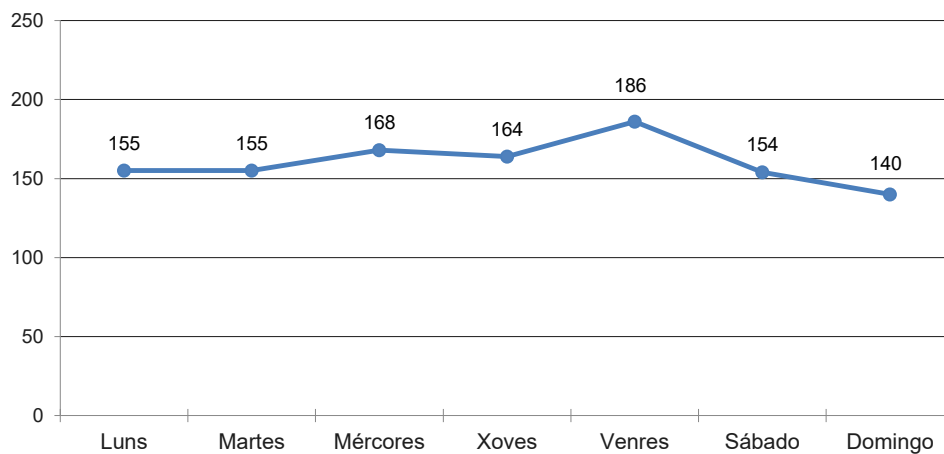


Gráfico 1.6: Distribución semanal dos accidentes con vítimas no ano 2023. Rede autonómica.

Co obxecto de poder relacionar datos, é interesante coñecer as horas nas que se produciron os accidentes no ano 2023, segundo o día da semana. Deste xeito e segundo aparece reflectido no gráfico 1.7, nos domingos hai unha porcentaxe superior ao resto da semana de accidentes en horas nocturnas, en relación cos accidentes de cada un dos días.

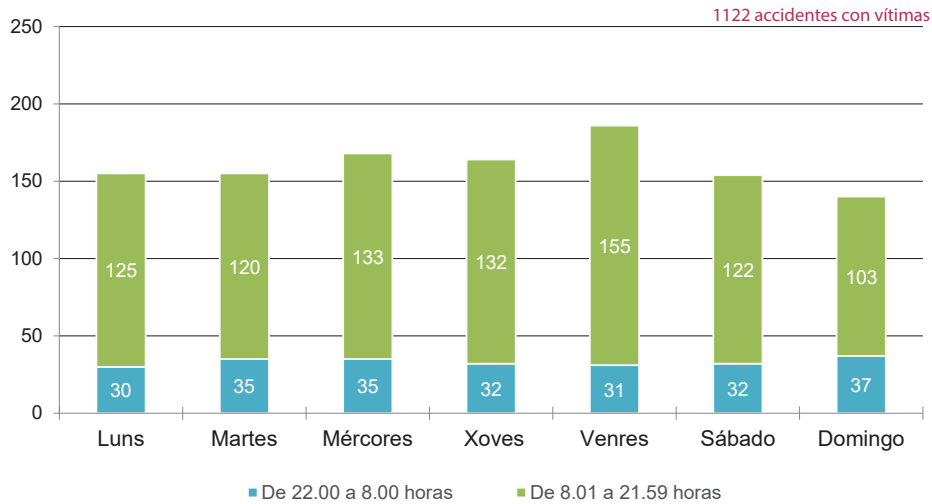


Gráfico 1.7: Accidentes con vítimas no ano 2023, segundo o día da semana e a hora. Rede autonómica.

Interesante é comparar a gráfica 1.7 coa que segue a continuación sobre o tráfico semanal na rede autonómica, é dicir, o gráfico da porcentaxe de IMDs semanais medias con respecto á IMD anual media do ano 2023.

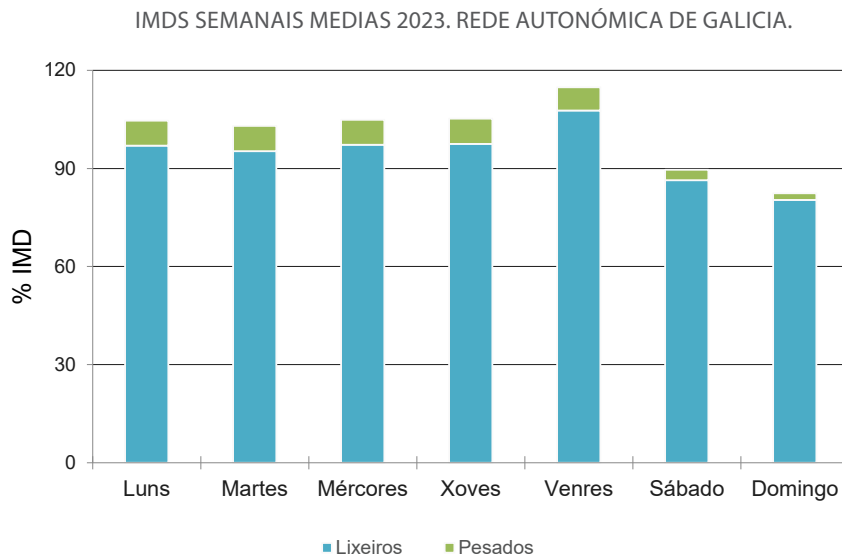


Gráfico 1.8: Distribución IMDs semanais medias 2023. Rede autonómica.

En relación coa gravidade dos accidentes, é dicir, co número de falecidos respecto do número de accidentes, apréciase que os martes e os sábados, son os días nos que se rexistra a maior gravidade dos accidentes (gráfico 1.9).

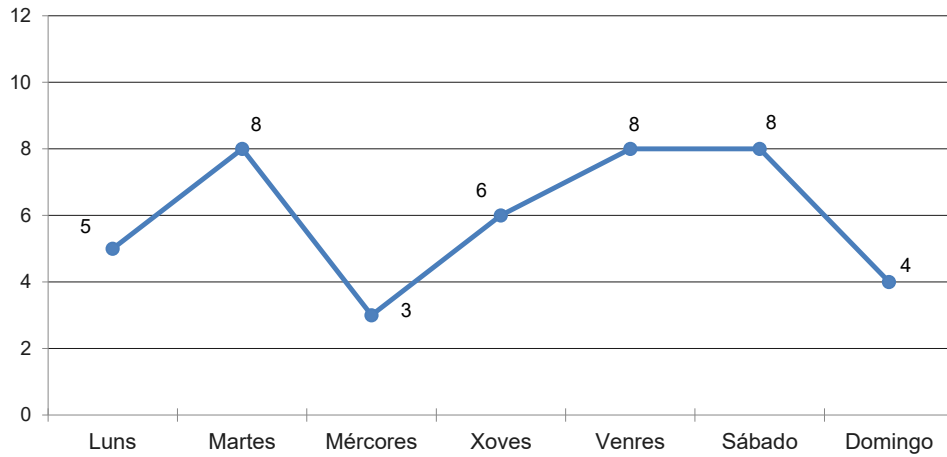


Gráfico 1.9: Distribución semanal do número de mortos no ano 2023. Rede autonómica.

No seguinte gráfico (gráfico 1.10) móstranse o número de falecidos respecto de cada día da semana e a hora na que se produciu o accidente.

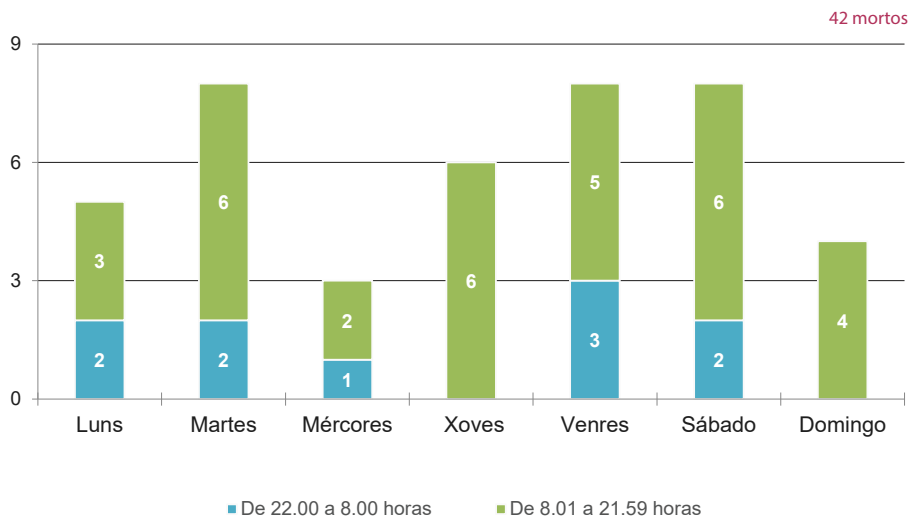


Gráfico 1.10: Mortos no ano 2023 segundo o día da semana e a hora. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN HORARIA DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS E DO NÚMERO DE FALECIDOS

Segundo os gráficos 1.11 e 1.12 de distribución horaria dos accidentes e de falecidos no ano 2023, o maior número de accidentes con vítimas produciuse entre as 12.00 h e a 13:00 h e entre as 16.00 h e as 17:00h. Os accidentes máis graves producíronse entre as 0:00 e a 1:00 h.

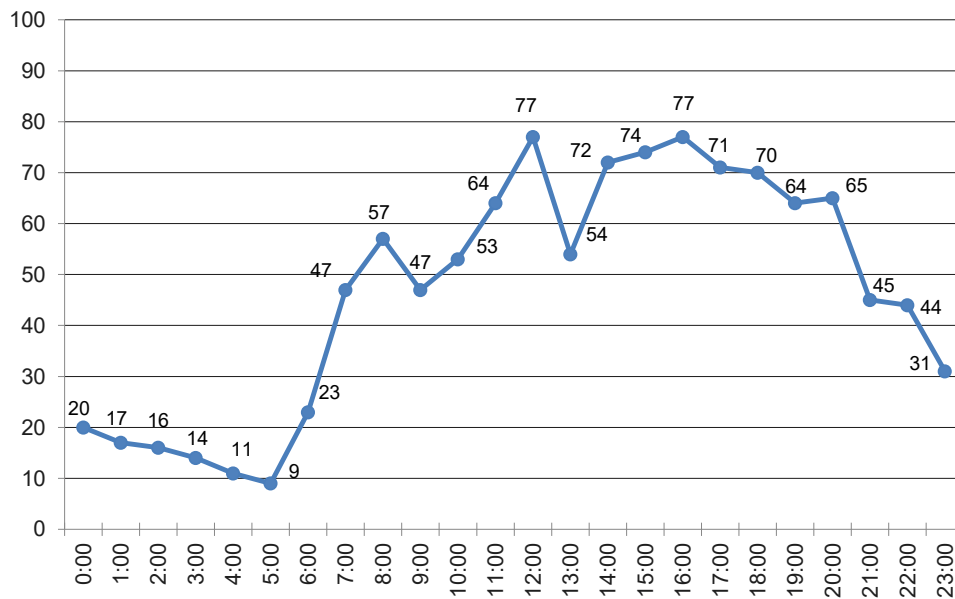


Gráfico 1.11: Distribución horaria dos accidentes con vítimas no ano 2023. Rede autonómica.

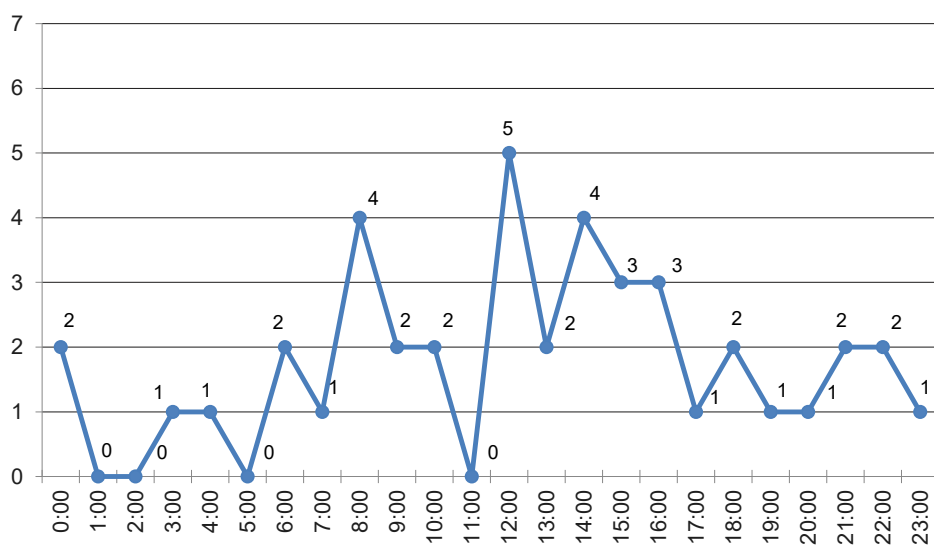
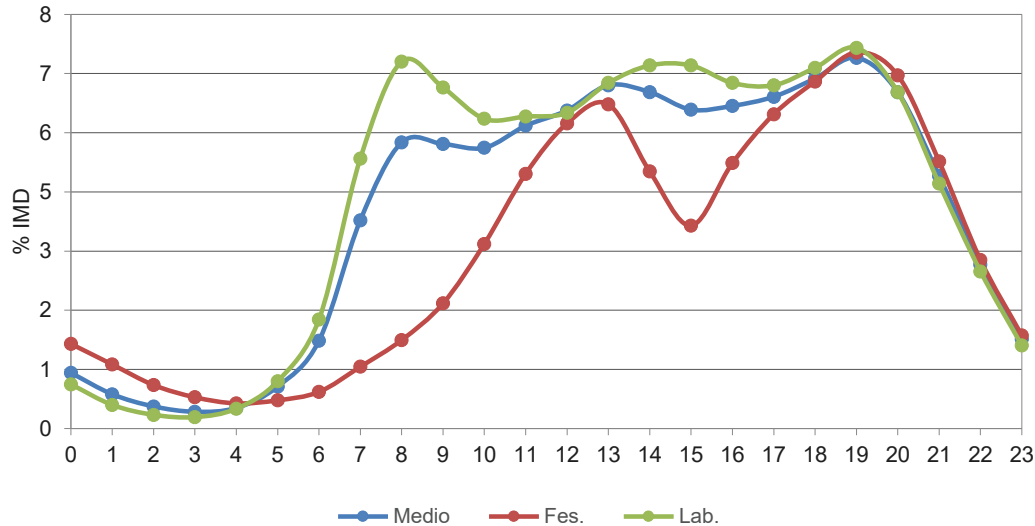


Gráfico 1.12: Distribución horaria do número de mortos no ano 2023. Rede autonómica.

Engádesse a gráfica de tráfico horario medio na rede de estradas autonómicas de Galicia, para os efectos de poder ver a relación existente entre a IMD e o número de accidentes e mortos.

IMDS HORARIAS MEDIAS 2023 REDE AUTONÓMICA DE GALICIA



TIPOS DE ACCIDENTES NO ANO 2023

Segundo aparece no gráfico 1.13, o 20,5% (230) dos accidentes con vítimas no ano 2023 na rede da Comunidade Autónoma foron colisións frontolaterais, mentres que o 13,8% (155) foron producidos por alcances e outro 13,8% foron choques. O 19,5% (219) foron doutro tipo.

Respecto do número de falecidos, obsérvase no gráfico 1.14 que os atropelos a peóns son os máis graves (9 falecidos de 74 accidentes). En segundo lugar en gravidade sitúanse as colisións frontais (7 falecidos de 87 accidentes). Os accidentes menos graves son os atropelos a animais (0 falecidos en 19 accidentes con vítimas) e os envorcós (1 falecido de 90 accidentes).

Os tipos de accidentes están agrupados do seguinte xeito:

- **Frontal.**
- **Frontolateral.**
- **Lateral.**
- **Alcance.**
- **Múltiple ou en caravana.**
- **Saídas de vía con envorco:** Con e sen colisión (dereita ou esquerda); envorco en calzada.
- **Saídas de vía con choque:** Con árbore ou poste (dereita ou esquerda); con gabiá, foxo ou bordo (dereita ou esquerda); con muro ou edificio (dereita ou esquerda); barreira de defensa e outro tipo de choques.
- **Peóns:** Illado ou en grupo; reparando vehículo; sostendo bicicleta; condutor de animais.
- **Animais:** Animal conducido ou rabaño; animais soltos.
- **Outros:** despenamento con e sen colisión (dereita ou esquerda); en plano con e sen colisión (dereita ou esquerda); outra saída da calzada con e sen colisión (dereita ou esquerda); outro obxecto ou material; vehículo estacionado ou avariado; outro.

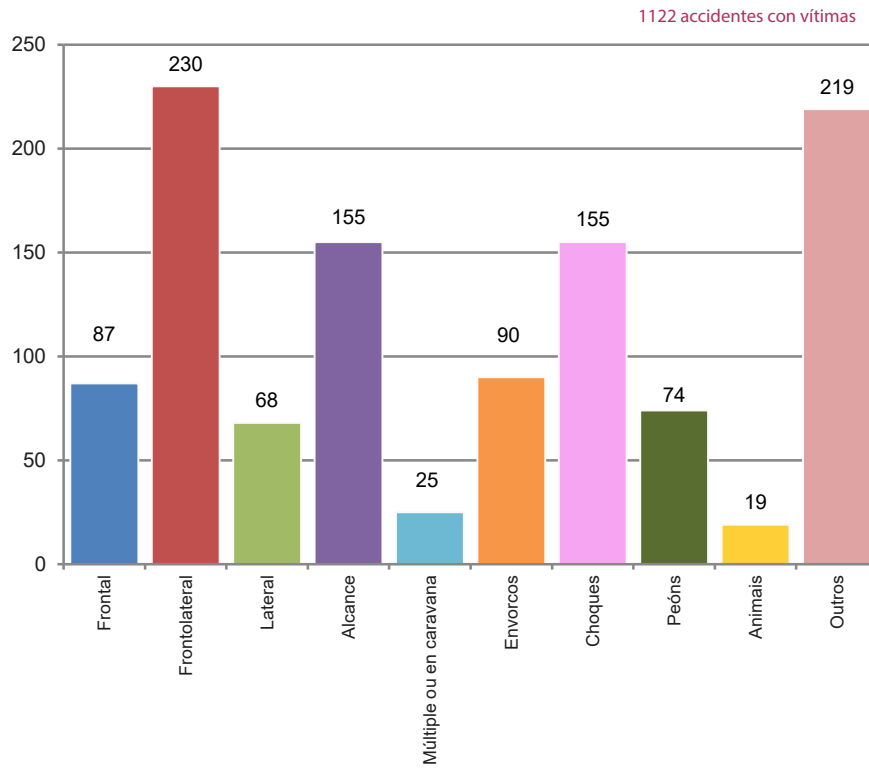


Gráfico 1.13: Accidentes con vítimas no ano 2023, segundo o tipo de accidente: Rede autonómica.

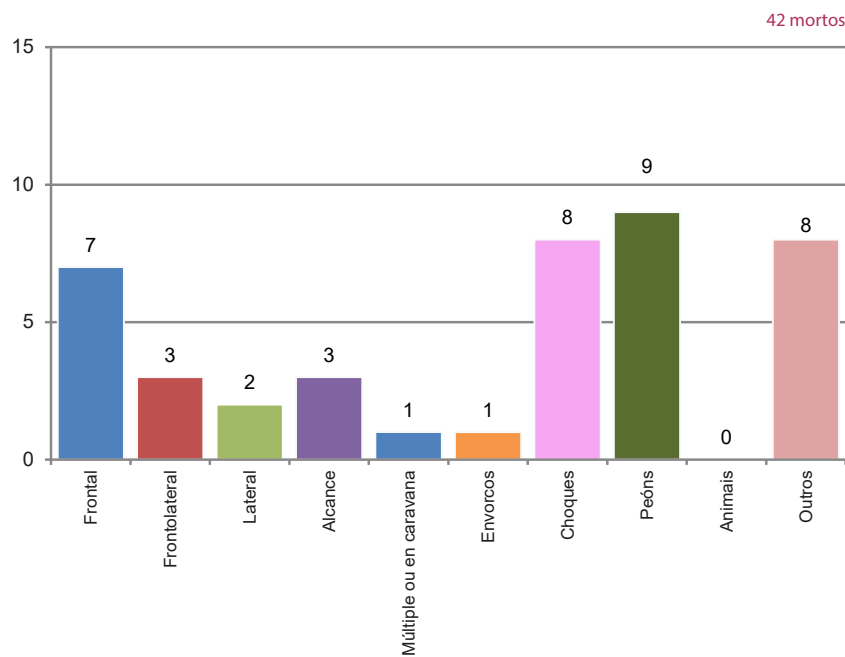


Gráfico 1.14: Número de mortos no ano 2023, segundo o tipo de accidente. Rede autonómica.

POSIBLES CAUSAS POLAS QUE SE PRODUCIRON OS ACCIDENTES NO ANO 2023

Tal e como se pode observar no gráfico 1.15, as causas máis frecuentes polas que se producen os accidentes son as infraccións ás normas de circulación seguidas das distraccións e dunha velocidade inadecuada. Estes tres grupos engloban o 68% do total.

Nos gráficos da páxina seguinte reflíctese a gravidade dos accidentes segundo as súas causas. Pódese apreciar que os accidentes cunha maior porcentaxe de mortalidade respecto do número de accidentes que se rexistraron no ano 2023 son os producidos nun treito en obras, onde se rexistraron 2 falecidos en 3 accidentes. Síguenlle os accidentes que son causados pola presenza de drogas na conducción.

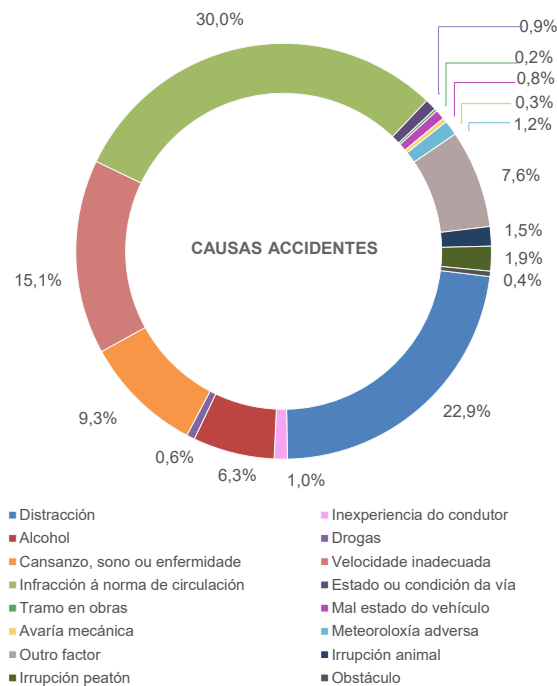


Gráfico 1.15: Porcentaxes dos accidentes con vítimas, segundo as posibles causas. Rede autonómica.

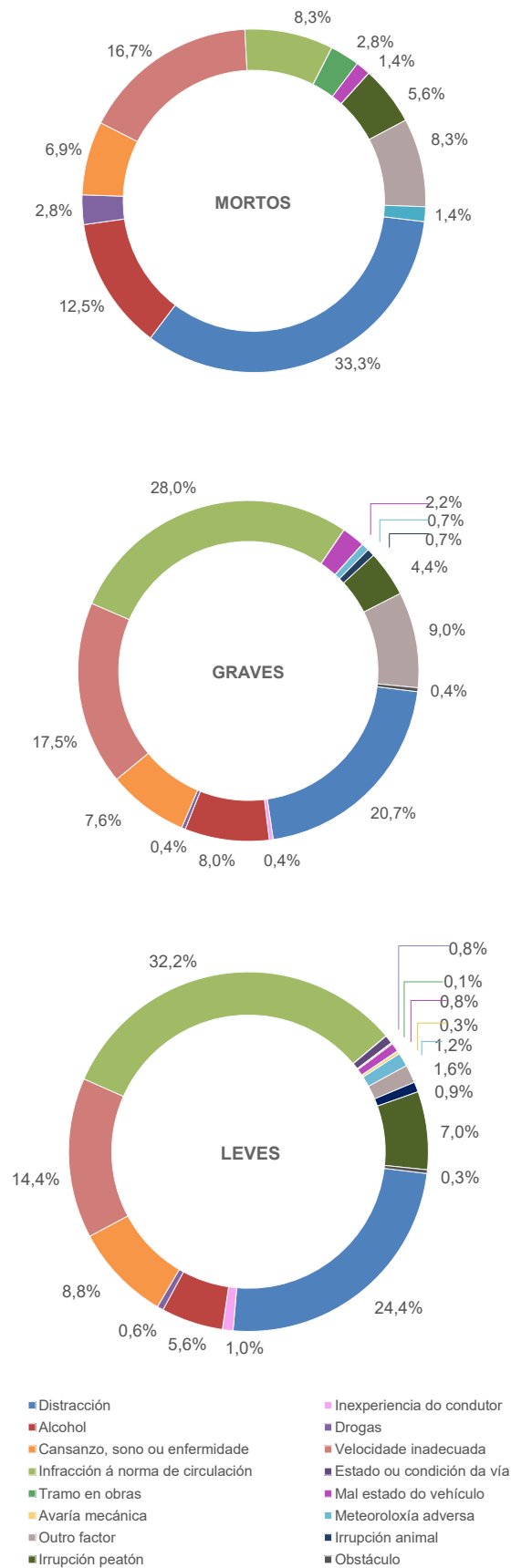


Gráfico 1.16: Porcentaxes dos mortos, graves e leves, segundo as posibles causas. Rede autonómica.

2 FACTORES CONCORRENTES DOS ACCIDENTES

Os partes de accidentes conteñen unha grande variedade de datos acerca das circunstancias nas que se produciu cada accidente, xa sexa referidos á estrada, ao clima, condutores, vehículos, etc. Neste apartado estúdanse globalmente algunhas das circunstancias máis importantes relacionadas cos accidentes no ano 2023.

ESTADO DA CALZADA

No ano 2023 o 71,21% dos accidentes producíronse coa calzada seca e limpa. Con calzada mollada producíronse o 26,74% dos accidentes.

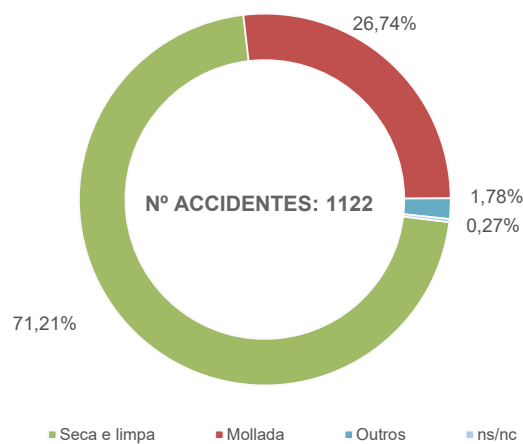
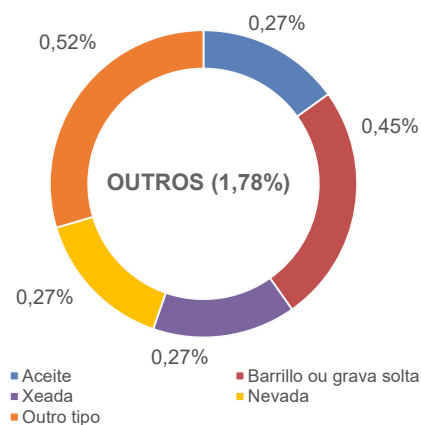


Gráfico 2.1: Accidentes con vítimas no ano 2023, segundo o estado da calzada. Rede autonómica.



Seguidamente, no gráfico 2.2. mostram-se as percentaxes do número de mortos, feridos graves e feridos leves dos accidentes do ano 2023, segundo o estado da calzada.

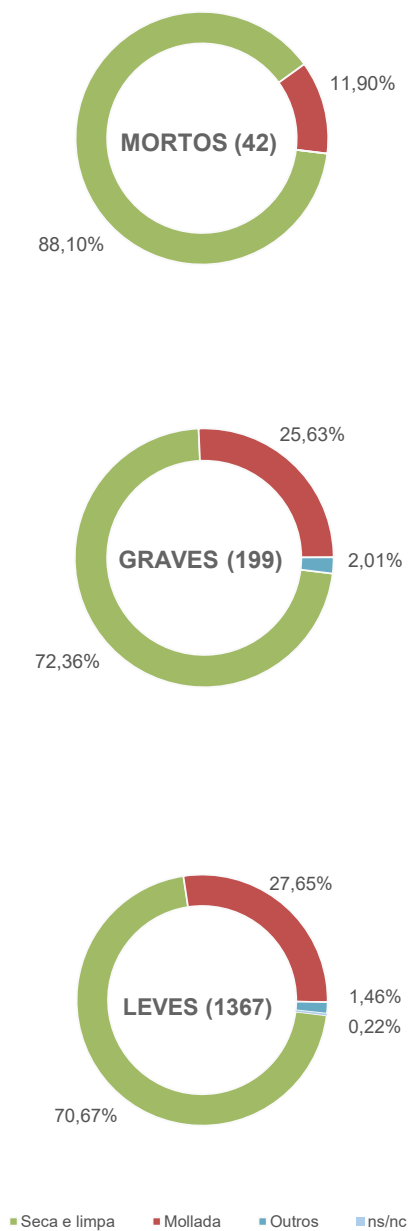


Gráfico 2.2: Mortos, feridos graves e leves, segundo o estado da calzada. Ano 2023. Rede autonómica.

FACTORES ATMOSFÉRICOS

Este parámetro está relacionado estreitamente co estado da superficie, e como é lóxico, os resultados coinciden en grande parte. Ver gráficos 2.3. e 2.4.

Os accidentes máis graves foron os producidos con tempo nubrado que rexistrou 6 falecidos en 140 accidentes, seguidos dos producidos con bo tempo, 32 falecidos en 758 accidentes.

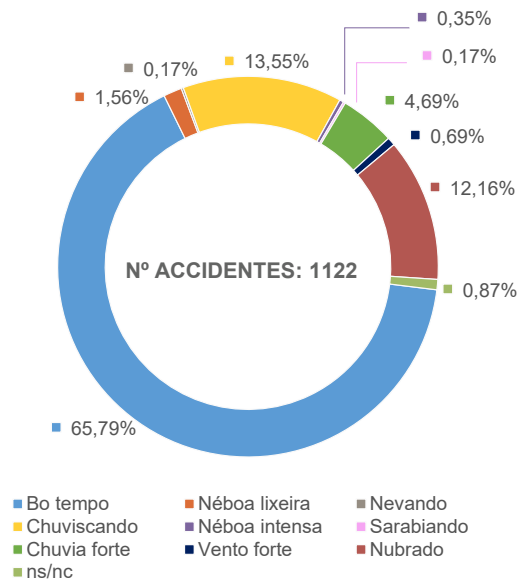
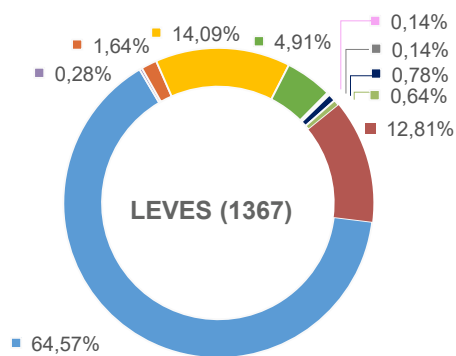
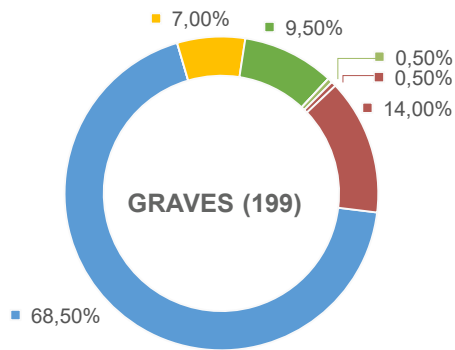
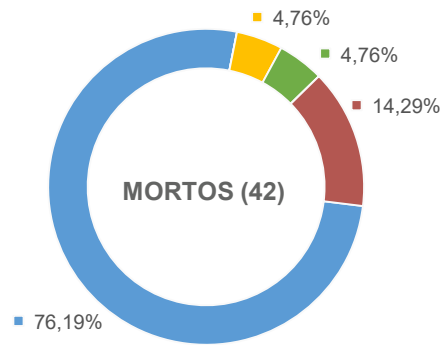


Gráfico 2.3: Accidentes con vítimas no ano 2023, segundo os factores atmosféricos. Rede autonómica.



- Bo tempo
- Chuviscando
- Chuvia forte
- ns/nc
- Néboa lixeira
- Néboa intensa
- Vento forte
- Nevando
- Sarabiando
- Nubrado

Gráfico 2.4: Mortos, graves e leves nos acidentes do 2023, segundo os factores atmosféricos. Rede autonómica.

A continuación, móstrase a proporción de accidentes rexistrados segundo os factores atmosféricos en cada unha das provincias. Os datos da porcentaxe de días de chuvía obtivéronse das estacións meteorolóxicas xestionadas por Meteogalicia, pertencente á Consellería de Medio Ambiente e Cambio Climático. Os datos aportados son os datos obtidos nas estacións meteorolóxicas principais: CIS Ferrol, Santiago-EOAS, Campus Lugo, Ourense-Ourense e Lourizán.

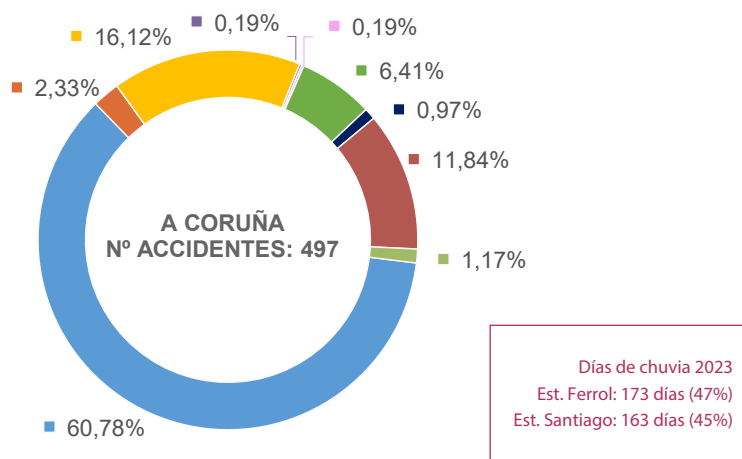


Gráfico 2.5: Accidentes con vítimas no ano 2023, segundo os factores atmosféricos, A Coruña. Rede autonómica.

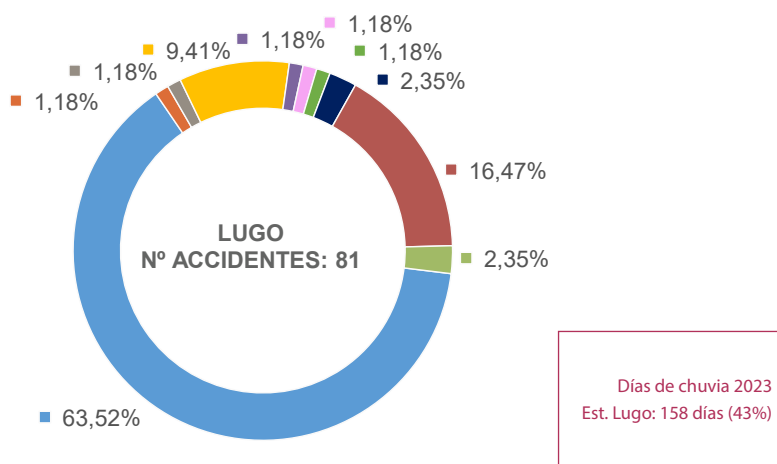


Gráfico 2.6: Accidentes con vítimas no ano 2023, segundo os factores atmosféricos, Lugo. Rede autonómica.

■ Bo tempo
 ■ Néboa lixeira
 ■ Chuviscando
 ■ Néboa intensa
 ■ Sarabiando
■ Chuvia forte
 ■ Vento forte
 ■ Nubrado
 ■ ns/nc

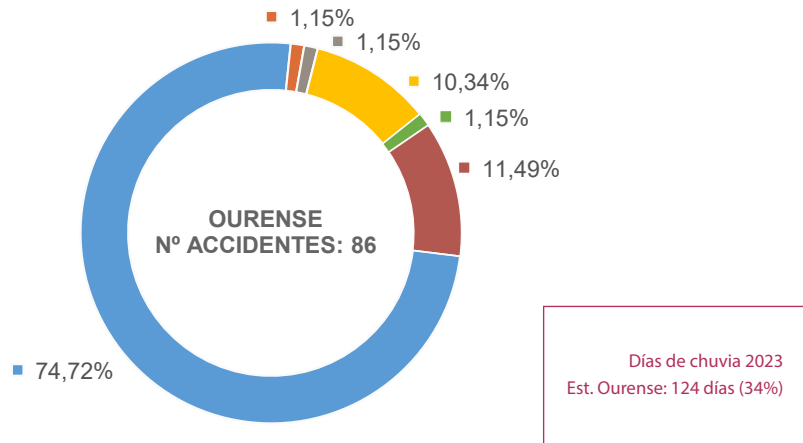


Gráfico 2.7: Accidentes con vítimas no ano 2023, segundo os factores atmosféricos, Ourense. Rede autonómica.

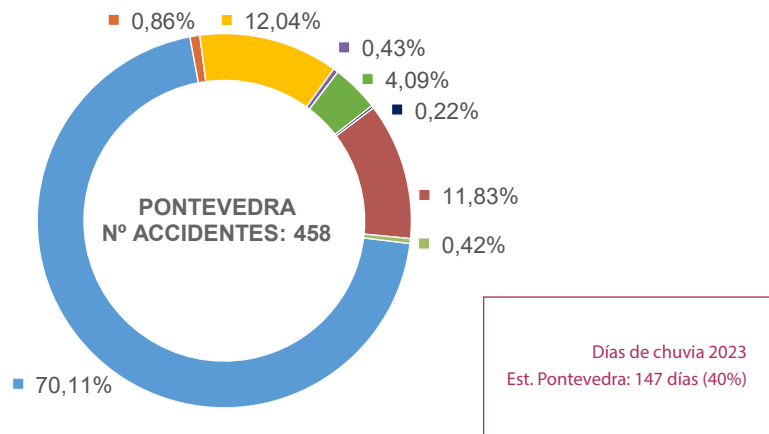


Gráfico 2.8: Accidentes con vítimas no ano 2023, segundo os factores atmosféricos, Pontevedra. Rede autonómica.

- Bo tempo
- Néboa lixeira
- Chuviscando
- Néboa intensa
- Sarabiando
- Chuvia forte
- Vento forte
- Nubrado
- ns/nc

LUMINOSIDADE

Neste apartado móstrase a proporción de accidentes diúrnos e nocturnos, e dentro destes últimos, a existencia de sistemas de iluminación e a súa suficiencia, segundo a valoración dos partes dos accidentes.

En relación coa gravidade dos accidentes, os que teñen as cifras máis desfavorables son os producidos en crepúsculo, con 3 falecidos en 56 accidentes e sen iluminación, con 7 falecidos en 130 accidentes.

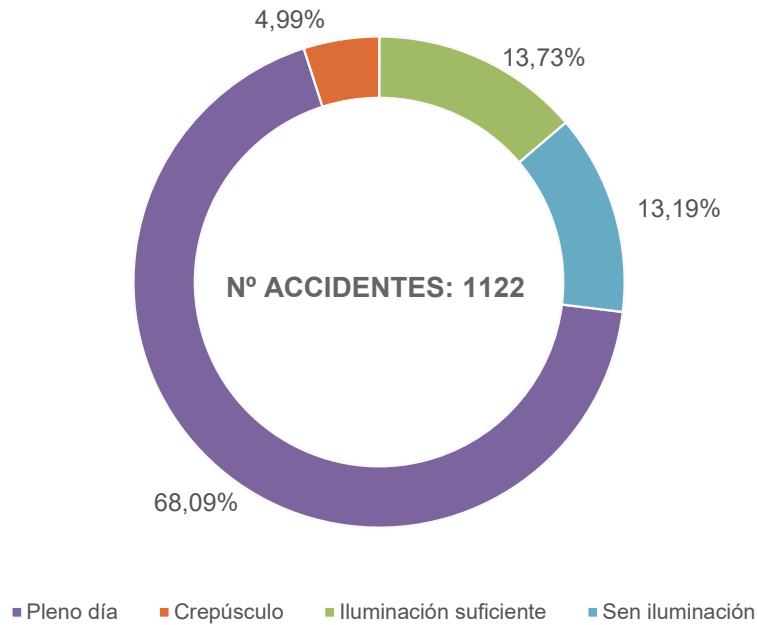
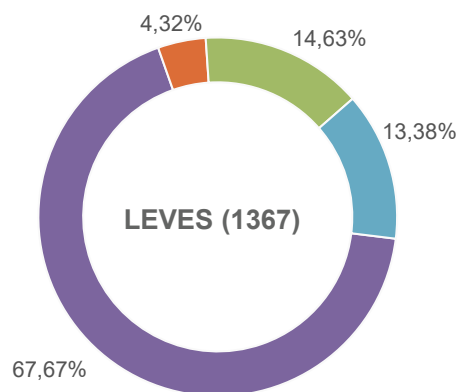
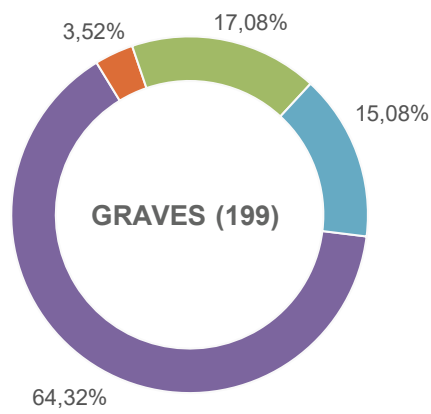
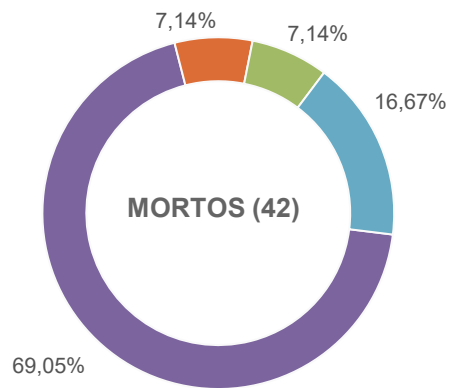


Gráfico 2.9: Accidentes con vítimas no ano 2023, segundo a luminosidade. Rede autonómica.



■ Pleno día ■ Crepúsculo ■ Iluminación suficiente ■ Sen iluminación

Gráfico 2.10: Mortos, feridos graves e leves no ano 2023, segundo a luminosidade. Rede autonómica.

TRAZADO DA VÍA

Da análise dos datos correspondentes (extraídos dos partes dos accidentes), obsérvase que os accidentes producidos no ano 2023 foron un 62,93% en recta, un 19,34% en curva con sinal e un 16,93% en curva sen sinal (gráfico 2.11).

No gráfico 2.12 relaciónanse os accidentes do ano 2023 segundo o tipo de accidente e o trazado da vía existente. A estes efectos dividíronse os tipos de accidentes do seguinte xeito:

- **Frontal.**
- **Frontolateral.**
- **Lateral.**
- **Alcance.**
- **Múltiple ou en caravana.**
- **Saídas de vía con envorcros:** Con e sen colisión (dereita ou esquerda); envorco en calzada.
- **Saídas de vía con choque:** Con árbore ou poste (dereita ou esquerda); con gabia, foxo ou bordo (dereita ou esquerda); con muro ou edificio (dereita ou esquerda); barreira de defensa e outro tipo de choques.
- **Peóns:** Illado ou en grupo; reparando vehículo; sostendo bicicleta; condutor de animais.
- **Animais:** Animal conducido ou rabaño; animais soltos.
- **Outros:** despenamento con e sen colisión (dereito ou esquerdo); en plano con e sen colisión (dereita ou esquerda); outra saída da calzada con e sen colisión (dereita ou esquerda); outro obxecto ou material; vehículo estacionado ou avariado; outro.

En canto á gravidade dos accidentes producidos no ano 2023, segundo o trazado da vía, pódese ver no gráfico 2.13 que os accidentes máis graves son os producidos en curva sen sinal (24 mortos en 190 accidentes), seguidos dos producidos en curva con sinal (14 mortos en 217 accidentes).

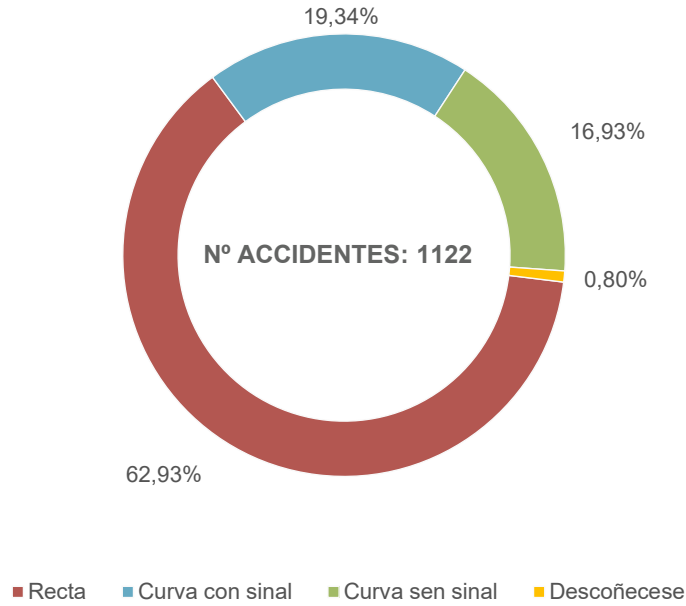


Gráfico 2.11: Accidentes con vítimas no ano 2023, segundo o trazado da vía. Rede autonómica.

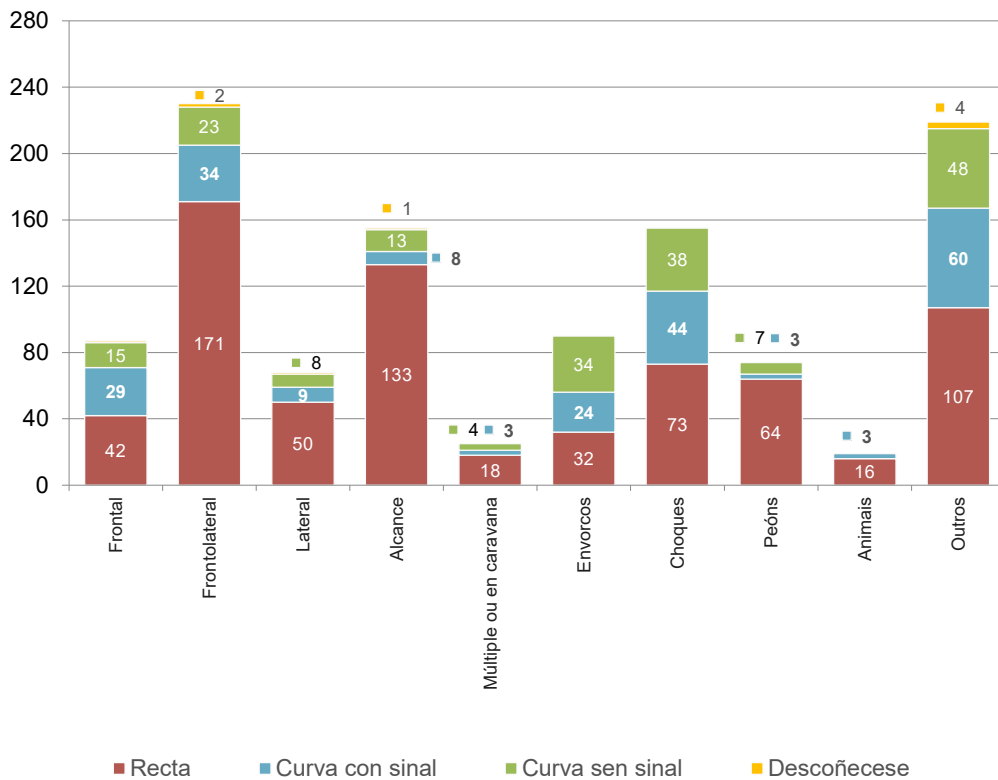
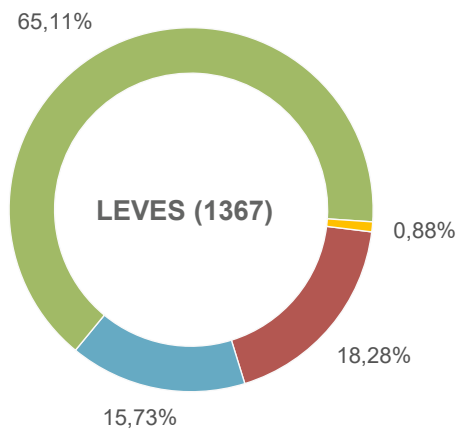
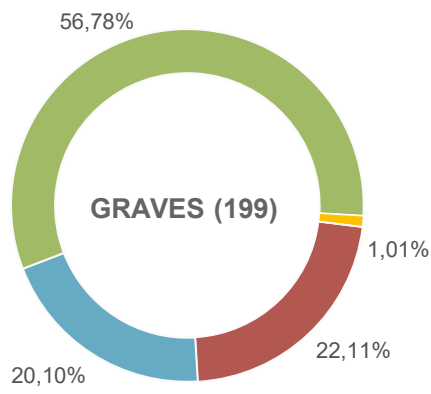
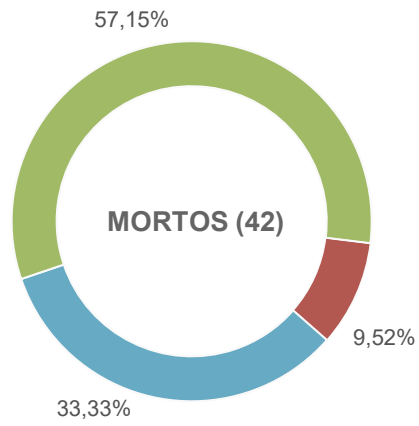


Gráfico 2.12: Accidentes con vítimas no ano 2023, segundo o tipo de accidente e o trazado da vía. Rede autonómica.



■ Recta ■ Curva con sinal ■ Curva sen sinal ■ Descoñecese

Gráfico 2.13: Mortos, feridos graves e leves no ano 2023, segundo o trazado da vía. Rede autonómica.

ZONA DA VÍA

A continuación, móstranse os datos da siniestralidade, segundo se producira o accidente en zona de travesía ou fóra dela (zona de estrada). Ver gráfico 2.14.

Os accidentes con máis mortos son os producidos na estrada (26 mortos en 635 accidentes rexistrados). En travesía rexistráronse 16 mortos en 487 accidentes. Ver gráfico 2.15.

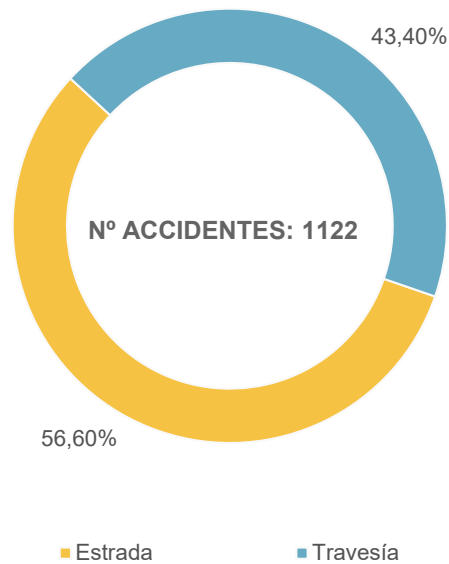
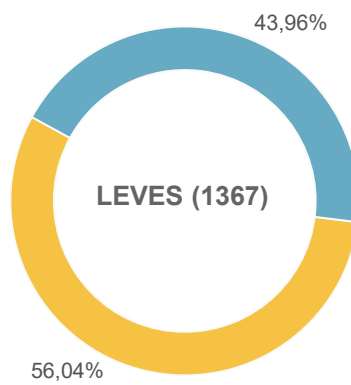
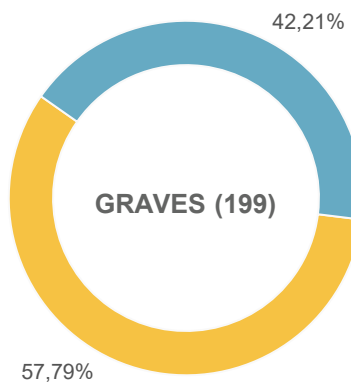
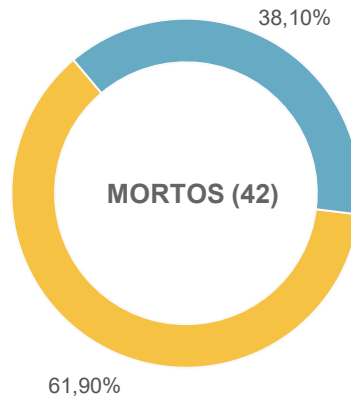


Gráfico 2.14: Accidentalidade con vítimas no ano 2023, segundo a zona da vía. Rede autonómica.



■ Estrada ■ Travesía

Gráfico 2.15: Mortos, feridos graves e leves no ano 2023, segundo a zona da via. Rede autonómica.

A accidentalidade segundo a zona na que se rexistre, por provincias, móstrase nos seguintes gráfico:

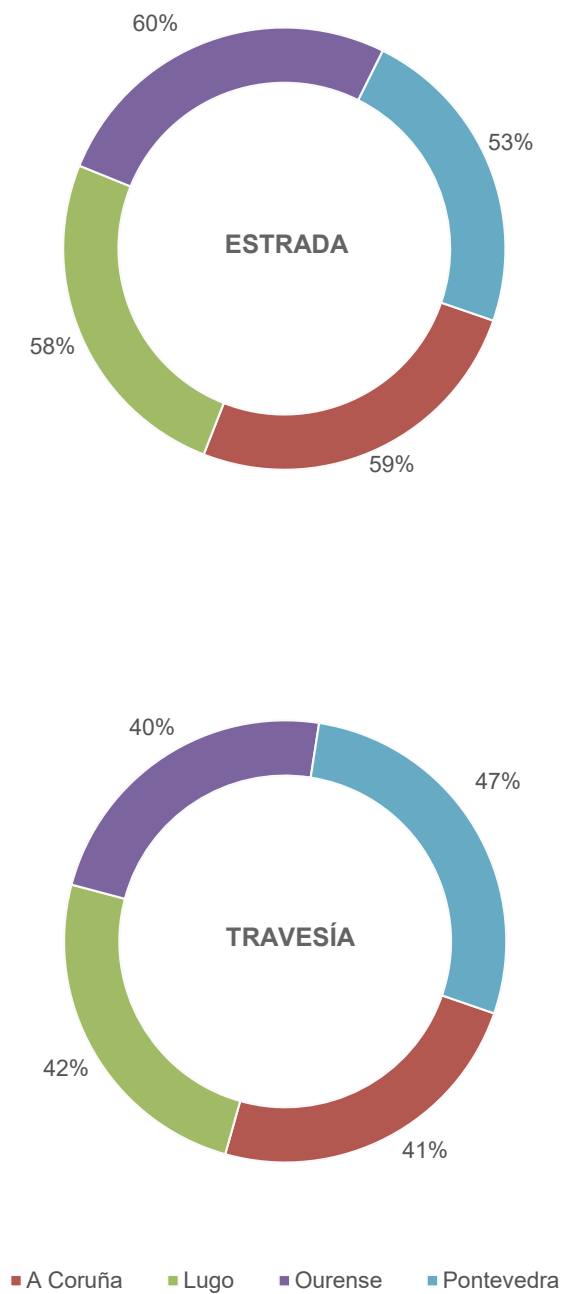


Gráfico 2.16: Accidentes no ano 2023 segundo a zona da vía, por provincias. Rede autonómica.

TIPO DE VÍA

Dentro dos diferentes tipos de vía, case a totalidade dos 1122 accidentes rexistrados no ano 2023, producíronse en estrada convencional (o 89%). Estes datos reflíctense no gráfico 2.17.

Nos gráficos 2.18, 2.19 e 2.20. preséntanse, aos efectos de poder relacionar as catro provincias, as porcentaxes dos accidentes segundo a lonxitude, os veh-km e o tipo de vía.

Pódese apreciar que nas autoestradas e autovías, A Coruña é a provincia que presenta maior proporción de accidentes respecto dos veh-km e tamén máis accidentes respecto da lonxitude de autoestradas e autovías nesa provincia. A maioría dos accidentes con vítimas do ano 2023 en autoestradas e autovías producíronse na provincia da Coruña cun 69% dos accidentes, seguida de Pontevedra cun 24%.

Nas vías para automóviles é a provincia de Pontevedra a que rexistra un maior número de accidentes con vítimas con respecto os veh-km e á lonxitude das vías galegas para automóviles nesa provincia.

Respecto do gráfico que relaciona as vías convencionais das catro provincias, pódese apreciar que Pontevedra, seguida da Coruña, son as provincias que teñen un maior número de accidentes en relación cos veh-km que rexistran as vías convencionais respectivamente nesas provincias. En relación coas lonxitudes, Pontevedra presenta maior número de accidentes seguida da Coruña.

Atendendo ao gráfico 2.21. en relación coa gravidade dos accidentes segundo sexa o tipo de vía onde se produza o accidente, temos que os accidentes rexistrados nas vías para automóviles (2 mortos e 9 feridos graves en 32 accidentes) foron os máis graves atendendo ao número de mortos e aos feridos graves, seguido das vías convencionais (39 mortos e 175 graves en 999 accidentes). Os accidentes ocorridos en autoestradas e autovías rexistraron 1 falecido e 15 feridos graves en 91 accidentes).

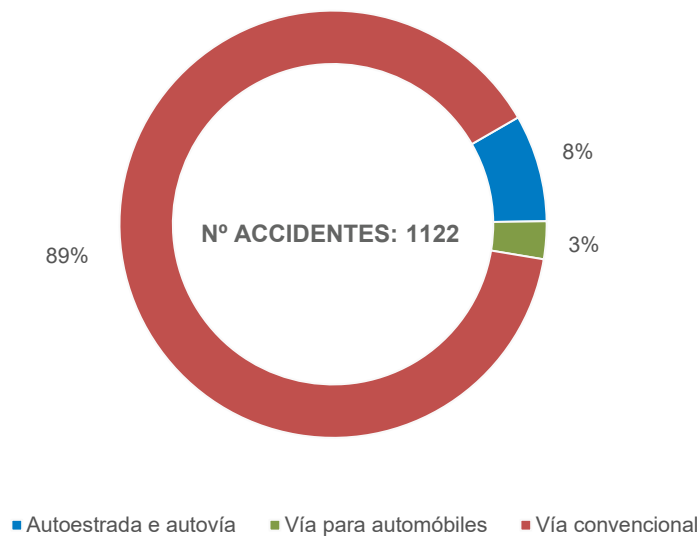


Gráfico 2.17: Accidentes con vítimas no ano 2023 segundo o tipo de vía. Rede autonómica.

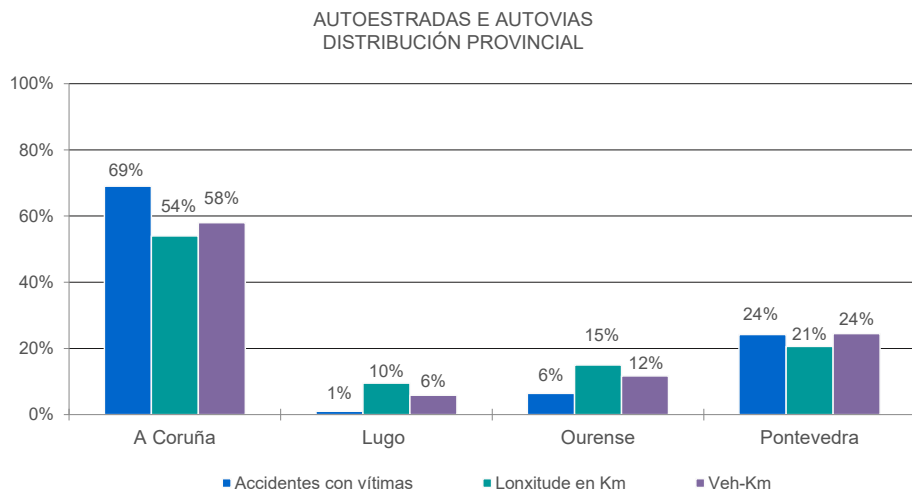


Gráfico 2.18: Distribución provincial. Autoestradas e autovías. Ano 2023. Rede autonómica.

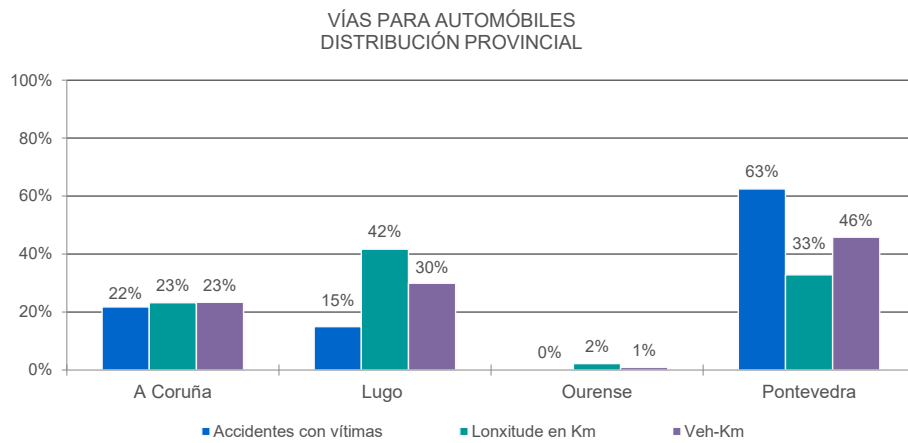


Gráfico 2.19: Distribución provincial. Vías para automóviles. Ano 2023. Rede autonómica.

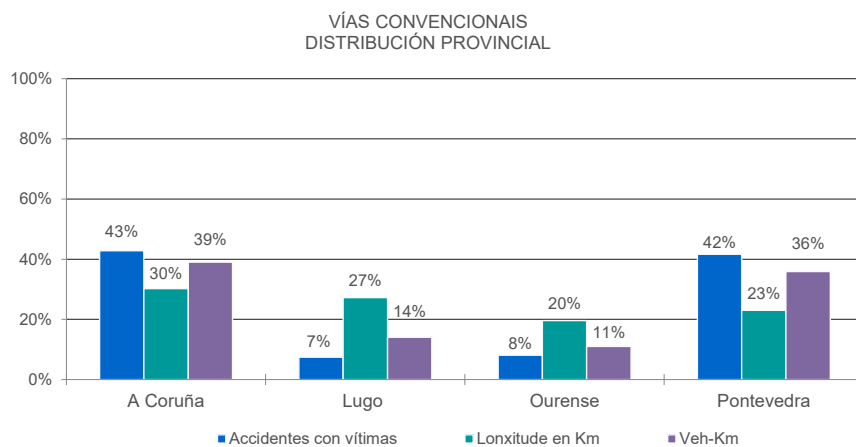


Gráfico 2.20: Distribución provincial. Vías convencionais. Ano 2023. Rede autonómica.

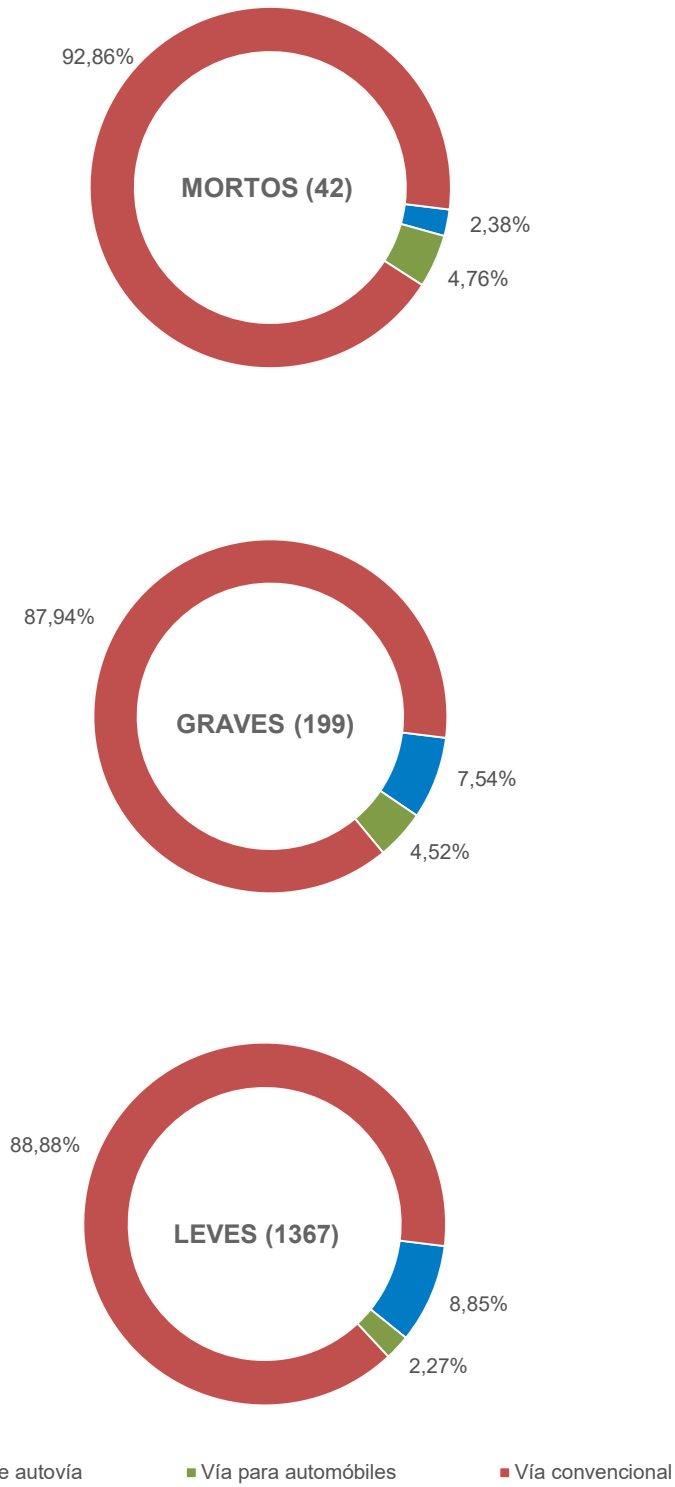


Gráfico 2.21: Mortos, feridos graves e leves no ano 2023, segundo o tipo de vía. Rede autonómica.

TIPO DE REDE

O catálogo da Rede Autonómica de Estradas de Galicia categoriza funcionalmente as estradas autonómicas nas categorías establecidas no Regulamento Xeral de estradas de Galicia: rede estruturante, rede complementaria e rede local.

Nos gráficos 2.23, 2.24 e 2.25. preséntanse, aos efectos de poder relacionar as catro provincias, as porcentaxes dos accidentes segundo a lonxitude, os veh-km e o tipo de rede.

Pódese apreciar que na rede complementaria, A Coruña é a provincia que presenta maior proporción de accidentes respecto dos veh-km e tamén máis accidentes respecto da lonxitude de vías de rede complementaria nesa provincia.

Tamén nas redes estruturante e local, é a provincia da Coruña a que rexistra un maior número de accidentes con vítimas respecto ao número de veh-km e á lonxitude das vías de rede estruturante e local respectivamente nesa provincia.

Atendendo ao gráfico 2.26, en relación coa gravidade dos accidentes segundo sexa o tipo de rede da vía onde se produza o accidente, temos que os accidentes rexistrados na rede complementaria (10 mortos en 226 accidentes) foron os máis graves atendendo ao número de mortos, seguido da rede estruturante (17 mortos en 437 accidentes) e local (15 mortos en 459 accidentes).

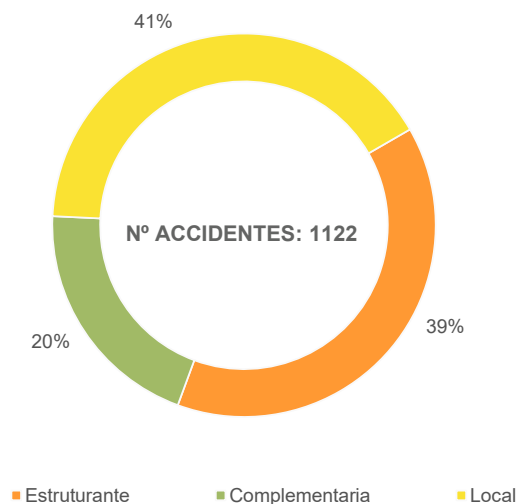


Gráfico 2.22: Accidentes con vítimas no ano 2023 segundo o tipo de rede. Rede autonómica.

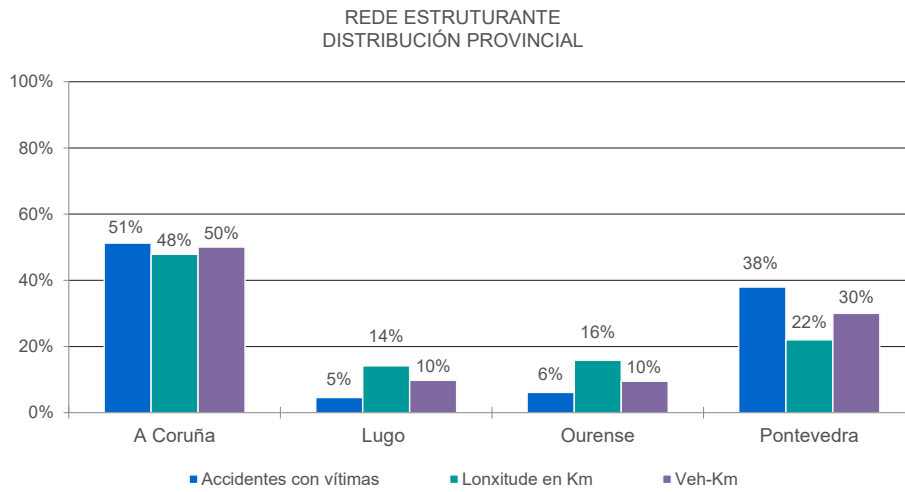


Gráfico 2.23: Distribución provincial. Rede estruturante. Ano 2023. Rede autonómica.

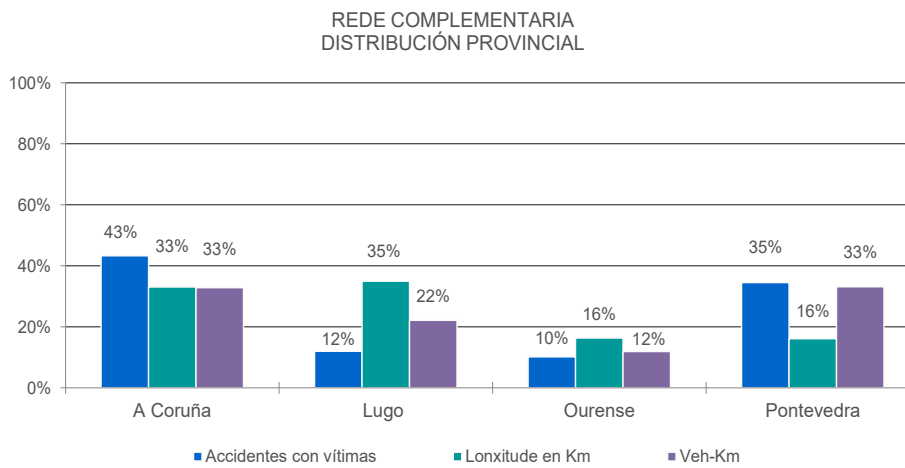


Gráfico 2.24: Distribución provincial. Rede complementaria. Ano 2023. Rede autonómica.

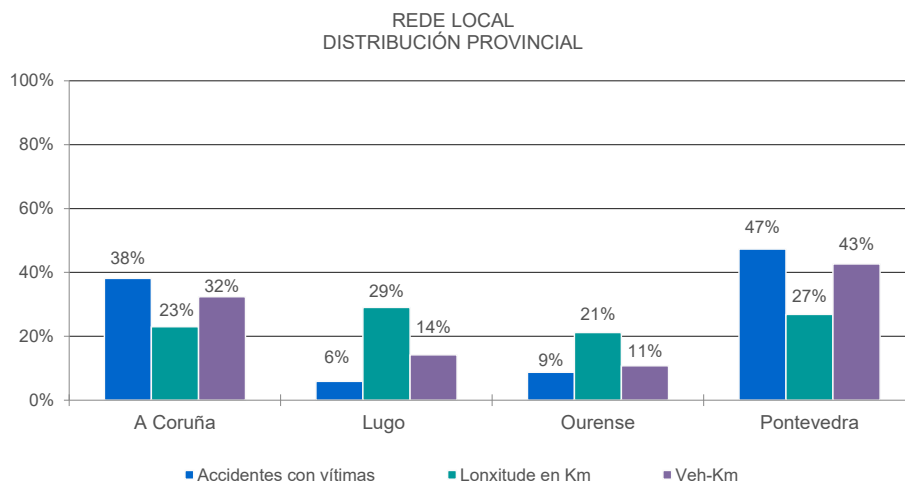


Gráfico 2.25: Distribución provincial. Rede local. Ano 2023. Rede autonómica.

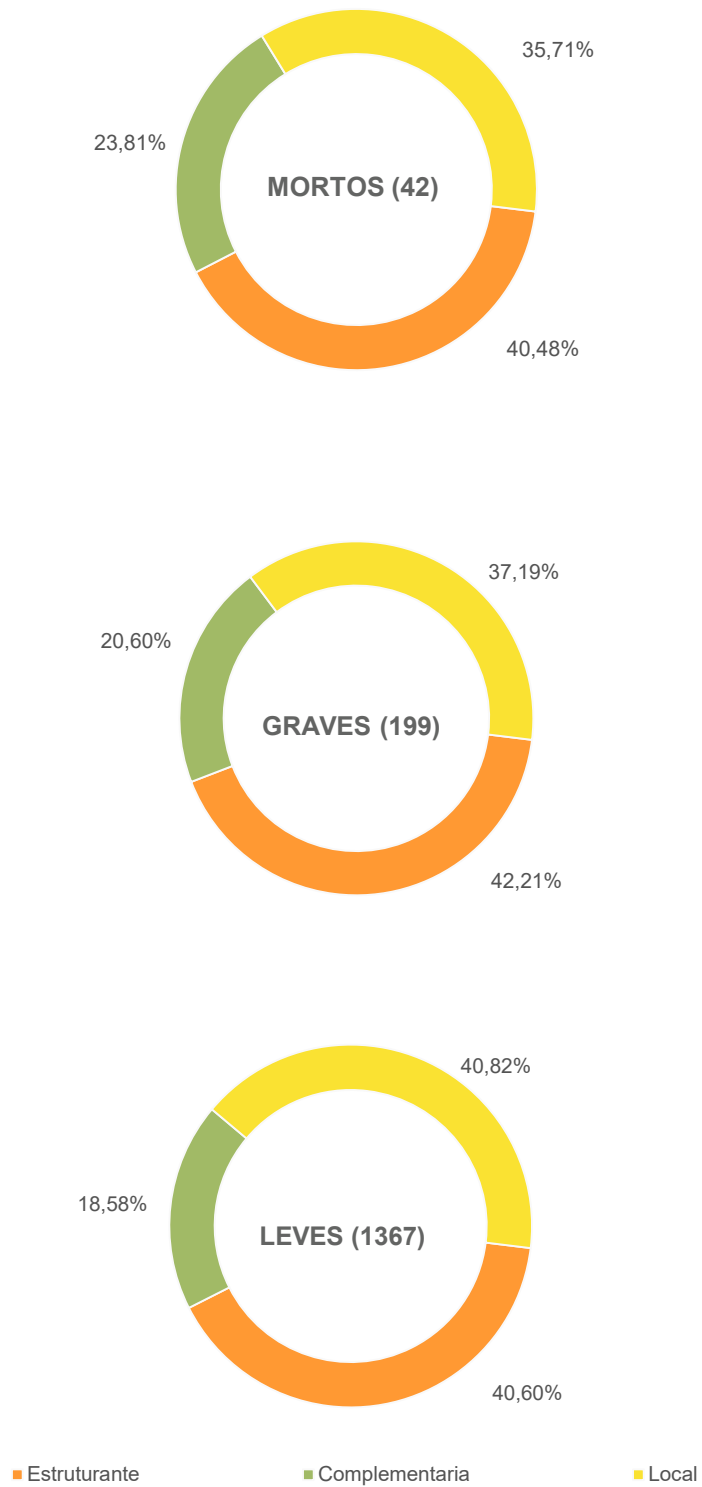


Gráfico 2.26: Mortos, feridos graves e leves no ano 2023, segundo o tipo de rede. Rede autonómica.

3 ACCIDENTES EN INTERSECCIONES

Dos 1122 accidentes con víctimas rexistrados no ano 2023, 329 producíronse en interseccións cun total de 8 mortos, 62 feridos graves e 405 leves.

No gráfico seguinte (gráfico 3.1) móstrase o reparto dos accidentes e das vítimas segundo os diferentes tipos de interseccións.

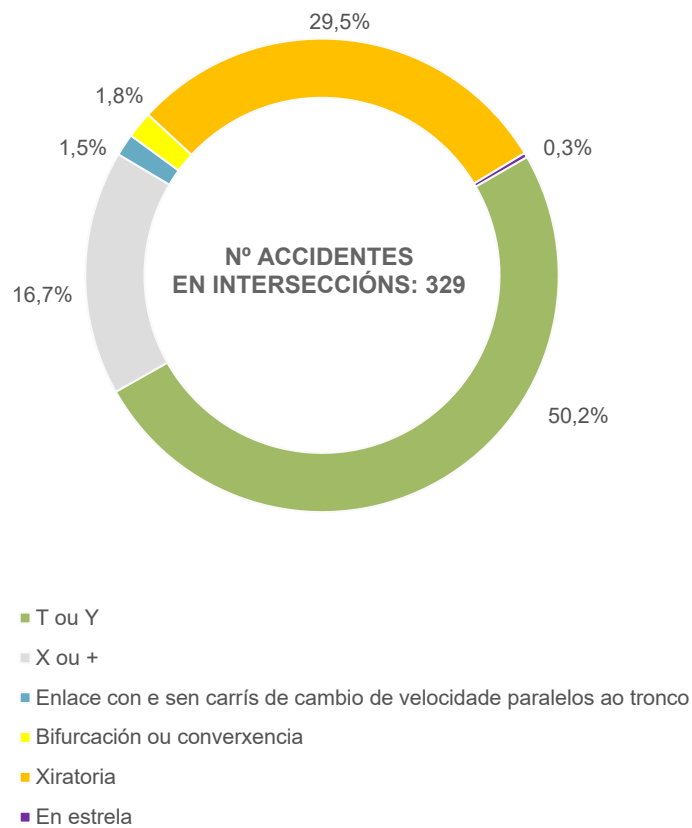


Gráfico 3.1: Accidentes con vítimas segundo o tipo de intersección no ano 2023. Rede autonómica.

Nos gráficos seguintes (gráfico 3.2 e 3.3) móstrase a evolución dos 329 accidentes con vítimas e dos falecidos, segundo os diferentes tipos de interseccións onde se rexistraran nos últimos dez anos.

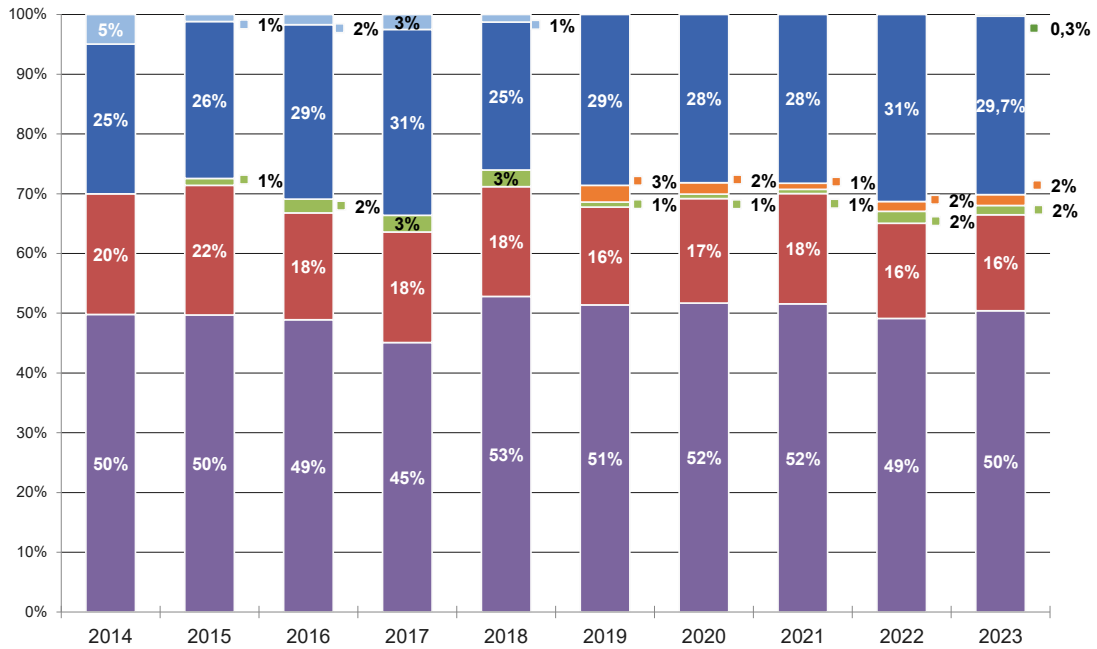


Gráfico 3.2: Evolución dos accidentes con vítimas segundo o tipo de intersección Anos 2014-2023. Rede autonómica.

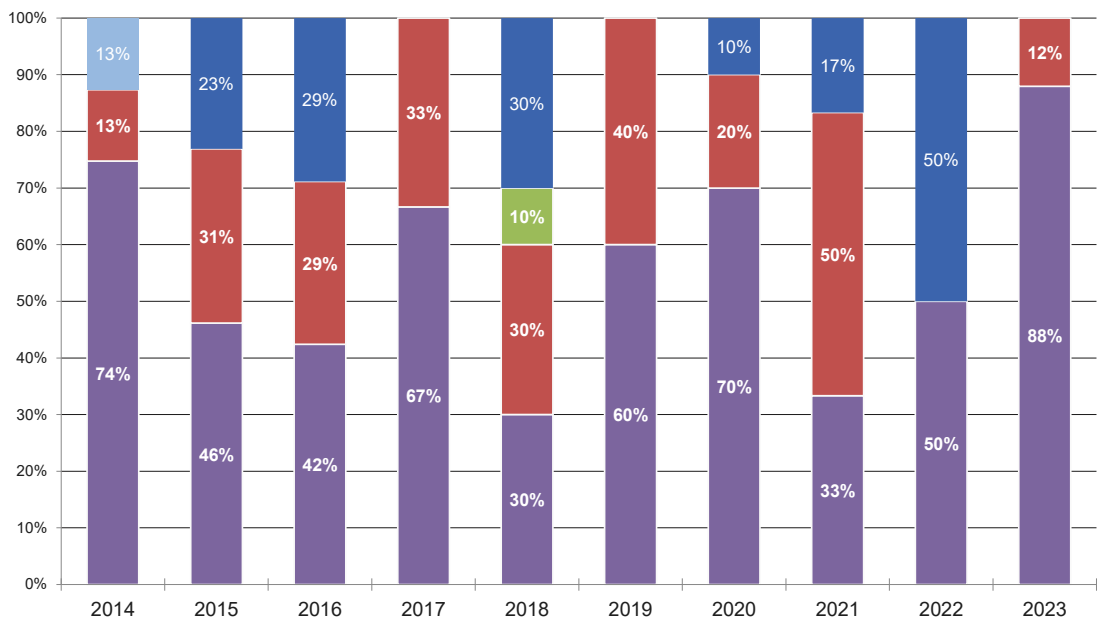
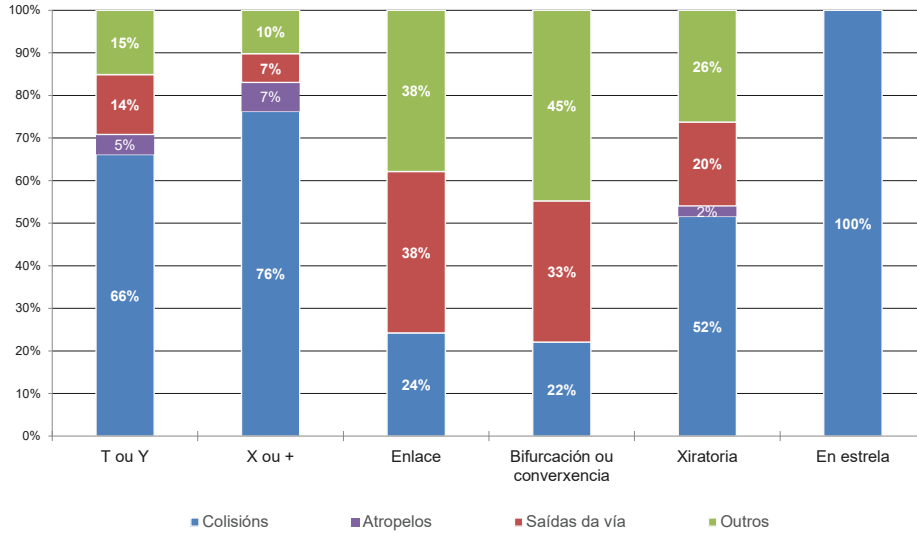


Gráfico 3.3: Evolución dos falecidos segundo o tipo de intersección Anos 2014-2023. Rede autonómica.

■ T ou Y ■ X ou + ■ Enlace con e sen carrís de cambio de velocidade paralelos ao tronco ■ Bifurcación ou converxencia ■ Xiratoria ■ En estrela ■ Outros

Nos gráficos seguintes (gráfico 3.4 e 3.5) móstrase a tipoloxía dos accidentes segundo os diferentes tipos de interseccións no ano 2023 e as súas causas.



*Outros: Caída, despenamento, choque contra obstáculo, envorcós, outros.

Gráfico 3.4: Tipoloxía das interseccións nas que se produciron accidentes con vítimas Ano 2023. Rede autonómica.

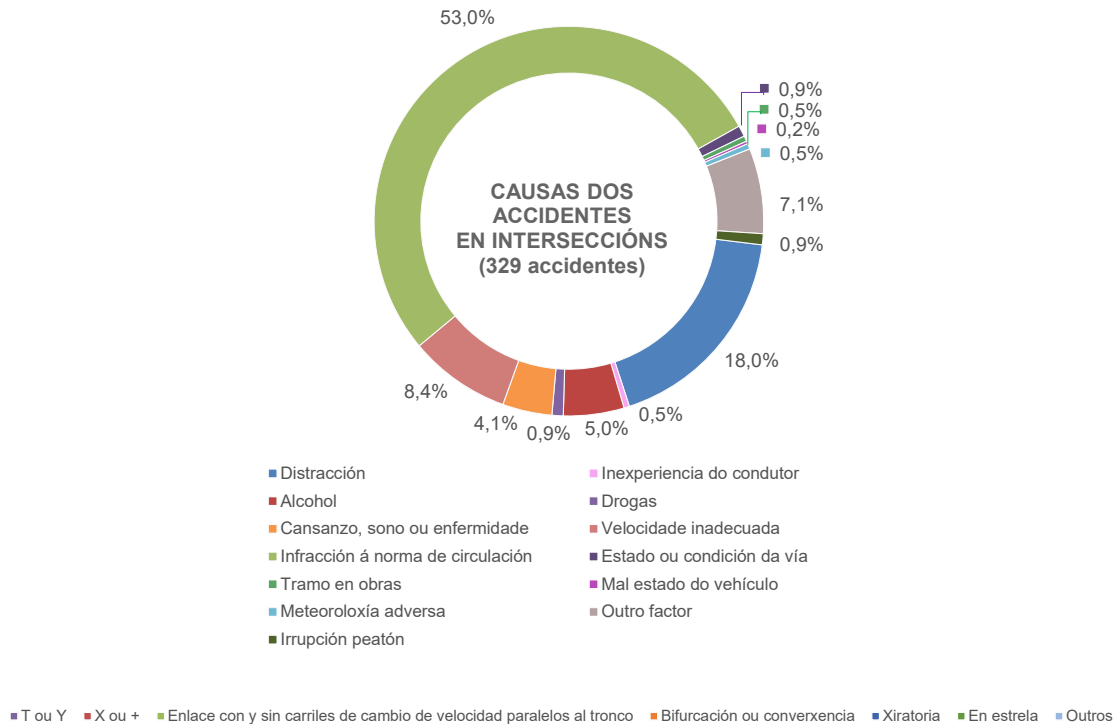


Gráfico 3.5: Causas dos accidentes con vítimas en interseccións Ano 2023. Rede autonómica.

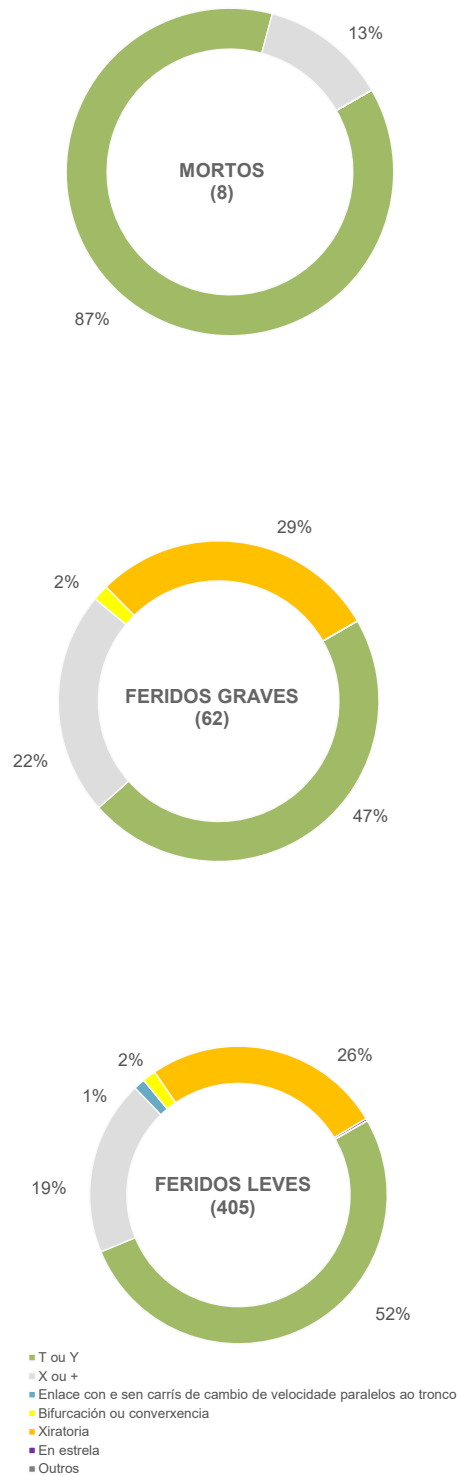


Gráfico 3.6: Víctimas en accidentes en interseccións, segundo a tipoloxía da intersección. Ano 2023. Rede autonómica.

4 ACCIDENTES SEGUNDO O TIPO DE VEHÍCULO

Nos 1122 accidentes con vítimas que se rexistraron no 2023 houbo un total de 1608 vítimas das que 42 foron mortos, 199 feridos graves e 1367 feridos leves. Dese total de vítimas, neste apartado só se terán en conta as vítimas que viaxaban nalgún tipo de vehículo no momento do accidente, resultando entón un total de 1410 vítimas (33 mortos, 174 graves e 1324 leves).

No seguinte gráfico (gráfico 4.1) móstranse as vítimas segundo o tipo de vehículo no que viaxaban, sexa turismo ou outro tipo de vehículo (bicicletas ou triciclos sen motor, ciclomotores, motocicletas, furgoneta, ambulancia, autobús, camión, maquinaria de obras, tractor agrícola, vehículo articulado, etc).

Os datos do parque de vehículos de Galicia que se mostran no gráfico obtivéronse do Portal Estatístico da DGT.

GALICIA: VÍTIMAS 2023 SEGUNDO O TIPO DE VEHÍCULO E PARQUE DE VEHÍCULOS 2023

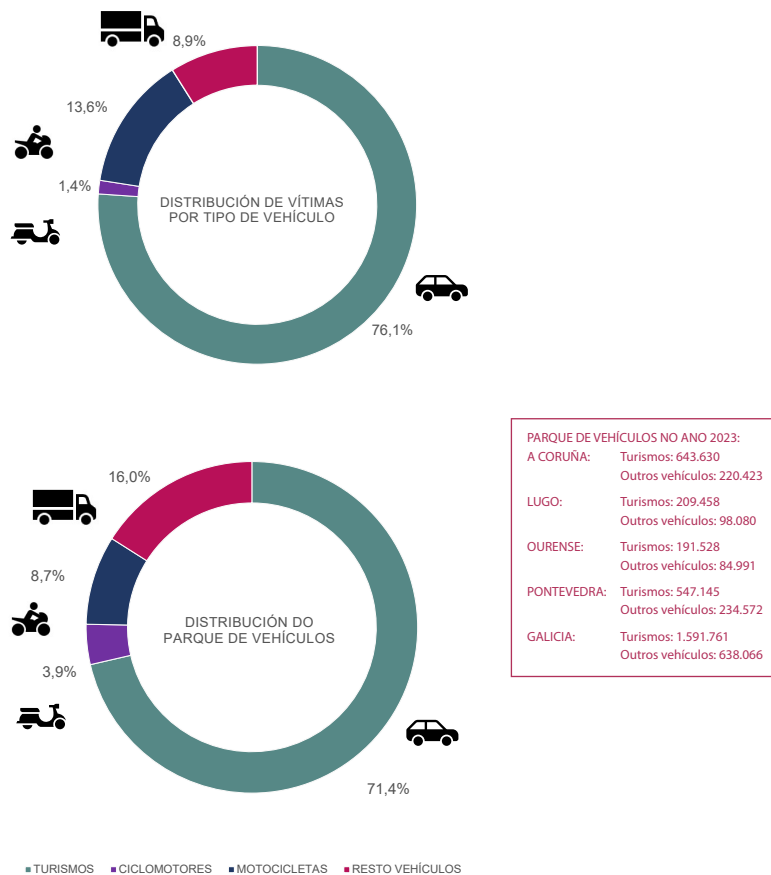


Gráfico 4.1: Vítimas en accidentes no ano 2023, segundo o tipo de vehículo implicado. Rede autonómica.

5 USO DOS ACCESORIOS DE SEGURIDADE

Nos seguintes gráficos móstranse as vítimas segundo o uso de accesorios de seguridade no momento do accidente e segundo a gravidade das lesións orixinadas. Os datos non teñen en conta os accidentes de peóns, motocicletas ou ciclomotores, que serán tratados en capítulos específicos.

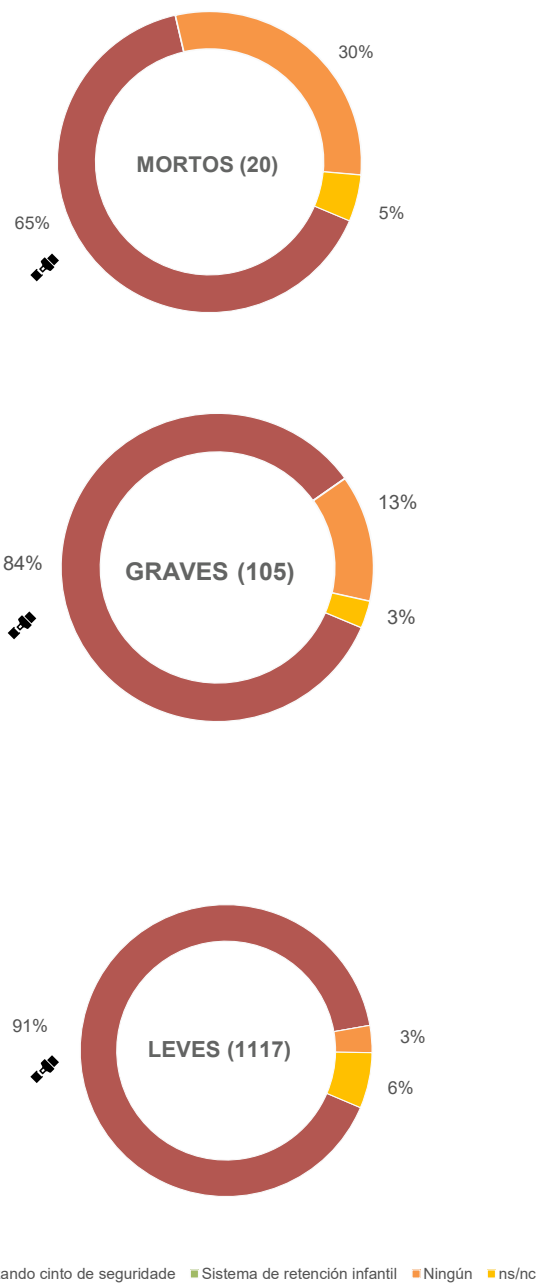


Gráfico 5.1: Vítimas en accidentes no ano 2023, segundo o uso de accesorios de seguridade. Rede autonómica.

6 ACCIDENTES POR IDADE

No gráfico seguinte móstranse as vítimas rexistradas no ano 2023 segundo a súa idade. Como se pode apreciar, o maior número de mortos no ano 2023 foron os maiores de 70 anos (26%) e os comprendidos entre 21 e 30 anos (19%). Cos graves predominan os comprendidos entre 51 e 60 anos (19%) e os comprendidos entre 41 e 50 anos (18%). A maior porcentaxe dos feridos leves son os que teñen entre 41 e 50 anos (18%).

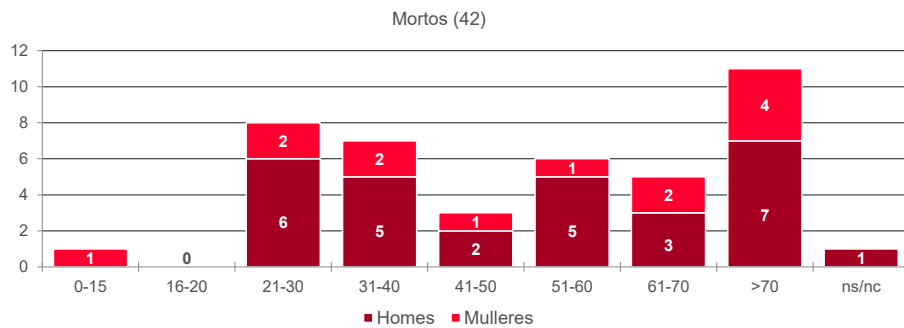


Gráfico 6.1: Mortos en accidentes no ano 2023, segundo a idade das vítimas. Rede autonómica.

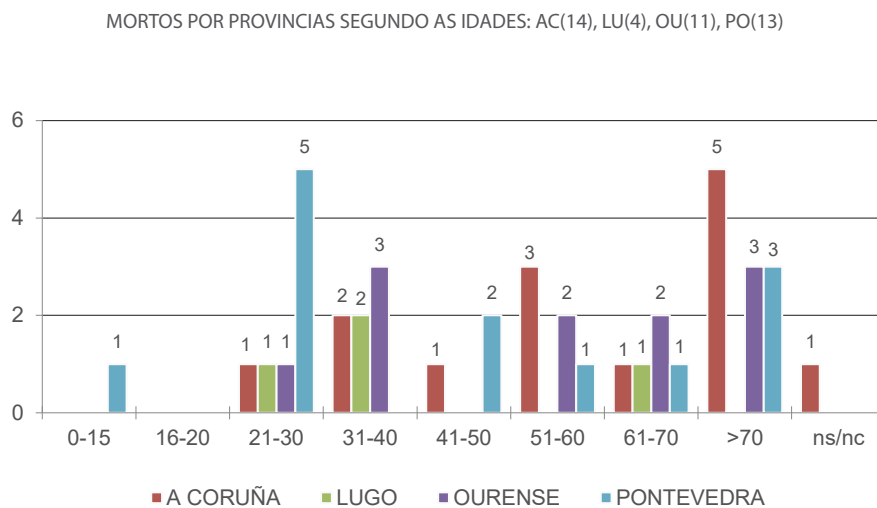


Gráfico 6.2: Mortos en accidentes no ano 2023, segundo a idade das vítimas, por provincias. Rede autonómica.

Analizando só os condutores mortos, obsérvase que os máis numerosos son os de idades comprendidas entre os 21 e os 30 anos, representando un 27% sobre o total dos condutores mortos.

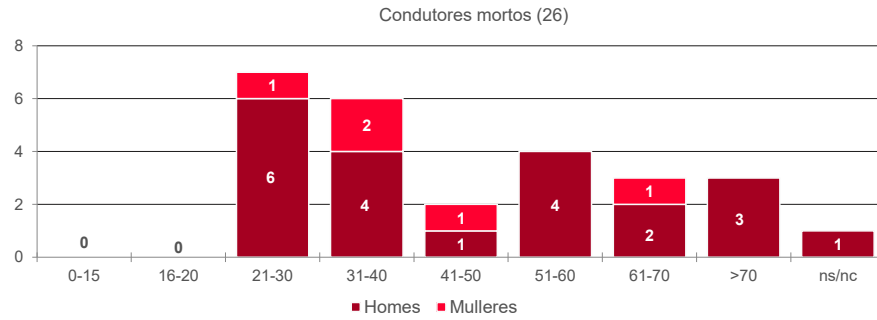


Gráfico 6.3: Condutores mortos en accidentes no ano 2023, segundo a idade. Rede autonómica.

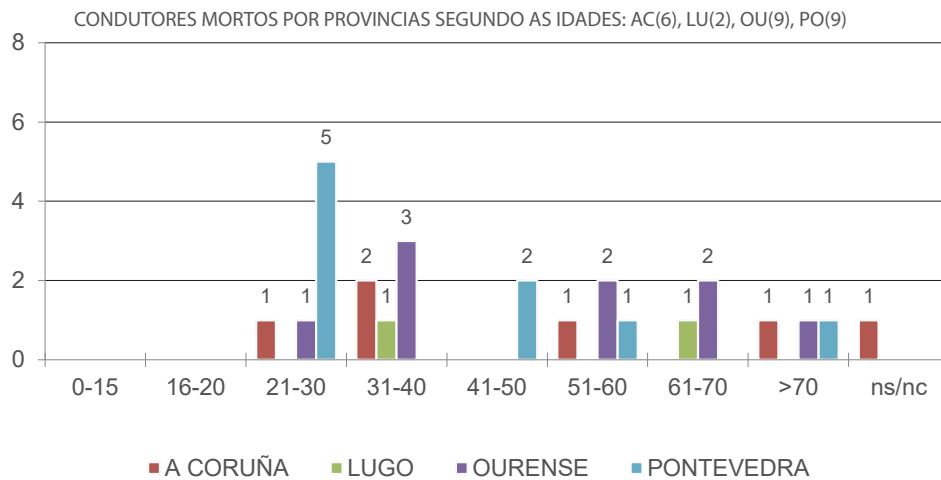


Gráfico 6.4: Condutores mortos en accidentes no ano 2023, segundo a idade das vítimas, por provincias. Rede autonómica.

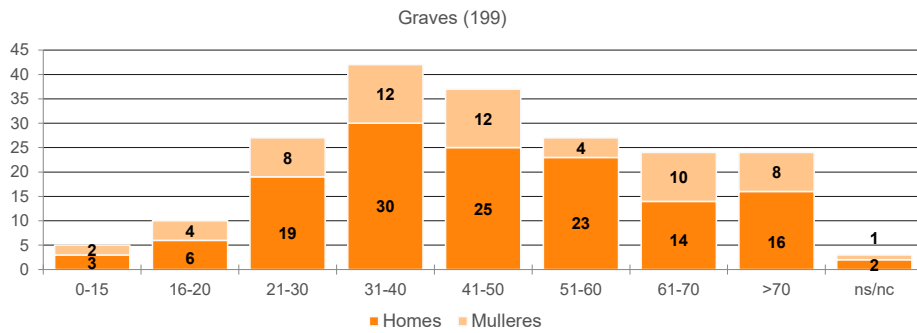


Gráfico 6.5: Feridos graves en accidentes no ano 2023, segundo a idade das vítimas. Rede autonómica.

FERIDOS GRAVES POR PROVINCIAS SEGUNDO AS IDADES: AC(93), LU(27), OU(22), PO(57)

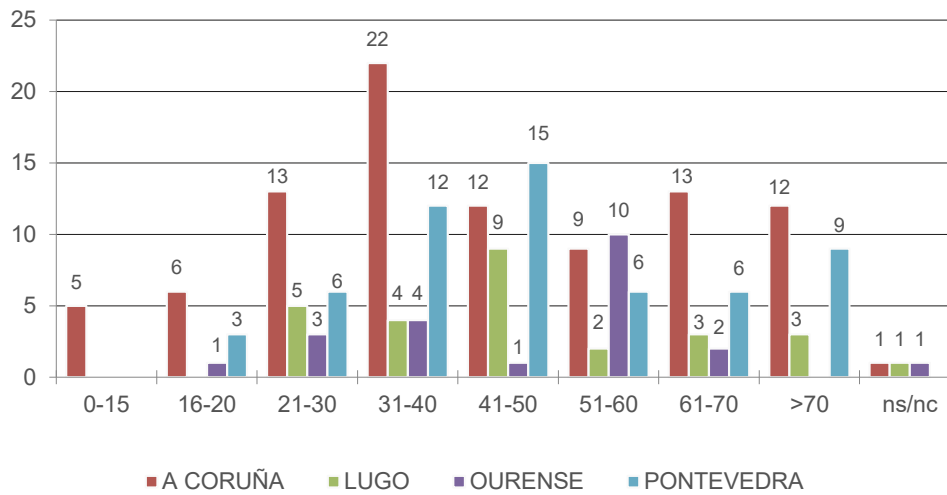


Gráfico 6.6: Feridos graves en accidentes no ano 2023, segundo a idade das vítimas, por provincias. Rede autonómica.

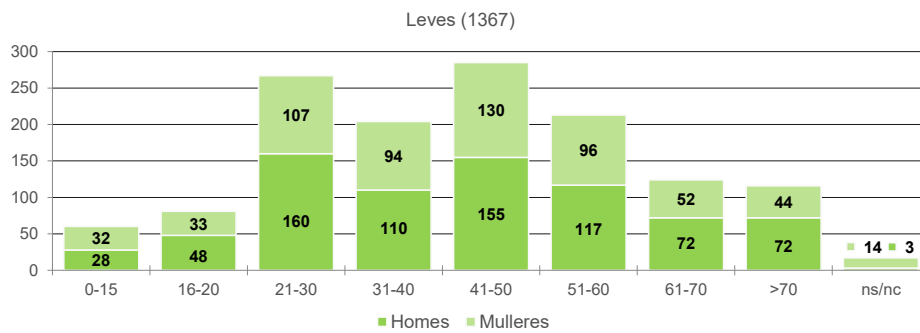


Gráfico 6.7: Feridos leves en accidentes no ano 2023, segundo a idade das vítimas. Rede autonómica.

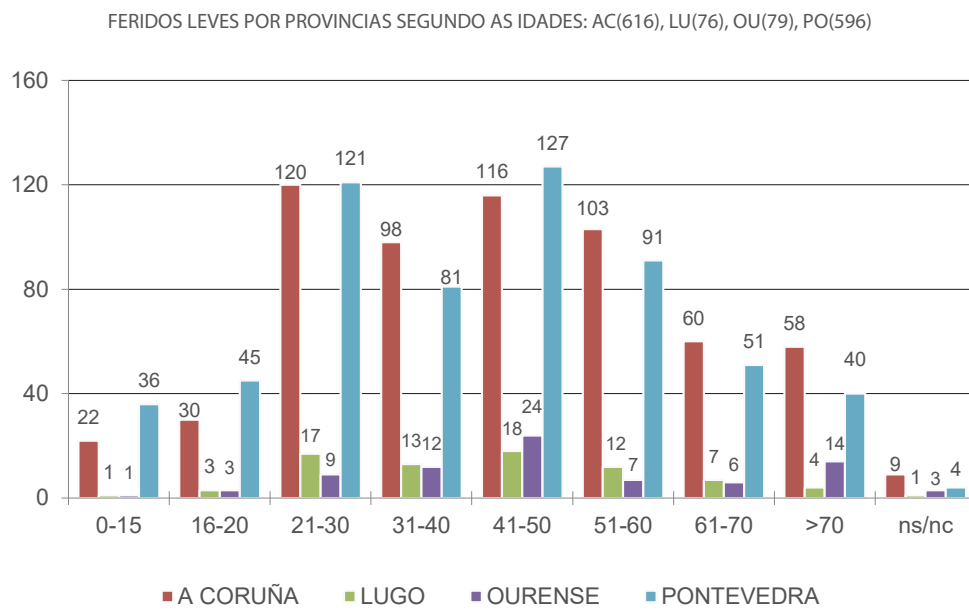


Gráfico 6.8: Feridos leves en accidentes no ano 2023, segundo a idade das vítimas, por provincias. Rede autonómica.

Analizando o número de mortos por idades e, ao mesmo tempo, por días da semana, obtense o seguinte gráfico.

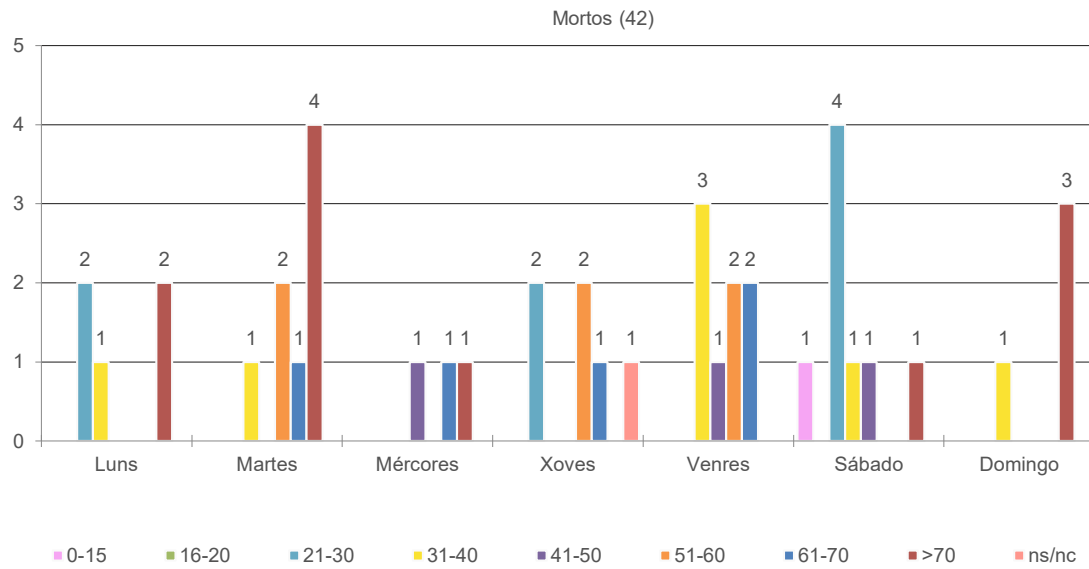


Gráfico 6.9: Mortos en accidentes no ano 2023, segundo a idade e segundo o día da semana. Rede autonómica.

A continuación móstranse os mesmos datos, pero incluíndo soamente os condutores mortos.

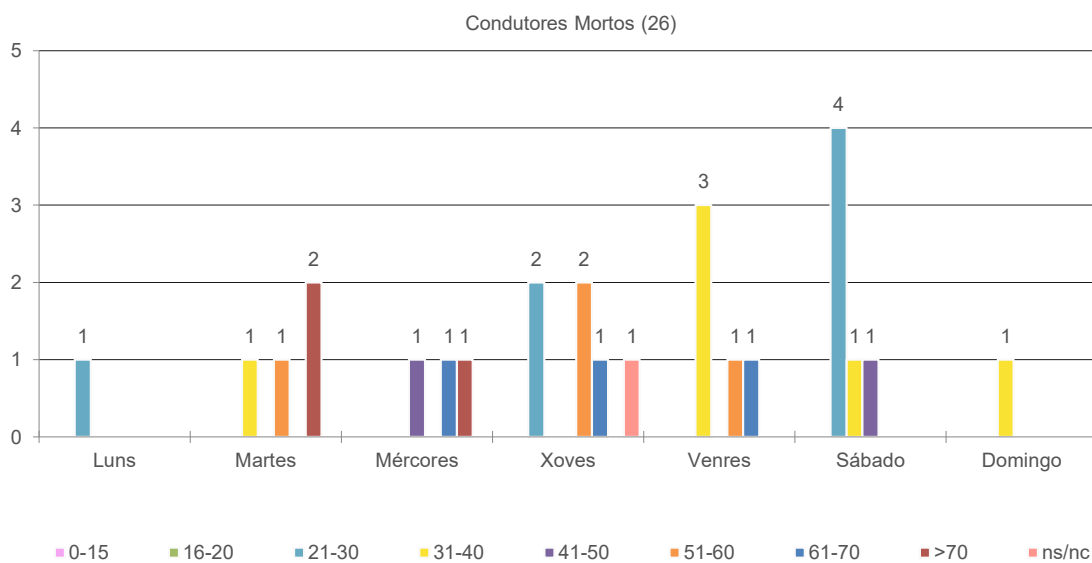


Gráfico 6.10: Condutores mortos en accidentes no ano 2023, segundo a idade e segundo o día da semana.

Rede autonómica.

7 ACCIDENTES DE ATROPELOS DE PEÓNS

Nas gráficas que se mostran a continuación pódese observar a evolución dos atropelos de peóns ao longo dos últimos dez anos, así como das vítimas destes atropelos, non incluíndo estas aos condutores dos vehículos que se viron involucrados no atropelo, senón unicamente aos peóns atropelados.

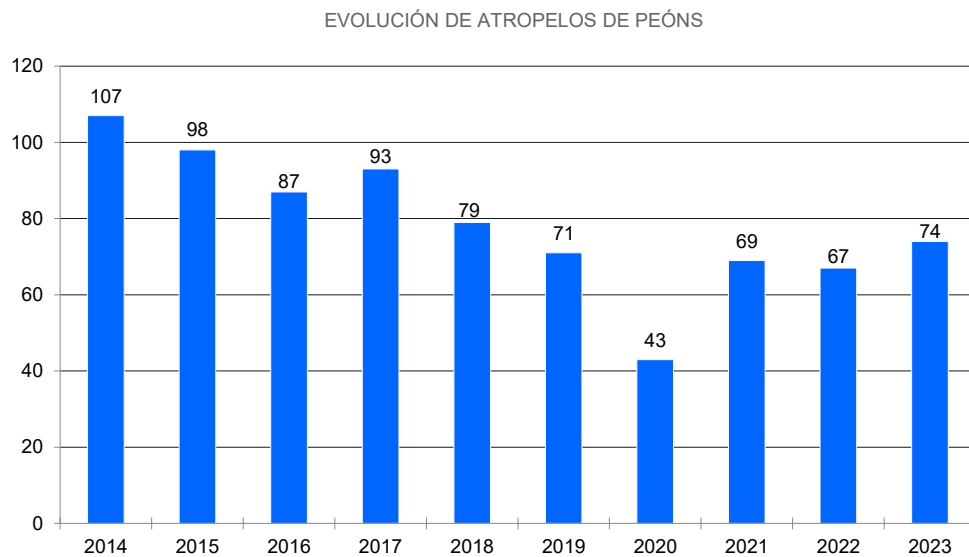


Gráfico 7.1: Evolución do número de atropelos (2014–2023). Rede autonómica.

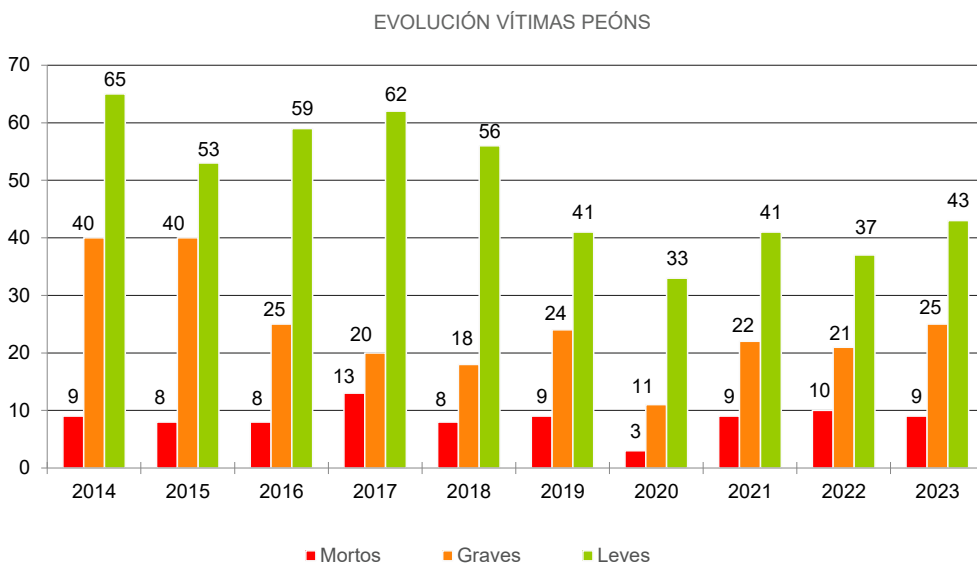


Gráfico 7.2: Evolución do número de peóns vítimas de atropelos (2014–2023). Rede autonómica.

EVOLUCIÓN ACCIDENTES PEÓNS POR PROVINCIAS

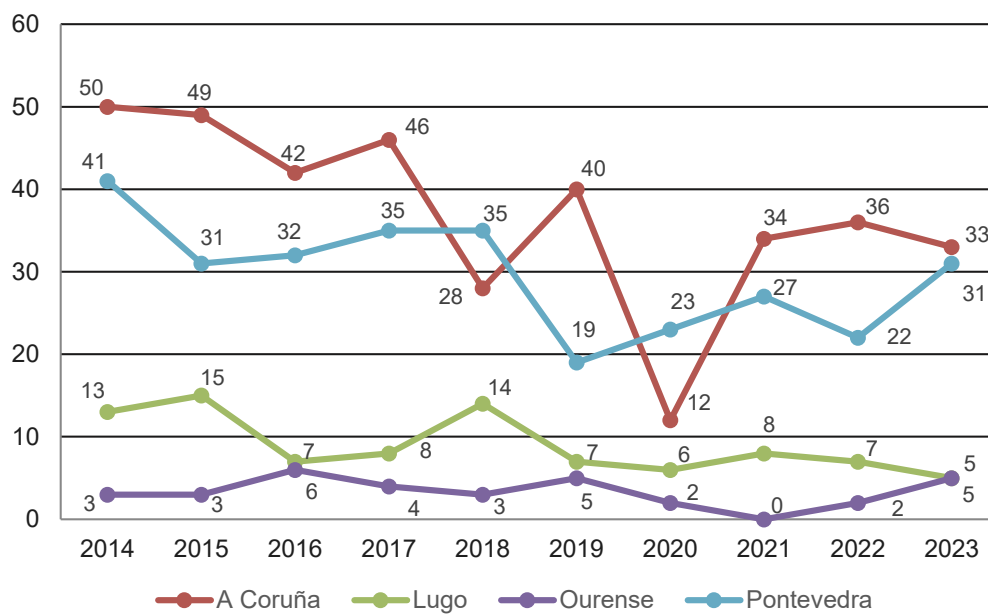


Gráfico 7.3: Evolución dos atropelos a peóns por provincias nos últimos de anos. Rede autonómica.

Durante o ano 2023, dos 1122 accidentes con vítimas houbo un total de 74 atropelos, dando un resultado de 77 vítimas peóns, dos que 9 resultaron falecidos, 25 feridos graves e 43 feridos leves.

Na gráfica 7.4 observáanse as porcentaxes de atropelos de peóns con respecto ao total de accidentes con vítimas, así como as porcentaxes de mortos, graves e leves de cada un destes.

Obsérvase que os accidentes nos que se ven involucrados peóns son especialmente perigosos en comparación co resto, tendo unha porcentaxe de mortos (21%), 14 puntos superior con respecto da porcentaxe de accidentes (7%).

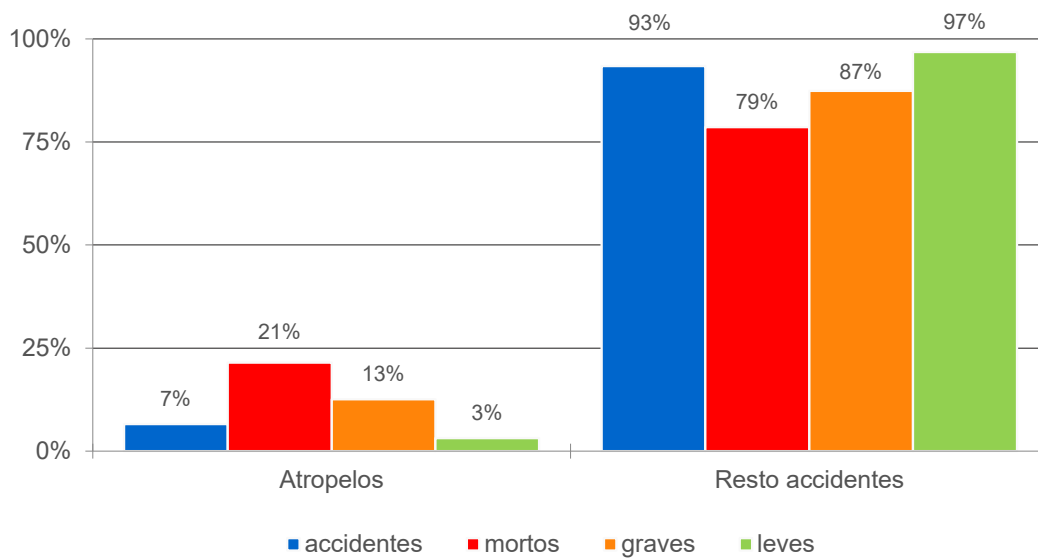


Gráfico 7.4: Porcentaxes dos atropelos e das súas vítimas con respecto aos totais. Ano 2023. Rede autonómica.

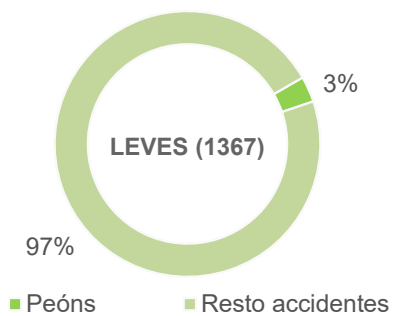
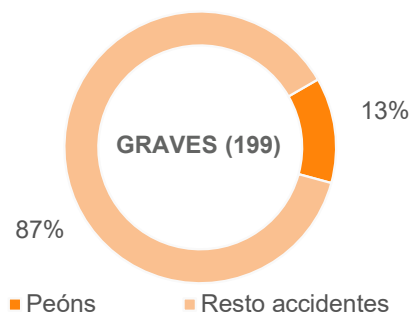
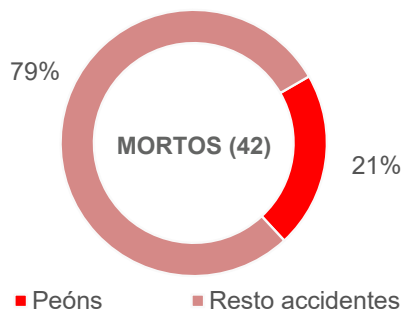
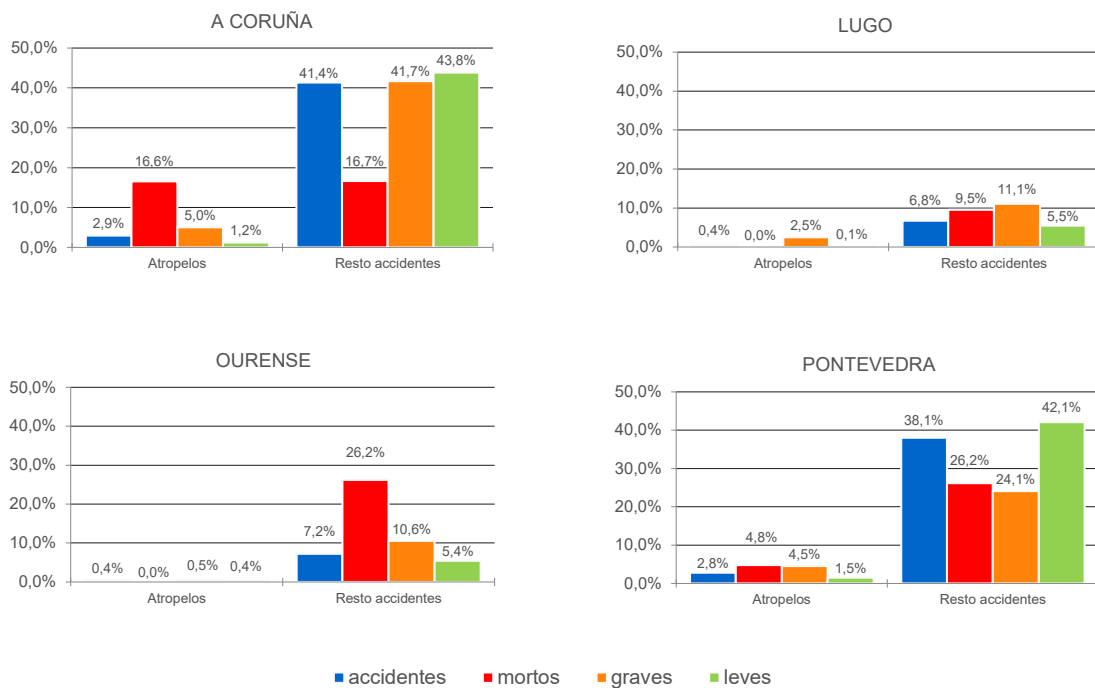


Gráfico 7.5: Porcentaxes das vítimas dos atropelos e do resto de accidentes. Ano 2023. Rede autonómica.

Realizando esta comparación por provincias, no gráfico 7.6, pódese comprobar que a gravidade dos atropelos é igualmente alta, resaltando a provincia de A Coruña, onde os peóns atropelados mortos representan un 16,6% dos mortos totais, sendo os atropelos un 2,9% dos accidentes rexistrados na provincia. Séguelle Pontevedra, coa proporción dun 4,8% dos mortos nun 2,8% dos accidentes acontecidos en toda a provincia. Nas provincias de Lugo e Ourense non houbo ningún peón atropelado morto.



Gráficos 7.6: Porcentaxes dos accidentes e das vítimas dos atropelos con respecto ao total por provincias. Ano 2023. Rede autonómica.

A distribución provincial dos atropelos de peóns, pode ser observada no seguinte gráfico 7.7. A provincia da Coruña rexistra a maior parte dos atropelos (44%), seguida de Pontevedra cun 42% dos atropelos.

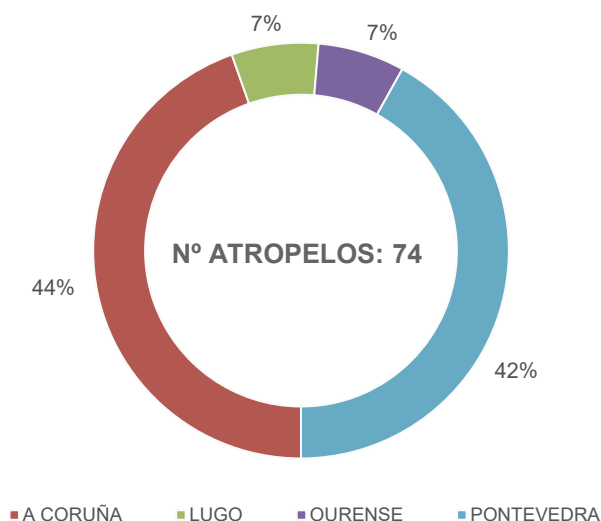


Gráfico 7.7: Distribución provincial dos atropelos con respecto ao total de Galicia. Ano 2023. Rede autonómica.

VÍTIMAS PEÓNS ATROPELADOS

Nos seguintes gráficos móstranse as vítimas nos atropelos a peóns no momento do accidente e segundo a gravidade das lesións orixinadas e segundo o uso dos accesorios de seguridade.

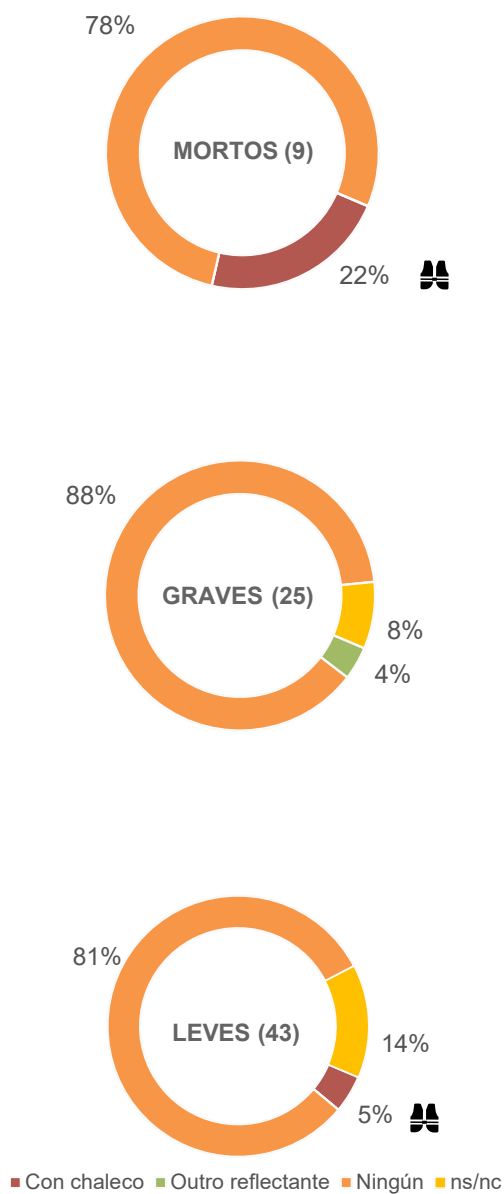


Gráfico 7.8: Víctimas en atropelos no ano 2023, segundo o uso de accesorios de seguridade. Rede autonómica.

IDADES DOS PEÓNS ATROPELADOS

No gráfico 7.9 móstrase a distribución de idades dos peóns atropelados, co detalle dos mortos, graves e leves respectivamente. É especialmente preocupante o elevado número de peóns atropelados con idades superiores aos 66 anos (32), que supoñen o 42% das vítimas atropeladas.

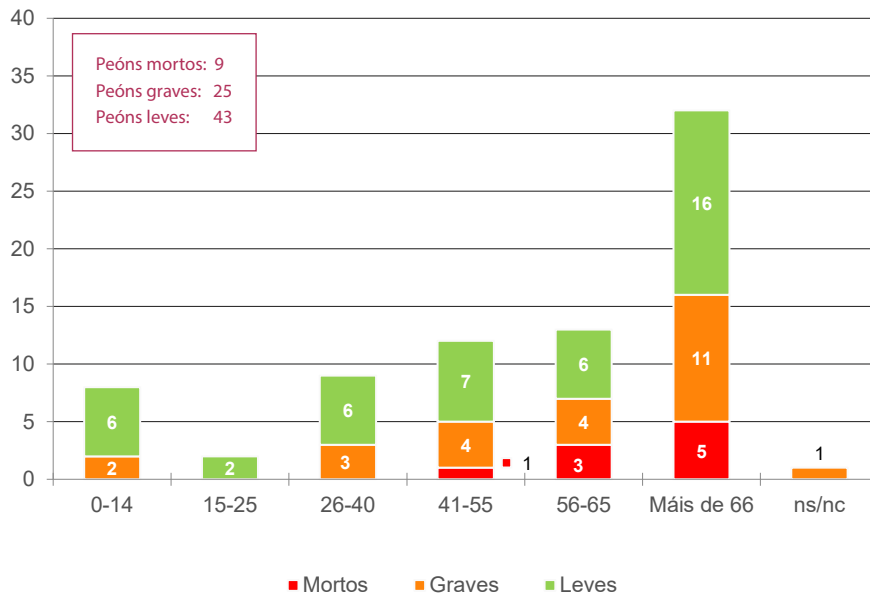


Gráfico 7.9: Peóns mortos, graves e leves en atropelos no ano 2023, segundo as súas idades. Rede autonómica.

ZONA DO ATROPELO

Tal e como se pode ver no gráfico 7.10 relativo á zona onde se rexistran as vítimas, as porcentaxes máis altas de atropelos con vítimas prodúcense en travesía, sendo máis graves os accidentes que se producen en estrada.

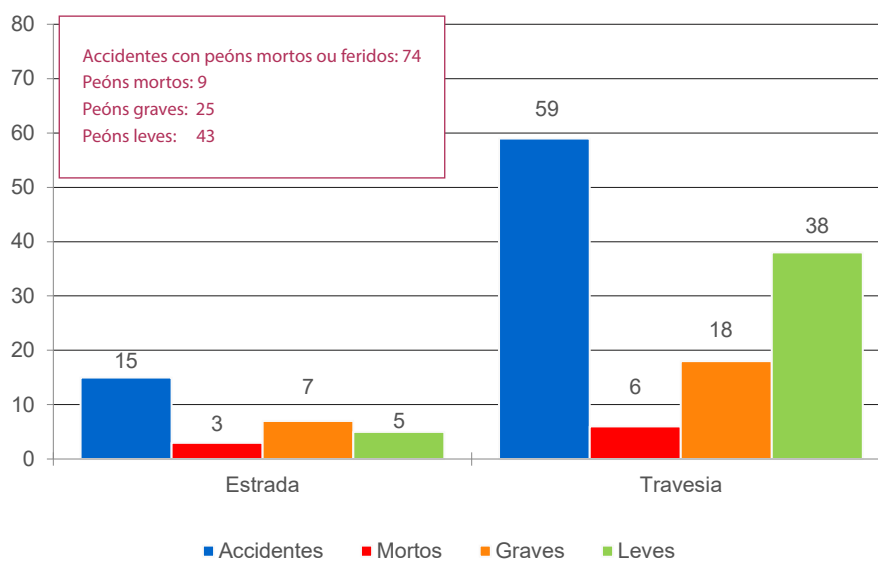
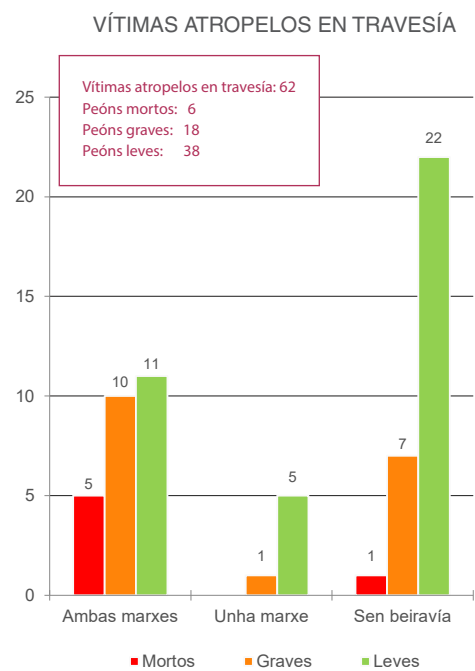
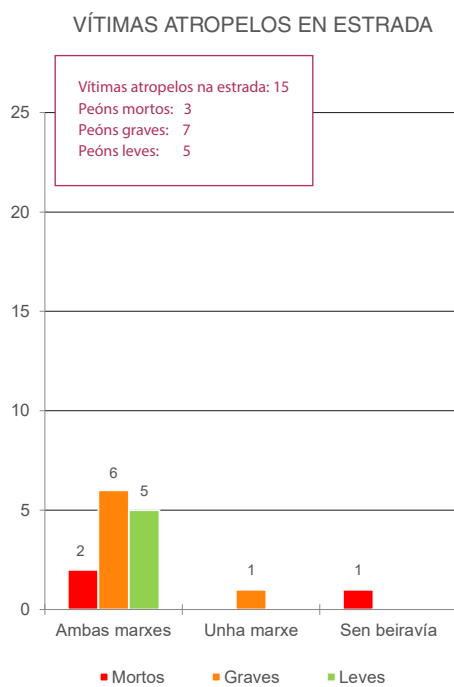
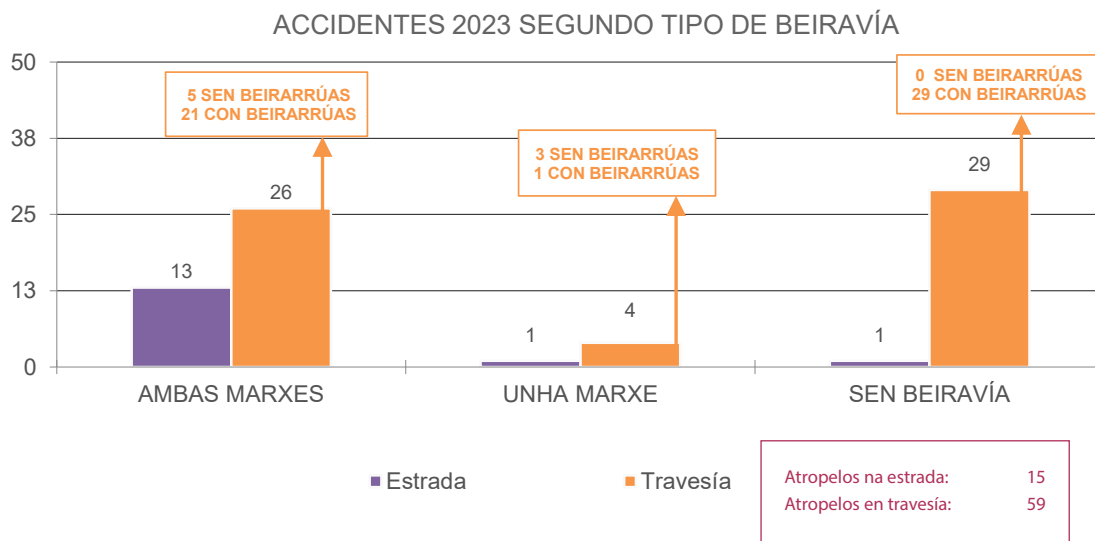


Gráfico 7.10: Accidentes e vítimas dos atropelos no ano 2023, segundo a zona de atropelo. Rede autonómica.

ACCIDENTALIDADE SEGUNDO OS TIPOS DE BEIRAVÍAS

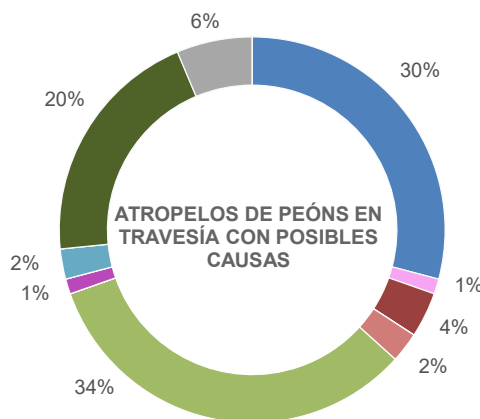
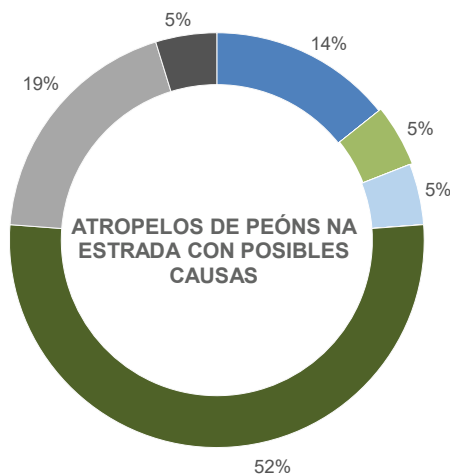
Dado que sobre todo na estrada, os peóns adoitan ir pola súa beiravía, móstranse os gráficos 7.10 relativos aos accidentes e ás vítimas rexistradas por atropelos segundo a beiravía existente.



Gráficos 7.11: Accidentes e vítimas dos atropelos no ano 2023, segundo a beiravía. Rede autonómica.

CAUSAS DOS ATROPELOS

Nos gráficos seguintes (gráficos 7.12) especificanse as causas probables polas que se produciron os atropelos en estrada e na zona de travesía no ano 2023. Como se pode ver, os máis numerosos en estrada son as irrupcións de peóns. En travesía, os máis numerosos son por infracción a norma de circulación, seguidos das distraccións.



- Distracción
- Alcohol
- Cansazo, sono ou enfermidade
- Infracción a norma de circulación
- Estado ou condición da sinalización
- Mal estado do vehículo
- Meteoroloxía adversa
- Irrupción peón
- Obstáculo
- Inexperiencia do condutor
- Drogas
- Velocidade inadecuada
- Estado ou condición da vía
- Tramo en obras
- Avería mecánica
- Irrupción animal
- Outro factor

Gráficos 7.12: Atropelos en estrada e travesía, segundo as posibles causas. Rede autonómica.

Nos partes dos accidentes existen uns cadros específicos destinados ás accións dos peóns, tales como non utilizar o paso de peóns, cruzar a vía antirreglamentariamente, non respectar o sinal de peóns, etc. No seguinte gráfico especificanse as vítimas rexistradas segundo a súa acción.

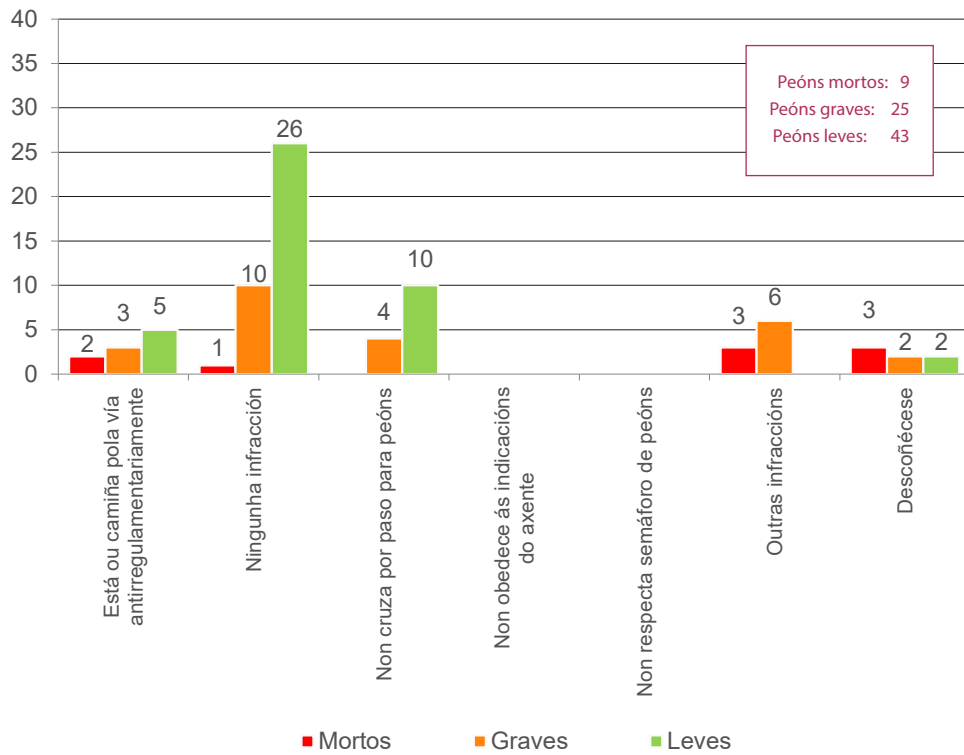
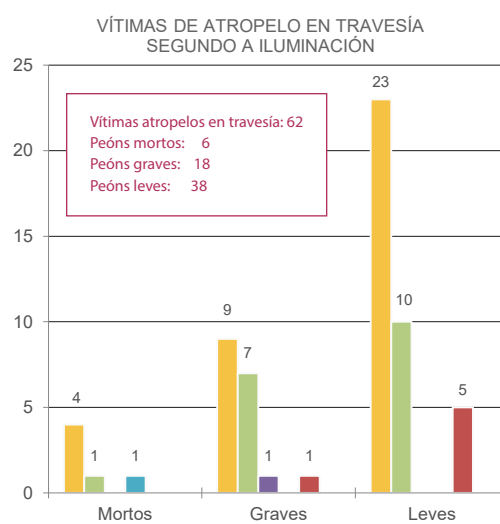
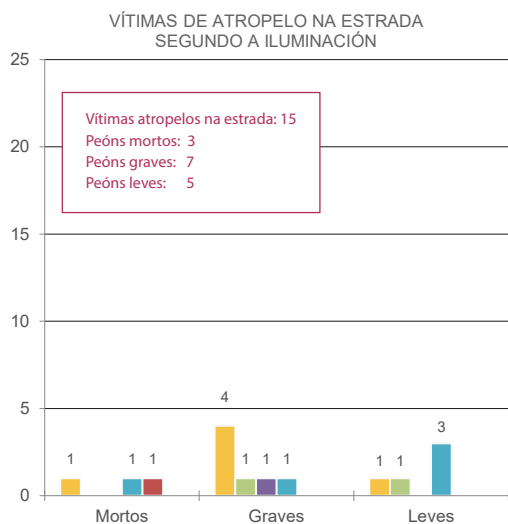
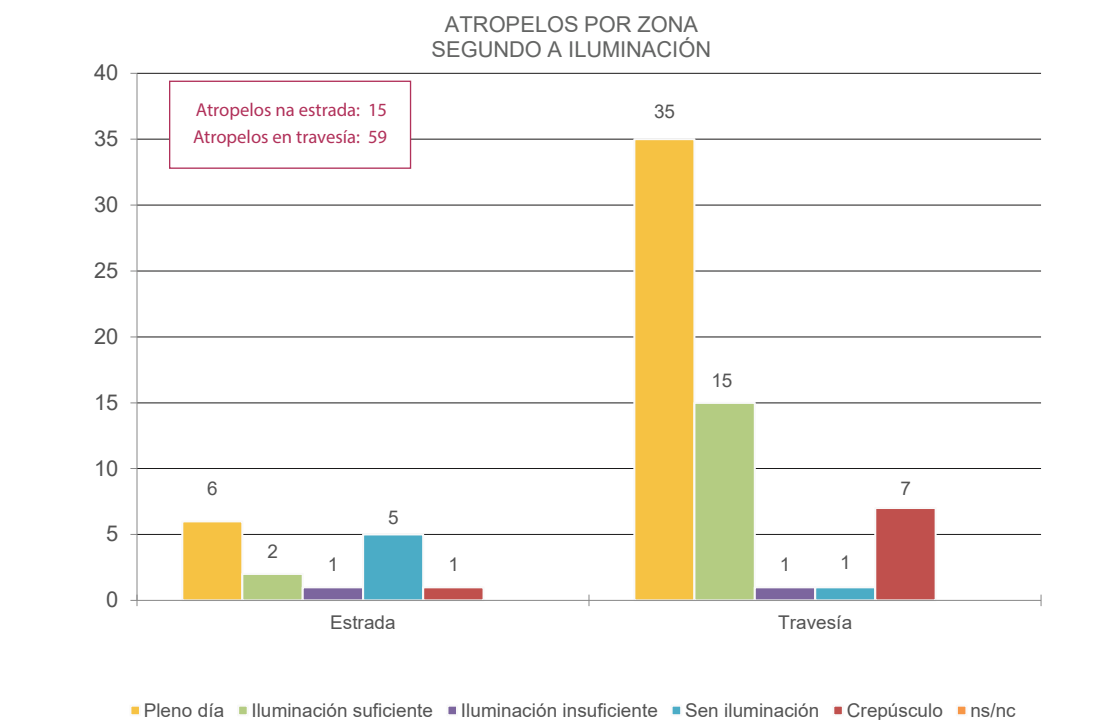


Gráfico 7.13: Peóns mortos, graves e leves segundo a acción do peón. Ano 2023. Rede autonómica.

LUMINOSIDADE EN ATROPELOS

A continuación móstranse os atropelos e as vítimas rexistradas segundo a zona e a luminosidade existente. Pódese observar que a maioría dos atropelos e vítimas se producen en pleno día.



Gráficos 7.14: Accidentes e vítimas dos atropelos no ano 2023, segundo a luminosidade. Rede autonómica.

PASOS DE PEÓNS

A continuación móstranse os atropelos rexistrados segundo a zona e a existencia de paso de peóns.

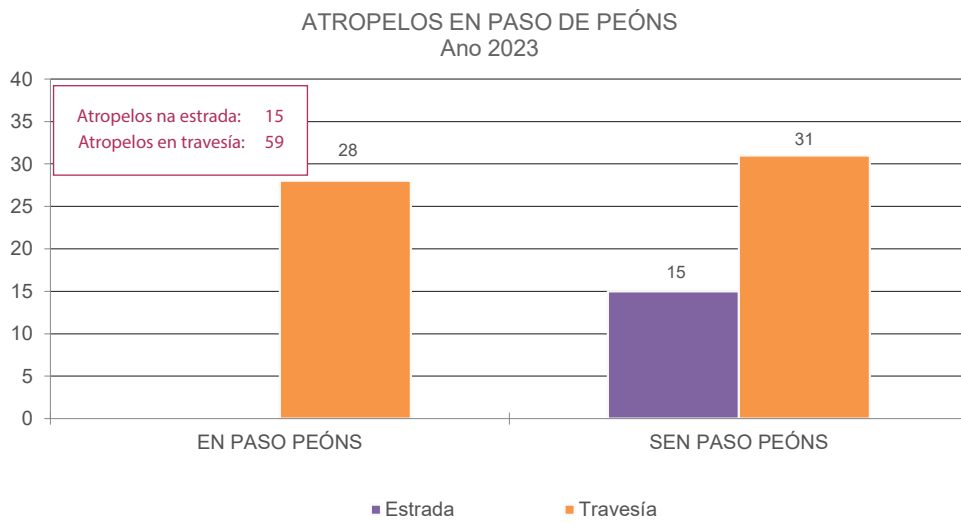


Gráfico 7.15: Atropelos no ano 2023, segundo a existencia de paso de peóns. Rede autonómica.

BEIRRARRÚAS

A continuación móstranse os atropelos rexistrados segundo a zona e a existencia de beirarrúas. Pódese observar que todos os atropelos en estrada se producen en puntos sen beirarrúas. En travesía, o maior número de atropelos rexístrase en lugares con beirarrúas en ambos os dous lados da vía e a menos de 100 metros dun paso de peóns.

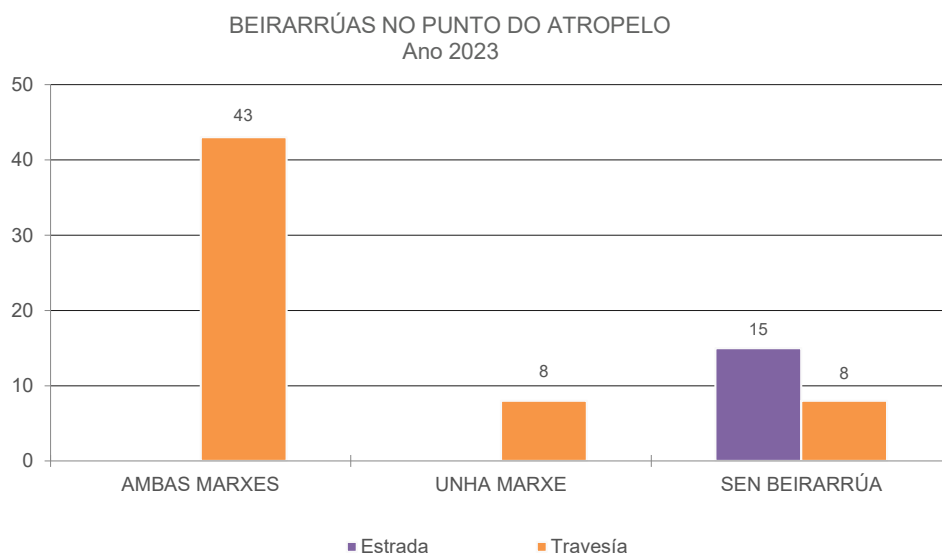
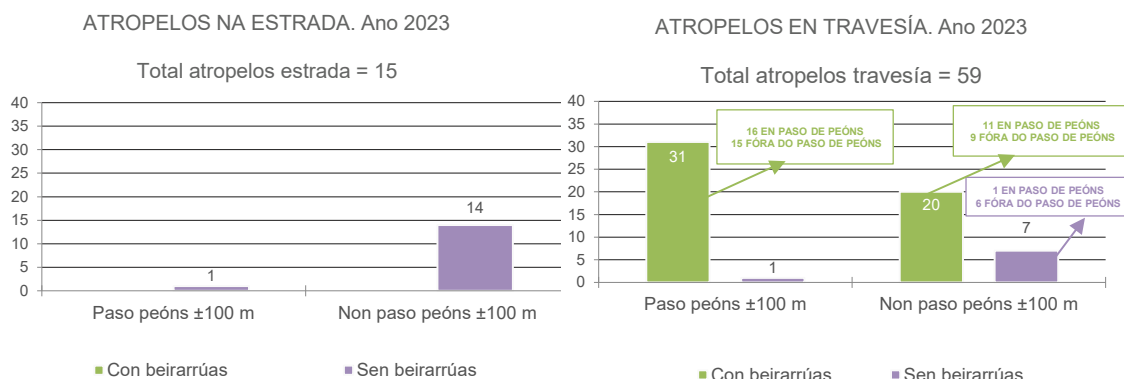


Gráfico 7.16: Atropelos no ano 2023, segundo a existencia de beirarrúas. Rede autonómica.



Gráficos 7.17: Atropelos no ano 2023, segundo a existencia de beirarrúas e a proximidade de paso de peóns. Rede autonómica.

SEMÁFOROS

A continuación móstranse os atropelos rexistrados segundo a zona e a existencia de paso regulado por semáforo nas proximidades do accidente. Pódese observar que todos os atropelos en estrada se producen en puntos sen semáforo, e sen estar a vía dotada de beirarrúas. En travesía, o maior número de atropelos rexístrase en lugares sen semáforos, pero dotados de beirarrúas.

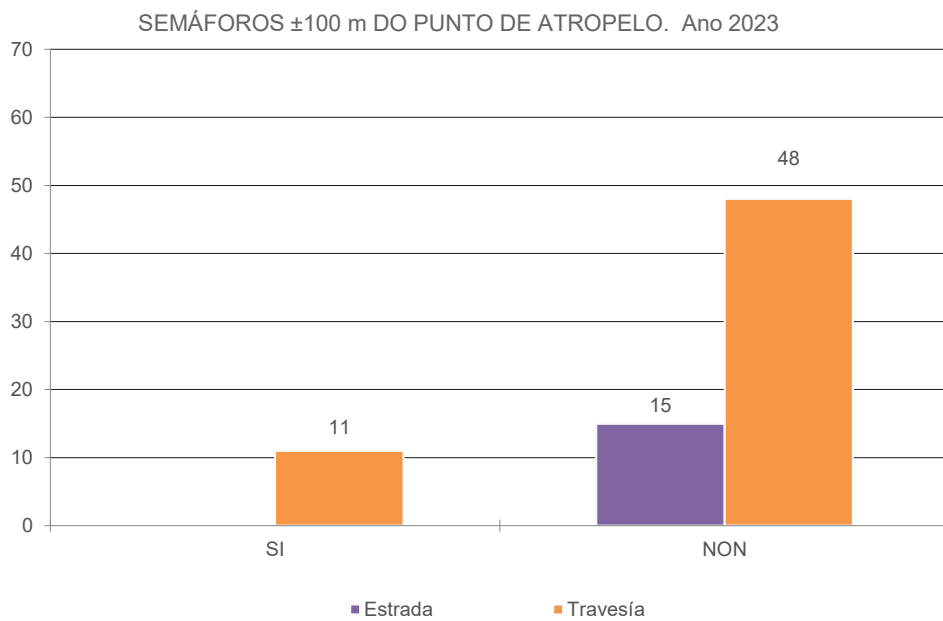
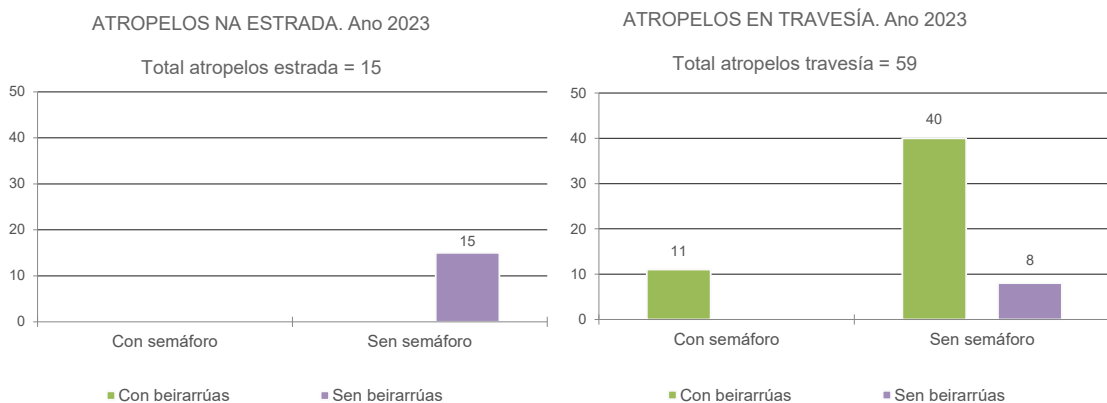


Gráfico 7.18: Atropelos no ano 2023, segundo a existencia de semáforo. Rede autonómica.



Gráficos 7.19: Atropelos no ano 2023, segundo a existencia de semáforo e de beirarrúas. Rede autonómica.

8 ACCIDENTES DE CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS

Neste apartado trátanse os accidentes con vítimas nos que se viron implicados ciclomotores e motocicletas, así como as vítimas que conducían ou ocupaban estes vehículos.

Analízase a continuación a evolución dos accidentes nos que se viron involucrados ciclomotores ou motocicletas.

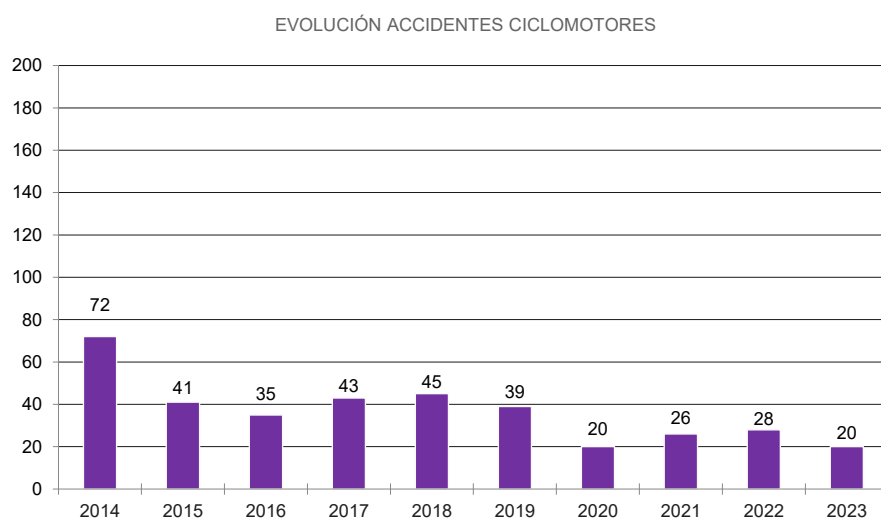


Gráfico 8.1: Evolución do número de accidentes de ciclomotores (2014–2023). Rede autonómica.

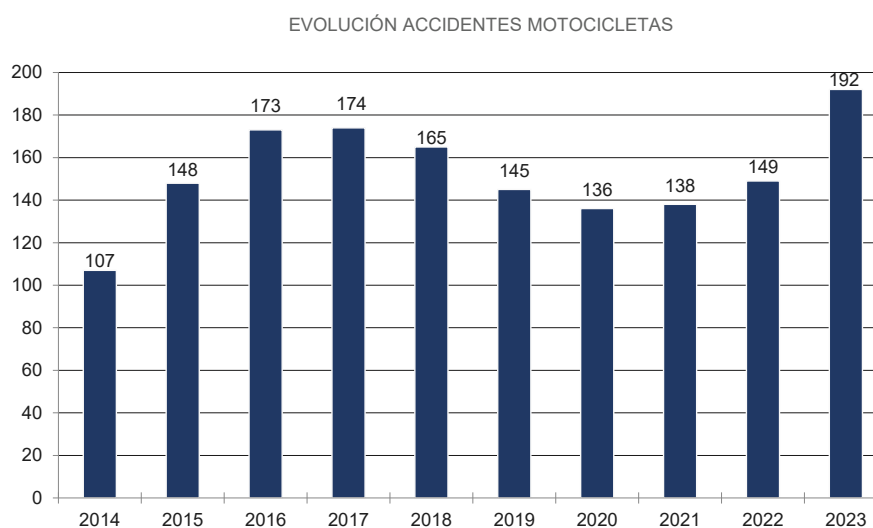


Gráfico 8.2: Evolución do número de accidentes de motocicletas (2014–2023). Rede autonómica.

Analizando o número de vítimas dos accidentes de ciclomotores e motocicletas obtéñense os seguintes gráficos 8.3 e 8.4.

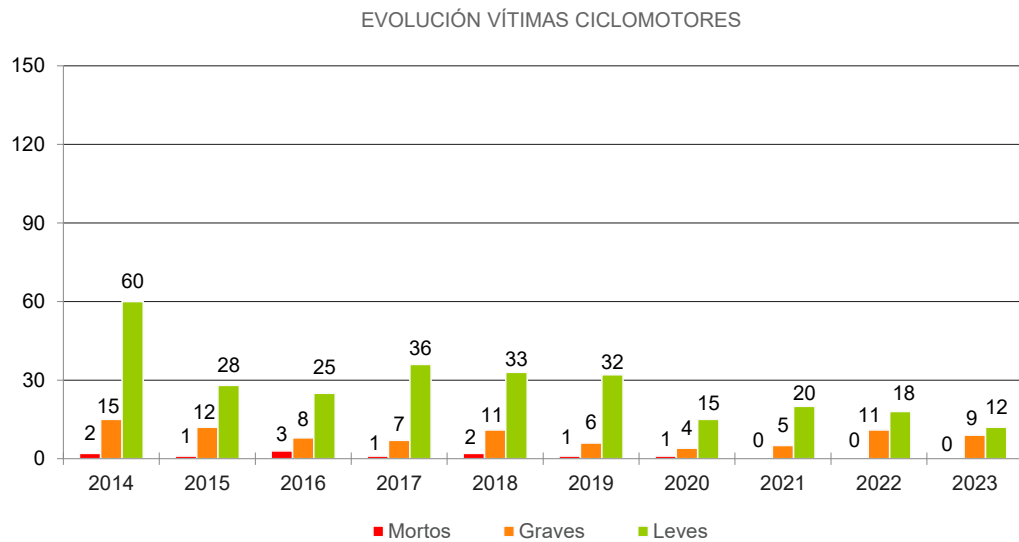


Gráfico 8.3: Evolución do nº de vítimas en accidentes de ciclomotores (2014–2023). Rede autonómica.

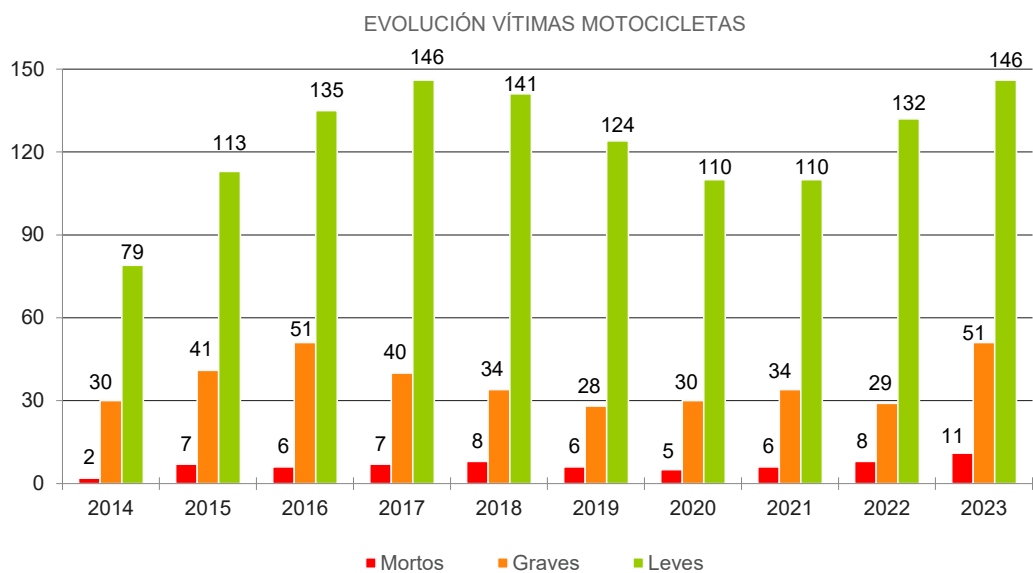


Gráfico 8.4: Evolución do nº de vítimas en accidentes de motocicletas (2014–2023). Rede autonómica.

Analizando a evolución de accidentes de ciclomotores e motocicletas por provincias nos últimos dez anos, obtéñense os seguintes gráficos 8.5 e 8.6.

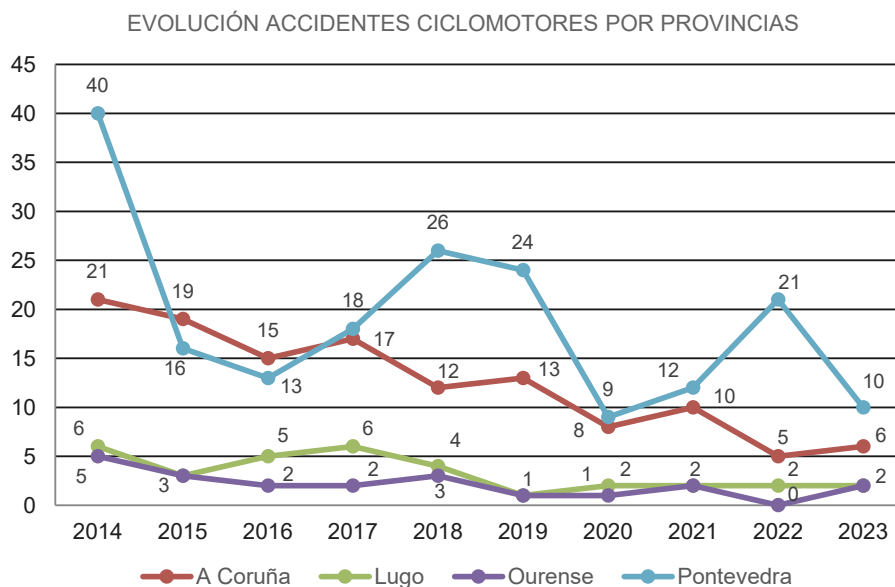


Gráfico 8.5: Evolución dos accidentes de ciclomotores por provincias nos últimos dez anos. Rede autonómica.

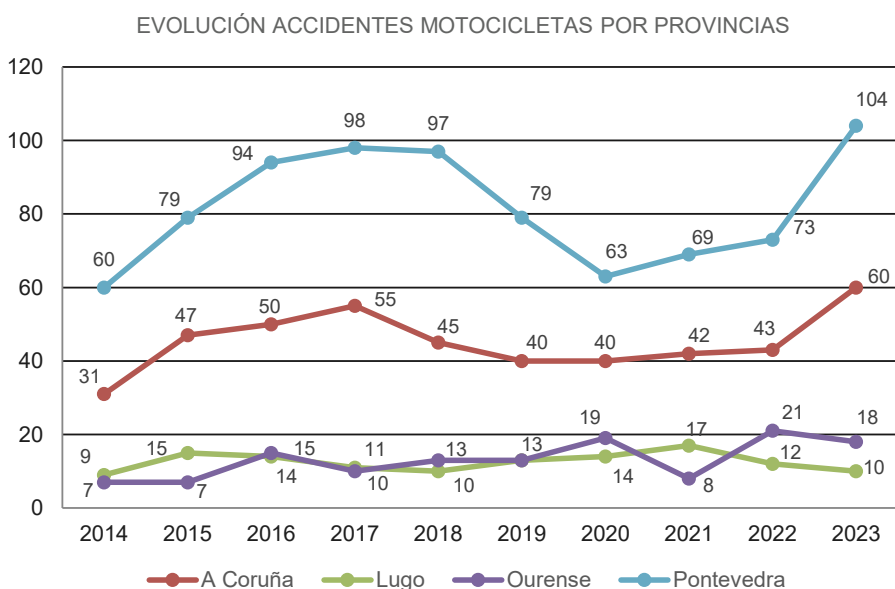


Gráfico 8.6: Evolución dos accidentes de motocicletas por provincias nos últimos dez anos. Rede autonómica.

Na gráfica 8.7 obsérvanse as porcentaxes de accidentes con motocicletas e ciclomotores con respecto ao total de accidentes con vítimas, así como as porcentaxes de mortos, graves e leves de cada un destes.

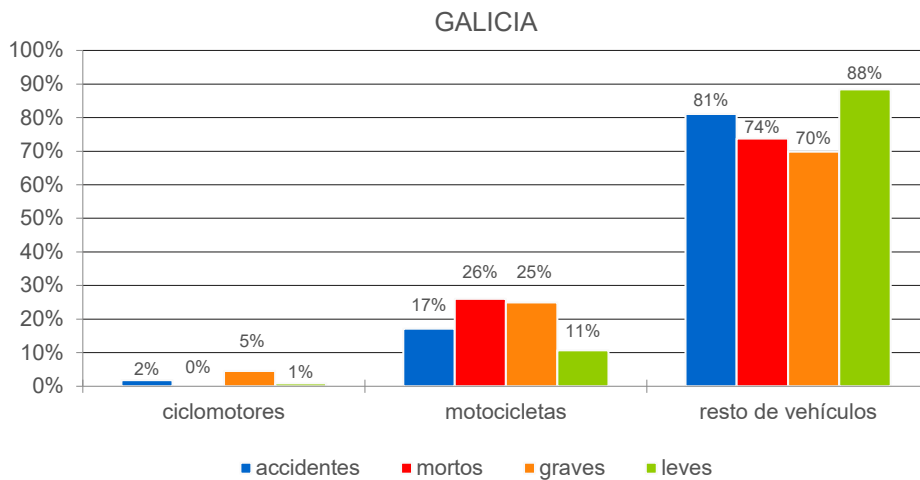


Gráfico 8.7: Porcentaxes dos accidentes e das vítimas dos accidentes con ciclomotores e motocicletas con respecto ao total. Ano 2023. Rede autonómica.

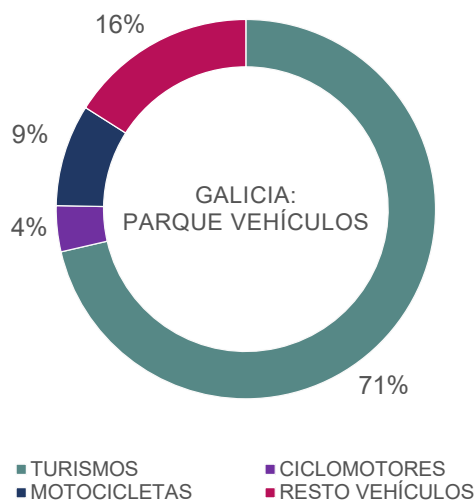
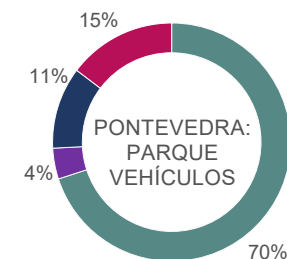
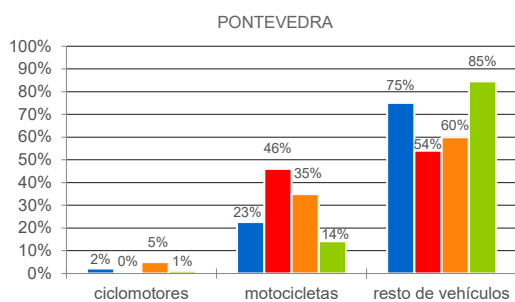
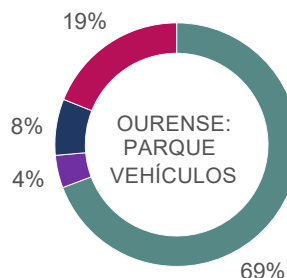
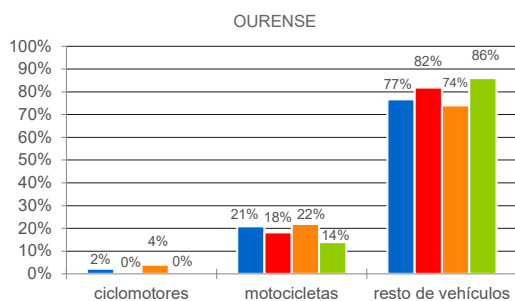
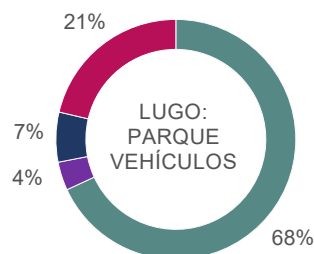
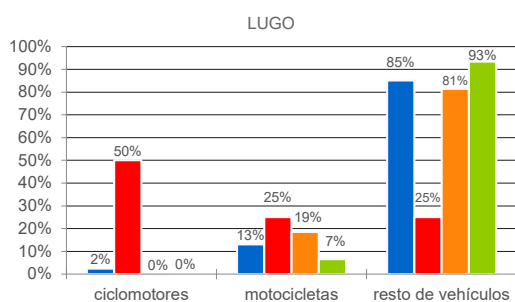
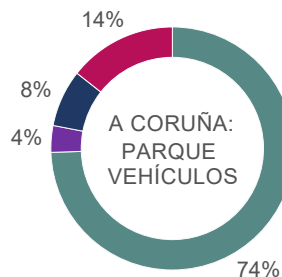
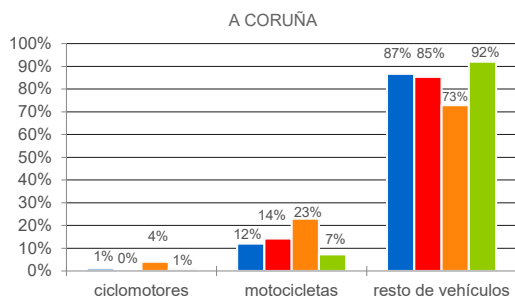


Gráfico 8.8: Porcentaxes dos diferentes parques de vehículos. Ano 2023.

Segundo se pode apreciar nos gráficos 8.9, na gravidade dos accidentes en motocicletas por provincias, destacan a provincia de Pontevedra que, representando un 23% dos accidentes, rexistrou un 46% dos mortos, e a provincia de Lugo cun 25% dos mortos nun 13% dos accidentes.

En ciclomotores, Lugo rexistrou un 50% dos mortos da provincia nun 2% dos accidentes. Nas provincias de Ourense, Pontevedra e A Coruña non se rexistrou ningún falecido.

En relación co parque de motocicletas, destaca a provincia de Pontevedra (o 11% do parque son motocicletas e rexistrouse un 23% dos accidentes).

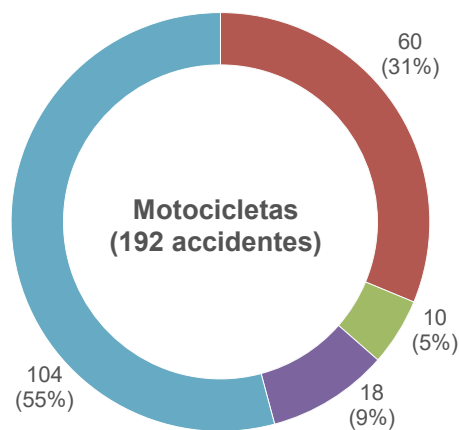
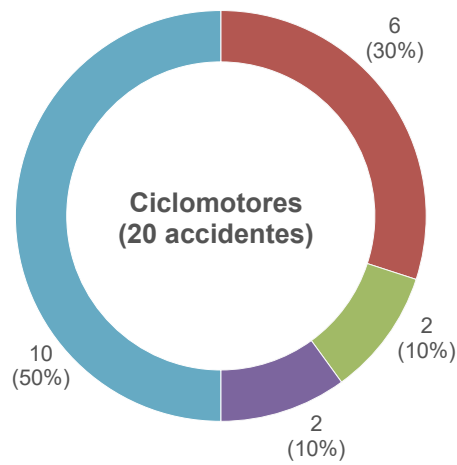


■ accidentes ■ mortos ■ graves ■ leves
 ■ TURISMOS ■ MOTOCICLETAS ■ CICLOMOTORES ■ RESTO VEHÍCULOS

Gráficos 8.9: Por provincias, porcentaxes dos accidentes e das vítimas dos accidentes con ciclomotores e motocicletas (ano 2023) con respecto ao total e porcentaxes dos diferentes parques de vehículos (ano 2023).

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DOS ACCIDENTES

Nos gráficos 8.10 móstranse cómo se distribuíron os accidentes con vítimas con motocicletas e ciclomotores na rede autonómica.

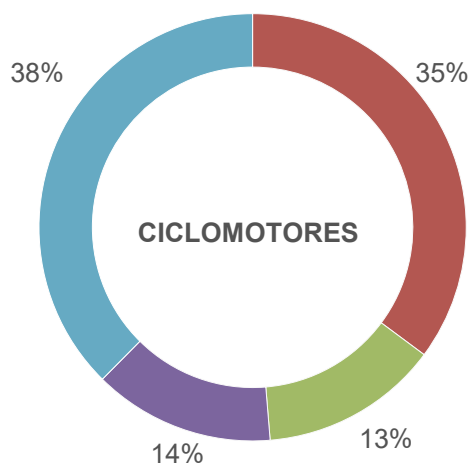


■ A Coruña ■ Lugo ■ Ourense ■ Pontevedra

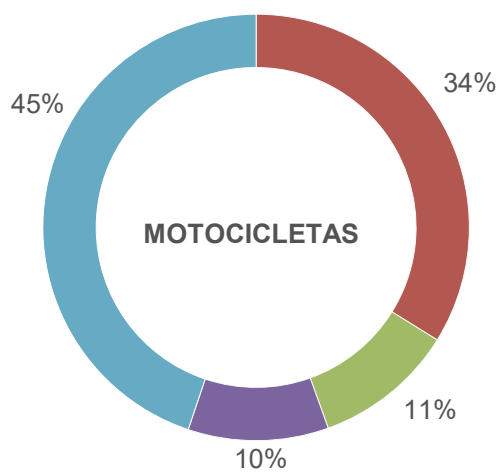
Gráficos 8.10: Distribución provincial dos accidentes con ciclomotores e motocicletas. Ano 2023. Rede autonómica.

A continuación móstrase a distribución provincial do parque de ciclomotores e motocicletas en Galicia no ano 2023.

PARQUE CICLOMOTORES	
A Coruña	30.670
Lugo	11.796
Ourense	11.970
Pontevedra	32.783



PARQUE MOTOCICLETAS	
A Coruña	65.597
Lugo	20.660
Ourense	20.639
Pontevedra	86.900

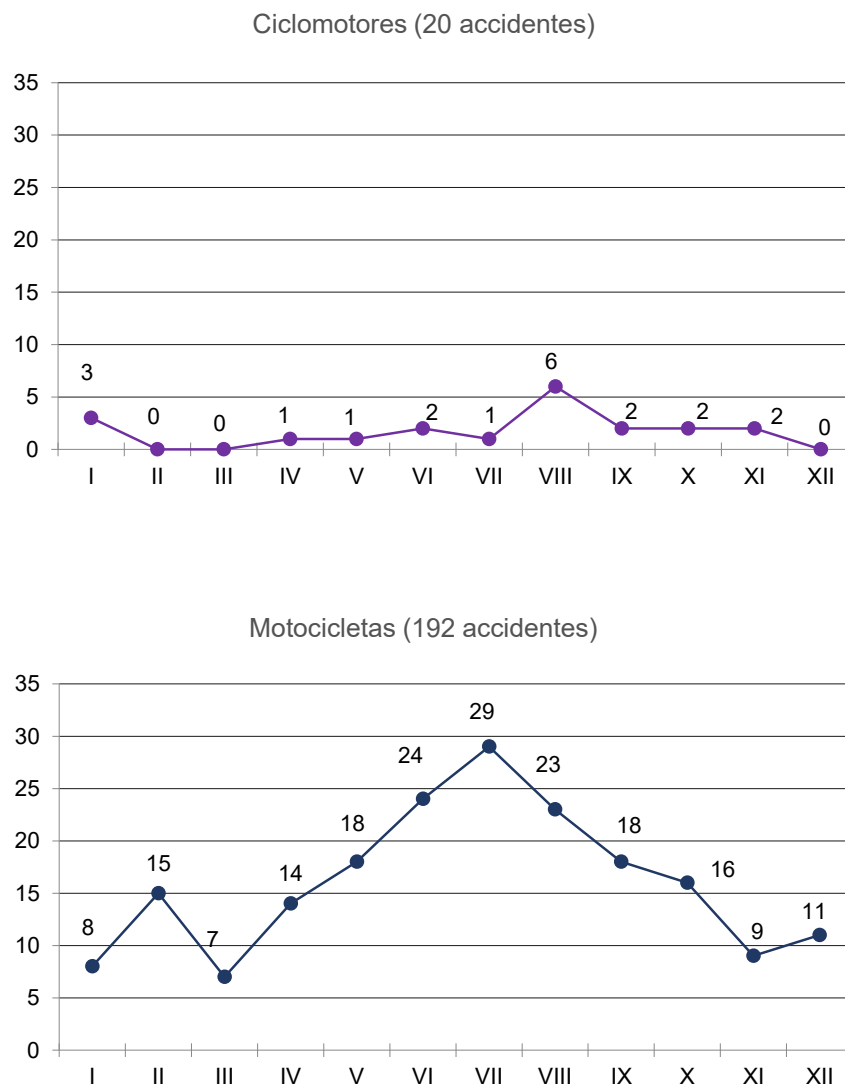


■ A Coruña ■ Lugo ■ Ourense ■ Pontevedra

Gráficos 8.11: Distribución provincial do parque de ciclomotores e motocicletas. Ano 2023.

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DOS ACCIDENTES CON CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS

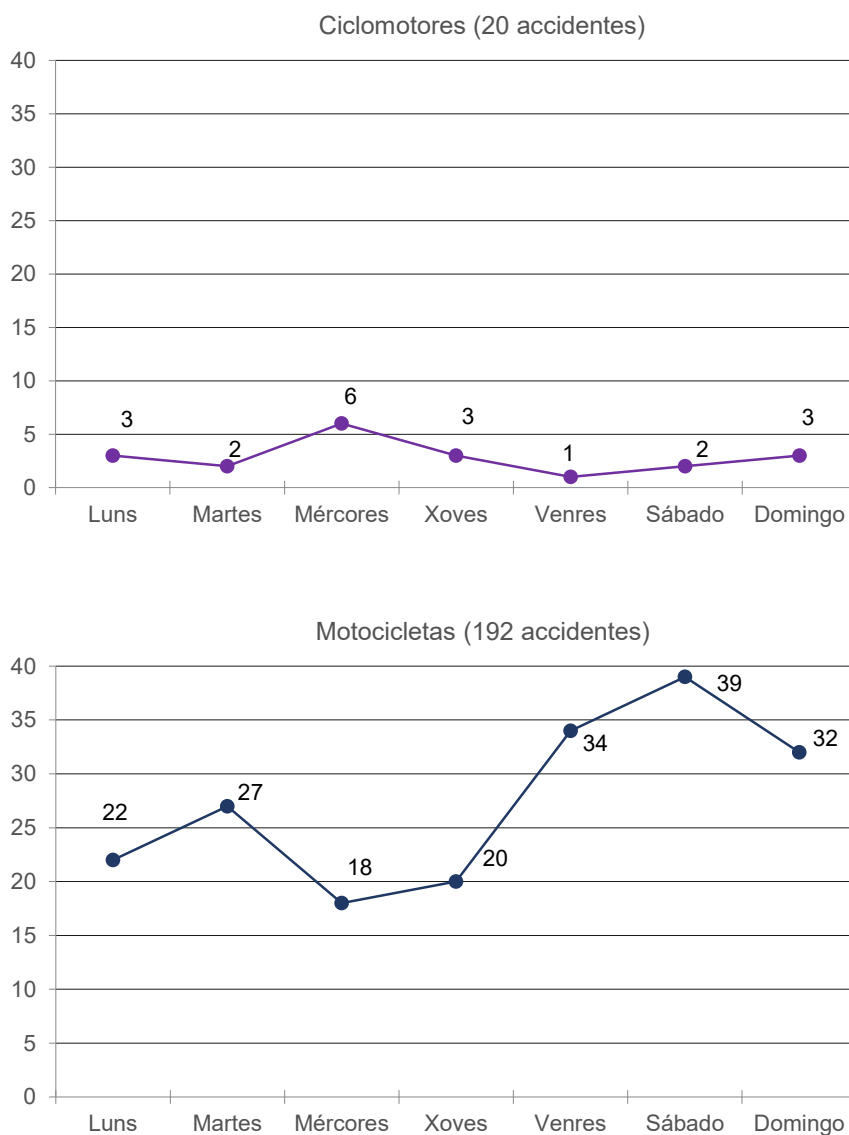
Nos gráficos seguintes (gráfico 8.12) móstranse as distribucións mensuais dos accidentes rexistrados no ano 2023 en ciclomotores e motocicletas.



Gráficos 8.12: Distribución mensual dos accidentes con ciclomotores e motocicletas. Ano 2023. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN SEMANAL DOS ACCIDENTES CON CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS

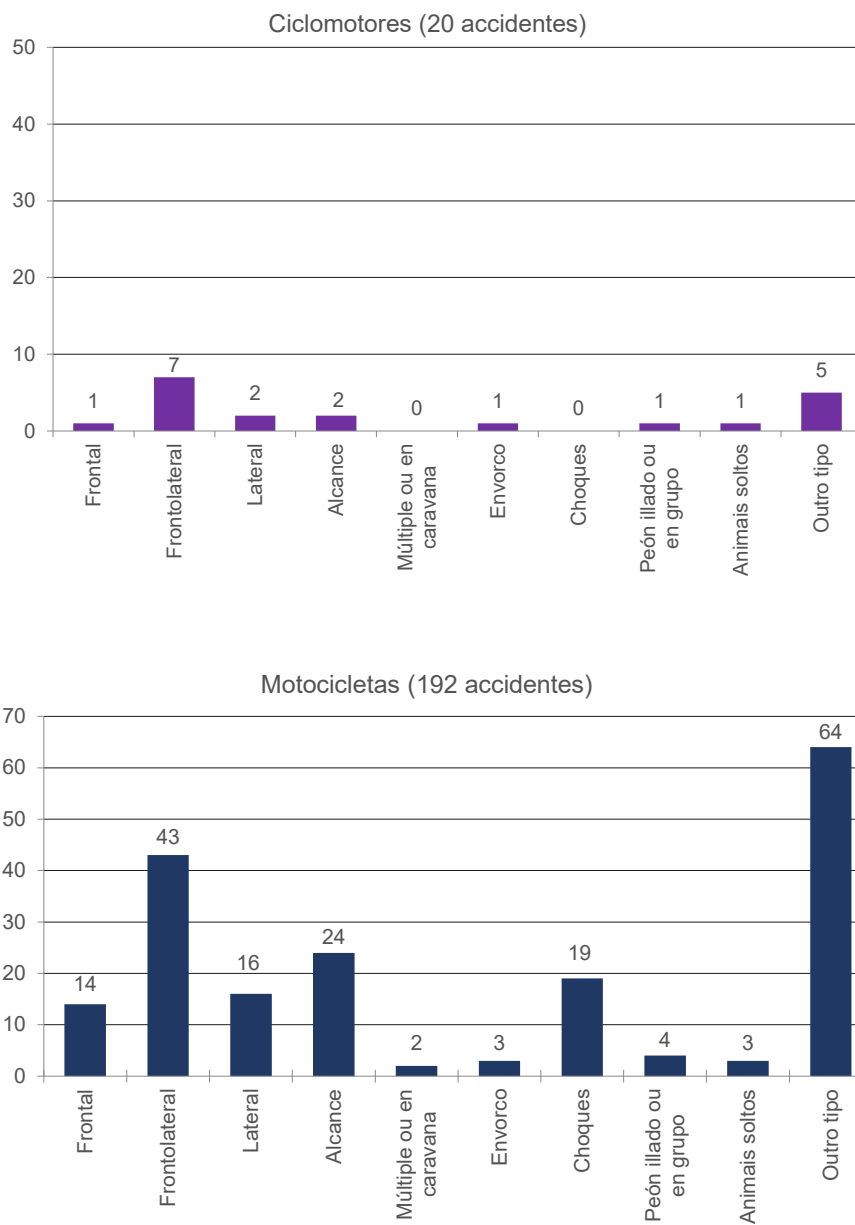
No gráfico 8.13, móstranse os datos dos accidentes con ciclomotores e motocicletas, segundo o día da semana no que se produciu, no ano 2023.



Gráficos 8.13: Distribución semanal dos accidentes con ciclomotores e motocicletas. Ano 2023. Rede autonómica.

TIPO DE ACCIDENTES CON CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS

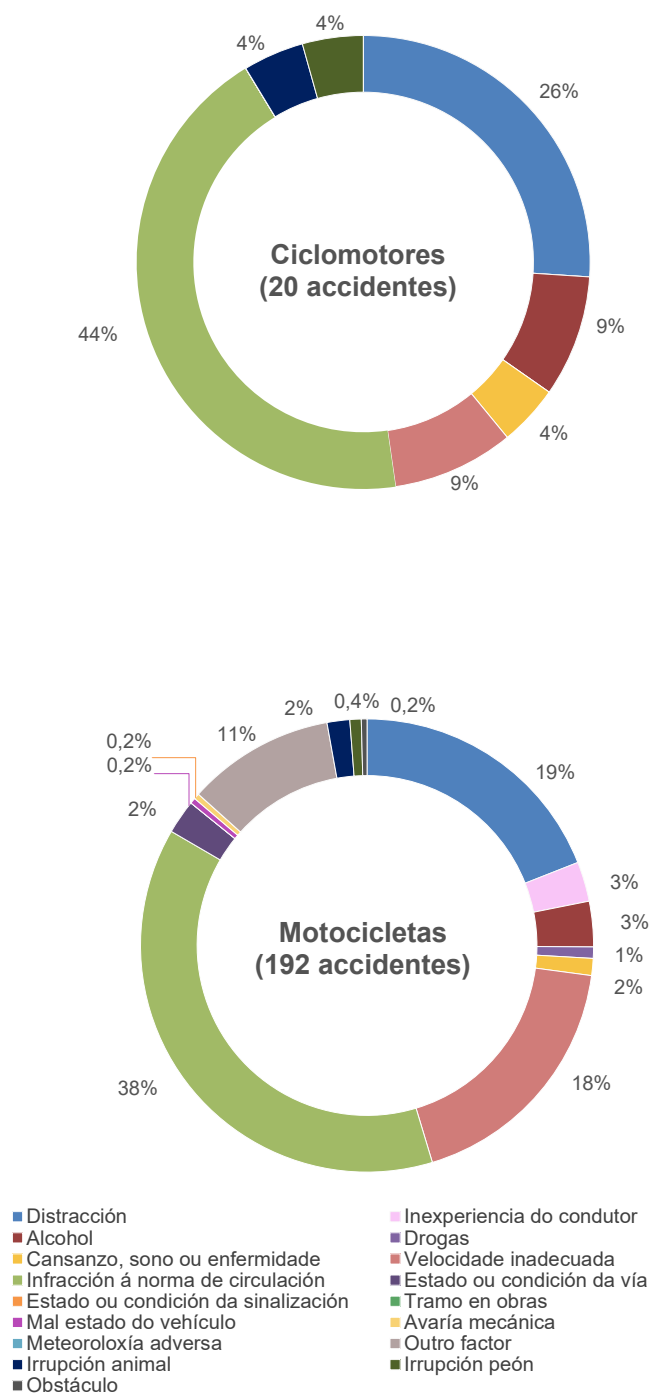
A continuación móstranse nos gráficos 8.14, os tipos de accidentes nos que se viu implicado un ciclomotor ou unha motocicleta.



Gráficos 8.14: Tipo dos accidentes con ciclomotores e motocicletas. Ano 2023. Rede autonómica.

CAUSAS DOS ACCIDENTES CON CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS

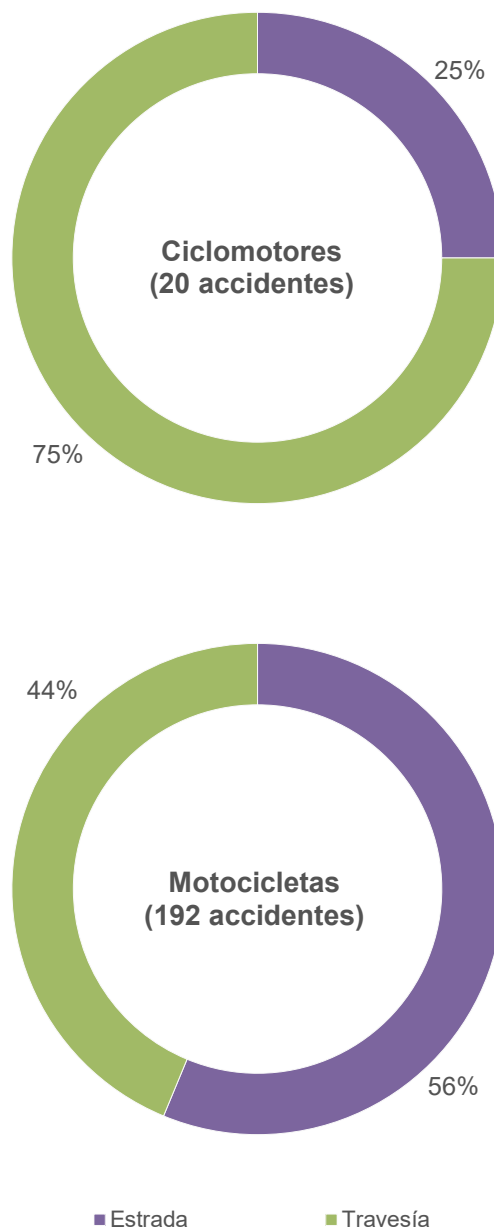
As causas máis frecuentes polas que se produciron os accidentes foron as infraccións á norma de circulación e as distraccións para ciclomotores e para motocicletas. Ver gráficos 8.15.



Gráficos 8.15: Accidentes con ciclomotores ou motocicletas, segundo as posibles causas. Ano 2023. Rede autonómica.

ZONA DOS ACCIDENTES CON CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS

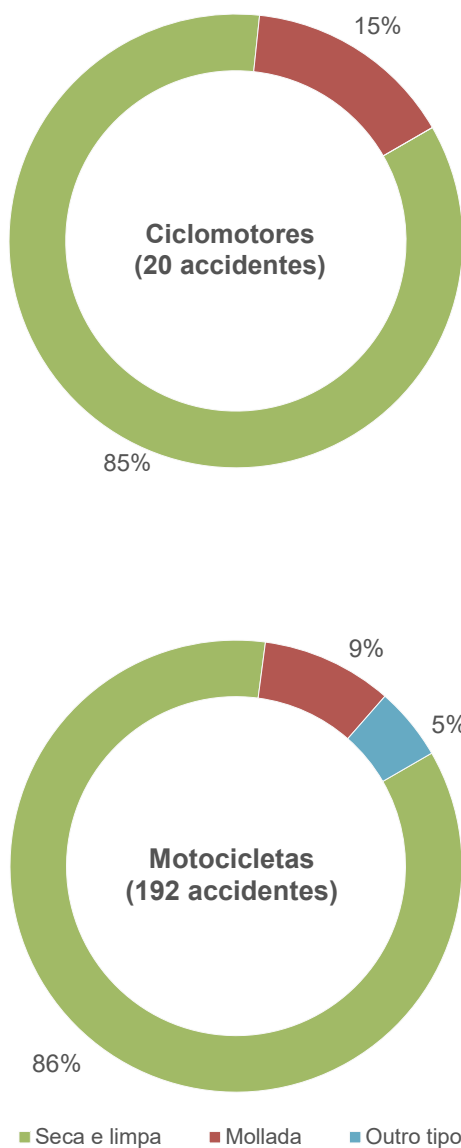
Na gráfica 8.16 móstrase o reparto dos accidentes de ciclomotores e de motocicletas, segundo o accidente se rexistrara en zona de travesía ou de estrada.



Gráficos 8.16: Accidentes con ciclomotores ou motocicletas, segundo a zona. Ano 2023. Rede autonómica.

ESTADO DA CALZADA EN ACCIDENTES CON CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS

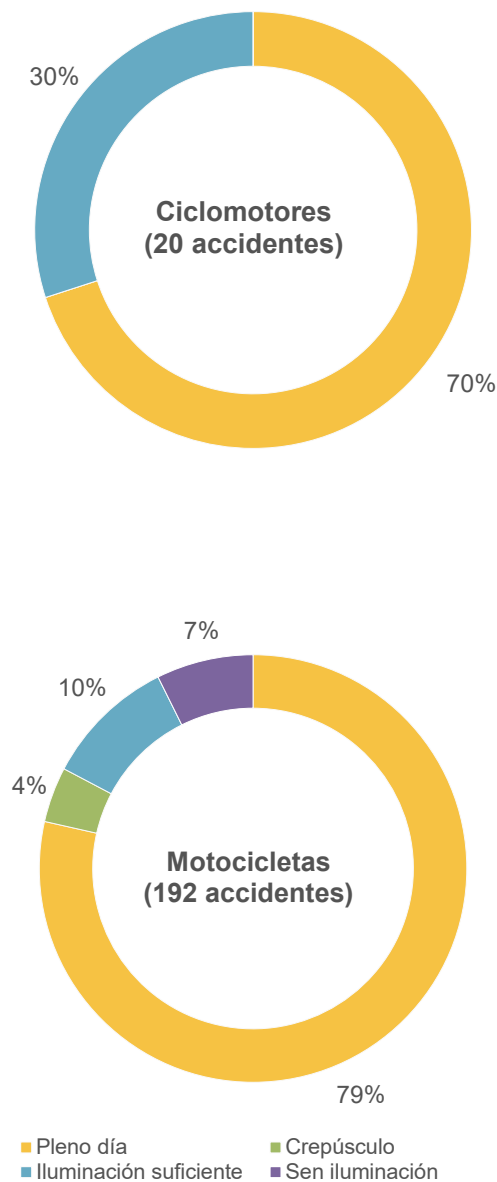
A continuación, móstranse os accidentes producidos segundo o estado da superficie da estrada, dato importante dada a pequena superficie de apoio destes vehículos.



Gráficos 8.17: Accidentes en ciclomotores e motocicletas, segundo a superficie da estrada. Ano 2023.
Rede autonómica.

LUMINOSIDADE NA ESTRADA EN ACCIDENTES CON CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS

Nos gráficos seguintes (gráficos 8.18) móstranse os accidentes producidos segundo a luminosidade da estrada.



Gráficos 8.18: Accidentes en ciclomotores e motocicletas, segundo a luminosidade da estrada. Ano 2023.

Rede autonómica.

VÍTIMAS DE ACCIDENTES DE CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS NO ANO 2023

Nos 212 accidentes rexistrados no ano 2023 en ciclomotores e motocicletas, houbo un total de 11 mortos, 60 feridos graves e 158 feridos leves. Nestas cifras inclúense condutores e ocupantes.

Diferenciando entre ciclomotores e motocicletas houbo 0 mortos, 9 graves e 12 leves en ciclomotores e 11 mortos, 51 graves e 146 leves en motocicletas.

USO DE ACCESORIOS DE SEGURIDADE

Unha das cuestións máis importantes a ter en conta neste tipo de accidentes é o uso de accesorios de seguridade. Deste uso depende en moitas ocasións a súa gravidade.

Nos gráficos seguintes móstranse as vítimas, segundo o uso ou non do casco no momento do accidente e segundo a vítima viaxara nun ciclomotor ou nunha motocicleta.

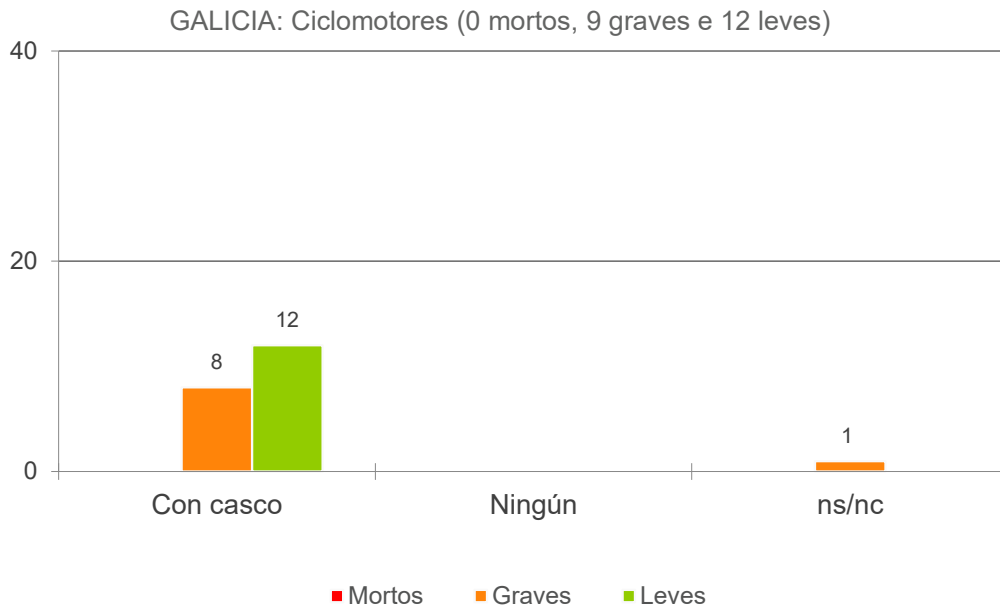
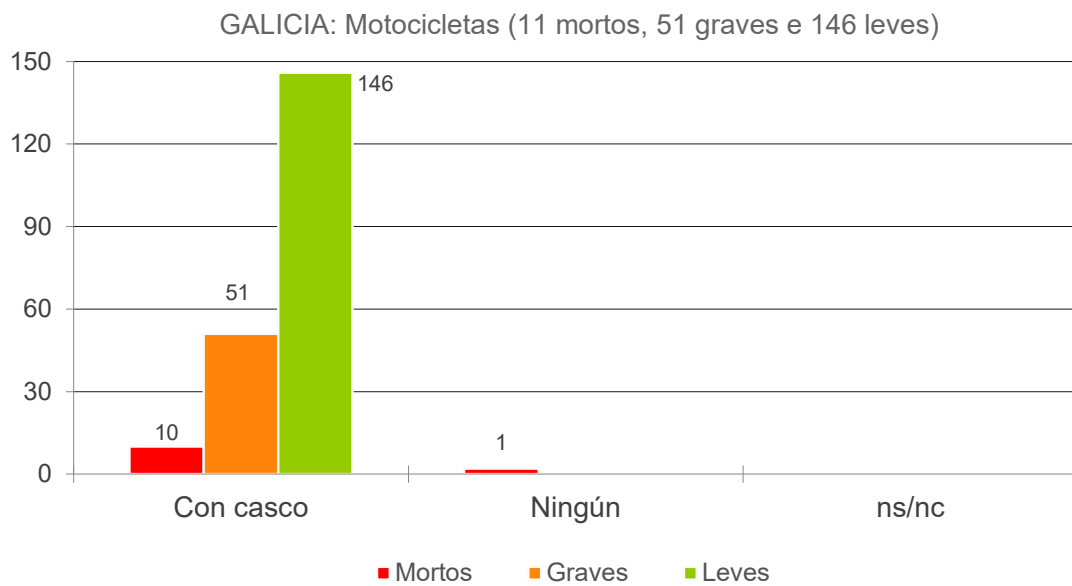


Gráfico 8.19: Vítimas de accidentes con ciclomotores, segundo o uso de accesorios de seguridade. Ano 2023. Rede autonómica.



Gráficos 8.20: Vítimas de accidentes con ciclomotores, segundo o uso de accesorios de seguridade. Ano 2023. Rede autonómica.

IDADES DAS VÍTIMAS DOS ACCIDENTES DE CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS

Nos gráficos seguintes móstranse as idades dos mortos (0 en ciclomotores e 11 en motocicletas), graves (9 en ciclomotores e 51 en motocicletas) e leves (12 en ciclomotores e 146 en motocicletas) que tiveron un accidente cun ciclomotor ou cunha motocicleta no ano 2023.

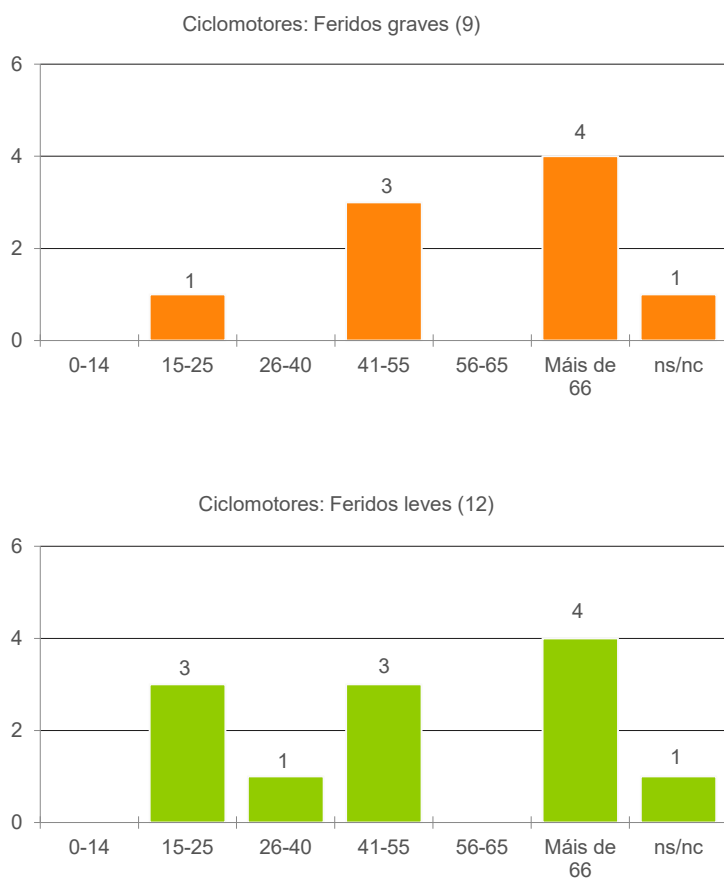


Gráfico 8.21: Idades das vítimas de accidentes de ciclomotores no ano 2023. Rede autonómica.

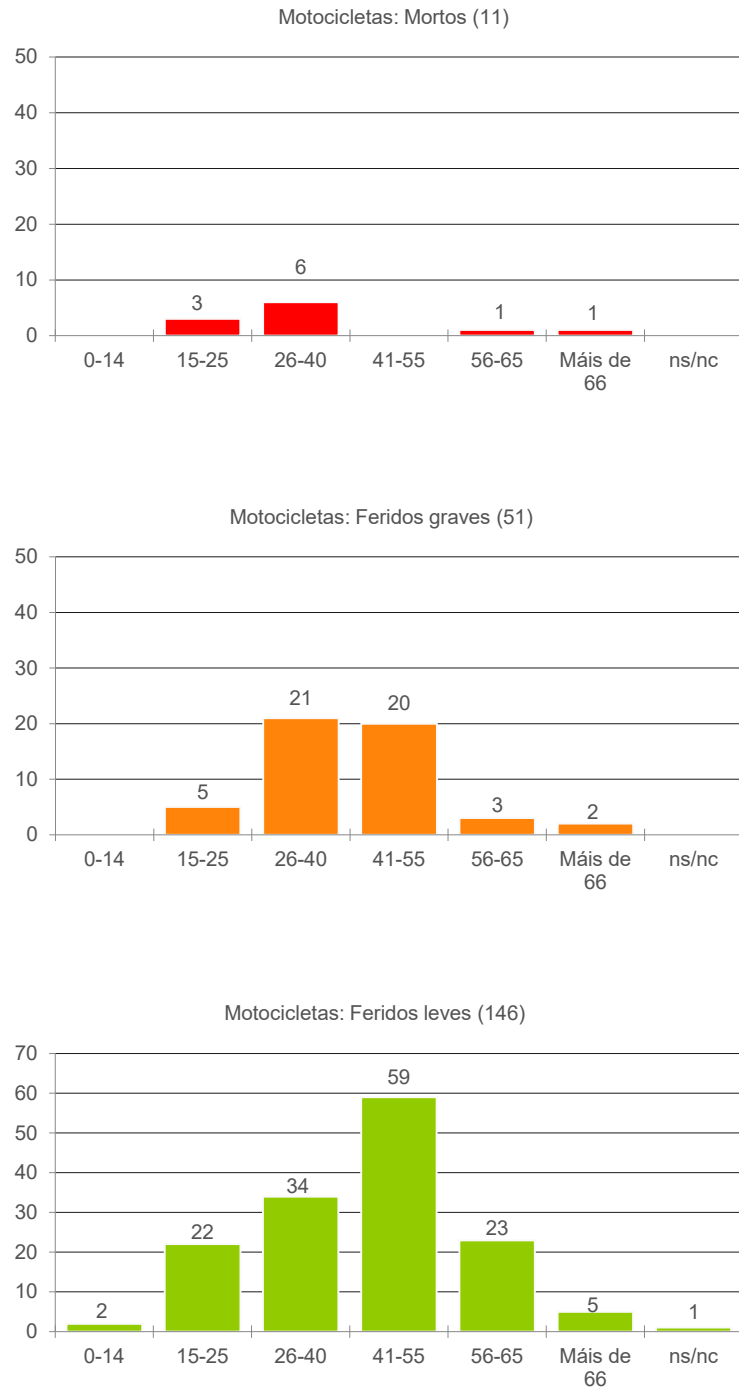


Gráfico 8.22: Idades das vítimas de acidentes de motocicletas no ano 2023. Rede autonómica.

9 ACCIDENTES DE CICLISTAS

Neste apartado trátanse os accidentes con vítimas nos que se viron implicados ciclistas, así como as vítimas que ocupaban estes vehículos. Só consideraránse vítimas ciclistas as persoas ocupantes de bicicletas.

Móstrase a continuación a evolución dos accidentes nos que se viron involucrados ciclistas.

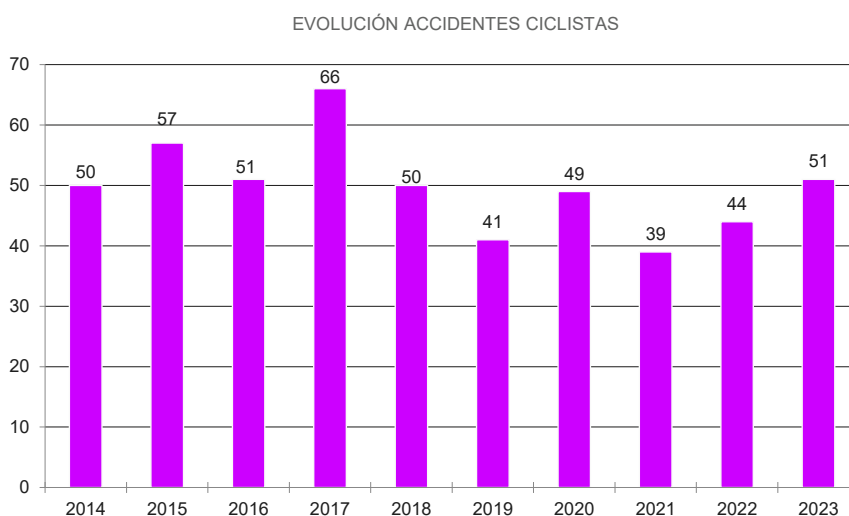


Gráfico 9.1: Evolución do número de accidentes de ciclistas (2014–2023). Rede autonómica.

No seguinte gráfico 9.2, aparece a evolución do número de vítimas ciclistas que resultaron feridos ou falecidos na rede autonómica de estradas nos últimos dez anos.

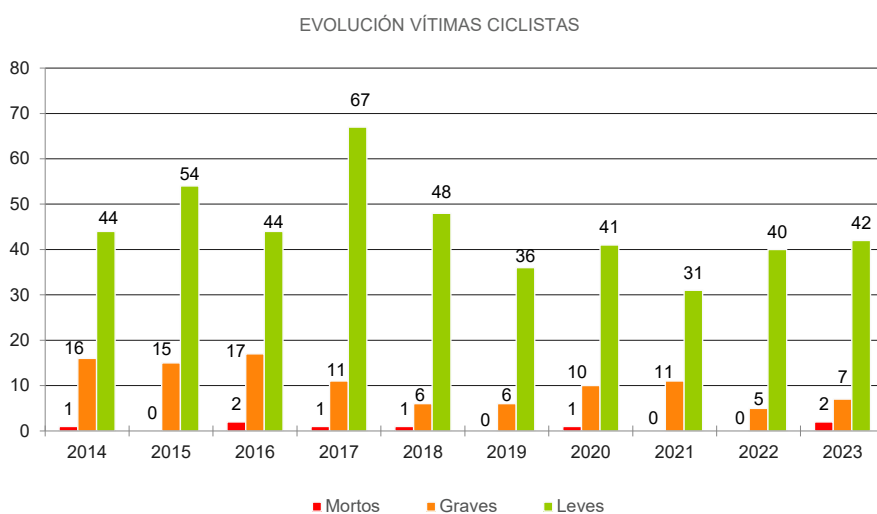
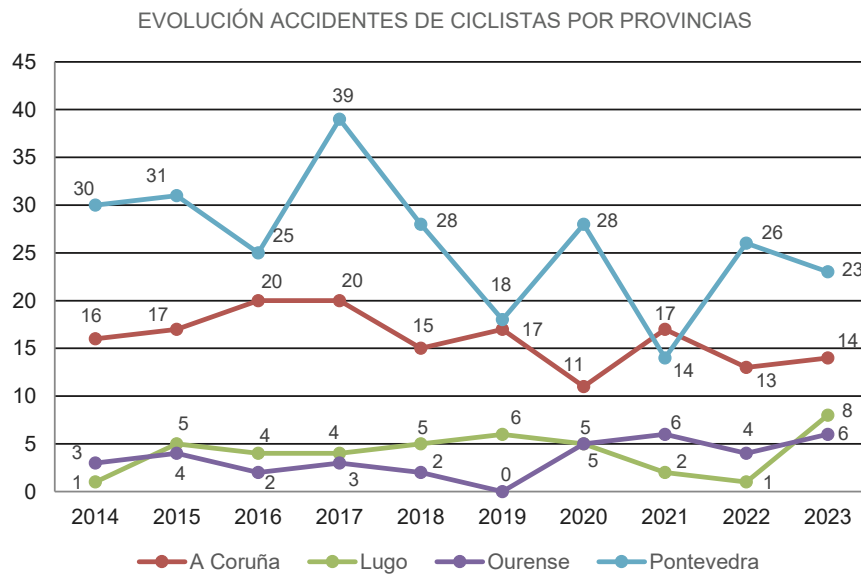


Gráfico 9.2: Evolución do número de vítimas en accidentes de ciclistas (2014–2023). Rede autonómica.

EVOLUCIÓN DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS POR PROVINCIAS

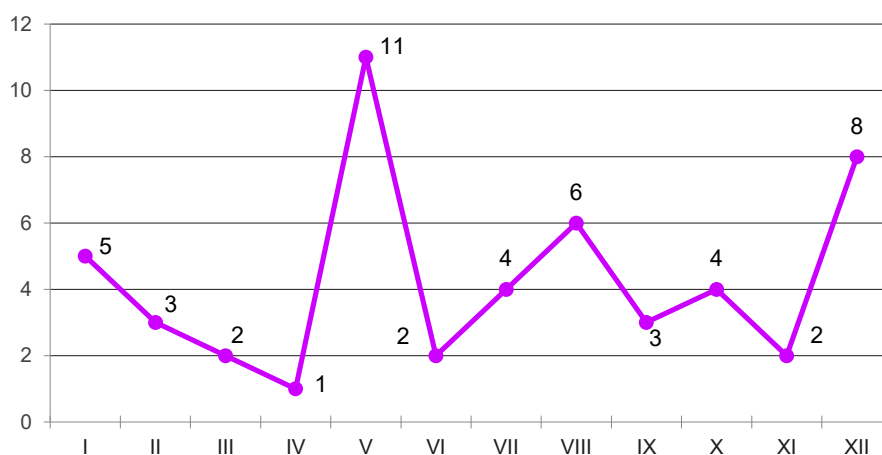
No gráfico 9.3 móstrase a evolución, por provincias e nos últimos dez anos, dos accidentes con vítimas de ciclistas na rede autonómica.



Gráficos 9.3: Evolución dos accidentes de ciclistas por provincias nos últimos dez anos. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

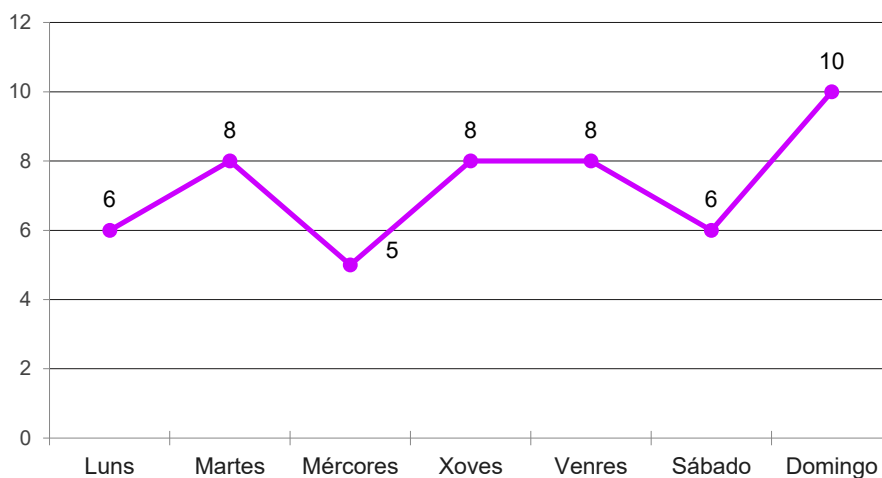
No gráfico seguinte (gráfico 9.4) móstrase a distribución mensual dos accidentes de ciclistas rexistrados no ano 2023.



Gráficos 9.4: Distribución mensual dos accidentes de ciclistas. Ano 2023. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN SEMANAL DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

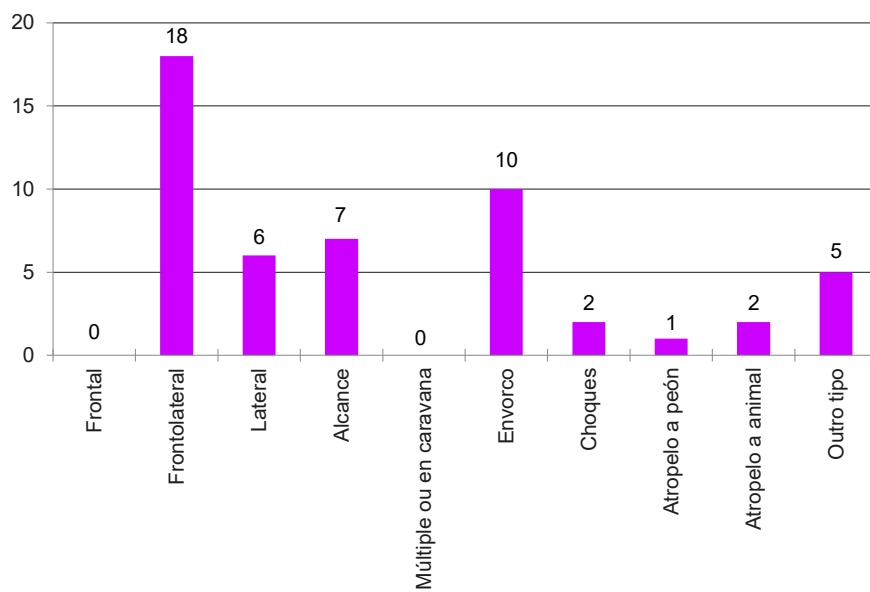
No gráfico 9.5, móstranse os datos dos accidentes con bicicletas, segundo o día da semana no que se produciu, no ano 2023.



Gráficos 9.5: Distribución semanal dos accidentes de ciclistas. Ano 2023. Rede autonómica.

TIPO DE ACCIDENTES DE CICLISTAS

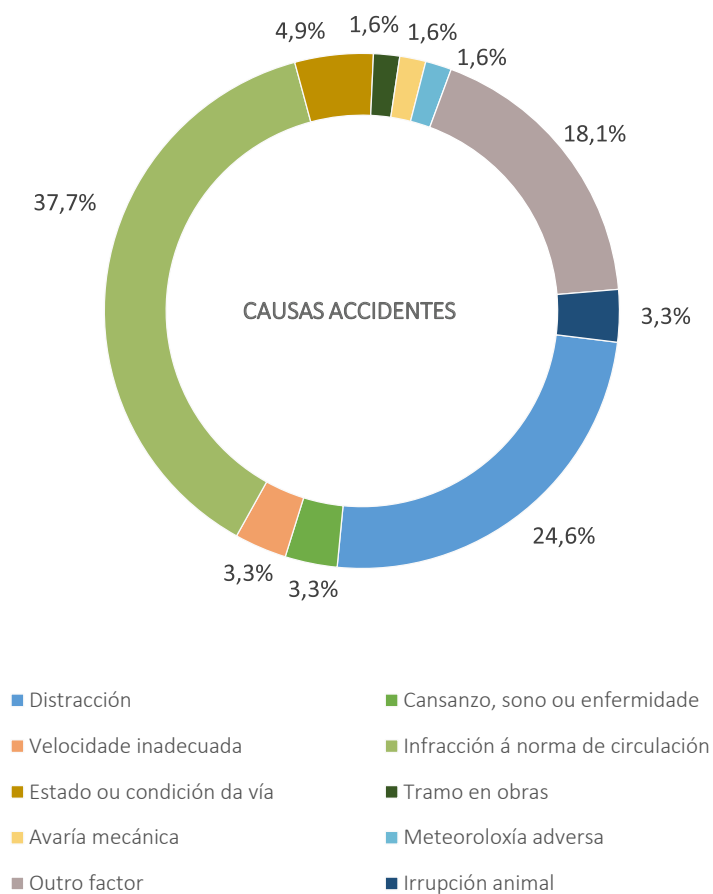
A continuación móstrase no gráfico 9.6, os tipos de accidentes nos que se viu implicada unha bicicleta na rede de estradas autonómica, no ano 2023.



Gráficos 9.6: Tipo dos accidentes de ciclistas. Ano 2023. Rede autonómica.

CAUSAS DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

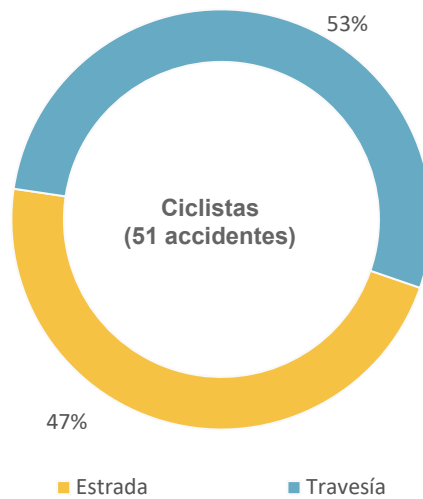
Móstranse a continuación as causas polas que se produciron os accidentes de ciclistas, na rede de estradas autonómicas, no ano 2023. (Gráfico 9.7).



Gráficos 9.7: Accidentes de ciclistas, segundo as posibles causas. Ano 2023. Rede autonómica.

ZONA DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

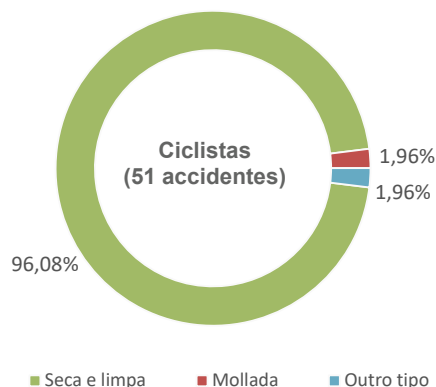
A continuación, móstrase o reparto dos accidentes de ciclistas no ano 2023, segundo a zona onde se produce o accidente. (Gráfico 9.8).



Gráficos 9.8: Accidentes de ciclistas, segundo a zona. Ano 2023. Rede autonómica.

ESTADO DA CALZADA EN ACCIDENTES DE CICLISTAS

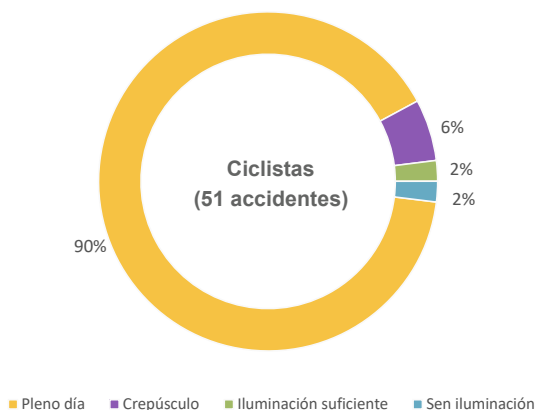
A continuación, móstranse os accidentes producidos segundo o estado da superficie da estrada, dato importante dada a pequena superficie de apoio destes vehículos.



Gráficos 9.9: Accidentes de ciclistas, segundo a superficie da estrada. Ano 2023. Rede autonómica.

LUMINOSIDADE NA ESTRADA EN ACCIDENTES DE CICLISTAS

No gráfico seguinte (gráficos 9.10) móstranse os accidentes producidos segundo a luminosidade da estrada.



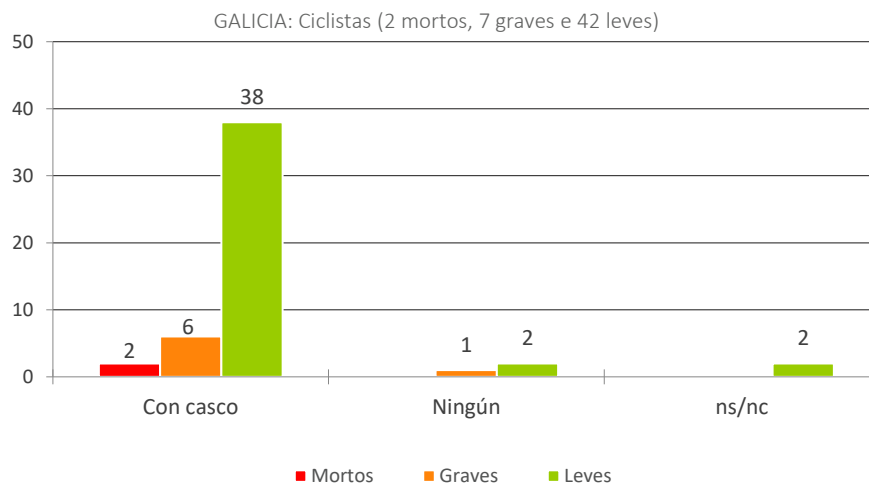
Gráficos 9.10: Accidentes de ciclistas, segundo a luminosidade da estrada. Ano 2023. Rede autonómica.

VÍTIMAS DE ACCIDENTES DE CICLISTAS. ANO 2023

Nos 51 accidentes de ciclistas rexistrados no ano 2023, houbo un total de 2 mortos, 7 feridos graves e 42 feridos leves, todos eles ciclistas.

USO DE ACCESORIOS DE SEGURIDADE

Nos gráficos seguintes móstranse as vítimas de accidentes de ciclistas, segundo o uso ou non do casco no momento do accidente.



Gráficos 9.11: Vítimas de accidentes ciclistas, segundo o uso de accesorios de seguridade. Ano 2023. Rede autonómica.

IDADES DAS VÍTIMAS DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

Nos gráficos seguintes móstranse as idades dos mortos, graves e leves que tiveron un accidente cunha bicicleta no ano 2023.

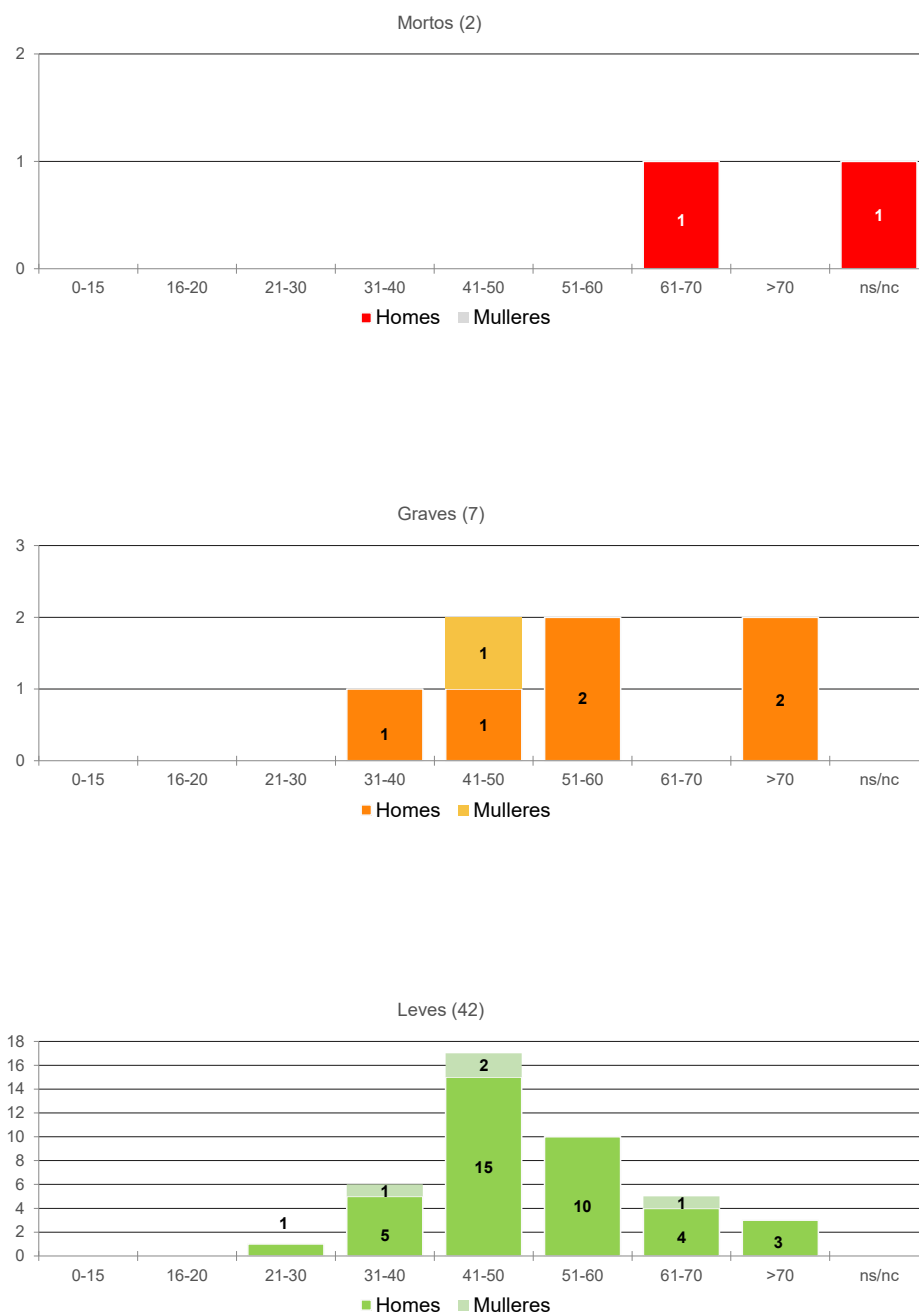


Gráfico 9.12: Idades das vítimas de accidentes de ciclistas no ano 2023. Rede autonómica.

10 ATROPELOS DE ANIMAIS

Galicia está entre as Comunidades Autónomas españolas cun maior número de accidentes de tráfico provocados por fauna, sendo este un problema estendido en maior ou menor grao en toda a metade norte da España peninsular.

Un accidente por atropelo dun animal é un encontro no espazo e no tempo entre un vehículo e un animal. A análise das causas debe atender a factores relacionados non só coa infraestrutura e co seu tráfico, se non tamén co animal e o seu medio.

A sobrepoboación de certas especies salvaxes, especialmente o xabaril e tamén o corzo, impulsada en gran parte polo paulatino abandono no campo, contribúe a un aumento constante nos datos de accidentes de fauna nos últimos anos.

EVOLUCIÓN DOS ACCIDENTES POR ATROPELOS A ANIMAIS

Móstranse a continuación a evolución dos accidentes por atropelos a animais. Obsérvase que o número de accidentes aumenta ano a ano, excepto no ano 2020 debido ás restriccións de mobilidade que houbo durante a pandemia da Covid-19.

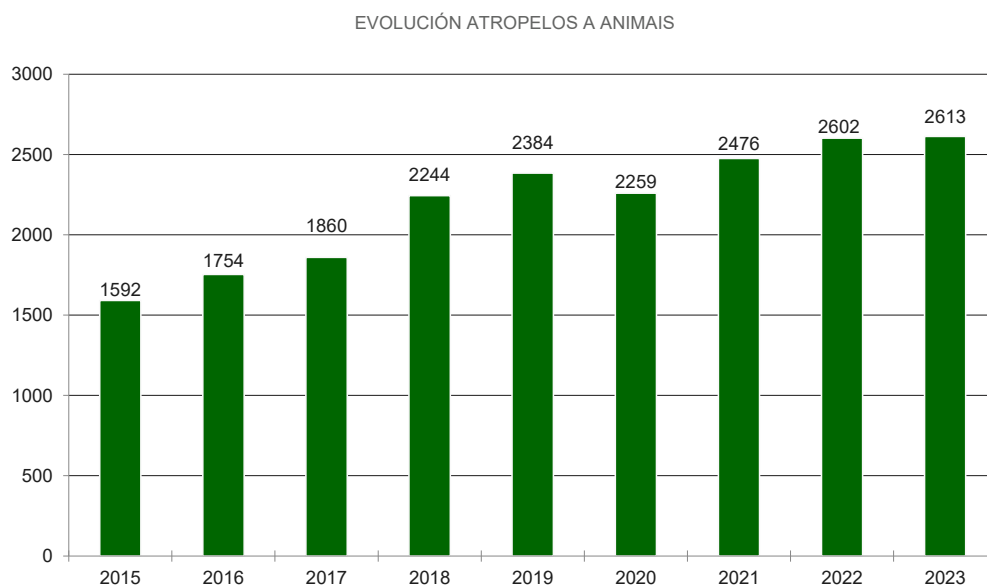
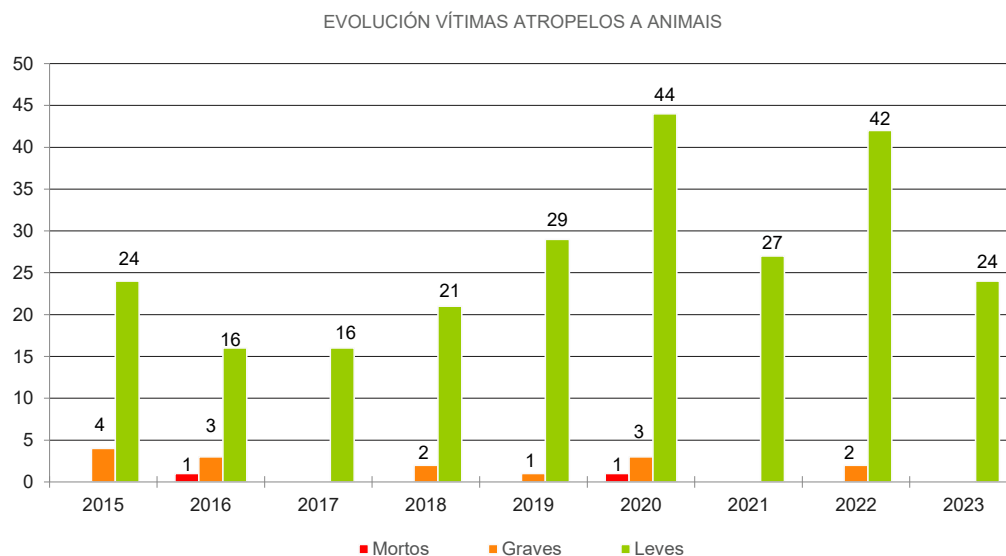


Gráfico 10.1: Evolución do número de accidentes por atropelos a animais (2015–2023). Rede autonómica.

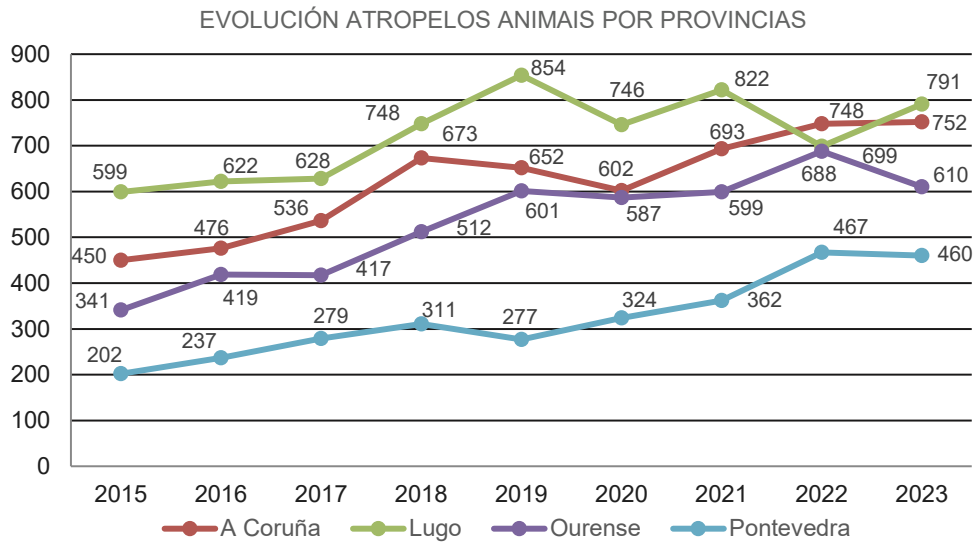
Móstranse o número de vítimas dos accidentes de atropelos a animais no seguinte gráfico 10.2.



Gráficos 10.2: Evolución do número de vítimas en accidentes por atropelos a animais (2015–2023). Rede autonómica.

EVOLUCIÓN DOS ATROPELOS A ANIMAIS POR PROVINCIAS

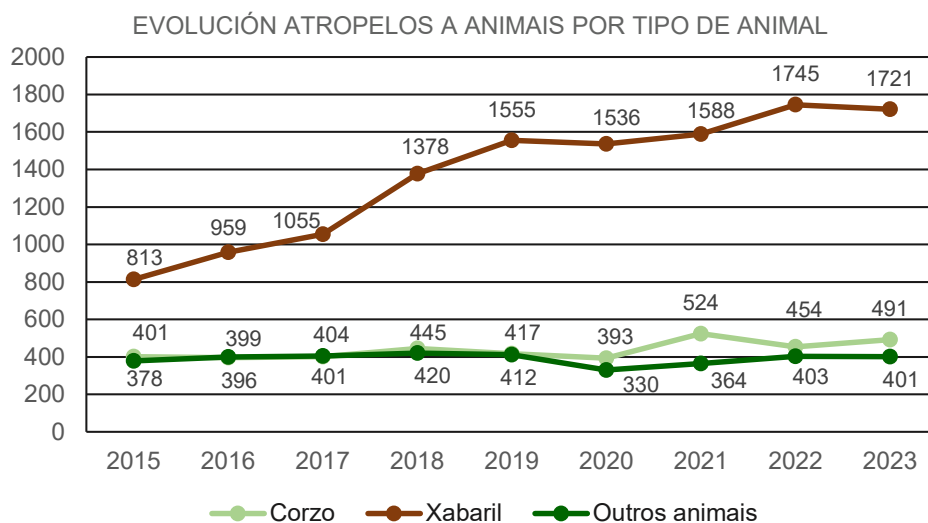
No gráfico 10.3 móstranse a evolución dos accidentes por atropelos a animais, para cada provincia, na rede de estradas autonómica nos últimos anos.



Gráficos 10.3: Evolución dos atropelos a animais por provincias (2015-2023). Rede autonómica.

EVOLUCIÓN DOS ATROPELOS A ANIMAIS POR TIPO DE ANIMAL

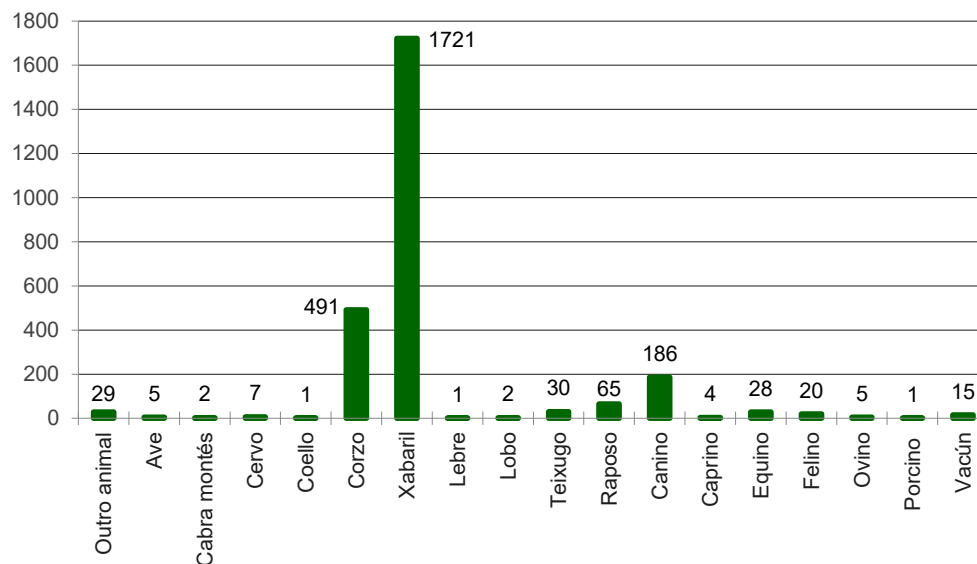
No gráfico 10.4 móstranse a evolución dos accidentes por atropelos a animais, por tipo de animal, na rede de estradas autonómicas nos últimos anos.



Gráficos 10.4: Evolución dos atropelos a animais por tipo de animal (2015-2023). Rede autonómica.

TIPOLOXÍA DOS ANIMAIS ATROPELADOS NO ANO 2023

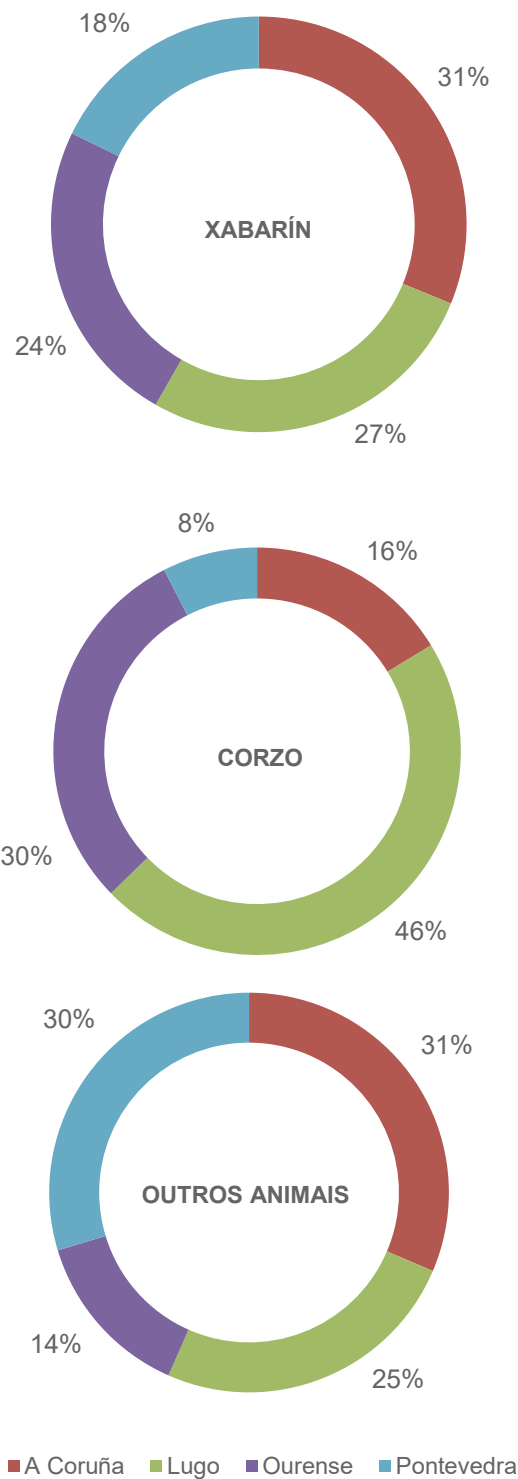
Entrando máis en detalle, os tipos de animais atropelados na rede de estradas autonómica no ano 2023, son os que seguen a continuación.



Gráficos 10.5: Distribución dos tipos de animais atropelados. Ano 2023. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DOS ATROPELOS A ANIMAIS POR TIPO DE ANIMAL. ANO 2023.

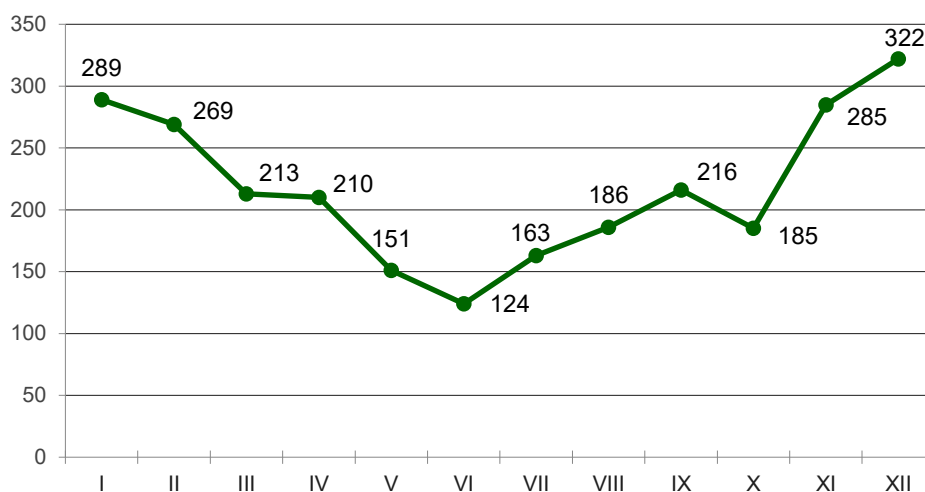
Nos gráficos seguintes aparece o reparto por provincias dos accidentes producidos por atropelos a animais, segundo o tipo de animal.



Gráficos 10.6: Accidentes por atropelos a animais, por provincias. Ano 2023. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DOS ATROPELOS A ANIMAIS. ANO 2023.

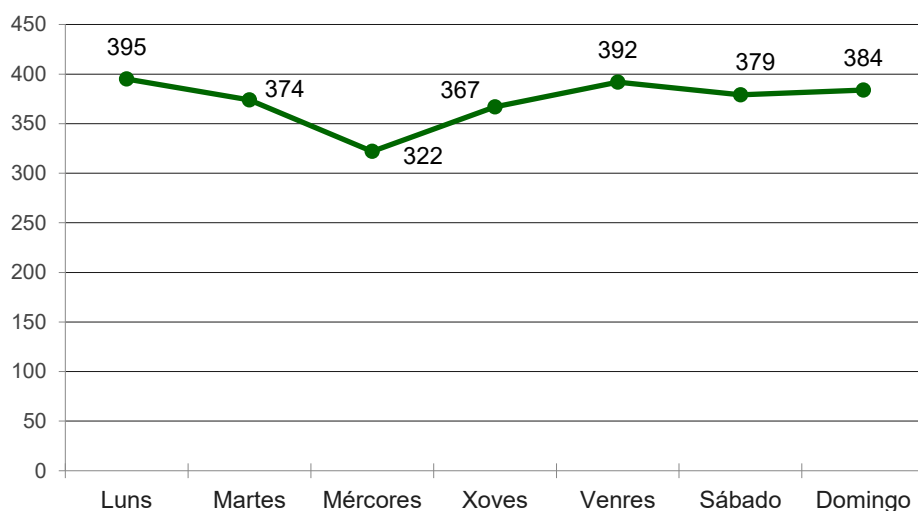
No gráfico 10.7 móstrase a distribución mensual dos accidentes rexistrados no ano 2023 por atropelos a animais.



Gráficos 10.7: Distribución mensual dos accidentes por atropelo a animal. Ano 2023. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN SEMANAL DOS ATROPELOS A ANIMAIS. ANO 2023.

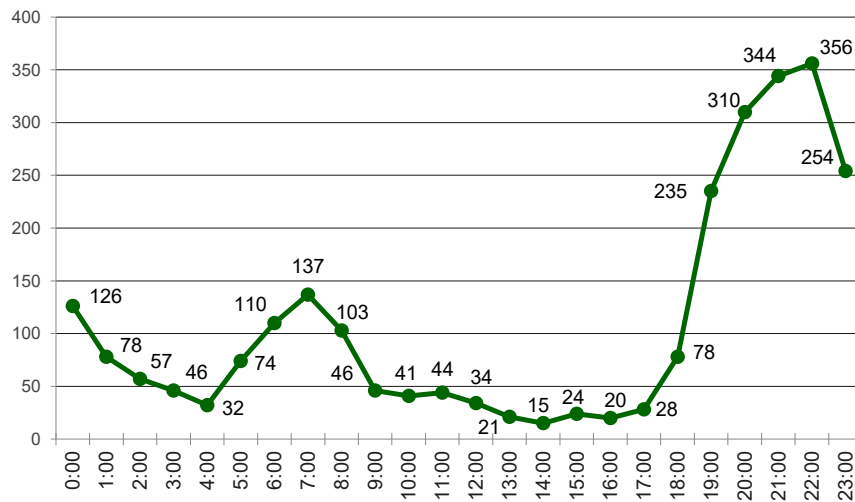
No gráfico 10.8, móstranse os datos dos accidentes por atropelos a animais, segundo o día da semana no que se produciu, no ano 2023.



Gráficos 10.8: Distribución semanal dos accidentes por atropelo a animal. Ano 2023. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN HORARIA DOS ATROPELOS A ANIMAIS. ANO 2023.

No gráfico seguinte (gráfico 10.9) móstrase a distribución horaria dos accidentes rexistrados no ano 2023 por atropelos a animais.



Gráficos 10.9: Distribución horaria dos accidentes por atropelo a animal. Ano 2023. Rede autonómica.

LUMINOSIDADE NA ESTRADA EN ATROPELOS A ANIMAIS. ANO 2023.

No gráfico seguinte (gráfico 10.10) móstranse os accidentes producidos por atropelos a animais, segundo a luminosidade da estrada.

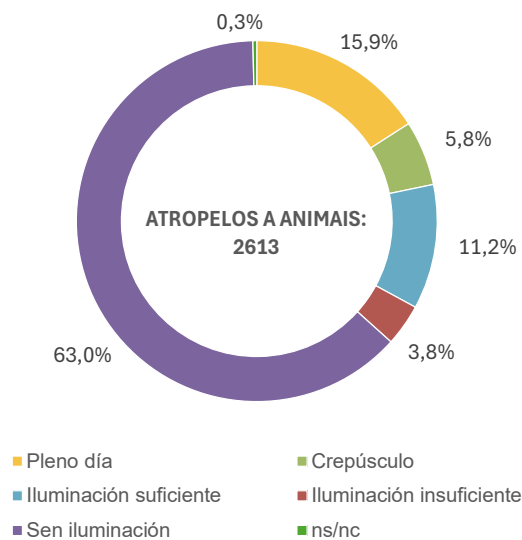
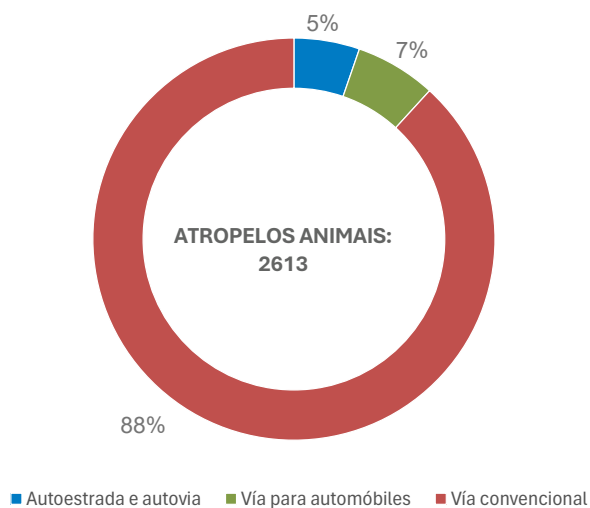


Gráfico 10.10: Accidentes por atropelos a animais, segundo a luminosidade da estrada. Ano 2023. Rede autonómica

TIPO DE VÍA DOS ATROPELOS A ANIMAIS. ANO 2023.

No gráfico 10.11, móstranse os datos dos accidentes por atropelos a animais, segundo o tipo de vía no que se produciu, no ano 2023.



Gráficos 10.11: Accidentes por atropelos a animais, segundo o tipo de vía. Ano 2023. Rede autonómica.

TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ATROPELOS A ANIMAIS

A Instrución 2/2023, pola que se establece a metodoloxía de cálculo dos treitos de concentración de atropelos a animais (TCAAs) na rede autonómica de estradas de Galicia, establece que se considerará treito de concentración de atropelos de animais (TCAA) aquel treito no que se teñan rexistrados dous ou máis atropelos de xabaril ou de corzo por quilómetro e ano, como media dos últimos 5 anos.

Na rede de titularidade autonómica de Galicia se rexistraron 182 TCAAs no ano 2023, que suman unha lonxitude de 381 km da rede de estradas.

		A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Total
Estradas convencionais	Nº TCAAs	31	61	52	17	167
	Nº Km TCAAs	68,96	131,96	123,14	25,81	349,87
	Accidentes nos TCAAs (2019-2023)	677	1463	1506	236	3882
Autoestradas, autovías e vías para automóviles	Nº TCAAs	5	8	1	1	15
	Nº Km TCAAs	9,29	18,36	1,31	2,06	31,02
	Accidentes nos TCAAs (2019-2023)	98	187	14	24	323
Todas as estradas	Nº TCAAs	42	69	53	18	182
	Nº Km TCAAs	78,25	150,32	124,45	27,87	380,89
	Accidentes nos TCAAs (2019-2023)	775	1650	1520	260	4205

Táboa 10.1: Distribución dos TCAAs do ano 2023. Rede autonómica.

11 TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES

Neste capítulo expóñense os resultados dos cálculos dos TCAs obtidos a partir da base de datos de accidentes.

Defínese TCA en estradas convencionais como o treito de 1 Km no que se rexistran 10 ou máis accidentes con vítimas nos últimos 5 anos e que se cumpran as seguintes condicións:

IMD	CONDICIÓNS
>7.000	IP \geq 70 ou Nº accidentes/ano \geq 3 nos dous últimos anos
<7.000	IP \geq 100 ou Nº accidentes/ano \geq 3 nos dous últimos anos

Defínese TCA en autovías ou autoestradas o tramo de 1 Km no que se rexistran 10 ou máis accidentes con vítimas nos últimos 5 anos e se que cumpran as seguintes condicións:

IMD	CONDICIÓNS
> 80.000	IP \geq 30 ou Nº accidentes/ano \geq 9 nos dous últimos anos
40.000 < IMD < 80.000	IP \geq 35 ou Nº accidentes/ano \geq 5 nos dous últimos anos
< 40.000	IP \geq 40 ou Nº accidentes/ano \geq 3 nos dous últimos anos

Cabe sinalar que o algoritmo desenvolvido efectúa o cálculo por quilómetros reais e non só por puntos quilométricos (por exemplo, entre o PK 34,2 e o 35,2), e que se aparecen tramos consecutivos ou solapados que cumpran as condicións anteriores, se xuntan nun TCA. Por esta causa, obtéñense tramos de diferentes lonxitudes. Para o desenvolvemento deste método é imprescindible contar con datos fiables do tráfico (IMD), os cales están dispoñibles gracias á Memoria de tráfico publicada anualmente.

O período de análise abrangue 5 anos, dende 2019 ata 2023. No anexo que figura ao final deste apartado, móstranse os TCAs do ano 2023. Tamén engádense uns planos de situación destes.

No ano 2023 obtivéronse un total de 32 tramos de concentración de accidentes distribuídos entre Pontevedra e A Coruña. Aínda que en Pontevedra atópanse o 68,7% da totalidade dos TCAs, estes ocupan un 0,51% da rede autonómica. A provincia da Coruña rexistra un 31,3% dos TCAs e localízanse no 0,26% da rede autonómica. En Lugo e Ourense non se rexistraron TCAs..

	A Coruña	Pontevedra	Total
Nº TCAs	10 (31,3%)	22 (68,7%)	32 (100%)
Nº Km TCAs	14,2 (33,8%)	27,8 (66,2%)	42,0 (100%)
Nº Km total Rede Autonómica	1716	1279	5493 (Km de toda a RAEGA)
Nº Km TCAs/Nº Km de cada provincia	0,8%	2,2%	
Nº Km TCAs/Nº Km totais Rede	0,26%	0,51%	0,76%
Accidentes con vítimas nos TCAs (19-23)	164	306	470
Accidentes con vítimas totais de 2019-2023	2203	2004	5082 (accid das 4 provincias)
Accid en TCAs/Accid totais en cada provincia	7,4%	15,3%	9,25%

Táboa 11.1: Distribución dos TCAs do ano 2023. Rede autonómica.

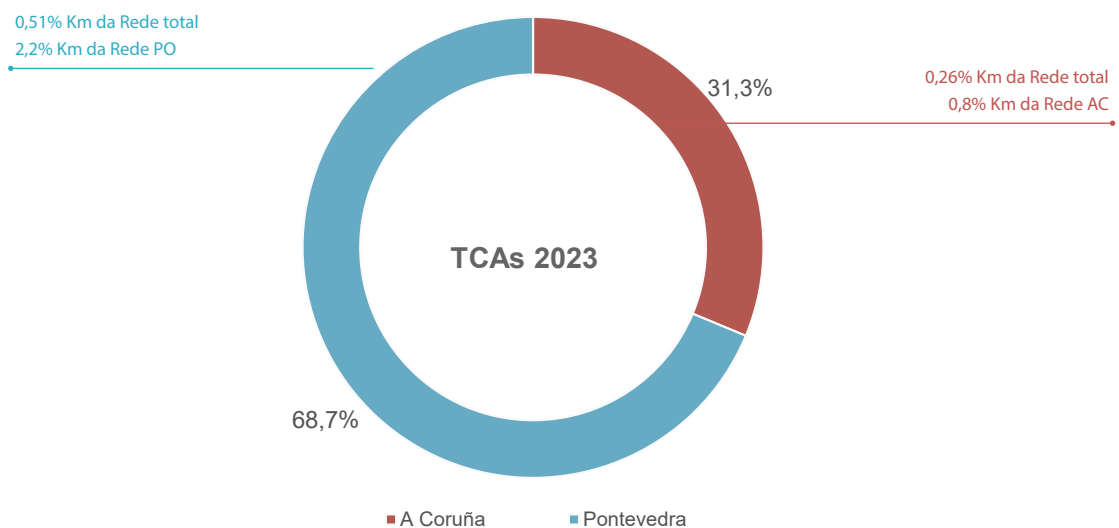


Gráfico 11.1: TCAs ano 2023. Rede autonómica.

Os TCAs supoñen un 0,76% na lonxitude da rede autonómica, cun total de 42,0 Km. Nestes concéntranse o 9,25% dos accidentes con vítimas, o que indica a especial perigosidade destes tramos, e o seu tratamento permite rentabilizar ao máximo os investimentos en seguridade viaria.

O 15,3% dos accidentes con vítimas que se rexistran na provincia de Pontevedra suceden nalgún dos 22 TCAs, mentres que o 7,4% dos accidentes rexistrados na Coruña se producen nos 10 TCAs desta provincia.

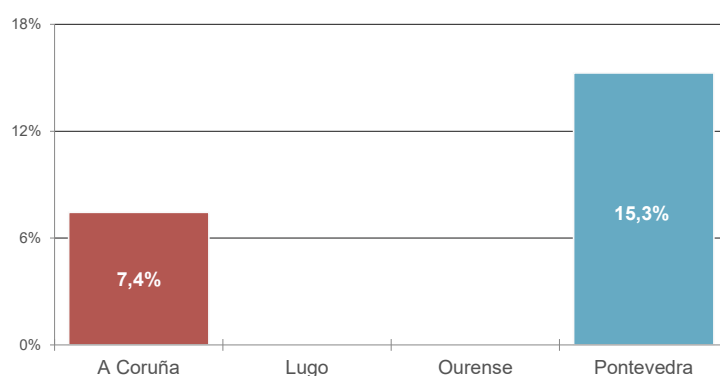


Gráfico 11.2: Distribución do total de accidentes con vítimas en TCAs 2019-2023 respecto de cada provincia. Rede autonómica.

■ 0-14 ■ 15-25 ■ 26-40 ■ 41-55 ■ 56-65 ■ Máis de 66 ■ ns/nc

EVOLUÇÃO DOS TCAS

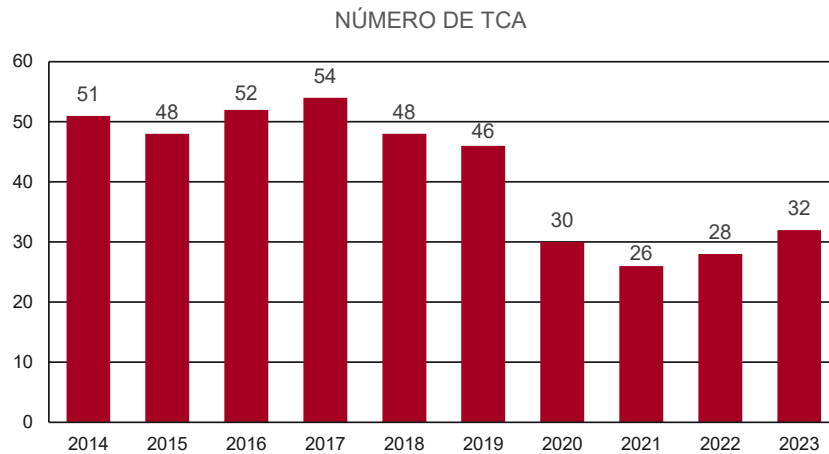


Gráfico 11.3: Evolução do número de TCAs nos últimos dez anos. Rede autónoma.

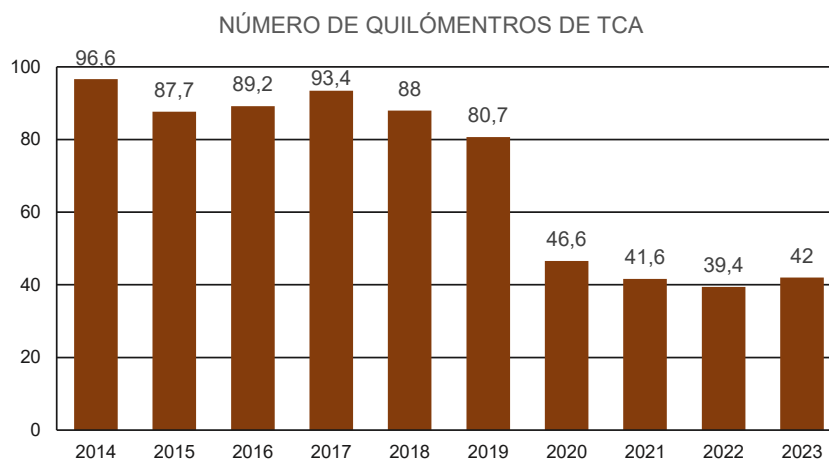


Gráfico 11.4: Evolução do número de km de TCAs nos últimos dez anos. Rede autónoma.

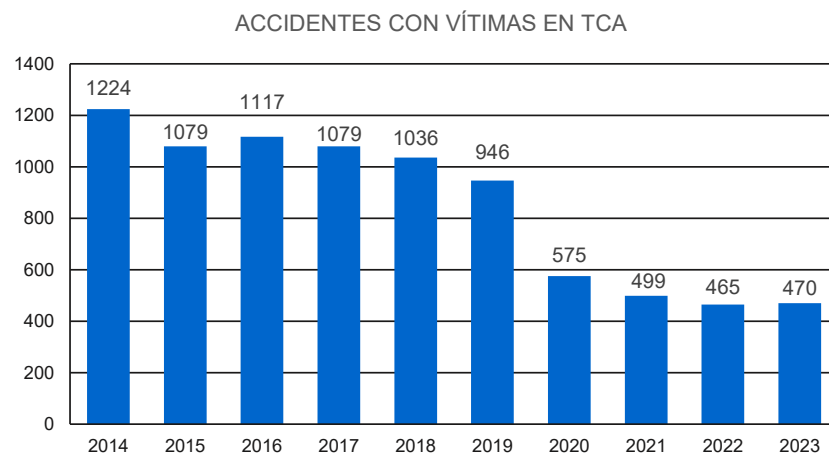


Gráfico 11.5: Evolução do número de acidentes com vítimas nos TCAs nos últimos dez anos. Rede autónoma.

GRAVIDADE NOS TCAS. ANO 2023.

Os TCAs son treitos de acumulación de accidentes con vítimas, non tendo en conta no seu cálculo o número de vítimas rexistradas neles. Na seguinte gráfica aparecen os accidentes e vítimas rexistradas nos TCAs do ano 2023.

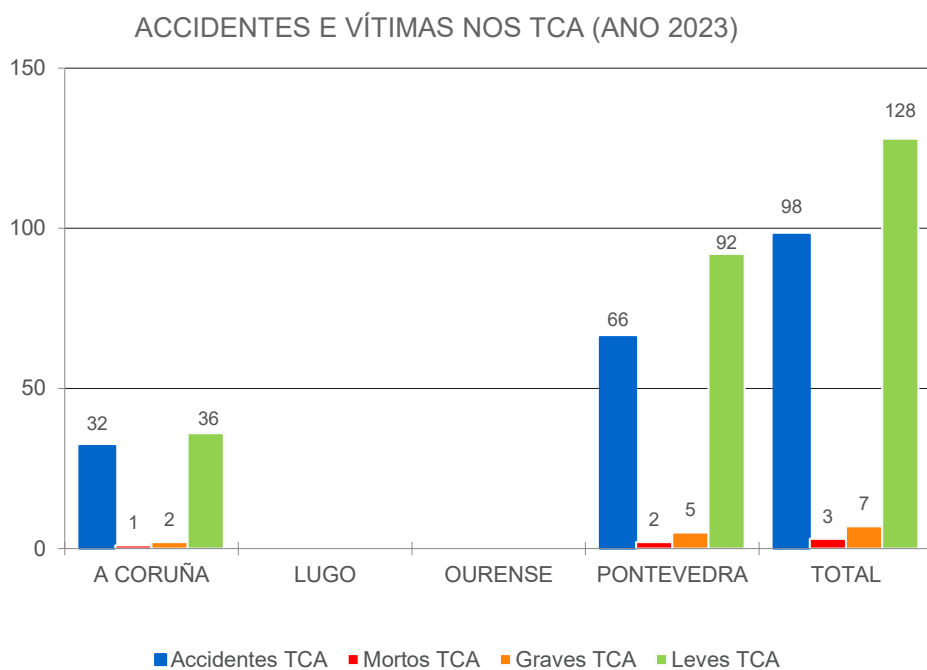


Gráfico 11.6: Distribución de accidentes e vítimas nos TCAs de cada provincia, ano 2023. Rede autonómica.

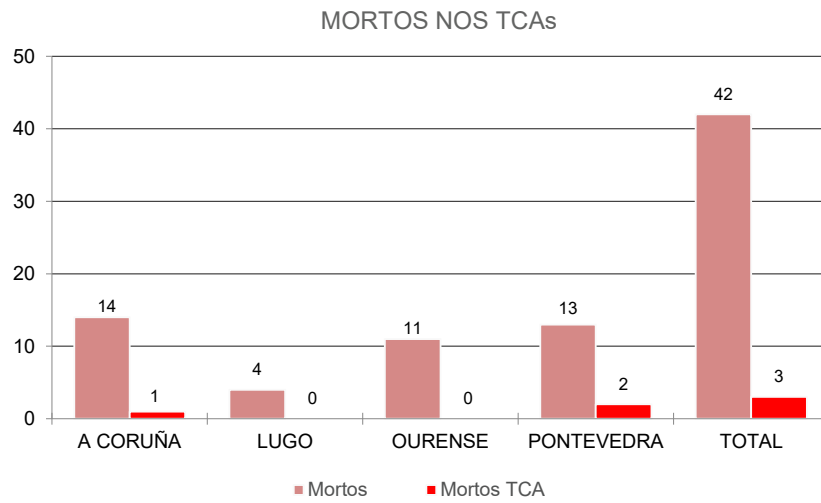


Gráfico 11.7: Distribución de mortos nos TCAs de cada provincia, ano 2023. Rede autonómica.

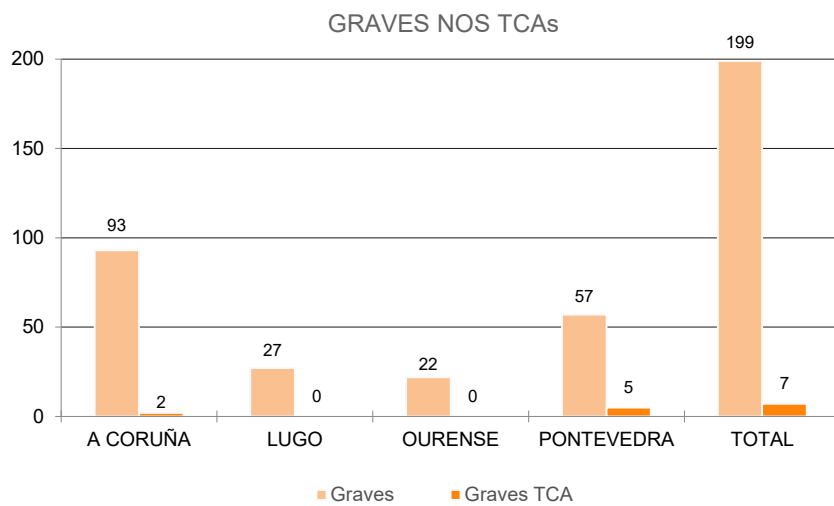


Gráfico 11.8: Distribución de feridos graves nos TCAs de cada provincia, ano 2023. Rede autonómica.

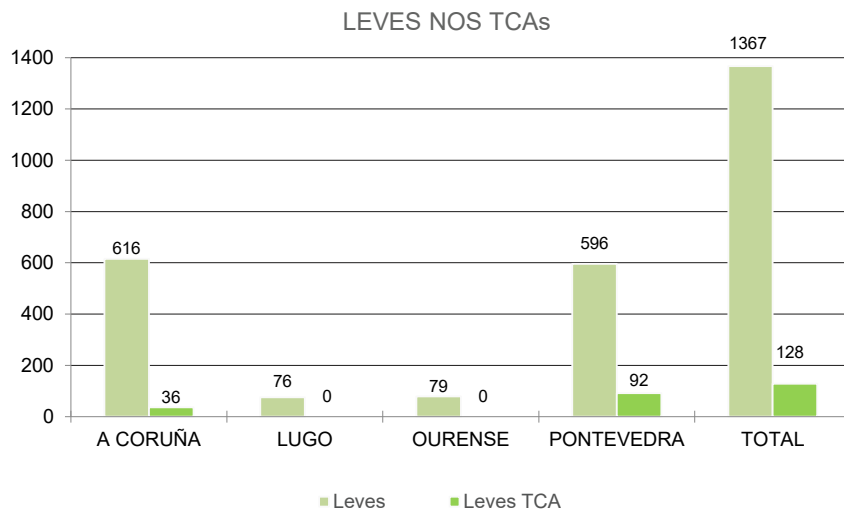
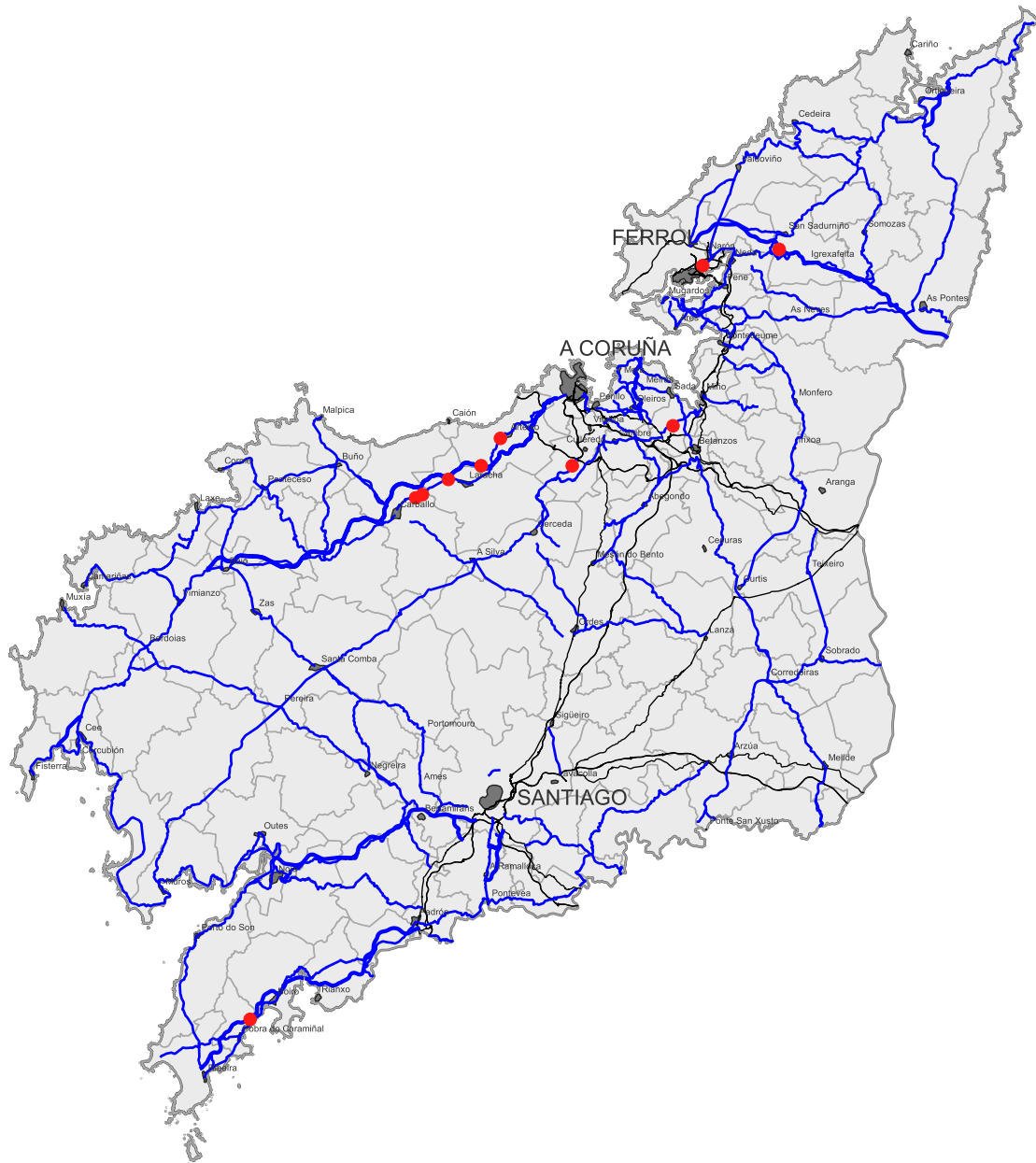


Gráfico 11.9: Distribución de feridos leves nos TCAs de cada provincia, ano 2023. Rede autonómica.

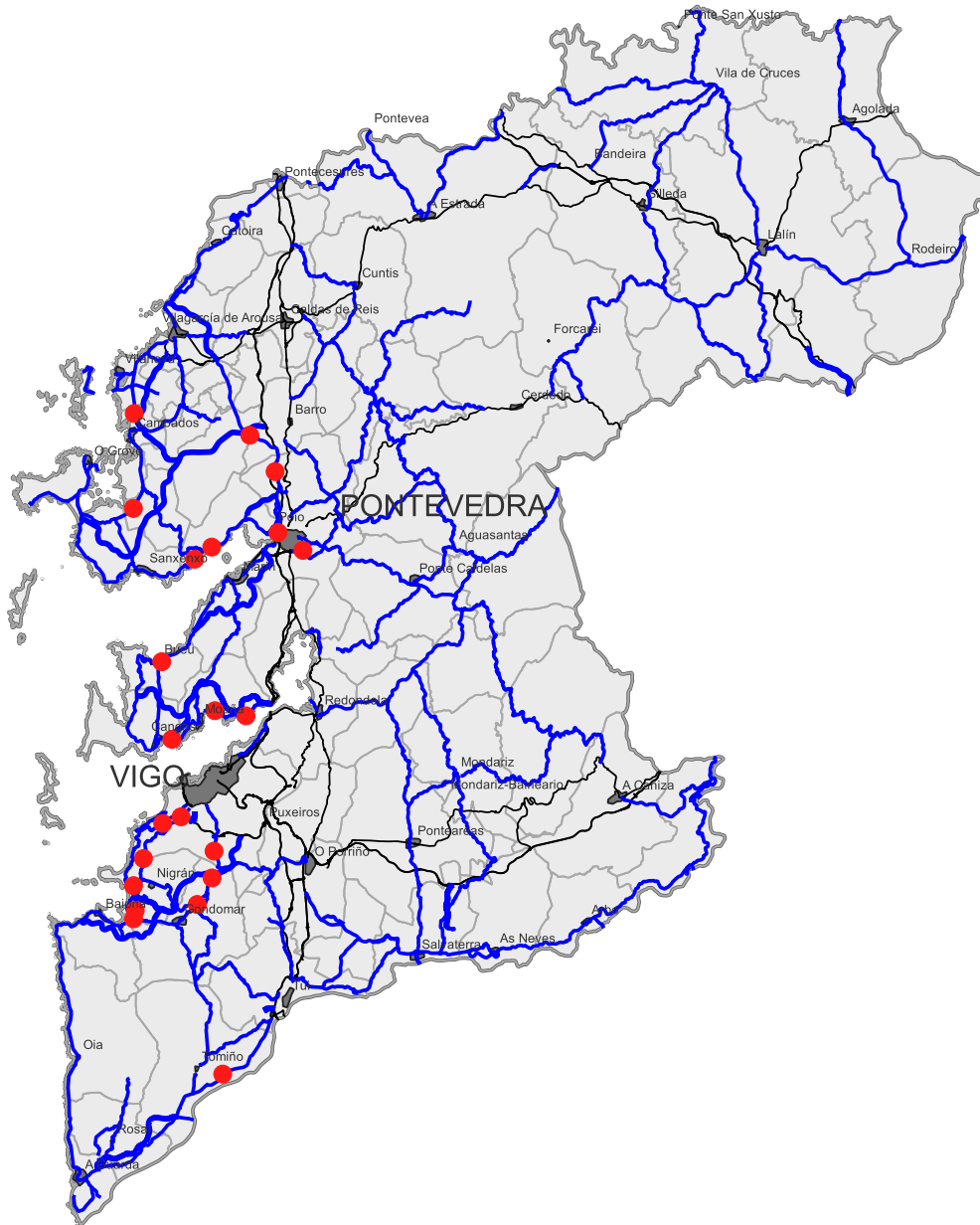
TCA's ANO 2023

Estrada	PK inicio	PK fin	Lonx
AC-164	1,9	3,0	1,2
AC-523	0,2	1,8	1,7
AC-552	11,7	12,6	1,0
AC-552	23,1	24,4	1,4
AC-552	26,6	27,5	1,0
AC-552	28,3	29,4	1,2
AC-862	2,1	4,5	2,5
AG-11	30,1	31,4	1,4
AG-55	18,3	19,9	1,7
AG-64	13,9	14,9	1,1
PO-308	8,1	9,1	1,1
PO-308	10,4	11,4	1,1
PO-315	0,0	1,0	1,1
PO-325	2,8	3,9	1,2
PO-325	11,5	12,4	1,0
PO-330	5,4	6,9	1,6
PO-331	13,0	14,4	1,5
PO-331	15,3	16,2	1,0
PO-340	20,6	21,5	1,0
PO-531	0,2	1,8	1,7
PO-531	5,5	6,4	1,0
PO-531	10,7	11,6	1,0
PO-542	5,9	6,8	1,0
PO-549	8,5	9,5	1,1
PO-550	8,5	10,2	1,8
PO-551	21,2	22,5	1,4
PO-551	26,1	26,7	0,7
PO-551	31,4	32,3	1,0
PO-552	1,2	3,0	1,9
PO-552	7,1	8,1	1,1
PO-552	12,1	14,5	2,5
PO-552	63,8	64,7	1,0
		Lonx (Km)	42,0

A CORUÑA TCAs 2023



PONTEVEDRA TCAs 2023



12 TRAMOS DE ALTO POTENCIAL DE MELLORA (TAPM)

Neste capítulo expóñense os resultados dos cálculos dos treitos de alto potencial de mellora (TAPM) na rede autonómica de estradas de Galicia (RAEGA).

Os cálculos destes treitos efectúanse pola metodoloxía de cálculo establecida na Orden Circular 30/2012 do MITMA sobre as "*Directrices del procedimiento para la gestión de tramos de concentración de accidentes y la clasificación de la seguridad de la Red de Carreteras del Estado*", realizando unha serie de adaptacións desta metodoloxía segundo as características propias da rede autonómica de estradas de Galicia.

A identificación dos TAPM realízase sobre a base da análise do número de accidentes con vítimas que se rexistraron nos últimos 5 anos, e son aqueles treitos que no seu conxunto permitan alcanzar un 50% da redución potencial acumulada de costes da accidentalidade.

O procedemento de clasificación do potencial de mellora da seguridade nas estradas da rede de estradas autonómica de Galicia e identificación dos TAPM constará dos seguintes elementos:

- Tramificación da RAEGA segundo Intensidade Media Diaria (IMD):

Establécese a división da rede de acordo coa tramificación, segundo a IMD realizada para a Memoria de Tráfico.

- Estimación da redución potencial de custos da accidentalidade:

A redución potencial de custos da accidentalidade en cada tramo da rede será á estimación da redución anual do custo da accidentalidade por km e ano que se produciría se se dotase ao tramo das condicións de seguridade alcanzables mediante as actuacións viables no tramo. Para o cálculo dos custos da accidentalidade, considéranse tres niveis de gravidade dos accidentes con vítimas (accidentes con vítimas mortais, accidentes con feridos graves e accidentes con feridos leves), aos que se asociará o valor económico considerado pola DGT en cada caso.

A continuación, calcúlase o custo medio anual por km de cada un dos tramos como o custo total do tramo entre a súa lonxitude e o número de anos da análise, e obtense a media do custo medio anual por km para o total de tramos da rede autonómica de estradas.

Posteriormente, calcúlase a estimación da redución potencial dos custos da accidentalidade como a diferenza entre o custo medio por km e ano dos accidentes con vítimas rexistrados nun tramo completo e o custo esperado dos accidentes por km e ano.

O custo esperado por km para as estradas será o percentil 30 da distribución de valores do custo medio anual por km.

Por último, ordénanse os tramos de maior a menor redución potencial de custos e obtense a redución potencial acumulada de custos para o total da rede de estradas autonómica.

- Clasificación dos tramos segundo o potencial de mellora da seguridade viaria. Identificación dos TAPM:

Ordenaranse de maior a menor redución potencial de custos acumulada.

Consideraranse TAPM aqueles tramos que no seu conxunto permitan alcanzar un 50% da redución potencial total.

Os datos de accidentalidade nos TAPM 2023, na rede de estradas autonómica de Galicia, que abrangue os datos dos anos 2019 a 2023, son os seguintes

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Total
Nº TAPM	62 (48,4%)	13 (10,2%)	12 (9,4%)	41 (32,0%)	128 (100%)
Nº Km TAPM	258	43	49	168	517,4 (100%)
Nº Km total Rede Autonómica	1716	1474	1024	1279	5493
Nº Km TAPM/Nº Km de cada provincia	15,0%	2,9%	4,8%	13,2%	
Nº Km TAPM/Nº Km totais Rede	4,7%	0,8%	0,9%	3,1%	9,5%
Accidentes con vítimas nos TAPM (2019-2023)	634	69	46	567	1316
Accidentes con vítimas totais de 2019-2023	2203	496	379	2004	5082
Accid en TAPM/Accid totais en cada provincia	28,8%	13,9%	12,1%	28,3%	25,9%

Táboa 12.1: Distribución dos TAPM do ano 2023. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DOS TAPM

Na seguinte gráfica, móstrase a distribución por provincias dos TAPM do ano 2023.

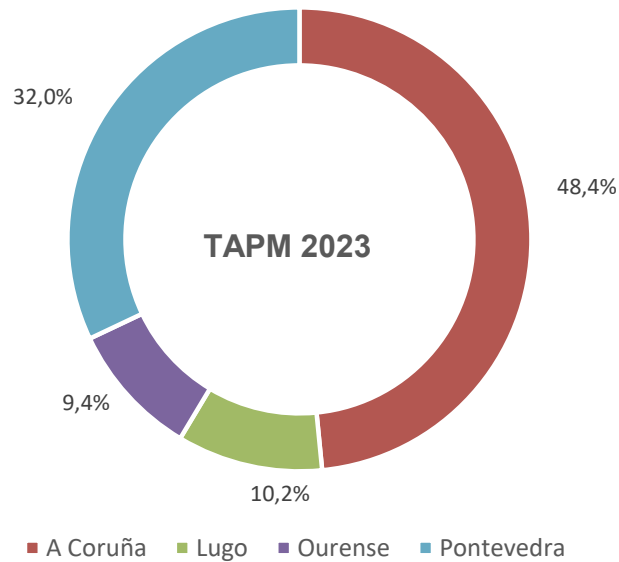


Gráfico 12.1: Distribución do número de TAPM 2023 por provincias. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS NOS TAPM

Dentro da distribución por provincias dos accidentes con vítimas rexistrados nos TAPM 2023, obsérvase que a provincia da Coruña suma un 48,2% (634 accidentes con vítimas) do total de accidentes con vítimas producidos dentro dos TAPM, seguéndolle Pontevedra cun 43,1% (567 accidentes con vítimas).

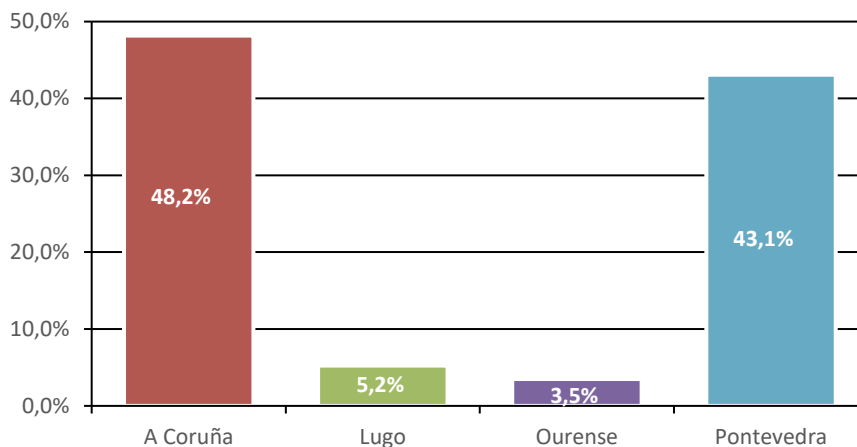


Gráfico 12.2: Distribución do total de accidentes con vítimas nos TAPM 2023. Rede autonómica.

13 CUSTOS DA ACCIDENTALIDADE

Neste apartado estímase o custo que para a sociedade teñen as vítimas dos accidentes de tráfico. A ocorrencia dun accidente de tráfico leva consigo unha gran cantidade de custos. Isto fixo que xa nos anos noventa, a Comisión Europea promovera a elaboración dun estudo encadrado na acción COST 313 no que se revisou de qué forma estimaban 14 países europeos os custos dos accidentes e se formularon recomendacións acerca de cómo deberían cuantificarse. Concretamente, identificáronse tres categorías de custos:

- Custos económicos directos (custos médicos, de reparación ou substitución dos vehículos danados e custos administrativos).
- Custos indirectos (o valor da capacidade produtiva perdida a consecuencia da morte prematura, da incapacidade permanente ou da temporal causada polos accidentes)
- Valor da calidade de vida perdida, tamén denominado valor humano, representado polo “valor da perda de gozo da vida ou a saúde da vítima, así coma o dolor, aflicción e sufrimento da vítima e dos seus familiares”.

A suma das tres categorías proporciona o custo total por vítima nun accidente, o que permite, en certo modo, valorar o dano social provocado polos accidentes de tráfico. Da revisión do proxecto COST 313, en España, dende o ano 2011, a Dirección Xeral de Tráfico adoptou os valores de 1,4 euros por morto, 219.000 euros por ferido grave e 6.100 euros por ferido leve, sendo estas cantidades as que se empregaban habitualmente nos estudos de accidentalidade.

Posteriormente, no ano 2023 tomando como referencia a valoración nominal do Produto Interior Bruto (PIB) per cápita, estas valoracións actualizáronse, adoptando os valores de 1.965.580 euros por morto, 385.480 euros por ferido grave e 8.507 euros por ferido leve*.

Na táboa 13.1 móstranse os custos totais por provincias dos accidentes con vítimas na rede de estradas autonómica de Galicia, e no gráfico 13.1 reflíctese o especificado na dita táboa.

ANO 2023. CUSTOS DA ACCIDENTALIDADE				
Provincia	Mortos	Feridos graves	Feridos leves	Custo anual (€)
A Coruña	14	93	616	68.608.072
Lugo	4	27	76	18.916.812
Ourense	11	22	79	30.773.993
Pontevedra	13	57	596	52.595.072
GALICIA	42	199	1.367	170.893.949

Táboa 13.1: Custos da accidentalidade na rede autonómica de Galicia. Ano 2023.

*Fonte de datos do custo total por vítima nun accidente: Dirección General de Tráfico

“Principales Cifras de Siniestralidad Vial. España 2022”.

Conforme a este cadro, o custo das vítimas na rede de estradas autonómica de Galicia ascendeu no ano 2023 a máis de 170 millóns de euros, repartido fundamentalmente nas provincias da Coruña (40% do total) e de Pontevedra (31% do total). Despois sitúanse cunha porcentaxe moito máis pequena as provincias de Ourense e Lugo, cun 18% e un 11%, respectivamente.

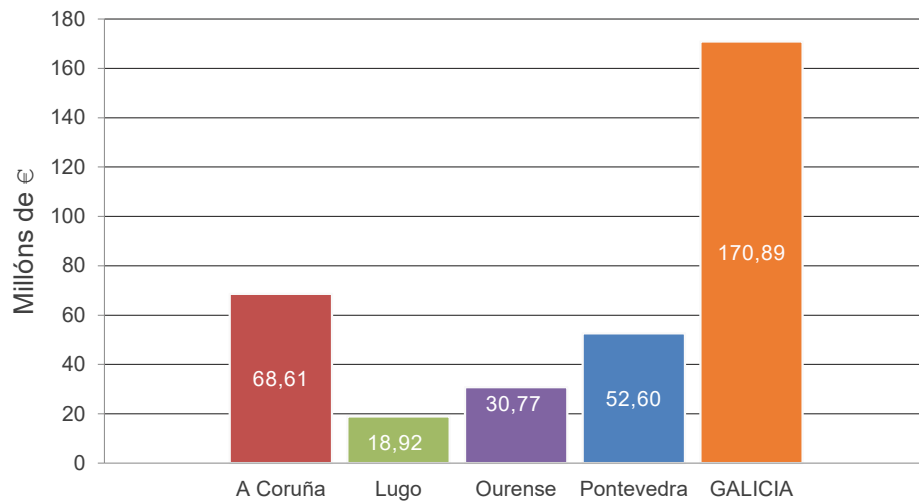


Gráfico 13.1: Custos da accidentalidade no ano 2023. Rede autonómica.





FOTOS

DALGUNHAS ACTUAÇÕES DE SEGURIDADE VIARIA

AC-116

● ANTES



● DESPOIS



AC-214

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



AC-240

● ANTES



● DESPOIS



AC-301

● ANTES

● DESPOIS



AC-404

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



AC-524

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



AC-550

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



AC-552

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



AC-552

● ANTES

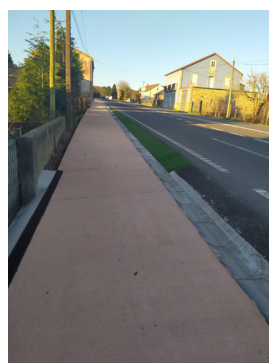
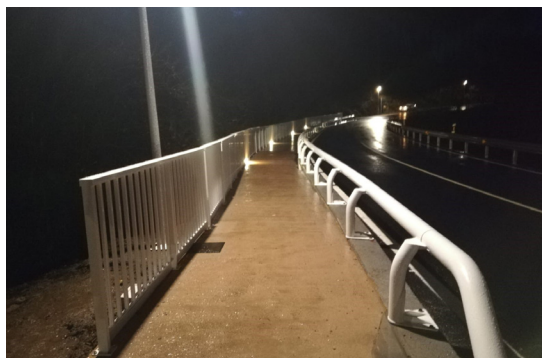
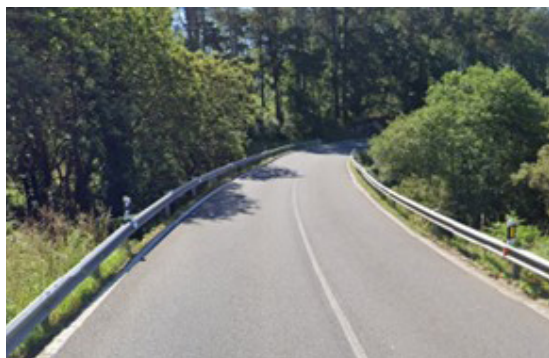
● DESPOIS



AC-552

● ANTES

● DESPOIS

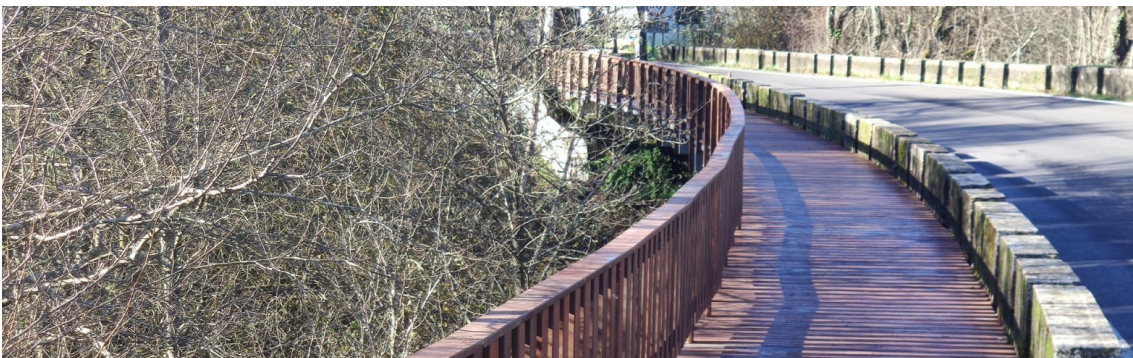
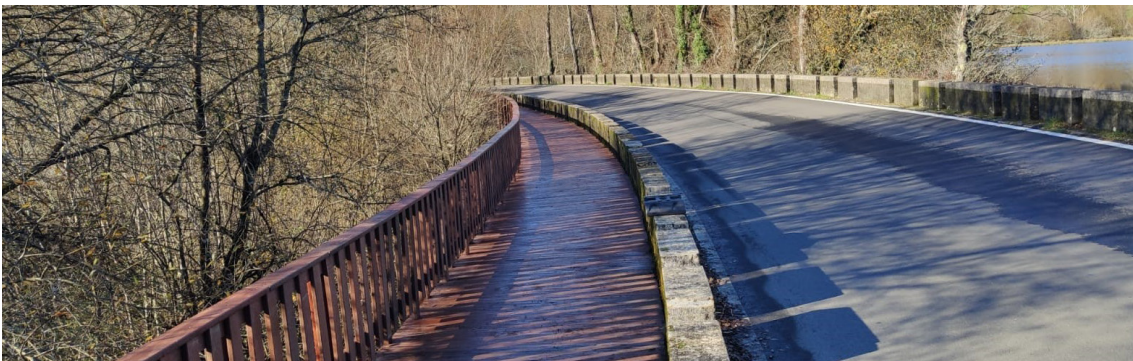


AC-934

● ANTES



● DESPOIS



VG-1.2

● ANTES

● DESPOIS



● ANTES

● DESPOIS



AC-563

● ANTES



● DESPOIS



AG-64

● ANTES



● DESPOIS



LU-530

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



LU-530

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



LU-617

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



OU-113

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



OU-150

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



OU-212

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



OU-301

● ANTES



● DESPOIS



OU-105

● ANTES



● DESPOIS



OU-105

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



OU-536

● ANTES



● DESPOIS



OU-536

● ANTES

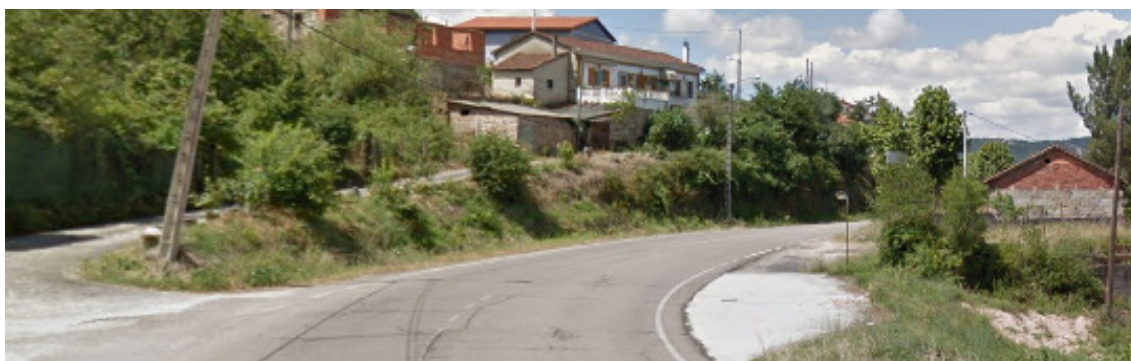
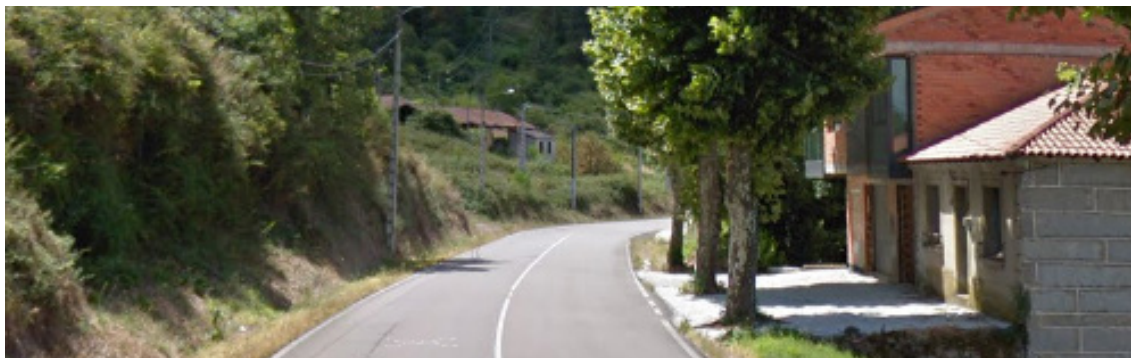


● DESPOIS



AVDA. PONFERRADA

● ANTES



● DESPOIS



OU-933

● ANTES



● DESPOIS



PO-226

● ANTES

● DESPOIS



PO-232

● ANTES

● DESPOIS



PO-315

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



PO-315

● ANTES



● DESPOIS



PO-331

● ANTES



● DESPOIS



PO-403

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



PO-504

● ANTES

● DESPOIS



PO-504

● ANTES

● DESPOIS



PO-504

● ANTES



● DESPOIS



PO-548



PO-549

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



PO-549

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



PO-551

● ANTES

● DESPOIS



PO-551

● ANTES

● DESPOIS



PO-551

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



PO-551

● ANTES



● DESPOIS



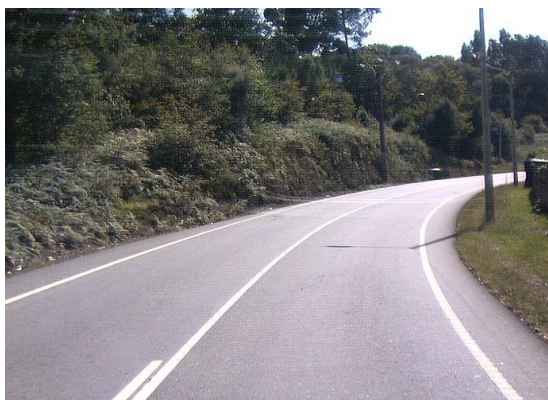
● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



PO-551

● ANTES

● DESPOIS





A photograph of a residential street intersection. The scene shows a paved road with white and blue markings, including a zebra crossing. Several traffic signs are visible: a blue square sign with a white pedestrian silhouette and a zebra crossing, a red triangular yield sign, a blue circular sign with a white arrow pointing down, and a red circular sign with a white horizontal bar. In the background, there are houses, utility poles with wires, and a clear blue sky. A large, semi-transparent number '4' is overlaid on the left side of the image.

ANEXOS

ANEXO 1: ÍNDICE DE PERIGOSIDADE

TODAS AS CLASES DE ESTRADA E TODOS OS TIPOS DE REDE

GALICIA - IP - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	5.940,7	-0,6%	5.502	0,2%	2.958	-0,8%	1.299	5,4%	21,9	6,3%
2015	6.017,8	1,3%	5.514	0,2%	2.990	1,1%	1.154	-11,2%	19,2	-12,3%
2016	6.134,7	1,9%	5.550	0,7%	3.020	1,0%	1.254	8,7%	20,4	6,3%
2017	6.230,0	1,6%	5.548	0,0%	3.077	1,9%	1.210	-3,5%	19,4	-4,9%
2018	6.259,8	0,5%	5.538	-0,2%	3.097	0,7%	1.229	1,6%	19,6	1,0%
2019	6.425,4	2,6%	5.539	0,0%	3.178	2,6%	1.151	-6,3%	17,9	-8,7%
2020	5.186,4	-19,3%	5.558	0,3%	2.549	-19,8%	871	-24,3%	16,8	-6,1%
2021	6.008,7	15,9%	5.515	-0,8%	2.985	17,1%	940	7,9%	15,6	-7,1%
2022	6.265,1	4,3%	5.509	-0,1%	3.116	4,4%	1.016	8,1%	16,2	3,8%
2023	6.390,3	2,0%	5.493	-0,3%	3.187	2,3%	1.122	10,4%	17,6	8,6%

A CORUÑA - IP - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (Km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	2.625,4	-1,7%	1.717	-0,1%	4.188	-1,7%	448	-5,9%	17,1	-3,9%
2015	2.634,6	0,4%	1.709	-0,5%	4.225	0,9%	433	-3,3%	16,4	-4,1%
2016	2.633,9	0,0%	1.740	1,8%	4.137	-2,1%	485	12,0%	18,4	12,2%
2017	2.671,0	1,4%	1.733	-0,4%	4.223	2,1%	487	0,4%	18,2	-1,1%
2018	2.702,7	1,2%	1.727	-0,3%	4.288	1,5%	449	-7,8%	16,6	-8,8%
2019	2.735,4	1,2%	1.728	0,1%	4.337	1,2%	517	15,1%	18,9	13,9%
2020	2.229,7	-18,5%	1.734	0,4%	3.513	-19,0%	329	-36,4%	14,8	-21,7%
2021	2.563,6	15,0%	1.728	-0,4%	4.065	15,7%	419	27,4%	16,3	10,1%
2022	2.637,1	2,9%	1.723	-0,3%	4.193	3,2%	446	6,4%	16,9	3,7%
2023	2.647,1	0,4%	1.716	-0,4%	4.227	0,8%	497	11,4%	18,8	11,2%

LUGO - IP - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	760,6	-0,8%	1.458	0,0%	1.430	-0,8%	149	29,6%	19,6	30,7%
2015	774,7	1,9%	1.478	1,4%	1.436	0,4%	133	-10,7%	17,2	-12,2%
2016	807,3	4,2%	1.483	0,3%	1.488	3,6%	138	3,8%	17,1	-0,6%
2017	840,0	4,1%	1.490	0,5%	1.544	3,8%	123	-10,9%	14,6	-14,6%
2018	860,3	2,4%	1.490	0,0%	1.582	2,4%	125	1,6%	14,5	-0,7%
2019	864,0	0,4%	1.490	0,0%	1.589	0,4%	123	-1,6%	14,2	-2,1%
2020	694,6	-19,6%	1.490	0,0%	1.274	-19,8%	103	-16,3%	14,8	4,2%
2021	803,2	15,6%	1.477	-0,9%	1.490	17,0%	101	-1,9%	12,6	-14,9%
2022	858,3	6,9%	1.486	0,6%	1.583	6,2%	92	-8,9%	10,7	-15,1%
2023	874,5	1,9%	1.474	-0,8%	1.625	2,7%	81	-12,0%	9,3	-13,1%

OURENSE - IP - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	573,9	-0,1%	1.032	-0,2%	1.523	0,1%	86	87,0%	15,0	87,5%
2015	578,3	0,8%	1.028	-0,4%	1.541	1,2%	66	-23,3%	11,4	-24,0%
2016	604,0	4,4%	1.029	0,1%	1.604	4,1%	82	24,2%	13,6	19,3%
2017	608,0	0,7%	1.029	0,0%	1.618	0,9%	77	-6,1%	12,7	-6,6%
2018	616,5	1,4%	1.029	0,0%	1.642	1,4%	84	9,1%	13,6	7,1%
2019	666,3	8,1%	1.033	0,4%	1.767	7,6%	64	-23,8%	9,6	-29,4%
2020	523,1	-21,5%	1.047	1,4%	1.365	-22,8%	71	10,9%	13,6	41,7%
2021	604,6	15,6%	1.026	-2,0%	1.614	18,2%	70	-1,4%	11,6	-14,7%
2022	643,4	6,4%	1.024	-0,2%	1.722	6,7%	91	30,0%	14,1	21,6%
2023	664,6	3,3%	1.024	0,0%	1.779	3,3%	86	-5,5%	12,9	-8,5%

PONTEVEDRA - IP - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	1.980,8	0,9%	1.296	1,1%	4.189	-0,1%	616	3,4%	31,1	2,3%
2015	2.030,2	2,5%	1.299	0,3%	4.282	2,2%	522	-15,3%	25,7	-17,4%
2016	2.089,5	2,9%	1.299	0,0%	4.395	2,6%	549	5,2%	26,3	2,3%
2017	2.111,0	1,0%	1.296	-0,2%	4.464	1,6%	523	-4,7%	24,8	-5,7%
2018	2.080,3	-1,5%	1.293	-0,2%	4.408	-1,2%	571	9,2%	27,4	10,5%
2019	2.159,7	3,8%	1.288	-0,4%	4.594	4,2%	447	-21,7%	20,7	-24,5%
2020	1.739,0	-19,5%	1.287	-0,1%	3.692	-19,6%	368	-17,7%	21,2	2,4%
2021	2.037,3	17,2%	1.284	-0,2%	4.347	17,7%	350	-4,9%	17,2	-18,9%
2022	2.126,3	4,4%	1.276	-0,6%	4.564	5,0%	387	10,6%	18,2	5,8%
2023	2.204,1	3,7%	1.279	0,3%	4.721	3,4%	458	18,3%	20,8	14,3%

CLASE DE ESTRADA: AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

GALICIA- IP- AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	829,7	0,0%	247	0,0%	9.214	0,0%	87	17,6%	10,5	0,0%
2015	871,0	5,0%	249	1,0%	9.581	4,0%	62	-28,7%	7,1	-32,4%
2016	971,5	11,5%	273	9,7%	9.718	1,4%	82	32,3%	8,4	18,3%
2017	1.334,3	37,4%	288	5,5%	12.688	30,6%	75	-8,5%	5,6	-33,3%
2018	1.066,4	-20,1%	280	-2,7%	10.424	-17,8%	82	9,3%	7,7	37,5%
2019	1.124,5	5,5%	284	1,4%	10.844	4,0%	97	18,3%	8,6	11,7%
2020	891,6	-20,7%	284	0,0%	8.574	-20,9%	42	-56,7%	4,7	-45,3%
2021	1.094,1	22,7%	286	0,7%	10.474	22,2%	68	61,9%	6,2	31,9%
2022	1.143,9	4,6%	296	3,4%	10.593	1,1%	76	11,8%	6,6	6,5%
2023	1.198,8	4,8%	297	0,4%	11.057	4,4%	91	19,7%	7,6	15,2%

A CORUÑA- IP- AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	527,9	0,0%	136	0,0%	10.665	0,0%	56	7,7%	10,6	0,0%
2015	548,7	4,0%	136	0,0%	11.087	4,0%	33	-41,1%	6,0	-43,4%
2016	627,9	14,4%	160	17,7%	10.745	-3,1%	50	51,5%	8,0	33,3%
2017	974,7	55,2%	175	9,4%	15.290	42,3%	51	2,0%	5,2	-35,0%
2018	673,9	-30,9%	160	-8,6%	11.565	-24,4%	55	7,8%	8,2	57,7%
2019	683,1	1,4%	160	0,0%	11.723	1,4%	78	41,8%	11,4	39,0%
2020	546,4	-20,0%	160	0,0%	9.352	-20,2%	27	-65,4%	4,9	-57,0%
2021	650,4	19,0%	160	0,0%	11.162	19,4%	50	85,2%	7,7	57,1%
2022	675,7	3,9%	160	0,0%	11.596	3,9%	57	14,0%	8,4	9,1%
2023	692,4	2,5%	160	0,0%	11.883	2,5%	62	8,8%	9,0	7,1%

LUGO- IP- AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	30,4	0,0%	16	0,0%	5.162	0,0%	3	0,0%	9,9	0,0%
2015	32,4	6,4%	16	0,0%	5.493	6,4%	1	-66,7%	3,1	-68,7%
2016	35,3	8,9%	16	0,0%	5.966	8,6%	3	200,0%	8,5	174,2%
2017	36,7	3,9%	16	0,0%	6.214	4,2%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2018	37,7	2,9%	16	0,0%	6.396	2,9%	2	0,0%	5,3	0,0%
2019	37,6	-0,5%	16	0,0%	6.366	-0,5%	3	50,0%	8,0	50,9%
2020	26,5	-29,4%	16	0,0%	4.482	-29,6%	1	-66,7%	3,8	-52,5%
2021	41,0	54,6%	19	14,9%	6.048	34,9%	3	200,0%	7,3	92,1%
2022	46,9	14,4%	28	52,3%	4.543	-24,9%	2	-33,3%	4,3	-41,1%
2023	69,9	49,2%	28	0,0%	6.779	49,2%	2	0,0%	2,9	-32,6%

OURENSE- IP- AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	115,4	0,0%	48	0,0%	6.589	0,0%	3	0,0%	2,6	0,0%
2015	120,2	4,2%	48	0,0%	6.864	4,2%	5	66,7%	4,2	61,5%
2016	127,0	5,7%	48	0,0%	7.235	5,4%	7	40,0%	5,5	31,0%
2017	131,7	3,7%	48	0,0%	7.524	4,0%	4	-42,9%	3,0	-45,5%
2018	133,1	1,0%	48	0,0%	7.600	1,0%	4	0,0%	3,0	0,0%
2019	140,7	5,8%	48	0,0%	8.038	5,8%	2	-50,0%	1,4	-53,3%
2020	105,5	-25,0%	48	0,0%	6.008	-25,3%	2	0,0%	1,9	35,7%
2021	132,5	25,6%	48	0,0%	7.567	25,9%	4	100,0%	3,0	57,9%
2022	138,5	4,6%	48	0,0%	7.911	4,6%	7	75,0%	5,1	70,0%
2023	139,3	0,6%	48	0,0%	7.955	0,6%	5	-28,6%	3,6	-29,4%

PONTEVEDRA- IP- AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	156,1	0,0%	47	0,0%	9.100	0,0%	25	31,6%	16,0	0,0%
2015	169,7	8,7%	49	5,0%	9.423	3,5%	23	-8,0%	13,6	-15,0%
2016	181,3	6,8%	49	0,0%	10.040	6,6%	22	-4,3%	12,1	-11,0%
2017	191,3	5,5%	49	0,0%	10.620	5,8%	20	-9,1%	10,5	-13,2%
2018	221,6	15,9%	57	14,5%	10.747	1,2%	21	5,0%	9,5	-9,5%
2019	263,1	18,7%	60	6,8%	11.947	11,2%	14	-33,3%	5,3	-44,2%
2020	213,2	-19,0%	60	0,0%	9.652	-19,2%	12	-14,3%	5,6	5,7%
2021	270,2	26,7%	60	-0,6%	12.338	27,8%	11	-8,3%	4,1	-26,8%
2022	282,8	4,7%	60	0,0%	12.917	4,7%	10	-9,1%	3,5	-14,6%
2023	297,1	5,0%	61	2,0%	13.309	3,0%	22	120,0%	7,4	111,4%

CLASE DE ESTRADA: VÍAS PARA AUTOMÓBILES

GALICIA-IP- VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	371,7	0,0%	183	5,4%	5.579	0,0%	40	-20,0%	10,8	0,0%
2015	420,9	13,2%	203	11,4%	5.670	1,6%	37	-7,5%	8,8	-18,5%
2016	444,6	5,6%	206	1,2%	5.901	4,1%	52	40,5%	11,7	33,0%
2017	468,6	5,4%	217	5,4%	5.917	0,3%	39	-25,0%	8,3	-29,1%
2018	462,5	-1,3%	210	-3,3%	6.038	2,0%	37	-5,1%	8,0	-3,6%
2019	458,6	-0,8%	208	-1,1%	6.053	0,3%	32	-13,5%	7,0	-12,5%
2020	370,7	-19,2%	212	2,2%	4.776	-21,1%	22	-31,3%	5,9	-15,7%
2021	506,9	36,7%	217	2,2%	6.407	34,2%	25	13,6%	4,9	-16,9%
2022	506,1	-0,2%	215	-0,7%	6.443	0,6%	22	-12,0%	4,3	-12,2%
2023	528,9	4,5%	205	-4,5%	7.052	9,4%	32	45,5%	6,1	41,9%

A CORUÑA - IP- VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	78,1	0,0%	42	-1,8%	5.100	0,0%	4	-20,0%	5,1	0,0%
2015	82,1	5,1%	42	0,0%	5.358	5,1%	3	-25,0%	3,7	-27,5%
2016	89,1	8,5%	44	5,9%	5.475	2,2%	9	200,0%	10,1	173,0%
2017	95,3	7,0%	48	7,4%	5.467	-0,2%	8	-11,1%	8,4	-16,8%
2018	104,2	9,4%	48	0,0%	5.981	9,4%	8	0,0%	7,7	-8,3%
2019	106,2	1,8%	49	3,3%	5.897	-1,4%	3	-62,5%	2,8	-63,6%
2020	88,9	-16,3%	49	0,0%	4.923	-16,5%	3	0,0%	3,4	21,4%
2021	107,6	21,1%	49	0,0%	5.980	21,4%	6	100,0%	5,6	64,7%
2022	107,8	0,1%	48	-3,2%	6.183	3,4%	7	16,7%	6,5	16,1%
2023	108,4	0,6%	48	0,0%	6.220	0,6%	7	0,0%	6,5	0,0%

LUGO- IP- VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	86,7	0,0%	67	0,0%	3.553	0,0%	5	0,0%	5,8	0,0%
2015	112,2	29,4%	88	31,2%	3.505	-1,4%	3	-40,0%	2,7	-53,4%
2016	127,7	13,9%	88	0,0%	3.980	13,6%	12	300,0%	9,4	248,1%
2017	152,4	19,3%	96	9,0%	4.369	9,8%	9	-25,0%	5,9	-37,2%
2018	157,7	3,5%	96	0,0%	4.522	3,5%	10	11,1%	6,3	6,8%
2019	155,5	-1,4%	96	0,0%	4.459	-1,4%	7	-30,0%	4,5	-28,6%
2020	120,9	-22,3%	96	0,0%	3.456	-22,5%	6	-14,3%	5,0	11,1%
2021	146,1	20,9%	95	-0,2%	4.196	21,4%	5	-16,7%	3,4	-32,0%
2022	127,9	-12,5%	95	0,0%	3.672	-12,5%	3	-40,0%	2,3	-32,4%
2023	139,2	8,9%	86	-10,2%	4.450	21,2%	5	66,7%	3,6	56,5%

OURENSE- IP- VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2015	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2016	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2017	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2018	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2019	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2020	1,1	0,0%	4	0,0%	654	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2021	3,7	241,6%	4	0,0%	2.240	242,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2022	3,6	-0,6%	4	0,0%	2.227	-0,6%	0	0,0%	0,0	0,0%
2023	4,1	12,1%	4	0,0%	2.496	12,1%	0	0,0%	0,0	0,0%

PONTEVEDRA- IP- VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	206,9	0,0%	74	16,0%	7.690	0,0%	31	-22,5%	15,0	0,0%
2015	226,6	9,5%	74	0,0%	8.424	9,5%	31	0,0%	13,7	-8,7%
2016	227,8	0,5%	74	0,0%	8.444	0,2%	31	0,0%	13,6	-0,7%
2017	221,0	-3,0%	74	0,0%	8.215	-2,7%	22	-29,0%	10,0	-26,5%
2018	200,5	-9,3%	67	-9,7%	8.255	0,5%	19	-13,6%	9,5	-5,0%
2019	196,9	-1,8%	63	-5,8%	8.604	4,2%	22	15,8%	11,2	17,9%
2020	159,9	-18,8%	63	0,0%	6.967	-19,0%	13	-40,9%	8,1	-27,7%
2021	249,5	56,0%	68	7,7%	10.120	45,3%	14	7,7%	5,6	-30,9%
2022	266,7	6,9%	68	0,0%	10.820	6,9%	12	-14,3%	4,5	-19,6%
2023	277,2	3,9%	68	0,0%	11.243	3,9%	20	66,7%	7,2	60,0%

CLASE DE ESTRADA: ESTRADAS CONVENCIONAIS

GALICIA- IP- ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	4.736,8	0,0%	5.073	0,0%	2.558	0,0%	1.172	5,7%	24,7	0,0%
2015	4.745,7	0,2%	5.061	-0,2%	2.569	0,4%	1.055	-10,0%	22,2	-10,1%
2016	4.745,4	0,0%	5.071	0,2%	2.557	-0,5%	1.120	6,2%	23,6	6,3%
2017	4.751,0	0,1%	5.058	-0,3%	2.573	0,6%	1.096	-2,1%	23,1	-2,1%
2018	4.731,0	-0,4%	5.048	-0,2%	2.567	-0,2%	1.110	1,3%	23,5	1,7%
2019	4.841,3	2,3%	5.045	-0,1%	2.629	2,4%	1.022	-7,9%	21,1	-10,2%
2020	3.917,1	-19,1%	5.051	0,1%	2.119	-19,4%	807	-21,0%	20,6	-2,4%
2021	4.460,6	13,9%	5.001	-1,0%	2.443	15,3%	847	5,0%	19,0	-7,8%
2022	4.654,0	4,3%	4.989	-0,3%	2.556	4,6%	918	8,4%	19,7	3,7%
2023	4.728,8	1,6%	4.989	0,0%	2.597	1,6%	999	8,8%	21,1	7,1%

A CORUÑA- IP- ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	2.018,5	0,0%	1.540	0,0%	3.592	0,0%	388	-7,4%	19,2	0,0%
2015	2.003,8	-0,7%	1.531	-0,6%	3.586	-0,2%	397	2,3%	19,8	3,1%
2016	1.943,8	-3,0%	1.536	0,3%	3.459	-3,5%	426	7,3%	21,9	10,6%
2017	1.925,0	-1,0%	1.526	-0,7%	3.457	0,0%	428	0,5%	22,2	1,4%
2018	1.924,5	0,0%	1.519	-0,4%	3.470	0,4%	386	-9,8%	20,1	-9,5%
2019	1.946,1	1,1%	1.519	0,0%	3.510	1,2%	436	13,0%	22,4	11,4%
2020	1.589,6	-18,3%	1.523	0,3%	2.852	-18,8%	299	-31,4%	18,8	-16,1%
2021	1.796,1	13,0%	1.518	-0,3%	3.241	13,7%	363	21,4%	20,2	7,4%
2022	1.847,2	2,8%	1.509	-0,6%	3.353	3,5%	382	5,2%	20,7	2,5%
2023	1.843,2	-0,2%	1.507	-0,2%	3.352	0,0%	428	12,0%	23,2	12,1%

LUGO- IP- ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	643,4	0,0%	1.375	0,0%	1.283	0,0%	141	28,2%	21,9	0,0%
2015	649,8	1,0%	1.375	0,0%	1.295	1,0%	129	-8,5%	19,9	-9,1%
2016	644,2	-0,9%	1.379	0,3%	1.277	-1,4%	123	-4,7%	19,1	-4,0%
2017	650,8	1,0%	1.379	0,0%	1.293	1,3%	114	-7,3%	17,5	-8,4%
2018	664,8	2,2%	1.378	0,0%	1.322	2,2%	113	-0,9%	17,0	-2,9%
2019	670,8	0,9%	1.378	0,0%	1.334	0,9%	113	0,0%	16,8	-1,2%
2020	547,3	-18,4%	1.378	0,0%	1.085	-18,6%	96	-15,0%	17,5	4,2%
2021	615,7	12,5%	1.363	-1,1%	1.238	14,1%	93	-3,1%	15,1	-13,7%
2022	664,1	7,9%	1.360	-0,2%	1.338	8,1%	87	-6,5%	13,1	-13,2%
2023	665,3	0,2%	1.360	0,0%	1.340	0,2%	74	-14,9%	11,1	-15,3%

OURENSE- IP- ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	457,0	0,0%	984	-0,2%	1.272	0,0%	83	93,0%	18,2	0,0%
2015	458,2	0,3%	980	-0,4%	1.281	0,7%	61	-26,5%	13,3	-26,9%
2016	477,0	4,1%	981	0,1%	1.329	3,7%	75	23,0%	15,7	18,0%
2017	475,9	-0,2%	981	0,0%	1.330	0,1%	73	-2,7%	15,3	-2,5%
2018	483,5	1,6%	981	0,0%	1.351	1,6%	80	9,6%	16,5	7,8%
2019	525,7	8,7%	985	0,4%	1.462	8,3%	62	-22,5%	11,8	-28,5%
2020	415,3	-21,0%	986	0,1%	1.151	-21,3%	69	11,3%	16,6	40,7%
2021	468,4	12,8%	971	-1,5%	1.321	14,8%	66	-4,3%	14,1	-15,1%
2022	501,2	7,0%	971	0,0%	1.414	7,0%	84	27,3%	16,8	19,1%
2023	519,3	3,6%	971	0,0%	1.465	3,6%	81	-3,6%	15,6	-7,1%

PONTEVEDRA- IP- ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	1.617,9	0,0%	1.175	0,3%	3.773	0,0%	560	4,3%	34,6	0,0%
2015	1.633,9	1,0%	1.176	0,1%	3.807	0,9%	468	-16,4%	28,6	-17,3%
2016	1.680,4	2,8%	1.176	0,0%	3.905	2,6%	496	6,0%	29,5	3,1%
2017	1.699,2	1,1%	1.173	-0,3%	3.969	1,7%	481	-3,0%	28,3	-4,1%
2018	1.658,2	-2,4%	1.170	-0,2%	3.883	-2,2%	531	10,4%	32,0	13,1%
2019	1.698,7	2,4%	1.163	-0,6%	4.002	3,1%	411	-22,6%	24,2	-24,4%
2020	1.365,0	-19,6%	1.164	0,1%	3.204	-19,9%	343	-16,5%	25,1	3,7%
2021	1.580,4	15,8%	1.149	-1,3%	3.769	17,6%	325	-5,2%	20,6	-17,9%
2022	1.641,5	3,9%	1.148	-0,1%	3.918	4,0%	365	12,3%	22,2	7,8%
2023	1.701,0	3,6%	1.151	0,2%	4.050	3,4%	416	14,0%	24,5	10,4%

TIPO DE REDE: REDE ESTRUTURANTE

GALICIA- IP- REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	3.656,3	0,0%	1.852	0,7%	5.409	0,0%	691	2,2%	18,9	0,0%
2015	3.780,1	3,4%	1.874	1,2%	5.527	2,2%	614	-11,1%	16,2	-14,3%
2016	3.897,1	3,1%	1.903	1,5%	5.597	1,3%	680	10,7%	17,4	7,4%
2017	4.307,7	10,5%	1.925	1,2%	6.129	9,5%	632	-7,1%	14,7	-15,5%
2018	4.020,9	-6,7%	1.907	-1,0%	5.778	-5,7%	619	-2,1%	15,4	4,8%
2019	4.144,6	3,1%	1.917	0,6%	5.922	2,5%	667	7,8%	16,1	4,5%
2020	3.319,6	-19,9%	1.922	0,3%	4.718	-20,3%	445	-33,3%	13,4	-16,8%
2021	3.615,9	8,9%	1.313	-31,7%	7.546	59,9%	374	-16,0%	10,3	-23,1%
2022	3.735,6	3,3%	1.323	0,7%	7.739	2,6%	396	5,9%	10,6	2,9%
2023	3.824,0	2,4%	1.317	-0,5%	7.958	2,8%	437	10,4%	11,4	7,5%

A CORUÑA- IP- REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	1.706,2	0,0%	746	0,4%	6.270	0,0%	268	2,3%	15,7	0,0%
2015	1.755,2	2,9%	746	0,0%	6.450	2,9%	251	-6,3%	14,3	-8,9%
2016	1.815,3	3,4%	772	3,6%	6.424	-0,4%	275	9,6%	15,1	5,6%
2017	2.173,1	19,7%	787	1,9%	7.564	17,7%	272	-1,1%	12,5	-17,2%
2018	1.876,2	-13,7%	771	-2,0%	6.667	-11,9%	248	-8,8%	13,2	5,6%
2019	1.900,0	1,3%	773	0,2%	6.738	1,1%	318	28,2%	16,7	26,5%
2020	1.534,4	-19,2%	773	0,1%	5.420	-19,6%	185	-41,8%	12,1	-27,5%
2021	1.829,8	19,2%	615	-20,5%	8.155	50,5%	205	10,8%	11,2	-7,4%
2022	1.875,6	2,5%	615	0,0%	8.359	2,5%	221	7,8%	11,8	5,4%
2023	1.887,6	0,6%	617	0,4%	8.378	0,2%	224	1,4%	11,9	0,8%

LUGO- IP- REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	395,9	0,0%	323	0,0%	3.361	0,0%	72	38,5%	18,2	0,0%
2015	428,6	8,3%	344	6,5%	3.418	1,7%	58	-19,4%	13,5	-25,8%
2016	430,1	0,4%	346	0,7%	3.398	-0,6%	66	13,8%	15,3	13,3%
2017	456,3	6,1%	354	2,3%	3.535	4,0%	62	-6,1%	13,6	-11,1%
2018	467,6	2,5%	354	0,0%	3.622	2,5%	63	1,6%	13,5	-0,7%
2019	470,3	0,6%	354	0,0%	3.643	0,6%	65	3,2%	13,8	2,2%
2020	372,1	-20,9%	354	0,0%	2.875	-21,1%	48	-26,2%	12,9	-6,5%
2021	294,4	-20,9%	186	-47,3%	4.325	50,4%	31	-35,4%	10,5	-18,6%
2022	289,0	-1,8%	196	5,2%	4.035	-6,7%	22	-29,0%	7,6	-27,6%
2023	325,4	12,6%	186	-4,9%	4.781	18,5%	27	22,7%	8,3	9,2%

OURENSE- IP- REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	371,1	0,0%	348	-0,2%	2.920	0,0%	44	51,7%	11,9	0,0%
2015	377,1	1,6%	347	-0,4%	2.979	2,0%	39	-11,4%	10,3	-13,4%
2016	398,3	5,6%	347	0,0%	3.138	5,3%	49	25,6%	12,3	19,4%
2017	402,0	0,9%	347	0,0%	3.176	1,2%	53	8,2%	13,2	7,3%
2018	406,6	1,1%	347	0,0%	3.212	1,1%	42	-20,8%	10,3	-22,0%
2019	458,1	12,7%	357	3,1%	3.511	9,3%	41	-2,4%	9,0	-12,6%
2020	358,2	-21,8%	362	1,2%	2.706	-22,9%	32	-22,0%	8,9	-1,1%
2021	332,8	-7,1%	208	-42,4%	4.375	61,7%	18	-43,8%	5,4	-39,3%
2022	349,1	4,9%	208	0,0%	4.589	4,9%	28	55,6%	8,0	48,1%
2023	354,2	1,5%	208	0,0%	4.657	1,5%	23	-17,9%	6,5	-18,8%

PONTEVEDRA- IP- REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	1.183,1	0,0%	435	2,4%	7.443	0,0%	307	-7,8%	25,9	0,0%
2015	1.219,2	3,1%	438	0,5%	7.629	2,5%	266	-13,4%	21,8	-15,8%
2016	1.253,3	2,8%	438	0,0%	7.821	2,5%	290	9,0%	23,1	6,0%
2017	1.276,3	1,8%	438	0,0%	7.985	2,1%	245	-15,5%	19,2	-16,9%
2018	1.270,5	-0,5%	435	-0,6%	8.001	0,2%	266	8,6%	20,9	8,9%
2019	1.316,1	3,6%	434	-0,3%	8.316	3,9%	243	-8,6%	18,5	-11,5%
2020	1.054,8	-19,9%	434	0,0%	6.648	-20,1%	180	-25,9%	17,1	-7,6%
2021	1.158,9	9,9%	303	-30,1%	10.472	57,5%	120	-33,3%	10,4	-39,2%
2022	1.222,0	5,4%	303	0,0%	11.043	5,4%	125	4,2%	10,2	-1,9%
2023	1.256,7	2,8%	304	0,4%	11.313	2,4%	163	30,4%	13,0	27,5%

TIPO DE REDE: REDE COMPLEMENTARIA

GALICIA- IP- REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	1.393,0	0,0%	1.440	-0,1%	2.651	0,0%	360	6,5%	25,8	0,0%
2015	1.365,1	-2,0%	1.435	-0,4%	2.607	-1,6%	339	-5,8%	24,8	-3,9%
2016	1.348,2	-1,2%	1.440	0,4%	2.558	-1,9%	363	7,1%	26,9	8,5%
2017	1.337,1	-0,8%	1.433	-0,5%	2.556	-0,1%	348	-4,1%	26,0	-3,3%
2018	1.330,8	-0,5%	1.434	0,1%	2.542	-0,5%	362	4,0%	27,2	4,6%
2019	1.367,7	2,8%	1.431	-0,2%	2.618	3,0%	300	-17,1%	21,9	-19,5%
2020	1.113,4	-18,6%	1.432	0,1%	2.124	-18,9%	247	-17,7%	22,2	1,4%
2021	2.142,3	92,4%	1.360	-5,0%	4.315	103,2%	200	-19,0%	9,3	-58,1%
2022	2.240,0	4,6%	1.360	0,0%	4.513	4,6%	218	9,0%	9,7	4,3%
2023	2.257,5	0,8%	1.365	0,4%	4.532	0,4%	226	3,7%	10,0	3,1%

A CORUÑA- IP- REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	644,4	0,0%	519	-0,2%	3.404	0,0%	109	-15,5%	16,9	0,0%
2015	610,7	-5,2%	514	-1,0%	3.258	-4,3%	116	6,4%	19,0	12,4%
2016	574,5	-5,9%	519	1,1%	3.023	-7,2%	145	25,0%	25,2	32,6%
2017	549,4	-4,4%	514	-1,0%	2.929	-3,1%	131	-9,7%	23,8	-5,6%
2018	558,7	1,7%	515	0,2%	2.973	1,5%	137	4,6%	24,5	2,9%
2019	565,3	1,2%	514	-0,1%	3.011	1,3%	126	-8,0%	22,3	-9,0%
2020	464,8	-17,8%	516	0,2%	2.463	-18,2%	92	-27,0%	19,8	-11,2%
2021	959,8	106,5%	448	-13,2%	5.873	138,4%	76	-17,4%	7,9	-60,1%
2022	990,1	3,2%	448	0,0%	6.058	3,2%	78	2,6%	7,9	0,0%
2023	969,0	-2,1%	450	0,5%	5.899	-2,6%	98	25,6%	10,1	27,8%

LUGO- IP- REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	236,9	0,0%	485	0,0%	1.337	0,0%	49	16,7%	20,7	0,0%
2015	235,0	-0,8%	485	0,0%	1.326	-0,8%	53	8,2%	22,6	9,2%
2016	239,8	2,0%	485	0,0%	1.350	1,8%	41	-22,6%	17,1	-24,3%
2017	241,7	0,8%	484	-0,3%	1.368	1,4%	39	-4,9%	16,1	-5,8%
2018	249,6	3,3%	484	0,0%	1.413	3,3%	38	-2,6%	15,2	-5,6%
2019	250,4	0,3%	484	0,0%	1.417	0,3%	42	10,5%	16,8	10,5%
2020	204,3	-18,4%	484	0,0%	1.154	-18,6%	33	-21,4%	16,2	-3,6%
2021	326,1	59,6%	471	-2,7%	1.897	64,5%	34	3,0%	10,4	-35,8%
2022	349,6	7,2%	471	0,0%	2.034	7,2%	29	-14,7%	8,3	-20,2%
2023	353,3	1,0%	471	0,0%	2.055	1,0%	27	-6,9%	7,6	-8,4%

OURENSE- IP- REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	50,3	0,0%	99	0,0%	1.390	0,0%	4	300,0%	8,0	0,0%
2015	50,1	-0,4%	99	0,0%	1.384	-0,4%	8	100,0%	16,0	100,0%
2016	47,4	-5,3%	99	0,0%	1.307	-5,6%	10	25,0%	21,1	31,9%
2017	47,8	0,8%	99	0,0%	1.321	1,1%	5	-50,0%	10,5	-50,2%
2018	48,8	2,1%	99	0,0%	1.349	2,1%	14	180,0%	28,7	173,3%
2019	50,4	3,2%	99	0,0%	1.392	3,2%	8	-42,9%	15,9	-44,6%
2020	40,3	-20,0%	99	0,0%	1.111	-20,2%	6	-25,0%	14,9	-6,3%
2021	211,4	424,3%	223	125,1%	2.594	133,5%	22	266,7%	10,4	-30,2%
2022	227,3	7,5%	223	0,0%	2.789	7,5%	25	13,6%	11,0	5,8%
2023	229,4	0,9%	223	0,0%	2.815	0,9%	23	-8,0%	10,0	-9,1%

PONTEVEDRA- IP- REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	461,3	0,0%	336	0,0%	3.758	0,0%	198	19,3%	42,9	0,0%
2015	469,3	1,7%	336	0,0%	3.823	1,7%	162	-18,2%	34,5	-19,6%
2016	486,5	3,7%	336	0,0%	3.953	3,4%	167	3,1%	34,3	-0,6%
2017	498,2	2,4%	336	0,0%	4.059	2,7%	173	3,6%	34,7	1,2%
2018	473,6	-4,9%	336	0,0%	3.859	-4,9%	173	0,0%	36,5	5,2%
2019	501,5	5,9%	334	-0,7%	4.115	6,6%	124	-28,3%	24,7	-32,3%
2020	404,0	-19,4%	334	-0,1%	3.308	-19,6%	116	-6,5%	28,7	16,2%
2021	645,1	59,7%	218	-34,6%	8.102	144,9%	68	-41,4%	10,5	-63,4%
2022	672,9	4,3%	218	-0,1%	8.458	4,4%	86	26,5%	12,8	21,9%
2023	705,8	4,9%	221	1,2%	8.766	3,6%	78	-9,3%	11,1	-13,3%

TIPO DE REDE: REDE LOCAL

GALICIA- IP- REDE LOCAL

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	889,0	0,0%	2.211	0,0%	1.102	0,0%	248	13,2%	27,9	0,0%
2015	892,4	0,4%	2.206	-0,2%	1.109	0,6%	201	-19,0%	22,5	-19,4%
2016	916,2	2,7%	2.207	0,1%	1.134	2,3%	211	5,0%	23,0	2,2%
2017	909,1	-0,8%	2.204	-0,1%	1.130	-0,4%	230	9,0%	25,3	10,0%
2018	908,1	-0,1%	2.198	-0,3%	1.132	0,2%	248	7,8%	27,3	7,9%
2019	912,2	0,5%	2.188	-0,4%	1.142	0,9%	184	-25,8%	20,2	-26,0%
2020	746,4	-18,2%	2.193	0,2%	930	-18,6%	179	-2,7%	24,0	18,8%
2021	3.175,4	325,4%	2.831	29,1%	3.073	230,3%	366	104,5%	11,5	-52,1%
2022	3.298,3	3,9%	2.817	-0,5%	3.208	4,4%	402	9,8%	12,2	6,1%
2023	3.326,0	0,8%	2.810	-0,3%	3.243	1,1%	459	14,2%	13,8	13,1%

A CORUÑA- IP- REDE LOCAL

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	273,9	0,0%	453	-0,6%	1.656	0,0%	71	-16,5%	25,9	0,0%
2015	268,7	-1,9%	449	-0,8%	1.638	-1,1%	66	-7,0%	24,6	-5,0%
2016	271,0	0,8%	448	-0,2%	1.651	0,8%	65	-1,5%	24,0	-2,4%
2017	272,5	0,6%	447	-0,3%	1.670	1,2%	84	29,2%	30,8	28,3%
2018	267,8	-1,7%	441	-1,3%	1.664	-0,4%	64	-23,8%	23,9	-22,4%
2019	270,0	0,8%	441	0,0%	1.677	0,8%	73	14,1%	27,0	13,0%
2020	225,6	-16,4%	443	0,4%	1.392	-17,0%	52	-28,8%	23,0	-14,8%
2021	1.310,3	480,7%	665	50,1%	5.400	288,0%	138	165,4%	10,5	-54,3%
2022	1.336,3	2,0%	654	-1,6%	5.595	3,6%	147	6,5%	11,0	4,8%
2023	1.315,1	-1,6%	647	-1,2%	5.571	-0,4%	175	19,0%	13,3	20,9%

LUGO- IP- REDE LOCAL

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	127,8	0,0%	649	0,0%	539	0,0%	28	33,3%	21,9	0,0%
2015	130,8	2,4%	649	0,0%	552	2,4%	22	-21,4%	16,8	-23,3%
2016	137,3	5,0%	651	0,3%	576	4,4%	31	40,9%	22,6	34,5%
2017	141,9	3,3%	653	0,2%	595	3,4%	22	-29,0%	15,5	-31,4%
2018	143,0	0,8%	652	-0,1%	601	0,9%	24	9,1%	16,8	8,4%
2019	143,2	0,1%	652	0,0%	601	0,1%	16	-33,3%	11,2	-33,3%
2020	118,2	-17,4%	652	0,0%	495	-17,7%	22	37,5%	18,6	66,1%
2021	445,0	276,3%	819	25,6%	1.488	200,5%	36	63,6%	8,1	-56,5%
2022	473,9	6,5%	817	-0,3%	1.590	6,9%	41	13,9%	8,7	7,4%
2023	477,0	0,6%	817	0,0%	1.600	0,6%	27	-34,1%	5,7	-34,5%

OURENSE- IP- REDE LOCAL

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	150,9	0,0%	585	-0,2%	707	0,0%	38	137,5%	25,2	0,0%
2015	151,1	0,2%	582	-0,5%	712	0,6%	19	-50,0%	12,6	-50,0%
2016	158,3	4,7%	583	0,1%	742	4,3%	23	21,1%	14,5	15,1%
2017	157,8	-0,3%	583	0,0%	742	0,0%	19	-17,4%	12,0	-17,2%
2018	161,1	2,1%	583	0,0%	758	2,1%	28	47,4%	17,4	45,0%
2019	158,0	-2,0%	576	-1,1%	751	-0,9%	15	-46,4%	9,5	-45,4%
2020	123,3	-21,9%	577	0,2%	584	-22,3%	33	120,0%	26,8	182,1%
2021	258,4	109,5%	592	2,6%	1.195	104,8%	30	-9,1%	11,6	-56,7%
2022	272,3	5,4%	592	0,0%	1.260	5,4%	38	26,7%	14,0	20,7%
2023	278,1	2,1%	592	0,0%	1.287	2,1%	40	5,3%	14,4	2,9%

PONTEVEDRA- IP- REDE LOCAL

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	Δ	IP	Δ
2014	336,5	0,0%	524	0,7%	1.760	0,0%	111	14,4%	33,0	0,0%
2015	341,8	1,6%	525	0,2%	1.784	1,4%	94	-15,3%	27,5	-16,7%
2016	349,6	2,3%	525	0,0%	1.820	2,0%	92	-2,1%	26,3	-4,4%
2017	337,0	-3,6%	522	-0,6%	1.769	-2,8%	105	14,1%	31,2	18,6%
2018	336,2	-0,2%	522	0,0%	1.765	-0,2%	132	25,7%	39,3	26,0%
2019	341,1	1,5%	519	-0,6%	1.802	2,1%	80	-39,4%	23,5	-40,2%
2020	279,2	-18,1%	520	0,3%	1.467	-18,6%	72	-10,0%	25,8	9,8%
2021	1.161,7	316,1%	755	45,3%	4.215	187,2%	162	125,0%	13,9	-46,1%
2022	1.215,7	4,6%	754	-0,1%	4.416	4,8%	176	8,6%	14,5	4,3%
2023	1.255,8	3,3%	754	0,0%	4.562	3,3%	217	23,3%	17,3	19,3%

ANEXO 2: ÍNDICE DE MORTALIDADE

TODAS AS CLASES DE ESTRADA E TODOS OS TIPOS DE REDE

GALICIA- IM - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	5.940,7	0,2%	5.502	0,2%	2.958	-0,8%	55	41,0%	0,9	28,6%
2015	6.017,8	1,3%	5.514	0,2%	2.990	1,1%	46	-16,4%	0,8	-11,1%
2016	6.134,7	1,9%	5.550	0,7%	3.020	1,0%	44	-4,3%	0,7	-12,5%
2017	6.230,0	1,6%	5.548	0,0%	3.077	1,9%	43	-2,3%	0,7	0,0%
2018	6.259,8	0,5%	5.538	-0,2%	3.097	0,7%	45	4,7%	0,7	0,0%
2019	6.425,4	2,6%	5.539	0,0%	3.178	2,6%	36	-20,0%	0,6	-14,3%
2020	5.186,4	-19,3%	5.558	0,3%	2.549	-19,8%	29	-19,4%	0,6	0,0%
2021	6.008,7	15,9%	5.515	-0,8%	2.985	17,1%	40	37,9%	0,7	16,7%
2022	6.265,1	4,3%	5.509	-0,1%	3.116	4,4%	40	0,0%	0,6	-14,3%
2023	6.390,3	2,0%	5.493	-0,3%	3.187	2,3%	42	5,0%	0,7	16,7%

A CORUÑA- IM - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	2.625,4	-1,7%	1.717	-0,1%	4.188	-1,7%	21	-22,2%	0,8	-20,0%
2015	2.634,6	0,4%	1.709	-0,5%	4.225	0,9%	18	-14,3%	0,7	-12,5%
2016	2.633,9	0,0%	1.740	1,8%	4.137	-2,1%	21	16,7%	0,8	14,3%
2017	2.671,0	1,4%	1.733	-0,4%	4.223	2,1%	22	4,8%	0,8	0,0%
2018	2.702,7	1,2%	1.727	-0,3%	4.288	1,5%	24	9,1%	0,9	12,5%
2019	2.735,4	1,2%	1.728	0,1%	4.337	1,2%	17	-29,2%	0,6	-33,3%
2020	2.229,7	-18,5%	1.734	0,4%	3.513	-19,0%	10	-41,2%	0,4	-33,3%
2021	2.563,6	15,0%	1.728	-0,4%	4.065	15,7%	21	110,0%	0,8	100,0%
2022	2.637,1	2,9%	1.723	-0,3%	4.193	3,2%	24	14,3%	0,9	12,5%
2023	2.647,1	0,4%	1.715	-0,4%	4.227	0,8%	14	-41,7%	0,5	-44,4%

LUGO- IM - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	760,6	-0,8%	1.458	0,0%	1.430	-0,8%	19	375,0%	2,5	400,0%
2015	774,7	1,9%	1.478	1,4%	1.436	0,4%	9	-52,6%	1,2	-52,0%
2016	807,3	4,2%	1.483	0,3%	1.488	3,6%	11	22,2%	1,4	16,7%
2017	840,0	4,1%	1.490	0,5%	1.544	3,8%	4	-63,6%	0,5	-64,3%
2018	860,3	2,4%	1.490	0,0%	1.582	2,4%	9	125,0%	1,0	100,0%
2019	864,0	0,4%	1.490	0,0%	1.589	0,4%	6	-33,3%	0,7	-30,0%
2020	694,6	-19,6%	1.490	0,0%	1.274	-19,8%	3	-50,0%	0,4	-42,9%
2021	803,2	15,6%	1.477	-0,9%	1.490	17,0%	8	166,7%	1,0	150,0%
2022	858,3	6,9%	1.486	0,6%	1.583	6,2%	5	-37,5%	0,6	-40,0%
2023	874,5	1,9%	1.474	-0,8%	1.625	2,7%	4	-20,0%	0,5	-16,7%

OURENSE- IM - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	573,9	-0,1%	1.032	-0,2%	1.523	0,1%	4	300,0%	0,7	250,0%
2015	578,3	0,8%	1.028	-0,4%	1.541	1,2%	2	-50,0%	0,3	-57,1%
2016	604,0	4,4%	1.029	0,1%	1.604	4,1%	3	50,0%	0,5	66,7%
2017	608,0	0,7%	1.029	0,0%	1.618	0,9%	4	33,3%	0,7	40,0%
2018	616,5	1,4%	1.029	0,0%	1.642	1,4%	4	0,0%	0,6	-14,3%
2019	666,3	8,1%	1.033	0,4%	1.767	7,6%	3	-25,0%	0,5	-16,7%
2020	523,1	-21,5%	1.047	1,4%	1.365	-22,8%	3	0,0%	0,6	20,0%
2021	604,6	15,6%	1.026	-2,0%	1.614	18,2%	1	-66,7%	0,2	-66,7%
2022	643,4	6,4%	1.024	-0,2%	1.722	6,7%	6	500,0%	0,9	350,0%
2023	664,6	3,3%	1.024	0,0%	1.779	3,3%	11	83,3%	1,7	88,9%

PONTEVEDRA- IM - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	1.980,8	0,9%	1.296	1,1%	4.189	-0,1%	11	57,1%	0,6	50,0%
2015	2.030,2	2,5%	1.299	0,3%	4.282	2,2%	17	54,5%	0,8	33,3%
2016	2.089,5	2,9%	1.299	0,0%	4.395	2,6%	9	-47,1%	0,4	-50,0%
2017	2.111,0	1,0%	1.296	-0,2%	4.464	1,6%	13	44,4%	0,6	50,0%
2018	2.080,3	-1,5%	1.293	-0,2%	4.408	-1,2%	8	-38,5%	0,4	-33,3%
2019	2.159,7	3,8%	1.288	-0,4%	4.594	4,2%	10	25,0%	0,5	25,0%
2020	1.739,0	-19,5%	1.287	-0,1%	3.692	-19,6%	13	30,0%	0,7	40,0%
2021	2.037,3	17,2%	1.284	-0,2%	4.347	17,7%	10	-23,1%	0,5	-28,6%
2022	2.126,3	4,4%	1.276	-0,6%	4.564	5,0%	5	-50,0%	0,2	-60,0%
2023	2.204,1	3,7%	1.279	0,3%	4.721	3,4%	13	160,0%	0,6	200,0%

CLASE DE ESTRADA: AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

GALICIA- IM - AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	829,7	0,0%	247	0,0%	9.214	0,0%	2	0,0%	0,2	0,0%
2015	871,0	5,0%	249	1,0%	9.581	4,0%	3	50,0%	0,3	50,0%
2016	971,5	11,5%	273	9,7%	9.718	1,4%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2017	1.334,3	37,4%	288	5,5%	12.688	30,6%	4	0,0%	0,3	0,0%
2018	1.066,4	-20,1%	280	-2,7%	10.424	-17,8%	1	-75,0%	0,1	-66,7%
2019	1.124,5	5,5%	284	1,4%	10.844	4,0%	1	0,0%	0,1	0,0%
2020	891,6	-20,7%	284	0,0%	8.574	-20,9%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2021	1.094,1	22,7%	286	0,7%	10.474	22,2%	3	0,0%	0,3	0,0%
2022	1.143,9	4,6%	296	3,4%	10.593	1,1%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2023	1.198,8	4,8%	297	0,4%	11.057	4,4%	1	0,0%	0,1	0,0%

A CORUÑA- IM - AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	527,9	0,0%	136	0,0%	10.665	0,0%	2	0,0%	0,4	0,0%
2015	548,7	4,0%	136	0,0%	11.087	4,0%	3	50,0%	0,5	25,0%
2016	627,9	14,4%	160	17,7%	10.745	-3,1%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2017	974,7	55,2%	175	9,4%	15.290	42,3%	2	0,0%	0,2	0,0%
2018	673,9	-30,9%	160	-8,6%	11.565	-24,4%	1	-50,0%	0,1	-50,0%
2019	683,1	1,4%	160	0,0%	11.723	1,4%	1	0,0%	0,1	0,0%
2020	546,4	-20,0%	160	0,0%	9.352	-20,2%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2021	650,4	19,0%	160	0,0%	11.162	19,4%	2	0,0%	0,3	0,0%
2022	675,7	3,9%	160	0,0%	11.596	3,9%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2023	692,4	2,5%	160	0,0%	11.883	2,5%	1	0,0%	0,1	0,0%

LUGO- IM - AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	30,4	0,0%	16	0,0%	5.162	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2015	32,4	6,4%	16	0,0%	5.493	6,4%	0	0,0%	0,0	0,0%
2016	35,3	8,9%	16	0,0%	5.966	8,6%	0	0,0%	0,0	0,0%
2017	36,7	3,9%	16	0,0%	6.214	4,2%	0	0,0%	0,0	0,0%
2018	37,7	2,9%	16	0,0%	6.396	2,9%	0	0,0%	0,0	0,0%
2019	37,6	-0,5%	16	0,0%	6.366	-0,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2020	26,5	-29,4%	16	0,0%	4.482	-29,6%	0	0,0%	0,0	0,0%
2021	41,0	54,6%	19	14,9%	6.048	34,9%	1	0,0%	2,4	0,0%
2022	46,9	14,4%	28	52,3%	4.543	-24,9%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2023	69,9	49,2%	28	0,0%	6.779	49,2%	0	0,0%	0,0	0,0%

OURENSE- IM - AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	115,4	0,0%	48	0,0%	6.589	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2015	120,2	4,2%	48	0,0%	6.864	4,2%	0	0,0%	0,0	0,0%
2016	127,0	5,7%	48	0,0%	7.235	5,4%	0	0,0%	0,0	0,0%
2017	131,7	3,7%	48	0,0%	7.524	4,0%	1	0,0%	0,8	0,0%
2018	133,1	1,0%	48	0,0%	7.600	1,0%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2019	140,7	5,8%	48	0,0%	8.038	5,8%	0	0,0%	0,0	0,0%
2020	105,5	-25,0%	48	0,0%	6.008	-25,3%	0	0,0%	0,0	0,0%
2021	132,5	25,6%	48	0,0%	7.567	25,9%	0	0,0%	0,0	0,0%
2022	138,5	4,6%	48	0,0%	7.911	4,6%	0	0,0%	0,0	0,0%
2023	139,3	0,6%	48	0,0%	7.955	0,6%	0	0,0%	0,0	0,0%

PONTEVEDRA- IM - AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	156,1	0,0%	47	0,0%	9.100	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2015	169,7	8,7%	49	5,0%	9.423	3,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2016	181,3	6,8%	49	0,0%	10.040	6,6%	0	0,0%	0,0	0,0%
2017	191,3	5,5%	49	0,0%	10.620	5,8%	1	0,0%	0,5	0,0%
2018	221,6	15,9%	57	14,5%	10.747	1,2%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2019	263,1	18,7%	60	6,8%	11.947	11,2%	0	0,0%	0,0	0,0%
2020	213,2	-19,0%	60	0,0%	9.652	-19,2%	0	0,0%	0,0	0,0%
2021	270,2	26,7%	60	-0,6%	12.338	27,8%	0	0,0%	0,0	0,0%
2022	282,8	4,7%	60	0,0%	12.917	4,7%	0	0,0%	0,0	0,0%
2023	297,1	5,0%	61	2,0%	13.309	3,0%	0	0,0%	0,0	0,0%

CLASE DE ESTRADA: VÍAS PARA AUTOMÓBILES

GALICIA- IM - VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	371,7	0,0%	183	5,4%	5.579	0,0%	12	0,0%	3,2	0,0%
2015	420,9	13,2%	203	11,4%	5.670	1,6%	1	-91,7%	0,2	-93,8%
2016	444,6	5,6%	206	1,2%	5.901	4,1%	5	400,0%	1,1	450,0%
2017	468,6	5,4%	217	5,4%	5.917	0,3%	1	-80,0%	0,2	-81,8%
2018	462,5	-1,3%	210	-3,3%	6.038	2,0%	3	200,0%	0,6	200,0%
2019	458,6	-0,8%	208	-1,1%	6.053	0,3%	1	-66,7%	0,2	-66,7%
2020	370,7	-19,2%	212	2,2%	4.776	-21,1%	1	0,0%	0,3	50,0%
2021	506,9	36,7%	217	2,2%	6.407	34,2%	1	0,0%	0,2	-33,3%
2022	506,1	-0,2%	215	-0,7%	6.443	0,6%	2	100,0%	0,4	100,0%
2023	528,9	4,5%	205	-4,5%	7.052	9,4%	2	0,0%	0,4	0,0%

A CORUÑA- IM - VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	78,1	0,0%	42	-1,8%	5.100	0,0%	5	0,0%	6,4	0,0%
2015	82,1	5,1%	42	0,0%	5.358	5,1%	1	-80,0%	1,2	-81,3%
2016	89,1	8,5%	44	5,9%	5.475	2,2%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2017	95,3	7,0%	48	7,4%	5.467	-0,2%	0	0,0%	0,0	0,0%
2018	104,2	9,4%	48	0,0%	5.981	9,4%	0	0,0%	0,0	0,0%
2019	106,2	1,8%	49	3,3%	5.897	-1,4%	0	0,0%	0,0	0,0%
2020	88,9	-16,3%	49	0,0%	4.923	-16,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2021	107,6	21,1%	49	0,0%	5.980	21,4%	0	0,0%	0,0	0,0%
2022	107,8	0,1%	48	-3,2%	6.183	3,4%	2	0,0%	1,9	0,0%
2023	108,4	0,6%	48	0,0%	6.220	0,6%	0	-100,0%	0,0	-100,0%

LUGO- IM - VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	86,7	0,0%	67	0,0%	3.553	0,0%	5	0,0%	5,8	0,0%
2015	112,2	29,4%	88	31,2%	3.505	-1,4%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2016	127,7	13,9%	88	0,0%	3.980	13,6%	2	0,0%	1,6	0,0%
2017	152,4	19,3%	96	9,0%	4.369	9,8%	1	-50,0%	0,7	-56,3%
2018	157,7	3,5%	96	0,0%	4.522	3,5%	3	200,0%	1,9	171,4%
2019	155,5	-1,4%	96	0,0%	4.459	-1,4%	1	-66,7%	0,6	-68,4%
2020	120,9	-22,3%	96	0,0%	3.456	-22,5%	1	0,0%	0,8	33,3%
2021	146,1	20,9%	95	-0,2%	4.196	21,4%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2022	127,9	-12,5%	95	0,0%	3.672	-12,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2023	139,2	8,9%	86	-10,2%	4.450	21,2%	0	0,0%	0,0	0,0%

OURENSE- IM - VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2015	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2016	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2017	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2018	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2019	0,0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2020	1,1	0,0%	4	0,0%	654	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2021	3,7	241,6%	4	0,0%	2.240	242,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2022	3,6	-0,6%	4	0,0%	2.227	-0,6%	0	0,0%	0,0	0,0%
2023	4,1	12,1%	4	0,0%	2.496	12,1%	0	0,0%	0,0	0,0%

PONTEVEDRA- IM - VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	206,9	0,0%	74	16,0%	7.690	0,0%	2	0,0%	1,0	0,0%
2015	226,6	9,5%	74	0,0%	8.424	9,5%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2016	227,8	0,5%	74	0,0%	8.444	0,2%	3	0,0%	1,3	0,0%
2017	221,0	-3,0%	74	0,0%	8.215	-2,7%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2018	200,5	-9,3%	67	-9,7%	8.255	0,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2019	196,9	-1,8%	63	-5,8%	8.604	4,2%	0	0,0%	0,0	0,0%
2020	159,9	-18,8%	63	0,0%	6.967	-19,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2021	249,5	56,0%	68	7,7%	10.120	45,3%	1	0,0%	0,4	0,0%
2022	266,7	6,9%	68	0,0%	10.820	6,9%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2023	277,2	3,9%	68	0,0%	11.243	3,9%	2	0,0%	0,7	0,0%

CLASE DE ESTRADA: ESTRADAS CONVENCIONAIS

GALICIA- IM - ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	4.736,8	0,0%	5.073	0,0%	2.558	0,0%	41	5,1%	0,9	0,0%
2015	4.745,7	0,2%	5.061	-0,2%	2.569	0,4%	42	2,4%	0,9	0,0%
2016	4.745,4	0,0%	5.071	0,2%	2.557	-0,5%	39	-7,1%	0,8	-11,1%
2017	4.751,0	0,1%	5.058	-0,3%	2.573	0,6%	38	-2,6%	0,8	0,0%
2018	4.731,0	-0,4%	5.048	-0,2%	2.567	-0,2%	41	7,9%	0,9	12,5%
2019	4.841,3	2,3%	5.045	-0,1%	2.629	2,4%	34	-17,1%	0,7	-22,2%
2020	3.917,1	-19,1%	5.051	0,1%	2.119	-19,4%	28	-17,6%	0,7	0,0%
2021	4.460,6	13,9%	5.001	-1,0%	2.443	15,3%	36	28,6%	0,8	14,3%
2022	4.654,0	4,3%	4.989	-0,3%	2.556	4,6%	38	5,6%	0,8	0,0%
2023	4.728,8	1,6%	4.989	0,0%	2.597	1,6%	39	2,6%	0,8	0,0%

A CORUÑA- IM - ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	2.018,5	0,0%	1.540	0,0%	3.592	0,0%	14	-48,1%	0,7	0,0%
2015	2.003,8	-0,7%	1.531	-0,6%	3.586	-0,2%	14	0,0%	0,7	0,0%
2016	1.943,8	-3,0%	1.536	0,3%	3.459	-3,5%	21	50,0%	1,1	57,1%
2017	1.925,0	-1,0%	1.526	-0,7%	3.457	0,0%	20	-4,8%	1,0	-9,1%
2018	1.924,5	0,0%	1.519	-0,4%	3.470	0,4%	23	15,0%	1,2	20,0%
2019	1.946,1	1,1%	1.519	0,0%	3.510	1,2%	16	-30,4%	0,8	-33,3%
2020	1.589,6	-18,3%	1.523	0,3%	2.852	-18,8%	10	-37,5%	0,6	-25,0%
2021	1.796,1	13,0%	1.518	-0,3%	3.241	13,7%	19	90,0%	1,1	83,3%
2022	1.847,2	2,8%	1.509	-0,6%	3.353	3,5%	22	15,8%	1,2	9,1%
2023	1.843,2	-0,2%	1.507	-0,2%	3.352	0,0%	13	-40,9%	0,7	-41,7%

LUGO- IM - ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	643,4	0,0%	1.375	0,0%	1.283	0,0%	14	250,0%	2,2	0,0%
2015	649,8	1,0%	1.375	0,0%	1.295	1,0%	9	-35,7%	1,4	-36,4%
2016	644,2	-0,9%	1.379	0,3%	1.277	-1,4%	9	0,0%	1,4	0,0%
2017	650,8	1,0%	1.379	0,0%	1.293	1,3%	3	-66,7%	0,5	-64,3%
2018	664,8	2,2%	1.378	0,0%	1.322	2,2%	6	100,0%	0,9	80,0%
2019	670,8	0,9%	1.378	0,0%	1.334	0,9%	5	-16,7%	0,7	-22,2%
2020	547,3	-18,4%	1.378	0,0%	1.085	-18,6%	2	-60,0%	0,4	-42,9%
2021	615,7	12,5%	1.363	-1,1%	1.238	14,1%	7	250,0%	1,1	175,0%
2022	664,1	7,9%	1.360	-0,2%	1.338	8,1%	5	-28,6%	0,8	-27,3%
2023	665,3	0,2%	1.360	0,0%	1.340	0,2%	4	-20,0%	0,6	-25,0%

OURENSE- IM - ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	457,0	0,0%	984	-0,2%	1.272	0,0%	4	300,0%	0,9	0,0%
2015	458,2	0,3%	980	-0,4%	1.281	0,7%	2	-50,0%	0,4	-55,6%
2016	477,0	4,1%	981	0,1%	1.329	3,7%	3	50,0%	0,6	50,0%
2017	475,9	-0,2%	981	0,0%	1.330	0,1%	3	0,0%	0,6	0,0%
2018	483,5	1,6%	981	0,0%	1.351	1,6%	4	33,3%	0,8	33,3%
2019	525,7	8,7%	985	0,4%	1.462	8,3%	3	-25,0%	0,6	-25,0%
2020	415,3	-21,0%	986	0,1%	1.151	-21,3%	3	0,0%	0,7	16,7%
2021	468,4	12,8%	971	-1,5%	1.321	14,8%	1	-66,7%	0,2	-71,4%
2022	501,2	7,0%	971	0,0%	1.414	7,0%	6	500,0%	1,2	500,0%
2023	519,3	3,6%	971	0,0%	1.465	3,6%	11	83,3%	2,1	75,0%

PONTEVEDRA- IM - ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	1.617,9	0,0%	1.175	0,3%	3.773	0,0%	9	28,6%	0,6	0,0%
2015	1.633,9	1,0%	1.176	0,1%	3.807	0,9%	17	88,9%	1,0	66,7%
2016	1.680,4	2,8%	1.176	0,0%	3.905	2,6%	6	-64,7%	0,4	-60,0%
2017	1.699,2	1,1%	1.173	-0,3%	3.969	1,7%	12	100,0%	0,7	75,0%
2018	1.658,2	-2,4%	1.170	-0,2%	3.883	-2,2%	8	-33,3%	0,5	-28,6%
2019	1.698,7	2,4%	1.163	-0,6%	4.002	3,1%	10	25,0%	0,6	20,0%
2020	1.365,0	-19,6%	1.164	0,1%	3.204	-19,9%	13	30,0%	1,0	66,7%
2021	1.580,4	15,8%	1.149	-1,3%	3.769	17,6%	9	-30,8%	0,6	-40,0%
2022	1.641,5	3,9%	1.148	-0,1%	3.918	4,0%	5	-44,4%	0,3	-50,0%
2023	1.701,0	3,6%	1.151	0,2%	4.050	3,4%	11	120,0%	0,6	100,0%

TIPO DE REDE: REDE ESTRUTURANTE

GALICIA- IM - REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	3.656,3	0,0%	1.852	0,7%	5.409	0,0%	34	47,8%	0,9	0,0%
2015	3.780,1	3,4%	1.874	1,2%	5.527	2,2%	24	-29,4%	0,6	-33,3%
2016	3.897,1	3,1%	1.903	1,5%	5.597	1,3%	25	4,2%	0,6	0,0%
2017	4.307,7	10,5%	1.925	1,2%	6.129	9,5%	25	0,0%	0,6	0,0%
2018	4.020,9	-6,7%	1.907	-1,0%	5.778	-5,7%	29	16,0%	0,7	16,7%
2019	4.144,6	3,1%	1.917	0,6%	5.922	2,5%	19	-34,5%	0,5	-28,6%
2020	3.319,6	-19,9%	1.922	0,3%	4.718	-20,3%	12	-36,8%	0,4	-20,0%
2021	3.615,9	8,9%	1.313	-31,7%	7.546	59,9%	14	16,7%	0,4	0,0%
2022	3.735,6	3,3%	1.323	0,7%	7.739	2,6%	13	-7,1%	0,3	-25,0%
2023	3.824,0	2,4%	1.317	-0,5%	7.958	2,8%	17	30,8%	0,4	33,3%

A CORUÑA- IM - REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	1.706,2	0,0%	746	0,4%	6.270	0,0%	13	-18,8%	0,8	0,0%
2015	1.755,2	2,9%	746	0,0%	6.450	2,9%	12	-7,7%	0,7	-12,5%
2016	1.815,3	3,4%	772	3,6%	6.424	-0,4%	10	-16,7%	0,6	-14,3%
2017	2.173,1	19,7%	787	1,9%	7.564	17,7%	13	30,0%	0,6	0,0%
2018	1.876,2	-13,7%	771	-2,0%	6.667	-11,9%	17	30,8%	0,9	50,0%
2019	1.900,0	1,3%	773	0,2%	6.738	1,1%	11	-35,3%	0,6	-33,3%
2020	1.534,4	-19,2%	773	0,1%	5.420	-19,6%	4	-63,6%	0,3	-50,0%
2021	1.829,8	19,2%	615	-20,5%	8.155	50,5%	10	150,0%	0,5	66,7%
2022	1.875,6	2,5%	615	0,0%	8.359	2,5%	10	0,0%	0,5	0,0%
2023	1.887,6	0,6%	617	0,4%	8.378	0,2%	8	-20,0%	0,4	-20,0%

LUGO- IM - REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	395,9	0,0%	323	0,0%	3.361	0,0%	10	233,3%	2,5	0,0%
2015	428,6	8,3%	344	6,5%	3.418	1,7%	2	-80,0%	0,5	-80,0%
2016	430,1	0,4%	346	0,7%	3.398	-0,6%	7	250,0%	1,6	220,0%
2017	456,3	6,1%	354	2,3%	3.535	4,0%	3	-57,1%	0,7	-56,3%
2018	467,6	2,5%	354	0,0%	3.622	2,5%	5	66,7%	1,1	57,1%
2019	470,3	0,6%	354	0,0%	3.643	0,6%	3	-40,0%	0,6	-45,5%
2020	372,1	-20,9%	354	0,0%	2.875	-21,1%	1	-66,7%	0,3	-50,0%
2021	294,4	-20,9%	186	-47,3%	4.325	50,4%	2	100,0%	0,7	133,3%
2022	289,0	-1,8%	196	5,2%	4.035	-6,7%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2023	325,4	12,6%	186	-4,9%	4.781	18,5%	2	0,0%	0,6	0,0%

OURENSE- IM - REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	371,1	0,0%	348	-0,2%	2.920	0,0%	4	300,0%	1,1	0,0%
2015	377,1	1,6%	347	-0,4%	2.979	2,0%	1	-75,0%	0,3	-72,7%
2016	398,3	5,6%	347	0,0%	3.138	5,3%	2	100,0%	0,5	66,7%
2017	402,0	0,9%	347	0,0%	3.176	1,2%	4	100,0%	1,0	100,0%
2018	406,6	1,1%	347	0,0%	3.212	1,1%	4	0,0%	1,0	0,0%
2019	458,1	12,7%	357	3,1%	3.511	9,3%	2	-50,0%	0,4	-60,0%
2020	358,2	-21,8%	362	1,2%	2.706	-22,9%	1	-50,0%	0,3	-25,0%
2021	332,8	-7,1%	208	-42,4%	4.375	61,7%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2022	349,1	4,9%	208	0,0%	4.589	4,9%	1	0,0%	0,3	0,0%
2023	354,2	1,5%	208	0,0%	4.657	1,5%	2	100,0%	0,6	100,0%

PONTEVEDRA- IM - REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	1.183,1	0,0%	435	2,4%	7.443	0,0%	7	133,3%	0,6	0,0%
2015	1.219,2	3,1%	438	0,5%	7.629	2,5%	9	28,6%	0,7	16,7%
2016	1.253,3	2,8%	438	0,0%	7.821	2,5%	6	-33,3%	0,5	-28,6%
2017	1.276,3	1,8%	438	0,0%	7.985	2,1%	5	-16,7%	0,4	-20,0%
2018	1.270,5	-0,5%	435	-0,6%	8.001	0,2%	3	-40,0%	0,2	-50,0%
2019	1.316,1	3,6%	434	-0,3%	8.316	3,9%	3	0,0%	0,2	0,0%
2020	1.054,8	-19,9%	434	0,0%	6.648	-20,1%	6	100,0%	0,6	200,0%
2021	1.158,9	9,9%	303	-30,1%	10.472	57,5%	2	-66,7%	0,2	-66,7%
2022	1.222,0	5,4%	303	0,0%	11.043	5,4%	2	0,0%	0,2	0,0%
2023	1.256,7	2,8%	304	0,4%	11.313	2,4%	5	150,0%	0,4	100,0%

TIPO DE REDE: REDE COMPLEMENTARIA

GALICIA- IM - REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	1.393,0	0,0%	1.440	-0,1%	2.651	0,0%	12	0,0%	0,9	0,0%
2015	1.365,1	-2,0%	1.435	-0,4%	2.607	-1,6%	18	50,0%	1,3	44,4%
2016	1.348,2	-1,2%	1.440	0,4%	2.558	-1,9%	15	-16,7%	1,1	-15,4%
2017	1.337,1	-0,8%	1.433	-0,5%	2.556	-0,1%	11	-26,7%	0,8	-27,3%
2018	1.330,8	-0,5%	1.434	0,1%	2.542	-0,5%	11	0,0%	0,8	0,0%
2019	1.367,7	2,8%	1.431	-0,2%	2.618	3,0%	13	18,2%	1,0	25,0%
2020	1.113,4	-18,6%	1.432	0,1%	2.124	-18,9%	12	-7,7%	1,1	10,0%
2021	2.142,3	92,4%	1.360	-5,0%	4.315	103,2%	15	25,0%	0,7	-36,4%
2022	2.240,0	4,6%	1.360	0,0%	4.513	4,6%	11	-26,7%	0,5	-28,6%
2023	2.257,5	0,8%	1.365	0,4%	4.532	0,4%	10	-9,1%	0,4	-20,0%

A CORUÑA- IM - REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	644,4	0,0%	519	-0,2%	3.404	0,0%	5	-28,6%	0,8	0,0%
2015	610,7	-5,2%	514	-1,0%	3.258	-4,3%	5	0,0%	0,8	0,0%
2016	574,5	-5,9%	519	1,1%	3.023	-7,2%	8	60,0%	1,4	75,0%
2017	549,4	-4,4%	514	-1,0%	2.929	-3,1%	6	-25,0%	1,1	-21,4%
2018	558,7	1,7%	515	0,2%	2.973	1,5%	5	-16,7%	0,9	-18,2%
2019	565,3	1,2%	514	-0,1%	3.011	1,3%	6	20,0%	1,1	22,2%
2020	464,8	-17,8%	516	0,2%	2.463	-18,2%	5	-16,7%	1,1	0,0%
2021	959,8	106,5%	448	-13,2%	5.873	138,4%	6	20,0%	0,6	-45,5%
2022	990,1	3,2%	448	0,0%	6.058	3,2%	6	0,0%	0,6	0,0%
2023	969,0	-2,1%	450	0,5%	5.899	-2,6%	3	-50,0%	0,3	-50,0%

LUGO- IM - REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	236,9	0,0%	485	0,0%	1.337	0,0%	5	400,0%	2,1	0,0%
2015	235,0	-0,8%	485	0,0%	1.326	-0,8%	6	20,0%	2,6	23,8%
2016	239,8	2,0%	485	0,0%	1.350	1,8%	4	-33,3%	1,7	-34,6%
2017	241,7	0,8%	484	-0,3%	1.368	1,4%	1	-75,0%	0,4	-76,5%
2018	249,6	3,3%	484	0,0%	1.413	3,3%	1	0,0%	0,4	0,0%
2019	250,4	0,3%	484	0,0%	1.417	0,3%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2020	204,3	-18,4%	484	0,0%	1.154	-18,6%	1	0,0%	0,5	0,0%
2021	326,1	59,6%	471	-2,7%	1.897	64,5%	3	200,0%	0,9	80,0%
2022	349,6	7,2%	471	0,0%	2.034	7,2%	4	33,3%	1,1	22,2%
2023	353,3	1,0%	471	0,0%	2.055	1,0%	1	-75,0%	0,3	-72,7%

OURENSE- IM - REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	50,3	0,0%	99	0,0%	1.390	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2015	50,1	-0,4%	99	0,0%	1.384	-0,4%	0	0,0%	0,0	0,0%
2016	47,4	-5,3%	99	0,0%	1.307	-5,6%	1	0,0%	2,1	0,0%
2017	47,8	0,8%	99	0,0%	1.321	1,1%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2018	48,8	2,1%	99	0,0%	1.349	2,1%	0	0,0%	0,0	0,0%
2019	50,4	3,2%	99	0,0%	1.392	3,2%	1	0,0%	2,0	0,0%
2020	40,3	-20,0%	99	0,0%	1.111	-20,2%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2021	211,4	424,3%	223	125,1%	2.594	133,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2022	227,3	7,5%	223	0,0%	2.789	7,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2023	229,4	0,9%	223	0,0%	2.815	0,9%	4	0,0%	1,7	0,0%

PONTEVEDRA- IM - REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	461,3	0,0%	336	0,0%	3.758	0,0%	2	-50,0%	0,4	0,0%
2015	469,3	1,7%	336	0,0%	3.823	1,7%	7	250,0%	1,5	275,0%
2016	486,5	3,7%	336	0,0%	3.953	3,4%	2	-71,4%	0,4	-73,3%
2017	498,2	2,4%	336	0,0%	4.059	2,7%	4	100,0%	0,8	100,0%
2018	473,6	-4,9%	336	0,0%	3.859	-4,9%	5	25,0%	1,1	37,5%
2019	501,5	5,9%	334	-0,7%	4.115	6,6%	6	20,0%	1,2	9,1%
2020	404,0	-19,4%	334	-0,1%	3.308	-19,6%	6	0,0%	1,5	25,0%
2021	645,1	59,7%	218	-34,6%	8.102	144,9%	6	0,0%	0,9	-40,0%
2022	672,9	4,3%	218	-0,1%	8.458	4,4%	1	-83,3%	0,1	-88,9%
2023	705,8	4,9%	221	1,2%	8.766	3,6%	2	100,0%	0,3	200,0%

TIPO DE REDE: REDE LOCAL

GALICIA- IM - REDE LOCAL

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	889,0	0,0%	2.211	0,0%	1.102	0,0%	9	125,0%	1,0	0,0%
2015	892,4	0,4%	2.206	-0,2%	1.109	0,6%	4	-55,6%	0,4	-60,0%
2016	916,2	2,7%	2.207	0,1%	1.134	2,3%	4	0,0%	0,4	0,0%
2017	909,1	-0,8%	2.204	-0,1%	1.130	-0,4%	7	75,0%	0,8	100,0%
2018	908,1	-0,1%	2.198	-0,3%	1.132	0,2%	5	-28,6%	0,6	-25,0%
2019	912,2	0,5%	2.188	-0,4%	1.142	0,9%	4	-20,0%	0,4	-33,3%
2020	746,4	-18,2%	2.193	0,2%	930	-18,6%	5	25,0%	0,7	75,0%
2021	3.175,4	325,4%	2.831	29,1%	3.073	230,3%	11	120,0%	0,3	-57,1%
2022	3.298,3	3,9%	2.817	-0,5%	3.208	4,4%	16	45,5%	0,5	66,7%
2023	3.326,0	0,8%	2.810	-0,3%	3.243	1,1%	15	-6,3%	0,5	0,0%

A CORUÑA- IM - REDE LOCAL

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	273,9	0,0%	453	-0,6%	1.656	0,0%	3	-25,0%	1,1	0,0%
2015	268,7	-1,9%	449	-0,8%	1.638	-1,1%	1	-66,7%	0,4	-63,6%
2016	271,0	0,8%	448	-0,2%	1.651	0,8%	3	200,0%	1,1	175,0%
2017	272,5	0,6%	447	-0,3%	1.670	1,2%	3	0,0%	1,1	0,0%
2018	267,8	-1,7%	441	-1,3%	1.664	-0,4%	2	-33,3%	0,7	-36,4%
2019	270,0	0,8%	441	0,0%	1.677	0,8%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2020	225,6	-16,4%	443	0,4%	1.392	-17,0%	1	0,0%	0,4	0,0%
2021	1.310,3	480,7%	665	50,1%	5.400	288,0%	5	400,0%	0,4	0,0%
2022	1.336,3	2,0%	654	-1,6%	5.595	3,6%	8	60,0%	0,6	50,0%
2023	1.315,1	-1,6%	647	-1,2%	5.571	-0,4%	3	-62,5%	0,2	-66,7%

LUGO- IM - REDE LOCAL

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	127,8	0,0%	649	0,0%	539	0,0%	4	0,0%	3,1	0,0%
2015	130,8	2,4%	649	0,0%	552	2,4%	1	-75,0%	0,8	-74,2%
2016	137,3	5,0%	651	0,3%	576	4,4%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2017	141,9	3,3%	653	0,2%	595	3,4%	0	0,0%	0,0	0,0%
2018	143,0	0,8%	652	-0,1%	601	0,9%	3	0,0%	2,1	0,0%
2019	143,2	0,1%	652	0,0%	601	0,1%	3	0,0%	2,1	0,0%
2020	118,2	-17,4%	652	0,0%	495	-17,7%	1	-66,7%	0,8	-61,9%
2021	445,0	276,3%	819	25,6%	1.488	200,5%	3	200,0%	0,7	-12,5%
2022	473,9	6,5%	817	-0,3%	1.590	6,9%	1	-66,7%	0,2	-71,4%
2023	477,0	0,6%	817	0,0%	1.600	0,6%	1	0,0%	0,2	0,0%

OURENSE- IM - REDE LOCAL

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	150,9	0,0%	585	-0,2%	707	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2015	151,1	0,2%	582	-0,5%	712	0,6%	1	0,0%	0,7	0,0%
2016	158,3	4,7%	583	0,1%	742	4,3%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2017	157,8	-0,3%	583	0,0%	742	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2018	161,1	2,1%	583	0,0%	758	2,1%	0	0,0%	0,0	0,0%
2019	158,0	-2,0%	576	-1,1%	751	-0,9%	0	0,0%	0,0	0,0%
2020	123,3	-21,9%	577	0,2%	584	-22,3%	2	0,0%	1,6	0,0%
2021	258,4	109,5%	592	2,6%	1.195	104,8%	1	-50,0%	0,4	-75,0%
2022	272,3	5,4%	592	0,0%	1.260	5,4%	5	400,0%	1,8	350,0%
2023	278,1	2,1%	592	0,0%	1.287	2,1%	5	0,0%	1,8	0,0%

PONTEVEDRA- IM - REDE LOCAL

ano	veh-km (x10 ⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	Δ	IM	Δ
2014	336,5	0,0%	524	0,7%	1.760	0,0%	2	0,0%	0,6	0,0%
2015	341,8	1,6%	525	0,2%	1.784	1,4%	1	-50,0%	0,3	-50,0%
2016	349,6	2,3%	525	0,0%	1.820	2,0%	1	0,0%	0,3	0,0%
2017	337,0	-3,6%	522	-0,6%	1.769	-2,8%	4	300,0%	1,2	300,0%
2018	336,2	-0,2%	522	0,0%	1.765	-0,2%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2019	341,1	1,5%	519	-0,6%	1.802	2,1%	1	0,0%	0,3	0,0%
2020	279,2	-18,1%	520	0,3%	1.467	-18,6%	1	0,0%	0,4	33,3%
2021	1.161,7	316,1%	755	45,3%	4.215	187,2%	2	100,0%	0,2	-50,0%
2022	1.215,7	4,6%	754	-0,1%	4.416	4,8%	2	0,0%	0,2	0,0%
2023	1.255,8	3,3%	754	0,0%	4.562	3,3%	6	200,0%	0,5	150,0%

