Memoria de seguridad vial

2025

XUNTA DE GALICIA

Xacobeo 2027

MEMORIA DE SEGURIDAD VIAL

2025

ÍNDICE

0. INTRODUCCIÓN.....5

1. INTRODUCCIÓN.....6

2. PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA.....6

3. PROCESO DE ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD.....7

3.1 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.....8

3.2 ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.....5

4. TIPO DE ACTUACIONES.....9

5. DATOS GENERALES DE LA SINIESTRALIDAD EN LA RED AUTONÓMICA DE CARRETERAS DE GALICIA 2025.....11

1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ACCIDENTALIDAD EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS..12

1 ACCIDENTES CON VÍCTIMAS.....13

TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS ENTRE LOS AÑOS 2016 A 2025.....17

2. MORTALIDAD.....19

MORTALIDAD SEGÚN EL TIPO DE ACCIDENTE. AÑOS 2016 A 2025.....22

3. ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD.....24

3.1 ÍNDICE DE PELIGROSIDAD.....24

3.2 ÍNDICE DE MORTALIDAD.....25

4. EVOLUCIÓN COMPARADA: RED XUNTA – RED TOTAL DE GALICIA.....26

2. ACCIDENTALIDAD DEL AÑO 2025.....38

1. ACCIDENTES CON VÍCTIMAS.....39

2. FACTORES CONCURRENTES DE LOS ACCIDENTES.....50

3. ACCIDENTES EN INTERSECCIONES.....70

4. ACCIDENTES SEGÚN EL TIPO DE VEHÍCULO.....74

5. USO DE LOS ACCESORIOS DE SEGURIDAD.....75

6. ACCIDENTES POR EDAD.....76

7. ACCIDENTES DE ATROPELLOS DE PEATONES.....81

8. ACCIDENTES DE MOTOCICLETAS.....96

9. ACCIDENTES DE CICLISTAS.....106

10. ATROPELLOS DE A ANIMALES.....114
11. TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES.....123
12. TRAMOS DE ALTO POTENCIAL DE MEJORA (TAPM).....132
13. COSTES DE LA ACCIDENTALIDAD.....135

3. FOTOS DE ALGUNAS ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL.....137

ANEXOS.....165

INTRODUCCIÓN

1 INTRODUCCIÓN

En esta Memoria de Seguridad Vial se recopilan los accidentes registrados en la red de titularidad autonómica de Galicia. El análisis de los accidentes tiene como objetivo conseguir su reducción, tanto en número como en gravedad.

Para disminuir la accidentalidad se actúa sobre la carretera y sobre su entorno, mediante inversiones con cuantías muy diferentes, e incluso con medidas sin coste, como puede ser una adecuada planificación urbanística. También se actúa sobre los usuarios de las carreteras, prestando especial atención a los más vulnerables como los peatones, motoristas y ciclistas, niños y personas mayores.

Puesto que los recursos económicos siempre están limitados, hay que optimizar su empleo. Aunque existen diferentes criterios de rentabilidad de las inversiones públicas, la mayoría de las administraciones coinciden, en materia de seguridad vial, al centrar sus esfuerzos en los puntos o tramos de la red donde se constate una peligrosidad superior a la media.

En esta Memoria de Seguridad vial aparecen los llamados Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), que son los tramos calculados por un método generalmente reconocido para trabajar en seguridad vial. Estos tramos se obtienen a partir de los datos de accidentes con víctimas de los cinco últimos años y del tráfico inscrito (IMD) en el dicho período, gracias a la Memoria de tráfico de la red autonómica de Galicia. Con estos datos se calcula el Índice de Peligrosidad (IP), que relaciona los accidentes con víctimas con el tráfico, y el Índice de Mortalidad (IM) que relaciona número de muertos y el tráfico.

2 PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA

El 28 de abril de 2022 el Consello de la Xunta de Galicia aprobó el Plan de Seguridad vial de Galicia 2022-2025, cuyo lema es el de la "Visión cero", es decir, que el horizonte buscado con las medidas que va a desarrollar el Plan es el de la reducción al mínimo posible de las víctimas en accidentes de tráfico en las carreteras gallegas, de modo que nos aproximemos a un objetivo final de cero víctimas de accidentes de tráfico.

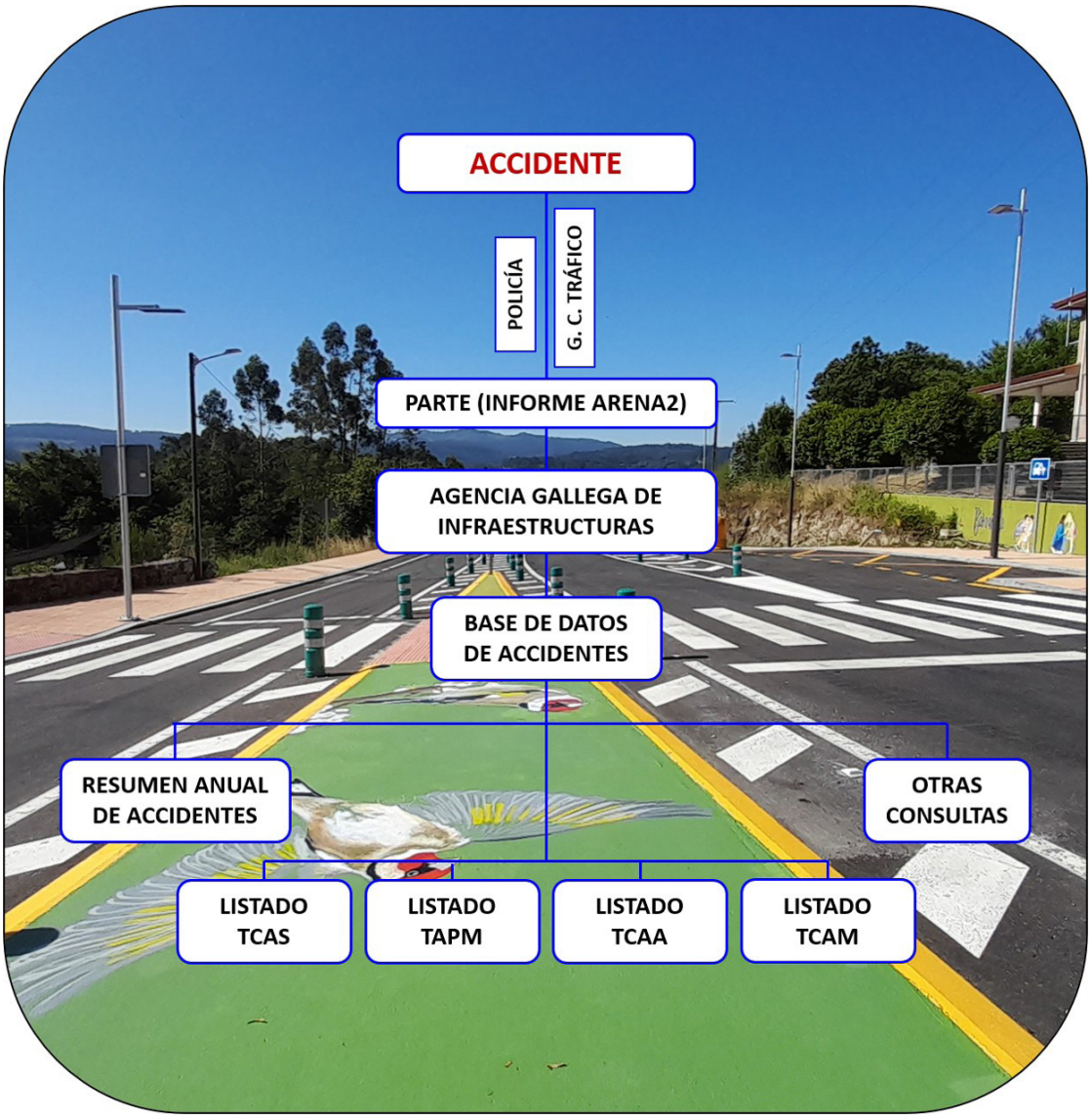
El Plan se enmarca en las estrategias actuales de carácter nacional e internacional de seguridad vial y trabaja en todos los ámbitos que afectan a la seguridad vial: no solo se trata de mejorar las infraestructuras, sino también de promover la educación y formación viaria, mejorar el comportamiento, garantizar el buen estado de los vehículos, priorizar la seguridad vial en el lugar de trabajo, llegar a acuerdos entre los implicados, etc.

En el momento de redacción de esta memoria, se está desarrollando el documento del siguiente Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030.

3 PROCESO DE ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD

Las etapas básicas en la elaboración de la memoria son:

3.1.- Tratamiento de la información.
3.2.- Análisis de la accidentalidad.



3.1 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

La fuente de datos para el estudio de los accidentes son los partes de accidentes (informes ARENA2) elaborados por los agentes de los cuerpos de seguridad, como son la Guardia Civil de tráfico y policías locales.

En lo que respecta a los muertos, al basarnos en los partes, nuestras estadísticas de muertos (y del resto de parámetros) se refieren exclusivamente a los datos reflejados en ellos (personas fallecidas a 24 horas), asumiéndose pequeñas desviaciones sobre la realidad.

Después de revisados y cumplimentados los partes de accidentes ocurridos en las distintas carreteras de la red de titularidad autonómica, se integrarán en una base de datos informática, que se relaciona con una aplicación informática creada expresamente para este fin. La base de datos recoje los partes de accidentes desde el año 1996 y la aplicación permite la consulta rápida de datos, elaboración de estadísticas, cálculo de TCA, etc.

En la breve introducción de la memoria se citaba la relación entre los accidentes y el tráfico, necesaria para el cálculo de los índices de siniestralidad y de los TCA. La intensidad del tráfico se conoce por medio de la Memoria de tráfico de la red autonómica de Galicia que se viene desarrollando desde el año 1993. Gracias a las estacioes de aforo situadas en puntos estratégicos de la red podemos conocer la Intensidad Media Diaria (IMD), la composición del tráfico (vehículos pesados y ligeros), las variaciones del tráfico (diarias, semanales y mensuales) y sus características (distribución por sentidos, velocidades, niveles de servicio).

Por último, para el diseño de las actuaciones, se tiene en cuenta la normativa y recomendaciones técnicas vigentes.

3.2 ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Después de tener los datos de los accidentes registrados, se lleva a cabo un análisis en profundidad en todos los aspectos que afectan a la seguridad vial, con el objetivo de minimizar la lesividad de los accidentes. Así, se procede al cálculo informatizado de los tramos de concentración de accidentes (TCA), que son los tramos de la red en los que se registra una peligrosidad superior a la media.

Por otro lado, se detectan los tramos en los que con obras específicas de eliminación de obstáculos en carreteras, se consigan “carreteras que perdonen” los errores que podemos cometer como conductores y darnos una segunda oportunidad de volver a la calzada, es decir, os trramos de alto potencial de mejora (TAPM). El tipo de actuaciones a realizar en estos tramos son muy diversas: mejoras de firme, de la señalización y del balizamiento, de los sistemas de contención, de la iluminación, de los itinerarios peatonales, las intersecciones, medidas de calmado de tráfico y de acondicionamiento de márgenes.

También se localizan puntos concretos que requieren de mejoras localizadas de seguridad vial, como reformas de intersecciones viales, tales como glorietas, pasos de peatones, etc.

Y para poder priorizar actuaciones y con la problemática actual del elevado número de atropellos de animales en la calzada, especialmente jabalí y corzo, se calculan los tramos de concentración de atropellos de animales (TCAAs).

4 TIPO DE ACTUACIONES

Después de ser tratada la información y analizada la accidentalidad, se decide la actuación a llevar a cabo, que puede ser desde una actuación de bajo costo hasta la redacción de un proyecto de mejora de seguridad vial.

En algunos casos, se elaboran ambiciosas Estrategias de Actuación, que después de ejecutadas, desprenden muy buenos resultados.

Puesto que los recursos disponibles son limitados, es preciso priorizar las actuaciones por medio de criterios objetivos de rentabilidad de la inversión.

Las actuaciones en seguridad vial son muy diferentes: de tipo paliativo, cuando se llevan a cabo actuaciones con el objetivo de reducir los accidentes y su gravedad en puntos o tramos donde exista constancia de su peligrosidad o de tipo preventivo cuando se actúa en tramos donde se detecta un incremento de accidentalidad con actuaciones tales como la conservación y la renovación o refuerzo del firme, la señalización, la reordenación de accesos e intersecciones, el desbroce de la vegetación de los márgenes de las carreteras, que es una medida eficaz contra la entrada de animales en los viales, al tiempo que mejora la visibilidad del conductor, etc.

Dentro de estas actuaciones preventivas se engloban también todas las actuaciones dirigidas a los usuarios vulnerables que buscan el objetivo de conseguir vías más seguras tales como el reparto de elementos reflectantes a peatones y ciclistas, cursos de formación de conducción segura para motoristas, el Plan de Sendas de Galicia, con el que se están haciendo itinerarios peatonales y ciclistas seguros, sostenibles e integrados en el paisaje, para proteger e incrementar la seguridad de los usuarios más vulnerables de las carreteras, etc.

La seguridad vial está estrechamente ligada al resto de funciones propias de la administración de las carreteras. Muchas de las actuaciones de seguridad vial se incluyen dentro de los proyectos de construcción (reordenación de accesos e intersecciones, tratamiento de márgenes, etc.) y de conservación (rehabilitación del firme, renovación de la señalización, etc.), por el que la reducción de los tramos de concentración de accidentes, principalmente gracias a las actuaciones llevadas a cabo incluidas en las Estrategias de actuación en TCAs, forma parte de una filosofía global de trabajo en la Agencia Gallega de Infraestructuras, al igual que las actuaciones de eliminación de obstáculos en los márgenes viales para conformar las "carreteras que perdonan". Esta forma de actuar buscando actuar en los márgenes de las carreteras se va sistemizar para los próximos años, a través de la Estrategia de actuación en los Tramos de Alto Potencial de Mejora (TAPM).

También muy importante la conservación de puentes y obras de paso, así como la inspección de muros de contención y taludes de las carreteras para evitar desprendimientos o caídas.

En relación con el Camino de Santiago, la Xunta de Galicia materializó en los últimos años una serie de actuaciones para la mejora de la seguridad, accesibilidad e integración paisajística de los Caminos de Santiago.

Con el objetivo de incrementar la captación de usuarios de las zonas rurales afectadas de los grandes núcleos, en el uso del transporte público, la Xunta de Galicia está realizando mejoras de la seguridad y accesibilidad en las paradas de autobús, lo que fomentará la disminución del uso de los movementos de corto y medio recorrido en transporte privado, con origen y/o destino en las ciudades de mayor población, redundando en una disminución de las emisiones de partículas nocivas de manera gradual.

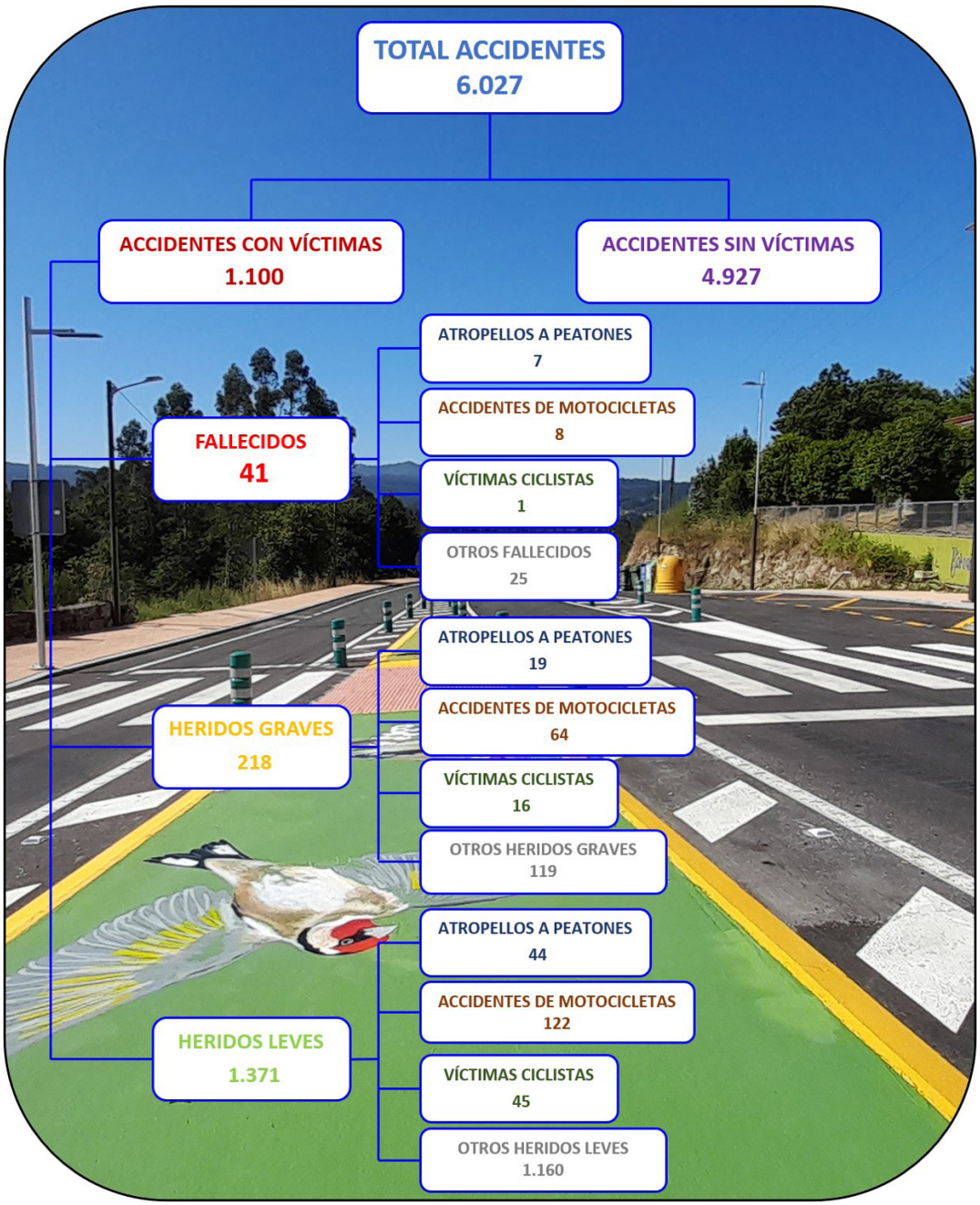
Las actuaciones encaminadas a la sensibilización en materia de seguridad vial son importantes para una mayor concienciación de la población. En los últimos años la Xunta de Galicia desarrolló varias Campañas de seguridad vial: contra las distracciones provocadas poe el uso del teléfono móvil, sobre el respeto en la carretera entre conductores y ciclistas; para recordarles a los peatones y a los conductores que "en la carretera somos piezas frágiles" y contra las distracciones y el alcohol en la conducción.

Por otro lado, se está trabajando en el camino para lograr las carreteras inteligentes, digitalizando documentación e implantando sistemas que ofrezcan información o indicaciones útiles a los conductores: incidencias, actuaciones en ejecución o identificando los puntos con mayor probabilidad de irrupción de fauna salvaje.

En cualquier actuación en materia de seguridad vial es fundamental conocer su eficacia mediante la comparación de datos de accidentalidad antes y después de la actuación. De esta manera se podrá conocer la verdadera eficacia de la solución ejecutada y la relación coste/beneficio de esta.

Estos datos servirán para el diseño futuro de nuevas actuaciones y para un mejor conocimiento sobre las causas de los accidentes, gracias al que se dispondrán criterios que permitan un mejor diseño de nuevas carreteras o de acondicionamiento de las existentes.

5 DATOS GENERALES DE LA SINIESTRALIDAD EN LA RED AUTONÓMICA DE CARRETERAS DE GALICIA 2025



ACCIDENTALIDAD EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS

1 ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

En estos últimos diez años, se observa que la tendencia en el número de accidentes con víctimas fue a la baja en la red autonómica de carreteras de Galicia, pasando de 1254 accidentes en el año 2016 a 1100 en el 2025 (-12%).

En la siguiente tabla se muestra el número de accidentes con víctimas año a año, con las variaciones existentes de un año al siguiente, en la totalidad de la red de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma y por provincias:

	GALICIA	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
2016	1254	485	138	82	549
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%
2024	1077	445	77	85	470
Δ(23-24)	-4%	-10%	-5%	-1%	3%
2025	1100	498	90	101	411
Δ(24-25)	2%	12%	17%	19%	-13%
TOTAL	10970	4572	1053	811	4534

Tabla 1.1: Evolución de los accidentes con víctimas de los años 2016 al 2025. Red autonómica.

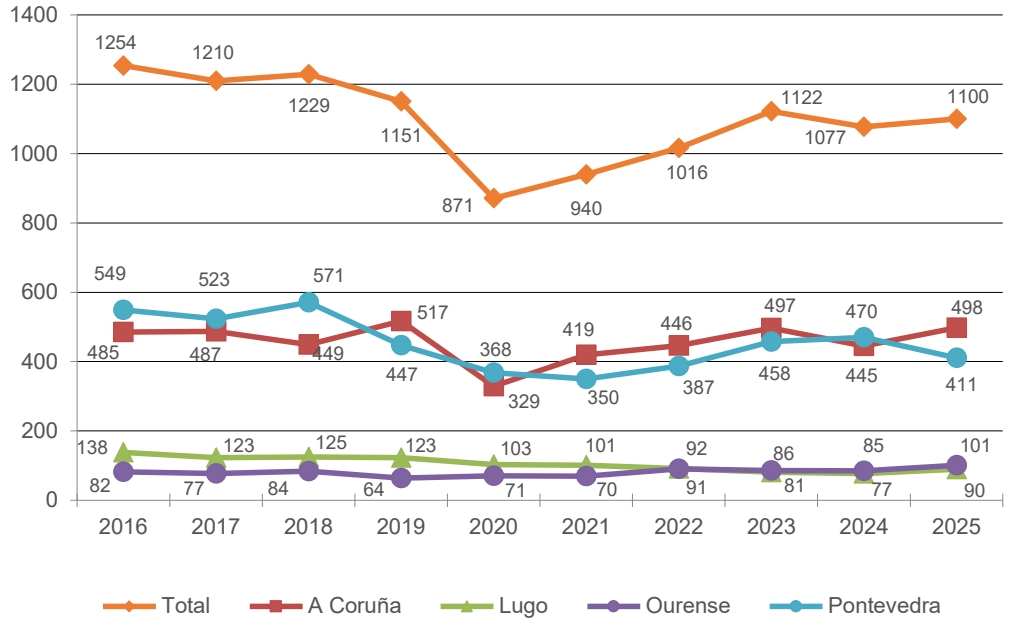


Gráfico 1.1: Evolución de los accidentes con víctimas en el período de años 2016 a 2025. Red autonómica.

Se inlcuye paralelamente el gráfico de la evolución del parque de vehículos en la red total de Galicia en estos años.

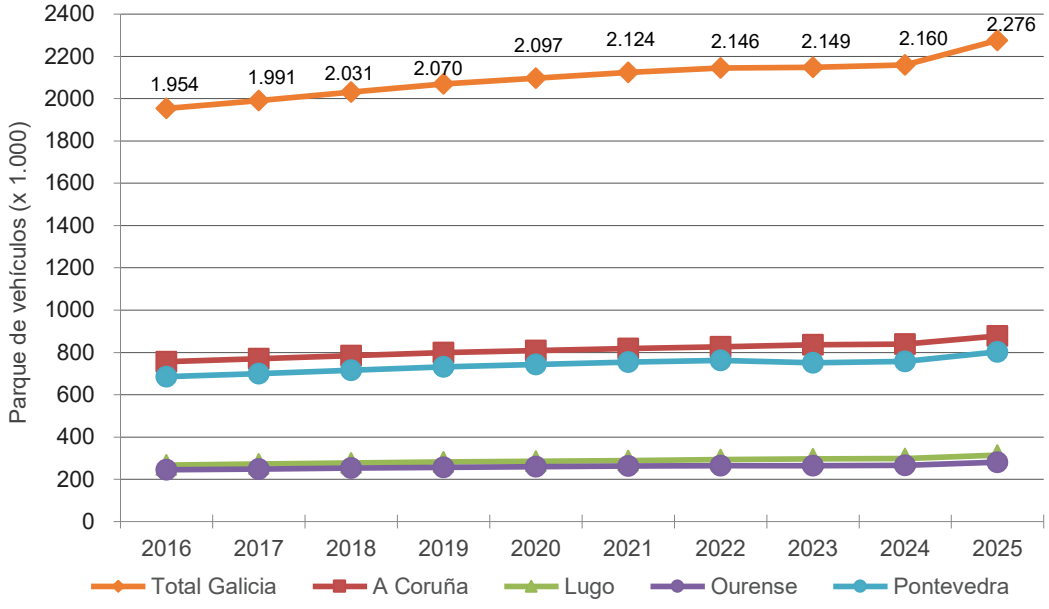


Gráfico 1.2: Evolución del parque de vehículos en la red total de Galicia en los años 2016 a 2025.

Fuente de datos: Portal estadístico de la DGT.

Por otro lado (ver gráfico 1.3), es la provincia de A Coruña la que, en estos últimos 10 años, registra la mayor cantidad de accidentes, seguida de Pontevedra, Lugo y por último Ourense. Es interesante comparar este gráfico con el posterior (1.4) relativo al parque de vehículos de la red total de Galicia de los años 2016 a 2025.

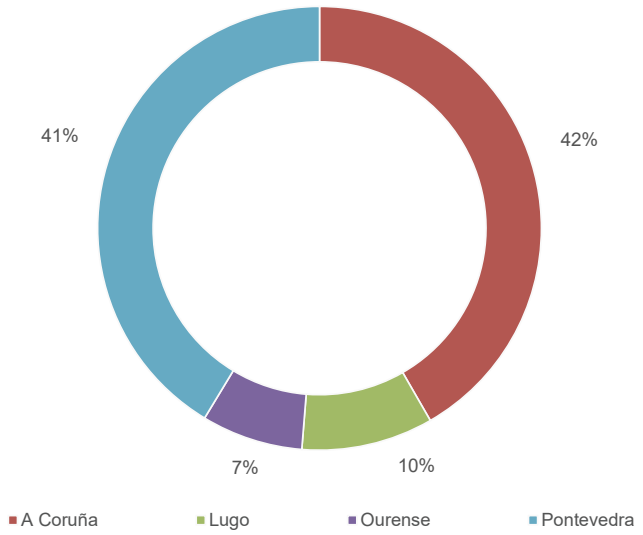


Gráfico 1.3.: Distribución provincial de los accidentes con víctimas de 2016 a 2025. Red autonómica.

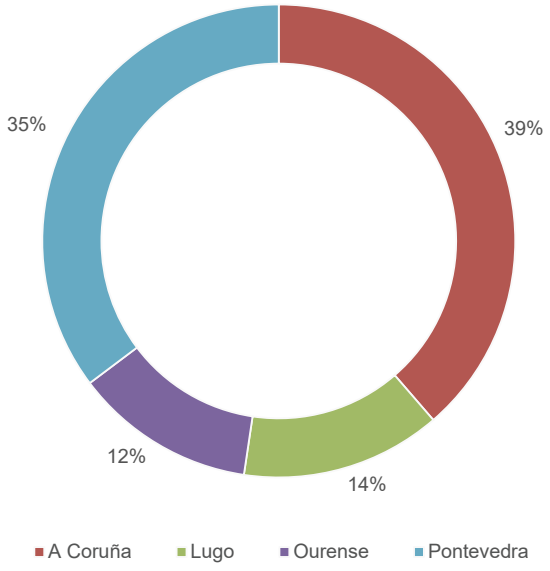


Gráfico 1.4.: Distribución provincial del parque de vehículos en la red total de Galicia. Años 2016 a 2025.

TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS. AÑOS 2016-2025.

A continuación se muestra la evolución de los accidentes en los últimos 10 años, según el tipo de accidente en cada caso, de acuerdo con la siguiente agrupación:

- **Colisiones entre vehículos**: alcance, frontal, frontolateral, lateral, múltiple o en caravana.
- **Salidas de vía**: choques con árboles, postes, muros, edificios, zanjas u hoyos, despeñamiento, vuelcos, en plano u otra salida con y sin colisión.
- **Atropellos:** atropellos a peatones aislados o en grupo, reparando vehículos, sosteniendo bicicleta.
- **Otros**: vehículo estacionado o averiado, barrera de defensa, otro objeto o material en la calzada, vuelcos en calzada, otros, etc.

En el gráfico 1.5 se indican los valores absolutos para cada tipo de accidente, mientras que el gráfico 1.6 ofrece los porcentajes respecto al total de accidentes con víctimas.

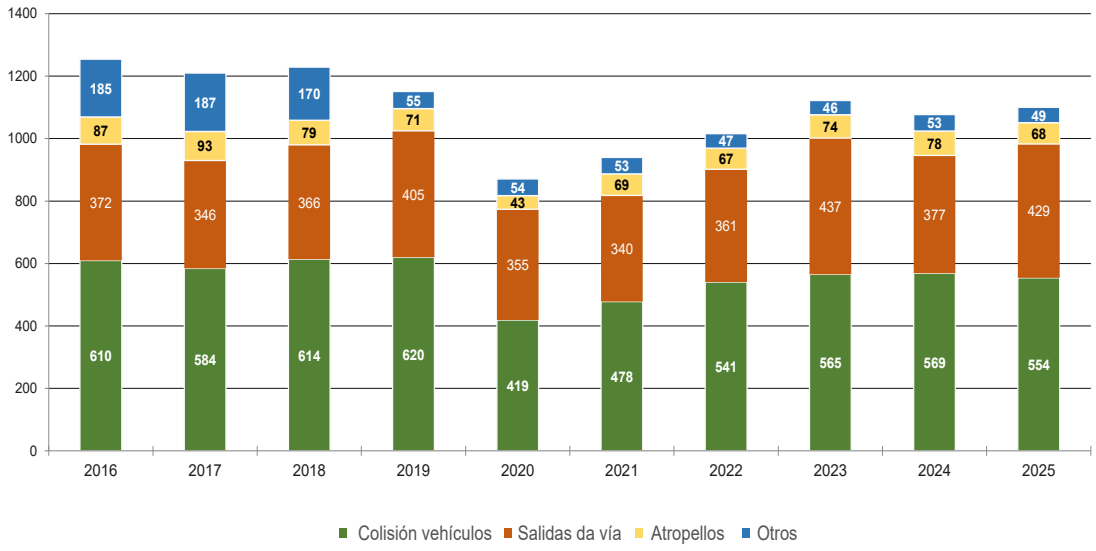


Gráfico 1.5: Evolución del número de accidentes con víctimas de los años 2016 – 2025. Red autonómica.

Las colisiones entre vehículos son los accidentes más numerosos, representando la mitad de estos. Esta relación se mantiene con cierta constancia a lo largo del período 2016 a 2025.

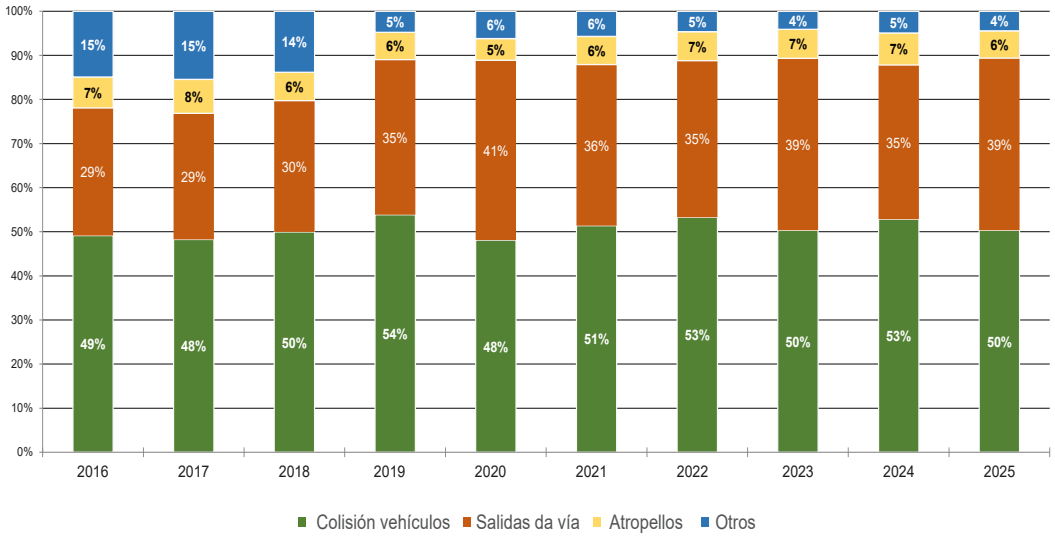


Gráfico 1.6: Importancia relativa de los tipos de accidentes con víctimas de los años 2016 – 2025. Red autonómica.

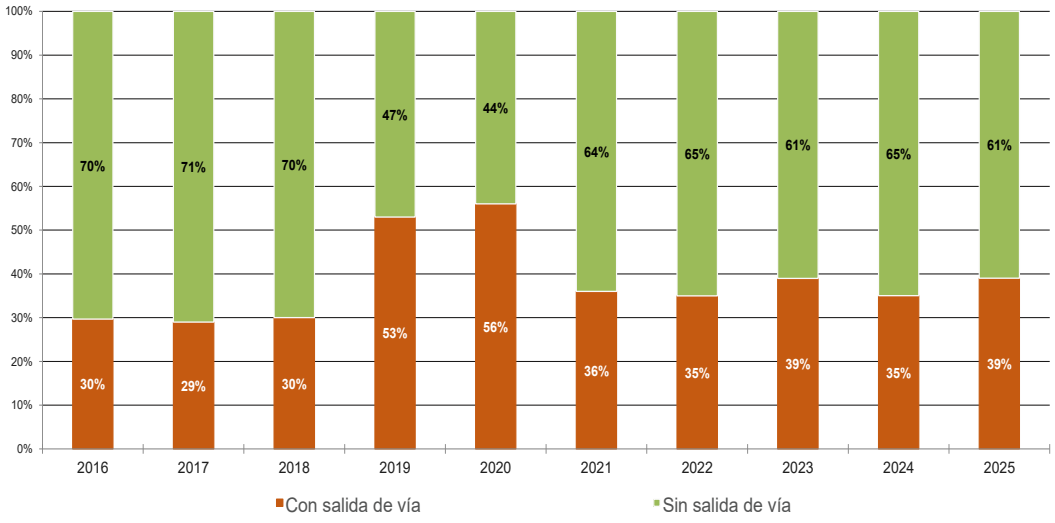


Gráfico 1.7: Importancia relativa de los accidentes con víctimas con salida de vía de los años 2016 – 2025. Red autonómica.

2 MORTALIDAD

De la misma manera que se analizaron los accidentes con víctimas, se estudian los fallecidos en accidentes de tráfico en la red de carreteras de titularidad autonómica de Galicia. Como ya se mencionó, estos datos son los que figuran en los partes de accidentes, es decir son muertos a 24 horas.

En la tabla 2.1 se muestran los datos relativos al número de fallecidos en los últimos diez años en la totalidad de la red de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Galicia y según su distribución provincial.

	GALICIA	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
2016	44	21	11	3	9
2017	43	22	4	4	13
Δ(16-17)	-2%	5%	-64%	33%	44%
2018	45	24	9	4	8
Δ(17-18)	5%	9%	125%	0%	-38%
2019	36	17	6	3	10
Δ(18-19)	-20%	-29%	-33%	-25%	25%
2020	29	10	3	3	13
Δ(19-20)	-19%	-41%	-50%	0%	30%
2021	40	21	8	1	10
Δ(20-21)	38%	110%	167%	-67%	-23%
2022	40	24	5	6	5
Δ(21-22)	0 %	14%	-38%	500%	-50%
2023	42	14	4	11	13
Δ(22-23)	5%	-42%	-20%	83%	160%
2024	51	23	8	5	15
Δ(23-24)	21%	64%	100%	-55%	15%
2025	41	20	12	2	7
Δ(24-25)	-20%	-13%	50%	-60%	-53%
TOTAL	411	196	70	42	103

Tabla 2.1: Evolución de la mortalidad 2016–2025. Red autonómica.

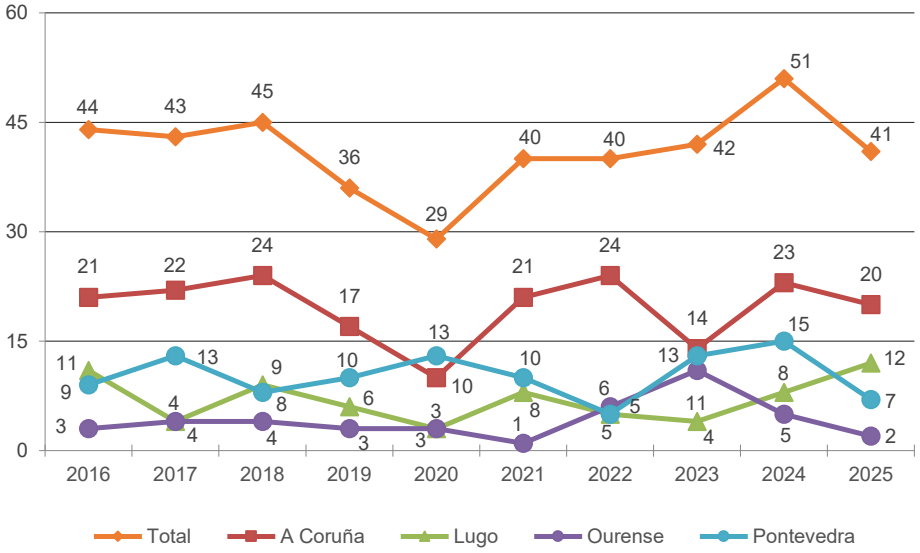


Gráfico 2.1: Evolución del número de muertos en el período de años 2016 a 2025. Red autonómica.

La distribución provincial de muertos en estos últimos diez años es la que se muestra en el siguiente gráfico.

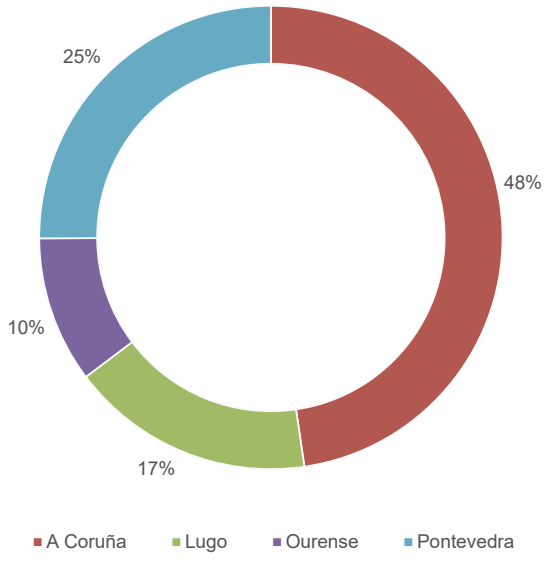


Gráfico 2.2: Distribución provincial de los fallecidos entre 2016 y 2025. Red autonómica.

MORTALIDAD SEGÚN EL TIPO DE ACCIDENTE. AÑOS 2016–2025.

La tipología del accidente se agrupa en cuatro tipos:

- **Colisiones entre vehículos**: alcance, frontal, frontolateral, lateral, múltiple o en caravana.
- **Salidas de vía**: choques con árboles, postes, muros, edificios, zanjas u hoyos, despeñamiento, vuelcos, en plano u otra salida con y sin colisión.
- **Atropellos:** atropellos a peatones aislados o en grupo, reparando vehículos, sosteniendo bicicleta. Se incluyen tanto los peatones muertos como los ocupantes de los vehículos implicados muertos.
- **Otros**: vehículo estacionado o averiado, barrera de defensa, otro objeto o material en la calzada, vuelco en calzada, otros, etc.

En el gráfico 2.3 se indican los valores absolutos para cada tipo de accidente, mientras que el gráfico 2.4 ofrece los porcentajes respecto al total de muertos.

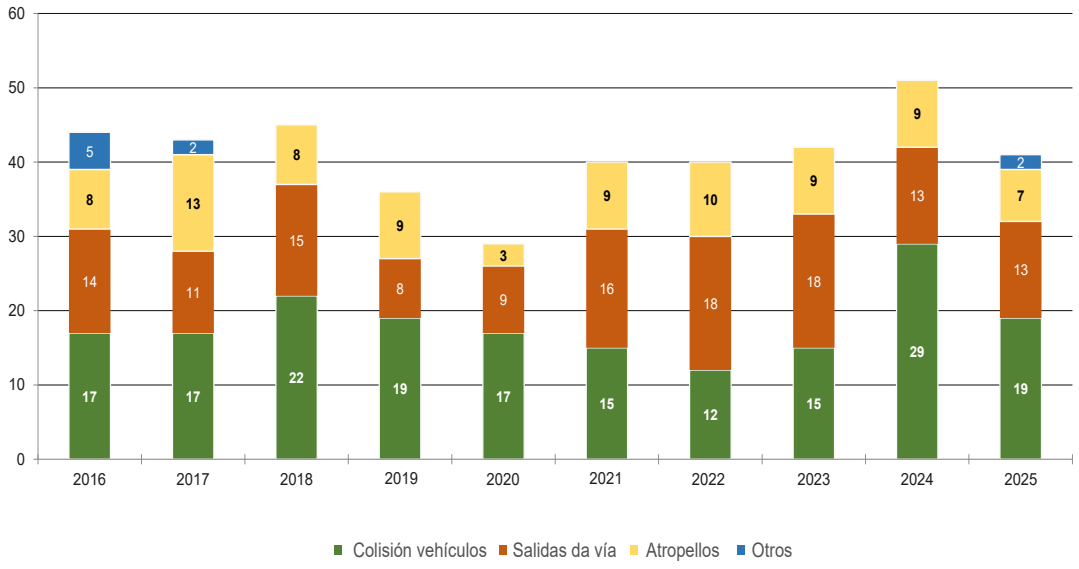


Gráfico 2.3.: Evolución del número de muertos de los años 2016 a 2025, según el tipo de accidente. Red autonómica.

Las colisiones entre vehículos y las salidas de vía son los accidentes en los que se registra un mayor número de fallecidos, representando sobre un 30-59% las primeras y un 22-45% las segundas, dependiendo del año. Los atropellos generan en torno a un 10-29% de fallecidos cada año.

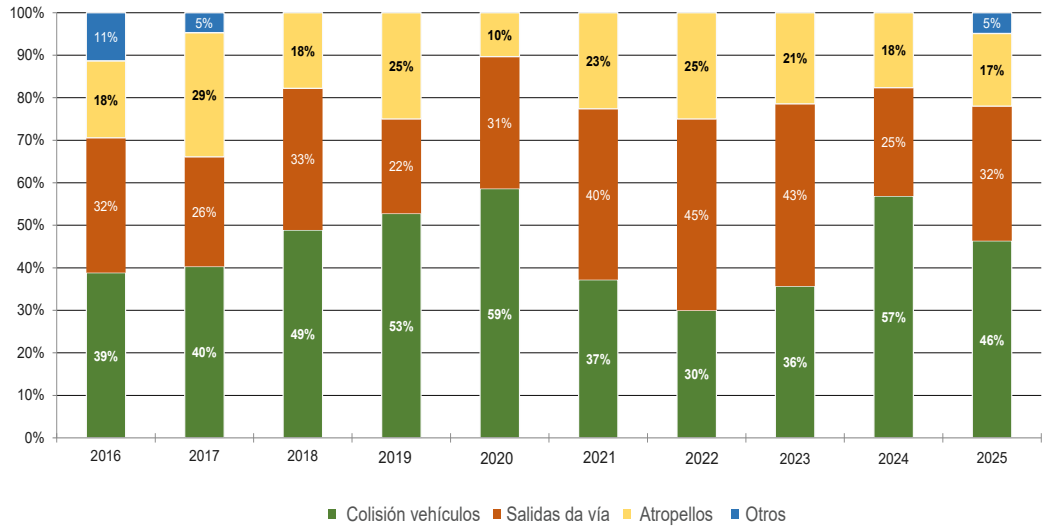


Gráfico 2.4: Importancia relativa de los tipos de accidentes en la mortalidad (2016–2025). Red autonómica.

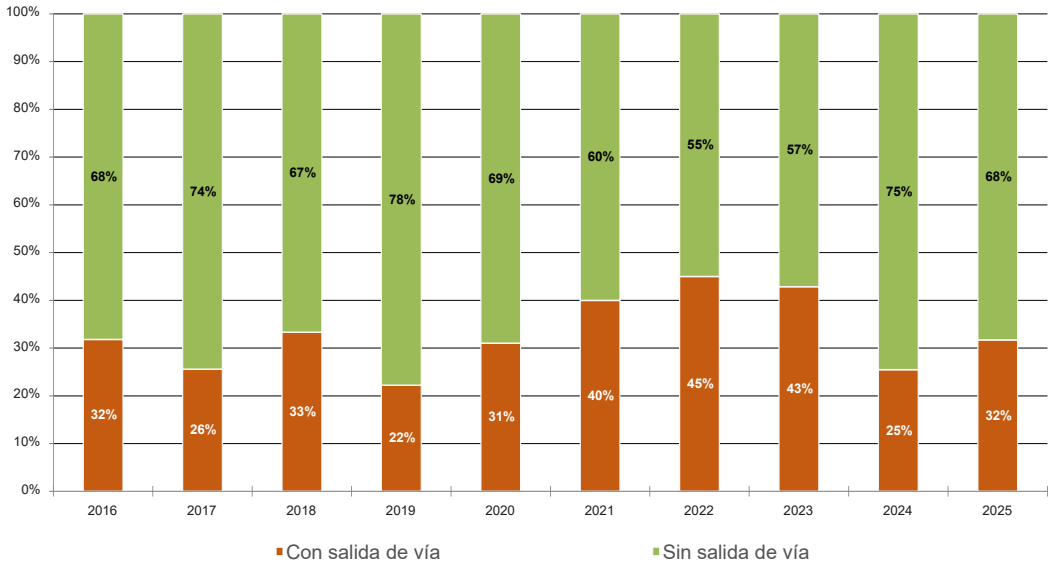


Gráfico 2.5: Importancia relativa de los accidentes con salida de vía en la mortalidad (2016–2025). Red autonómica.

3 ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD

Este tipo de indicador relaciona los datos de siniestralidad con el tráfico que circula por un punto, carretera o red. Al ser valores relativos, permiten efectuar un seguimiento de la siniestralidad y comparar de manera fiable las diferentes redes, carreteras o tramos.

En la elaboración de la memoria de seguridad vial se emplearon dos índices, de amplia aceptación entre los diferentes organismos responsables de carreteras: el índice de peligrosidad y el índice de mortalidad.

3.1 ÍNDICE DE PELIGROSIDAD (IP)

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

En el gráfico 3.1 se observa la evolución del IP desde 2016 hasta 2025, tanto para el total de la red autonómica como para cada una de las cuatro provincias.

En el anexo del final de la memoria se muestran los resultados de los valores en los últimos diez años.

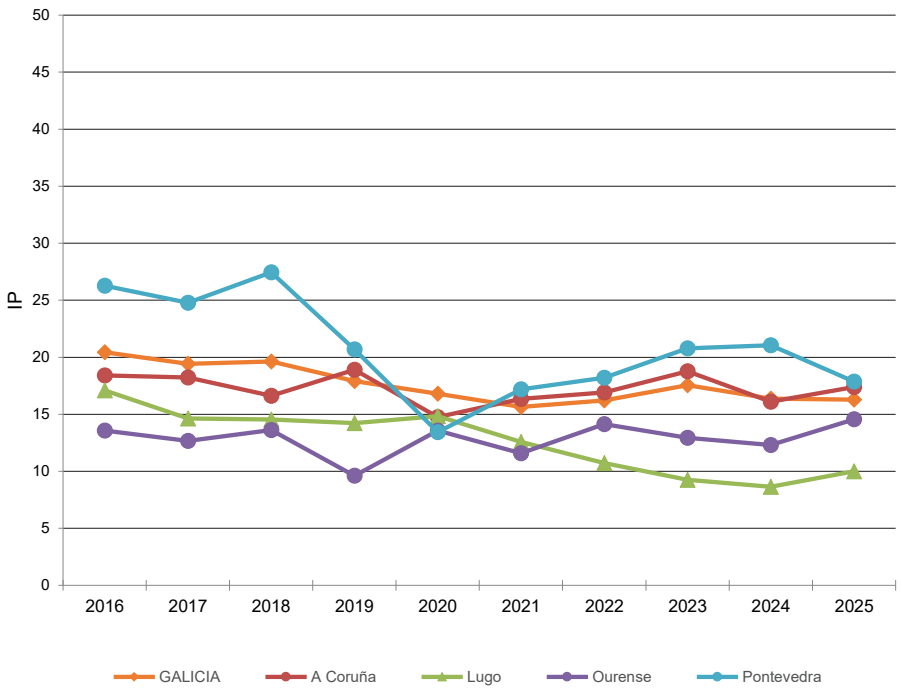


Gráfico 3.1: Evolución del Índice de Peligosidad de los años 2016 al 2025. Red autonómica.

3.2 ÍNDICE DE MORTALIDAD (IM)

$$IM = \frac{\text{Nº muertos x } 10^8}{365 \text{ x IMD x Longitud}}$$

De la misma manera que para el IP, se muestran los datos de IM correspondientes al período 2016 al 2025 (gráfico 3.2).

En el anexo del final de la memoria se muestran los resultados de los valores en los últimos diez años.

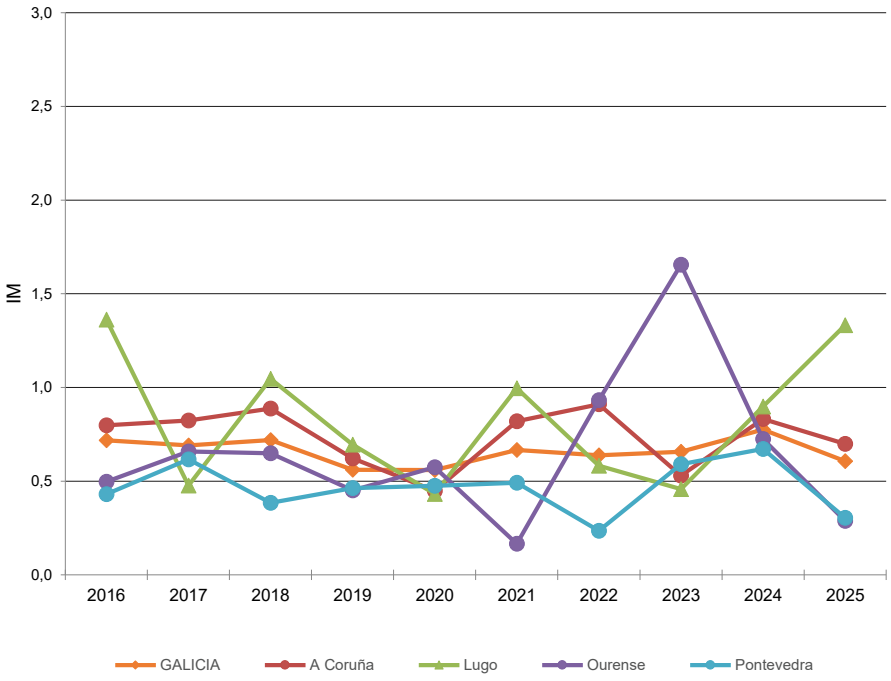


Gráfico 3.2.: Evolución del Índice de Mortalidad de los años 2016 a 2025. Red autonómica.

Los IM son siempre más caóticos que los IP puesto que se calculan con un número de datos muy pequeño, lo que genera fuertes distorsiones en la estadística.

4 EVOLUCIÓN COMPARADA. RED AUTONÓMICA–RED TOTAL DE GALICIA.

RED AUTONÓMICA - RED TOTAL DE GALICIA

En la siguiente tabla (tabla 4.1) se muestran los datos relativos al número de accidentes con víctimas en los últimos diez años en las carreteras de la Comunidad Autónoma, así como en la red total de Galicia.

	GALICIA		
	Acc. de la totalidad de la Red de Galicia	Accidentes de la red autonómica	Accidentes de la red autonómica respecto de accidentes de la totalidad de la Red de Galicia (%)
2016	2822	1254	44,4%
2017	2859	1210	42,3%
Δ(16-17)	1,3%	-3,5%	
2018	2860	1230	43,0%
Δ(17-18)	0,0%	1,7%	
2019	2783	1151	41,4%
Δ(18-19)	-2,7%	-6,4%	
2020	2065	871	42,1%
Δ (19-20)	-25,8%	-24,3%	
2021	2224	940	42,2%
Δ (20-21)	7,7%	7,9%	
2022	2381	1016	42,5%
Δ (21-22)	7,1%	8,1%	
2023	2484	1122	45,2%
Δ (22-23)	4,3%	10,4%	
2024	2512	1077	42,9%
Δ (23-24)	1,1%	-4,0%	
2025*	-	1100	-
Δ (24-25)	-	2,1%	

Fuente datos de la red total de Galicia : "Siniestralidad mortal en vías interurbanas de Galicia 2024", DGT.
* No se disponen de datos de la totalidad de la Red de Galicia del año 2025.

Tabla 4.1: Comparación de los accidentes con víctimas en tramos interurbanos de la Red autonómica con la Red Total de Galicia.

	A CORUÑA		
	Acc. de la totalidad de la Red de AC	Accidentes de la red de AC autonómica	Accidentes de la red de AC autonómica respecto de los accidentes de la totalidad de la Red de AC (%)
2016	1072	485	45,2%
2017	1055	487	46,2%
Δ(16-17)	-1,6%	0,4%	
2018	1003	449	44,8%
Δ(17-18)	-4,9%	-7,8%	
2019	1099	517	47,0%
Δ(18-19)	9,6%	15,1%	
2020	734	329	44,8%
Δ (19-20)	-33,2%	-36,4%	
2021	872	419	48,1%
Δ (20-21)	18,8%	27,4%	
2022	964	446	46,3%
Δ (21-22)	10,6%	6,4%	
2023	1073	497	46,3%
Δ (22-23)	11,3%	11,4%	
2024	1028	445	43,3%
Δ (23-24)	-4,2%	-10,5%	
2025*		498	
Δ (24-25)		11,9%	

* No se disponen de datos de la totalidad de la Red de A Coruña del año 2025.

Tabla 4.2: Comparación de los accidentes con víctimas en tramos interurbanos de la Red autonómica con la Red Total de A Coruña.

	LUGO		
	Acc. de la totalidad de la Red de LU	Accidentes de la red de LU autonómica	Accidentes de la red de LU autonómica respecto de los accidentes de la totalidad de la Red de LU (%)
2016	355	138	38,9%
2017	331	123	37,2%
Δ(16-17)	-6,8%	-10,9%	
2018	336	125	37,2%
Δ(17-18)	1,5%	1,6%	
2019	320	123	38,4%
Δ(18-19)	-4,8%	-1,6%	
2020	276	102	37,0%
Δ (19-20)	-13,8%	-17,1%	
2021	261	99	37,9%
Δ (20-21)	-5,4%	-2,9%	
2022	268	91	34,0%
Δ (21-22)	2,7%	-8,1%	
2023	203	81	39,9%
Δ (22-23)	-24,3%	-11,0%	
2024	238	77	32,4%
Δ (23-24)	17,2%	-4,9%	
2025*		90	
Δ (24-25)		16,9%	

* No se disponen de datos de la totalidad de la Red de Lugo del año 2025.

Tabla 4.3: Comparación de los accidentes con víctimas en tramos interurbanos de la Red autonómica con la Red Total de Lugo.

	OURENSE		
	Acc. de la totalidad de la Red de OU	Accidentes de la red de OU autonómica	Accidentes de la red de OU autonómica respecto de los accidentes de la totalidad de la Red de OU (%)
2016	232	82	35,3%
2017	230	77	33,5%
Δ(16-17)	-0,9%	-6,1%	
2018	246	84	34,1%
Δ(17-18)	7,0%	9,1%	
2019	227	64	28,2%
Δ(18-19)	-7,7%	-23,8%	
2020	215	70	32,6%
Δ (19-20)	-5,3%	9,4%	
2021	223	70	31,4%
Δ (20-21)	3,7%	0,0%	
2022	252	89	35,3%
Δ (21-22)	13,0%	27,1%	
2023	224	86	38,4%
Δ (22-23)	-11,1%	-3,4%	
2024	244	85	34,8%
Δ (23-24)	8,9%	-1,2%	
2025*		101	
Δ (24-25)		18,8%	

* No se disponen de datos de la totalidad de la Red de Ourense del año 2025.

Tabla 4.4: Comparación de los accidentes con víctimas en tramos interurbanos de la Red autonómica con la Red Total de Ourense.

	PONTEVEDRA		
	Acc. de la totalidad de la Red de PO	Accidentes de la red de PO autonómica	Accidentes de la red de PO autonómica respecto de los accidentes de la totalidad de la Red de PO (%)
2016	1163	549	47,2%
2017	1243	523	42,1%
Δ(16-17)	6,9%	-4,7%	
2018	1275	571	44,8%
Δ(17-18)	2,6%	9,2%	
2019	1137	444	39,1%
Δ(18-19)	-10,8%	-22,2%	
2020	845	368	43,6%
Δ (19-20)	-25,7%	-17,1%	
2021	868	348	40,1%
Δ (20-21)	2,7%	-5,4%	
2022	903	385	42,6%
Δ (21-22)	4,0%	10,6%	
2023	984	457	46,4%
Δ (22-23)	9,0%	18,7%	
2024	1002	470	46,9%
Δ (23-24)	1,8%	2,8%	
2025*		411	
Δ (24-25)		-12,6%	

* No se disponen de datos de la totalidad de la Red de Pontevedra del año 2025.

Tabla 4.5: Comparación de los accidentes con víctimas en tramos interurbanos de la Red autonómica con la Red Total de Pontevedra.

Estos datos quedan reflejados en los siguientes gráficos 4.1 y 4.2.

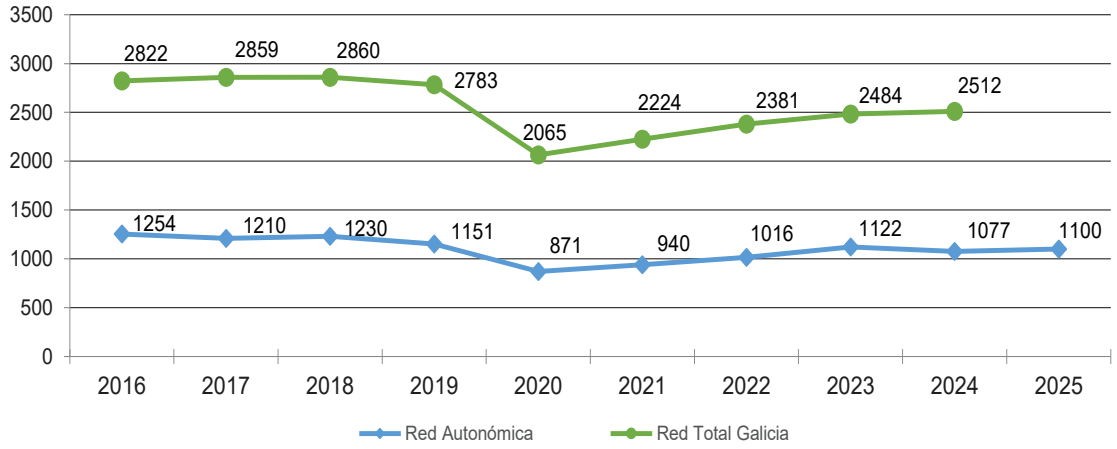


Gráfico 4.1: Evolución de los accidentes con víctimas en tramos interurbanos en la Red autonómica y en el total de Galicia. (No se disponen datos de la totalidad de la Red de Galicia del año 2025).

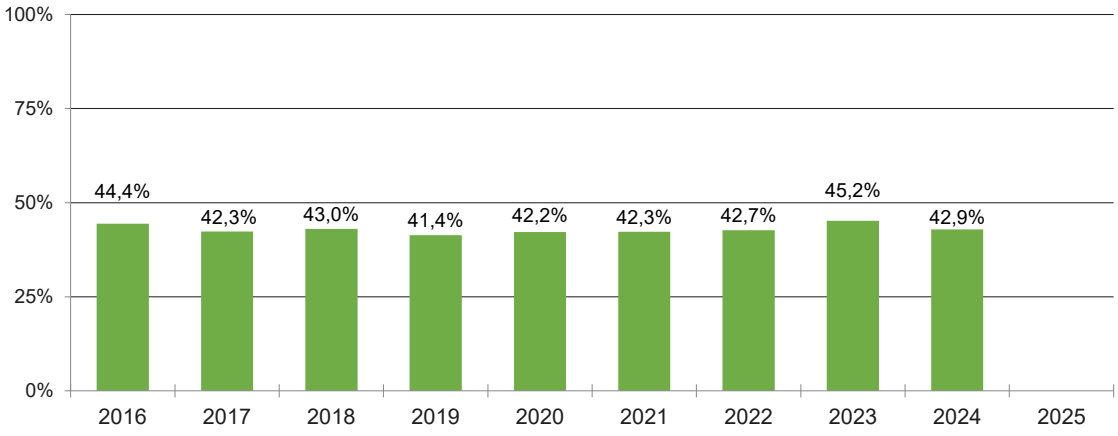


Gráfico 4.2: Porcentajes de los accidentes con víctimas en tramos interurbanos de la Red autonómica sobre el total de la Red de Galicia. (No se disponen datos de la totalidad de la Red de Galicia del año 2025).

Las longitudes de las distintas redes en Galicia son las siguientes:

Longitud de la Red de Interés General del Estado: 2383 Km (13,5% del total).
Longitud de la Red autonómica: 5484 Km (31,2% del total).
Longitud total de la Red Provincial: 9731 Km (55,3% del total).

Todas estas longitudes hacen un total de 17.598 Km de carreteras pertenecientes a las distintas redes dentro de la Comunidad Autónoma de Galicia.

En la siguiente tabla (tabla 4.6.), se reflejan los datos de la mortalidad existente en los accidentes producidos en la red de la Comunidad Autónoma de Galicia y de España.

	ESPAÑA	GALICIA			
	Fallecidos de la totalidad de la Red de España	Fallecidos de la totalidad de la Red de Galicia	Fallecidos de la red autonómica	Fallecidos de la red autonómica respecto de los accidentes de la totalidad de la Red de España (%)	Fallecidos de la red autonómica respecto de los accidentes de la totalidad de la Red de Galicia (%)
2016	1161	106	44	3,8%	41,5%
2017	1198	76	43	3,6%	56,6%
Δ(16-17)	3,2%	-28,3%	-2,3%		
2018	1188	104	45	3,8%	43,3%
Δ(17-18)	-0,8%	36,8%	4,7%		
2019	1101	88	36	3,3%	40,9%
Δ(18-19)	-7,3%	-15,4%	-20,0%		
2020	874	70	29	3,3%	41,4%
Δ (19-20)	-20,6%	-20,5%	-19,4%		
2021	1002	77	40	4,0%	51,9%
Δ (20-21)	14,6%	10,0%	37,9%		
2022	1148	90	40	3,5%	44,4%
Δ (21-22)	14,6%	16,9%	0,0%		
2023	1140	88	42	3,7%	47,7%
Δ (22-23)	-0,7%	-2,2%	5,0%		
2024	1154	89	51	4,4%	57,3%
Δ (23-24)	1,2%	1,1%	21,4%		
2025	1279	109	41	3,2%	37,6%
Δ (24-25)	-0,9%	9,0%	-19,6%		

Fuente datos de la red total de Galicia y de España: "Siniestralidad mortal en vías interurbanas de Galicia 2024" e "Informe anual 2025 - Balance de las cifras de siniestralidad vial 2025", DGT.

Tabla 4.6. : Comparación del número de muertos en tramos interurbanos de la Red autonómica con la red total de Galicia.

	A CORUÑA		
	Fallecidos de la totalidad de la Red de AC	Fallecidos de la red de AC autonómica	Fallecidos de la red de AC autonómica respecto de los accidentes de la totalidad de la Red de AC (%)
2016	40	21	52,5%
2017	33	22	66,7%
Δ(16-17)	-17,5%	4,8%	
2018	45	24	53,3%
Δ(17-18)	36,4%	9,1%	
2019	39	17	43,6%
Δ(18-19)	-13,3%	-29,2%	
2020	25	10	40,0%
Δ (19-20)	-35,9%	-41,2%	
2021	34	21	61,8%
Δ (20-21)	36,0%	110,0%	
2022	43	24	55,8%
Δ (21-22)	26,5%	14,3%	
2023	26	14	53,8%
Δ (22-23)	-39,5%	-41,7%	
2024	38	23	60,5%
Δ (23-24)	46,2%	64,3%	
2025	42	20	47,6%
Δ (24-25)	-2,3%	-13,0%	

Tabla 4.7. : Comparación del número de muertos en tramos interurbanos de la Red autonómica con la red total de A Coruña.

	LUGO		
	Fallecidos de la totalidad de la Red de LU	Fallecidos de la red de LU autonómica	Fallecidos de la red de LU autonómica respecto de los accidentes de la totalidad de la Red de LU (%)
2016	27	11	40,7%
2017	16	4	25,0%
Δ(16-17)	-40,7%	-63,6%	
2018	20	9	45,0%
Δ(17-18)	25,0%	125,0%	
2019	17	6	35,3%
Δ(18-19)	-15,0%	-33,3%	
2020	12	3	25,0%
Δ (19-20)	-29,4%	-50,0%	
2021	10	8	80,0%
Δ (20-21)	-16,7%	166,7%	
2022	17	5	29,4%
Δ (21-22)	70,0%	-37,5%	
2023	16	4	25,0%
Δ (22-23)	-5,9%	-20,0%	
2024	15	8	53,3%
Δ (23-24)	-6,3%	100,0%	
2025	30	12	40,0%
Δ (24-25)	76,5%	50,0%	

Tabla 4.8. : Comparación del número de muertos en tramos interurbanos de la Red autonómica con la red total de Lugo.

	OURENSE		
	Fallecidos de la totalidad de la Red de OU	Fallecidos de la red de OU autonómica	Fallecidos de la red de OU autonómica respecto de los accidentes de la totalidad de la Red de OU (%)
2016	12	3	25,0%
2017	7	4	57,1%
Δ(16-17)	-41,7%	33,3%	
2018	15	4	26,7%
Δ(17-18)	114,3%	0,0%	
2019	8	3	37,5%
Δ(18-19)	-46,7%	-25,0%	
2020	9	3	33,3%
Δ (19-20)	12,5%	0,0%	
2021	8	1	12,5%
Δ (20-21)	-11,1%	-66,7%	
2022	12	6	50,0%
Δ (21-22)	50,0%	500,0%	
2023	22	11	50,0%
Δ (22-23)	83,3%	83,3%	
2024	14	5	35,7%
Δ (23-24)	-36,4%	-54,5%	
2025	14	2	14,3%
Δ (24-25)	-17,6%	-60,0%	

Tabla 4.9. : Comparación del número de muertos en tramos interurbanos de la Red autonómica con la red total de Ourense.

	PONTEVEDRA		
	Fallecidos de la totalidad de la Red de PO	Fallecidos de la red de PO autonómica	Fallecidos de la red de PO autonómica respecto de los accidentes de la totalidad de la Red de PO (%)
2016	27	9	33,3%
2017	20	13	65,0%
Δ(16-17)	-25,9%	44,4%	
2018	24	8	33,3%
Δ(17-18)	20,0%	-38,5%	
2019	24	10	41,7%
Δ(18-19)	0,0%	25,0%	
2020	24	13	54,2%
Δ (19-20)	0,0%	30,0%	
2021	25	10	40,0%
Δ (20-21)	4,2%	-23,1%	
2022	18	5	27,8%
Δ (21-22)	-28,0%	-50,0%	
2023	24	13	54,2%
Δ (22-23)	33,3%	160,0%	
2024	22	15	68,2%
Δ (23-24)	-8,3%	15,4%	
2025	23	7	30,4%
Δ (24-25)	0,0%	-53,3%	

Tabla 4.10. : Comparación del número de muertos en tramos interurbanos de la Red autonómica con la red total de Pontevedra.

A continuación se reflejan los datos mostrados en la tabla 4.6. en los siguientes gráficos:

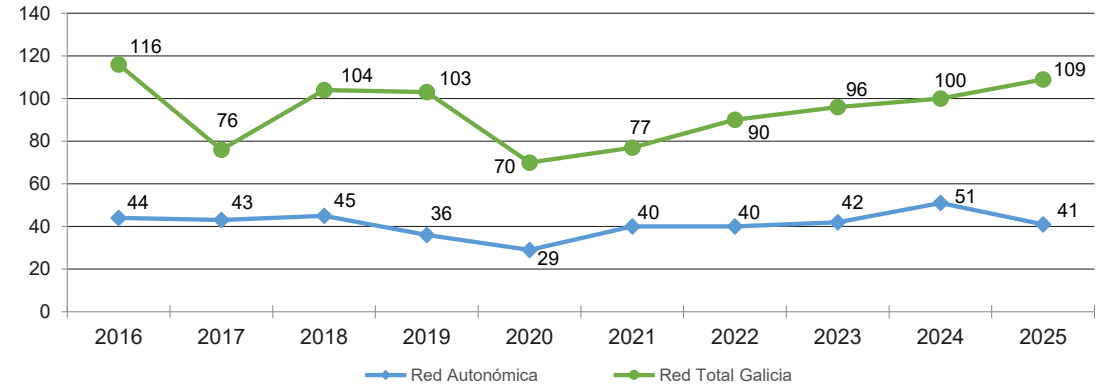


Gráfico 4.3.: Evolución del número de muertos en tramos interurbanos en la Red autonómica y en la total de Galicia.

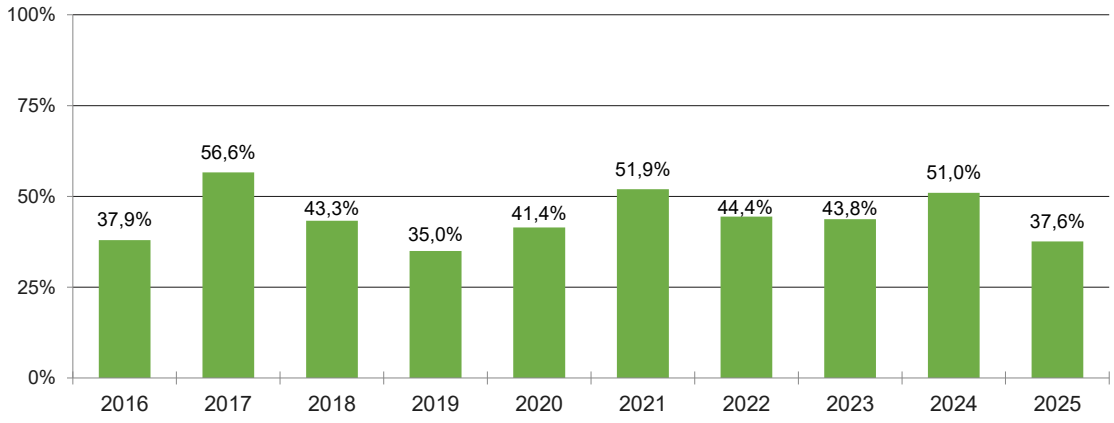


Gráfico 4.4: Porcentajes del número de muertos en tramos interurbanos de la Red autonómica sobre el total de la red de Galicia.

Igualmente que con los gráficos análogos a estos últimos de los accidentes con víctimas, se muestran las distintas longitudes de las distintas redes en Galicia:

Longitud de la Red de Interés General del Estado: 2383 Km. (13,5% del total).
Longitud de la Red autonómica: 5484 Km (31,2% del total).
Longitud total de la Red Provincial: 9731 Km (55,3% del total).



ACCIDENTALIDAD EN EL AÑO 2025

ESTUDIO PORMENORIZADO DEL AÑO 2025

Después de analizar la evolución de varios aspectos relativos a los accidentes con víctimas y la mortalidad a lo largo de los últimos diez años, se centrará el estudio en los datos obtenidos del año 2025, para poder tener una idea detallada de la accidentalidad, factores concurrentes, TCAs, etc, en este último año en la red de carreteras autonómica.

1 ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DE LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS Y DEL NÚMERO DE FALLECIDOS

A lo largo del año 2025 se produjeron un total de 1100 accidentes con víctimas en la red autonómica de carreteras de Galicia. En estos accidentes hubo un total de 41 fallecidos, 218 heridos graves y 1371 heridos leves, es decir, un total de 1630 víctimas.

En el gráfico 1.1 aparece la distribución de los accidentes con víctimas en las provincias de Galicia, relacionados con el número de fallecidos, con su IMD y también con los veh-km que soportan sus redes.

Se puede observar que Pontevedra registra un 38% de los accidentes con víctimas, siendo la provincia que más accidentalidad tiene en relación con los kilómetros de red que cuenta y en relación con los veh-km que tiene, soportando una IMD superior a la media de la Comunidad en un 46%.

La provincia de Lugo es la provincia donde la gravedad de los accidentes es la más alta, ya que presenta un 29% de fallecidos en un 8% de accidentes.

	Accidentes con víctimas	Nº fallecidos	Veh-Km (x 10^6)	Longitud Red (Km)	IMD media
A Coruña	498	20	2.864	1.711	4.586
Lugo	90	12	900	1.474	1.673
Ourense	101	2	694	1.020	1.864
Pontevedra	411	7	2.301	1.279	4.929
Total	1.100	41	6.759	5.484	3.377

Tabla 1.1: Distribución provincial año 2025. Red autonómica.

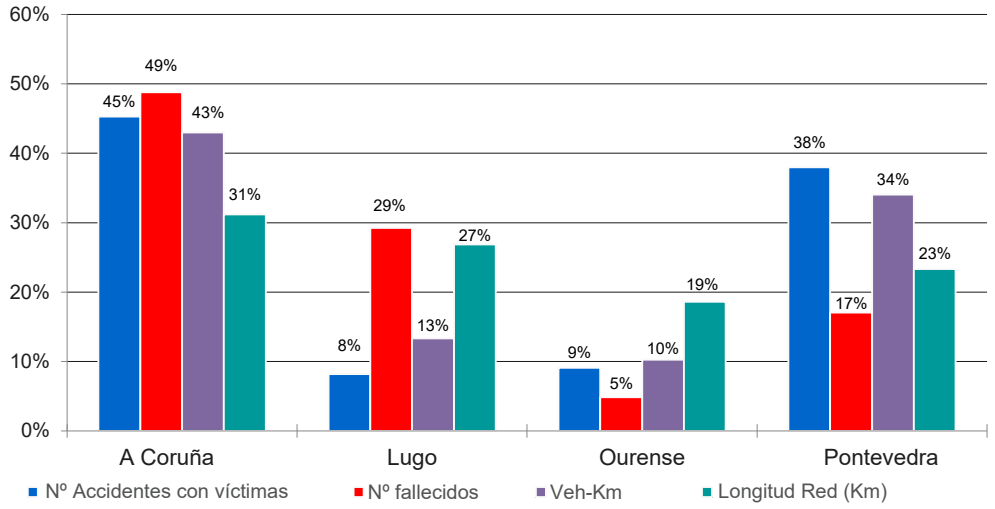


Gráfico 1.1: Distribución provincial año 2025. Red autonómica.

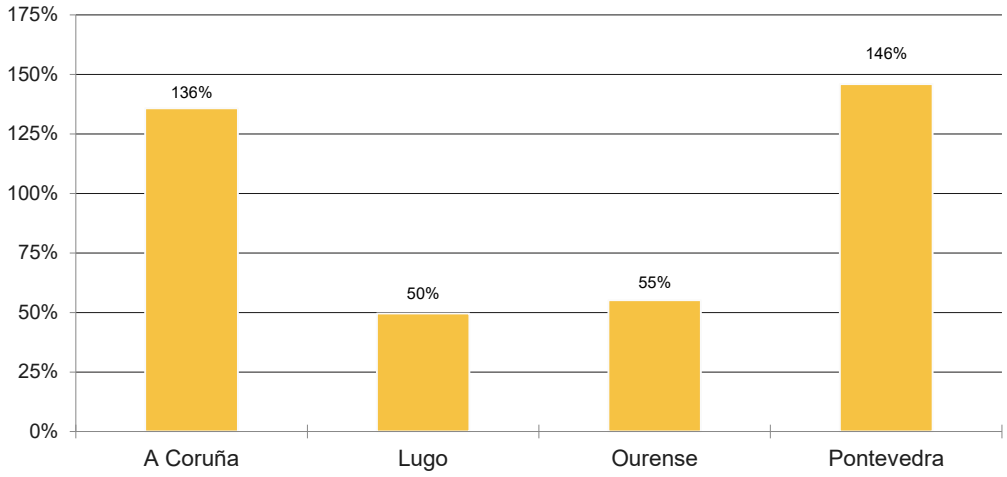


Gráfico 1.2: Distribución provincial del % IMD media en el año 2025. Red autonómica.

DISTRIBUCIONES MENSUALES, SEMANALES Y DIARIAS DE LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS Y DEL NÚMERO DE FALLECIDOS

Los 1100 accidentes con víctimas producidos en la red autonómica de Galicia durante el año 2025, se repartieron a lo largo del año tal y como se muestra en el gráfico 1.3.

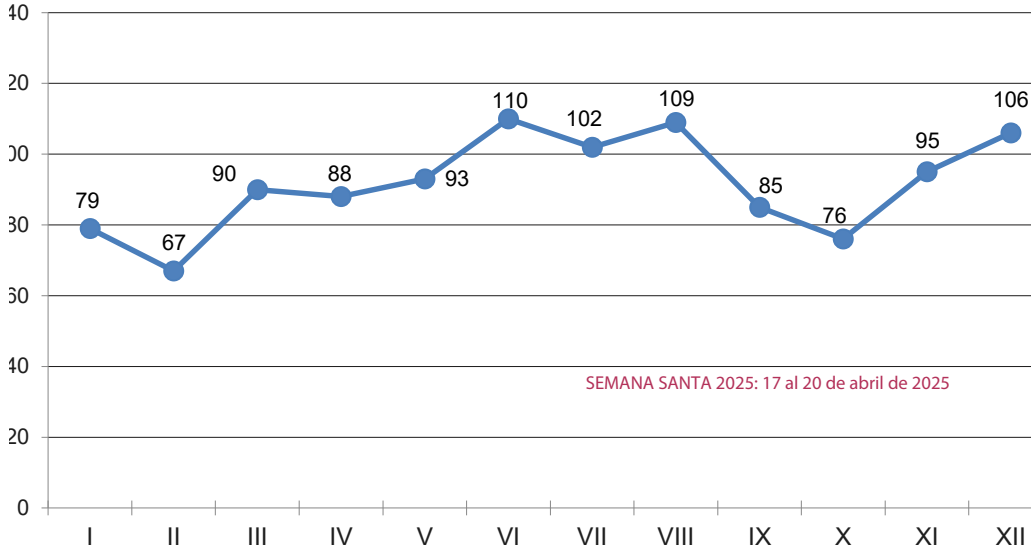


Gráfico 1.3: Distribución mensual del número de accidentes con víctimas en el año 2025. Red autonómica.

Los 41 fallecidos que se registraron en la totalidad de accidentes se distribuyeron según el gráfico 1.4, donde se puede apreciar que los meses en los que se produjeron más fallecidos con respecto a la accidentalidad registrada fueron agosto y junio, seguidos de octubre.

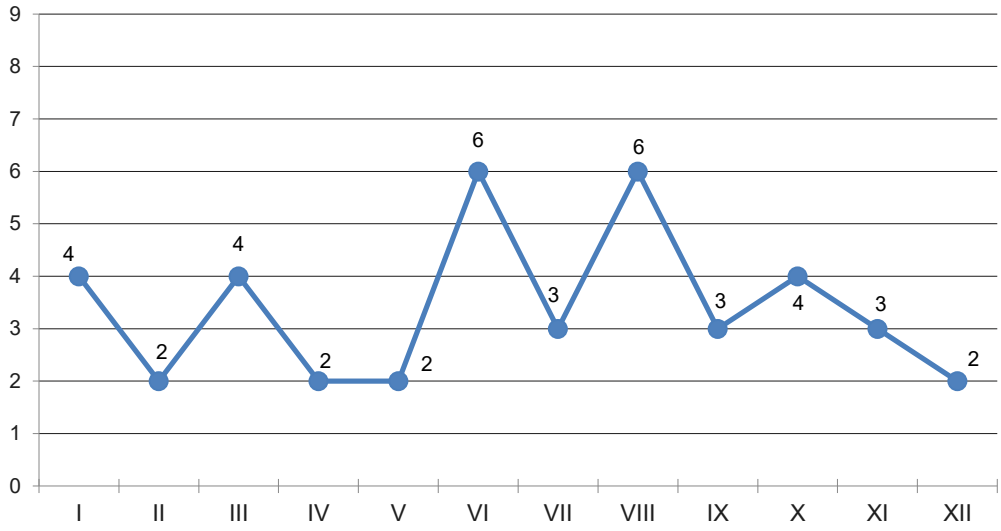


Gráfico 1.4: Distribución mensual del número de fallecidos en el año 2025. Red autonómica.

Se muestra, a continuación, la gráfica del tráfico mensual en la red de carreteras autonómica, es decir, el gráfico del porcentaje de IMDs mensuales medias con respecto a la IMD anual media del año 2025.

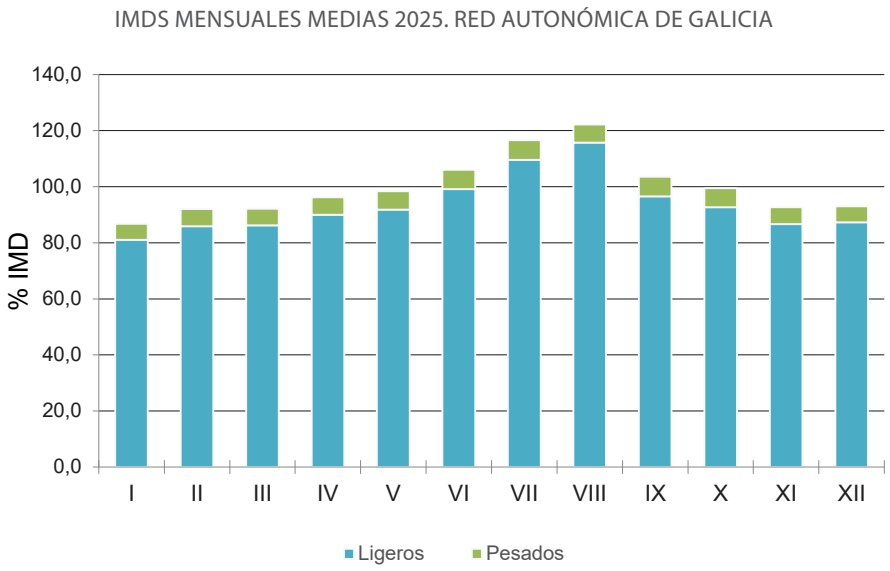


Gráfico 1.5: Distribución IMDs mensuales medias 2025. Red autonómica

La distribución semanal de los accidentes a lo largo del año 2025 se muestra en el gráfico 1.6. Se puede observar cómo los accidentes son más numerosos los lunes y los viernes.

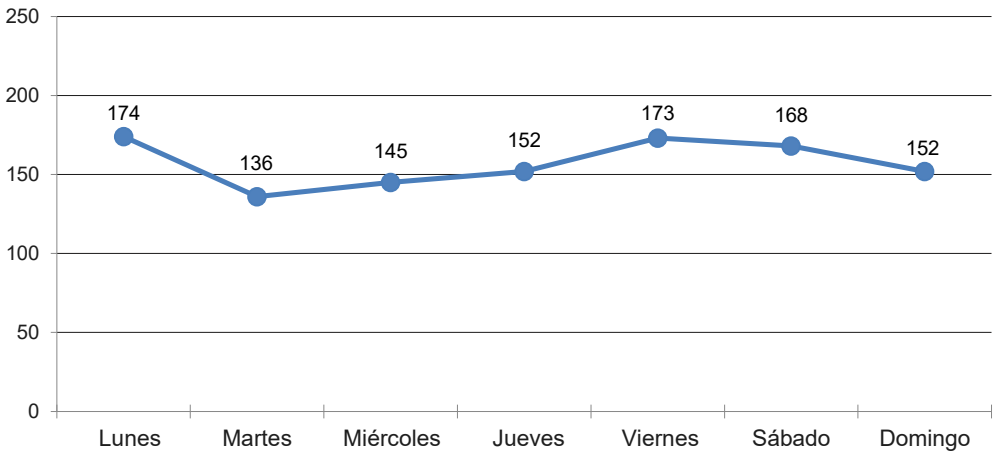


Gráfico 1.6: Distribución semanal de los accidentes con víctimas en el año 2025. Red autonómica.

Con el objeto de poder relacionar datos, es interesante conocer las horas en las que se produjeron los accidentes en el año 2025, según el día de la semana. De esta manera, y según aparece reflejado en el gráfico 1.7, los sábados hay un porcentaje superior al resto de la semana de accidentes en horas nocturnas, en relación con los accidentes de cada uno de los días.

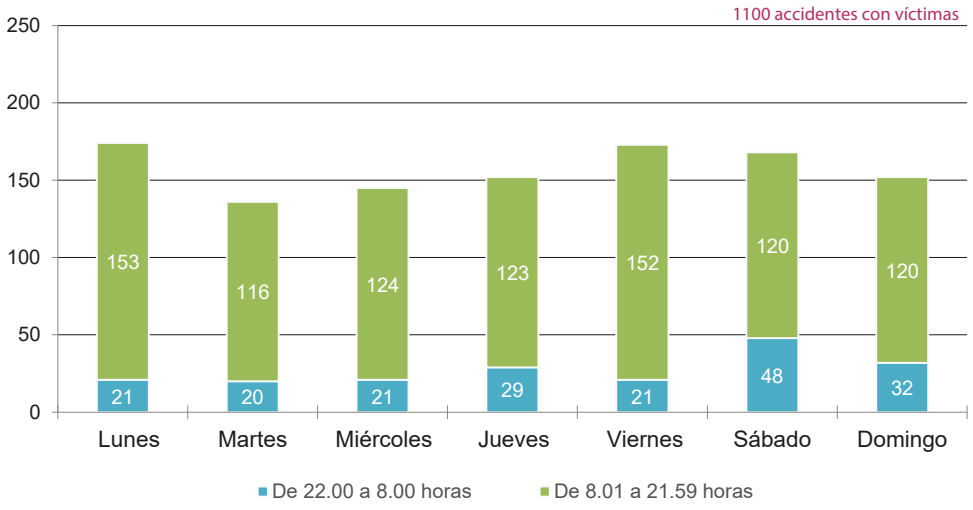


Gráfico 1.7: Accidentes con víctimas en el año 2025, según el día de la semana y la hora. Red autonómica.

Es interesante comparar la gráfica 1.7 con la que sigue a continuación sobre el tráfico semanal en la red autonómica, es dicir, el gráfico de porcentaje de IMDs semanales medias con respecto a la IMD anual media del año 2025.

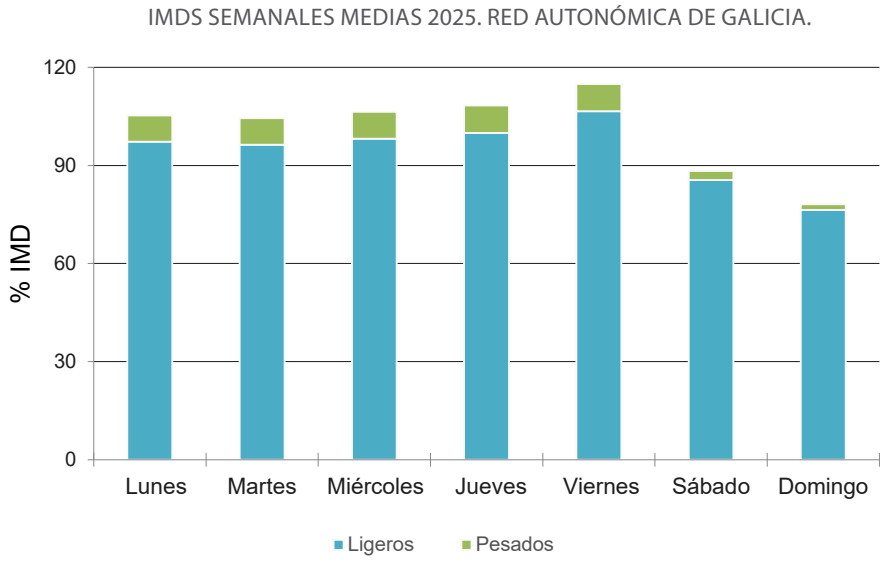


Gráfico 1.8: Distribución IMDs semanales medias 2025. Red autonómica

En relación con la gravedad de los accidentes, es decir, con el número de fallecidos respecto del número de accidentes, se aprecia que los domingos y los jueves son los días en los que se registra la mayor gravedad de los accidentes (gráfico 1.9).

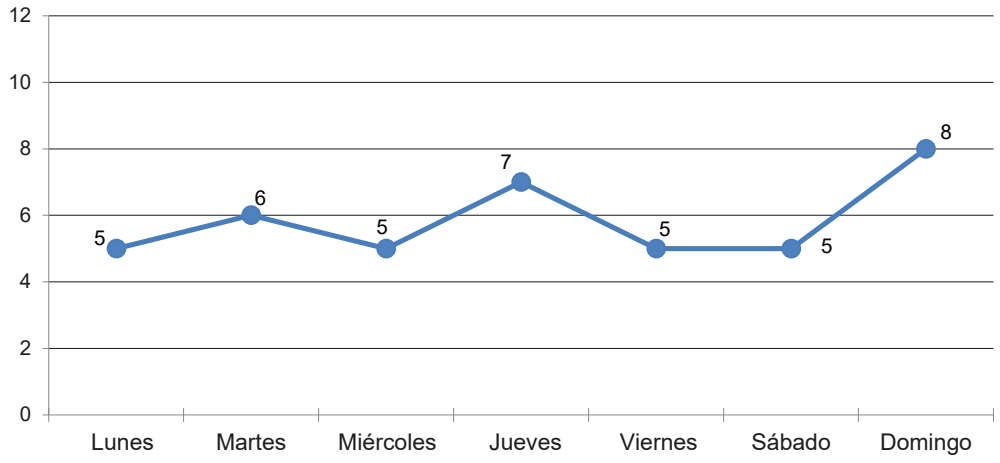


Gráfico 1.9: Distribución semanal del número de muertos en el año 2025. Red autonómica.

En el siguiente gráfico (gráfico 1.10) se muestran el número de fallecidos respecto de cada día de la semana y de la hora en la que se produjo el accidente.

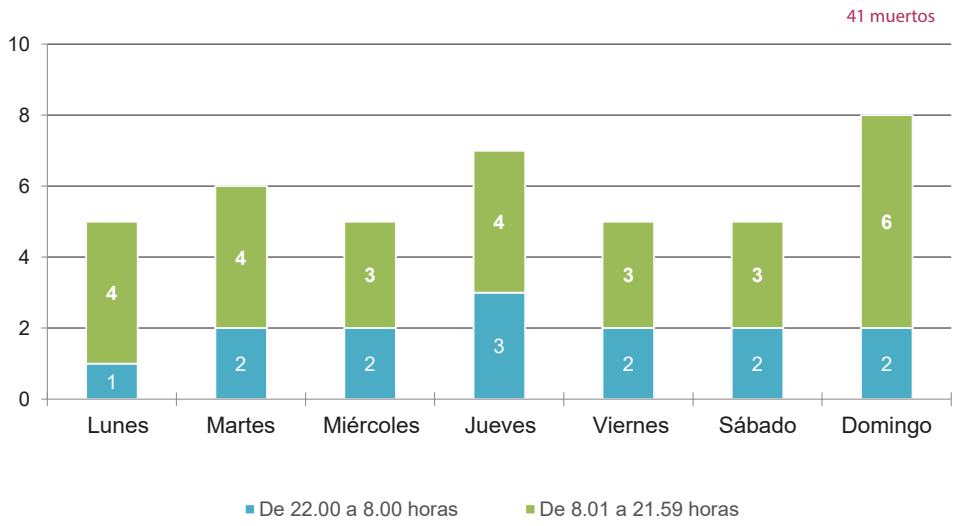


Gráfico 1.10: Fallecidos en el año 2025 según el día de la semana y la hora. Red autonómica.

DISTRIBUCIONES HORARIAS DE LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS Y DEL NÚMERO DE FALLECIDOS

Según los gráficos 1.11 y 1.12 de distribución horaria de los accidentes y de fallecidos en el año 2025, el mayor número de accidentes con víctimas se produjo entre las 19.00 h y las 20:00 h. Los accidentes más graves se produjeron entre las 04:00 y las 05:00 h.

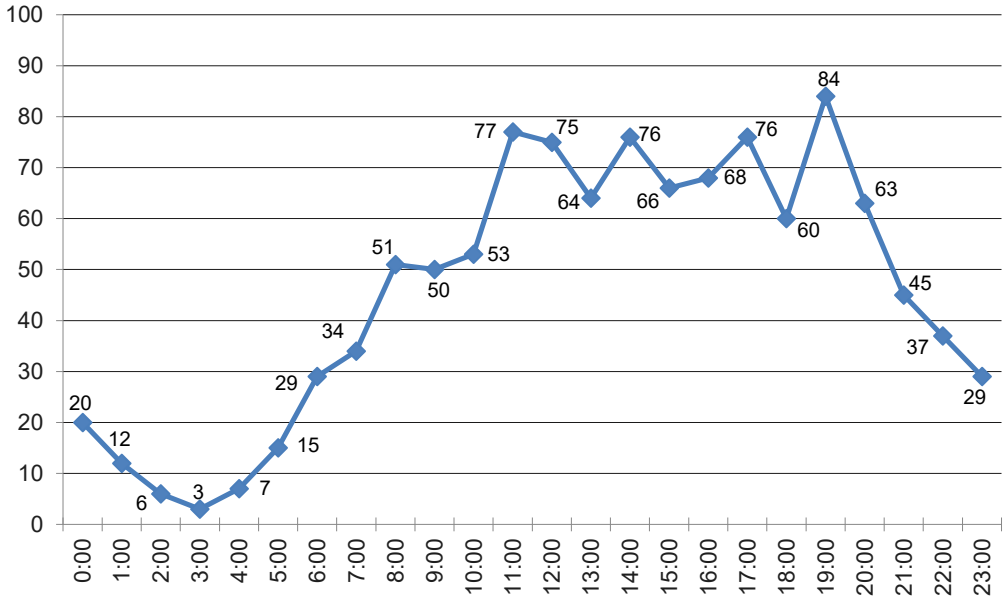


Gráfico 1.11: Distribución horaria de los accidentes con víctimas en el año 2025. Red autonómica.

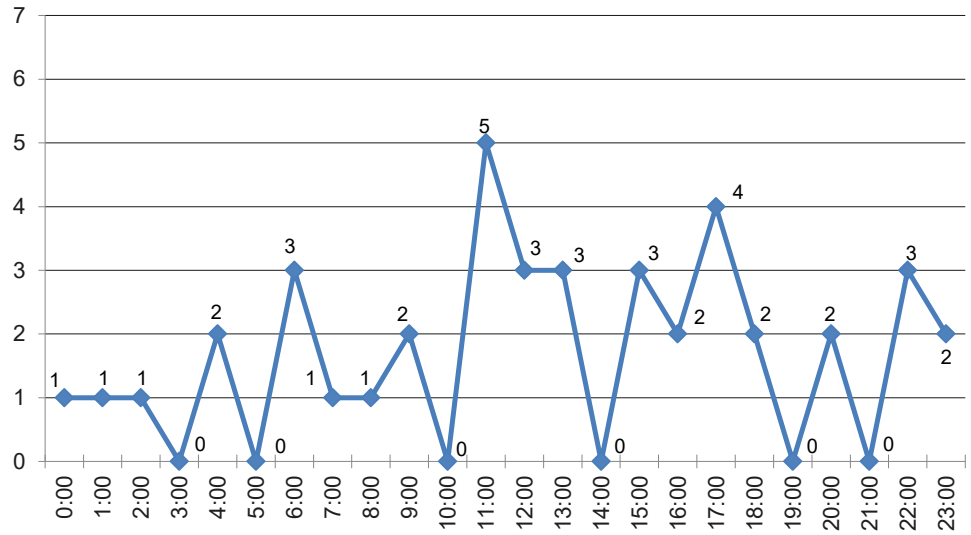
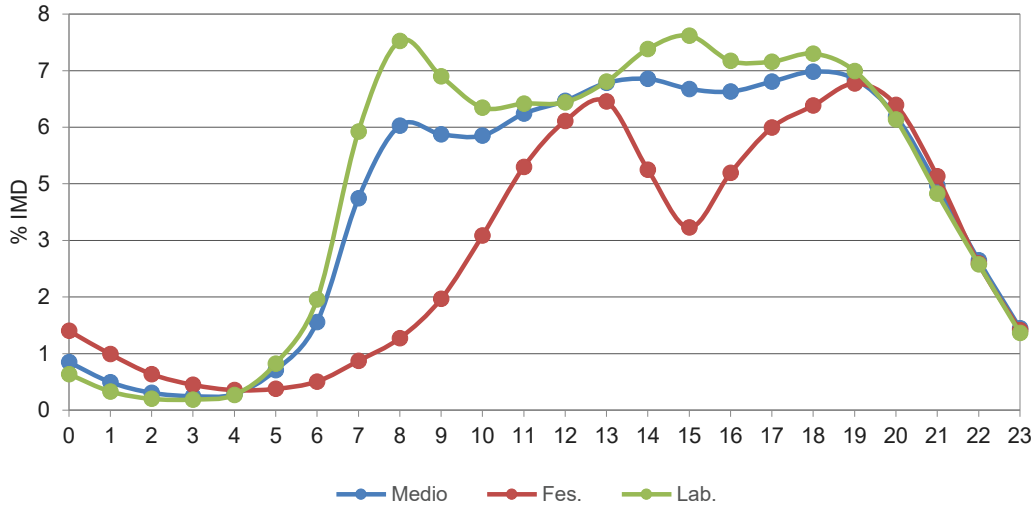


Gráfico 1.12: Distribución horaria del número de fallecidos en el año 2025. Red autonómica.

Se añade la gráfica del tráfico horario medio en la red de carreteras autonómicas de Galicia, a efectos de poder ver la relación existente entre la IMD y el número de accidentes y de fallecidos.

IMDS HORARIAS MEDIAS 2025 RED AUTONÓMICA DE GALICIA



TIPOS DE ACCIDENTES EN EL AÑO 2025

Según aparece en el gráfico 1.13, el 20,9% (230) de los accidentes con víctimas en el año 2025 en la red de la Comunidad Autónoma fueron colisiones frontolaterales, mientras que el 15,3% (168) fueron producidos por alcances y otro 15,3% (168) fueron choques. El 19,6% (216) fueron de otro tipo.

Respecto del número de fallecidos, se observa en el gráfico 1.14 que las colisiones frontales son los accidentes más graves (12 fallecidos en 76 accidentes). En segundo lugar en gravedad se sitúan los atropellos a peatones (7 fallecidos en 68 accidentes). Los accidentes con menos fallecidos por accidente son los alcances (1 fallecido en 168 accidentes con víctimas).

Los tipos de accidentes están agrupados de la siguiente manera:

- Frontal.
- Frontolateral.
- Lateral.
- Alcance.
- Múltiple o en caravana.
- Salidas de vía con vuelco: Con y sin colisión (derecha o izquierda); vuelco en calzada.
- Salidas de vía con choque: Con árbol o poste (derecha o izquierda); con zanja, hoyo o bordillo (derecha o izquierda); con muro o edificio (derecha o izquierda); barrera de defensa y otro tipo de choques.
- Peatones: Aislado o en grupo; reparando vehículo; sosteniedo bicicleta; conductor de animales.
- Animales: Animal conducido o rebaño; animales sueltos.
- Otros: despeñamiento con y sin colisión (derecho o izquierdo); en plano con y sin colisión (derecha o izquierda); otra salida de la calzada con y sin colisión (derecha o izquierda); otro objeto o material; vehículo estacionado o averiado; otro.

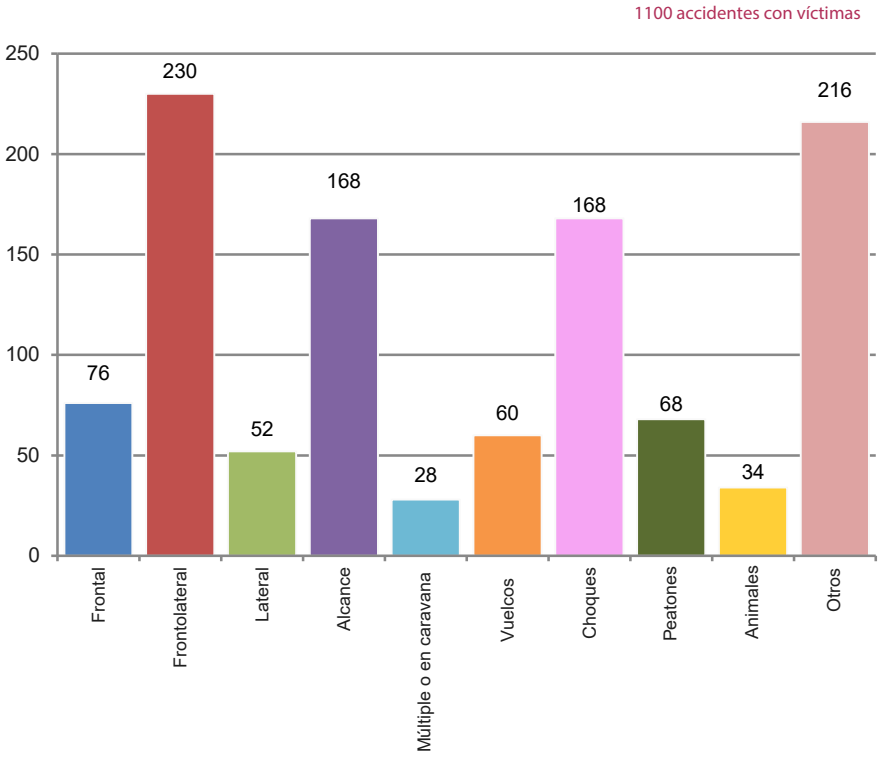


Gráfico 1.13: Accidentes con víctimas en el año 2025, según el tipo de accidente: Red autonómica.

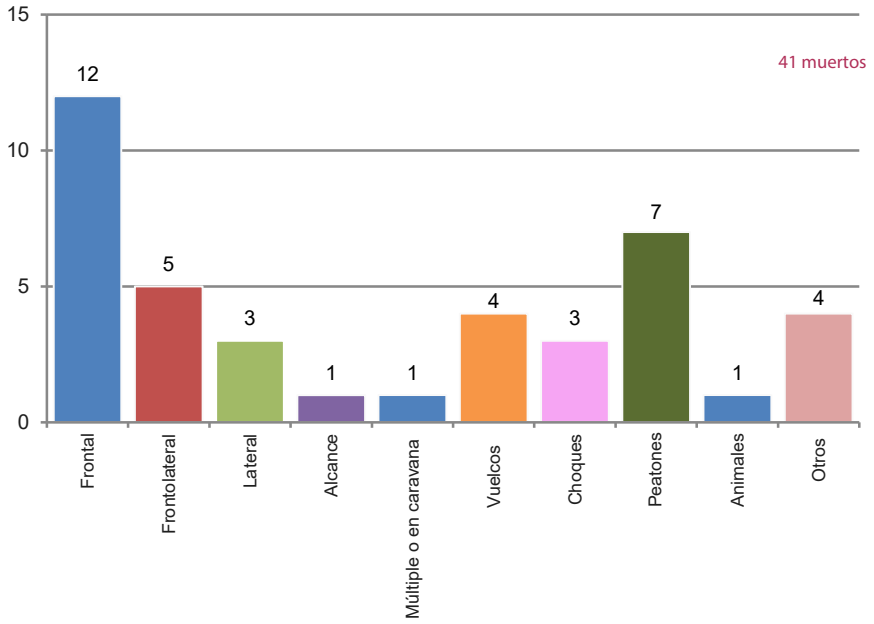


Gráfico 1.14: Número de fallecidos en el año 2025, según el tipo de accidente. Red autonómica.

POSIBLES CAUSAS POR LAS QUE SE PRODUJERON LOS ACCIDENTES EN EL AÑO 2025

Tal y como se puede observar en el gráfico 1.15, las causas más frecuentes por las que se producen los accidentes son las infracciones a las normas de circulación, seguidas de las distracciones y de una velocidad inadecuada. Estos tres grupos engloban el 66% del total.

En los gráficos de la página siguiente se refleja la gravedad de los accidentes según sus causas. Se puede apreciar que los accidentes con el mayor porcentaje de mortalidad respecto del número de accidentes que se registraron en el año 2025 son los producidos por la irrupción del peatón, donde se registraron 5 fallecidos en 22 accidentes. Le siguen los accidentes que son causados por la meteorología adversa y el alcohol.

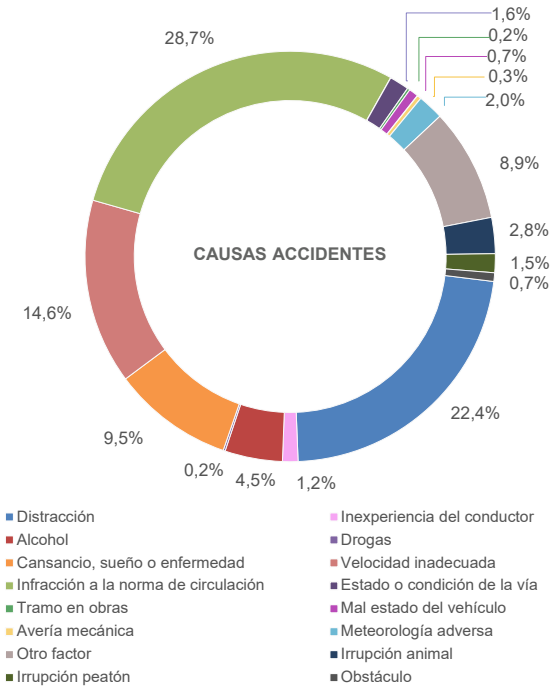


Gráfico 1.15: Porcentajes de los accidentes con víctimas, según las posibles causas. Red autonómica.

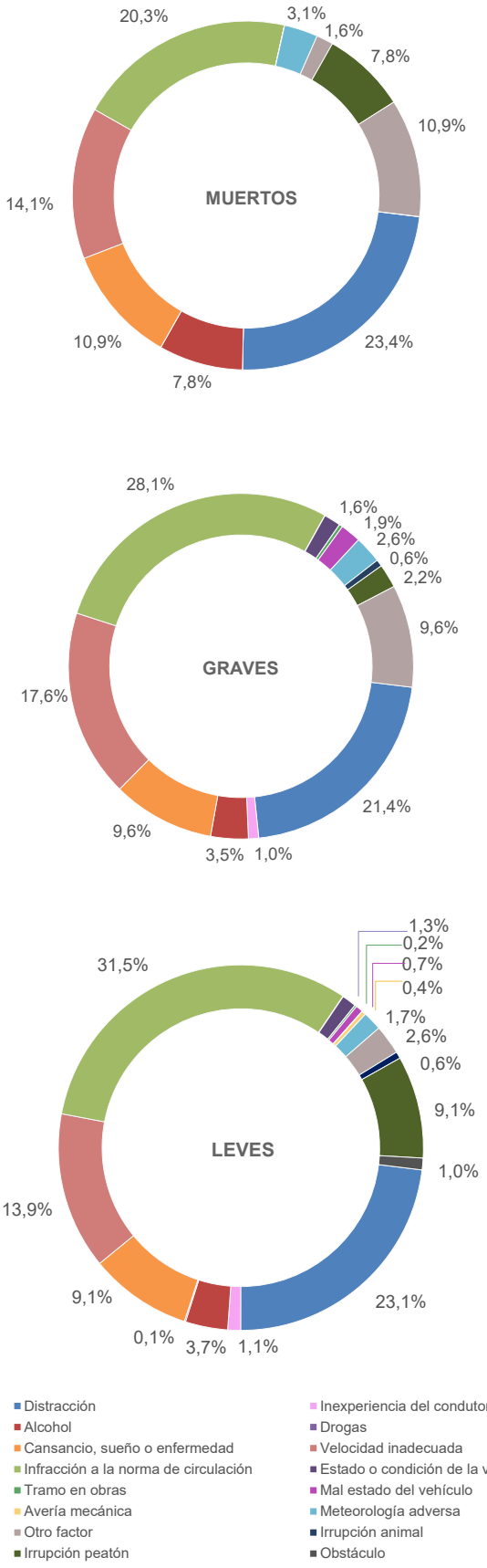


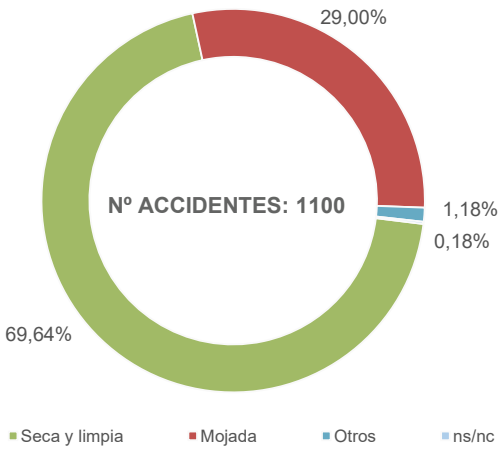
Gráfico 1.16: Porcentajes de los fallecidos, graves y leves, según las posibles causas. Red autonómica.

2 FACTORES CONCURRENTES DE LOS ACCIDENTES

Los partes de accidentes contienen una gran variedad de datos acerca de las circunstancias en las que se produjo cada accidente, ya sea referidos a la carretera, al clima, conductores, vehículos, etc. En este apartado se estudian globalmente algunas de las circunstancias más importantes relacionadas con los accidentes en el año 2025.

ESTADO DE LA CALZADA

En el año 2025 el 69,64% de los accidentes se produjeron con calzada seca y limpia. Con calzada mojada se produjeron el 29% de los accidentes.



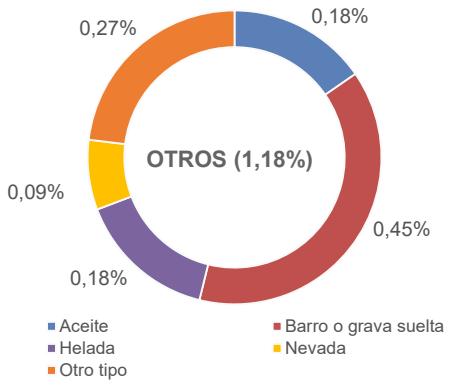


Gráfico 2.1: Accidentes con víctimas en el año 2025, según el estado de la calzada. Red autonómica.

Seguidamente, en el gráfico 2.2. se muestran los porcentajes de número de muertos, heridos graves y heridos leves de los accidentes del año 2025, según el estado de la calzada.

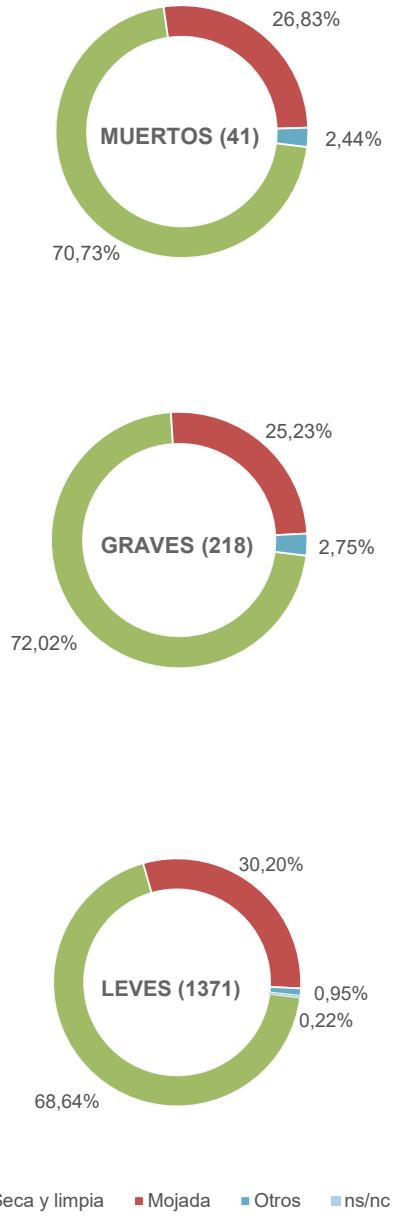


Gráfico 2.2: Fallecidos, heridos graves y leves, según el estado de la calzada. Año 2025. Red autonómica.

FACTORES ATMOSFÉRICOS

Este parámetro está relacionado estrechamente con el estado de la superficie, y como es lógico, los resultados coinciden en gran parte. Ver gráficos 2.3. y 2.4.

Los accidentes más graves fueron los producidos con tiempo nublado que registró 8 fallecidos en 173 accidentes, seguidos de los producidos con buen tiempo, 26 fallecidos en 705 accidentes.

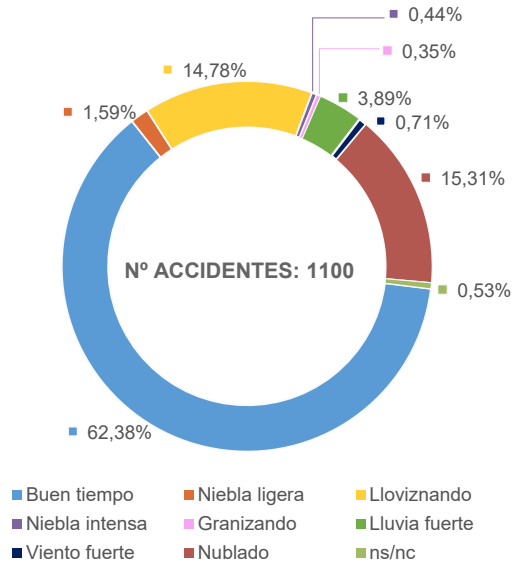


Gráfico 2.3: Accidentes con víctimas en el año 2025, según los factores atmosféricos. Red autonómica.

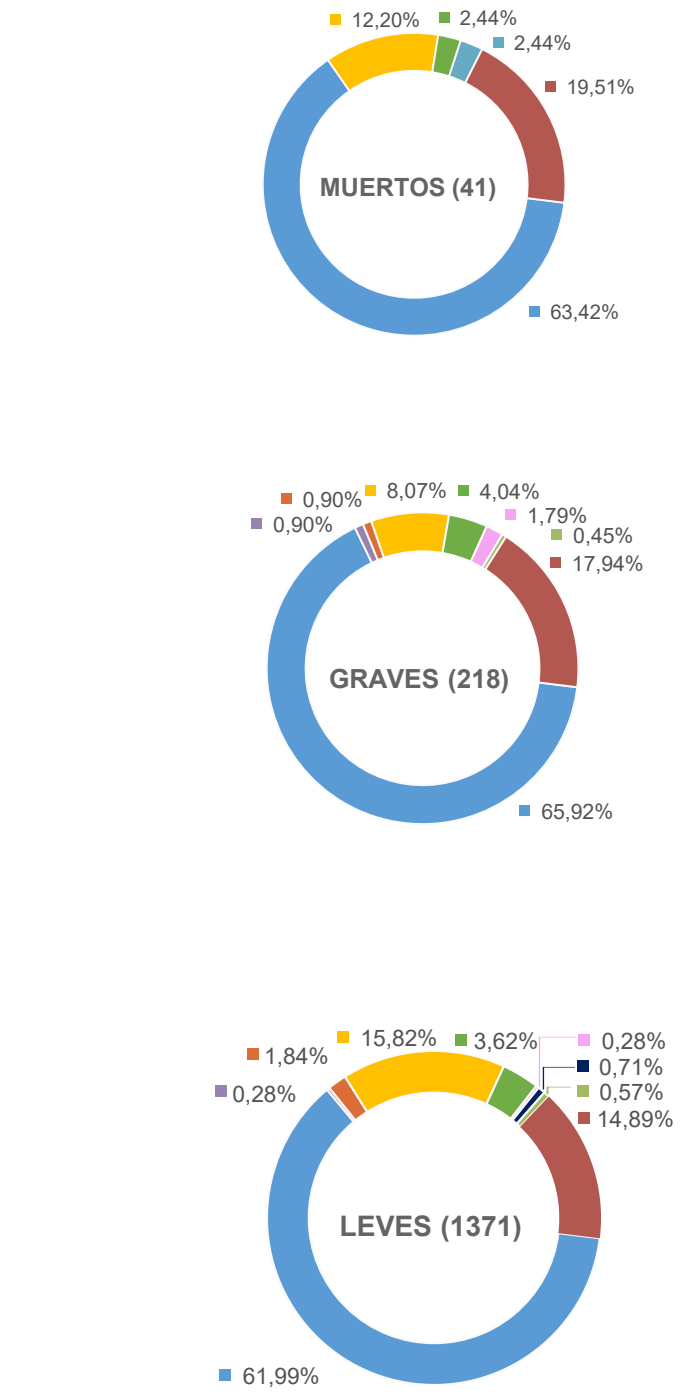


Gráfico 2.4: Fallecidos, graves y leves en los accidentes del 2025, según los factores atmosféricos. Red autonómica.

A continuación, se muestra la proporción de accidentes registrados según los factores atmosféricos en cada una de las provincias. Los datos de porcentaje de días de lluvia se obtuvieron de las estaciones meteorológicas gestionadas por Meteogalicia, pertenecientes a la Consellería de Medio Ambiente y Cambio Climático. Los datos aportados son los datos obtenidos en las estaciones meteorológicas principales: CIS Ferrol, Santiago-EOAS, Campus Lugo, Ourense-Ourense y Lourizán.

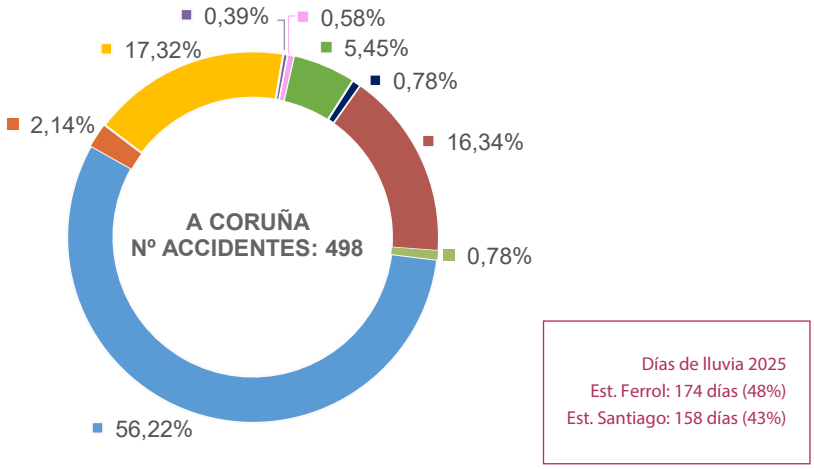


Gráfico 2.5: Accidentes con víctimas en el año 2025, según los factores atmosféricos, A Coruña. Red autonómica.

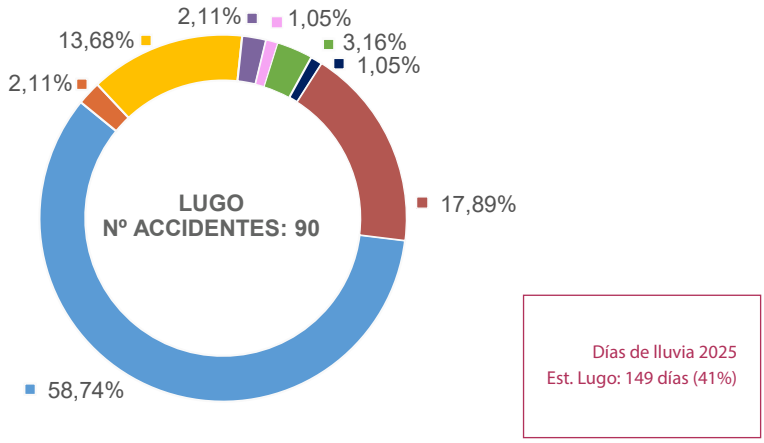
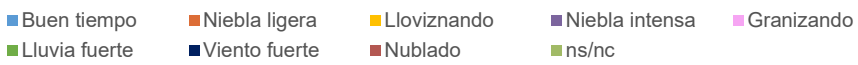


Gráfico 2.6: Accidentes con víctimas en el año 2025, según los factores atmosféricos, Lugo. Red autonómica.



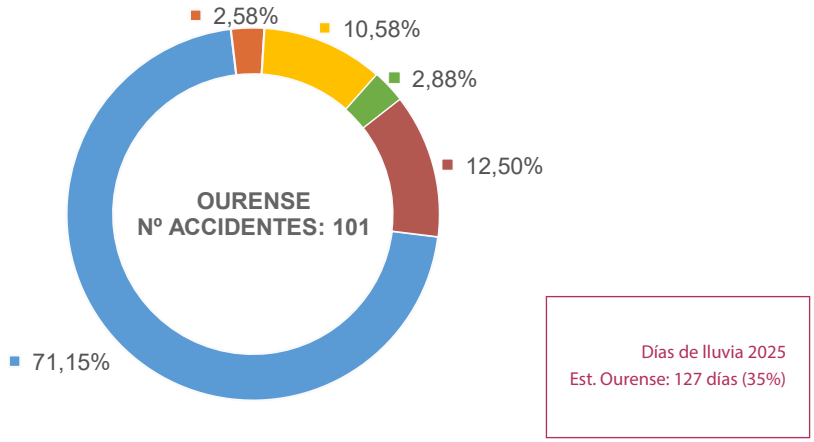


Gráfico 2.7: Accidentes con víctimas en el año 2025, según los factores atmosféricos, Ourense. Red autonómica.

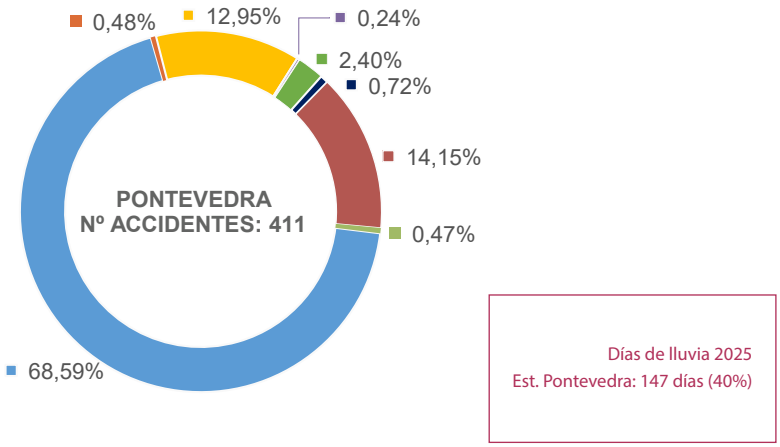
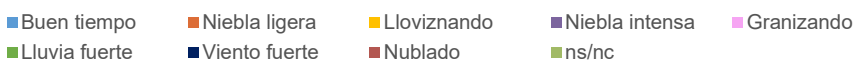


Gráfico 2.8: Accidentes con víctimas en el año 2025, según los factores atmosféricos, Pontevedra. Red autonómica.



LUMINOSIDAD

En este apartado se muestra la proporción de accidentes diurnos y nocturnos, y dentro de estos últimos, la existencia de sistemas de iluminación y su suficiencia, según la valoración de los partes de los accidentes.

En relación con la gravedad de los accidentes, los que tienen las cifras más desfavorables son los producidos sin iluminación con 10 fallecidos en 130 accidentes y en crepúsculo, con 3 fallecidos en 51 accidentes.

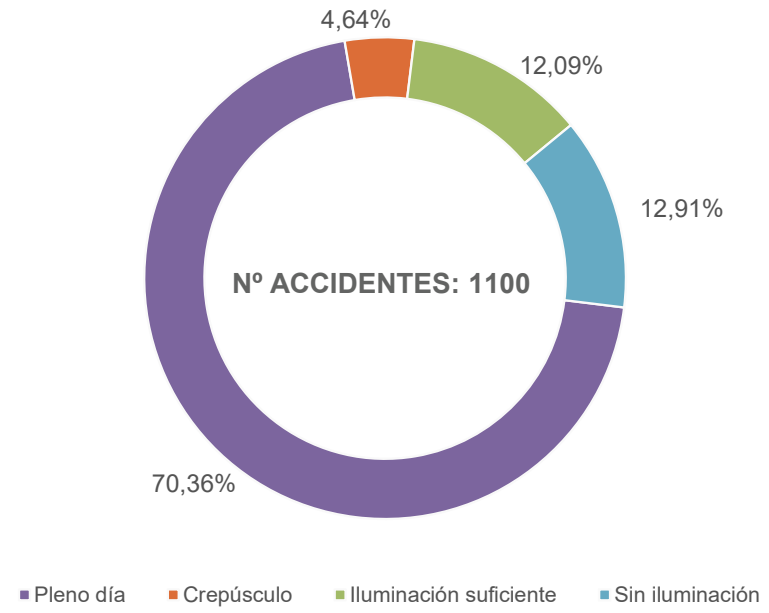


Gráfico 2.9: Accidentes con víctimas en el año 2025, según la luminosidad. Red autonómica.

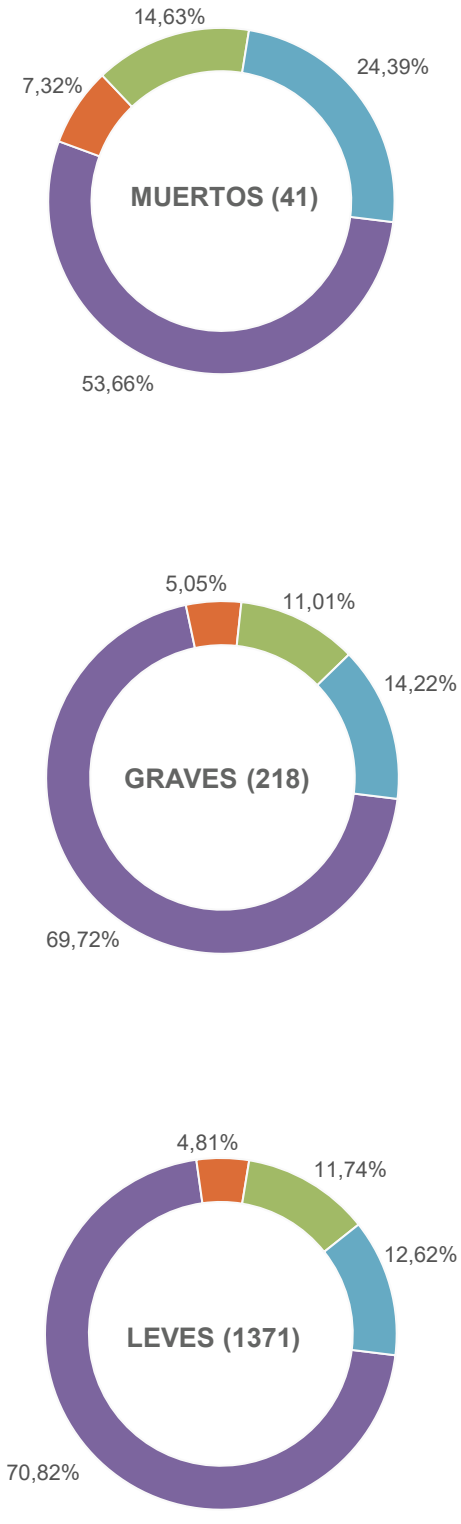


Gráfico 2.10: Fallecidos, heridos graves y leves en el año 2025, según la luminosidad. Red autonómica.

TRAZADO DE LA VÍA

Del análisis de los datos correspondientes (extraídos de los partes de los accidentes), se observa que los accidentes producidos en el año 2025 fueron un 60,91% en recta, un 19,36% en curva con señal y un 18,91% en curva sin señal (gráfico 2.11).

En el gráfico 2.12 se relacionan los accidentes del año 2025 según el tipo de accidente y el trazado de la vía existente. A estos efectos se dividieron los tipos de accidentes de la siguiente forma:

- Frontal.
- Frontolateral.
- Lateral.
- Alcance.
- Múltiple o en caravana.
- Salidas de vía con vuelcos: Con y sin colisión (derecha o izquierda); vuelco en calzada.
- Salidas de vía con choque: Con árbol o poste (derecha o izquierda); con zanja, hoyo o bordillo (derecha o izquierda); con muro o edificio (derecha o izquierda); barrera de defensa y otro tipo de choques.
- Peatones: Aislado o en grupo; reparando vehículo; sosteniendo bicicleta; conductor de animales.
- Animales: Animal conducido o rebaño; animales sueltos.
- Otros: despeñamiento con y sin colisión (derecho o izquierdo); en plano con y sin colisión (derecha o izquierda); otra salida de la calzada con y sin colisión (derecha o izquierda); otro objeto o material; vehículo estacionado o averiado; otro.

En cuanto a la gravedad de los accidentes producidos en el año 2025, según el trazado de la vía, se puede ver en el gráfico 2.13 que los accidentes más graves son los producidos en curva sin señal (22 fallecidos en 208 accidentes), seguidos de los producidos en curva con señal (10 fallecidos en 213 accidentes).

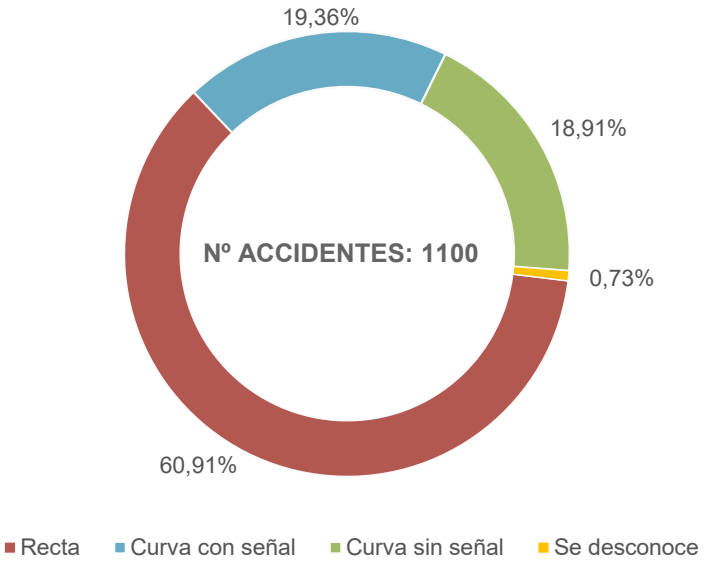


Gráfico 2.11: Accidentes con víctimas en el año 2025, según el trazado de la vía. Red autonómica.

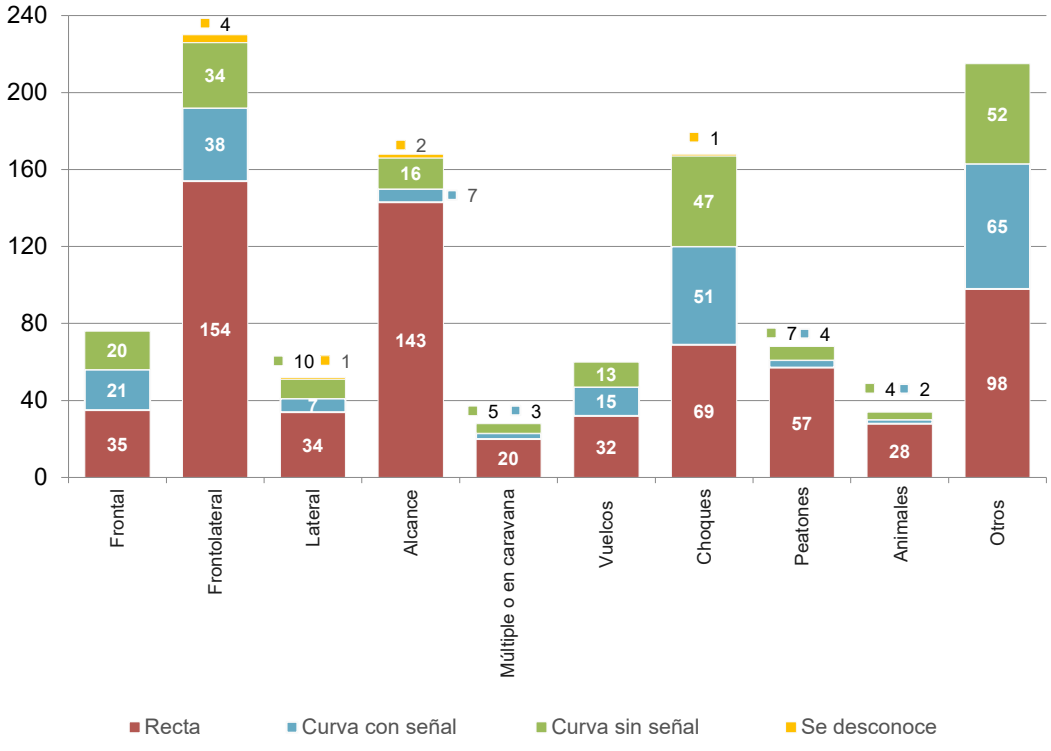


Gráfico 2.12: Accidentes con víctimas en el año 2025, según el tipo de accidente y el trazado de la vía. Red autonómica.

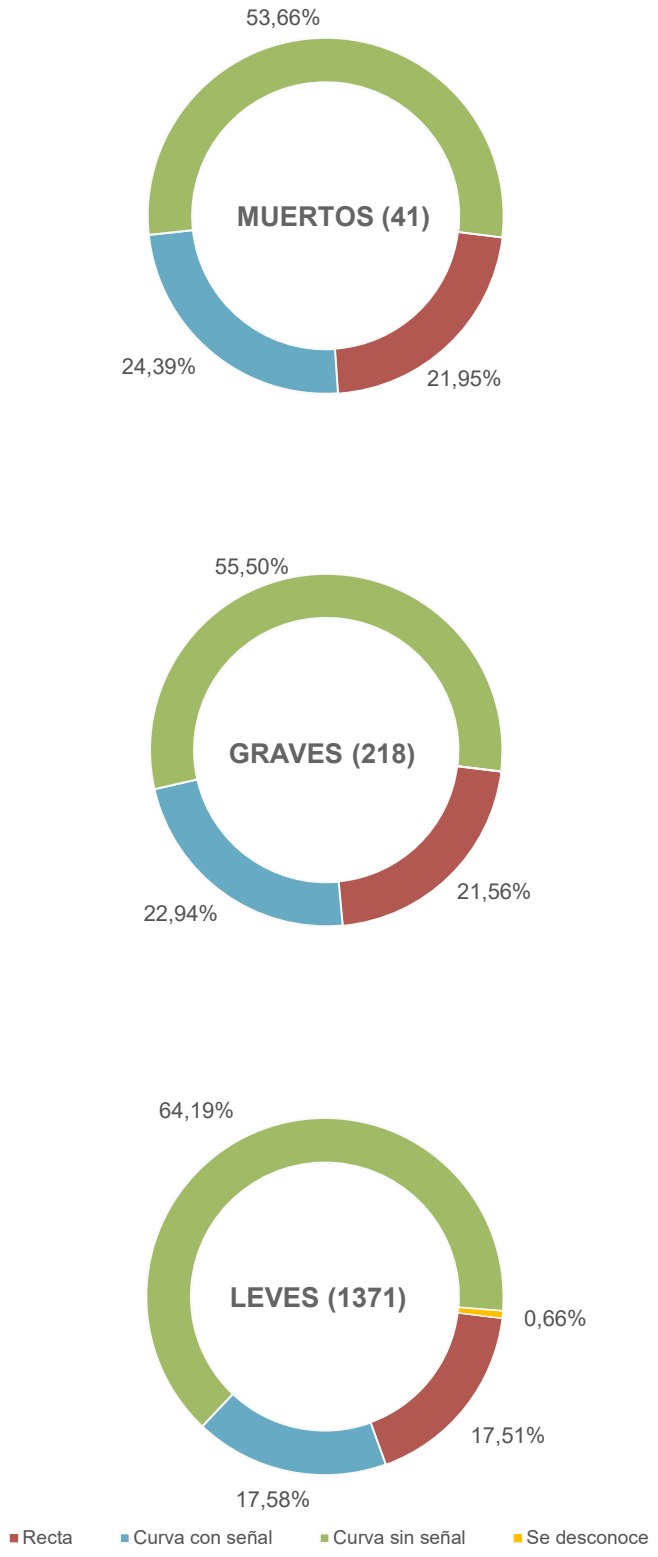


Gráfico 2.13: Fallecidos, heridos graves y leves en el año 2025, según el trazado de la vía. Red autonómica.

ZONA DE LA VÍA

A continuación, se muestran los datos de la siniestralidad, según se produjera el accidente en zona de travesía o fuera de ella (zona de carretera). Ver gráfico 2.14.

Los accidentes con más fallecidos son los producidos en la carretera (29 fallecidos en 609 accidentes registrados). En travesía se registraron 12 fallecidos en 491 accidentes. Ver gráfico 2.15.

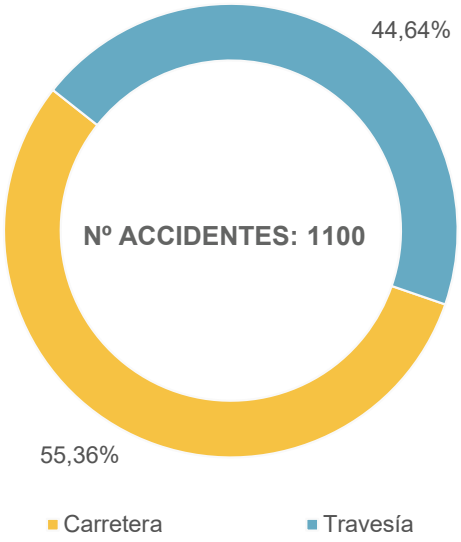


Gráfico 2.14: Accidentes con víctimas en el año 2025, según la zona de la vía. Red autonómica.

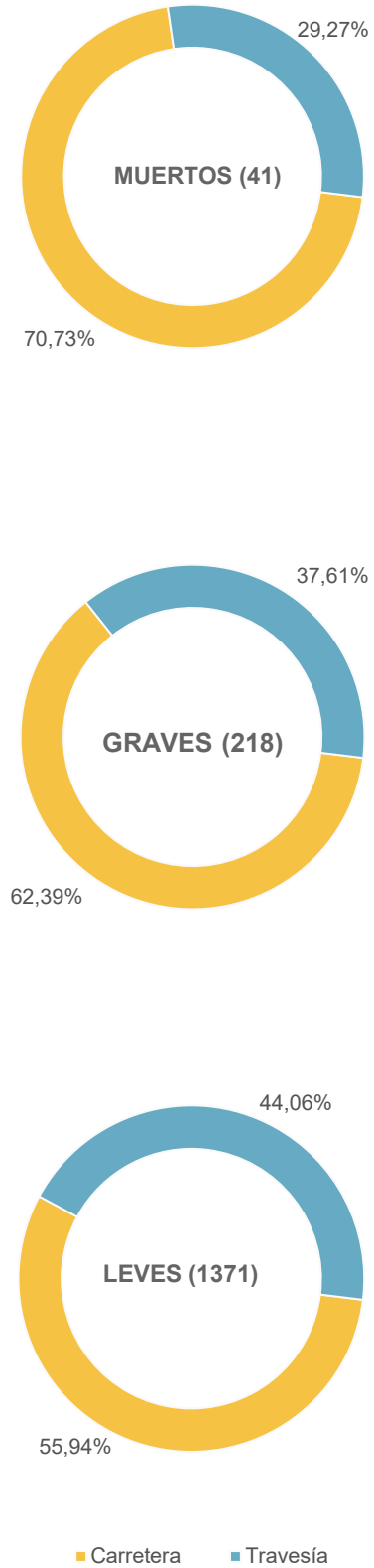


Gráfico 2.15: Fallecidos, heridos graves y leves en el año 2025, según la zona de la vía. Red autonómica.

La accidentalidad según la zona en la que se registre, por provincias, se muestra en los siguientes gráficos:

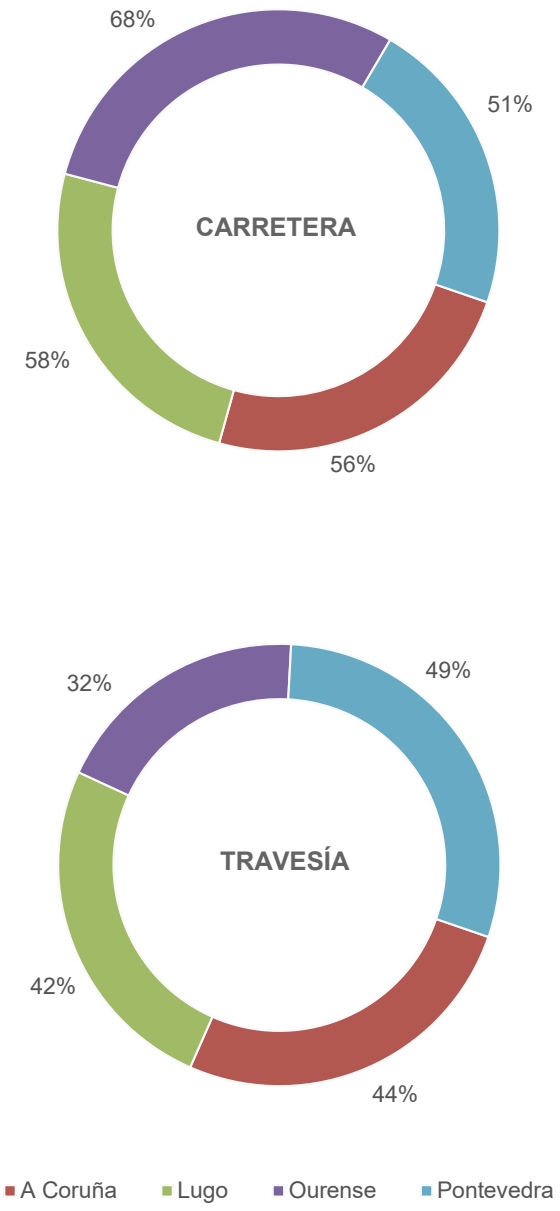


Gráfico 2.16: Accidentes en el año 2025 según la zona de la vía, por provincias. Red autonómica.

TIPO DE VÍA

Dentro de los diferentes tipos de vía, casi la totalidad de los 1100 accidentes registrados en el año 2025, se produjeron en carretera convencional (el 87%). Estos datos se reflejan en el gráfico 2.17.

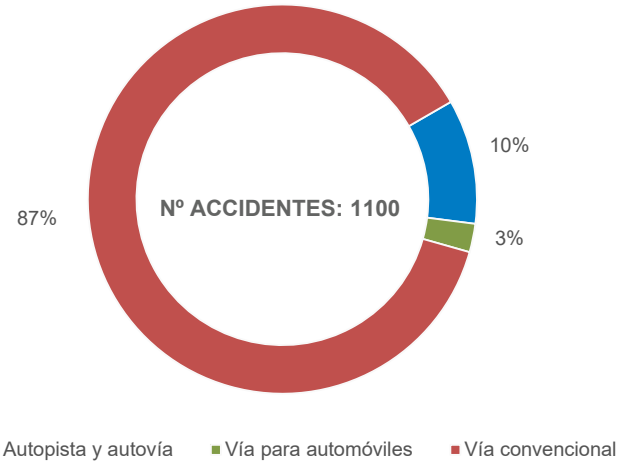
En los gráficos 2.18, 2.19 y 2.20 se presentan, a efectos de poder relacionar las cuatro provincias, los porcentajes de los accidentes según la longitud, los veh-km y el tipo de vía.

Se puede apreciar que en las autopistas y autovías, A Coruña es la provincia que presenta mayor proporción de accidentes respecto de los veh-km y Pontevedra es la provincia con más accidentes respecto de la longitud de autopistas y autovías en esa provincia. La mayoría de los accidentes con víctimas del año 2025 en autopistas y autovías se produjeron en la provincia de A Coruña con un 67% de los accidentes, seguida de Pontevedra con un 27%.

En las vías para automóviles, es la provincia de Lugo la que registra un mayor número de accidentes con víctimas con respecto a los veh-km y Pontevedra es la provincia que presenta un mayor número de accidentes con víctimas respecto de la longitud de las vías gallegas para automóviles.

Respecto del gráfico que relaciona las vías convencionales de las cuatro provincias, se puede apreciar que Pontevedra, seguida de A Coruña, son las provincias que tienen un mayor número de accidentes en relación con los veh-km que registran las vías convencionales respectivamente en esas provincias. En relación con las longitudes, Pontevedra presenta mayor número de accidentes seguida de A Coruña.

Atendiendo al gráfico 2.21. en relación con la gravedad de los accidentes según sea el tipo de vía donde se produza el accidente, los accidentes registrados en las vías para automóviles (5 fallecidos y 8 heridos graves en 26 accidentes) fueron los más graves con respecto al número de fallecidos y heridos graves por accidente registrado, seguidos de las vías convencionales (36 fallecidos y 192 heridos graves en 960 accidentes). Los accidentes ocurridos en autopistas y autovías registraron 0 fallecidos y 18 heridos graves en 114 accidentes.



. Gráfico 2.17: Accidentes con víctimas en el año 2025 según el tipo de vía. Red autonómica.

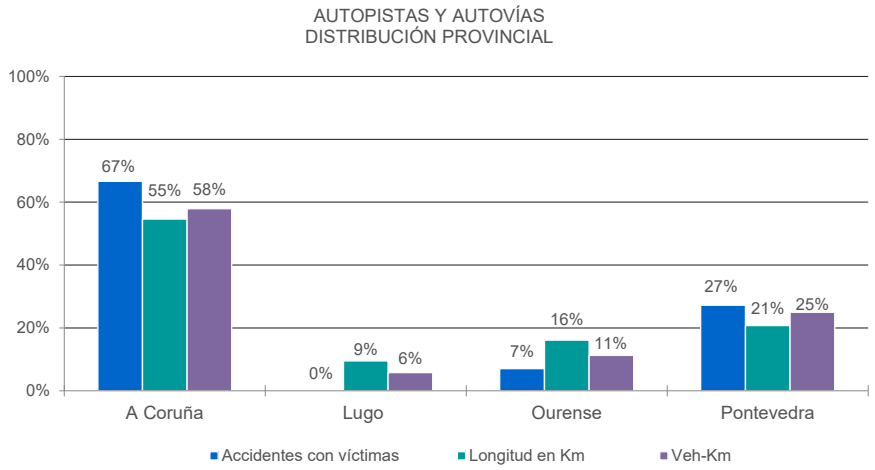


Gráfico 2.18: Distribución provincial. Autopistas y autovías. Año 2025. Red autonómica.

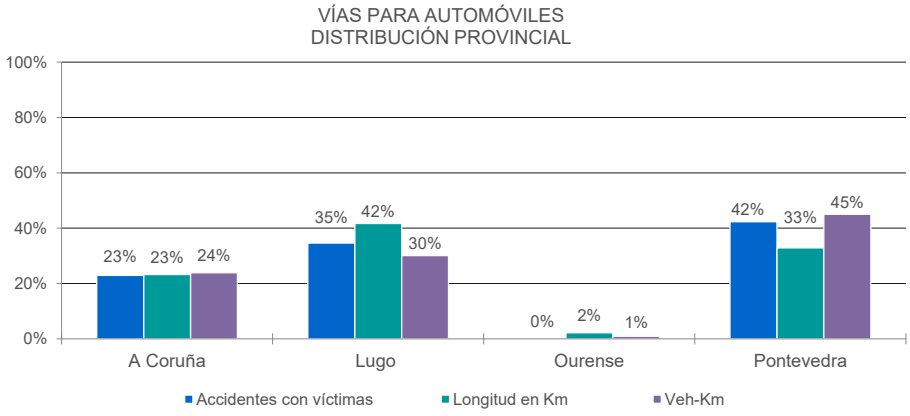


Gráfico 2.19: Distribución provincial. Vías para automóviles. Año 2025. Red autonómica.

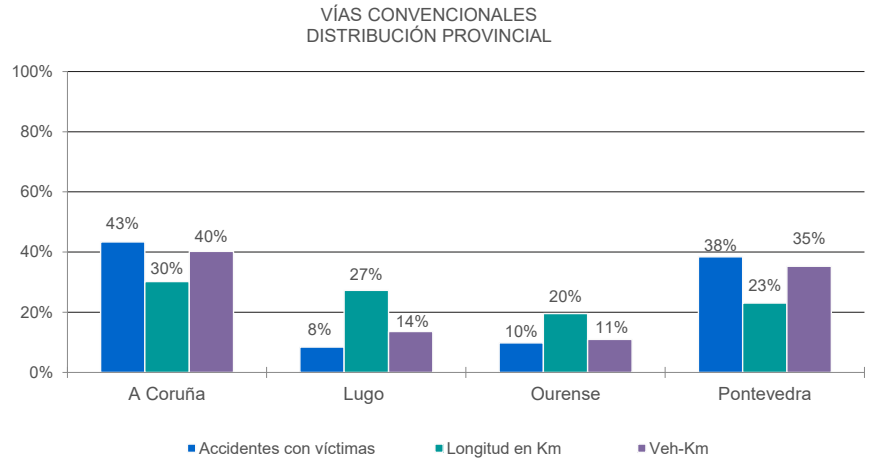


Gráfico 2.20: Distribución provincial. Vías convencionales. Año 2025. Red autonómica.

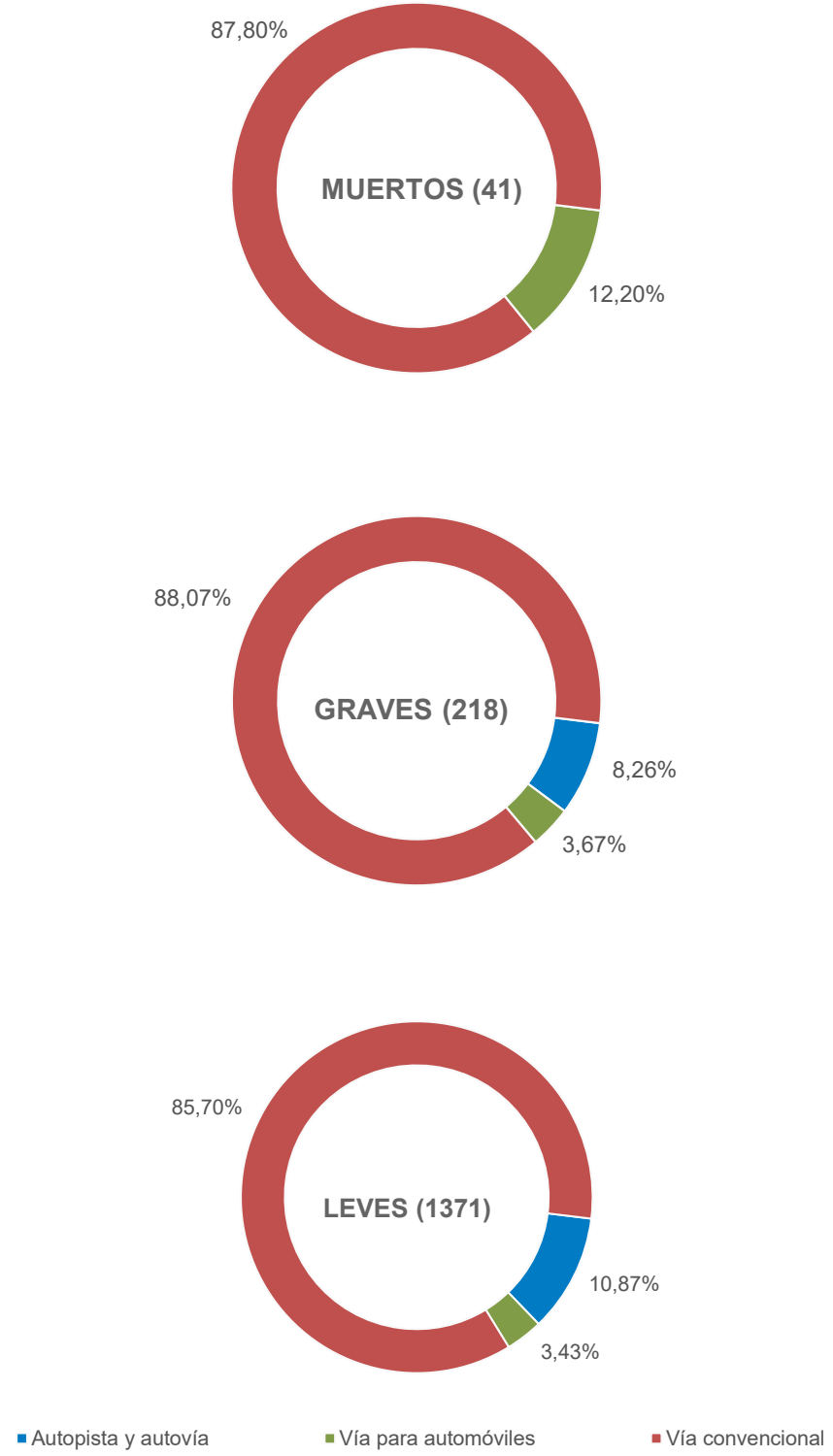


Gráfico 2.21: Fallecidos, heridos graves y leves en el año 2025, según el tipo de vía. Red autonómica.

TIPO DE RED

El catálogo de la Red Autonómica de Carreteras de Galicia categoriza funcionalmente las carreteras autonómicas en las categorías establecidas en el Reglamento General de carreteras de Galicia: red estructurante, red complementaria y red local.

En los gráficos 2.23, 2.24 y 2.25 se presentan, a efectos de poder relacionar las cuatro provincias, los porcentajes de los accidentes según la longitud, los veh-km y el tipo de red.

La provincia de Pontevedra es la provincia que presenta mayor proporción de accidentes con respecto a los veh-km y a la longitud de las vías en la red estructurante. En la red complementaria, Pontevedra presenta mayor proporción de accidentes con respecto a la longitud y A Coruña tiene mayor número de accidentes con respecto a los veh-km.

En la red local, A Coruña es la provincia que presenta mayor proporción de accidentes con respecto a los veh-km y a la longitud.

Atendiendo al gráfico 2.26, en relación con la gravedad de los accidentes, según sea el tipo de red de la vía donde se produzca el accidente, los accidentes registrados en la red complementaria (14 muertos en 238 accidentes) son los más graves atendiendo al número de muertos por accidente, seguidos de los accidentes registrados en la red estructurante y, en menor medida, en la red local.

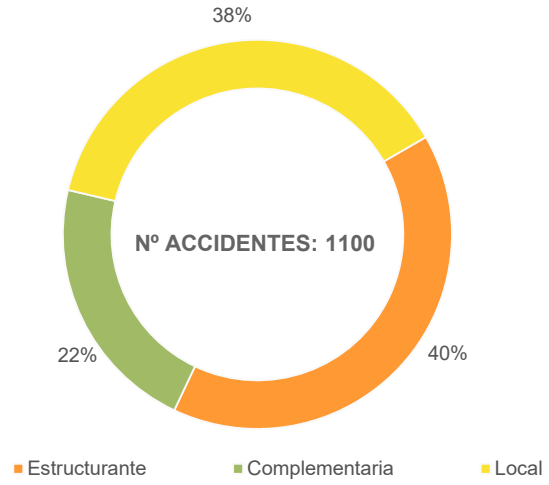


Gráfico 2.22: Accidentes con víctimas en el año 2025 según el tipo de red. Red autonómica.

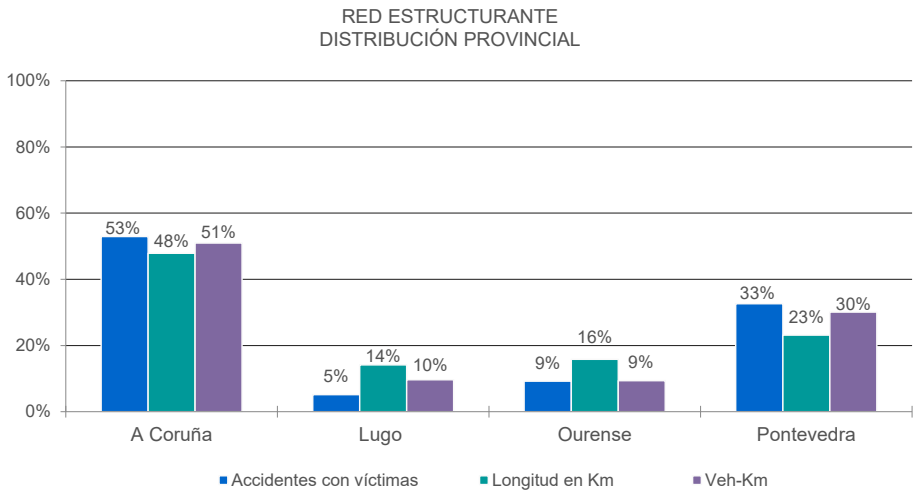


Gráfico 2.23: Distribución provincial. Red estructurante. Año 2025. Red autonómica.

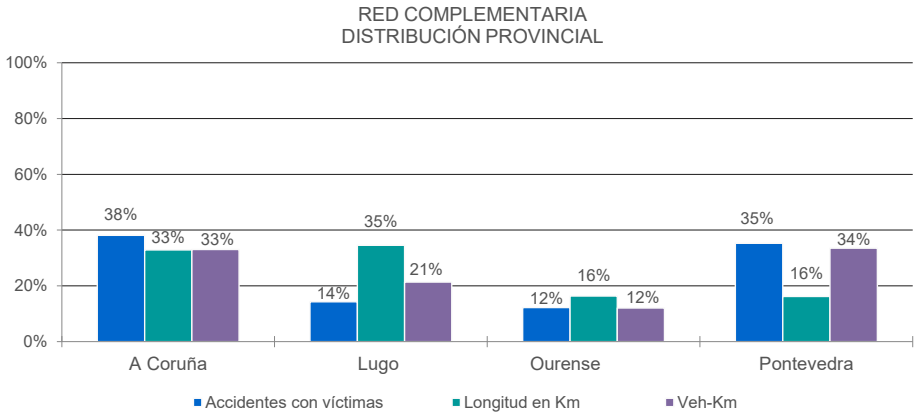


Gráfico 2.24: Distribución provincial. Red complementaria. Año 2025. Red autonómica.

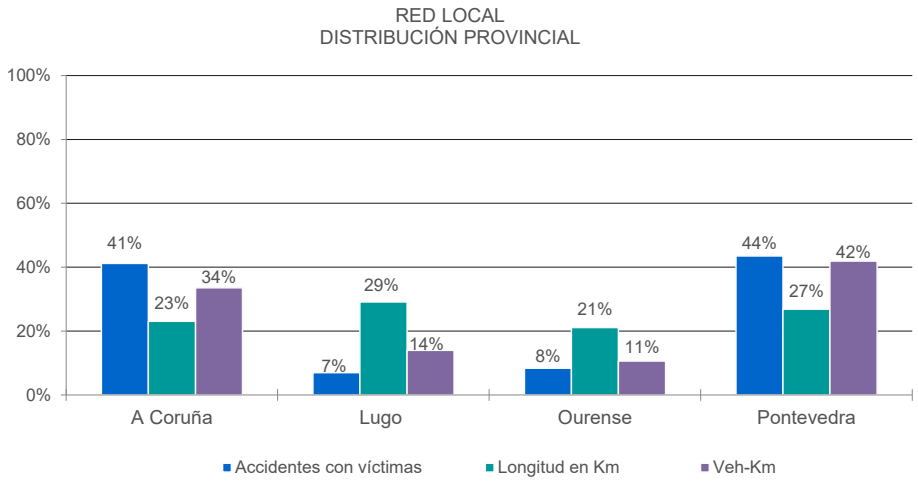


Gráfico 2.25: Distribución provincial. Red local. Año 2025. Red autonómica.

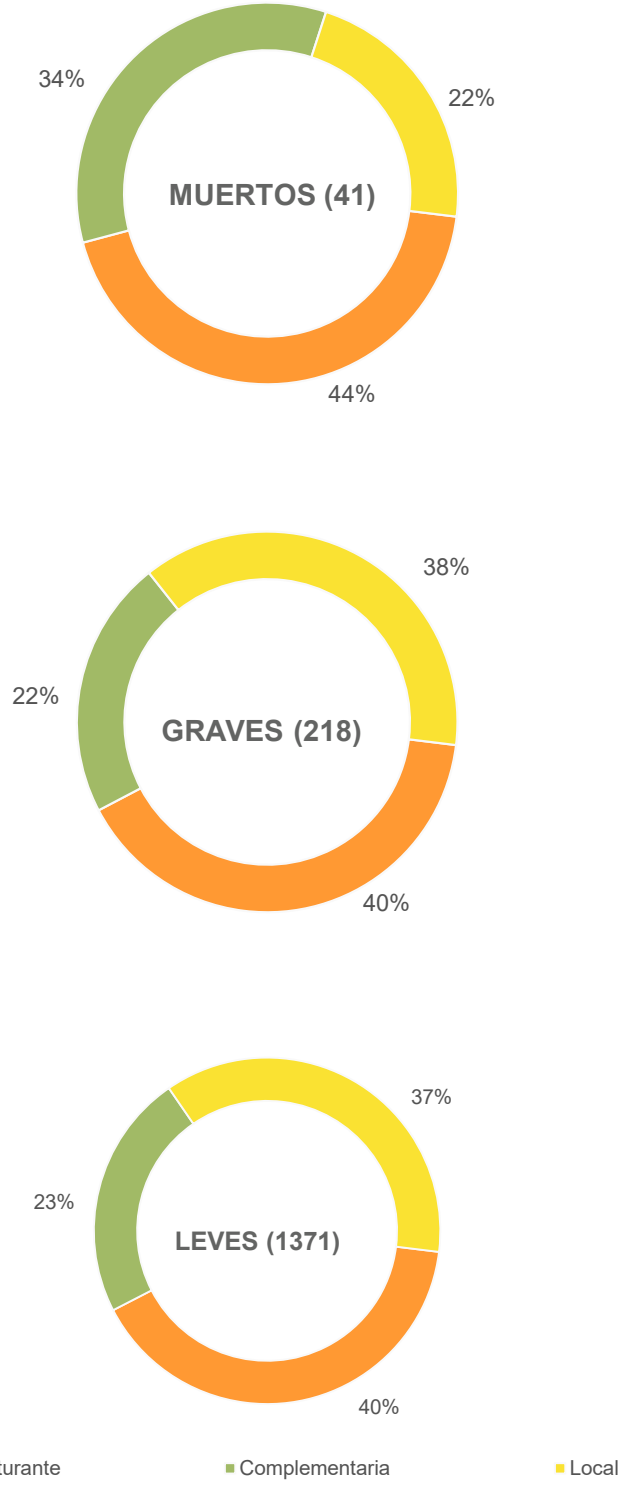


Gráfico 2.26: Fallecidos, heridos graves y leves en el año 2025, según el tipo de red. Red autonómica.

3 ACCIDENTES EN INTERSECCIONES

De los 1100 accidentes con víctimas registrados en el año 2025, 286 se produjeron en intersecciones con un total de 5 muertos, 60 heridos graves y 361 leves.

En el gráfico siguiente (gráfico 3.1) se muestra el reparto de los accidentes y de las víctimas según los diferentes tipos de intersecciones.

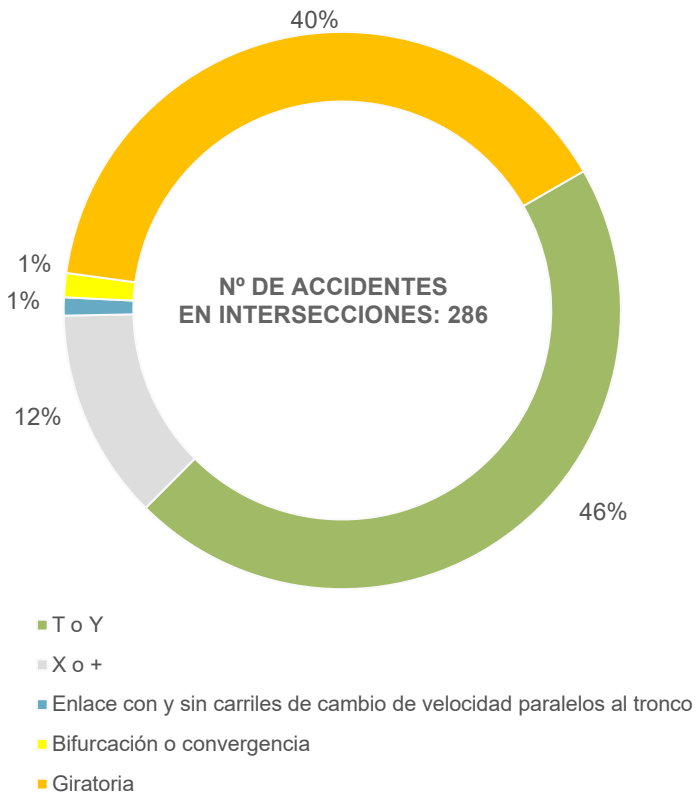


Gráfico 3.1: Accidentes con víctimas según el tipo de intersección en el año 2025. Red autonómica.

En los gráficos siguientes (gráfico 3.2 y 3.3) se muestra la evolución de los accidentes con víctimas y de los fallecidos, según los diferentes tipos de intersecciones donde se hayan registrado en los últimos diez años.

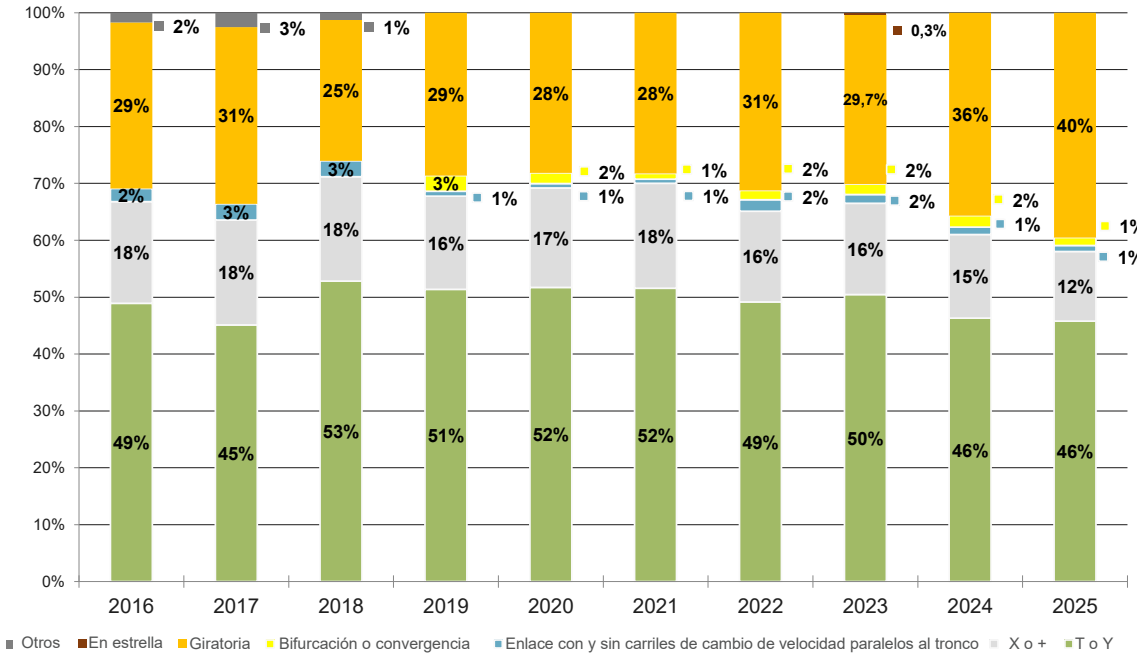


Gráfico 3.2: Evolución de los accidentes con víctimas según el tipo de intersección. Años 2016-2025. Red autonómica.

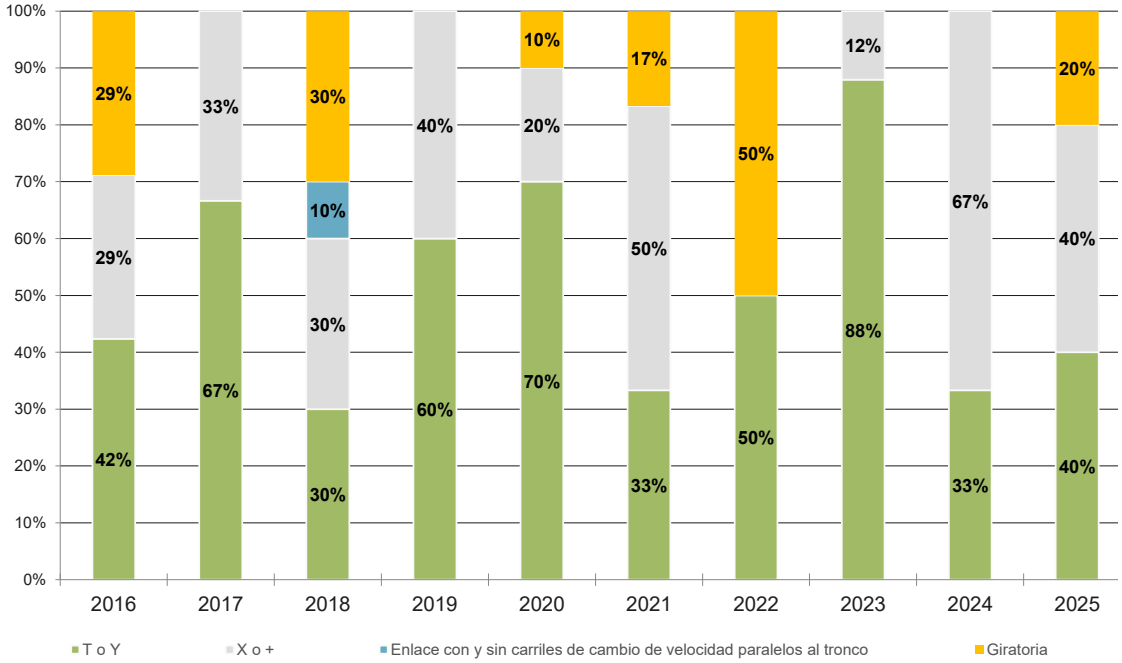


Gráfico 3.3: Evolución de los fallecidos según el tipo de intersección. Años 2016-2025. Red autonómica.

En los gráficos siguientes (gráfico 3.4 y 3.5) se muestra la tipología de los accidentes según los diferentes tipos de intersecciones en el año 2025 y sus causas.

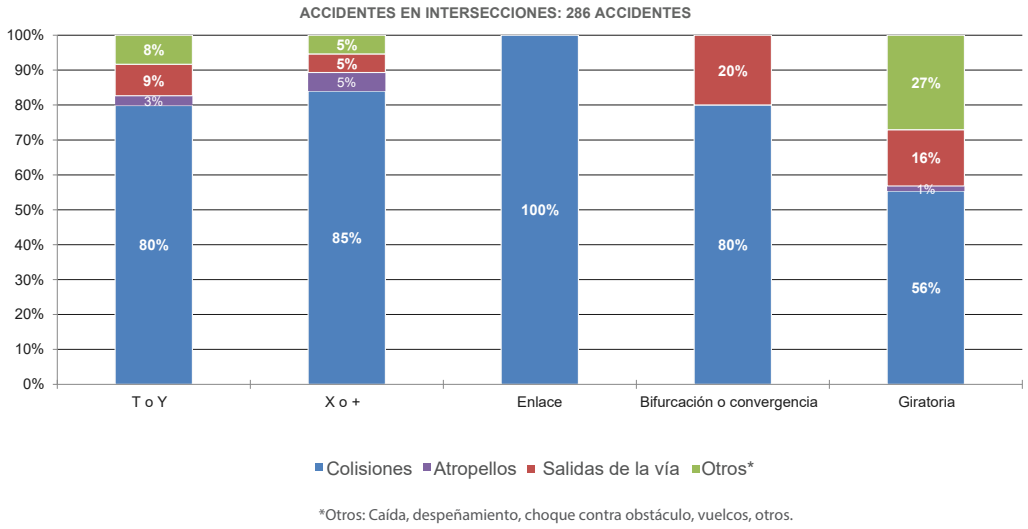


Gráfico 3.4: Tipología de las intersecciones en las que se produjeron accidentes con víctimas. Año 2025. Red autonómica.

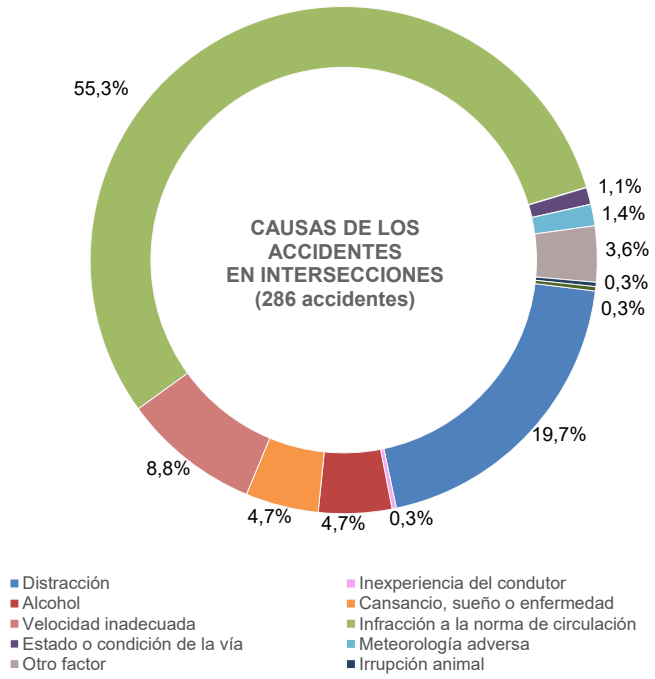
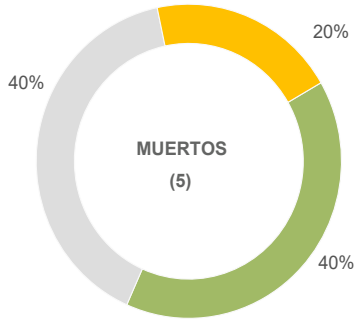
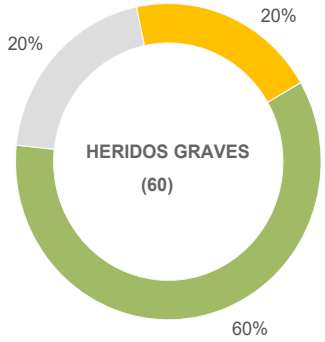


Gráfico 3.5: Causas de los accidentes con víctimas en intersecciones. Año 2025. Red autonómica.





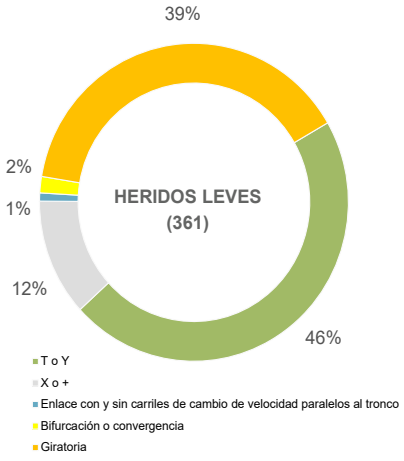


Gráfico 3.6: Víctimas en accidentes en intersecciones, según la tipología de la intersección. Año 2025. Red autonómica.

4 ACCIDENTES SEGÚN EL TIPO DE VEHÍCULO

En los 1100 accidentes con víctimas que se registraron en el 2025 hubo un total de 1630 víctimas de las que 41 fueron muertos, 218 heridos graves y 1371 heridos leves. De ese total de víctimas, en este apartado solo se tendrán en cuenta las víctimas que viajaban en algún tipo de vehículo en el momento del accidente, resultando entonces un total de 1560 víctimas (34 muertos, 199 graves y 1327 leves).

En el siguiente gráfico (gráfico 4.1) se muestran las víctimas según el tipo de vehículo en el que viajaban, sea turismo u otro tipo de vehículo (bicicletas o triciclos sin motor, ciclomotores, motocicletas, furgoneta, ambulancia, autobús, camión, maquinaria de obras, tractor agrícola, vehículo articulado, etc).

Los datos del parque de vehículos de Galicia que se muestran en el gráfico se obtuvieron del Portal Estadístico de la DGT.

GALICIA: VÍCTIMAS 2025 SEGÚN EL TIPO DE VEHÍCULO Y PARQUE DE VEHÍCULOS 2025



Gráfico 4.1: Víctimas en accidentes en el año 2025, según el tipo de vehículo implicado. Red autonómica.

5 USO DE LOS ACCESORIOS DE SEGURIDAD

En los siguientes gráficos se muestran las víctimas según el uso de accesorios de seguridad en el momento del accidente y según la gravedad de las lesiones originadas. Los datos no tienen en cuenta los accidentes de peatones, motocicletas, ciclomotores o bicicletas, que serán tratados en capítulos específicos. Tampoco se tienen en cuenta los accidentes en otro tipo de vehículos que requieren el uso de casco como VMP, quads u otros vehículos sin motor.

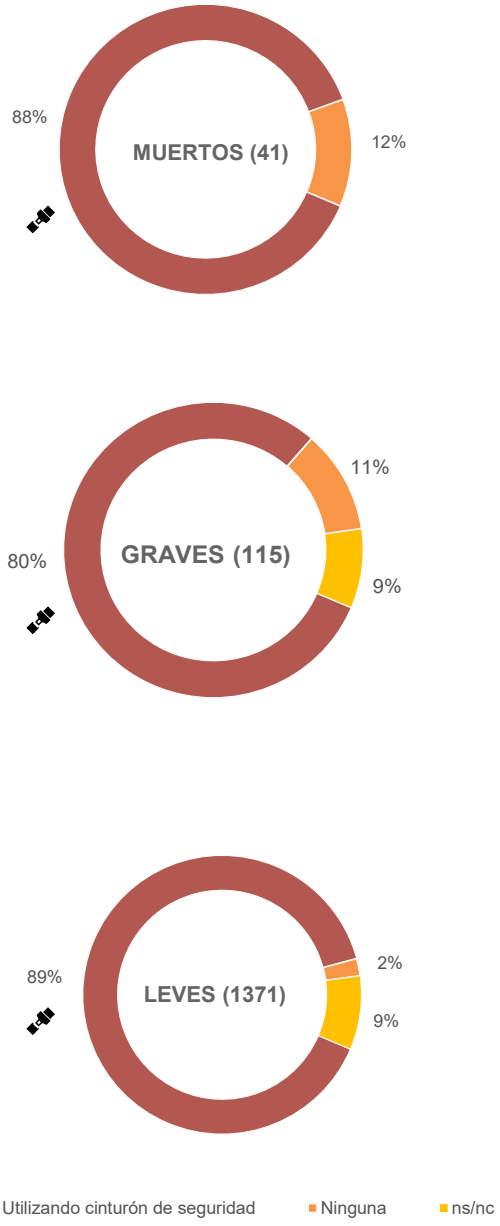


Gráfico 5.1: Víctimas en accidentes en el año 2025, según el uso de accesorios de seguridad. Red autonómica.

6 ACCIDENTES POR EDAD

En el gráfico siguiente se muestran las víctimas registradas en el año 2025 según su edad. Como se puede apreciar, el mayor número de muertos en el año 2025 fueron los mayores de 70 años (27%). En los graves predominan los comprendidos entre 51 y 60 años (21%). El mayor porcentaje de los heridos leves también son los que tienen entre 51 y 60 años (17%) y los que tienen entre 41 y 50 años (17%) ,muy seguidos de los que tienen entre 21 y 30 años (16%).

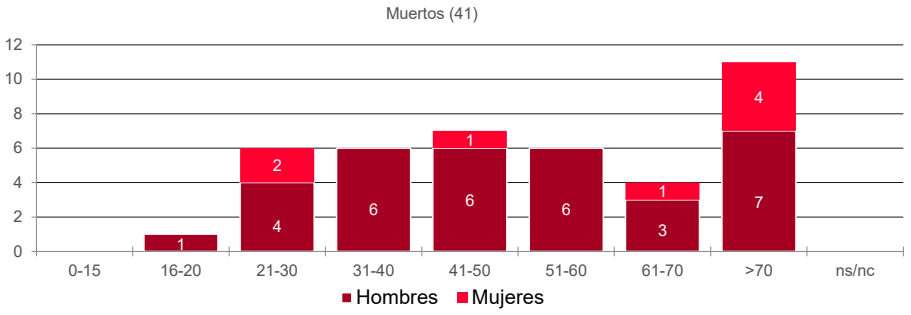


Gráfico 6.1: Fallecidos en accidentes en el año 2025, según la edad de las víctimas. Red autonómica.

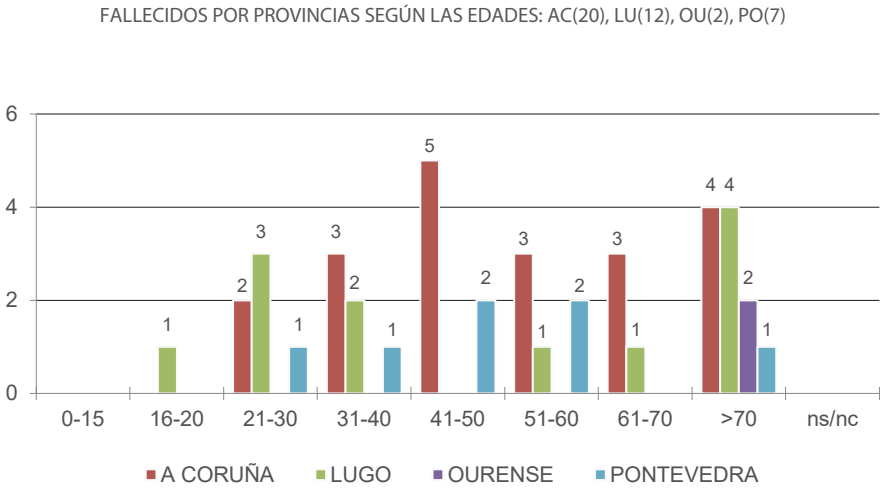


Gráfico 6.2: Fallecidos en accidentes en el año 2025, según la edad de las víctimas, por provincias. Red autonómica.

Analizando solo los conductores muertos, se observa que los más numerosos son los de edades comprendidas entre los 31 y los 50 años, representando un 42% sobre el total de los conductores muertos.

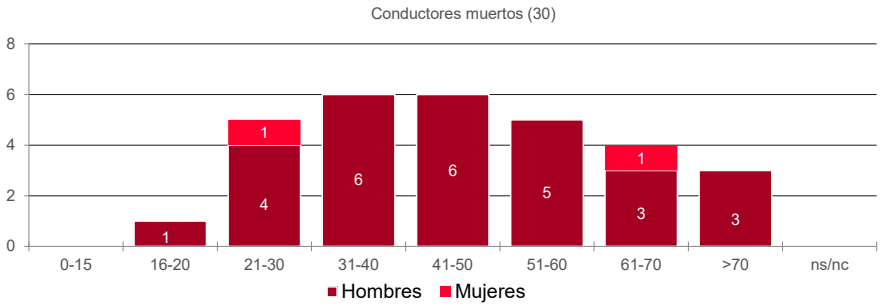


Gráfico 6.3: Conductores muertos en accidentes en el año 2025, según la edad. Red autonómica.

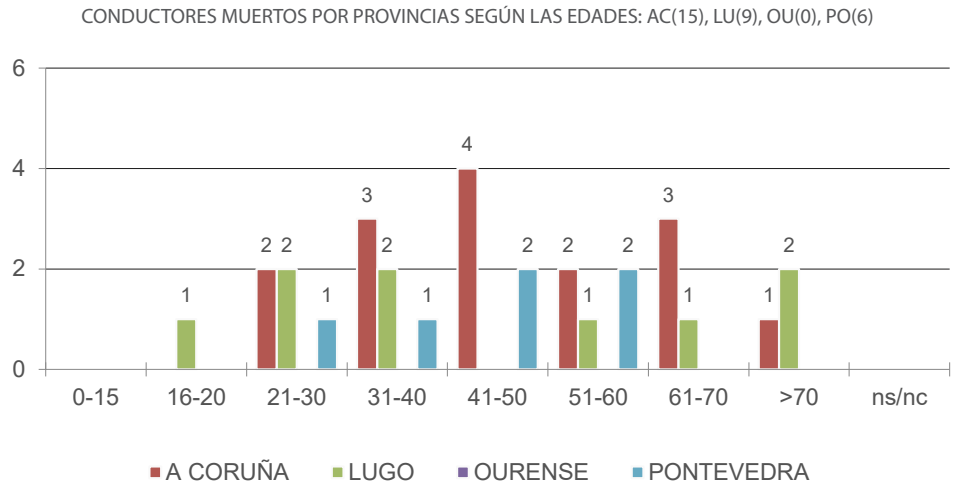


Gráfico 6.4: Conductores muertos en accidentes en el año 2025, según la edad de las víctimas, por provincias. Red autonómica.

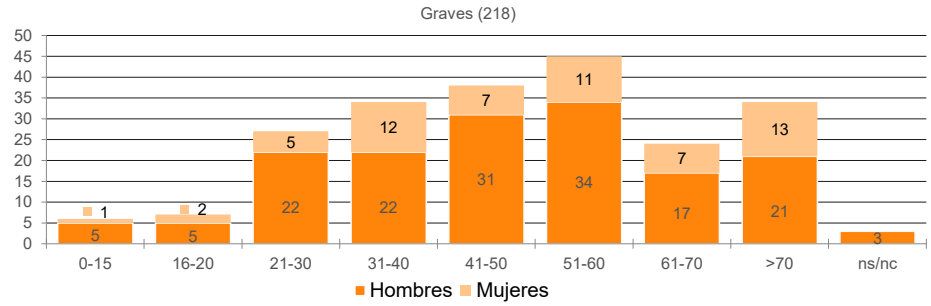


Gráfico 6.5: Heridos graves en accidentes en el año 2025, según la edad de las víctimas. Red autonómica.

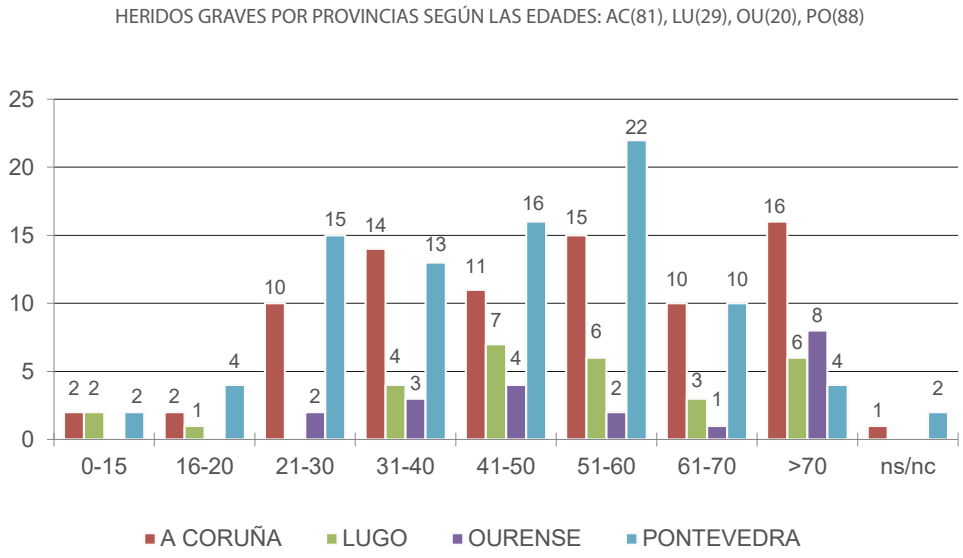


Gráfico 6.6: Heridos graves en accidentes en el año 2025, según la edad de las víctimas, por provincias. Red autonómica.

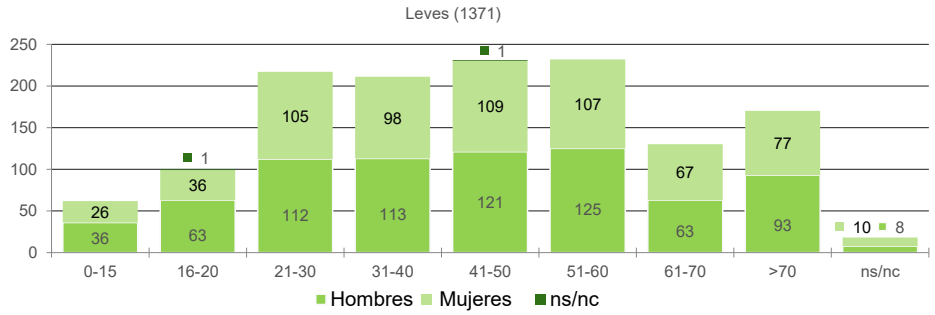


Gráfico 6.7: Heridos leves en accidentes en el año 2025, según la edad de las víctimas. Red autonómica.

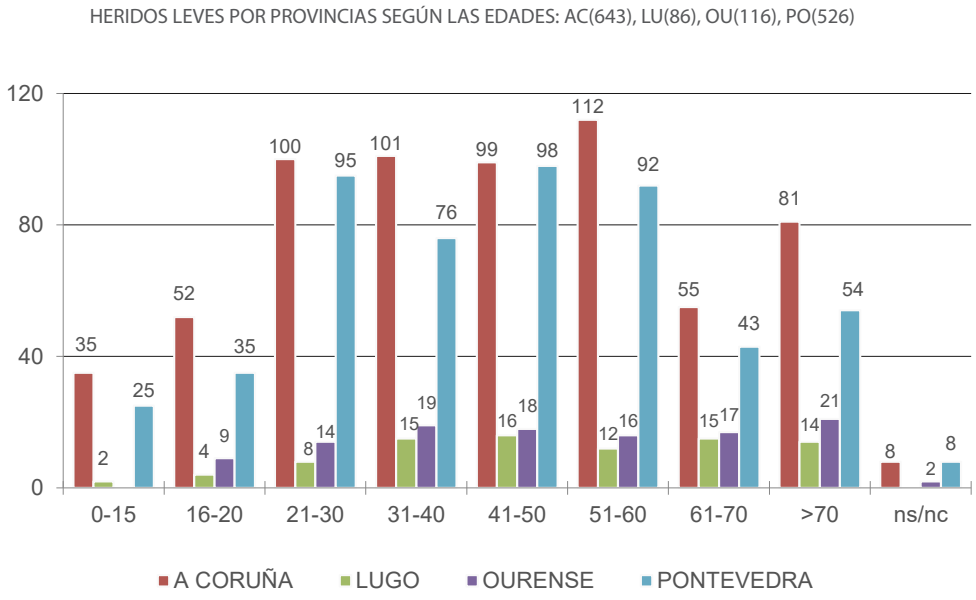


Gráfico 6.8: Heridos leves en accidentes en el año 2025, según la edad de las víctimas, por provincias. Red autonómica.

Analizando el número de muertos por edades y, al mismo tiempo, por días de la semana, se obtiene el siguiente gráfico.

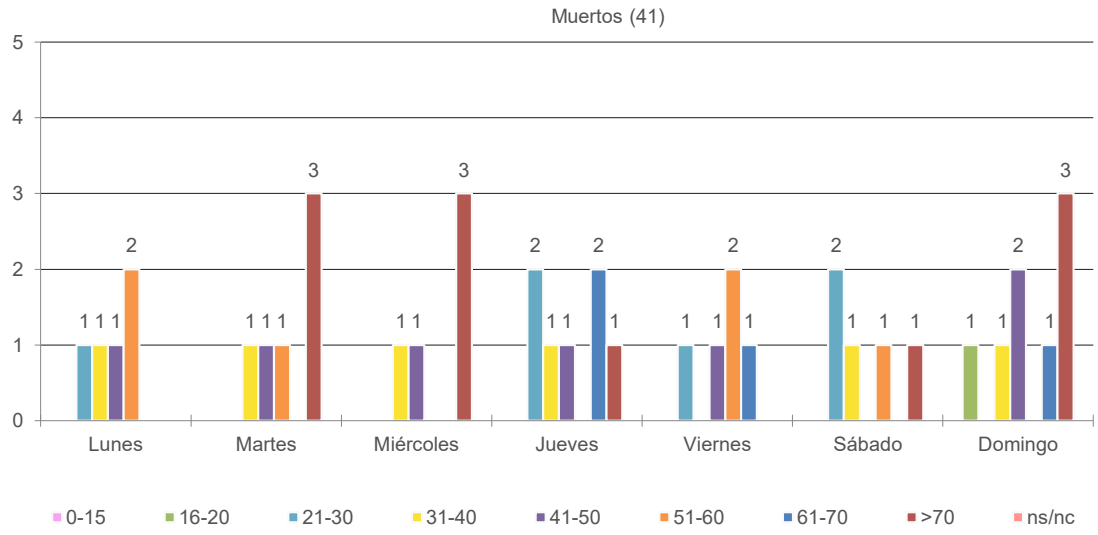


Gráfico 6.9: Fallecidos en accidentes en el año 2025, según la edad y según el día de la semana. Red autonómica.

A continuación se muestran los mismos datos, pero incluyendo solamente los conductores muertos.

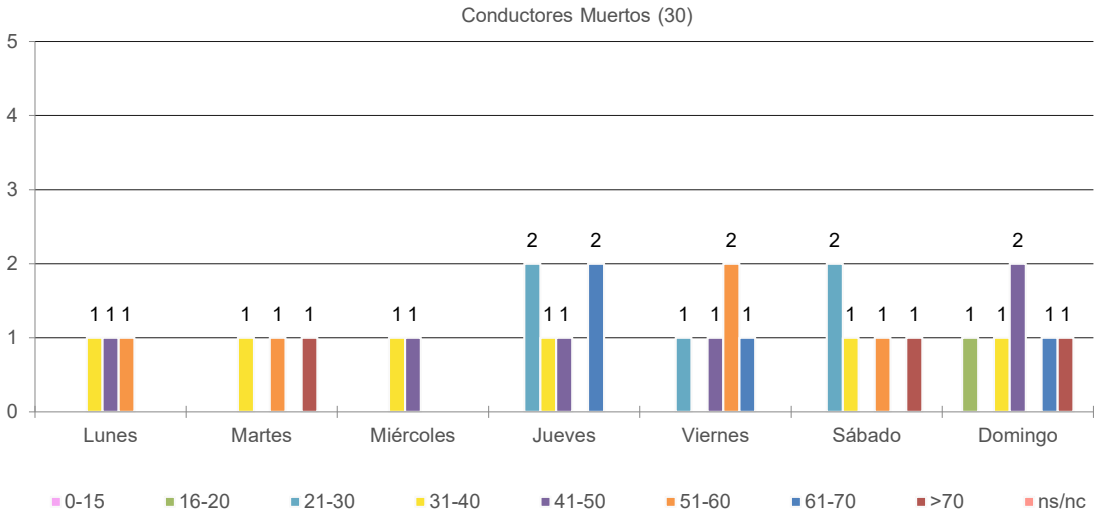


Gráfico 6.10: Conductores muertos en accidentes en el año 2025, según la edad y según el día de la semana. Red autonómica.

7 ACCIDENTES DE ATROPELLOS DE PEATONES

En las gráficas que se muestran a continuación se puede observar la evolución de los atropellos de peatones a lo largo de los últimos diez años, así como de las víctimas de estos atropellos, no incluyendo estas a los conductores de los vehículos que se vieron involucrados en el atropello, sino únicamente a los peatones atropellados.

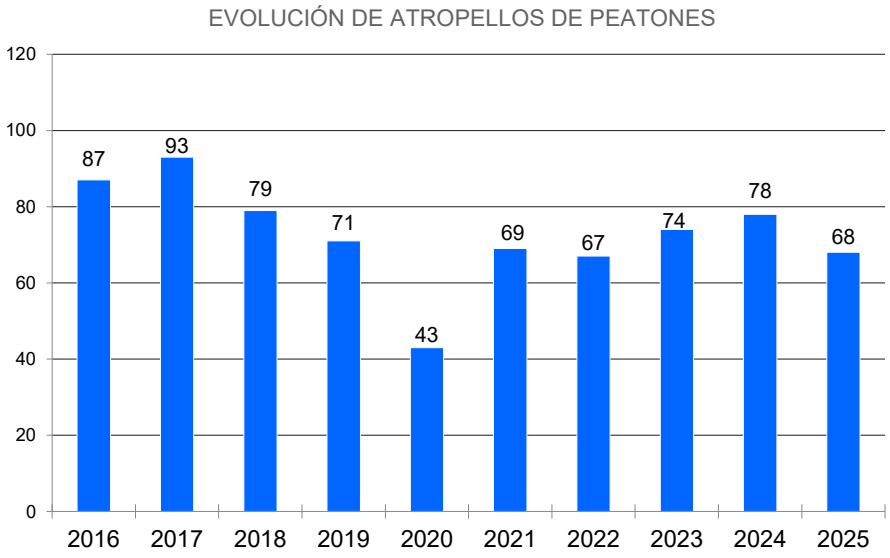


Gráfico 7.1: Evolución del número de atropellos (2016–2025). Red autonómica.

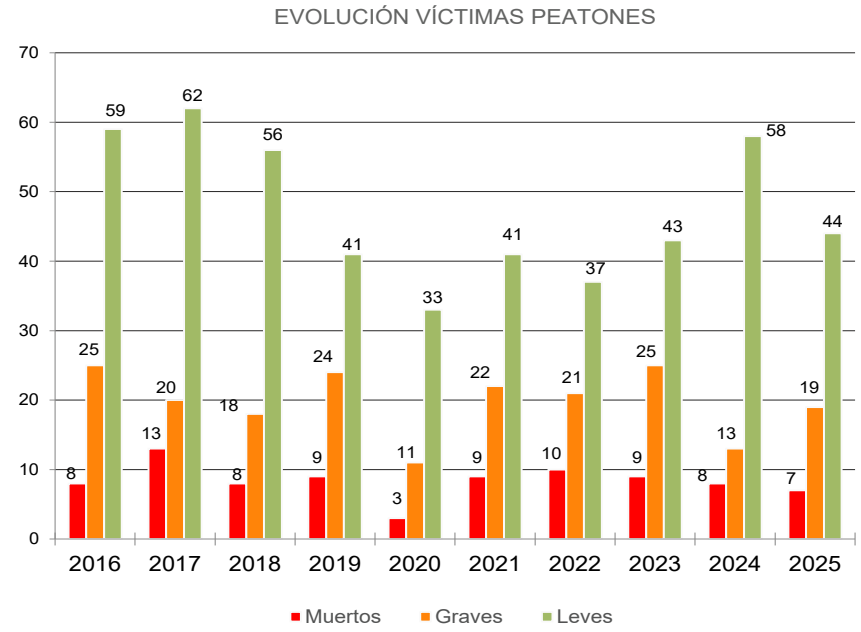


Gráfico 7.2: Evolución del número de peatones víctimas de atropellos (2016–2025). Red autonómica.

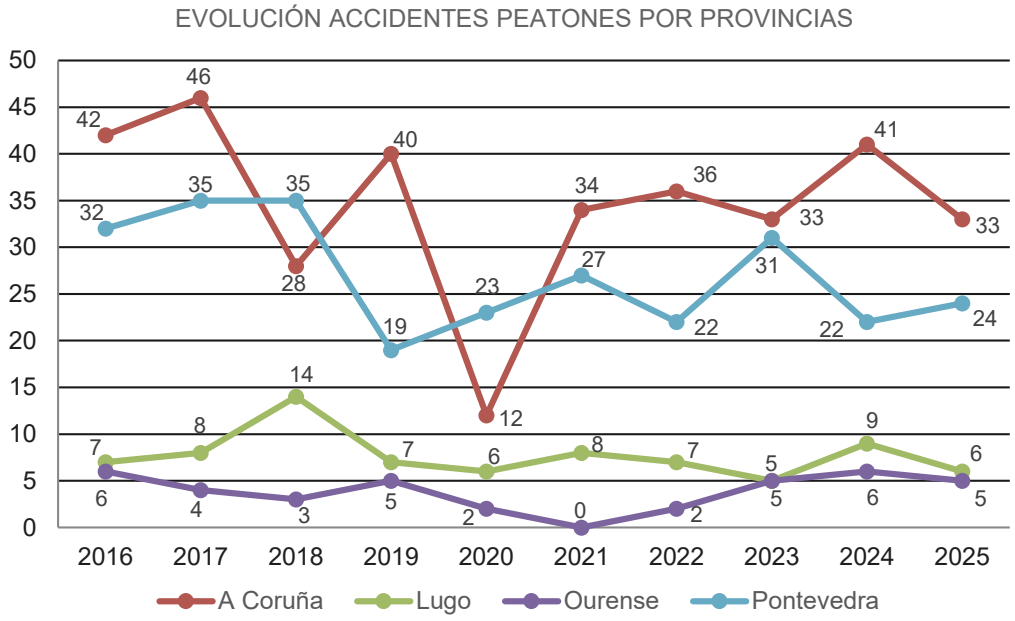


Gráfico 7.3: Evolución de los atropellos a peatones por provincias en los últimos diez años. Red autonómica.

Durante el año 2025, de los 1100 accidentes con víctimas hubo un total de 68 atropellos, dando un resultado de 70 víctimas peatones, de los que 7 resultaron fallecidos, 19 heridos graves y 44 heridos leves.

En la gráfica 7.4 se observan los porcentajes de atropellos de peatones con respecto al total de accidentes con víctimas, así como los porcentajes de muertos, graves y leves de cada uno de estos.

Se observa que los accidentes en los que se ven involucrados peatones son especialmente peligrosos en comparación con el resto, teniendo un porcentaje de fallecidos (17%), 11 puntos superior con respecto al porcentaje de accidentes (6%).

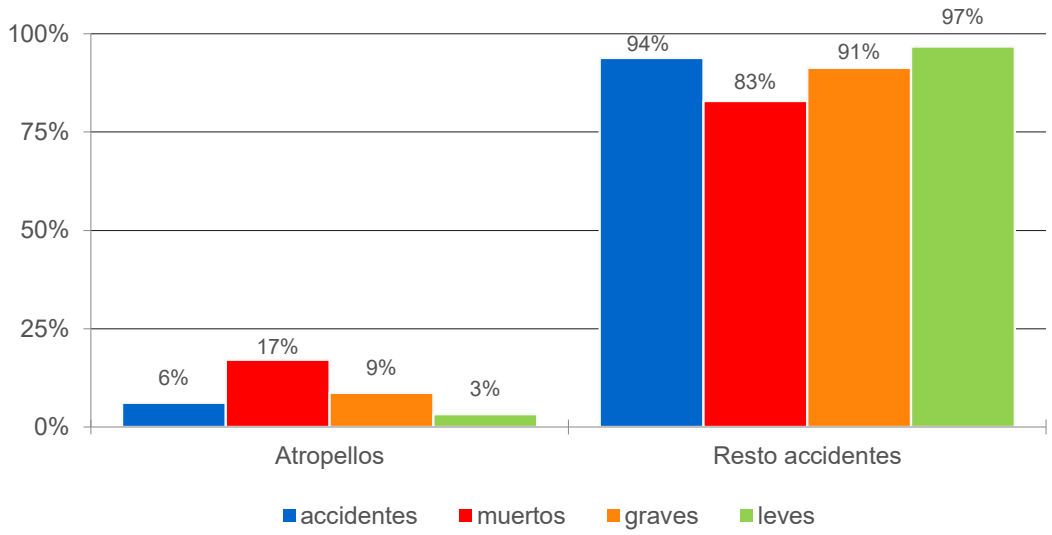
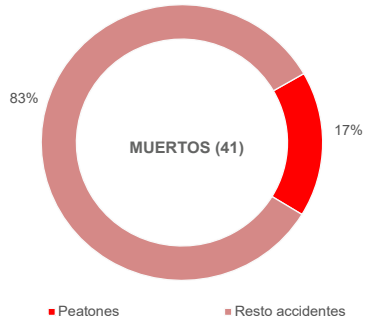
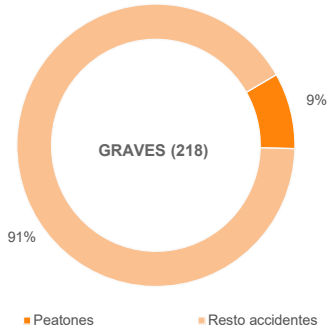


Gráfico 7.4: Porcentajes de los atropellos y de sus víctimas con respecto a los totales. Año 2025. Red autonómica.





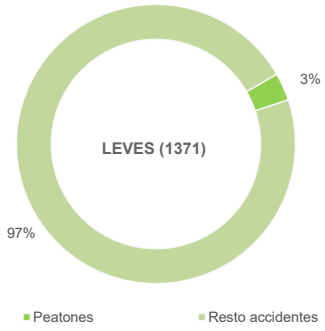
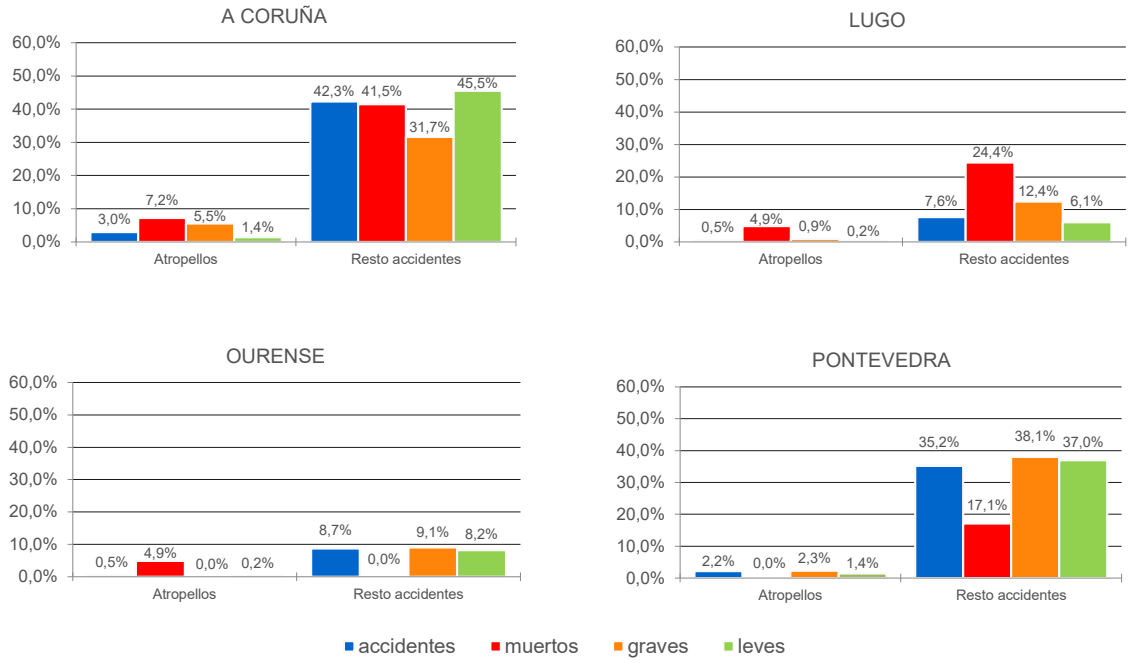


Gráfico 7.5: Porcentajes de las víctimas de los atropellos y del resto de accidentes. Año 2025. Red autonómica.

Realizando esta comparación por provincias, en el gráfico 7.6, se puede comprobar que la gravedad de los atropellos es igualmente alta, resaltando las provincias de Lugo y Ourense, donde los peatones atropellados muertos representan un 4,9% de los muertos totales, siendo los atropellos un 0,5% de los accidentes registrados en la provincia.



Gráficos 7.6: Porcentajes de los accidentes y de las víctimas de los atropellos con respecto al total por provincias. Año 2025. Red autonómica.

La distribución provincial de los atropellos de peatones, puede ser observada en el siguiente gráfico 7.7. La provincia de A Coruña registra la mayor parte de los atropellos (49%), seguida de Pontevedra con un 35% de los atropellos.

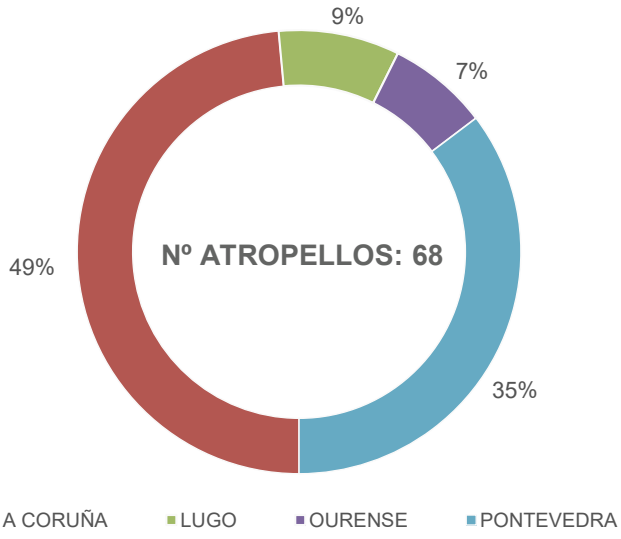


Gráfico 7.7: Distribución provincial de los atropellos con respecto al total de Galicia. Año 2025. Red autonómica.

VÍCTIMAS PEATONES ATROPELLADOS

En los siguientes gráficos se muestran las víctimas en los atropellos a peatones, según el uso de los accesorios de seguridad.

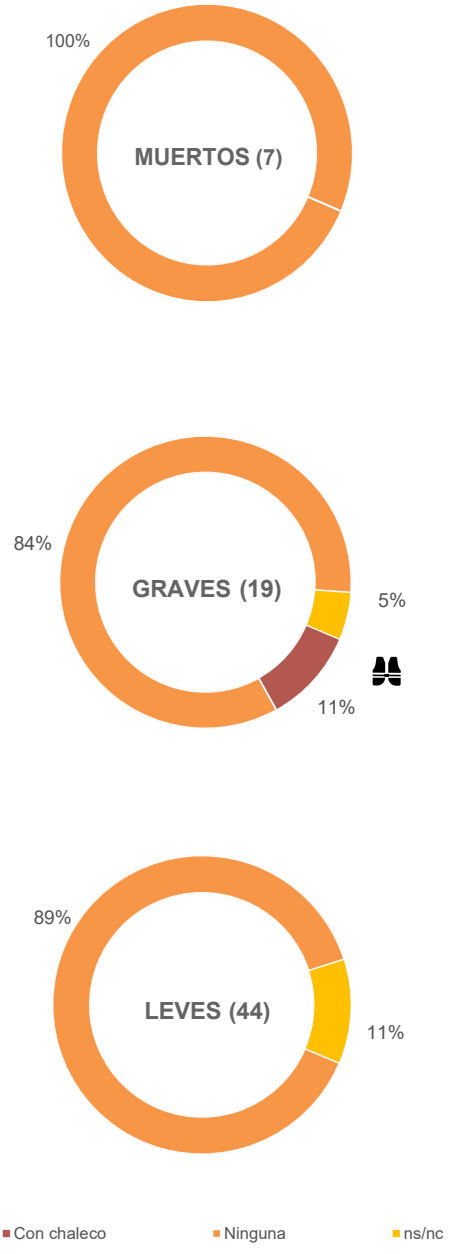


Gráfico 7.8: Víctimas en atropellos en el año 2025, según el uso de accesorios de seguridad. Red autonómica.

EDADES DE LOS PEATONES ATROPELLADOS

En el gráfico 7.9 se muestra la distribución de edades de los peatones atropellados, con detalle de los muertos, graves y leves respectivamente. Es especialmente preocupante el elevado número de peatones víctimas de atropellos con edades superiores a los 66 años (24), que suponen el 34% de las víctimas atropelladas.

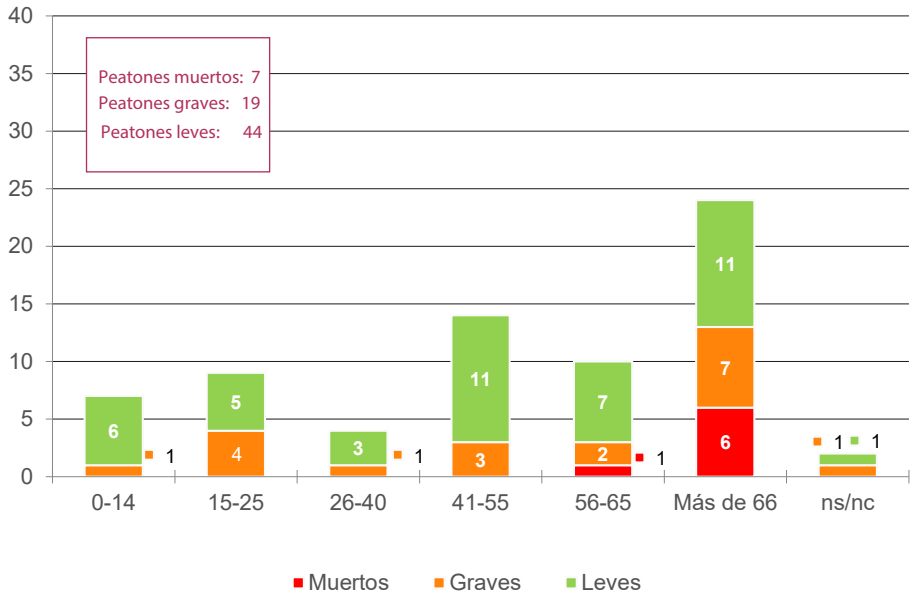


Gráfico 7.9: Peatones muertos, graves y leves en atropellos en el año 2025, según sus edades. Red autonómica.

ZONA DEL ATROPELLO

Tal y como se puede ver en el gráfico 7.10 relativo a la zona donde se registran las víctimas, los porcentajes más altos de atropellos con víctimas se producen en travesía, siendo más graves los accidentes que se producen en carretera.

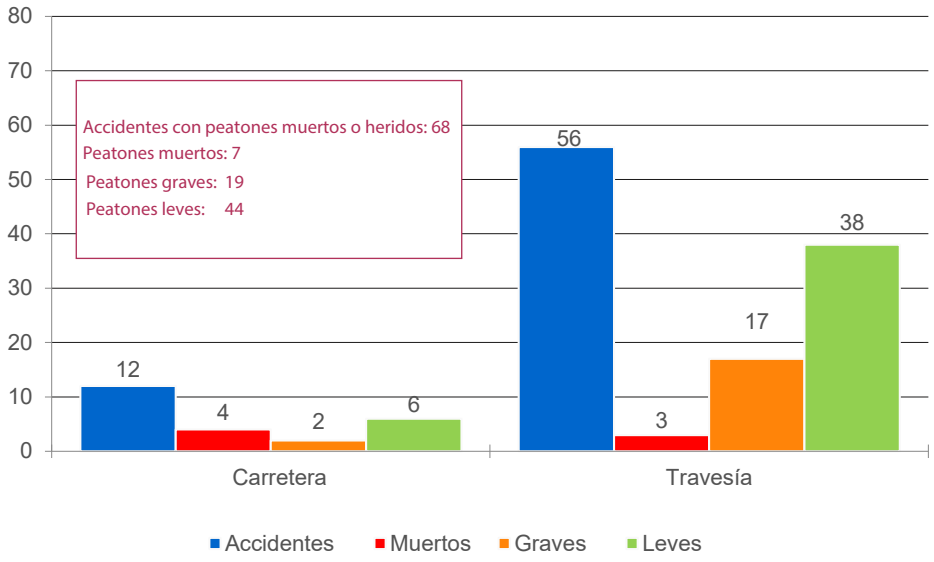
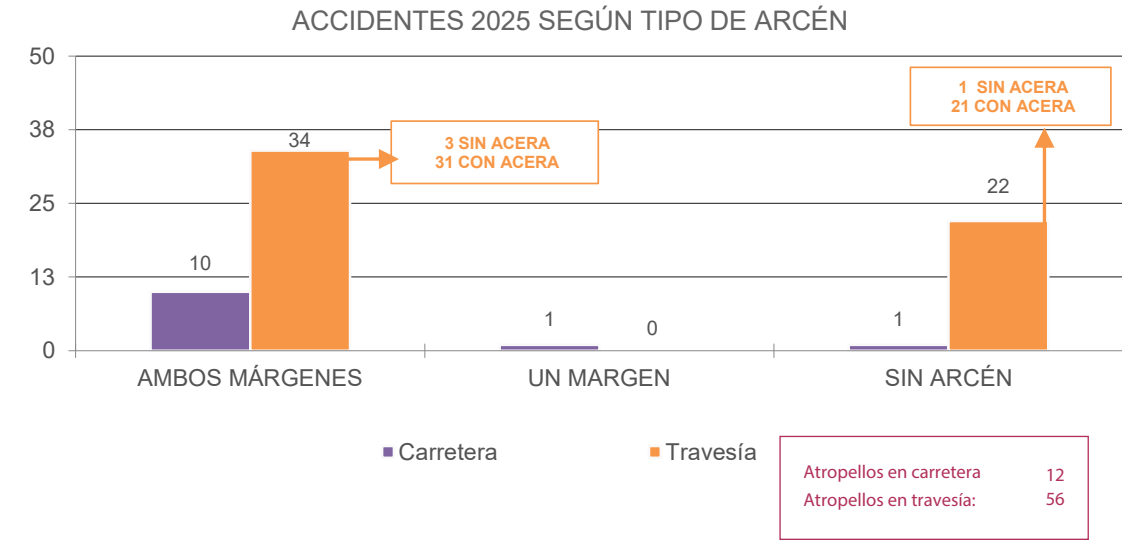


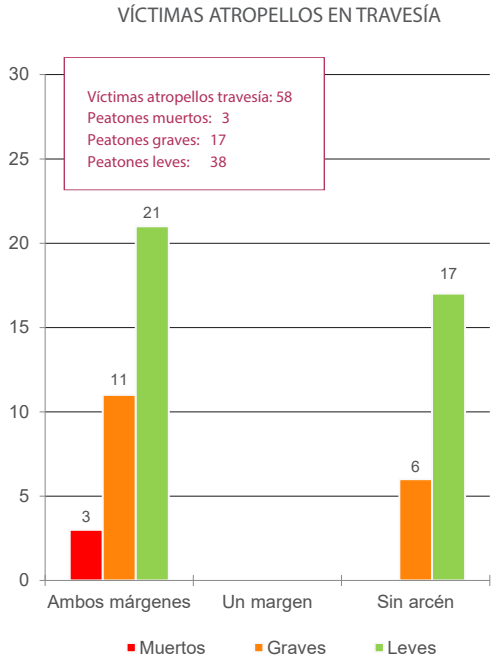
Gráfico 7.10: Accidentes y víctimas de los atropellos en el año 2025, según la zona de atropello. Red autonómica.

ACCIDENTALIDAD SEGÚN LOS TIPOS DE ARCÉN

Dado que sobre todo en la carretera, los peatones suelen ir por el arcén, se muestran los gráficos 7.10 relativos a los accidentes y a las víctimas registradas por atropellos, según el arcén existente.



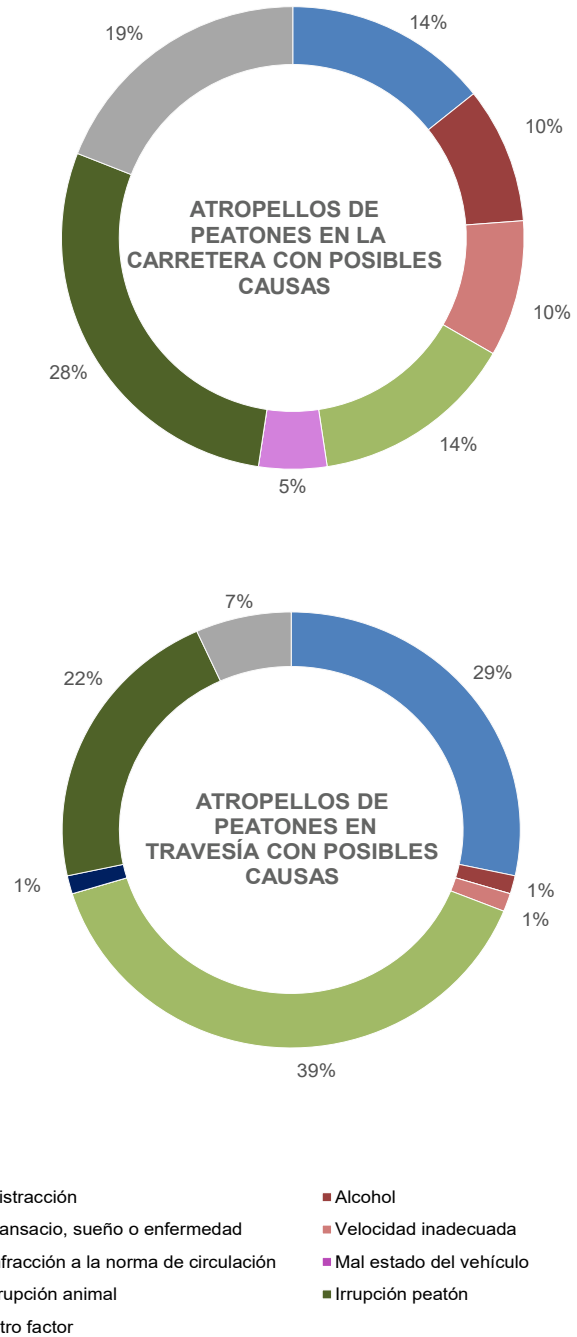




Gráficos 7.11: Accidentes y víctimas de los atropellos en el año 2025, según el arcén. Red autonómica.

CAUSAS DE LOS ATROPELLOS

En los gráficos siguientes (gráficos 7.12) se especifican las causas probables por las que se produjeron los atropellos en carretera y en la zona de travesía en el año 2025. Como se puede ver, los más numerosos en travesía son por infracción a la norma de circulación, seguidos de las distracciones. En carretera, los más numerosos son las irrupciones de peatones.



Gráficos 7.12: Atropellos en carretera y travesía, según las posibles causas. Red autonómica.

En los partes de los accidentes existen unos cuadros específicos destinados a las acciones de los peatones, tales como no utilizar el paso de peatones, cruzar la vía antirreglamentariamente, no respetar la señal de peatón, etc. En el siguiente gráfico se especifícan las víctimas registradas según su acción.

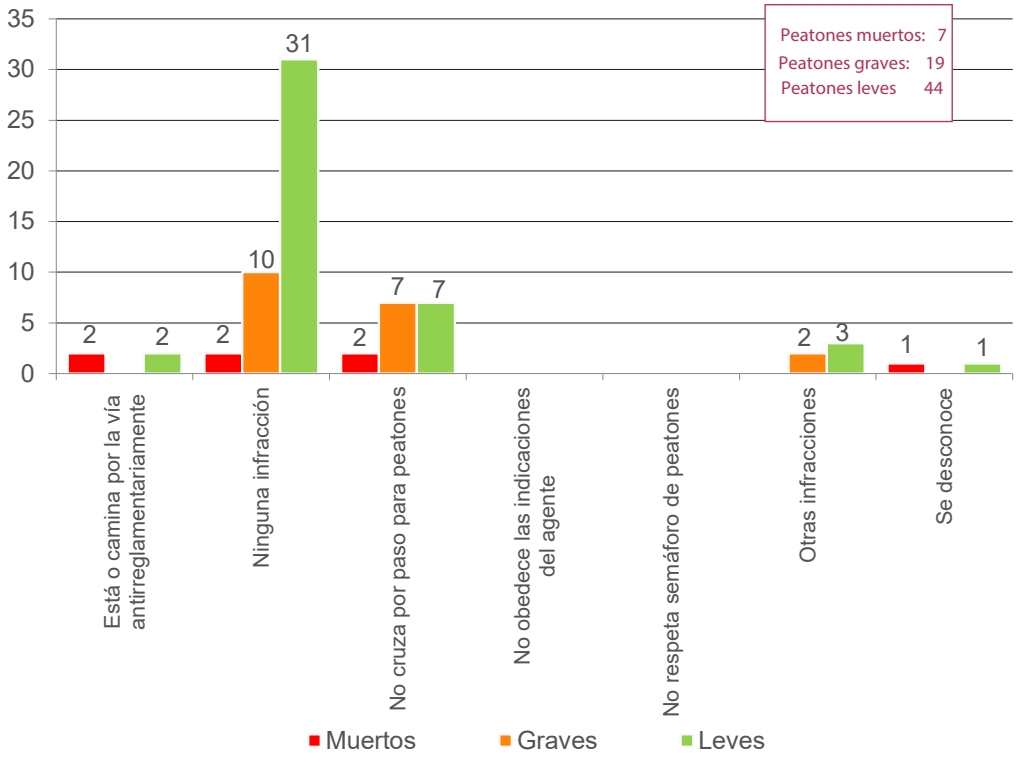
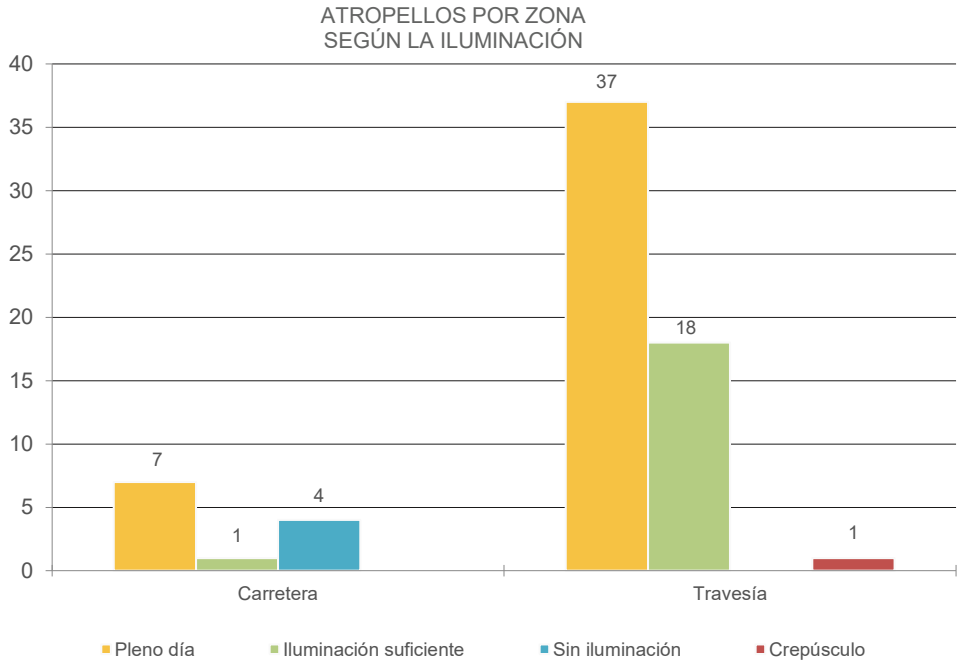
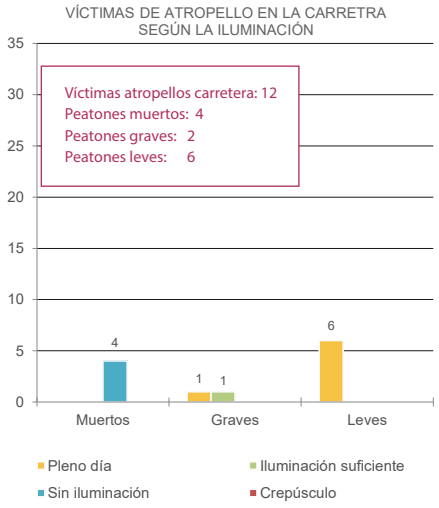


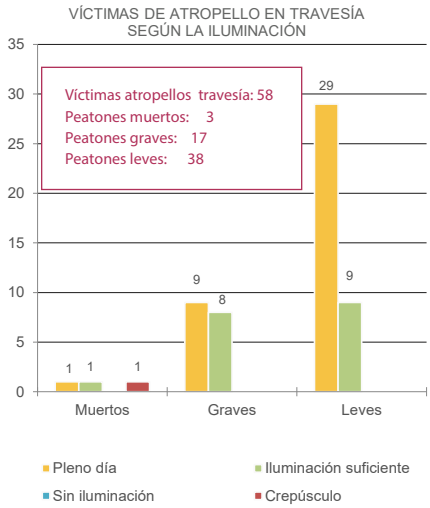
Gráfico 7.13: Peatones muertos, graves y leves, según la acción del peatón. Año 2025. Red autonómica.

LUMINOSIDAD EN ATROPELLOS

A continuación, se muestran los atropellos y las víctimas registradas según la zona y la luminosidad existente. Se puede observar que la mayoría de los atropellos y víctimas se producen en pleno día.







Gráficos 7.14: Accidentes y vítimas de los atropellos en el año 2025, según la luminosidad. Red autonómica.

PASOS DE PEATONES

A continuación, se muestran los atropellos registrados según la zona y la existencia de paso de peatones.

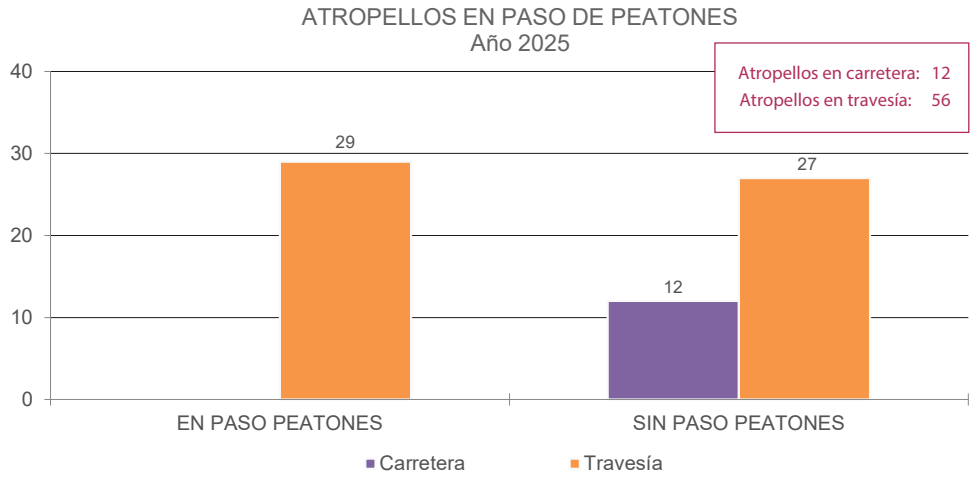


Gráfico 7.15: Atropellos en el año 2025, según la existencia de paso de peatones. Red autonómica.

ACERAS

A continuación, se muestran los atropellos registrados según la zona y la existencia de aceras. Se puede observar que todos los atropellos en carretera se producen en lugares sin aceras. En travesía, el mayor número de atropellos se registran en lugares con aceras en ambos lados de la vía y a menos de 100 metros de un paso de peatones.

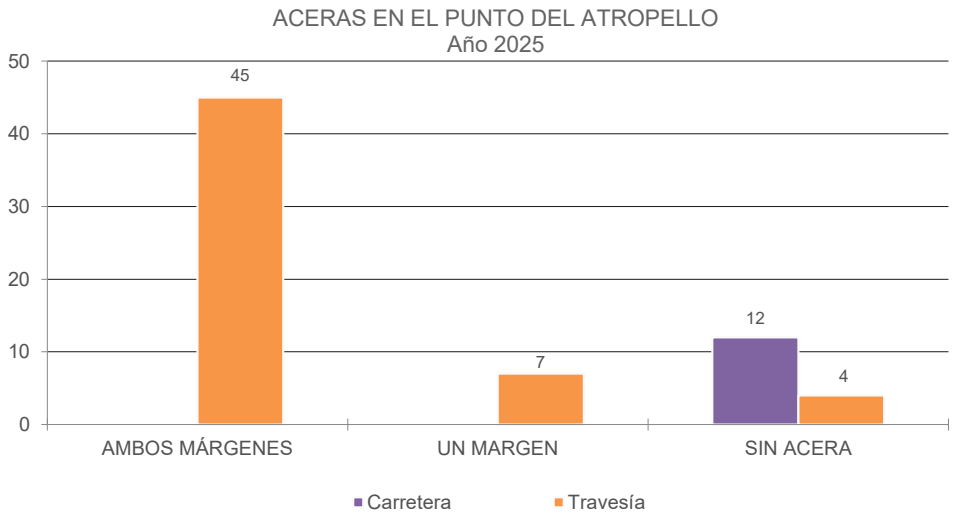
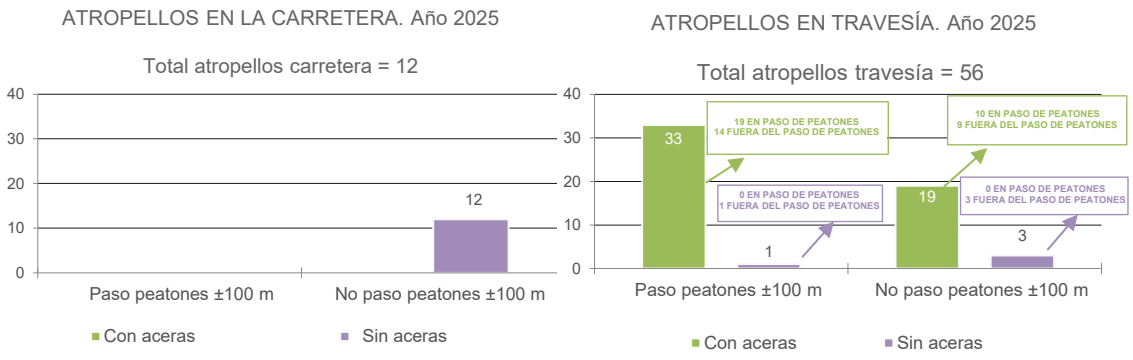


Gráfico 7.16: Atropellos en el año 2025, según la existencia de aceras. Red autonómica.



Gráficos 7.17: Atropellos en el año 2025, según la existencia de aceras y la proximidad de paso de peatones. Red autonómica.

SEMÁFOROS

A continuación, se muestran los atropellos registrados según la zona y la existencia de paso regulado por semáforo en las proximidades del accidente. Se puede observar que todos los atropellos en carretera se producen en puntos sin semáforo, y sin estar la vía dotada de aceras. En travesía, el mayor número de atropellos se registra en lugares sin semáforo, pero con aceras.

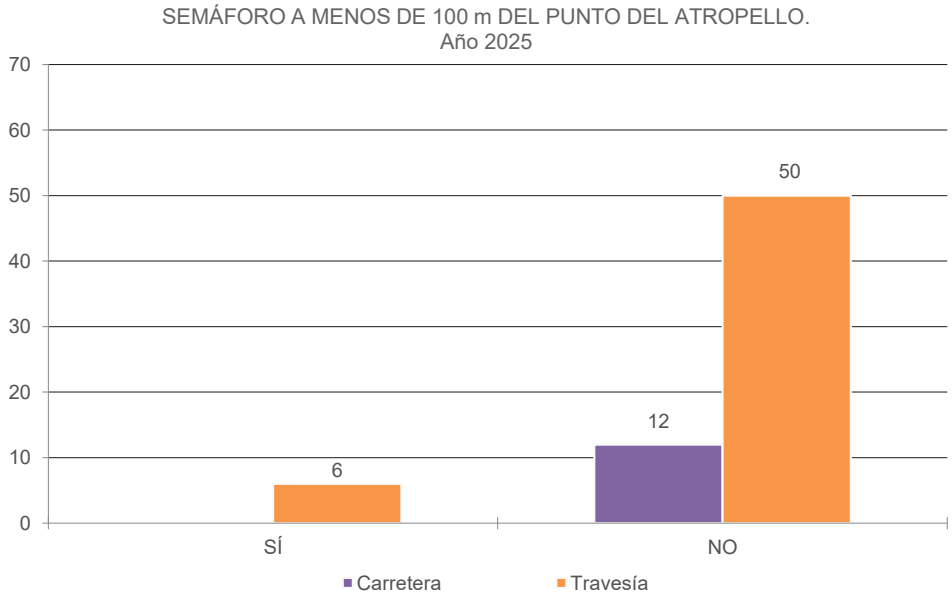
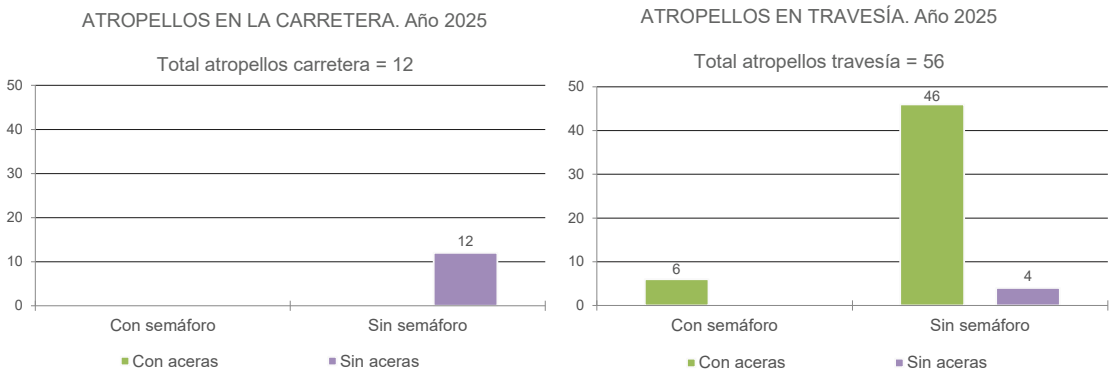


Gráfico 7.18: Atropellos en el año 2025, según la existencia de semáforo. Red autonómica.



Gráficos 7.19: Atropellos en el año 2025, según la existencia de semáforo y de aceras. Red autonómica.

8 ACCIDENTES DE MOTOCICLETAS

En este apartado se tratan los accidentes con víctimas en los que se vieron implicados motocicletas, así como las víctimas que conducían u ocupaban estos vehículos.

Se analiza a continuación la evolución de los accidentes en los que se vieron involucrados motocicletas.

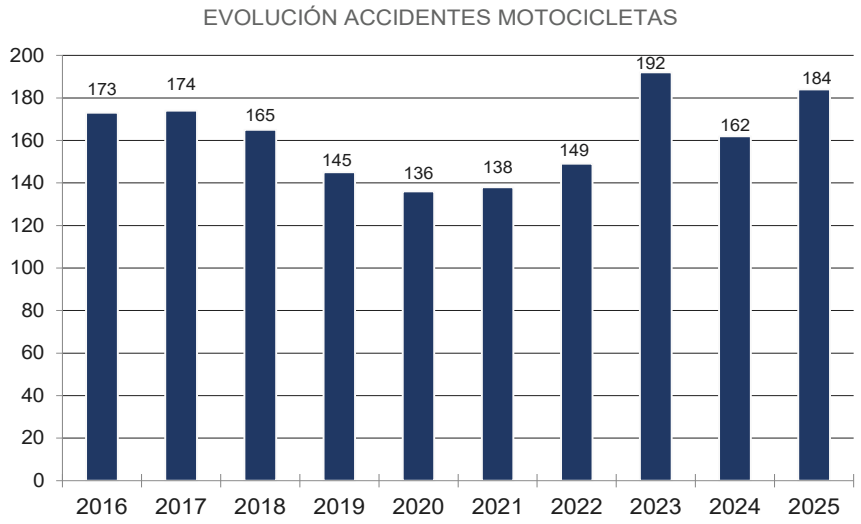


Gráfico 8.1: Evolución del número de accidentes de motocicletas (2016–2025). Red autonómica.

Analizando el número de víctimas de los accidentes de motocicletas se obtiene el siguiente gráfico 8.2.

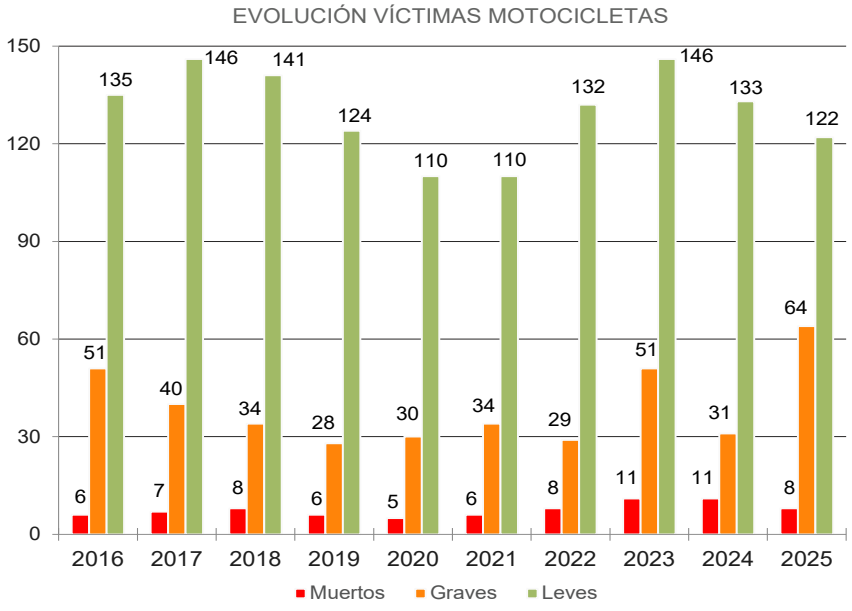


Gráfico 8.2: Evolución del nº de víctimas en accidentes de motocicletas (2016-2025). Red autonómica.

Analizando la evolución de accidentes de motocicletas por provincias en los últimos diez años, se obtiene el siguiente gráfico 8.3.

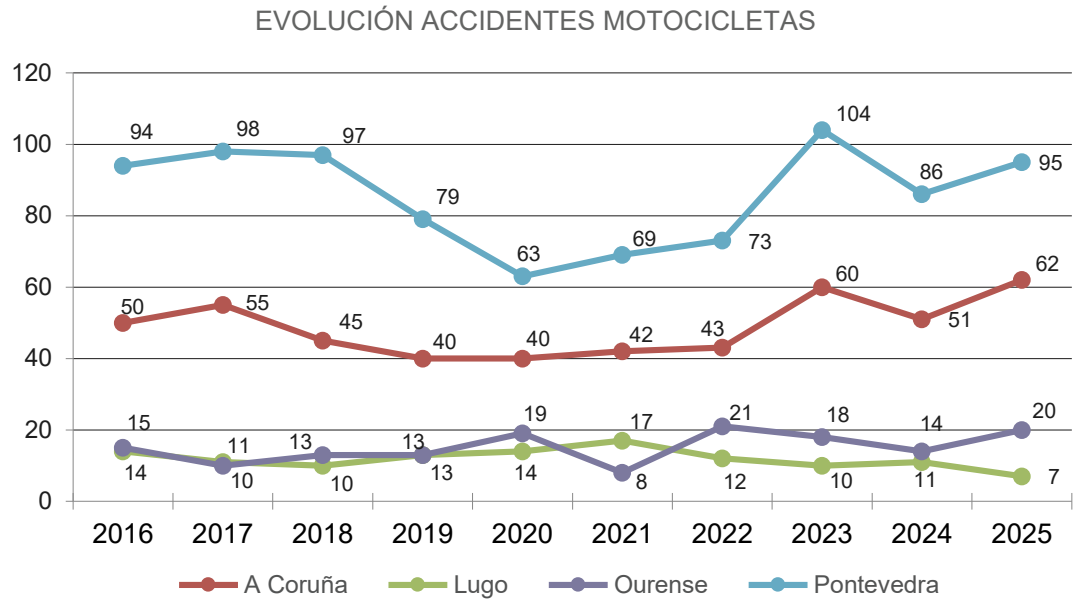


Gráfico 8.3: Evolución de los accidentes de motocicletas por provincias en los últimos diez años. Red autonómica.

.

En la gráfica 8.4 se observan los porcentajes de accidentes con motocicletas con respecto al total de accidentes con víctimas, así como los porcentajes de muertos, graves y leves de cada uno de estos.

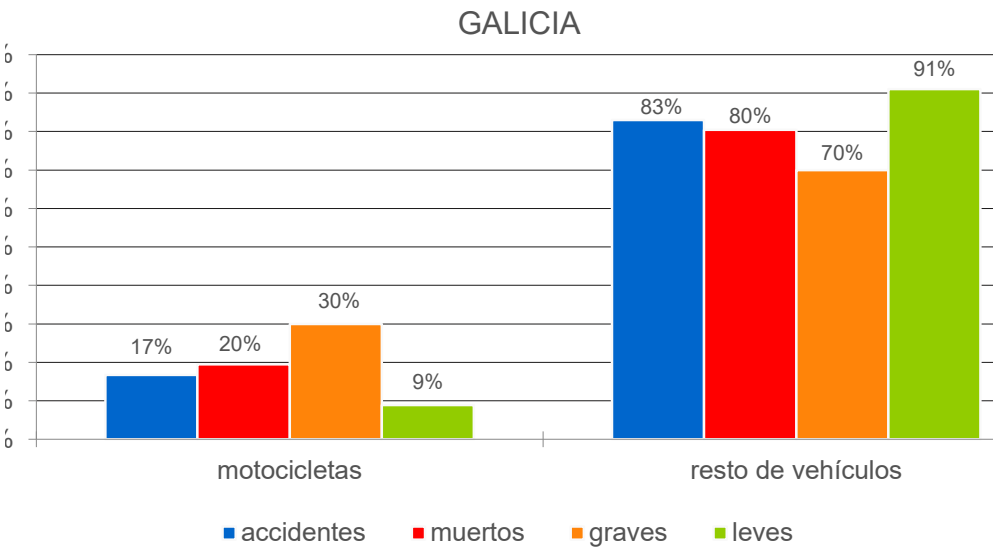


Gráfico 8.4: Porcentajes de los accidentes y de las víctimas de los accidentes con motocicletas con respecto al total. Red autonómica.

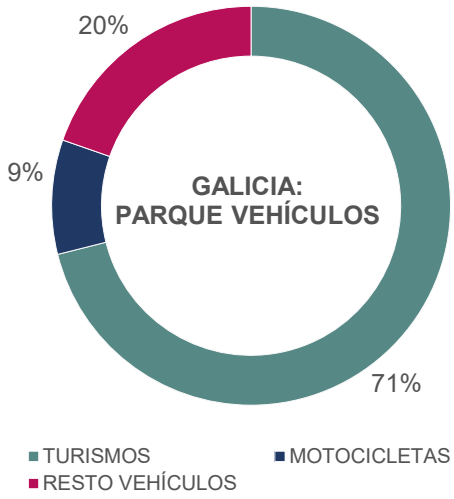
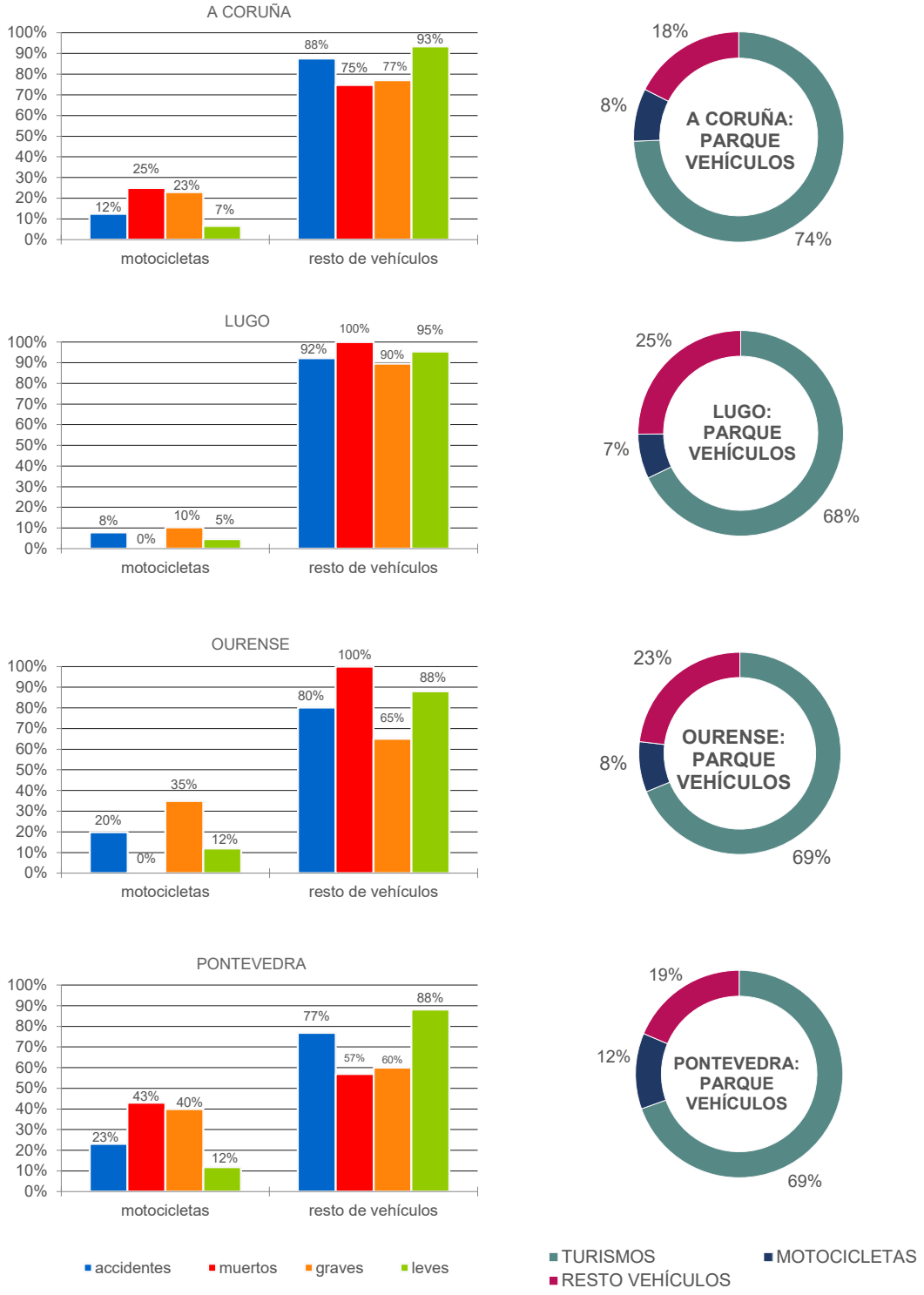


Gráfico 8.5: Porcentajes de los diferentes parques de vehículos. Año 2025.

Tal y como se puede apreciar en el gráfico 8.6, en la gravedad de los accidentes en motocicletas por provincias, destaca la provincia de A Coruña que, representando un 12% de los accidentes, registró un 25% de los muertos.

En relación con el parque de motocicletas, destaca la provincia de Lugo (el 7% del parque son motocicletas y se registraron un 8% de los accidentes).



Gráficos 8.6: Por provincias, porcentajes de los accidentes y de las víctimas de los accidentes con motocicletas (año 2025) con respecto al total y porcentajes de los diferentes parques de vehículos (año 2025).

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DE LOS ACCIDENTES

En el gráfico 8.7 se muestra cómo se distribuyeron los accidentes con víctimas con motocicletas en la red autonómica.

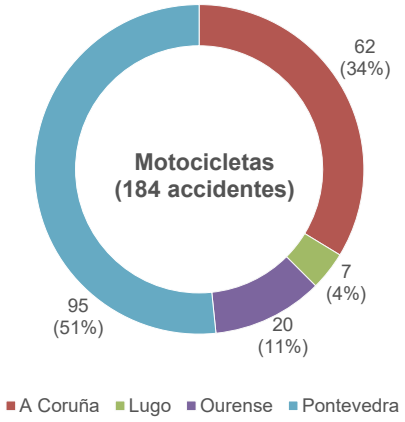


Gráfico 8.7: Distribución provincial de los accidentes con motocicletas. Red autonómica.

A continuación se muestra la distribución provincial del parque de motocicletas en Galicia en el año 2025.

PARQUE MOTOCICLETAS 2025	
A Coruña	71.263
Lugo	22.086
Ourense	22.656
Pontevedra	94.894

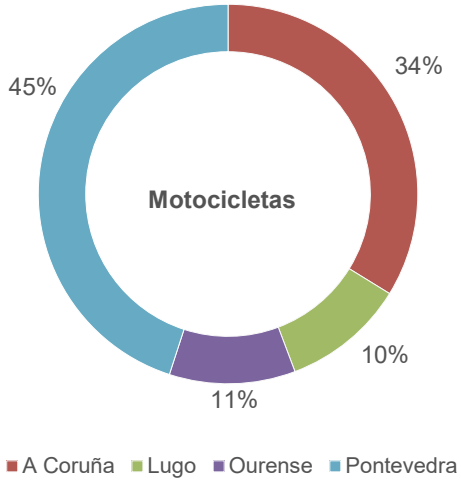


Gráfico 8.8: Distribución provincial del parque de motocicletas.

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LOS ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

En el gráfico siguiente (gráfico 8.9) se muestra la distribución mensual de los accidentes registrados en el año 2025 en motocicletas.

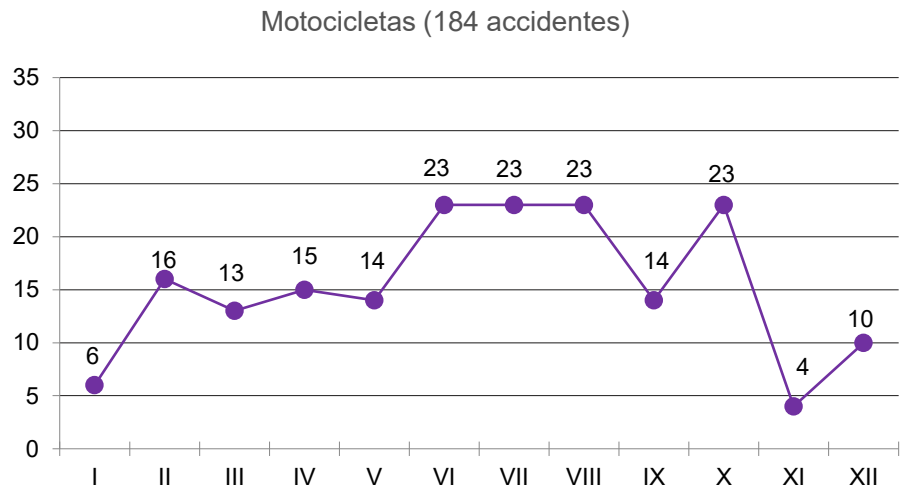


Gráfico 8.9: Distribución mensual de los accidentes con motocicletas. Red autonómica.

DISTRIBUCIÓN SEMANAL DE LOS ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

En el gráfico 8.10, se muestran los datos de los accidentes con motocicletas, según el día de la semana en el que se produjo, en el año 2025.

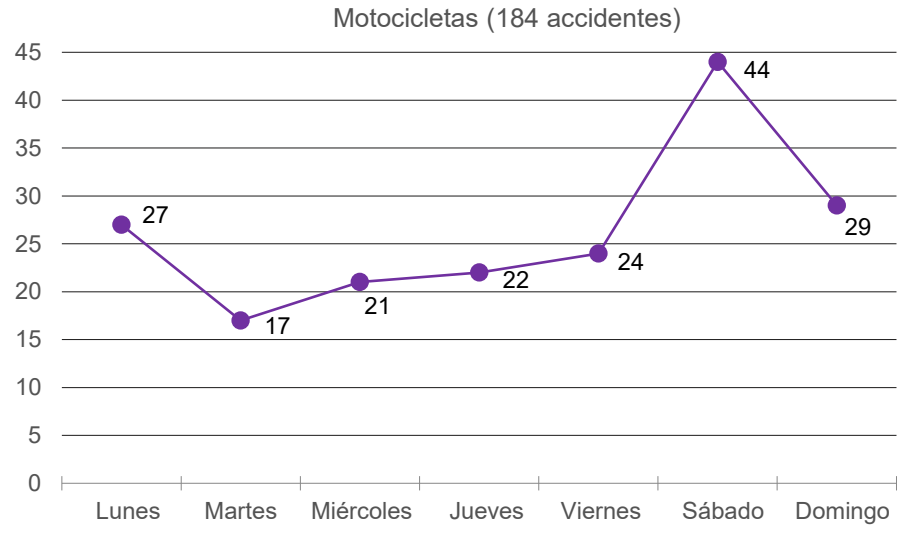


Gráfico 8.10: Distribución semanal de los accidentes con motocicletas. Red autonómica.

TIPO DE ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

A continuación, se muestran en el gráfico 8.11, los tipos de accidentes en los que se ha visto implicada una motocicleta.

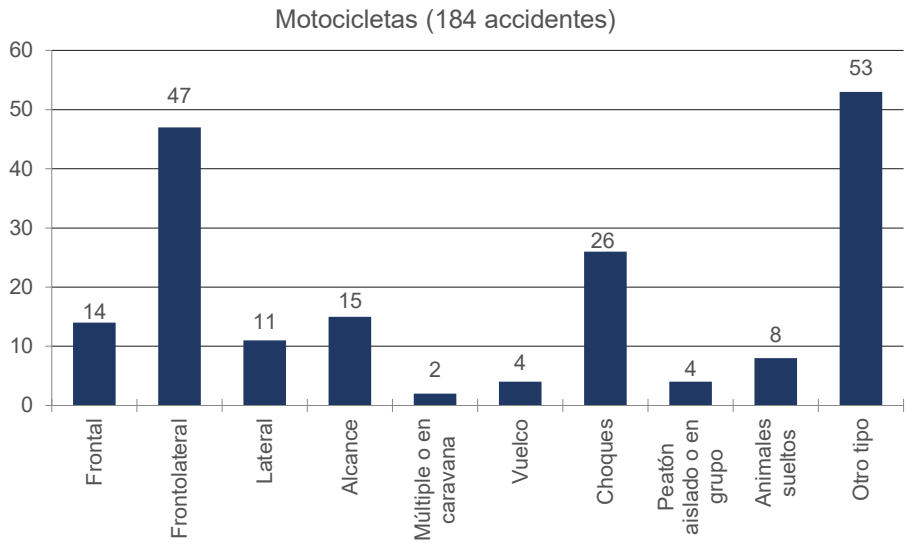


Gráfico 8.11: Tipo de accidentes con motocicletas. Red autonómica.

CAUSAS DE LOS ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

Las causas más frecuentes por las que se produjeron los accidentes de motocicletas fueron las infracciones a la norma de circulación. Ver gráfico 8.12.

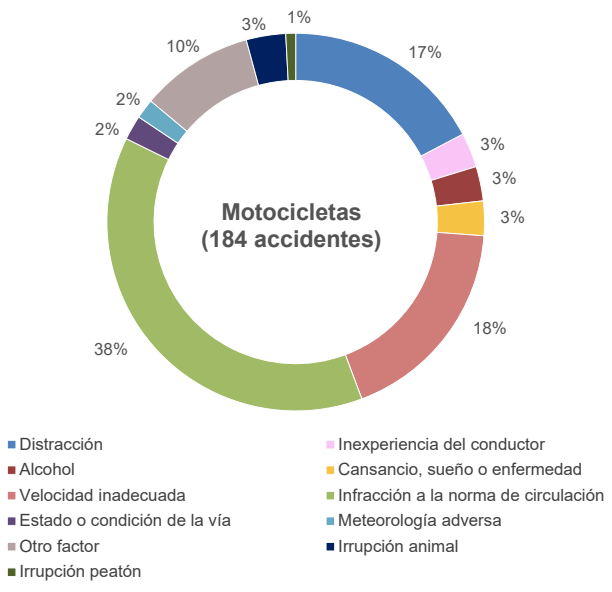


Gráfico 8.12: Accidentes con motocicletas, según las posibles causas. Red autonómica.

ZONA DE LOS ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

En la gráfica 8.13 se muestra el reparto de los accidentes de motocicletas, según el accidente se registrara en zona de travesía o de carretera.

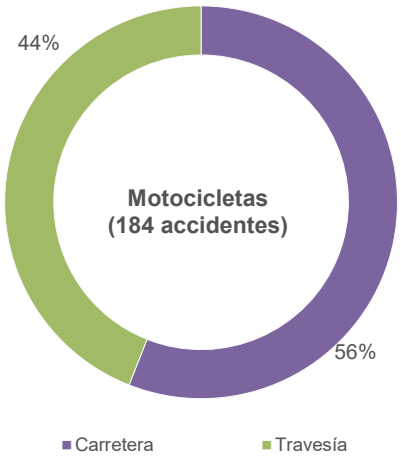


Gráfico 8.13: Accidentes con motocicletas, según la zona. Red autonómica.

ESTADO DE LA CALZADA EN ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

A continuación, se muestran los accidentes producidos según el estado de la superficie de la carretera, dato importante dada la pequeña superficie de apoyo de estos vehículos.

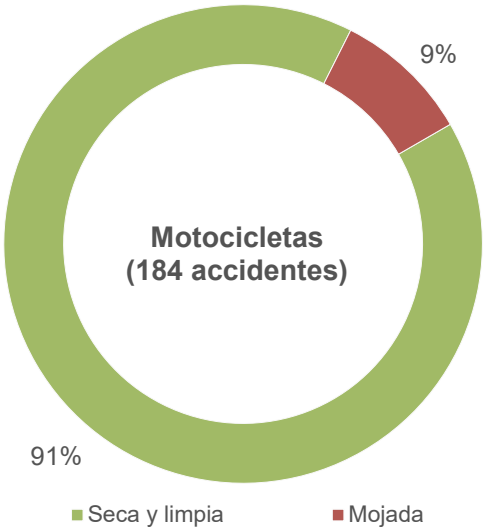


Gráfico 8.14: Accidentes en motocicletas, según la superficie de la carretera. Red autonómica.

LUMINOSIDAD EN LA CARRETERA EN ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

En el gráfico siguiente (gráfico 8.15) se muestran los accidentes producidos según la luminosidad de la carretera.

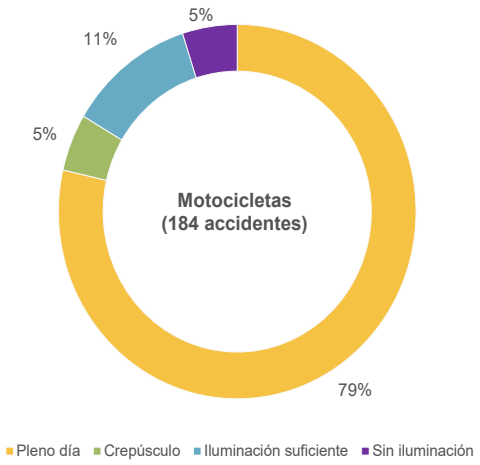


Gráfico 8.15: Accidentes en motocicletas, según la luminosidad de la carretera. Red autonómica.

VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE MOTOCICLETAS EN EL AÑO 2025

En los 184 accidentes registrados en el año 2025 en motocicletas, hubo un total de 8 muertos, 64 heridos graves y 122 heridos leves. En estas cifras se incluyen conductores y ocupantes.

USO DE ACCESORIOS DE SEGURIDAD

Una de las cuestiones más importantes a tener en cuenta en este tipo de accidentes es el uso de accesorios de seguridad. De este uso depende en muchas ocasiones su gravedad.

En el gráfico siguiente se muestran las víctimas, según el uso o no del casco en el momento del accidente.

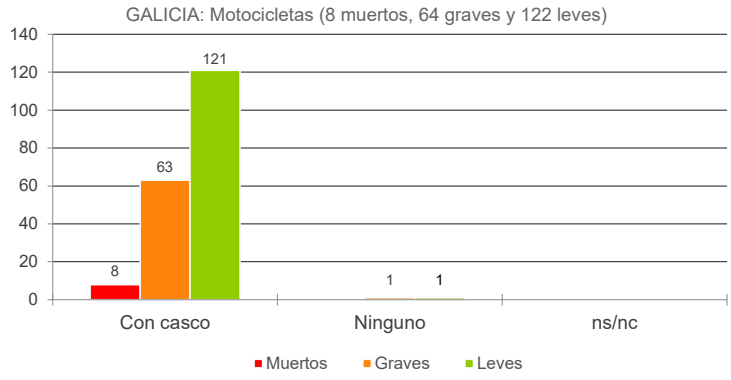


Gráfico 8.16: Víctimas de accidentes con motocicletas, según el uso de accesorios de seguridad. Red autonómica.

EDADES DE LAS VÍCTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE MOTOCICLETAS

En el gráfico siguiente se muestran las edades de los muertos (8), graves (64) y leves (122) que tuvieron un accidente con una motocicleta en el año 2025.

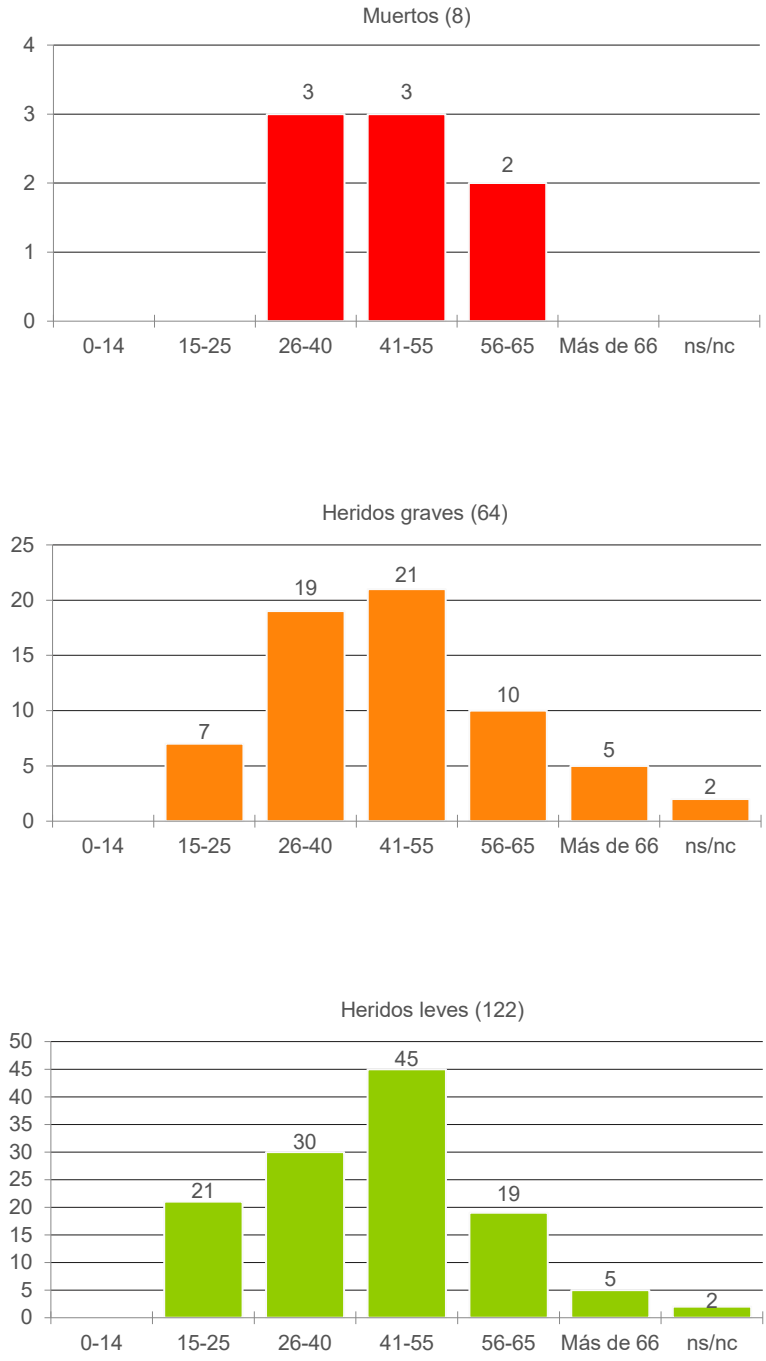


Gráfico 8.17: Edades de las víctimas de accidentes de motocicletas en el año 2025. Red autonómica.

9 ACCIDENTES DE CICLISTAS

En este apartado se tratan los accidentes con víctimas en los que se vieron implicados ciclistas, así como las víctimas que ocupaban estos vehículos. Solo se considerarán víctimas ciclistas las personas ocupantes de bicicletas.

Se muestra a continuación la evolución de los accidentes en los que se vieron involucrados ciclistas.

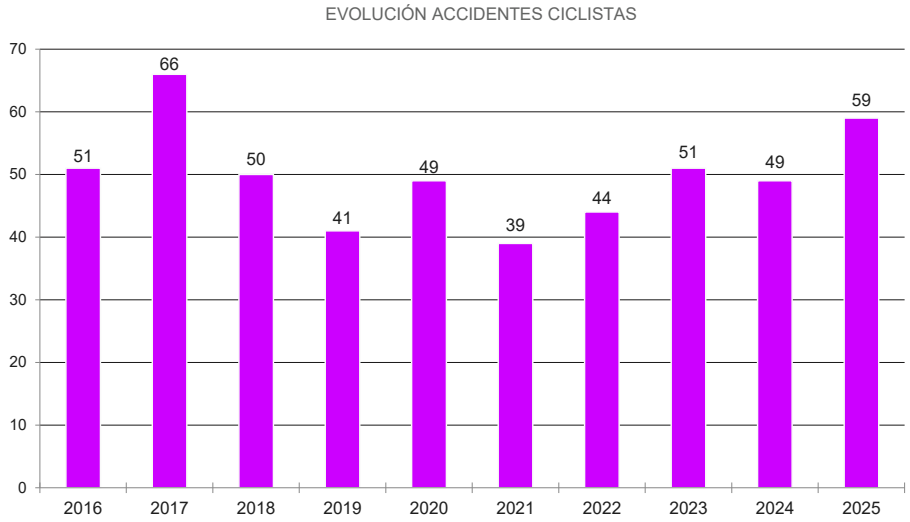


Gráfico 9.1: Evolución del número de accidentes de ciclistas (2016–2025). Red autonómica.

En el siguiente gráfico 9.2, aparece la evolución del número de víctimas ciclistas que resultaron heridos o fallecidos en la red autonómica de carreteras en los últimos diez años.

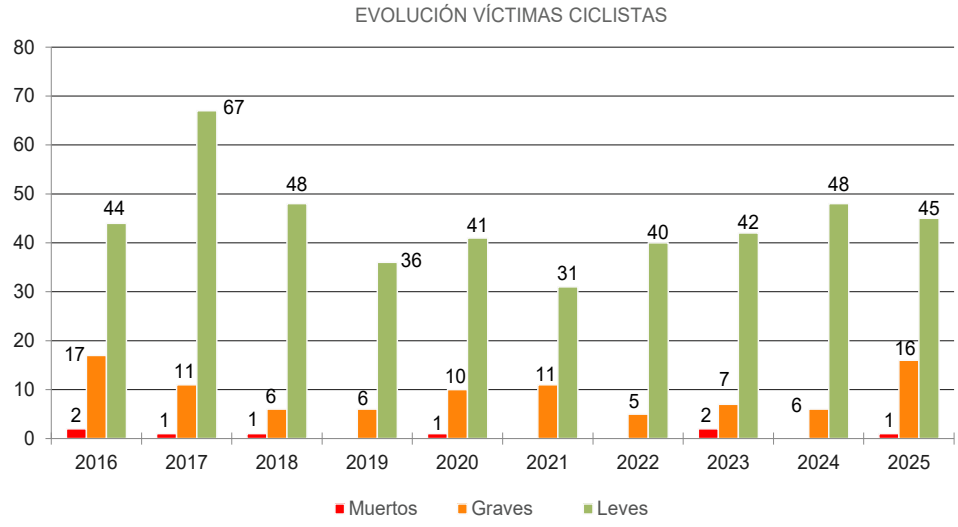


Gráfico 9.2: Evolución del número de víctimas en accidentes de ciclistas (2016–2025). Red autonómica.

EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE CICLISTAS POR PROVINCIAS

En el gráfico 9.3 se muestra la evolución, por provincias y en los últimos diez años, de los accidentes con víctimas de ciclistas en la red autonómica.

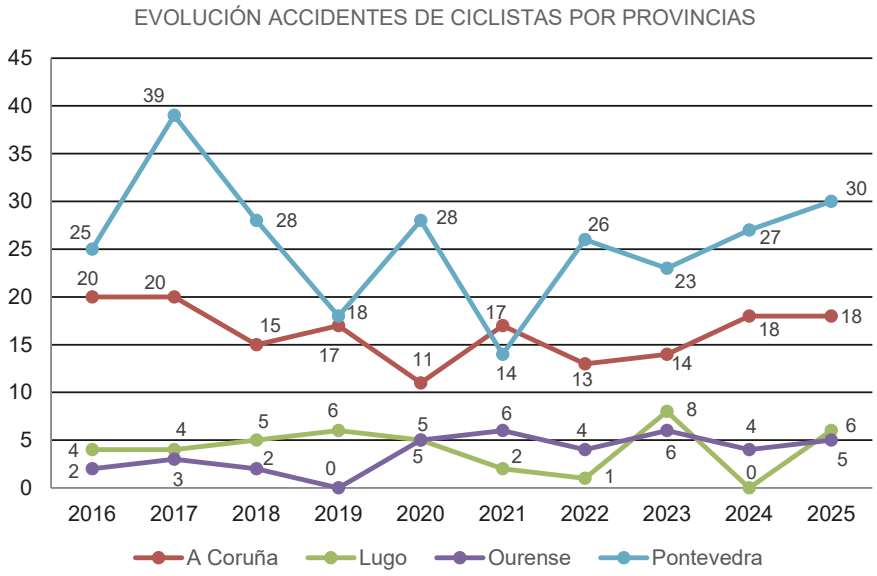


Gráfico 9.3: Evolución de los accidentes de ciclistas por provincias en los últimos diez años. Red autonómica.

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

En el gráfico siguiente (gráfico 9.4) se muestra la distribución mensual de los accidentes de ciclistas registrados en el año 2025.

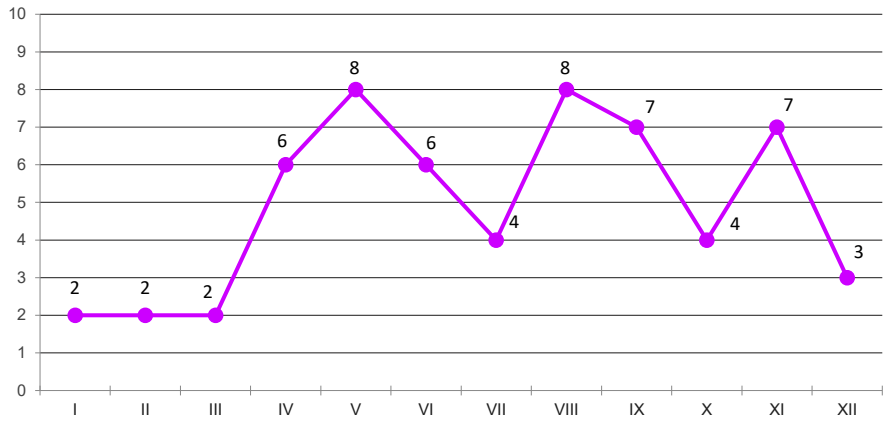


Gráfico 9.4: Distribución mensual de los accidentes de ciclistas. Año 2025. Red autonómica.

DISTRIBUCIÓN SEMANAL DE LOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

En el gráfico 9.5, se muestran los datos de los accidentes con bicicletas, según el día de la semana en el que se produjo, en el año 2025.

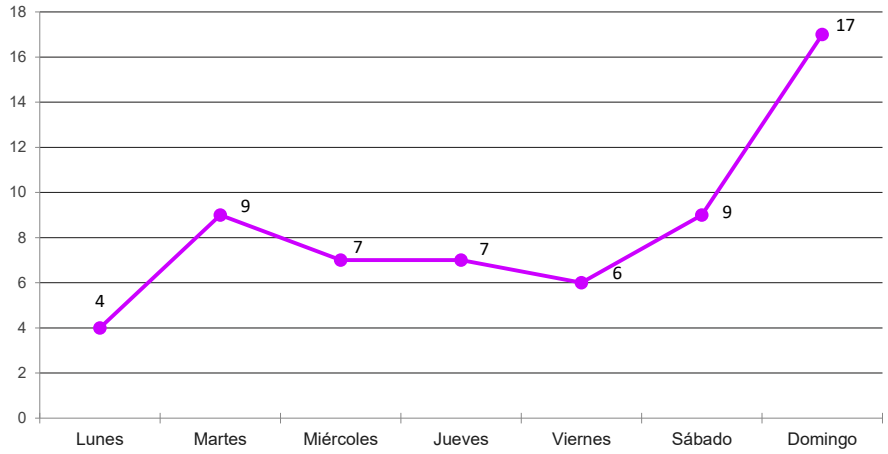


Gráfico 9.5: Distribución semanal de los accidentes de ciclistas. Año 2025. Red autonómica.

TIPO DE ACCIDENTES DE CICLISTAS

A continuación se muestra en el gráfico 9.6, los tipos de accidentes en los que se ha visto implicada una bicicleta en la red de carreteras autonómicas, en el año 2025.

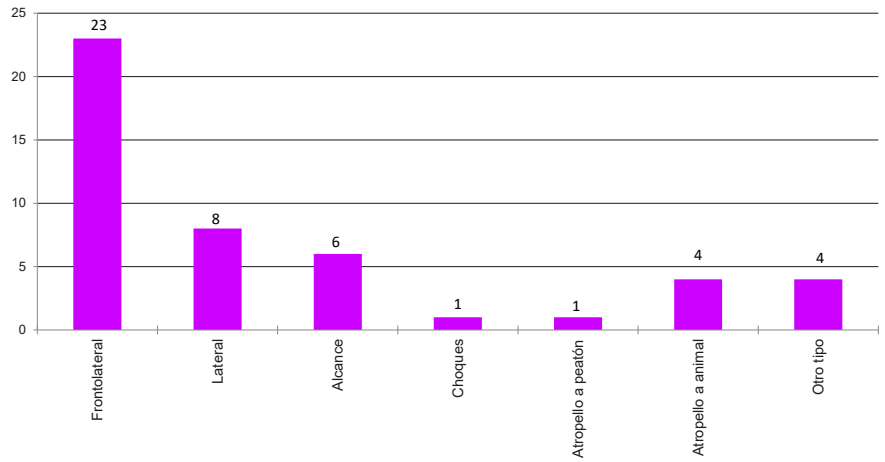


Gráfico 9.6: Tipo de accidentes de ciclistas. Año 2025. Red autonómica.

CAUSAS DE LOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

Se muestran a continuación las causas por las que se produjeron los accidentes de ciclistas, en la red de carreteras autonómicas, en el año 2025. (Gráfico 9.7).

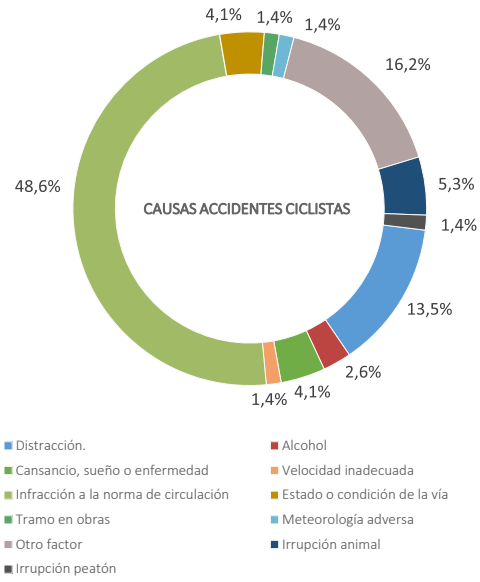


Gráfico 9.7: Accidentes de ciclistas, según las posibles causas. Año 2025. Red autonómica.

ZONA DE LOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

A continuación, se muestra el reparto de los accidentes de ciclistas en el año 2025, según la zona donde se produce el accidente. (Gráfico 9.8).

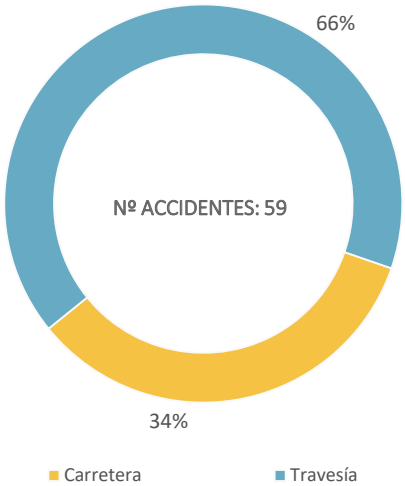


Gráfico 9.8: Accidentes de ciclistas, según la zona. Año 2025. Red autonómica.

ESTADO DE LA CALZADA EN ACCIDENTES DE CICLISTAS

A continuación, se muestran los accidentes producidos según el estado de la superficie de la carretera.

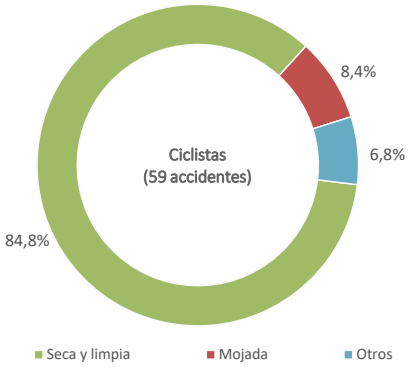


Gráfico 9.9: Accidentes de ciclistas, según la superficie de la carretera. Año 2025. Red autonómica.

LUMINOSIDAD EN LA CARRETERA EN ACCIDENTES DE CICLISTAS

En el gráfico siguiente (gráfico 9.10) se muestran los accidentes producidos según la luminosidad de la carretera.

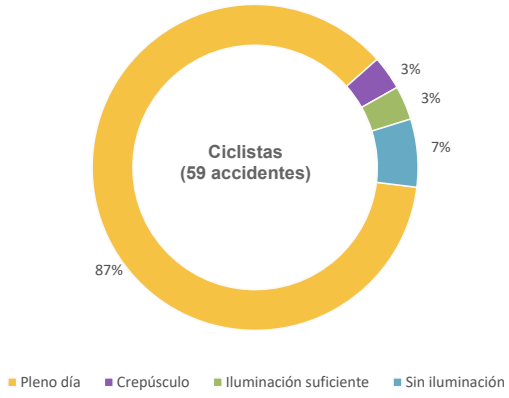


Gráfico 9.10: Accidentes de ciclistas, según la luminosidad de la carretera. Año 2025. Red autonómica.

VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE CICLISTAS.

En los 59 accidentes de ciclistas registrados en el año 2025, hubo un total de 1 fallecido, 16 heridos graves y 45 heridos leves, todos ellos ciclistas.

USO DE ACCESORIOS DE SEGURIDAD

En el gráfico siguiente se muestran las víctimas de accidentes de ciclistas, según el uso o no del casco en el momento del accidente.

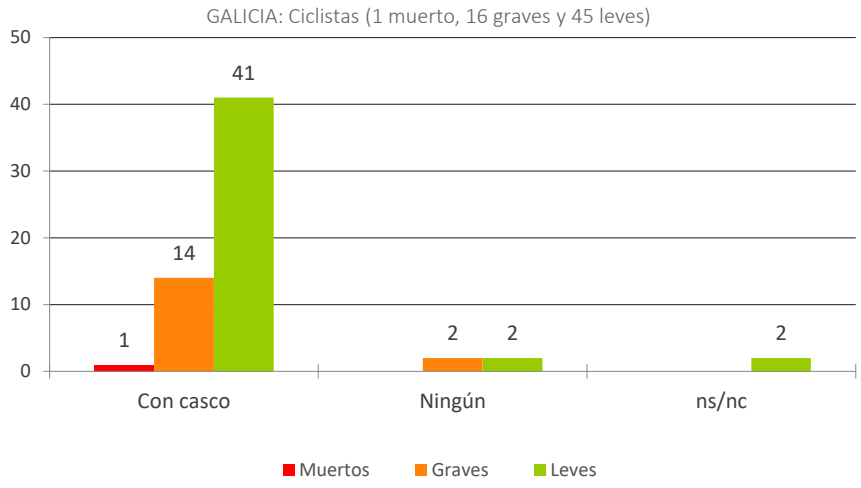


Gráfico 9.11: Víctimas de accidentes ciclistas, según el uso de accesorios de seguridad. Año 2025. Red autonómica.

EDADES DE LAS VÍCTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

En los gráficos siguientes se muestran las edades de las víctimas de un accidente con una bicicleta en el año 2025.

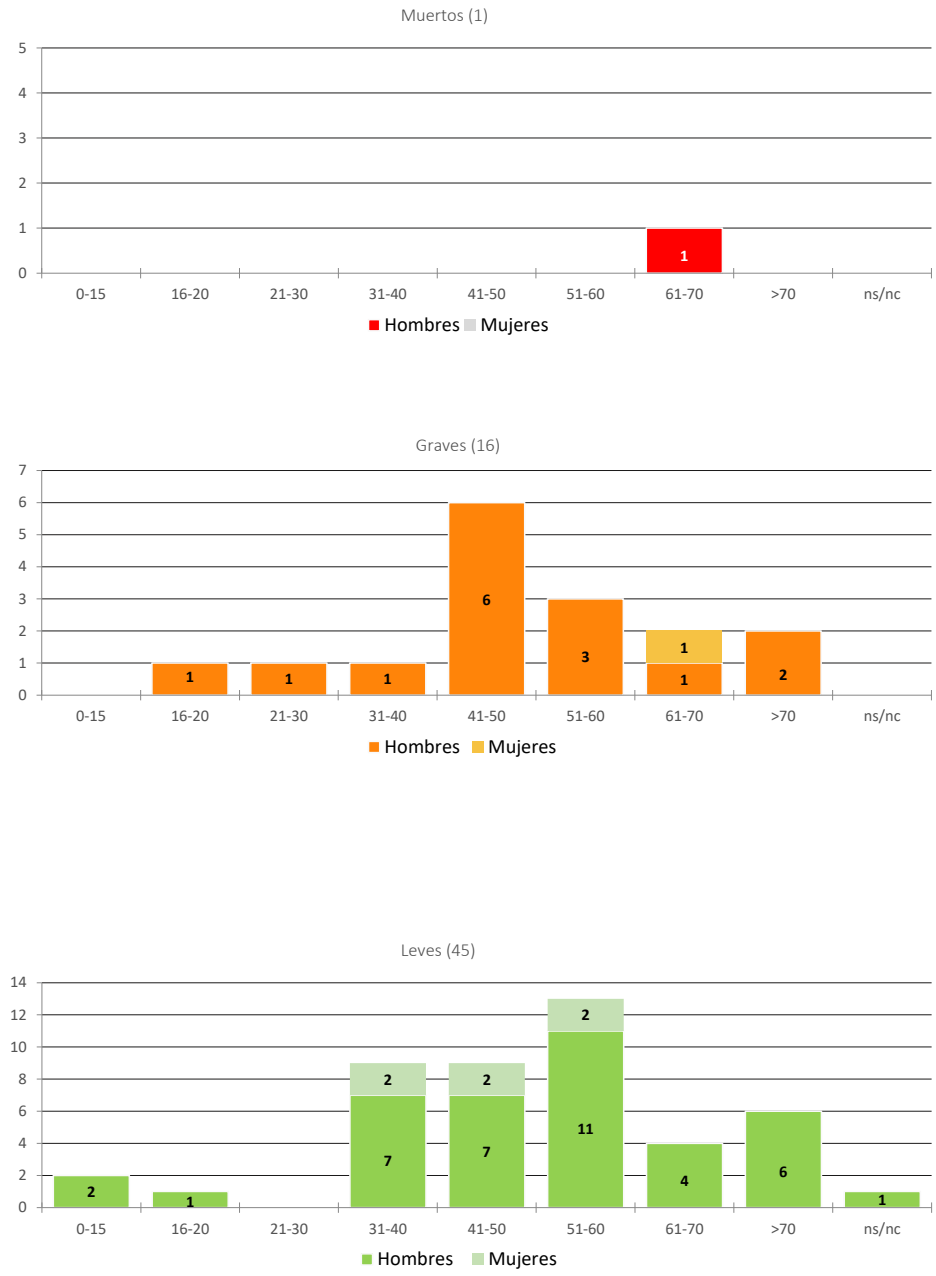


Gráfico 9.12: Edades de las víctimas de accidentes de ciclistas en el año 2025. Red autonómica.

10 ATROPELLOS DE ANIMALES

Galicia está entre las Comunidades Autónomas españolas con un mayor número de accidentes de tráfico provocados por fauna, siendo este un problema extendido en mayor o menor grado en toda la mitad norte de la España peninsular.

Un accidente por atropello de un animal es un encuentro en el espacio y en el tiempo entre un vehículo y un animal. El análisis de las causas debe atender a factores relacionados no solo con la infraestrutura y con su tráfico, sino también con el animal y su medio.

La sobrepoblación de ciertas especies salvajes, especialmente el jabalí y también el corzo, impulsada en gran parte por el paulatino abandono del campo, contribuye a un aumento constante en los datos de accidentes de fauna en los últimos años.

EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES POR ATROPELLOS DE ANIMALES

Se muestra a continuación la evolución de los accidentes por atropellos de animales. En este apartado se incluyen los accidentes con y sin víctimas, dado que la mayoría de los atropellos de animales no registran víctimas.

Se observa que el número de accidentes aumenta año a año, excepto en el año 2020 debido a las restricciones de movilidad que hubo durante la pandemia del Covid-19.

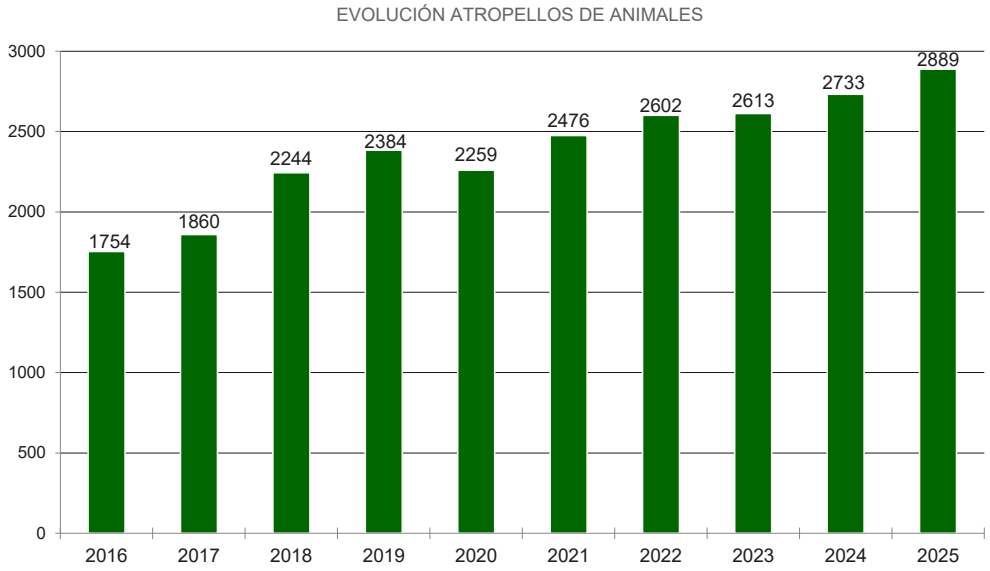
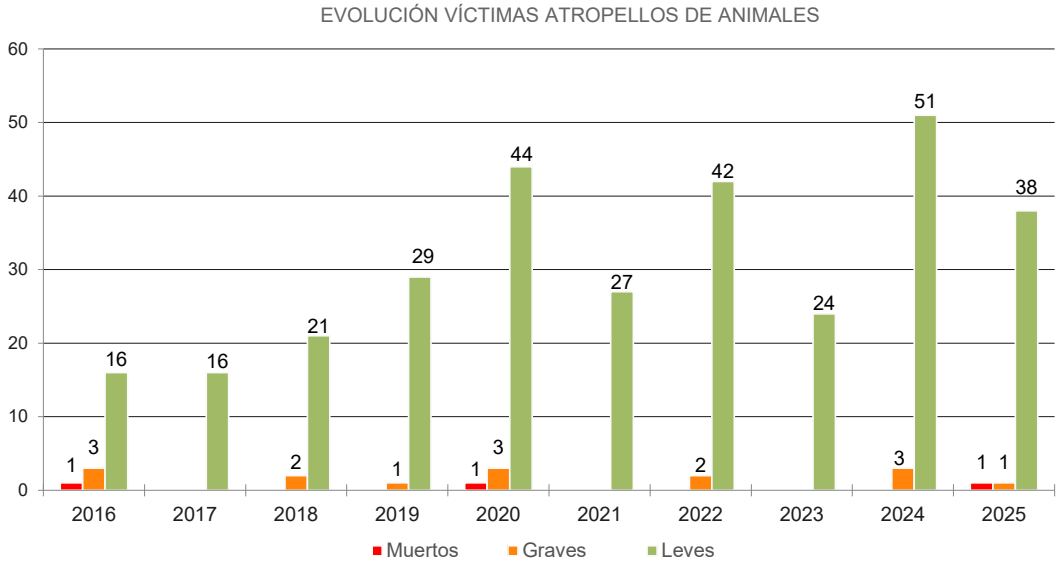


Gráfico 10.1: Evolución del número de accidentes con y sin víctimas por atropellos a animales (2016–2025). Red autonómica.

Se muestra el número de víctimas de los accidentes de atropellos a animales en el siguiente gráfico 10.2.



EVOLUCIÓN DE LOS ATROPELLOS DE ANIMALES POR PROVINCIAS

En el gráfico 10.3 se muestra la evolución de los accidentes con y sin víctimas por atropellos de animales para cada provincia, en la red de carreteras autonómica en los últimos años.

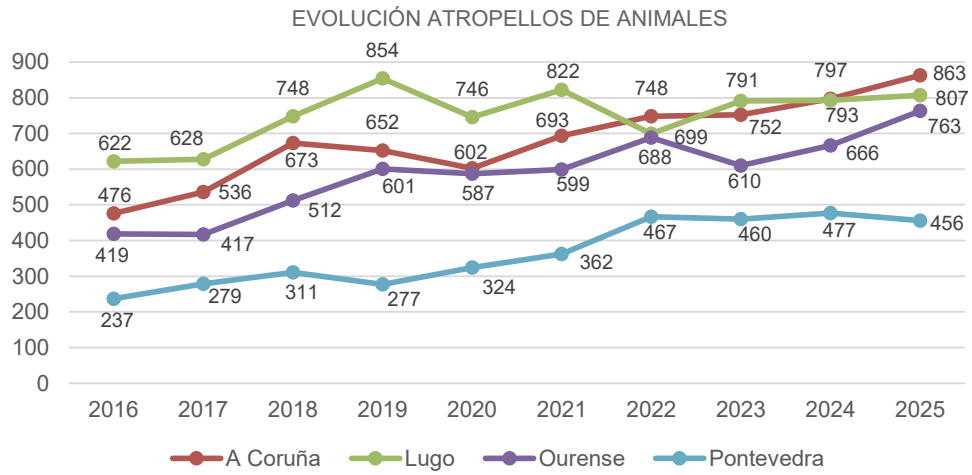


Gráfico 10.3: Evolución de los atropellos de animales con y sin víctimas por provincias (2016-2025). Red autonómica.

EVOLUCIÓN DE LOS ATROPELLOS DE ANIMALES POR TIPO DE ANIMAL

En el gráfico 10.4 se muestra la evolución de los accidentes con y sin víctimas por atropellos de animales, por tipo de animal, en la red de carreteras autonómica en los últimos años.

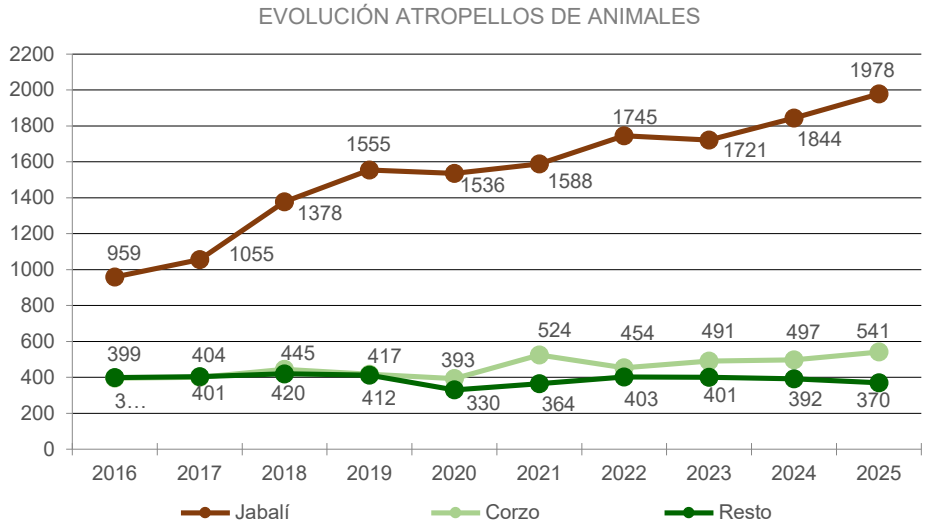


Gráfico 10.4: Evolución de los atropellos de animales con y sin víctimas, por tipo de animal (2016-2025). Red autonómica.

TIPOLOGÍA DE LOS ANIMALES ATROPELLADOS

Entrando más en detalle, los tipos de animales atropellados en la red de carreteras autonómica en el año 2025, son los que siguen a continuación.

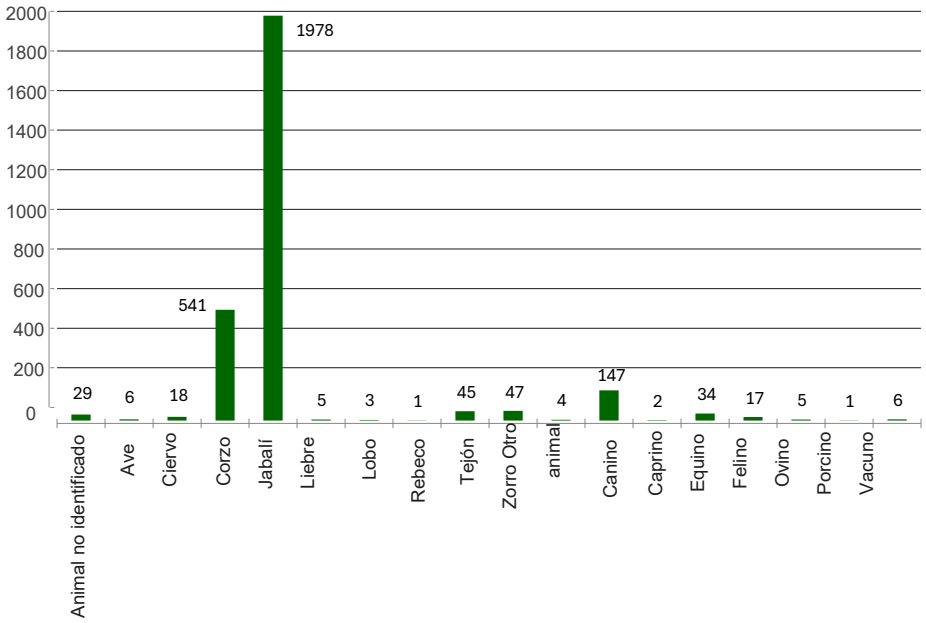
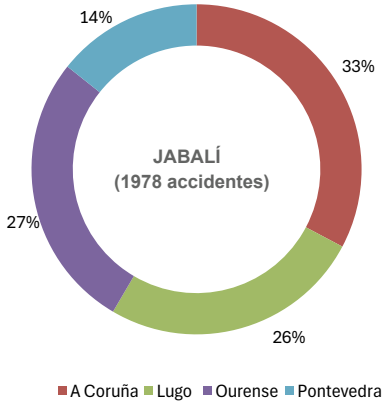
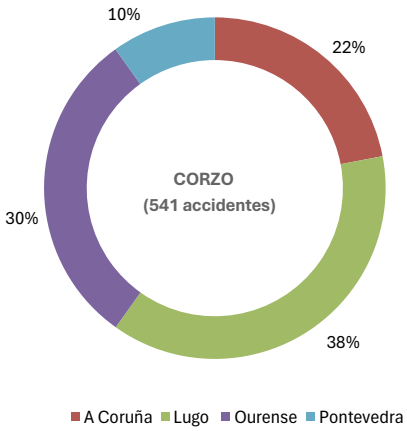


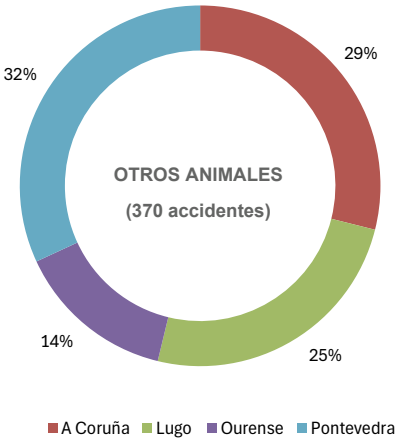
Gráfico 10.5: Distribución de los tipos de animales atropellados. Año 2025. Red autonómica.

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DE LOS ATROPELLOS DE ANIMALES POR TIPO DE ANIMAL.

En los gráficos siguientes aparece el reparto por provincias de los accidentes con y sin víctimas producidos por atropellos de animales, según el tipo de animal.







Gráficos 10.6: Accidentes por atropellos de animales con y sin víctimas, por provincias. Año 2025. Red autonómica.

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LOS ATROPELOS DE ANIMALES.

En el gráfico 10.7 se muestra la distribución mensual de los accidentes con y sin víctimas registrados en el año 2025 por atropellos de animales.

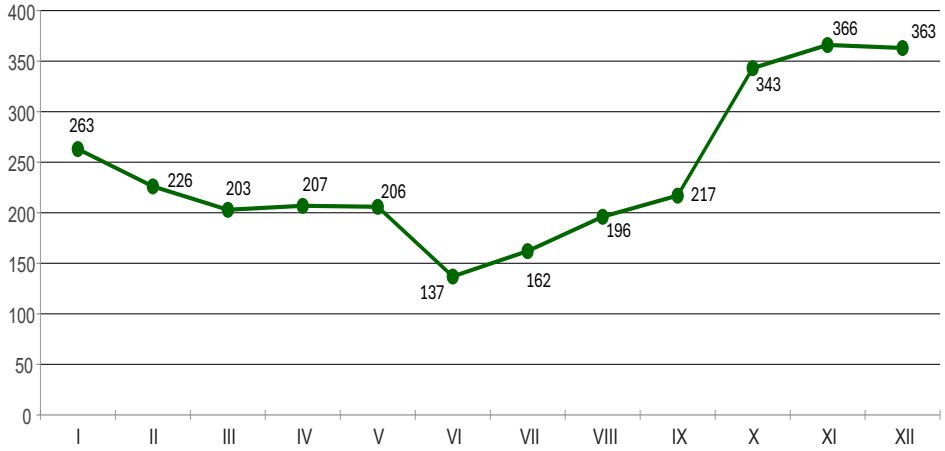


Gráfico 10.7: Distribución mensual de los accidentes por atropello de animal. Año 2025. Red autonómica.

DISTRIBUCIÓN SEMANAL DE LOS ATROPELLOS DE ANIMALES.

En el gráfico 10.8, se muestran los datos de los accidentes con y sin víctimas por atropellos de animales, según el día de la semana en el que se produjo, en el año 2025.

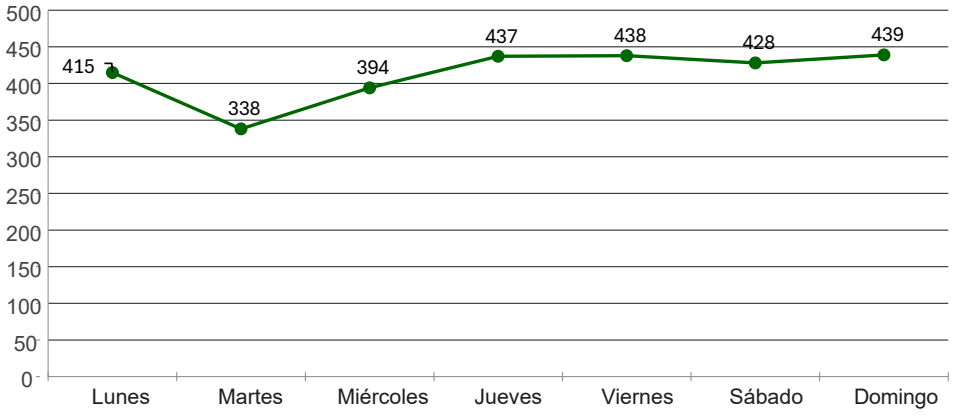


Gráfico 10.8: Distribución semanal de los accidentes por atropello de animal. Año 2025. Red autonómica.

DISTRIBUCIÓN HORARIA DE LOS ATROPELLOS DE ANIMALES.

En el gráfico siguiente (gráfico 10.9) se muestran las distribuciones horarias de los accidentes con y sin víctimas registrados en el año 2025, por atropellos de animales.

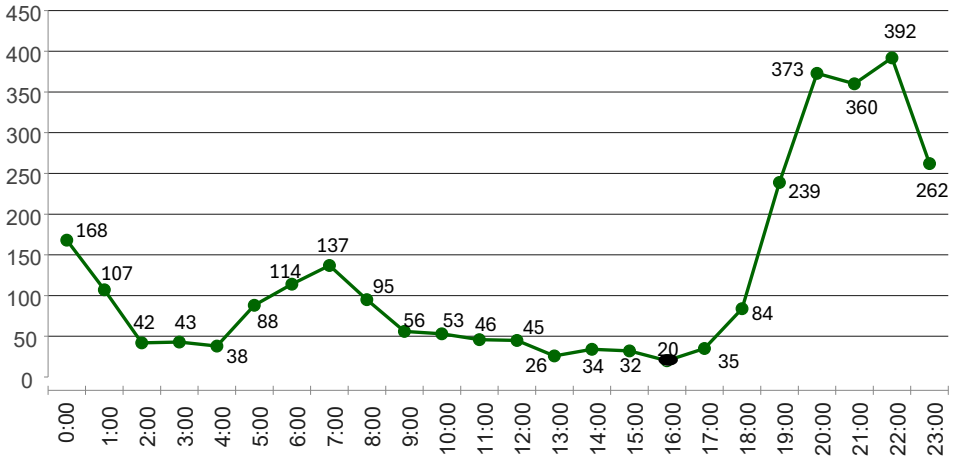


Gráfico 10.9: Distribución horaria de los accidentes por atropello de animal. Año 2025. Red autonómica.

LUMINOSIDAD EN LA CARRETERA EN ATROPELLOS DE ANIMALES.

En el gráfico siguiente (gráfico 10.10) se muestran los accidentes con y sin víctimas producidos por atropellos de animales, según la luminosidad de la carretera.

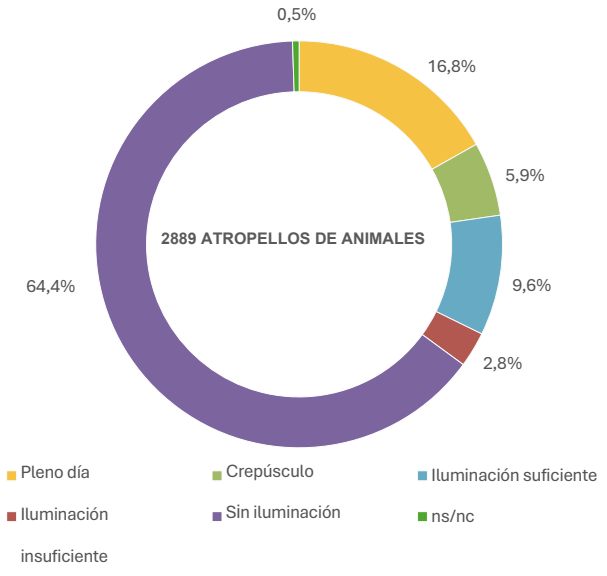


Gráfico 10.10: Accidentes por atropellos de animales, según la luminosidad de la carretera. Año 2025. Red autonómica

TIPO DE VÍA DE LOS ATROPELLOS DE ANIMALES.

En el gráfico 10.11, se muestran los datos de los accidentes con y sin víctimas por atropellos de animales, según el tipo de vía en el que se produjo, en el año 2025.

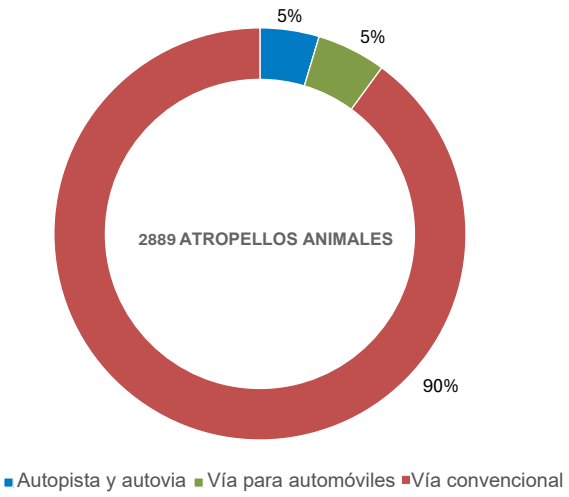


Gráfico 10.11: Accidentes por atropellos de animales, según el tipo de vía. Año 2025. Red autonómica.

TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ATROPELLOS DE ANIMALES

La Instrucción 2/2023, por la que se establece la metodología de cálculo de los tramos de concentración de atropellos de animales (TCAAs) en la red autonómica de carreteras de Galicia, establece que se considerará tramo de concentración de atropellos de animais (TCAA) a aquel tramo en el que se tengan registrados dos o más atropellos de jabalí o de corzo por kilómetro y año, como media de los últimos 5 años.

En la red de titularidad autonómica de Galicia se registraron 201 TCAAs en el año 2025, que suman una longitud de 420,58 km de la red de carreteraas.

		A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Total
Carreteras convencionales	Nº TCAAs	54	58	51	17	180
	Nº Km TCAAs	97,30	126,39	129,74	31,01	384,44
	Accidentes en los TCAAs (2021-2025)	980	1389	1674	299	4342
Autopistas, autovías y vías para automóviles	Nº TCAAs	8	9	2	2	21
	Nº Km TCAAs	13,77	17,03	2,74	2,6	36,14
	Accidentes en los TCAAs (2021-2025)	150	189	21	23	383
Todas las carreteras	Nº TCAAs	62	67	53	19	201
	Nº Km TCAAs	111,07	143,42	132,48	33,61	420,58
	Accidentes en los TCAAs (2021-2025)	1130	1578	1695	322	4725

Tabla 10.1: Distribución de los TCAAs del año 2025. Red autonómica.

11 TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES

En este capítulo se exponen los resultados de los cálculos de los TCAs obtenidos a partir de la base de datos de accidentes.

Se define TCA en carreteras convencionales como el tramo de 1 Km en el que se registran 10 o más accidentes con víctimas en los últimos 5 años y que se cumplan las siguientes condiciones:

IMD	CONDICIONES
>7.000	IP ≥ 70 o Nº accidentes/año ≥ 3 en los dos últimos años
<7.000	IP ≥ 100 o Nº accidentes/año ≥ 3 en los dos últimos años

Se define TCA en autovías o autopistas el tramo de 1 Km en el que se registran 10 o más accidentes con víctimas en los últimos 5 años y que se cumplan las siguientes condiciones:

IMD	CONDICIONES
> 80.000	IP ≥ 30 o Nº accidentes/año ≥ 9 en los dos últimos años
40.000 < IMD < 80.000	IP ≥ 35 o Nº accidentes/año ≥ 5 en los dos últimos años
< 40.000	IP ≥ 40 o Nº accidentes/año ≥ 3 en los dos últimos años

Cabe señalar que el algoritmo desarrollado efectúa el cálculo por kilómetros reales y no solo por puntos kilométricos (por ejemplo, entre el PK 34,2 y el 35,2), y que si aparecen tramos consecutivos o solapados que cumplan las condiciones anteriores, se juntan en un TCA. Por esta causa, se obtienen tramos de diferentes longitudes. Para el desarrollo de este método es imprescindible contar con datos fiables del tráfico (IMD), los cuales están disponibles gracias a la Memoria de tráfico publicada anualmente.

El período de análisis engloba 5 años, desde 2021 hasta 2025. Al final de este apartado, se muestran los TCAs del año 2025. También se incluyen unos planos de situación de estos.

En el año 2025 se obtuvieron un total de 27 tramos de concentración de accidentes distribuidos entre Pontevedra y A Coruña. Aunque en Pontevedra se registraron el 54% del total de los TCAs, estos ocupan un 0,42% de la red autonómica. La provincia de A Coruña registra un 46% de los TCAs y se localizan en el 0,33% de la red autonómica. En Lugo y Ourense no se registraron TCAs.

	A Coruña	Pontevedra	Total
Nº TCAs	12 (44%)	15 (56%)	27 (100%)
Nº Km TCAs	17,0 (42%)	23,2 (58%)	40,2 (100%)
Nº Km total Red Autonómica	1764	1278	5536 (Km de toda la RAEG*)
Nº Km TCAs/Nº Km de cada provincia	1,0%	1,8%	
Nº Km TCAs/Nº Km totales Red	0,31%	0,42%	0,73%
Accidentes con víctimas en los TCAs (21-25)	176	268	444
Accidentes con víctimas totales de 2021-2025	2301	2071	5241 (accid de las 4 provincias)
Accid en TCAs/Accid totales en cada provincia	7,6%	12,9%	8,5%

*RAEG: red autonómica de carreteras de Galicia.

Tabla 11.1: Distribución de los TCAs del año 2025. Red autonómica.

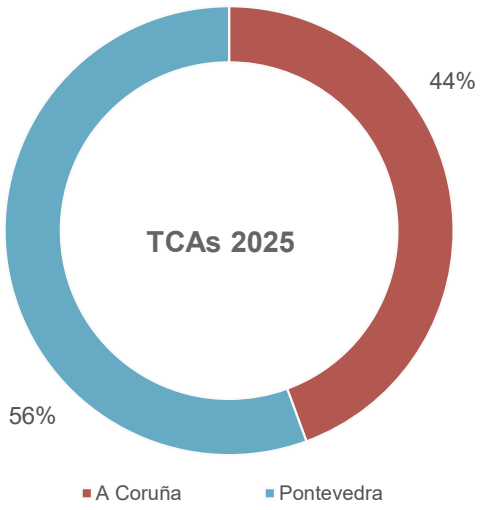


Gráfico 11.1: TCAs año 2025. Red autonómica.

Los TCAs suponen un 0,73% en la longitud de la red autonómica, con un total de 40,2 Km. En estos se concentran el 8,8% de los accidentes con víctimas, lo que indica la especial peligrosidad de estos tramos, y su tratamiento permite rentabilizar al máximo los presupuestos en seguridad vial.

El 12,9% de los accidentes con víctimas que se registran en la provincia de Pontevedra suceden en alguno de los 15 TCAs, mientres que el 7,6% de los accidentes registrados en A Coruña se producen en los 12 TCAs de esta provincia.

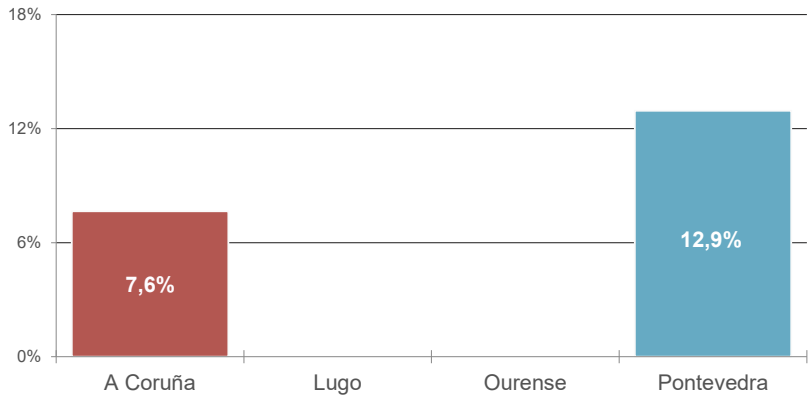


Gráfico 11.2: Distribución del total de accidentes con víctimas en TCAs 2021-2025 respecto de cada provincia. Red autonómica.

EVOLUCIÓN DE LOS TCAS

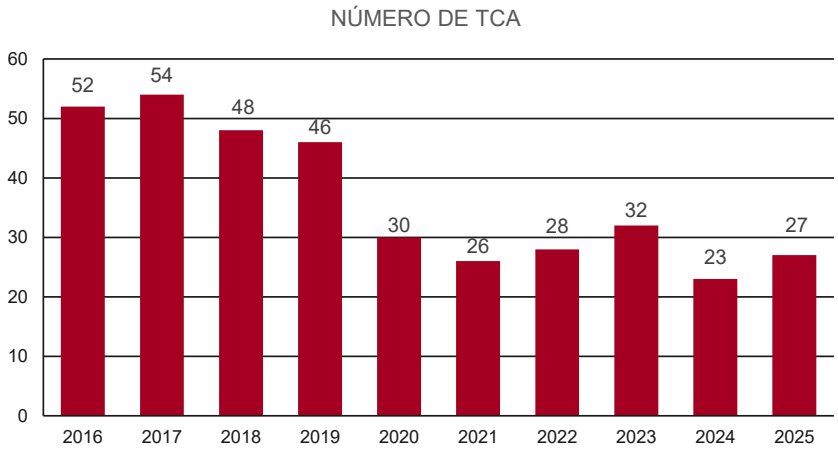


Gráfico 11.3: Evolución del número de TCAs en los últimos diez años. Red autonómica.

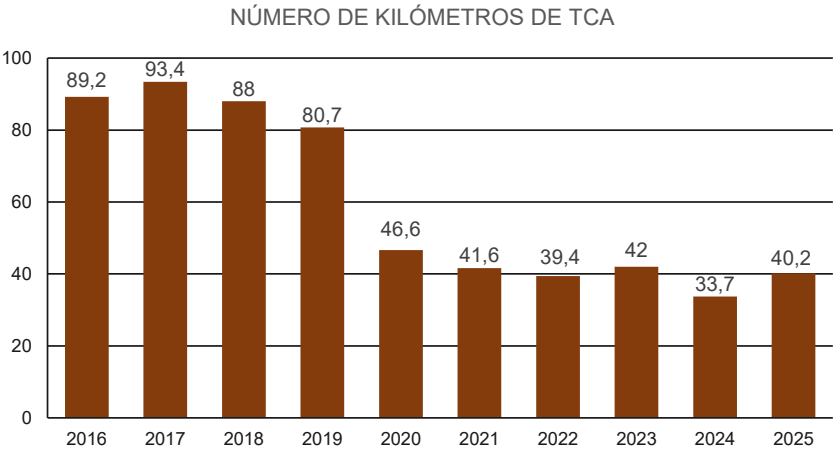


Gráfico 11.4: Evolución del número de km de TCAs en los últimos diez años. Red autonómica.

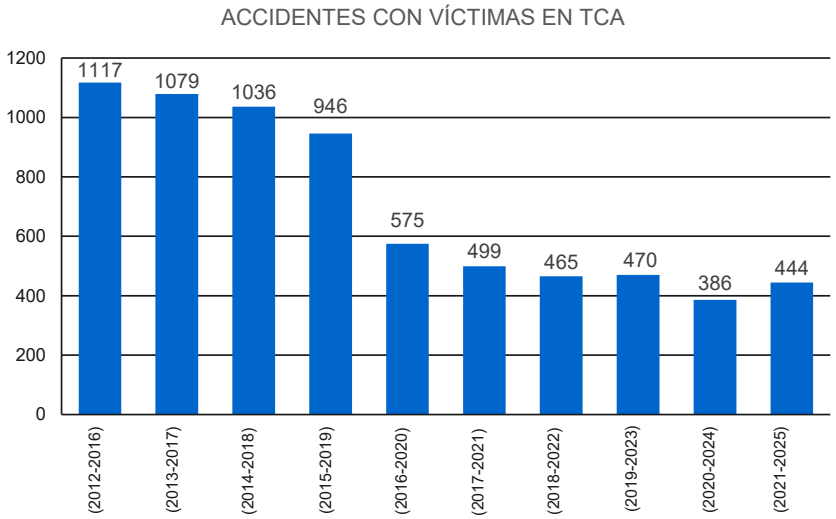


Gráfico 11.5: Evolución del número de accidentes con víctimas en periodos de cinco años en los TCAs en los últimos diez años. Red autonómica.

GRAVEDAD EN LOS TCAS.

Los TCAs son tramos de acumulación de accidentes con víctimas, teniendo en cuenta en su cálculo el número de víctimas registradas en ellos. En la siguiente gráfica aparecen los accidentes y víctimas registradas en los TCAs del año 2025.

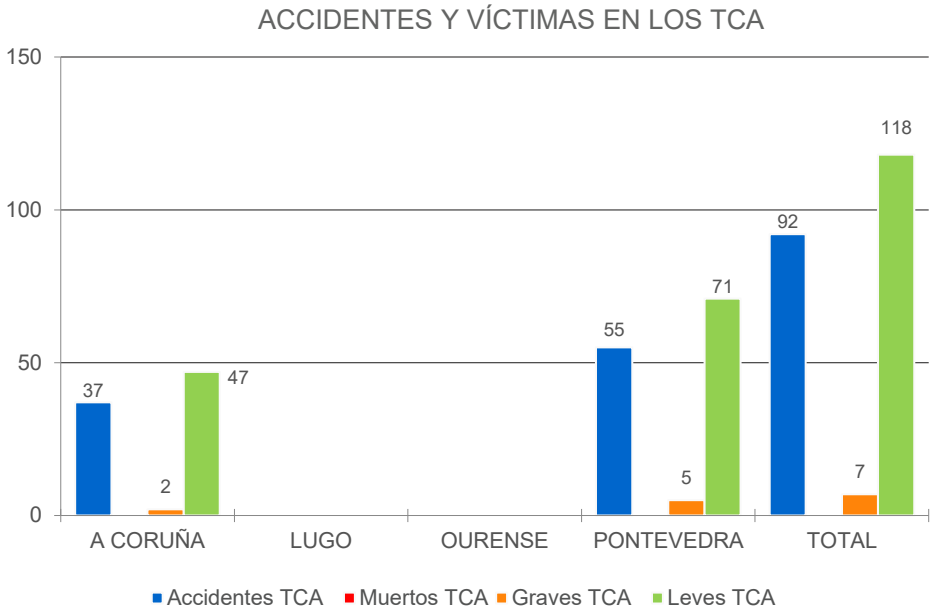


Gráfico 11.6: Distribución de accidentes y víctimas en los TCAs de cada provincia, año 2025. Red autonómica.

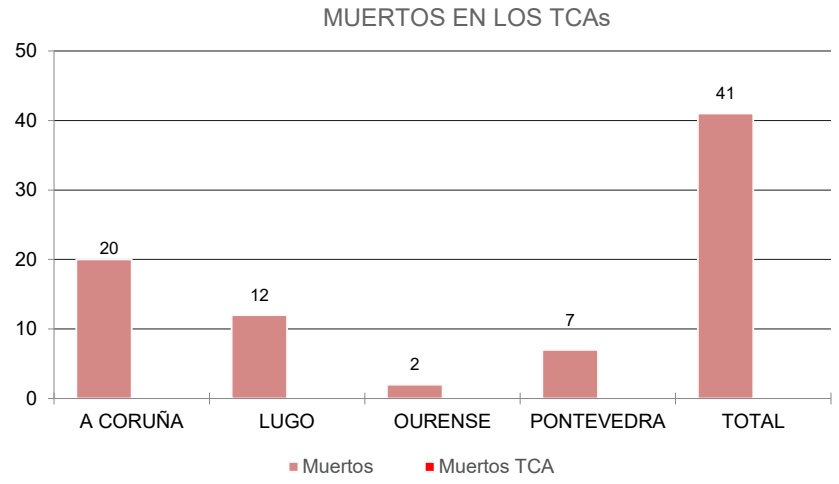


Gráfico 11.7: Distribución de fallecidos en los TCAs de cada provincia, año 2025. Red autonómica.

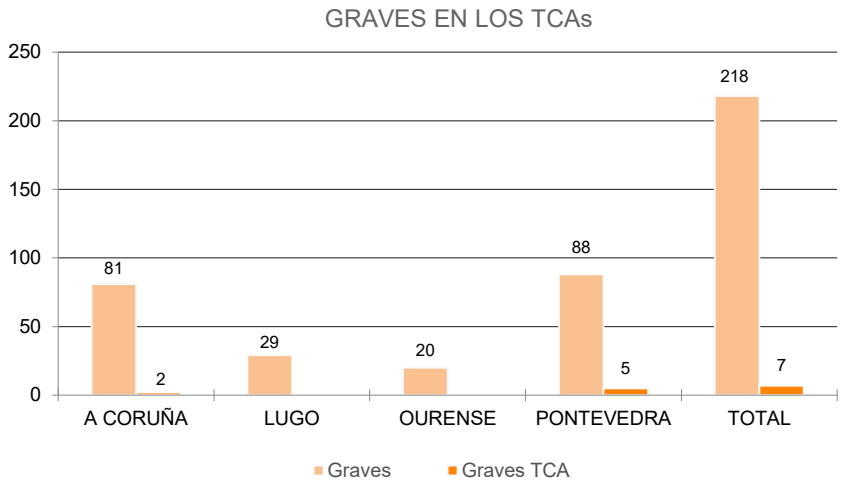


Gráfico 11.8: Distribución de heridos graves en los TCAs de cada provincia, año 2025. Red autonómica.

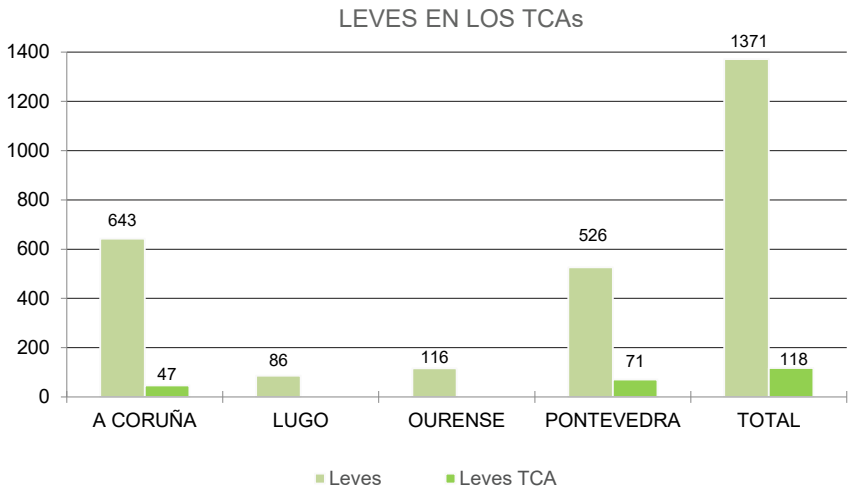
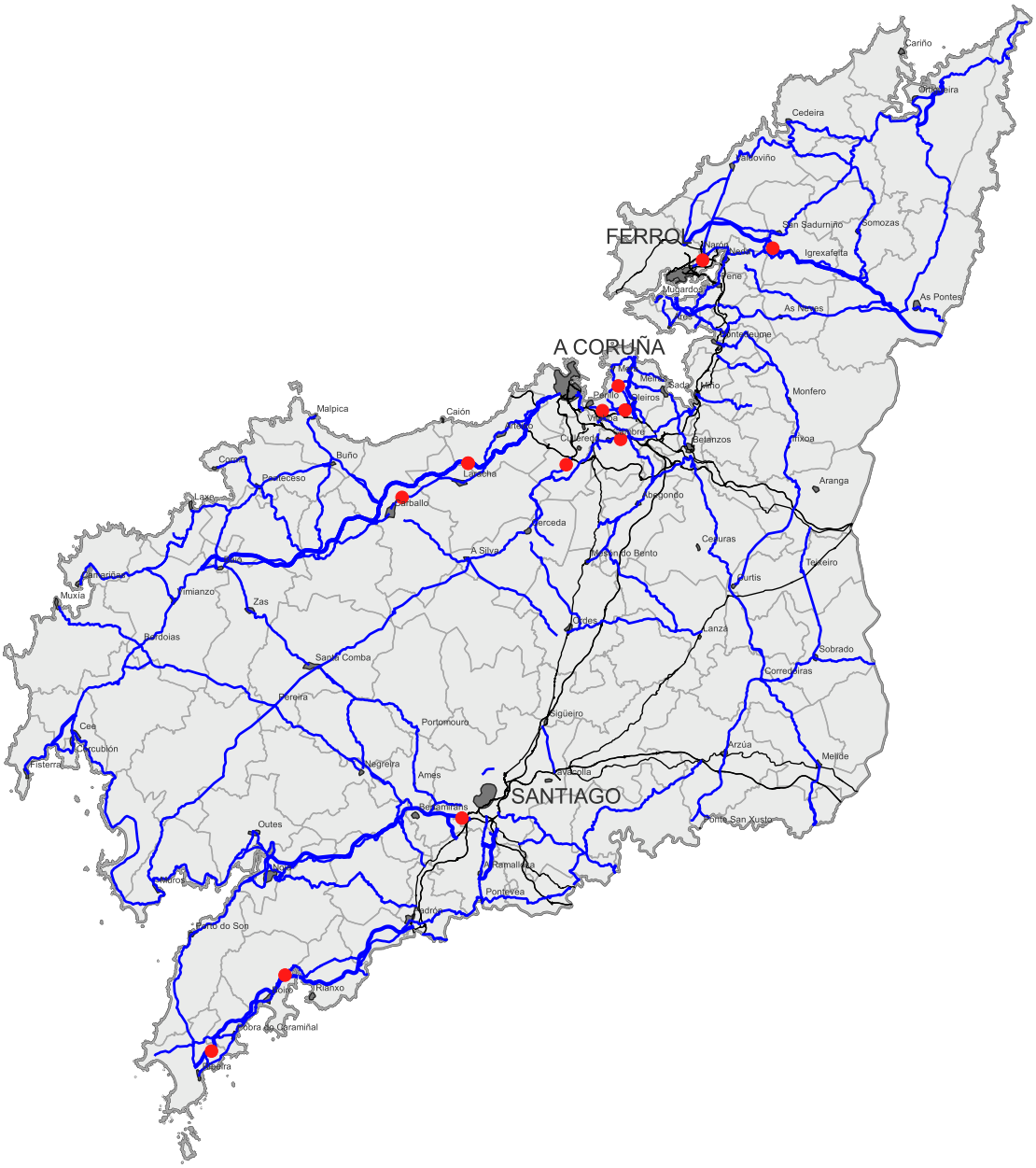


Gráfico 11.9: Distribución de heridos leves en los TCAs de cada provincia, año 2025. Red autonómica.

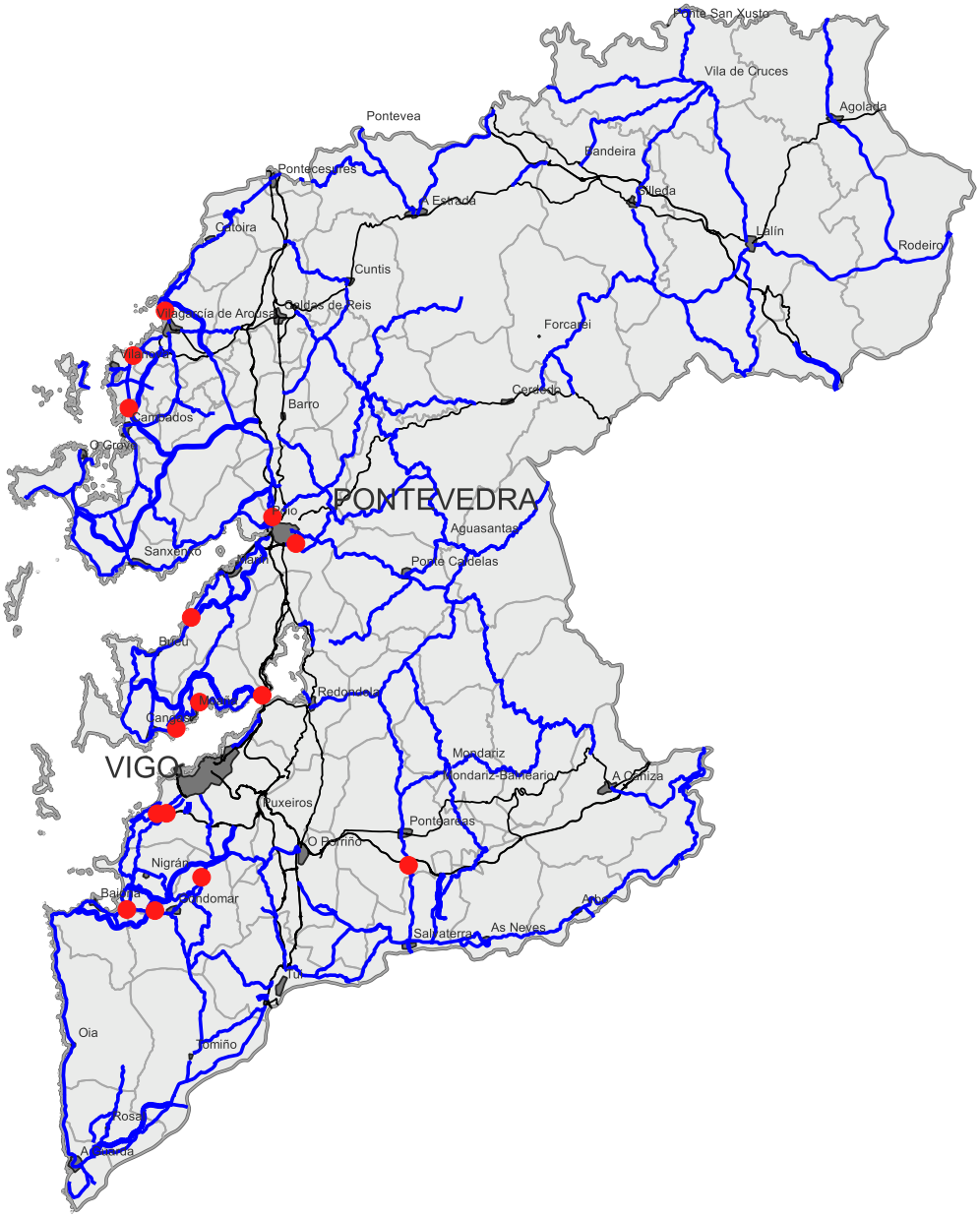
TCAs AÑO 2025

Carretera	PK inicio	PK fin	Long
AC-173	5,0	6,7	1,8
AC-174	1,9	2,9	1,1
AC-214	4,3	5,8	1,6
AC-305	19,8	20,8	1,1
AC-523	0,4	1,9	1,6
AC-527	0,2	1,4	1,3
AC-552	28,3	29,4	1,2
AC-862	2,3	4,3	2,1
AG-11	36,3	37,5	1,3
AG-46	0,0	0,9	1,0
AG-55	18,7	19,8	1,2
AG-56	0,3	1,4	1,2
AG-64	13,5	14,9	1,5
PO-325	2,1	3,7	1,7
PO-331	13,0	14,8	1,9
PO-340	17,7	19,0	1,4
PO-403	7,7	9,3	1,7
PO-531	0,0	1,7	1,8
PO-542	5,9	6,8	1,0
PO-548	17,2	18,9	1,8
PO-549	3,0	4,8	1,9
PO-549	8,4	9,5	1,2
PO-551	6,0	6,9	1,0
PO-551	21,3	22,5	1,3
PO-551	26,1	26,7	0,7
PO-552	1,3	3,4	2,2
PO-552	12,1	14,6	2,6
		Long (Km)	40,2

A CORUÑA TCAs 2025



PONTEVEDRA TCAs 2025



12 TRAMOS DE ALTO POTENCIAL DE MEJORA (TAPM)

En este capítulo se exponen los resultados de los cálculos de los tramos de alto potencial de mejora (TAPM) en la red autonómica de carreteras de Galicia (RAEG).

Los cálculos de estos tramos se efectúan por la metodología de cálculo establecida en la Orden Circular 30/2012 del MITMA sobre las *"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 una serie de adaptaciones de esta metodología según las características propias de la red autonómica de carreteras de Galicia.

La identificación de los TAPM se realiza sobre la base del análisis del número de accidentes con víctimas que se registraron en los últimos 5 años, y son aquellos tramos que en su conjunto permitan alcanzar un 50% de la reducción potencial acumulada de costes de la accidentalidad.

El procedimiento de clasificación del potencial de mejora de la seguridad en las carreteras de la red de carreteras autonómica de Galicia e identificación de los TAPM constará de los siguientes elementos:

- Tramificación de la RAEG según la Intensidad Media Diaria (IMD):

Se establece la división de la red de acuerdo con la tramificación, según la IMD realizada para la Memoria de Tráfico.

- Estimación de la reducción potencial de costes de la accidentalidad:

La reducción potencial de costes de la accidentalidad en cada tramo de la red será la estimación de la reducción anual del coste de la accidentalidad por km y año que se produciría si se dotase al tramo de las condiciones de seguridad alcanzables, mediante las actuaciones viables en el tramo. Para el cálculo de los costes de la accidentalidad, se considerarán tres niveles de gravedad de los accidentes con víctimas (accidentes con víctimas mortales, accidentes con heridos graves y accidentes con heridos leves), a los que se asociará el valor económico considerado por la DGT en cada caso.

A continuación, se calcula el coste medio anual por km de cada uno de los tramos como el coste total del tramo entre su longitud y el número de años de análisis, y se obtiene la media del coste medio anual por km para el total de tramos de la red autonómica de carreteras.

Posteriormente, se calcula la estimación de la reducción potencial de los costes de la accidentalidad como la diferencia entre el coste medio por km y año de los accidentes con víctimas registrados en un tramo completo y el coste esperado de los accidentes por km y año.

El coste esperado por km para las carreteras será el percentil 30 de la distribución de valores de coste medio anual por km.

Por último, se ordenan los tramos de mayor a menor reducción potencial de costes y se obtiene la reducción potencial acumulada de costes para el total de la red de carreteras autonómica.

- Clasificación de los tramos según el potencial de mejora de la seguridad vial. Identificación de los TAPM:

Se ordenarán de mayor a menor reducción potencial de costes acumulada.

Se considerarán TAPM aquellos tramos que en su conjunto permitan alcanzar un 50% de la reducción potencial total.

Los datos de accidentalidad en los TAPM 2025, en la red de carreteras autonómica de Galicia, que engloba los datos de los años 2021 a 2025, son los siguientes

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Total
Nº TAPM	60 (48%)	13 (10%)	11 (9%)	41 (33%)	125
Nº Km TAPM	227,07	52,35	29,97	143,42	452,81
Nº Km total Red Autonómica	1711	1474	1020	1279	5484
Nº Km TAPM/Nº Km de cada provincia	13,3%	3,6%	2,9%	11,2%	
Nº Km TAPM/Nº Km totales Red	4,1%	1,0%	0,5%	2,6%	8,3%
Accid con víctimas en los TAPM (2021-2025)	624	86	45	594	1349
Accidentes con víctimas totales (2021-2025)	2301	438	431	2071	5241
Accid en TAPM/Accid totales en cada provincia	27,1%	19,6%	10,4%	28,7%	85,9%

Tabla 12.1: Distribución de los TAPM del año 2025. Red autonómica.

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DE LOS TAPM

En la siguiente gráfica, se muestra la distribución por provincias de los TAPM del año 2025.

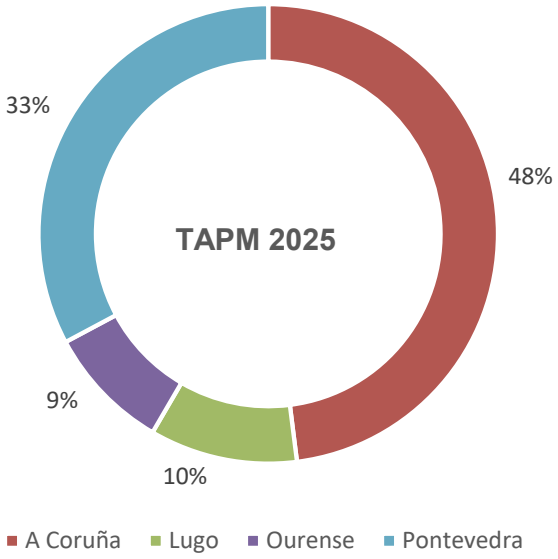


Gráfico 12.1: Distribución del número de TAPM 2025 por provincias. Red autonómica.

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DE LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN LOS TAPM

Dentro de la distribución por provincias de los accidentes con víctimas registrados en los TAPM 2025, se observa que la provincia de A Coruña suma un 46,3% (624 accidentes con víctimas) del total de accidentes con víctimas producidos dentro de los TAPM, siguiéndole Pontevedra con un 44% (594 accidentes con víctimas).

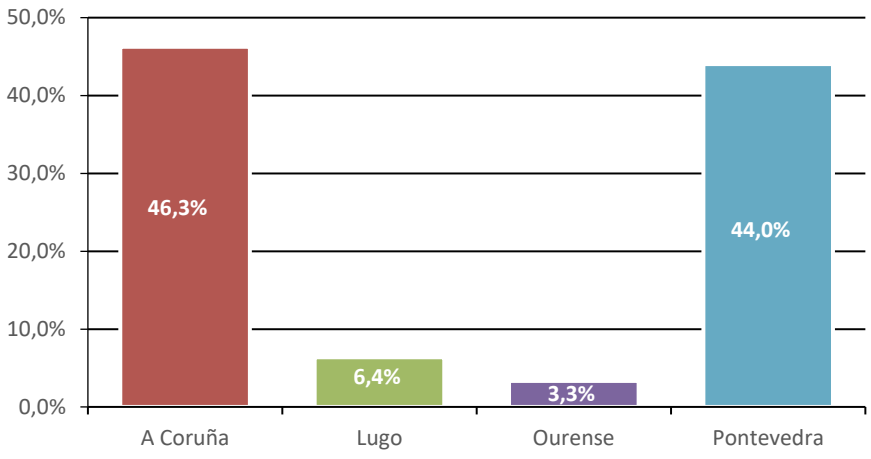


Gráfico 12.2: Distrbución del total de accidentes con víctimas en los TAPM 2025. Red autonómica.

13 COSTES DE LA ACCIDENTALIDAD

En este apartado se estima el coste que para la sociedad tienen las víctimas de los accidentes de tráfico. La ocurrencia de un accidente de tráfico lleva consigo una gran cantidad de costes. Esto hizo que en los años noventa, la Comisión Europea promoviera la elaboración de un estudio encuadrado en la acción COST 313 en el que se revisó de qué forma estimaban 14 países europeos sus costes de accidentes y se formularon recomendaciones acerca de cómo deberían cuantificarse. Concretamente, se identificaron tres categorías de costes:

- Costes económicos directos (costes médicos, de reparación o sustitución de los vehículos dañados y costes administrativos).
- Costes indirectos (el valor de la capacidad productiva perdida, la consecuencia de la muerte prematura, la incapacidad permanente o temporal causada por los accidentes).
- Valor de la calidad de vida perdida, también denominado valor humano, representado por el "valor de la pérdida de gozo de la vida o la salud de la víctima, así como el dolor, aflicción y sufrimento de la víctima y de sus familiares".

La suma de las tres categorías proporciona el coste total por víctima en un accidente, lo que permite, en cierto modo, valorar el daño social provocado por los accidentes de tráfico. De la revisión del proyecto COST 313, en España, desde el año 2011, la Dirección General de Tráfico adoptó los valores de 1,4 millóns de euros por muerto, 219.000 euros por herido grave y 6.100 euros por herido leve, siendo estas cantidades las que se emplean habitualmente en los estudios de accidentalidad.

Posteriormente, en el año 2023 tomando como referencia la valoración nominal del Produto Interior Bruto (PIB) per cápita, estas valoraciones se actualizaron, adoptando los valores de 1.965.580 euros por muerto, 385.480 euros por herido grave y 8.507 euros por herido leve*.

En la tabla 13.1 se muestran los costes totales por provincias de los accidentes con víctimas en la red de carreteras autonómica de Galicia, y en el gráfico 13.1 se refleja el coste especificado en dicha tabla.

AÑO 2025. COSTES DE LA ACCIDENTALIDAD				
Provincia	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Coste anual (€)
A Coruña	20	81	643	76.005.481,00
Lugo	12	29	86	35.497.482,00
Ourense	2	20	116	12.627.572,00
Pontevedra	7	88	526	52.155.982,00
GALICIA	41	218	1.371	176.286.517,00

Tabla 13.1: Costes de la accidentalidad en la red autonómica de Galicia. Año 2025.

*Fuente de datos del coste total por víctima en un accidente: Dirección General de Tráfico "Principales Cifras de Siniestralidad Vial. España 2024".

Conforme a este cuadro, el coste de las víctimas en la red de carreteras autonómica de Galicia ascendió en el año 2025 a más de 176 millones de euros, repartido fundamentalmente en las provincias de A Coruña (43% del total) y de Pontevedra (30% del total). Después se sitúan con un porcentaje más pequeño las provincias de Lugo y Ourense, con un 20% y un 7%, respectivamente.

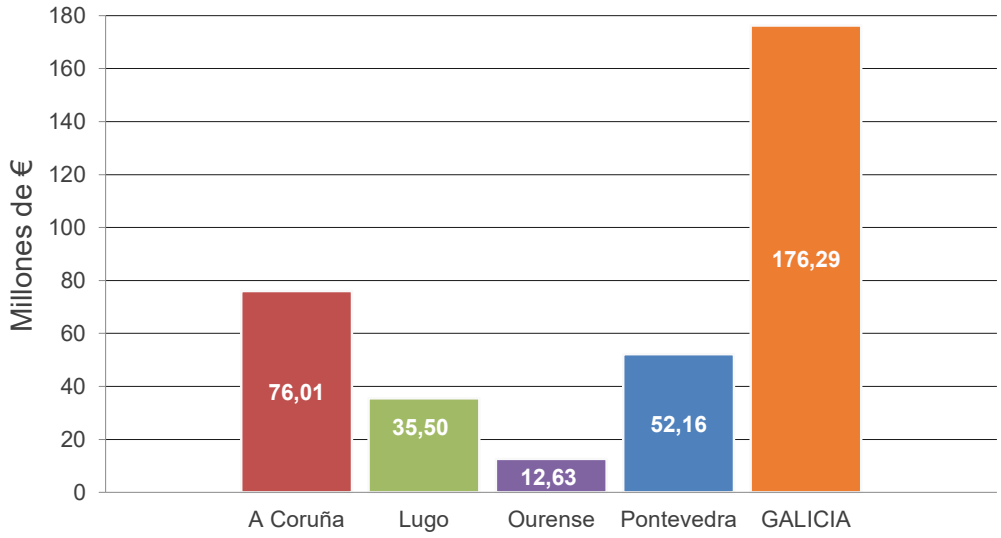


Gráfico 13.1: Costes de la accidentalidad en el año 2025. Red autonómica.

FOTOS

DE ALGUNAS ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL

AC-116

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



AC-123

ANTES



DESPUÉS



AC-546

ANTES



DESPUÉS



AC-552

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



AC-400

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



AC-414

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



AC-552

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



AC-543

ANTES



DESPUÉS



AC-241

ANTES



DESPUÉS



AC-841

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



AC-400

ANTES



DESPUÉS



AC-432

ANTES



DESPUÉS



AC-544

ANTES



DESPUÉS



AC-453

ANTES



DESPUÉS



AC-543

ANTES



DESPUÉS



AC-552

ANTES



DESPUÉS



AC-862

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



LU-113

● ANTES



● DESPUÉS



LU-730





LU-612





LU-862





OU-402

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



OU-404

ANTES









DESPUÉS









SENDA RÍO BARBAÑA

ANTES

DESPUÉS

















SENDA RÍO BARBAÑA

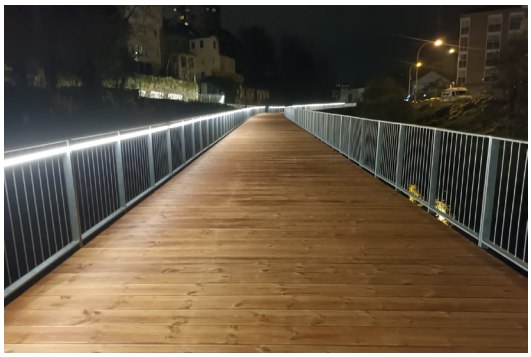
















EJE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN OURENSE (ESTACIÓN INTERMODAL - PONTE VELLA)

ANTES









DESPUÉS









PO-223

ANTES









DESPUÉS









PO-223

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



PO-234

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



PO-308

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



PO-308

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



PO-323

ANTES









DESPUÉS









PO-531

ANTES









DESPUÉS









PO-531

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



PO-548 Y PO-192

ANTES







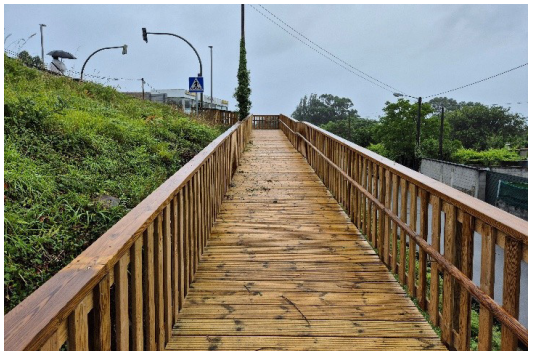


DESPUÉS









PO-552

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



VG-4.1

ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



ANTES



DESPUÉS



4

ANEXOS

ANEXO 1: ÍNDICE DE PELIGROSIDAD

RED DE CARRETERAS DE TITULARIDAD AUTONÓMICA (RAEG)

TODAS LAS CLASES DE CARRETERA Y TODOS LOS TIPOS DE RED

GALICIA - IP - TODA LA RED DE CARRETERAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	6.134,7	1,6%	5.550	-1,2%	3.020	2,6%	1.254	8,7%	20,4	6,8%
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%
2024	6.579,1	3,0%	5.488	-0,1%	3.276	2,8%	1.077	-4,0%	16,4	-6,8%
2025	6.759,8	2,7%	5.484	-0,1%	3.377	3,1%	1.100	2,1%	16,3	-0,6%

A CORUÑA - IP - TODA LA RED DE CARRETERAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	2.633,9	0,0%	1.740	1,6%	4.137	-1,8%	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	0,3%	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%	1.715	-0,5%	4.227	0,8%	497	11,4%	18,8	11,2%
2024	2.765,3	4,5%	1.711	-0,2%	4.415	4,5%	445	-10,5%	16,1	-14,4%
2025	2.863,8	3,6%	1.711	0,0%	4.586	3,9%	498	11,9%	17,4	8,1%

LUGO - IP - TODA LA RED DE CARRETERAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	807,3	1,6%	1.483	-5,0%	1.488	6,7%	138	3,8%	17,1	2,4%
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%
2024	891,0	1,9%	1.474	0,0%	1.651	1,6%	77	-4,9%	8,6	-7,5%
2025	900,3	1,0%	1.474	0,0%	1.673	1,3%	90	16,9%	10,0	16,3%

OURENSE - IP - TODA LA RED DE CARRETERAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	604,0	4,4%	1.029	-0,3%	1.604	4,5%	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	1,5%	84	9,1%	13,6	7,1%
2019	666,3	8,1%	1.033	0,4%	1.767	7,7%	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%
2024	690,4	3,9%	1.023	-0,1%	1.845	3,7%	85	-1,2%	12,3	-4,7%
2025	694,0	0,5%	1.021	-0,2%	1.863	1,0%	101	18,8%	14,6	18,7%

PONTEVEDRA - IP -TODA LA RED DE CARRETERAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	2.089,5	2,9%	1.299	-1,0%	4.395	3,7%	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	-1,3%	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	2.739,0	26,8%	1.287	-0,1%	3.692	-19,6%	368	-17,7%	13,4	-35,3%
2021	2.037,3	-25,6%	1.284	-0,2%	4.347	17,7%	350	-4,9%	17,2	28,4%
2022	2.126,3	4,4%	1.276	-0,6%	4.564	5,0%	387	10,6%	18,2	5,8%
2023	2.204,2	3,7%	1.279	0,2%	4.721	3,4%	458	18,3%	20,8	14,3%
2024	2.232,4	1,3%	1.280	0,1%	4.766	1,0%	470	2,6%	21,1	1,4%
2025	2.301,7	3,1%	1.279	-0,1%	4.932	3,5%	411	-12,6%	17,9	-15,2%

CLASE DE CARRETERA: AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

GALICIA- IP- AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

año	veh-km (x10^6)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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%
2024	1.235,3	3,0%	298	0,2%	11.340	2,6%	81	-11,0%	6,6	-13,2%
2025	1.282,2	3,8%	298	0,0%	11.803	4,1%	114	40,7%	8,9	34,8%

A CORUÑA- IP- AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

año	veh-km (x10^6)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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%
2024	714,4	3,2%	160	0,0%	12.226	2,9%	54	-12,9%	7,6	-15,6%
2025	742,8	4,0%	160	0,0%	12.747	4,3%	76	40,7%	10,2	34,2%

LUGO- IP- AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	54,7%	19	14,9%	6.048	34,9%	3	200,0%	7,3	92,1%
2022	46,9	14,4%	28	50,9%	4.543	-24,9%	2	-33,3%	4,3	-41,1%
2023	69,9	49,0%	28	0,9%	6.779	49,2%	2	0,0%	2,9	-32,6%
2024	71,9	2,9%	28	0,0%	6.951	2,5%	1	-50,0%	1,4	-51,7%
2025	74,4	3,5%	28	0,0%	7.213	3,8%	0	-100,0%	0,0	-100,0%

OURENSE- IP- AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	4,5%	48	0,0%	7.911	4,5%	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%
2024	143,4	2,9%	48	0,0%	8.168	2,7%	5	0,0%	3,5	-2,8%
2025	144,8	1,0%	48	0,0%	8.270	1,3%	7	40,0%	4,8	37,1%

PONTEVEDRA- IP- AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	26,8%	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	5,1%	61	2,0%	13.309	3,0%	22	120,0%	7,4	111,4%
2024	305,6	2,9%	62	0,9%	13.524	1,6%	21	-4,5%	6,9	-6,8%
2025	320,2	4,8%	62	0,0%	14.209	5,1%	31	47,6%	9,7	40,6%

CLASE DE CARRETERA: VÍAS PARA AUTOMÓVILES

GALICIA- IP- VÍAS PARA AUTOMÓVILES

año	veh-km (x10^6)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	446,3	20,4%	217	2,2%	5.641	18,1%	25	13,6%	5,6	-5,1%
2022	443,9	-0,5%	215	-0,8%	5.645	0,1%	22	-12,0%	5,0	-10,7%
2023	464,6	4,7%	205	-4,7%	6.194	9,7%	32	45,5%	6,9	38,0%
2024	479,2	3,1%	205	0,2%	6.372	2,9%	45	40,6%	9,4	36,2%
2025	497,7	3,9%	205	0,0%	6.636	4,1%	26	-42,2%	5,2	-44,7%

A CORUÑA - IP- VÍAS PARA AUTOMÓVILES

año	veh-km (x10^6)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	21,5%	6	100,0%	5,6	64,7%
2022	107,8	0,2%	49	0,0%	6.183	3,4%	7	16,7%	6,5	16,1%
2023	108,4	0,6%	48	-3,2%	6.220	0,6%	7	0,0%	6,5	0,0%
2024	111,7	3,0%	48	0,0%	6.391	2,8%	9	28,6%	8,1	24,6%
2025	119,1	6,6%	48	0,0%	6.834	6,9%	6	-33,3%	5,0	-38,3%

LUGO- IP- VÍAS PARA AUTOMÓVILES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	8,8%	86	-10,2%	4.450	21,2%	5	66,7%	3,6	56,5%
2024	145,3	4,4%	86	0,0%	4.632	4,1%	3	-40,0%	2,1	-41,7%
2025	149,9	3,2%	86	0,0%	4.792	3,4%	9	200,0%	6,0	185,7%

OURENSE- IP- VÍAS PARA AUTOMÓVILES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	244,3%	4	0,0%	2.240	242,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2022	3,6	-2,7%	4	0,0%	2.227	-0,6%	0	0,0%	0,0	0,0%
2023	4,1	13,9%	4	0,0%	2.496	12,1%	0	0,0%	0,0	0,0%
2024	4,4	7,3%	4	0,0%	2.677	7,3%	0	0,0%	0,0	0,0%
2025	4,5	2,3%	4	0,0%	2.746	2,6%	0	0,0%	0,0	0,0%

PONTEVEDRA- IP- VÍAS PARA AUTOMÓVILES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	188,9	18,1%	68	7,7%	7.663	10,0%	14	7,7%	7,4	-8,6%
2022	204,6	8,3%	68	0,0%	8.299	8,3%	12	-14,3%	5,9	-20,3%
2023	212,9	4,1%	68	0,0%	8.636	4,1%	20	66,7%	9,4	59,3%
2024	217,8	2,3%	68	0,0%	8.811	2,0%	33	65,0%	15,2	61,7%
2025	224,2	2,9%	68	0,0%	9.095	3,2%	11	-66,7%	4,9	-67,8%

CLASE DE CARRETERA: CARRETERAS CONVENCIONALES

GALICIA- IP- CARRETERAS CONVENCIONALES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	4.745,4	0,0%	5.071	-1,8%	2.557	1,6%	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	3.917,2	-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	-0,2%	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%
2024	4.864,6	2,9%	4.985	-0,1%	2.666	2,7%	951	-4,8%	19,5	-7,6%
2025	4.979,0	2,4%	4.981	-0,1%	2.738	2,7%	960	0,9%	19,3	-1,0%

A CORUÑA- IP- CARRETERAS CONVENCIONALES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	1.943,8	-3,0%	1.536	0,0%	3.459	-3,3%	426	7,3%	21,9	10,6%
2017	1.925,0	-1,0%	1.526	-0,7%	3.457	-0,1%	428	0,5%	22,2	1,4%
2018	1.924,5	0,0%	1.519	-0,5%	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	-0,1%	3.352	0,0%	428	12,0%	23,2	12,1%
2024	1.939,2	5,2%	1.504	-0,2%	3.523	5,1%	382	-10,7%	19,7	-15,1%
2025	2.001,9	3,2%	1.504	0,0%	3.648	3,5%	416	8,9%	20,8	5,6%

LUGO- IP- CARRETERAS CONVENCIONALES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	644,2	-0,9%	1.379	-5,3%	1.277	4,5%	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	-0,1%	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%
2024	673,8	1,3%	1.360	0,0%	1.353	1,0%	73	-1,4%	10,8	-2,7%
2025	676,0	0,3%	1.360	0,0%	1.362	0,6%	81	11,0%	12,0	11,1%

OURENSE- IP- CARRETERAS CONVENCIONALES S

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	477,0	4,1%	981	-0,4%	1.329	4,2%	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	8,2%	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%
2024	542,6	4,5%	970	-0,1%	1.528	4,3%	80	-1,2%	14,7	-5,8%
2025	544,7	0,4%	968	-0,2%	1.542	0,9%	94	17,5%	17,3	17,7%

PONTEVEDRA- IP- CARRETERAS CONVENCIONALES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	1.680,4	2,8%	1.190	0,0%	3.904	3,7%	496	6,0%	29,5	3,1%
2017	1.699,2	1,1%	1.187	-0,3%	3.969	1,7%	481	-3,0%	28,3	-4,1%
2018	1.658,2	-2,4%	1.184	-0,2%	3.883	-2,2%	531	10,4%	32,0	13,1%
2019	1.698,7	2,4%	1.177	-0,6%	4.002	3,1%	411	-22,6%	24,2	-24,4%
2020	1.365,0	-19,6%	1.178	0,1%	3.204	-19,9%	343	-16,5%	25,1	3,7%
2021	1.580,4	15,8%	1.156	-1,8%	3.769	17,6%	325	-5,2%	20,6	-17,9%
2022	1.641,5	3,9%	1.149	-0,7%	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%
2024	1.709,0	0,5%	1.151	0,0%	4.058	0,2%	416	0,0%	24,3	-0,8%
2025	1.756,4	2,8%	1.149	-0,1%	4.187	3,2%	369	-11,3%	21,0	-13,6%

TIPO DE RED: RED ESTRUCTURANTE

GALICIA- IP- RED ESTRUCTURANTE

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	3.897,0	57,4%	1.093	-22,7%	5.597	16,7%	680	32,8%	17,4	-15,9%
2017	4.307,7	10,5%	1.925	76,1%	6.129	9,5%	632	-7,1%	14,7	-15,5%
2018	4.020,9	-6,7%	1.907	-0,9%	5.778	-5,7%	619	-2,1%	15,4	4,8%
2019	4.144,5	3,1%	1.917	0,5%	5.922	2,5%	667	7,8%	16,1	4,5%
2020	3.319,5	-19,9%	1.922	0,3%	4.718	-20,3%	445	-33,3%	13,4	-16,8%
2021	3.347,7	0,8%	1.313	-31,7%	6.985	48,1%	374	-16,0%	11,2	-16,4%
2022	3.465,0	3,5%	1.323	0,8%	7.175	2,7%	396	5,9%	11,4	1,8%
2023	3.555,0	2,6%	1.316	-0,5%	7.401	3,1%	437	10,4%	12,3	7,9%
2024	3.359,2	-5,5%	1.317	0,0%	6.971	-5,8%	451	3,2%	13,4	8,9%
2025	3.462,6	3,1%	1.317	0,0%	7.204	3,3%	444	-1,6%	12,8	-4,5%

A CORUÑA- IP- RED ESTRUCTURANTE

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	1.815,3	61,4%	772	35,9%	6.424	18,4%	275	27,9%	15,1	-20,9%
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	0,3%	6.738	1,1%	318	28,2%	16,7	26,5%
2020	1.534,4	-19,2%	773	0,0%	5.420	-19,6%	185	-41,8%	12,1	-27,5%
2021	1.561,6	1,8%	615	-20,4%	6.960	28,4%	205	10,8%	13,1	8,3%
2022	1.604,9	2,8%	615	0,0%	7.153	2,8%	221	7,8%	13,8	5,3%
2023	1.618,7	0,9%	617	0,4%	7.185	0,4%	224	1,4%	13,8	0,0%
2024	1.701,7	5,1%	617	0,0%	7.532	4,8%	231	3,1%	13,6	-1,4%
2025	1.765,5	3,7%	617	0,0%	7.839	4,1%	235	1,7%	13,3	-2,2%

LUGO- IP- RED ESTRUCTURANTE

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	430,1	54,9%	346	45,8%	3.398	6,0%	66	22,2%	15,3	-21,1%
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	-47,5%	4.325	50,4%	31	-35,4%	10,5	-18,6%
2022	289,0	-1,8%	196	5,5%	4.035	-6,7%	22	-29,0%	7,6	-27,6%
2023	325,4	12,6%	186	-5,2%	4.781	18,5%	27	22,7%	8,3	9,2%
2024	322,9	-0,8%	187	0,3%	4.731	-1,1%	19	-29,6%	5,9	-28,9%
2025	333,2	3,2%	187	0,0%	4.895	3,5%	27	42,1%	8,1	37,3%

OURENSE- IP- RED ESTRUCTURANTE

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	398,3	55,0%	347	16,1%	3.138	33,2%	49	44,1%	12,3	-6,8%
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	2,9%	3.511	9,3%	41	-2,4%	9,0	-12,6%
2020	358,2	-21,8%	362	1,4%	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%
2024	320,3	-9,6%	208	0,0%	4.199	-9,8%	31	34,8%	9,7	49,2%
2025	323,3	0,9%	208	0,0%	4.250	1,2%	37	19,4%	11,4	17,5%

PONTEVEDRA- IP- RED ESTRUCTURANTE

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
2016	1.253,3	53,4%	438	41,2%	7.821	8,4%	290	38,8%	23,1	-9,8%
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	-0,7%	8.001	0,2%	266	8,6%	20,9	8,9%
2019	1.316,1	3,6%	434	-0,2%	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	5,5%	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%
2024	1.014,3	-19,3%	304	0,0%	9.106	-19,5%	170	4,3%	16,8	29,2%
2025	1.040,6	2,6%	305	0,2%	9.350	2,7%	145	-14,7%	13,9	-17,3%

TIPO DE RED: RED COMPLEMENTARIA

GALICIA- IP- RED COMPLEMENTARIA

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	1.254,7	12,7%	1.360	-5,0%	2.527	19,0%	200	-19,0%	15,9	-28,4%
2022	1.336,8	6,5%	1.360	0,0%	2.693	6,6%	218	9,0%	16,3	2,5%
2023	1.382,7	3,4%	1.365	0,4%	2.775	3,1%	226	3,7%	16,3	0,0%
2024	1.407,6	1,8%	1.364	-0,1%	2.820	1,6%	218	-3,5%	15,5	-4,9%
2025	1.446,8	2,8%	1.364	0,0%	2.907	3,1%	238	9,2%	16,5	6,5%

A CORUÑA- IP- RED COMPLEMENTARIA

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	402,8	-13,3%	448	-13,2%	2.465	0,1%	76	-17,4%	18,9	-4,5%
2022	440,5	9,4%	449	0,4%	2.686	9,0%	78	2,6%	17,7	-6,3%
2023	454,1	3,1%	452	0,5%	2.755	2,6%	98	25,6%	21,6	22,0%
2024	464,0	2,2%	448	-0,7%	2.827	2,6%	75	-23,5%	16,2	-25,0%
2025	478,0	3,0%	448	0,0%	2.921	3,3%	91	21,3%	19,0	17,3%

LUGO- IP- RED COMPLEMENTARIA

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	284,7	39,4%	471	-2,7%	1.656	43,6%	34	3,0%	11,9	-26,5%
2022	303,6	6,6%	471	0,0%	1.766	6,6%	29	-14,7%	9,6	-19,3%
2023	305,7	0,7%	471	0,0%	1.778	0,7%	27	-6,9%	8,8	-8,3%
2024	311,8	2,0%	471	0,0%	1.809	1,7%	30	11,1%	9,6	9,1%
2025	309,2	-0,8%	471	0,0%	1.799	-0,6%	34	13,3%	11,0	14,6%

OURENSE- IP- RED COMPLEMENTARIA

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	157,3	290,2%	223	125,1%	1.930	73,8%	22	266,7%	14,0	-6,0%
2022	158,5	0,8%	223	0,0%	1.945	0,8%	25	13,6%	15,8	12,9%
2023	165,1	4,2%	223	0,0%	2.026	4,2%	23	-8,0%	13,9	-12,0%
2024	169,1	2,4%	223	0,0%	2.070	2,1%	22	-4,3%	13,0	-6,5%
2025	174,2	3,0%	223	0,0%	2.138	3,3%	29	31,8%	16,6	27,7%

PONTEVEDRA- IP- RED COMPLEMENTARIA

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	409,9	1,5%	218	-34,6%	5.148	55,6%	68	-41,4%	16,6	-42,2%
2022	434,2	5,9%	219	0,3%	5.438	5,6%	86	26,5%	19,8	19,3%
2023	457,8	5,4%	221	0,8%	5.686	4,6%	78	-9,3%	17,0	-14,1%
2024	462,7	1,1%	221	0,3%	5.716	0,5%	91	16,7%	19,7	15,9%
2025	485,4	4,9%	221	0,0%	6.016	5,2%	84	-7,7%	17,3	-12,2%

TIPO DE RED: RED LOCAL

GALICIA- IP- RED LOCAL

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	1.727,4	131,4%	2.831	29,1%	1.672	79,7%	366	104,5%	21,2	-11,7%
2022	1.770,5	2,5%	2.817	-0,5%	1.722	3,0%	402	9,8%	22,7	7,1%
2023	1.774,8	0,2%	2.810	-0,3%	1.731	0,5%	459	14,2%	25,9	14,1%
2024	1.812,3	2,1%	2.807	-0,1%	1.764	1,9%	407	-11,3%	22,5	-13,1%
2025	1.849,6	2,1%	2.804	-0,1%	1.807	2,5%	418	2,7%	22,6	0,4%

A CORUÑA- IP- RED LOCAL

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	590,6	161,7%	665	50,2%	2.432	74,7%	138	165,4%	23,4	1,7%
2022	591,8	0,2%	654	-1,7%	2.479	2,0%	147	6,5%	24,8	6,0%
2023	574,3	-3,0%	647	-1,1%	2.433	-1,9%	175	19,0%	30,5	23,0%
2024	599,6	4,4%	646	-0,2%	2.538	4,3%	139	-20,6%	23,2	-23,9%
2025	620,2	3,4%	646	0,0%	2.632	3,7%	172	23,7%	27,7	19,4%

LUGO- IP- RED LOCAL

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	239,4	102,5%	819	25,6%	800	61,6%	36	63,6%	15,0	-19,4%
2022	255,4	6,7%	817	-0,3%	856	7,0%	41	13,9%	16,1	7,3%
2023	252,1	-1,3%	817	0,0%	846	-1,3%	27	-34,1%	10,7	-33,5%
2024	256,3	1,7%	817	0,0%	857	1,4%	28	3,7%	10,9	1,9%
2025	257,9	0,6%	817	0,0%	865	0,9%	29	3,6%	11,2	2,8%

OURENSE- IP- RED LOCAL

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	180,5	46,3%	592	2,5%	835	43,1%	30	-9,1%	16,6	-38,1%
2022	188,6	4,5%	592	0,0%	873	4,5%	38	26,7%	20,1	21,1%
2023	191,7	1,6%	592	0,0%	887	1,6%	40	5,3%	20,9	4,0%
2024	201,0	4,9%	591	-0,2%	929	4,8%	31	-22,5%	15,4	-26,3%
2025	196,6	-2,2%	589	-0,3%	915	-1,6%	35	12,9%	17,8	15,6%

PONTEVEDRA- IP- RED LOCAL

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/víctimas	Δ	IP	Δ
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	279,6	-18,0%	520	0,3%	1.467	-18,6%	72	-10,0%	25,8	9,8%
2021	716,9	156,4%	754	45,0%	2.605	77,6%	162	125,0%	22,6	-12,4%
2022	734,7	2,5%	754	0,1%	2.668	2,4%	176	8,6%	24,0	6,2%
2023	756,7	3,0%	754	0,0%	2.749	3,0%	217	23,3%	28,7	19,6%
2024	755,4	-0,2%	754	0,0%	2.736	-0,4%	209	-3,7%	27,7	-3,5%
2025	774,9	2,6%	753	-0,2%	2.821	3,1%	182	-12,9%	23,5	-15,2%

ANEXO 2: ÍNDICE DE MORTALIDAD

RED DE CARRETERAS DE TITULARIDAD AUTONÓMICA (RAEG)

TODAS LAS CLASES DE CARRETERA Y TODOS LOS TIPOS DE RED

GALICIA- IM - TODA LA RED DE CARRETERAS

año	veh-km (x10^6)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	6.134,7	1,6%	5.550	-1,2%	3.020	2,6%	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%
2024	6.579,1	3,0%	5.488	-0,1%	3.276	2,8%	51	21,4%	0,8	14,3%
2025	6.759,8	2,7%	5.484	-0,1%	3.377	3,1%	41	-19,6%	0,6	-25,0%

A CORUÑA- IM - TODA LA RED DE CARRETERAS

año	veh-km (x10^6)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	2.633,9	0,0%	1.740	1,6%	4.137	-1,8%	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	0,3%	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	-0,5%	4.227	0,8%	14	-41,7%	0,5	-44,4%
2024	2.765,3	4,5%	1.711	-0,2%	4.415	4,5%	23	64,3%	0,8	60,0%
2025	2.863,8	3,6%	1.711	0,0%	4.586	3,9%	20	-13,0%	0,7	-12,5%

LUGO- IM - TODA LA RED DE CARRETERAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	807,3	1,6%	1.483	-5,0%	1.488	6,7%	11	22,2%	1,4	27,3%
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%
2024	891,0	1,9%	1.474	0,0%	1.651	1,6%	8	100,0%	0,9	80,0%
2025	900,3	1,0%	1.474	0,0%	1.673	1,3%	12	50,0%	1,3	44,4%

OURENSE- IM - TODA LA RED DE CARRETERAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	604,0	4,4%	1.029	-0,3%	1.604	4,5%	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	1,5%	4	0,0%	0,6	-14,3%
2019	666,3	8,1%	1.033	0,4%	1.767	7,7%	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%
2024	690,4	3,9%	1.023	-0,1%	1.845	3,7%	5	-54,5%	0,7	-58,8%
2025	694,0	0,5%	1.021	-0,2%	1.863	1,0%	2	-60,0%	0,3	-57,1%

PONTEVEDRA- IM - TODA LA RED DE CARRETERAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	2.089,5	2,9%	1.299	-1,0%	4.395	3,7%	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	-1,3%	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	2.739,0	26,8%	1.287	-0,1%	3.692	-19,6%	13	30,0%	0,5	0,0%
2021	2.037,3	-25,6%	1.284	-0,2%	4.347	17,7%	10	-23,1%	0,5	0,0%
2022	2.126,3	4,4%	1.276	-0,6%	4.564	5,0%	5	-50,0%	0,2	-60,0%
2023	2.204,2	3,7%	1.279	0,2%	4.721	3,4%	13	160,0%	0,6	200,0%
2024	2.232,4	1,3%	1.280	0,1%	4.766	1,0%	15	15,4%	0,7	16,7%
2025	2.301,7	3,1%	1.279	-0,1%	4.932	3,5%	7	-53,3%	0,3	-57,1%

CLASE DE CARRETERA: AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

GALICIA- IM - AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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%
2024	1.235,3	3,0%	298	0,2%	11.340	2,6%	3	200,0%	0,2	100,0%
2025	1.282,2	3,8%	298	0,0%	11.803	4,1%	0	-100,0%	0,0	-100,0%

A CORUÑA- IM - AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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%
2024	714,4	3,2%	160	0,0%	12.226	2,9%	1	0,0%	0,1	0,0%
2025	742,8	4,0%	160	0,0%	12.747	4,3%	0	-100,0%	0,0	-100,0%

LUGO- IM - AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	54,7%	19	14,9%	6.048	34,9%	1	0,0%	2,4	0,0%
2022	46,9	14,4%	28	50,9%	4.543	-24,9%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2023	69,9	49,0%	28	0,9%	6.779	49,2%	0	0,0%	0,0	0,0%
2024	71,9	2,9%	28	0,0%	6.951	2,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2025	74,4	3,5%	28	0,0%	7.213	3,8%	0	0,0%	0,0	0,0%

OURENSE- IM - AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	4,5%	48	0,0%	7.911	4,5%	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%
2024	143,4	2,9%	48	0,0%	8.168	2,7%	1	0,0%	0,7	0,0%
2025	144,8	1,0%	48	0,0%	8.270	1,3%	0	-100,0%	0,0	-100,0%

PONTEVEDRA- IM - AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	181,3	6,8%	49,3	0,0%	10.040	6,6%	0	0,0%	0,0	0,0%
2017	191,3	5,5%	49,3	0,0%	10.620	5,8%	1	0,0%	0,5	0,0%
2018	221,6	15,9%	56,5	14,5%	10.747	1,2%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2019	263,1	18,7%	60,3	6,8%	11.947	11,2%	0	0,0%	0,0	0,0%
2020	213,2	-19,0%	60,3	0,0%	9.652	-19,2%	0	0,0%	0,0	0,0%
2021	270,2	26,8%	60,0	-0,6%	12.338	27,8%	0	0,0%	0,0	0,0%
2022	282,8	4,7%	60,0	0,0%	12.917	4,7%	0	0,0%	0,0	0,0%
2023	297,1	5,1%	61,2	2,0%	13.309	3,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2024	305,6	2,9%	61,7	0,9%	13.524	1,6%	1	0,0%	0,3	0,0%
2025	320,2	4,8%	61,7	0,0%	14.209	5,1%	0	-100,0%	0,0	-100,0%

CLASE DE CARRETERA: VÍAS PARA AUTOMÓVILES

GALICIA- IM - VÍAS PARA AUTOMÓVILES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	446,3	20,4%	217	2,2%	5.641	18,1%	1	0,0%	0,2	-33,3%
2022	443,9	-0,5%	215	-0,8%	5.645	0,1%	2	100,0%	0,5	150,0%
2023	464,6	4,7%	205	-4,7%	6.194	9,7%	2	0,0%	0,4	-20,0%
2024	479,2	3,1%	205	0,2%	6.372	2,9%	2	0,0%	0,4	0,0%
2025	497,7	3,9%	205	0,0%	6.636	4,1%	5	150,0%	1,0	150,0%

A CORUÑA- IM - VÍAS PARA AUTOMÓVILES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	21,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2022	107,8	0,2%	49	0,0%	6.183	3,4%	2	0,0%	1,9	0,0%
2023	108,4	0,6%	48	-3,2%	6.220	0,6%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2024	111,7	3,0%	48	0,0%	6.391	2,8%	0	0,0%	0,0	0,0%
2025	119,1	6,6%	48	0,0%	6.834	6,9%	1	0,0%	0,8	0,0%

LUGO- IM - VÍAS PARA AUTOMÓVILES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	8,8%	86	-10,2%	4.450	21,2%	0	0,0%	0,0	0,0%
2024	145,3	4,4%	86	0,0%	4.632	4,1%	1	0,0%	0,7	0,0%
2025	149,9	3,2%	86	0,0%	4.792	3,4%	2	100,0%	1,3	85,7%

OURENSE- IM - VÍAS PARA AUTOMÓVILES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	244,3%	4	0,0%	2.240	242,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
2022	3,6	-2,7%	4	0,0%	2.227	-0,6%	0	0,0%	0,0	0,0%
2023	4,1	13,9%	4	0,0%	2.496	12,1%	0	0,0%	0,0	0,0%
2024	4,4	7,3%	4	0,0%	2.677	7,3%	0	0,0%	0,0	0,0%
2025	4,5	2,3%	4	0,0%	2.746	2,6%	0	0,0%	0,0	0,0%

PONTEVEDRA- IM - VÍAS PARA AUTOMÓVILES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	188,9	18,1%	68	7,7%	7.663	10,0%	1	0,0%	0,5	0,0%
2022	204,6	8,3%	68	0,0%	8.299	8,3%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2023	212,9	4,1%	68	0,0%	8.636	4,1%	2	0,0%	0,9	0,0%
2024	217,8	2,3%	68	0,0%	8.811	2,0%	1	-50,0%	0,5	-44,4%
2025	224,2	2,9%	68	0,0%	9.095	3,2%	2	100,0%	0,9	80,0%

CLASE DE CARRETERA: CARRETERAS CONVENCIONALES

GALICIA- IM - CARRETERAS CONVENCIONALES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	4.745,4	0,0%	5.071	-1,8%	2.557	1,6%	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	3.917,2	-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	-0,2%	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%
2024	4.864,6	2,9%	4.985	-0,1%	2.666	2,7%	46	17,9%	0,9	12,5%
2025	4.979,0	2,4%	4.981	-0,1%	2.738	2,7%	36	-21,7%	0,7	-22,2%

A CORUÑA- IM - CARRETERAS CONVENCIONALES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	1.943,8	-3,0%	1.536	0,0%	3.459	-3,3%	21	50,0%	1,1	57,1%
2017	1.925,0	-1,0%	1.526	-0,7%	3.457	-0,1%	20	-4,8%	1,0	-9,1%
2018	1.924,5	0,0%	1.519	-0,5%	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	-0,1%	3.352	0,0%	13	-40,9%	0,7	-41,7%
2024	1.939,2	5,2%	1.504	-0,2%	3.523	5,1%	22	69,2%	1,1	57,1%
2025	2.001,9	3,2%	1.504	0,0%	3.648	3,5%	19	-13,6%	0,9	-18,2%

LUGO- IM - CARRETERAS CONVENCIONALES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	644,2	-0,9%	1.379	-5,3%	1.277	4,5%	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	-0,1%	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%
2024	673,8	1,3%	1.360	0,0%	1.353	1,0%	7	75,0%	1,0	66,7%
2025	676,0	0,3%	1.360	0,0%	1.362	0,6%	10	42,9%	1,5	50,0%

OURENSE- IM - CARRETERAS CONVENCIONALES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	477,0	4,1%	981	-0,4%	1.329	4,2%	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	8,2%	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%
2024	542,6	4,5%	970	-0,1%	1.528	4,3%	4	-63,6%	0,7	-66,7%
2025	544,7	0,4%	968	-0,2%	1.542	0,9%	2	-50,0%	0,4	-42,9%

PONTEVEDRA- IM - CARRETERAS CONVENCIONALES

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	1.680,4	2,8%	1.190	0,0%	3.904	3,7%	6	-64,7%	0,4	-60,0%
2017	1.699,2	1,1%	1.187	-0,3%	3.969	1,7%	12	100,0%	0,7	75,0%
2018	1.658,2	-2,4%	1.184	-0,2%	3.883	-2,2%	8	-33,3%	0,5	-28,6%
2019	1.698,7	2,4%	1.177	-0,6%	4.002	3,1%	10	25,0%	0,6	20,0%
2020	1.365,0	-19,6%	1.178	0,1%	3.204	-19,9%	13	30,0%	1,0	66,7%
2021	1.580,4	15,8%	1.156	-1,8%	3.769	17,6%	9	-30,8%	0,6	-40,0%
2022	1.641,5	3,9%	1.149	-0,7%	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%
2024	1.709,0	0,5%	1.151	0,0%	4.058	0,2%	13	18,2%	0,8	33,3%
2025	1.756,4	2,8%	1.149	-0,1%	4.187	3,2%	5	-61,5%	0,3	-62,5%

TIPO DE RED: RED ESTRUCTURANTE

GALICIA- IM - RED ESTRUCTURANTE

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	3.897,0	57,4%	1.093	-22,7%	5.597	16,7%	25	25,0%	0,6	-25,0%
2017	4.307,7	10,5%	1.925	76,1%	6.129	9,5%	25	0,0%	0,6	0,0%
2018	4.020,9	-6,7%	1.907	-0,9%	5.778	-5,7%	29	16,0%	0,7	16,7%
2019	4.144,5	3,1%	1.917	0,5%	5.922	2,5%	19	-34,5%	0,5	-28,6%
2020	3.319,5	-19,9%	1.922	0,3%	4.718	-20,3%	12	-36,8%	0,4	-20,0%
2021	3.347,7	0,8%	1.313	-31,7%	6.985	48,1%	14	16,7%	0,4	0,0%
2022	3.465,0	3,5%	1.323	0,8%	7.175	2,7%	13	-7,1%	0,4	0,0%
2023	3.555,0	2,6%	1.316	-0,5%	7.401	3,1%	17	30,8%	0,5	25,0%
2024	3.359,2	-5,5%	1.317	0,0%	6.971	-5,8%	21	23,5%	0,6	20,0%
2025	3.462,6	3,1%	1.317	0,0%	7.204	3,3%	18	-14,3%	0,5	-16,7%

A CORUÑA- IM - RED ESTRUCTURANTE

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	1.815,3	61,4%	772	35,9%	6.424	18,4%	10	25,0%	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	0,3%	6.738	1,1%	11	-35,3%	0,6	-33,3%
2020	1.534,4	-19,2%	773	0,0%	5.420	-19,6%	4	-63,6%	0,3	-50,0%
2021	1.561,6	1,8%	615	-20,4%	6.960	28,4%	10	150,0%	0,6	100,0%
2022	1.604,9	2,8%	615	0,0%	7.153	2,8%	10	0,0%	0,6	0,0%
2023	1.618,7	0,9%	617	0,4%	7.185	0,4%	8	-20,0%	0,5	-16,7%
2024	1.701,7	5,1%	617	0,0%	7.532	4,8%	10	25,0%	0,6	20,0%
2025	1.765,5	3,7%	617	0,0%	7.839	4,1%	7	-30,0%	0,4	-33,3%

LUGO- IM - RED ESTRUCTURANTE

año	veh-km (x10^6)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	430,1	54,9%	346	45,8%	3.398	6,0%	7	250,0%	1,6	128,6%
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	-47,5%	4.325	50,4%	2	100,0%	0,7	133,3%
2022	289,0	-1,8%	196	5,5%	4.035	-6,7%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2023	325,4	12,6%	186	-5,2%	4.781	18,5%	2	0,0%	0,6	0,0%
2024	322,9	-0,8%	187	0,3%	4.731	-1,1%	3	50,0%	0,9	50,0%
2025	333,2	3,2%	187	0,0%	4.895	3,5%	5	66,7%	1,5	66,7%

OURENSE- IM - RED ESTRUCTURANTE

año	veh-km (x10^6)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	398,3	55,0%	347	16,1%	3.138	33,2%	2	100,0%	0,5	25,0%
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	2,9%	3.511	9,3%	2	-50,0%	0,4	-60,0%
2020	358,2	-21,8%	362	1,4%	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%
2024	320,3	-9,6%	208	0,0%	4.199	-9,8%	4	100,0%	1,2	100,0%
2025	323,3	0,9%	208	0,0%	4.250	1,2%	1	-75,0%	0,3	-75,0%

PONTEVEDRA- IM - RED ESTRUCTURANTE

año	veh-km (x10^6)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
2016	1.253,3	53,4%	438	41,2%	7.821	8,4%	6	-33,3%	0,5	-54,5%
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	-0,7%	8.001	0,2%	3	-40,0%	0,2	-50,0%
2019	1.316,1	3,6%	434	-0,2%	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	5,5%	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%
2024	1.014,3	-19,3%	304	0,0%	9.106	-19,5%	4	-20,0%	0,4	0,0%
2025	1.040,6	2,6%	305	0,2%	9.350	2,7%	5	25,0%	0,5	25,0%

TIPO DE RED: RED COMPLEMENTARIA

GALICIA- IM - RED COMPLEMENTARIA

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	1.254,7	12,7%	1.360	-5,0%	2.527	19,0%	15	25,0%	1,2	9,1%
2022	1.336,8	6,5%	1.360	0,0%	2.693	6,6%	11	-26,7%	0,8	-33,3%
2023	1.382,7	3,4%	1.365	0,4%	2.775	3,1%	10	-9,1%	0,7	-12,5%
2024	1.407,6	1,8%	1.364	-0,1%	2.820	1,6%	10	0,0%	0,7	0,0%
2025	1.446,8	2,8%	1.364	0,0%	2.907	3,1%	14	40,0%	1,0	42,9%

A CORUÑA- IM - RED COMPLEMENTARIA

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	402,8	-13,3%	448	-13,2%	2.465	0,1%	6	20,0%	1,5	36,4%
2022	440,5	9,4%	449	0,4%	2.686	9,0%	6	0,0%	1,4	-6,7%
2023	454,1	3,1%	452	0,5%	2.755	2,6%	3	-50,0%	0,7	-50,0%
2024	464,0	2,2%	448	-0,7%	2.827	2,6%	4	33,3%	0,9	28,6%
2025	478,0	3,0%	448	0,0%	2.921	3,3%	9	125,0%	1,9	111,1%

LUGO- IM - RED COMPLEMENTARIA

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	284,7	39,4%	471	-2,7%	1.656	43,6%	3	200,0%	1,1	120,0%
2022	303,6	6,6%	471	0,0%	1.766	6,6%	4	33,3%	1,3	18,2%
2023	305,7	0,7%	471	0,0%	1.778	0,7%	1	-75,0%	0,3	-76,9%
2024	311,8	2,0%	471	0,0%	1.809	1,7%	3	200,0%	1,0	233,3%
2025	309,2	-0,8%	471	0,0%	1.799	-0,6%	2	-33,3%	0,6	-40,0%

OURENSE- IM - RED COMPLEMENTARIA

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	157,3	290,2%	223	125,1%	1.930	73,8%	0	0,0%	0,0	0,0%
2022	158,5	0,8%	223	0,0%	1.945	0,8%	0	0,0%	0,0	0,0%
2023	165,1	4,2%	223	0,0%	2.026	4,2%	4	0,0%	2,4	0,0%
2024	169,1	2,4%	223	0,0%	2.070	2,1%	1	-75,0%	0,6	-75,0%
2025	174,2	3,0%	223	0,0%	2.138	3,3%	1	0,0%	0,6	0,0%

PONTEVEDRA- IM - RED COMPLEMENTARIA

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	409,9	1,5%	218	-34,6%	5.148	55,6%	6	0,0%	1,5	0,0%
2022	434,2	5,9%	219	0,3%	5.438	5,6%	1	-83,3%	0,2	-86,7%
2023	457,8	5,4%	221	0,8%	5.686	4,6%	2	100,0%	0,4	100,0%
2024	462,7	1,1%	221	0,3%	5.716	0,5%	2	0,0%	0,4	0,0%
2025	485,4	4,9%	221	0,0%	6.016	5,2%	2	0,0%	0,4	0,0%

TIPO DE RED: RED LOCAL

GALICIA- IM - RED LOCAL

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	1.727,4	131,4%	2.831	29,1%	1.672	79,7%	11	120,0%	0,6	-14,3%
2022	1.770,5	2,5%	2.817	-0,5%	1.722	3,0%	16	45,5%	0,9	50,0%
2023	1.774,8	0,2%	2.810	-0,3%	1.731	0,5%	15	-6,3%	0,8	-11,1%
2024	1.812,3	2,1%	2.807	-0,1%	1.764	1,9%	20	33,3%	1,1	37,5%
2025	1.849,6	2,1%	2.804	-0,1%	1.807	2,5%	9	-55,0%	0,5	-54,5%

A CORUÑA- IM - RED LOCAL

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	590,6	161,7%	665	50,2%	2.432	74,7%	5	400,0%	0,8	100,0%
2022	591,8	0,2%	654	-1,7%	2.479	2,0%	8	60,0%	1,4	75,0%
2023	574,3	-3,0%	647	-1,1%	2.433	-1,9%	3	-62,5%	0,5	-64,3%
2024	599,6	4,4%	646	-0,2%	2.538	4,3%	9	200,0%	1,5	200,0%
2025	620,2	3,4%	646	0,0%	2.632	3,7%	4	-55,6%	0,6	-60,0%

LUGO- IM - RED LOCAL

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	239,4	102,5%	819	25,6%	800	61,6%	3	200,0%	1,3	62,5%
2022	255,4	6,7%	817	-0,3%	856	7,0%	1	-66,7%	0,4	-69,2%
2023	252,1	-1,3%	817	0,0%	846	-1,3%	1	0,0%	0,4	0,0%
2024	256,3	1,7%	817	0,0%	857	1,4%	2	100,0%	0,8	100,0%
2025	257,9	0,6%	817	0,0%	865	0,9%	5	150,0%	1,9	137,5%

OURENSE- IM - RED LOCAL

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	180,5	46,3%	592	2,5%	835	43,1%	1	-50,0%	0,6	-62,5%
2022	188,6	4,5%	592	0,0%	873	4,5%	5	400,0%	2,7	350,0%
2023	191,7	1,6%	592	0,0%	887	1,6%	5	0,0%	2,6	-3,7%
2024	201,0	4,9%	591	-0,2%	929	4,8%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
2025	196,6	-2,2%	589	-0,3%	915	-1,6%	0	0,0%	0,0	0,0%

PONTEVEDRA- IM - RED LOCAL

año	veh-km (x10⁶)	Δ	longitud (km)	Δ	IMD media	Δ	fallecidos	Δ	IM	Δ
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	279,6	-18,0%	520	0,3%	1.467	-18,6%	1	0,0%	0,4	33,3%
2021	716,9	156,4%	754	45,0%	2.605	77,6%	2	100,0%	0,3	-25,0%
2022	734,7	2,5%	754	0,1%	2.668	2,4%	2	0,0%	0,3	0,0%
2023	756,7	3,0%	754	0,0%	2.749	3,0%	6	200,0%	0,8	166,7%
2024	755,4	-0,2%	754	0,0%	2.736	-0,4%	9	50,0%	1,2	50,0%
2025	774,9	2,6%	753	-0,2%	2.821	3,1%	0	-100,0%	0,0	-100,0%