Memoria de seguridade viaria

2025



XUNTA DE GALICIA

Xacobeo 2027

MEMORIA DE SEGURIDADE VIARIA

2025

ÍNDICE

0. INTRODUCIÓN.....5

1. INTRODUCIÓN.....6

2. PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA.....6

3. PROCESO DE ANÁLISE DA SINIESTRALIDADE.....7

3.1 TRATAMENTO DA INFORMACIÓN.....8

3.2 ANÁLISE DA INFORMACIÓN.....8

4. TIPO DE ACTUACIÓNS.....9

5. DATOS XERAIS DA SINIESTRALIDADE NA REDE AUTONÓMICA DE ESTRADAS DE GALICIA 2025.....11

1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DA ACCIDENTALIDADE NOS ÚLTIMOS DEZ ANOS.....12

1 ACCIDENTES CON VÍTIMAS.....13

TIPOLOXÍA DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS ENTRE OS ANOS 2016 A 2025.....17

2. MORTALIDADE.....19

MORTALIDADE SEGUNDO O TIPO DE ACCIDENTE. ANOS 2016 A 2025.....22

3. ÍNDICES DE SINIESTRALIDADE.....24

3.1 ÍNDICE DE PERIGROSIDADE.....24

3.2 ÍNDICE DE MORTALIDADE.....25

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

2. ACCIDENTALIDADE DO ANO 2025.....38

1. ACCIDENTES CON VÍTIMAS.....39

2. FACTORES CONCORRENTES DOS ACCIDENTES.....50

3. ACCIDENTES EN INTERSECCIÓNS.....70

4. ACCIDENTES SEGUNDO O TIPO DE VEHÍCULO.....74

5. USO DOS ACCESORIOS DE SEGURIDADE.....75

6. ACCIDENTES POR IDADE.....76

7. ACCIDENTES DE ATROPELOS DE PEÓNS.....81

8. ACCIDENTES DE MOTOCICLETAS.....96

9. ACCIDENTES DE CICLISTAS.....106

10. ATROPELOS DE ANIMAIS.....114
11. TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES.....123
12. TRAMOS DE ALTO POTENCIAL DE MELLORA (TAPM).....132
13. CUSTOS DA ACCIDENTALIDADE.....135

3.FOTOS DALGUNHAS ACTUACIÓNS DE SEGURIDADE VIARIA.....137

ANEXOS.....165

INTRODUCCIÓN

1 INTRODUCIÓN

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

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

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

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

2 PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA

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

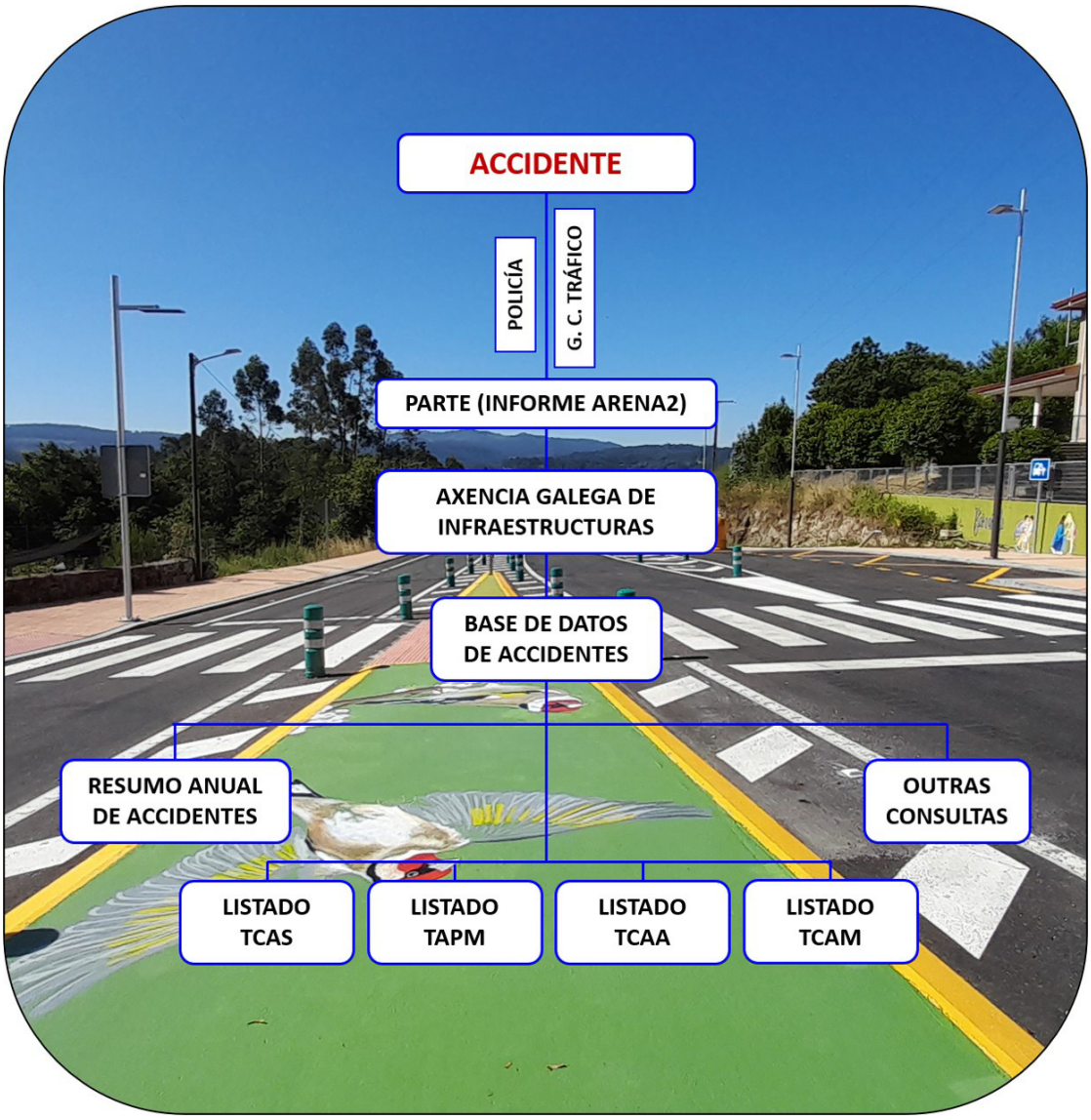
O Plan enmarcarase nas estratexias actuais de carácter nacional e internacional de seguridade viaria e traballa en todos os ámbitos que afectan á seguridade viaria: non só se trata de mellorar as infraestruturas, senón tamén de promover a educación e formación viaria, mellorar o comportamento, garantir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

No momento de redacción desta memoria, estase a desenvolver o documento do seguinte Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030.

3 PROCESO DE ANÁLISE DA SINIESTRALIDADE

As etapas básicas na elaboración da memoria son:

3.1.- Tratamento da información.
3.2.- Análise da accidentalidade.



3.1 TRATAMENTO DA INFORMACIÓN

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

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

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

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

Por último para o deseño das actuacións, tense en conta a normativa e recomendacións técnicas vixentes.

3.2 ANÁLISE DA ACCIDENTALIDADE

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

Por outro lado, detéctanse os tramos nos que con obras específicas de eliminación de obstáculos en estradas, se consigan "estradas que perdoen" os erros que podemos cometer como condutores e darnos unha segunda oportunidade de voltar á calzada, é dicir, os treitos de alto potencial de mellora (TAPM). Os tipos de actuacións a realizar neses treitos son moi diversas: melloras do firme, da sinalización e do balizamiento, dos sistemas de contención, da iluminación, dos itinerarios peonís, das intersección, medidas de calmado do tráfico e de acondicionamento de marxes.

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

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

4 TIPO DE ACTUACIÓNS

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

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

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

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

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

A seguridade viaria está estreitamente ligada ao resto de funcións propias da administración das estradas. Moitas das actuacións de seguridade viaria inclúense dentro dos proxectos de construción (reordenación de accesos e interseccióńs, tratamento de marxes, etc.) e de conservación (rehabilitación do firme, renovación da sinalización, etc.), polo que a redución dos tramos de concentración de accidentes, principalmente grazas ás actuacións levadas a cabo incluídas nas Estratexias de actuación en TCAs, forma parte dunha filosofía global de traballo na Axencia Galega de Infraestruturas, ao igual que as actuacións de eliminación de obstáculos nas marxes viarias para conformar as "estradas que perdoan". Esta forma de actuar buscando actuar nas marxes das estradas vaise sistemizar para os vindeiros anos, a través da Estratexia de actuación nos Treitos de Alto Potencial de Mellora (TAPM).

Tamén moi importante a conservación de pontes e obras de paso, así como a inspección de muros de contención e noiros das estradas para evitar desprendementos ou caídas.

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

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

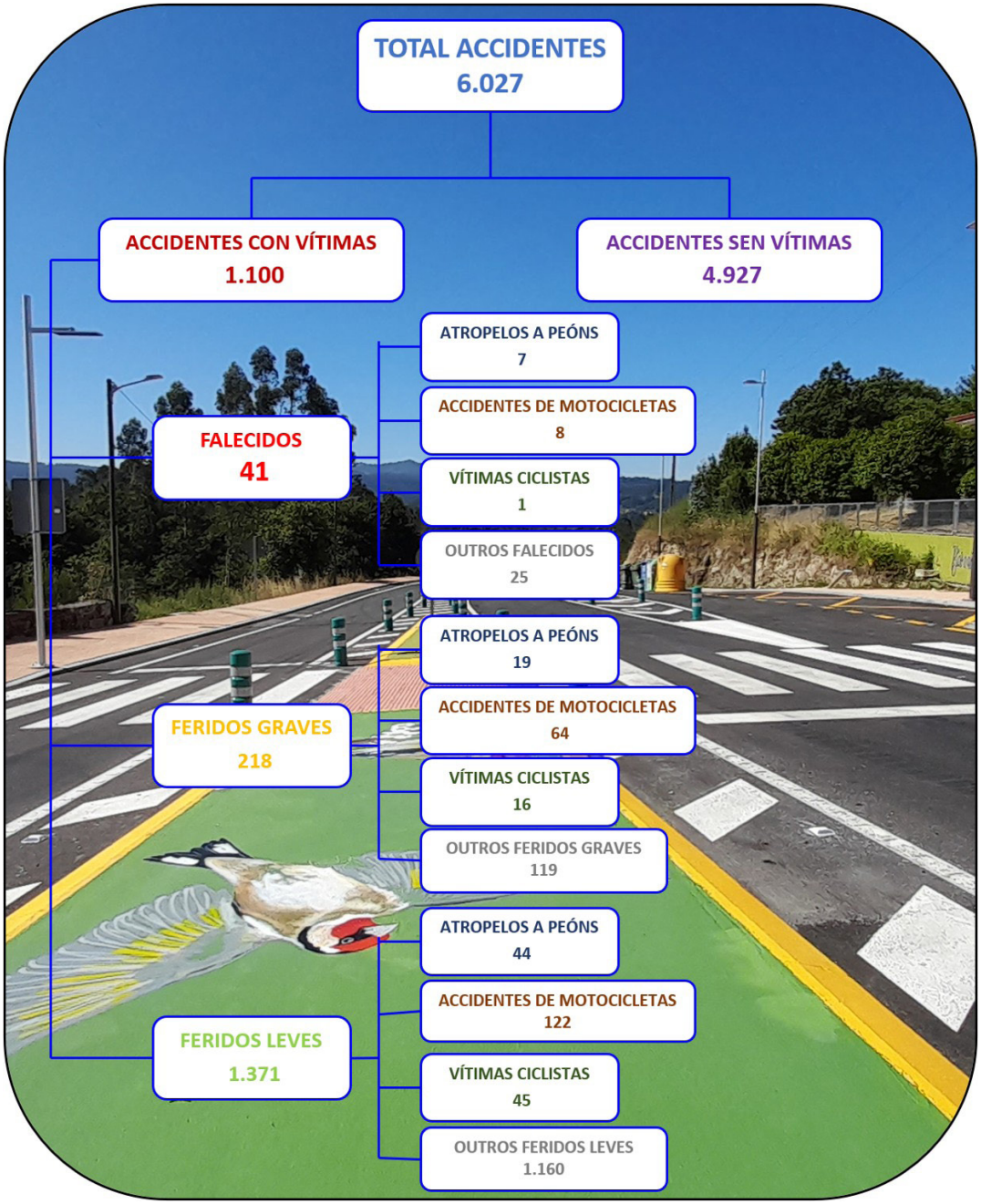
As actuacións encamiñadas á sensibilización en materia de seguridade viaria son importantes para unha maior concienciación da poboación. Nos últimos anos a Xunta de Galicia desenvolveu varias Campañas de seguridade viaria: contra as distraccións provocadas polo uso do teléfono móbil, sobre o respecto na estrada entre condutores e ciclistas; para lembrarlles aos peóns e aos condutores que "na estrada somos pezas fráxiles" e contra as distraccións e o alcohol na condución.

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

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

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

5 DATOS XERAIS DA SINIESTRALIDADE NA REDE AUTONÓMICA DE ESTRADAS DE GALICIA 2025



ACCIDENTALIDADE NOS ÚLTIMOS 10 ANOS

1 ACCIDENTES CON VÍTIMAS

Nestes últimos dez anos, obsérvase que a tendencia no número de accidentes con vítimas foi á baixa na rede autonómica de estradas de Galicia, pasándose de 1254 accidentes no ano 2016 a 1100 no 2025 (-12%).

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

	GALICIA	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
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

Táboa 1.1: Evolución dos accidentes con vítimas dos anos 2016 ao 2025. Rede autonómica.

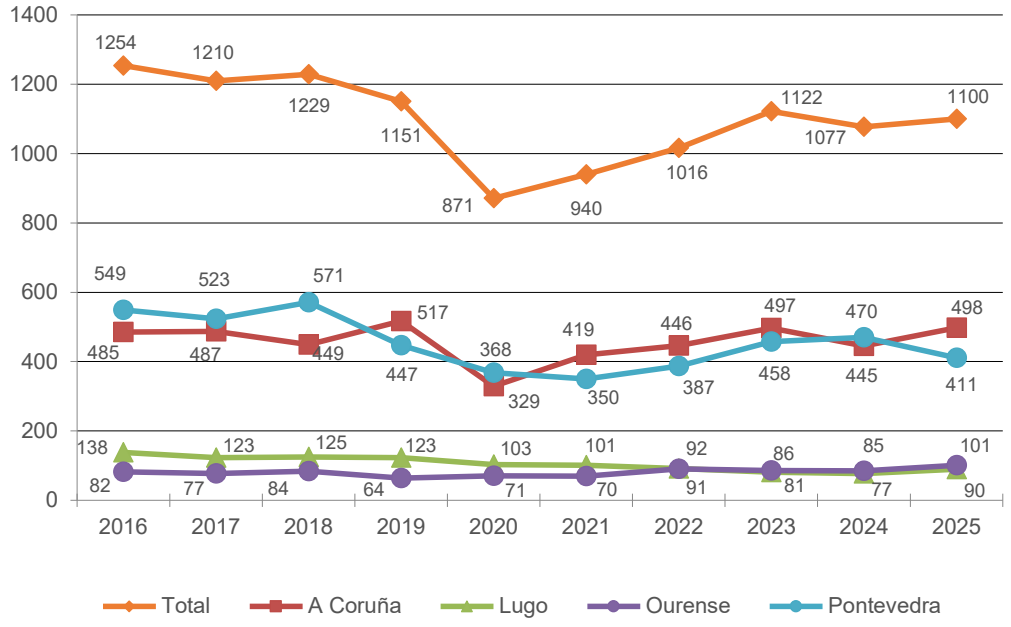


Gráfico 1.1: Evolución dos accidentes con vítimas no período de anos 2016 a 2025. Rede autonómica.

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

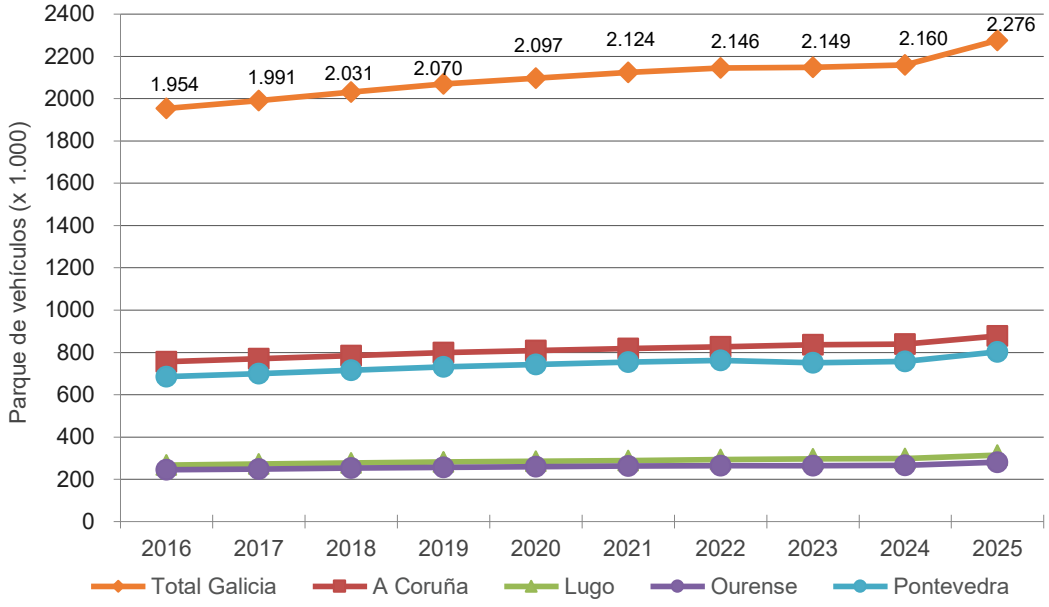


Gráfico 1.2: Evolución do parque de vehículos na rede total de Galicia nos anos 2016 a 2025.

Fonte de datos: Portal estatístico da DXT.

Por outra banda (ver gráfico 1.3), é a provincia de A Coruña a que, nestes últimos 10 anos, rexistra a maior cantidade de accidentes, seguida de Pontevedra, Lugo e por último Ourense. É interesante comparar este gráfico co posterior (1.4) relativo ao parque de vehículos da rede total de Galicia dos anos 2016 a 2025.

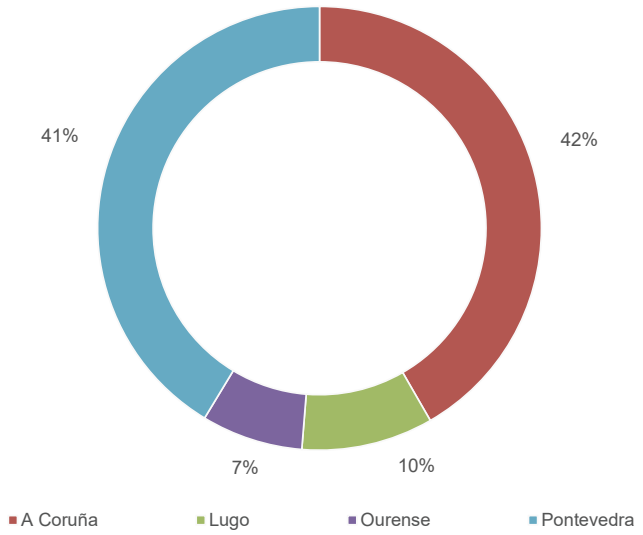


Gráfico 1.3.: Distribución provincial dos accidentes con vítimas de 2016 a 2025. Rede autonómica.

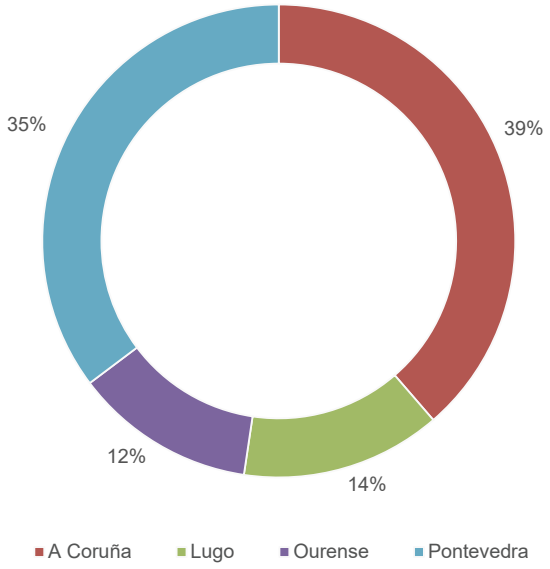


Gráfico 1.4.: Distribución provincial do parque de vehículos na rede total de Galicia. Anos 2016 a 2025.

TIPOLOXÍA DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS. ANOS 2016-2025.

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

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

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

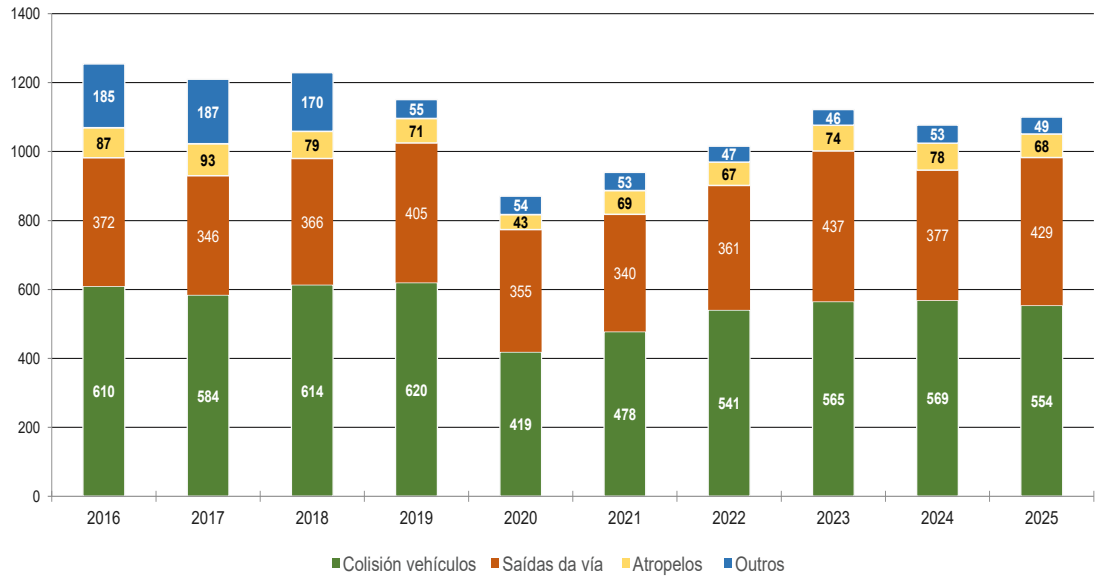


Gráfico 1.5: Evolución do número de accidentes con vítimas dos anos 2016 – 2025. Rede autonómica.

As colisións entre vehículos son os accidentes máis numerosos, representando a metade destes. Esta relación mantense con certa constancia ao longo do período 2016 a 2025.

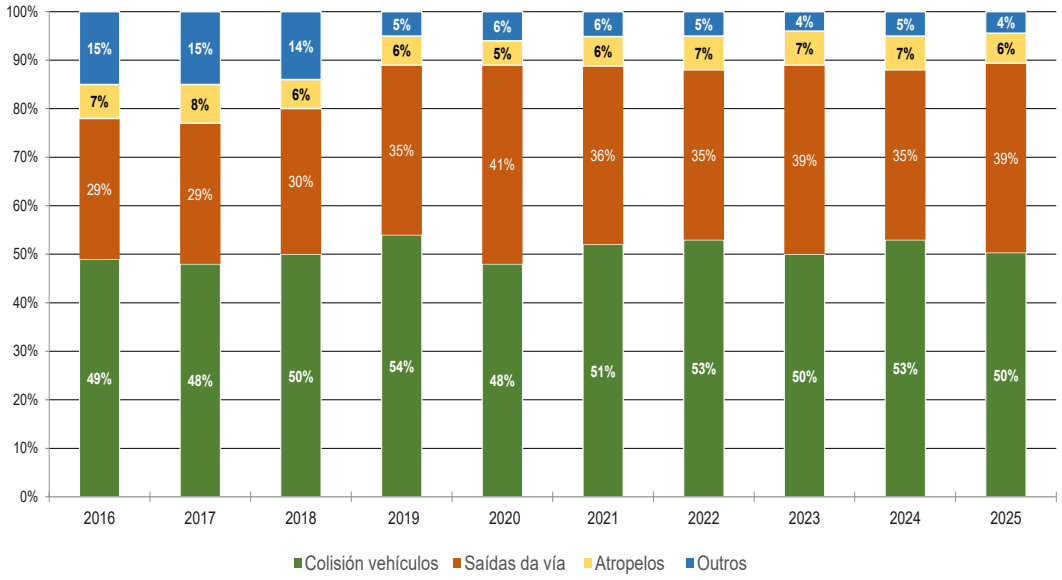


Gráfico 1.6: Importancia relativa dos tipos de accidentes con vítimas dos anos 2016 – 2025. Rede autonómica.

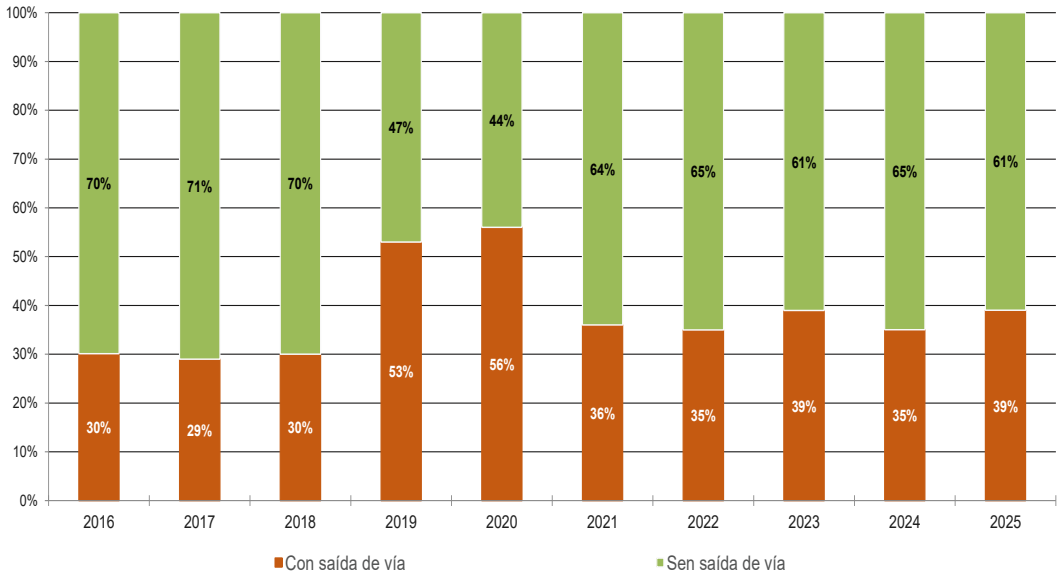


Gráfico 1.7: Importancia relativa dos accidentes con vítimas con saída de vía dos anos 2016 – 2025. Rede autonómica.

2 MORTALIDADE

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

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

	GALICIA	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
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

Táboa 2.1: Evolución da mortalidade 2016–2025. Rede autonómica.

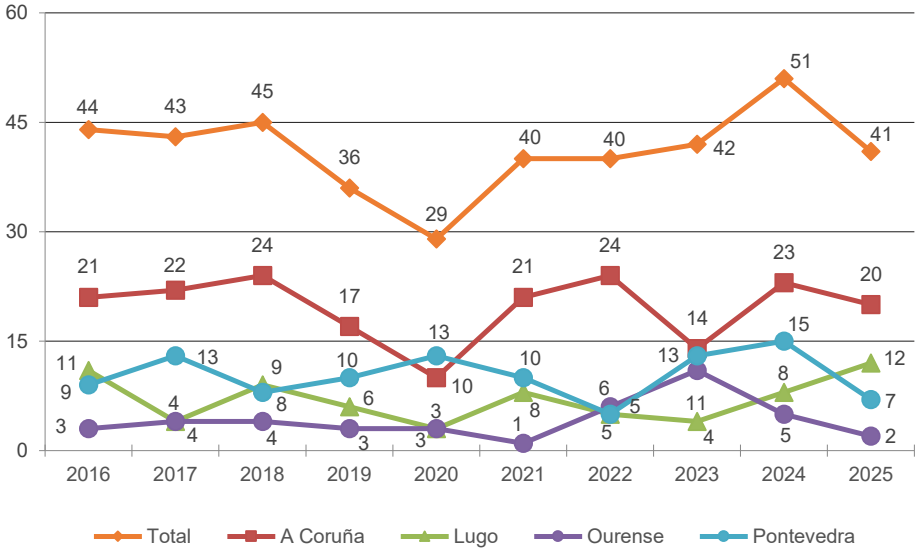


Gráfico 2.1: Evolución do número de mortos no período de anos 2016 a 2025. Rede autonómica.

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

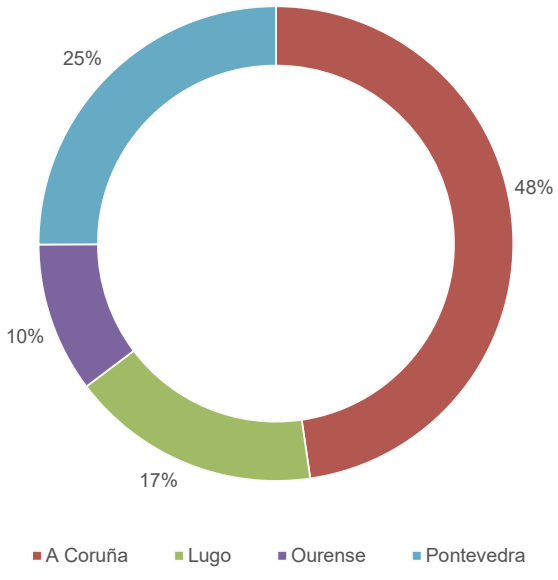


Gráfico 2.2: Distribución provincial dos mortos entre 2016 e 2025. Rede autonómica.

MORTALIDADE SEGUNDO O TIPO DE ACCIDENTE. ANOS 2016–2025.

A tipoloxía do accidente agrúpase en catro tipos:

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

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

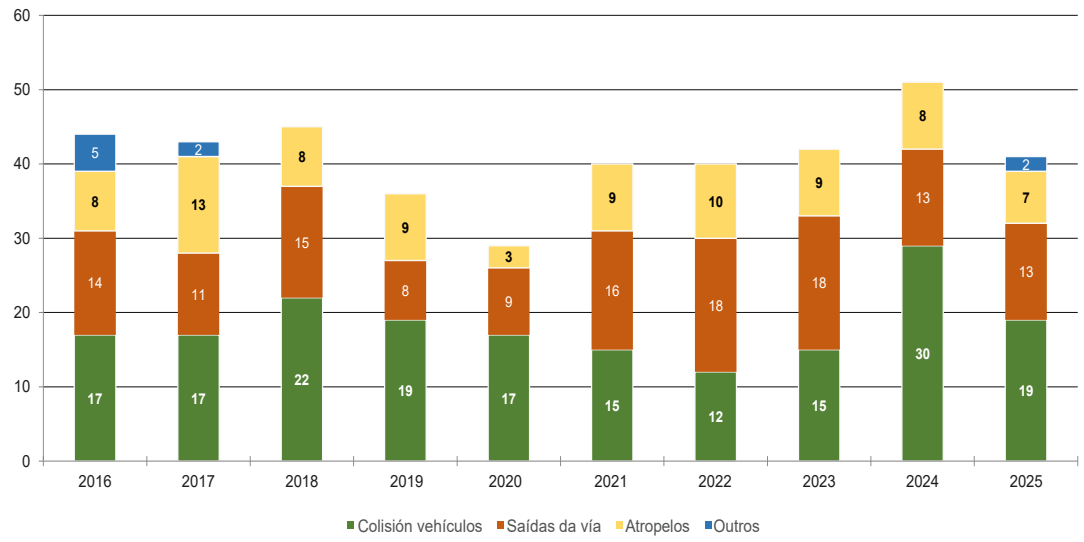


Gráfico 2.3.: Evolución do número de mortos dos anos 2016 a 2025, segundo o tipo de accidente. Rede autonómica.

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

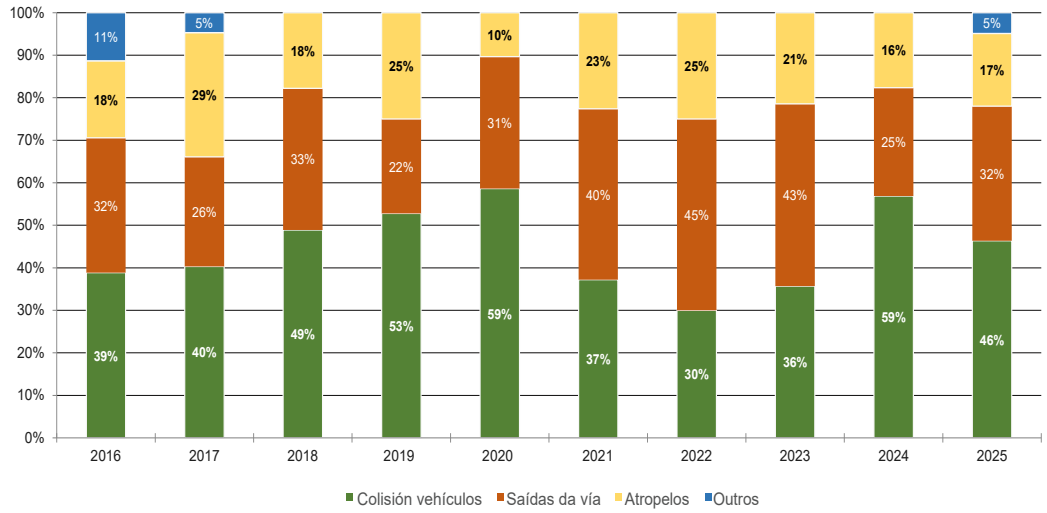


Gráfico 2.4: Importancia relativa dos tipos de accidentes na mortalidade (2016–2025). Rede autonómica.

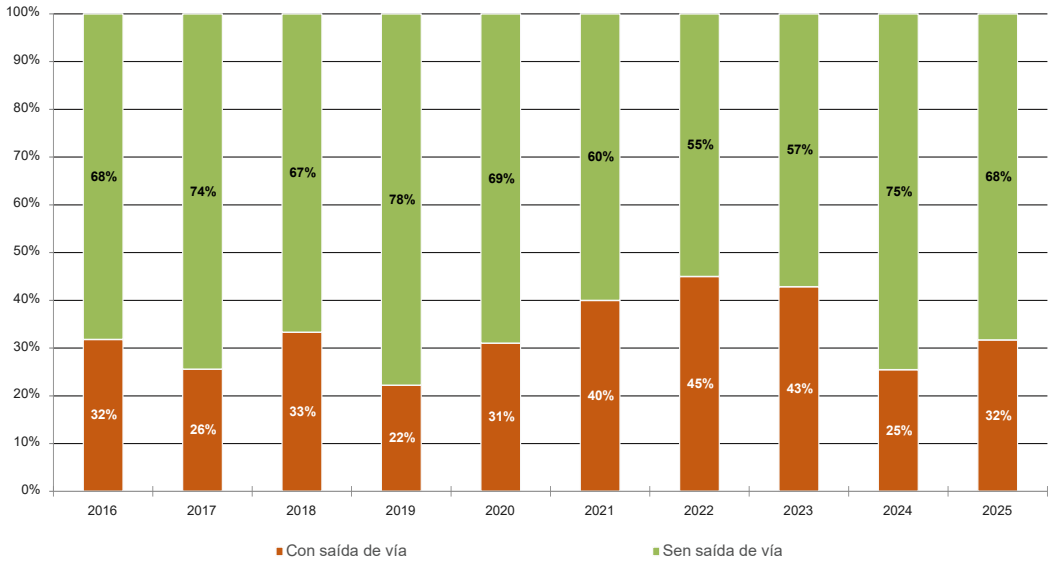


Gráfico 2.5: Importancia relativa dos accidentes con saída de vía na mortalidade (2016–2025). Rede autonómica.

3 ÍNDICES DE SINIESTRALIDADE

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

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

3.1 ÍNDICE DE PERIGOSIDADE (IP)

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

No gráfico 3.1 obsérvase a evolución do IP dende 2016 ata 2025, tanto para o total da rede autonómica como para cada unha das catro provincias.

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

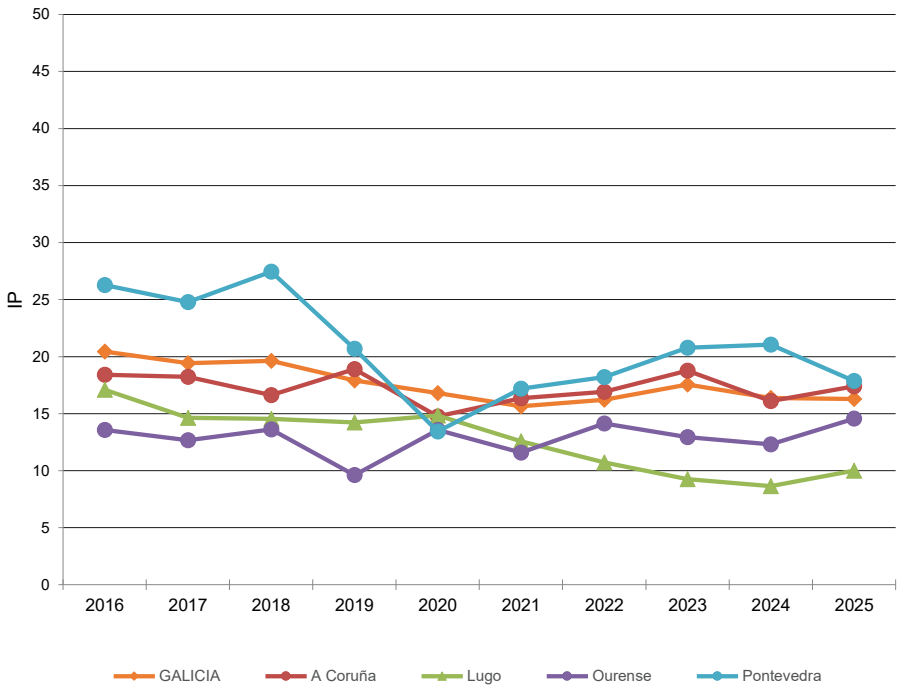


Gráfico 3.1: Evolución do Índice de Perigosidade dos anos 2016 ao 2025. Rede autonómica.

3.2 ÍNDICE DE MORTALIDADE (IM)

$$IM = \frac{Nº\ mortos\ x\ 10^{8}}{365\ x\ IMD\ x\ Lonxitude}$$

Do mesmo xeito que para o IP, móstranse os datos do IM correspondentes ao período 2016 ao 2025 (gráfico 3.2).

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

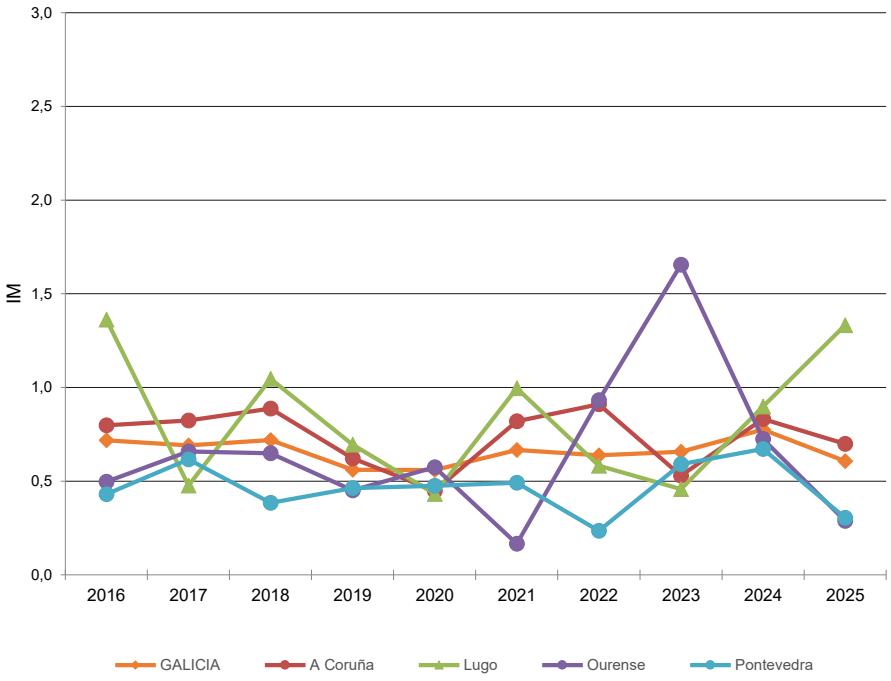


Gráfico 3.2: Evolución do Índice de Mortalidade dos anos 2016 ao 2025. Rede autonómica.

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

4 EVOLUCIÓN COMPARADA. REDE AUTONÓMICA–REDE TOTAL DE GALICIA

REDE AUTONÓMICA - REDE TOTAL DE GALICIA

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

	GALICIA		
	Acc. da totalidade da Rede de Galicia	Accidentes da rede autonómica	Accidentes da rede autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede 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%	

Fonte datos da rede total de Galicia: "Siniestralidad mortal en vías interurbanas de Galicia 2024", DGT.

* Non se dispoñen datos da totalidade da Rede de Galicia do ano 2025.

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

A CORUÑA			
	Acc. da totalidade da Rede de AC	Accidentes da rede de AC autonómica	Accidentes da rede de AC autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de AC (%)
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%	

* Non se dispoñen datos da totalidade da Rede de total da Coruña do ano 2025

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

	LUGO		
	Acc. da totalidade da Rede de LU	Accidentes da rede de LU autonómica	Accidentes da rede de LU autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de LU (%)
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%	

* Non se dispoñen datos da totalidade da Rede de total de Lugo do ano 2025

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

	OURENSE		
	Acc. da totalidade da Rede de OU	Accidentes da rede de OU autonómica	Accidentes da rede de OU autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de OU (%)
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%	

* Non se dispoñen datos da totalidade da Rede de total de Ourense do ano 2025

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

	PONTEVEDRA		
	Acc. da totalidade da Rede de PO	Accidentes da rede de PO autonómica	Accidentes da rede de PO autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de PO (%)
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%	

* Non se dispoñen datos da totalidade da Rede de total de Pontevedra do ano 2025

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

Estes datos quedan reflectidos nos seguintes gráficos 4.1 e 4.2.

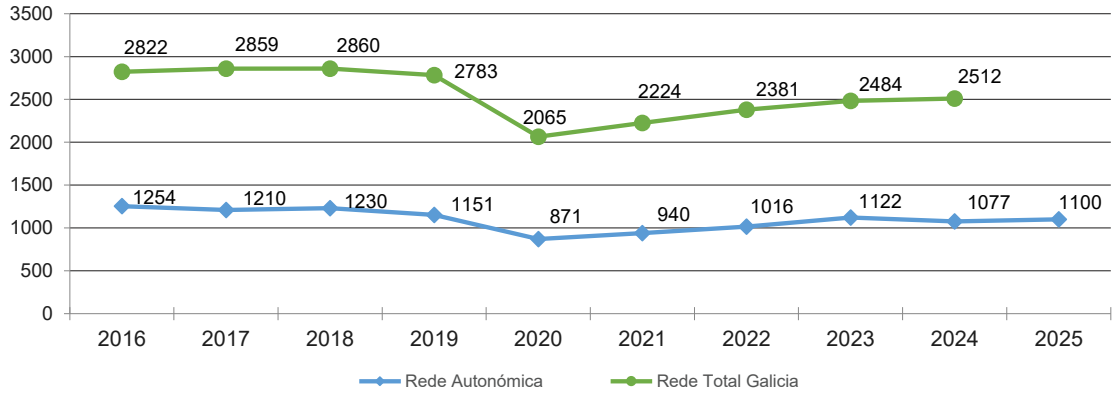


Gráfico 4.1: Evolución dos accidentes con vítimas en tramos interurbanos na Rede autonómica e no total de Galicia. (Non se dispoñen datos da totalidade da Rede de Galicia do ano 2025).

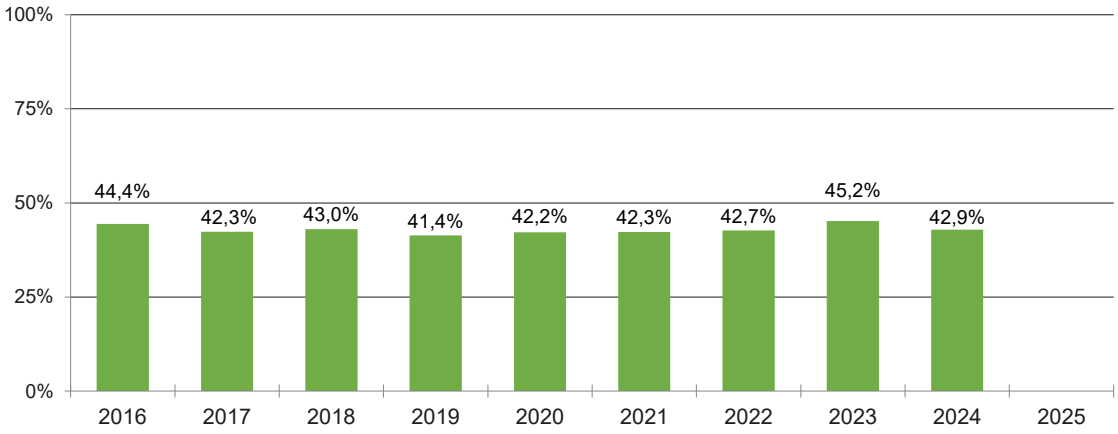


Gráfico 4.2: Porcentaxes dos accidentes con vítimas en tramos interurbanos da Rede autonómica sobre o total da Rede de Galicia. (Non se dispoñen datos da totalidade da Rede de Galicia do ano 2025).

As lonxitudes das distintas redes en Galicia son as seguintes:

Lonxitude da Rede de Interese Xeral do Estado: 2383 Km (13,5% do total).
Lonxitude da Rede autonómica: 5484 Km (31,2% do total).
Lonxitude total da Rede Provincial: 9731 Km (55,3% do total).

Todas estas lonxitudes fan un total de 17.598 Km de estradas pertencentes ás distintas redes dentro da Comunidade Autónoma de Galicia.

Na seguinte táboa (táboa 4.6.), reflíctense os datos da mortalidade existente nos accidentes producidos na rede da Comunidade Autónoma de Galicia e de España.

	ESPAÑA	GALICIA			
	Mortos da totalidade da Rede de España	Mortos da totalidade da Rede de Galicia	Mortos da rede autonómica	Mortos da rede autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de España (%)	Mortos da rede autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de Galicia (%)
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%		

Fonte datos da rede total de Galicia e de España: "Siniestralidad mortal en vías interurbanas de Galicia 2024" e "Informe anual 2025 - Balance de las cifras de siniestralidad vial 2025", DGT.

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

	A CORUÑA		
	Mortos da totalidade da Rede de AC	Mortos da rede de AC autonómica	Mortos da rede de AC autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de AC (%)
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%	

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

	LUGO		
	Mortos da totalidade da Rede de LU	Mortos da rede de LU autonómica	Mortos da rede de LU autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de LU (%)
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%	

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

	OURENSE		
	Mortos da totalidade da Rede de OU	Mortos da rede de OU autonómica	Mortos da rede de OU autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede 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%	

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

	PONTEVEDRA		
	Mortos da totalidade da Rede de PO	Mortos da rede de PO autonómica	Mortos da rede de PO autonómica respecto dos accidentes da totalidade da Rede de PO (%)
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%	

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

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

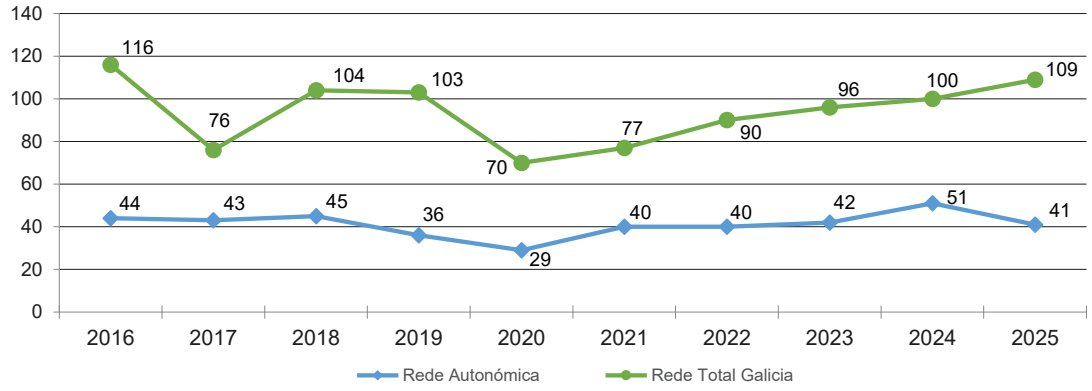


Gráfico 4.3.: Evolución do número de mortos en tramos interurbanos na Rede autonómica e na total de Galicia.

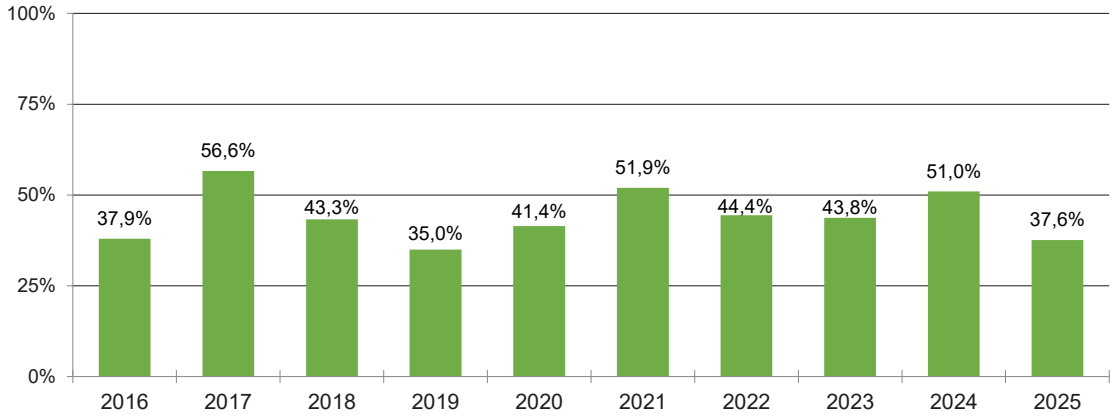
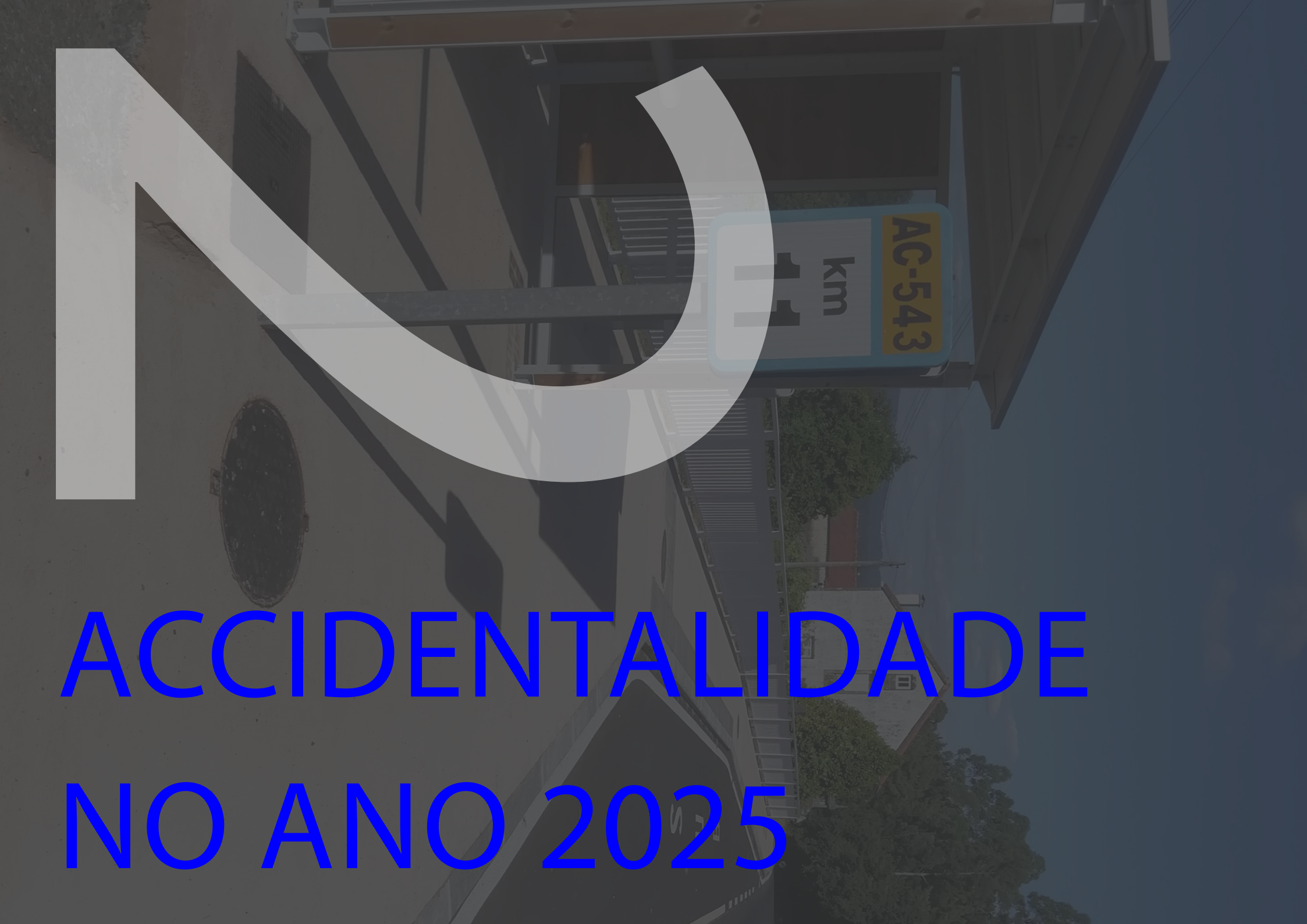


Gráfico 4.4: Porcentaxes do número de mortos en tramos interurbanos da Rede autonómica sobre o total da rede de Galicia.

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

Lonxitude da Rede de Interese Xeral do Estado: 2383 Km. (13,5% do total).
Lonxitude da Rede autonómica: 5484 Km (31,2% do total).
Lonxitude total da Rede Provincial: 9731 Km (55,3% do total).



ACCIDENTALIDADE NO ANO 2025

ESTUDO PORMENORIZADO DO ANO 2025

Logo de analizarse a evolución de varios aspectos relativos aos accidentes con vítimas e máis á mortalidade ao longo dos últimos dez anos, centrarase o estudio nos datos obtidos do ano 2025, para poder ter unha idea detallada da accidentalidade, factores concorrentes, TCAs, etc, neste último ano na rede de estradas autonómica.

1 ACCIDENTES CON VÍTIMAS

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS E DO NÚMERO DE FALECIDOS

Ao longo do ano 2025 producíronse un total de 1100 accidentes con vítimas na rede autonómica de estradas de Galicia. Nestes accidentes houbo un total de 41 falecidos, 218 feridos graves e 1371 feridos leves, é dicir, un total de 1630 vítimas.

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

Pódese observar que Pontevedra rexistra un 38% dos accidentes con vítimas, sendo a provincia que máis accidentalidade ten en relación cós quilómetros de rede que conta e en relación cos veh-km que ten, soportando unha IMD superior á media da Comunidade nun 46%.

A provincia de Lugo é a provincia onde a gravidade dos accidentes é a máis alta, xa que presenta un 29% de falecidos nun 8% de accidentes.

	Accidentes con vítimas	Nº mortos	Veh-Km (x 10^6)	Lonxitude Rede (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

Táboa 1.1: Distribución provincial ano 2025. Rede autonómica.

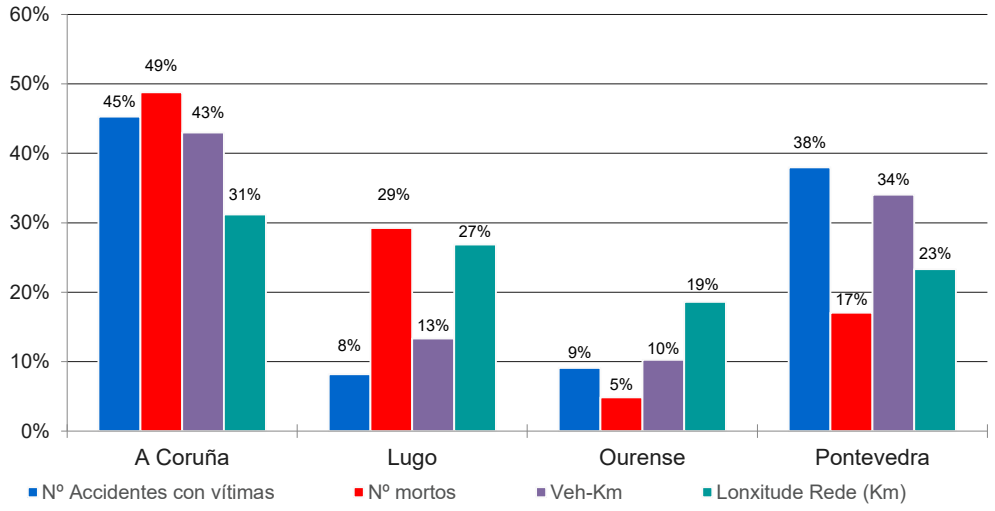


Gráfico 1.1: Distribución provincial ano 2025. Rede autonómica.

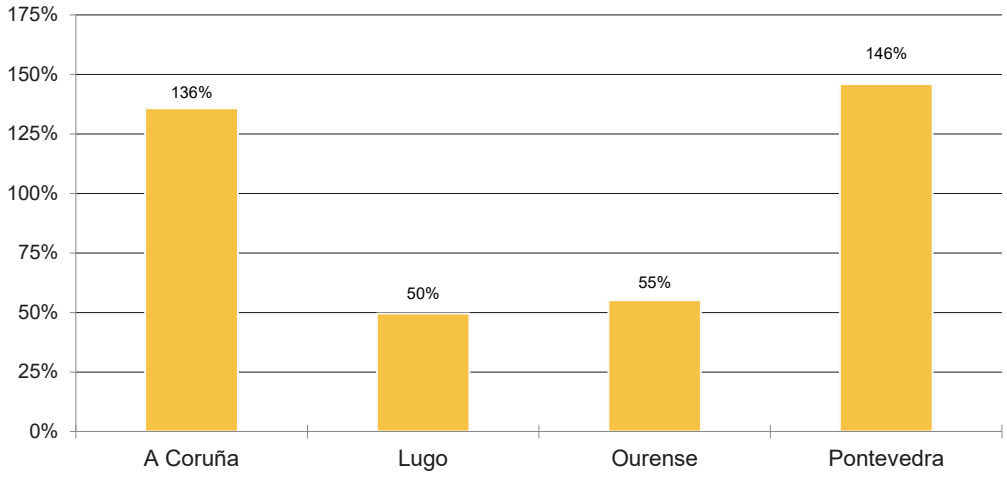


Gráfico 1.2: Distribución provincial do % IMD media no ano 2025. Rede autonómica.

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

Os 1100 accidentes con vítimas producidos na rede autonómica de Galicia durante o ano 2025, repartíronse ao longo do ano tal e como se mostra no gráfico 1.3.

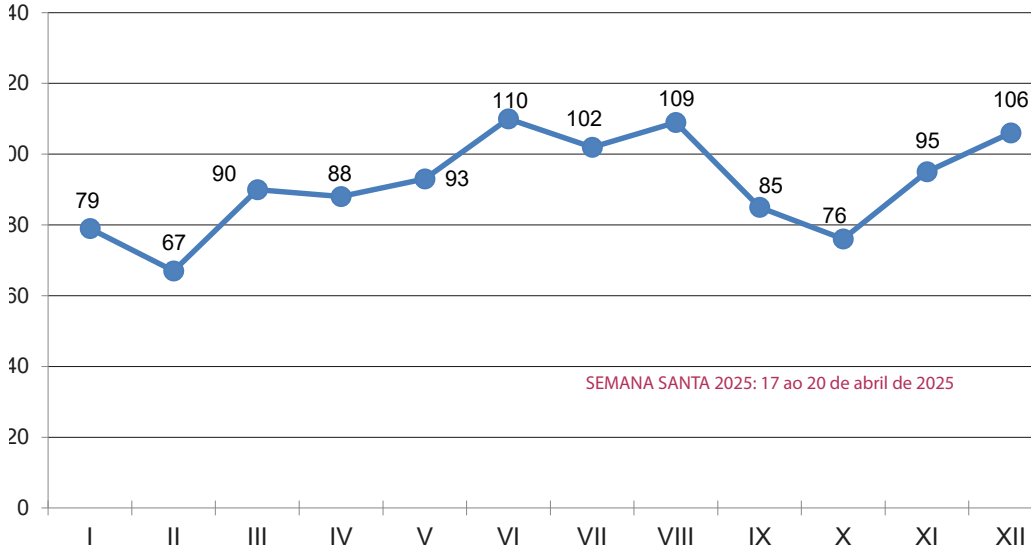


Gráfico 1.3: Distribución mensual do número de accidentes con vítimas no ano 2025. Rede autonómica.

Os 41 falecidos que se rexistraron na totalidade de accidentes distribuíronse segundo o gráfico 1.4, podéndose apreciar que os meses nos que se produciron máis falecidos con respecto á accidentalidade rexistrada foron agosto e xuño, seguidos de outubro.

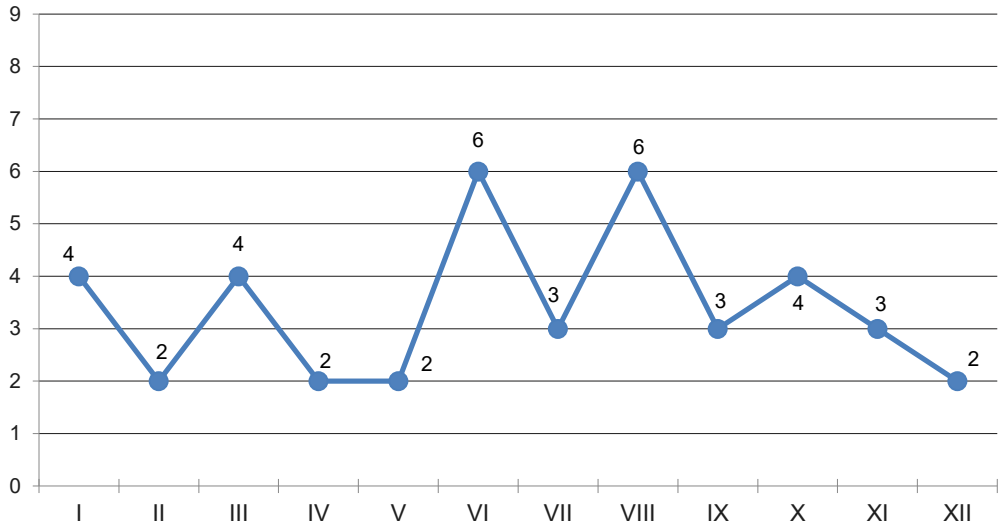


Gráfico 1.4: Distribución mensual do número de falecidos no ano 2025. Rede autonómica.

Móstrase, a continuación, a gráfica do tráfico mensual na rede de estradas autonómica, é dicir, o gráfico da porcentaxe de IMDs mensuais medias con respecto á IMD anual media do ano 2025.

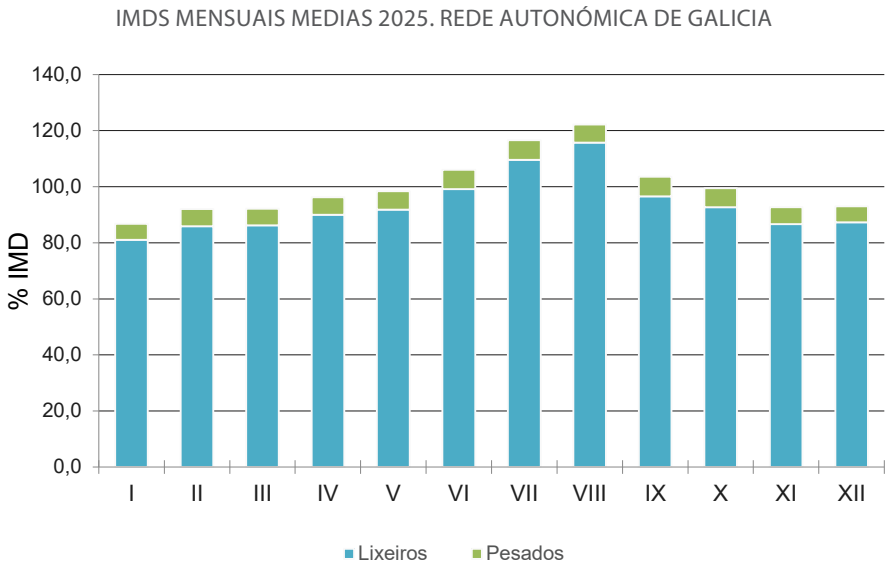


Gráfico 1.5: Distribución IMDs mensuais medias 2025. Rede autonómica

A distribución semanal dos accidentes ao longo do ano 2025 móstrase no gráfico 1.6. Obsérvase cómo os accidentes son máis numerosos os luns e os venres.

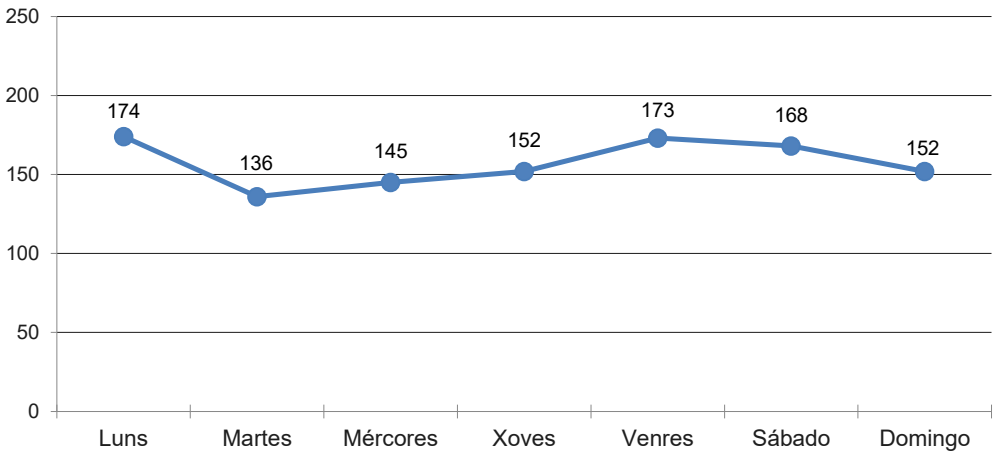


Gráfico 1.6: Distribución semanal dos accidentes con vítimas no ano 2025. Rede autonómica.

Co obxecto de poder relacionar datos, é interesante coñecer as horas nas que se produciron os accidentes no ano 2025, segundo o día da semana. Deste xeito e segundo aparece reflectido no gráfico 1.7, nos sábados hai unha porcentaxe superior ao resto da semana de accidentes en horas nocturnas, en relación cos accidentes de cada un dos días.

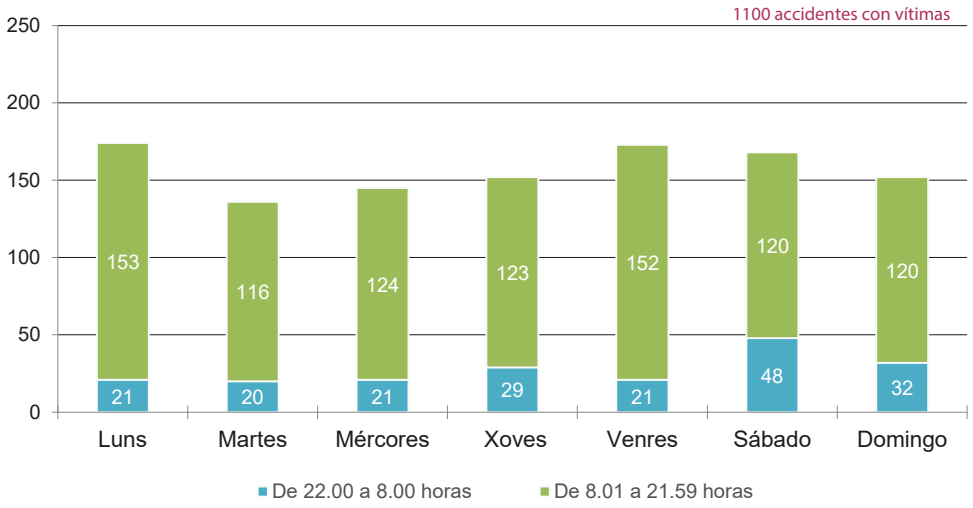


Gráfico 1.7: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo o día da semana e a hora. Rede autonómica.

Interesante é comparar a gráfica 1.7 coa que segue a continuación sobre o tráfico semanal na rede autonómica, é dicir, o gráfico da porcentaxe de IMDs semanais medias con respecto á IMD anual media do ano 2025.

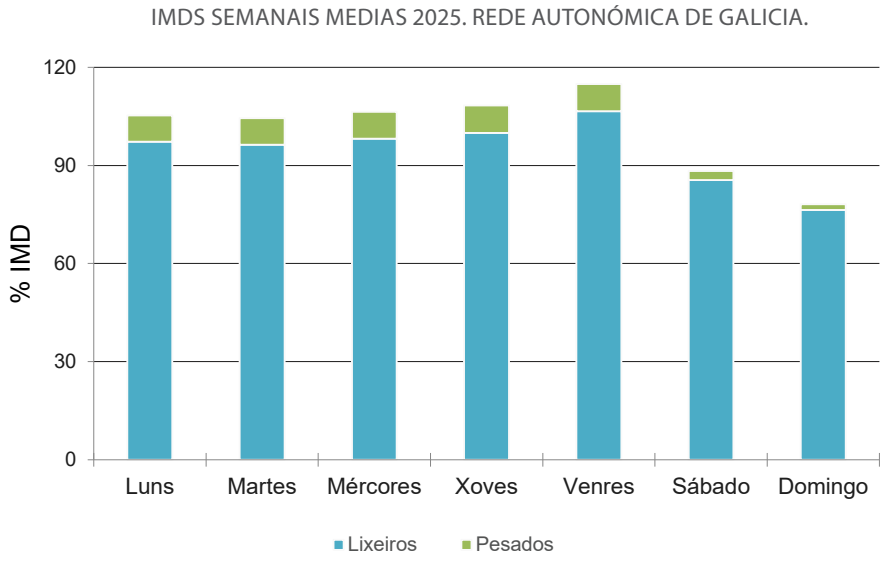


Gráfico 1.8: Distribución IMDs semanais medias 2025. Rede autonómica

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

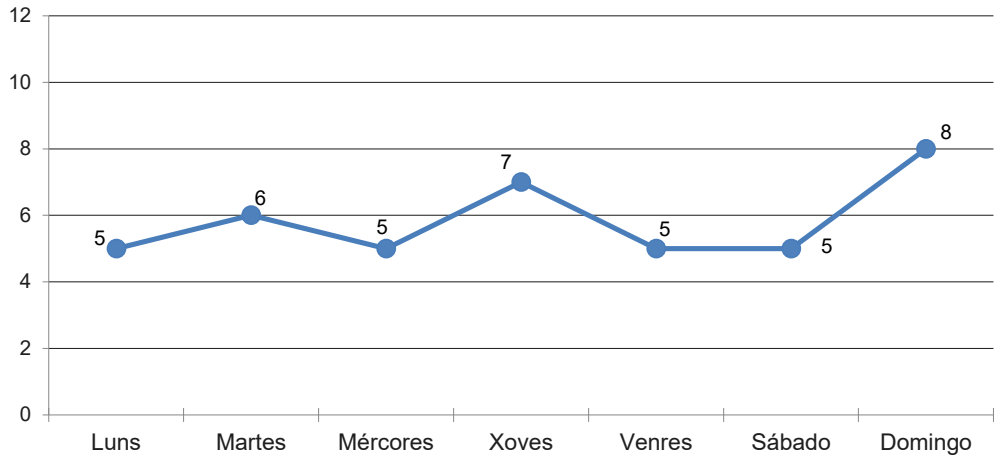


Gráfico 1.9: Distribución semanal do número de mortos no ano 2025. Rede autonómica.

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

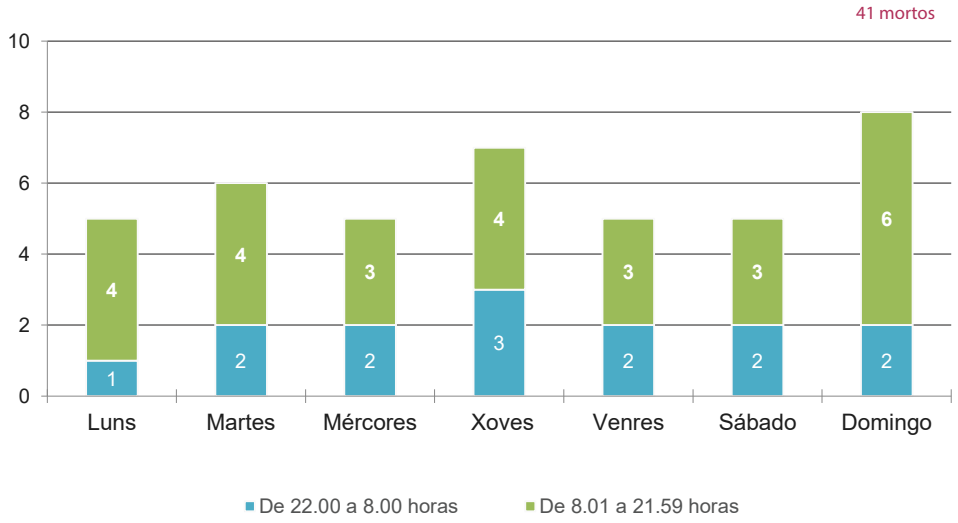


Gráfico 1.10: Mortos no ano 2025 segundo o día da semana e a hora. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓNS HORARIAS DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS E DO NÚMERO DE FALECIDOS

Segundo os gráficos 1.11 e 1.12 de distribución horaria dos accidentes e de falecidos no ano 2025, o maior número de accidentes con vítimas produciuse entre as 19.00 h e as 20:00 h. Os accidentes máis graves producíronse entre as 04:00 e as 05:00 h.

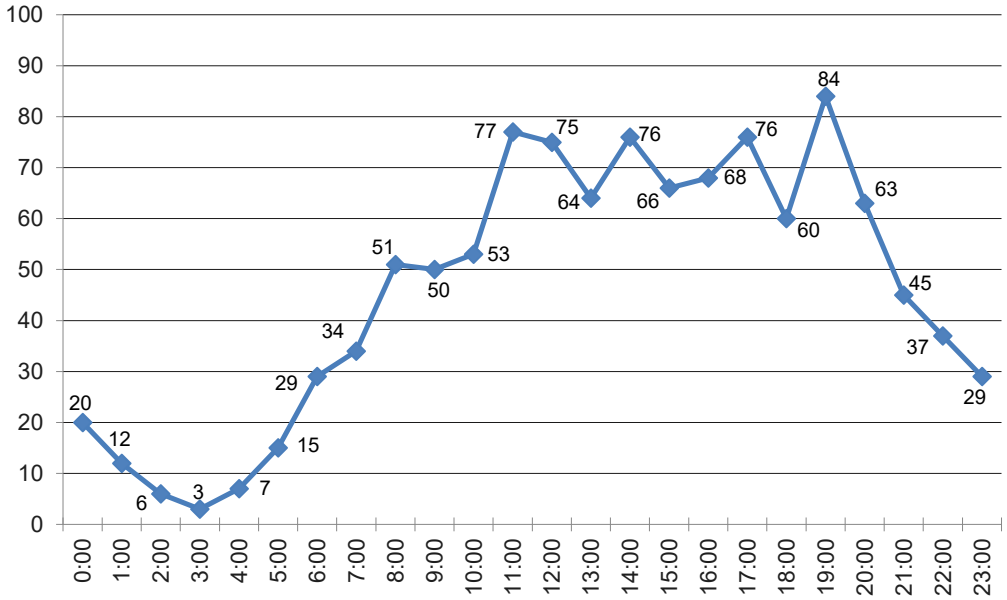


Gráfico 1.11: Distribución horaria dos accidentes con vítimas no ano 2025. Rede autonómica.

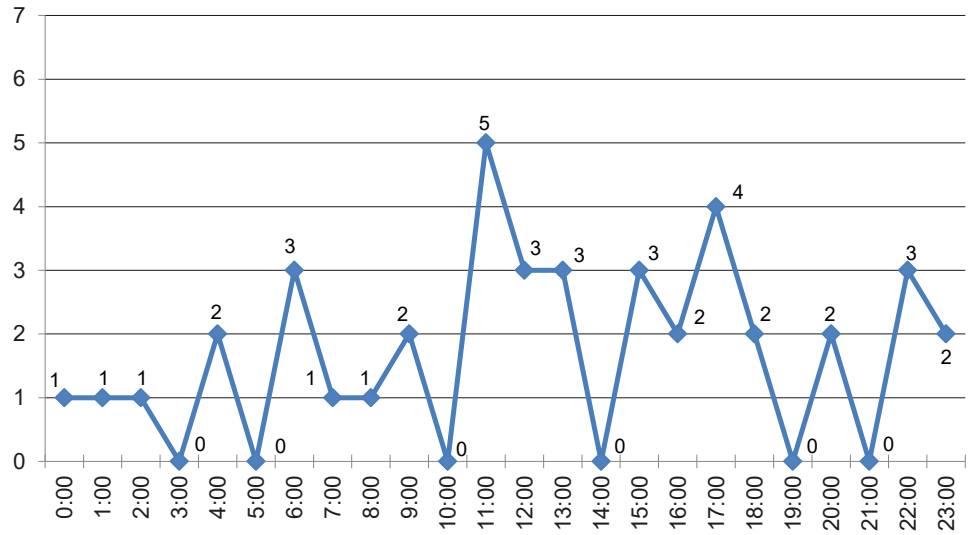
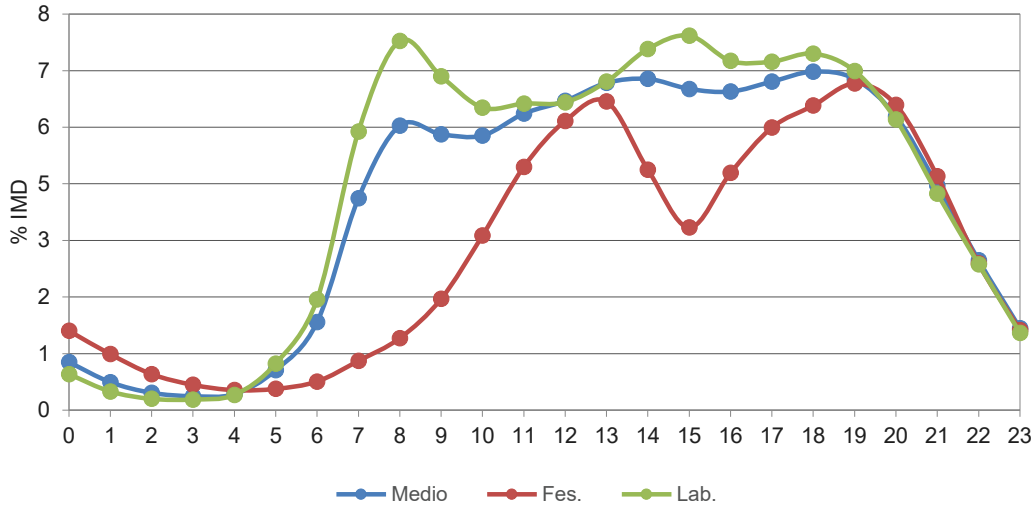


Gráfico 1.12: Distribución horaria do número de mortos no ano 2025. Rede autonómica.

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

IMDS HORARIAS MEDIAS 2025 REDE AUTONÓMICA DE GALICIA



TIPOS DE ACCIDENTES NO ANO 2025

Segundo aparece no gráfico 1.13, o 20,9% (230) dos accidentes con vítimas no ano 2025 na rede da Comunidade Autónoma foron colisións frontolaterais, mentres que o 15,3% (168) foron producidos por alcances e outro 15,3% (168) foron choques. O 19,6% (216) foron doutro tipo.

Respecto do número de falecidos, obsérvase no gráfico 1.14 que as colisións frontais son os accidentes máis graves (12 falecidos en 76 accidentes). En segundo lugar en gravidade sitúanse os atropelos a peóns (7 falecidos en 68 accidentes). Os accidentes con menos falecidos por accidente son os alcances (1 falecido en 168 accidentes con vítimas).

Os tipos de accidentes están agrupados do seguinte xeito:

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

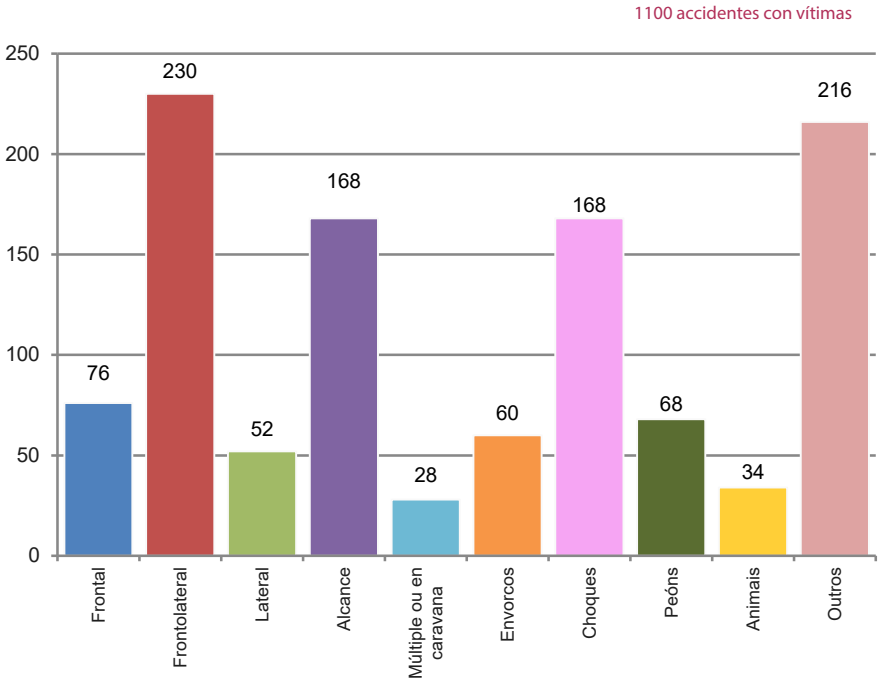


Gráfico 1.13: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo o tipo de accidente: Rede autonómica.

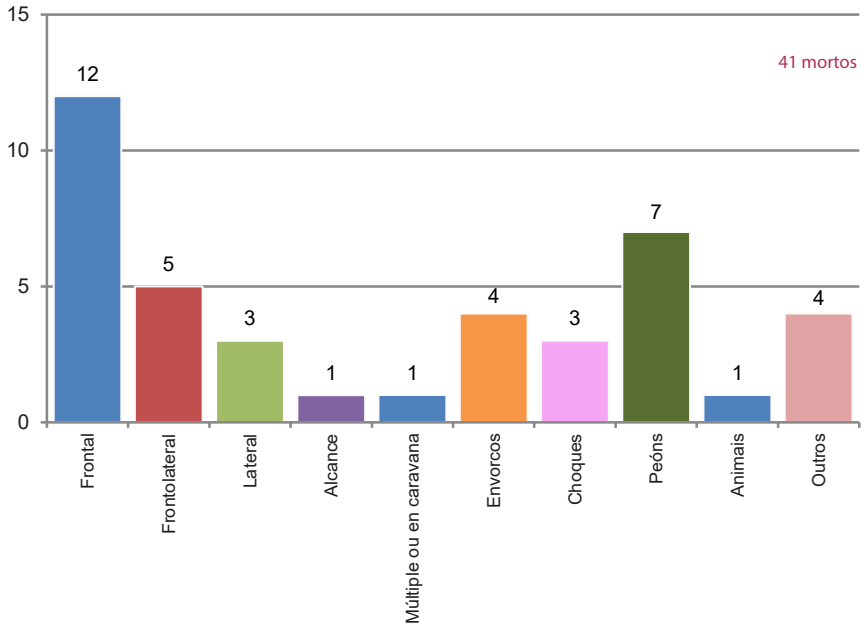


Gráfico 1.14: Número de mortos no ano 2025, segundo o tipo de accidente. Rede autonómica.

POSIBLES CAUSAS POLAS QUE SE PRODUCIRON OS ACCIDENTES NO ANO 2025

Tal e como se pode observar no gráfico 1.15, as causas máis frecuentes polas que se producen os accidentes son as infraccións ás normas de circulación, seguidas das distraccións e dunha velocidade inadecuada. Estes tres grupos engloban o 66% do total.

Nos gráficos da páxina seguinte reflíctese a gravidade dos accidentes segundo as súas causas. Pódese apreciar que os accidentes cunha maior porcentaxe de mortalidade respecto do número de accidentes que se rexistraron no ano 2025 son os producidos pola irrupción do peón, onde se rexistraron 5 falecidos en 22 accidentes. Síguenlle os accidentes que son causados pola meteoroloxía adversa e o alcohol.

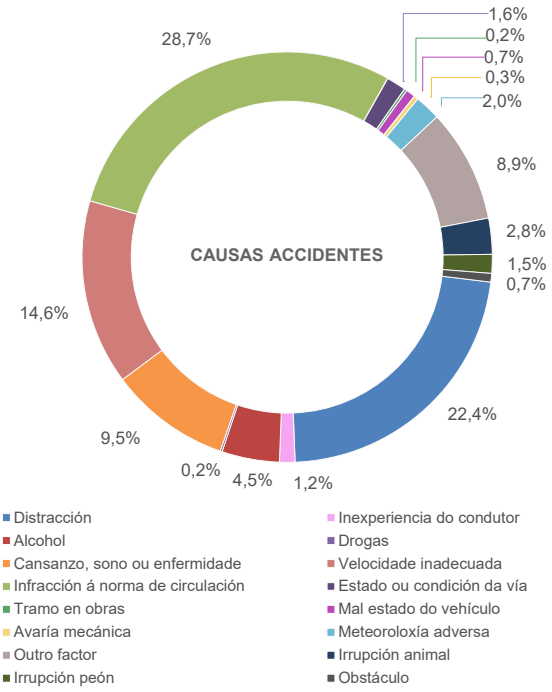


Gráfico 1.15: Porcentaxes dos accidentes con vítimas, segundo as posibles causas. Rede autonómica.

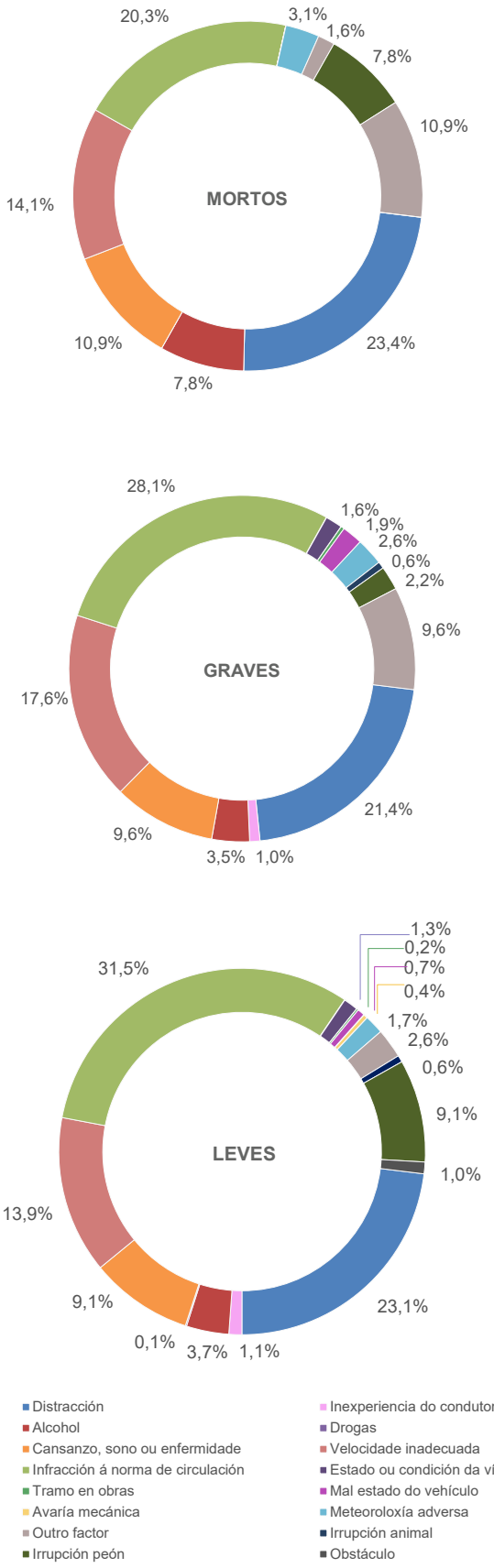


Gráfico 1.16: Porcentaxes dos mortos, graves e leves, segundo as posibles causas. Rede autonómica.

2 FACTORES CONCORRENTES DOS ACCIDENTES

Os partes de accidentes conteñen unha grande variedade de datos acerca das circunstancias nas que se produciu cada accidente, xa sexa referidos á estrada, ao clima, condutores, vehículos, etc. Neste apartado estúdanse globalmente algunhas das circunstancias máis importantes relacionadas cos accidentes no ano 2025.

ESTADO DA CALZADA

No ano 2025 o 69,64% dos accidentes producíronse coa calzada seca e limpa. Con calzada mollada producíronse o 29% dos accidentes.

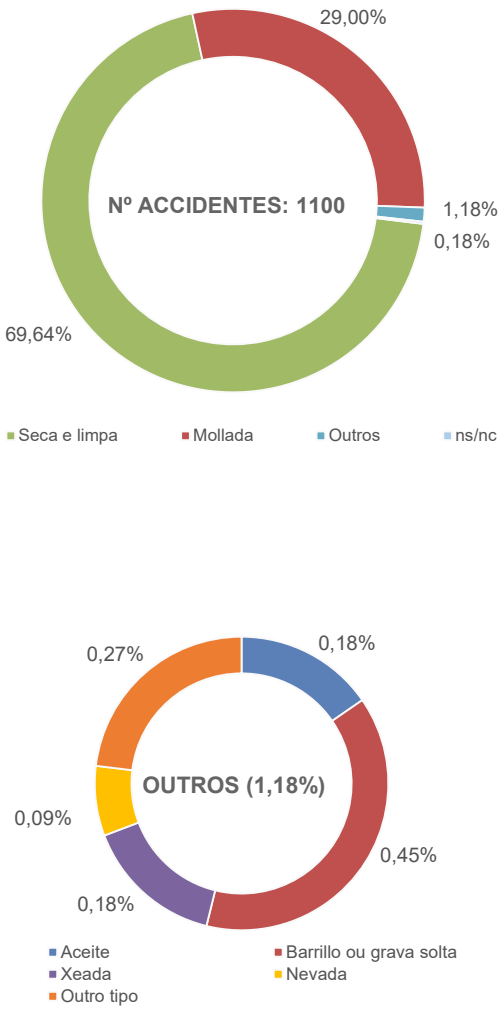


Gráfico 2.1: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo o estado da calzada. Rede autonómica.

Seguidamente, no gráfico 2.2. móstranse as porcentaxes do número de mortos, feridos graves e feridos leves dos accidentes do ano 2025, segundo o estado da calzada.

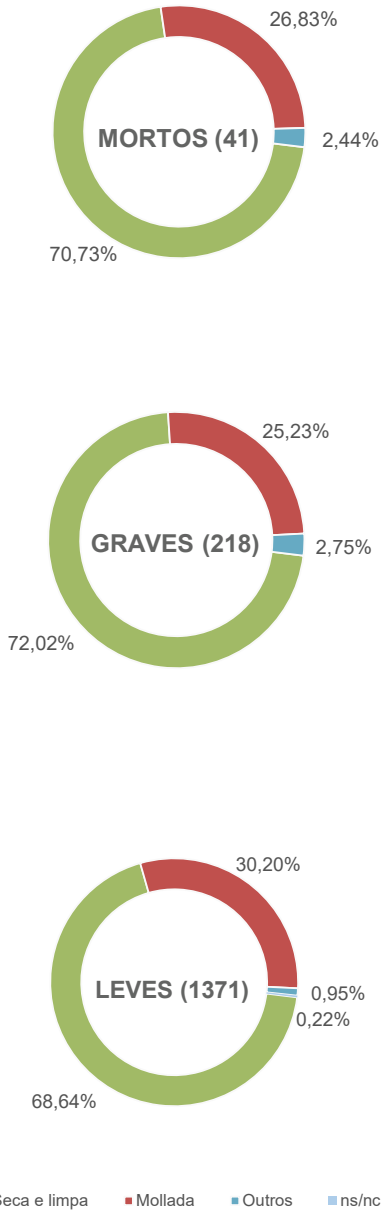


Gráfico 2.2: Mortos, feridos graves e leves, segundo o estado da calzada. Ano 2025. Rede autonómica.

FACTORES ATMOSFÉRICOS

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

Os accidentes máis graves foron os producidos con tempo nubrado que rexistrou 8 falecidos en 173 accidentes, seguidos dos producidos con bo tempo, 26 falecidos en 705 accidentes.

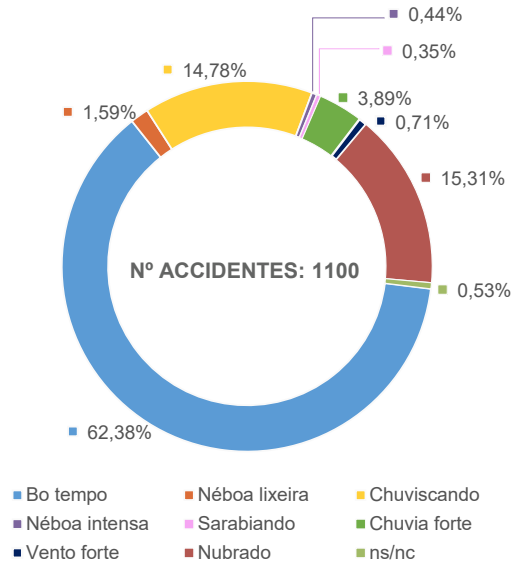


Gráfico 2.3: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo os factores atmosféricos. Rede autonómica.

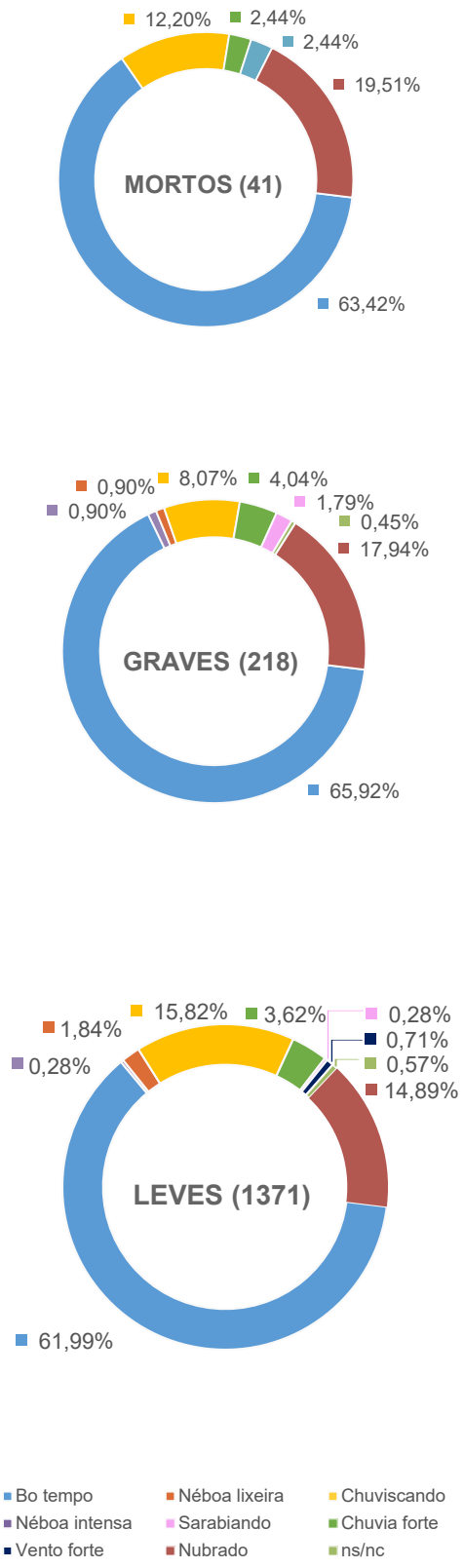


Gráfico 2.4: Mortos, graves e leves nos accidentes do 2025, segundo os factores atmosféricos. Rede autonómica.

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

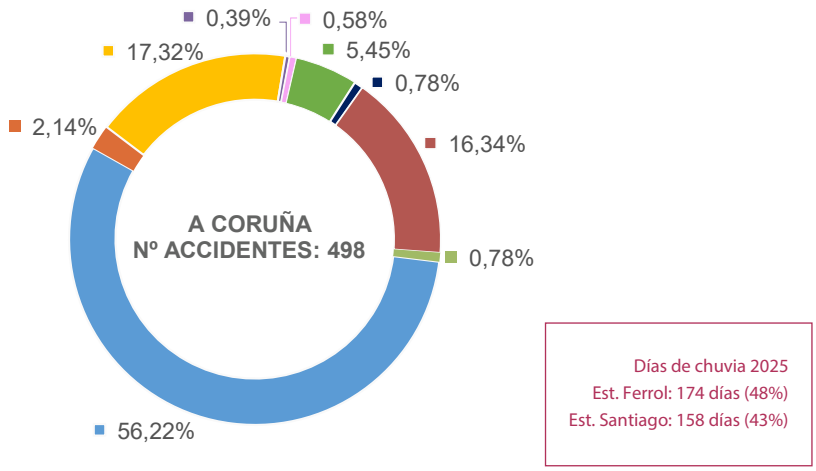


Gráfico 2.5: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo os factores atmosféricos, A Coruña. Rede autonómica.

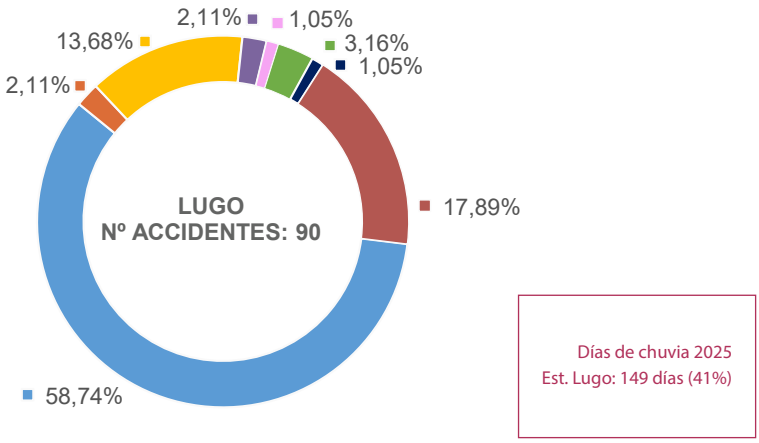
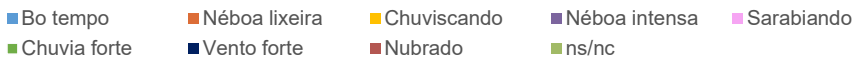


Gráfico 2.6: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo os factores atmosféricos, Lugo. Rede autonómica.



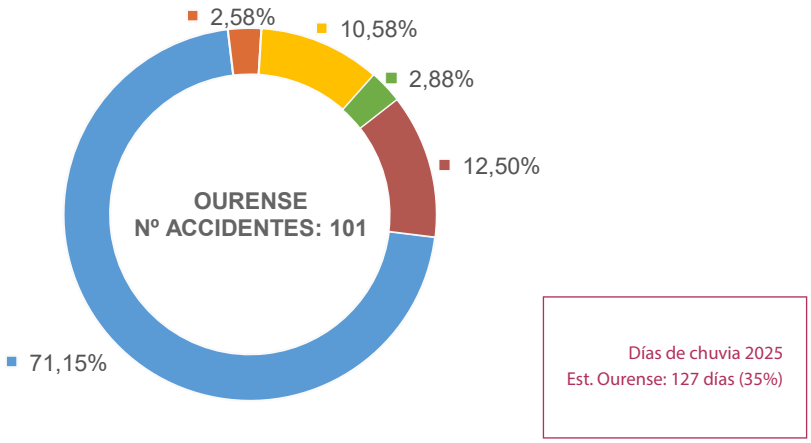


Gráfico 2.7: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo os factores atmosféricos, Ourense. Rede autonómica.

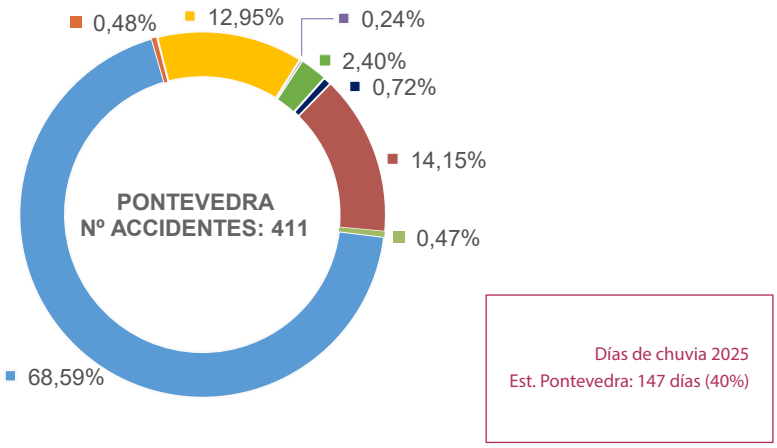
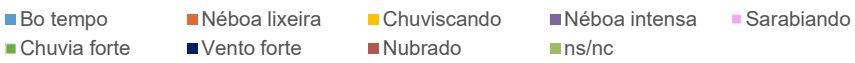


Gráfico 2.8: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo os factores atmosféricos, Pontevedra. Rede autonómica.



LUMINOSIDADE

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

En relación coa gravidade dos accidentes, os que teñen as cifras máis desfavorables son os producidos sen iluminación con 10 falecidos en 130 accidentes e no crepúsculo, con 3 falecidos en 51 accidentes.

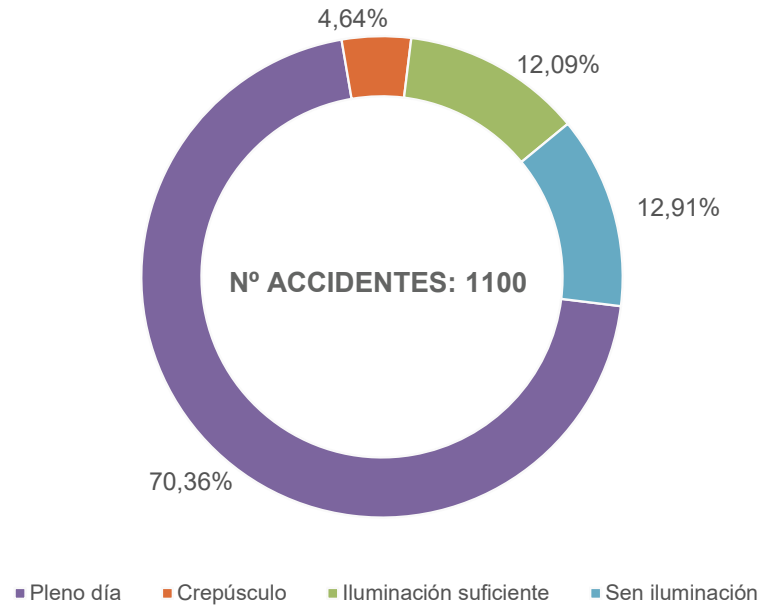


Gráfico 2.9: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo a luminosidade. Rede autonómica.

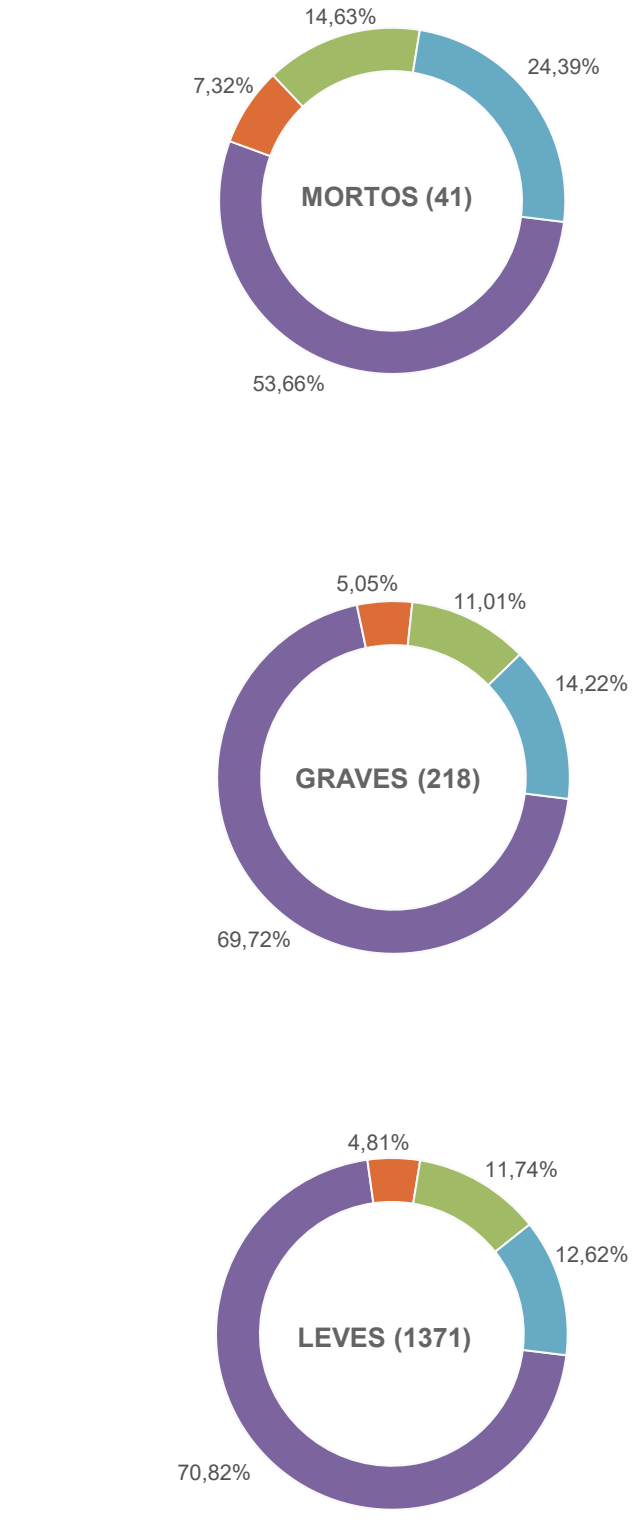


Gráfico 2.10: Mortos, feridos graves e leves no ano 2025, segundo a luminosidade. Rede autonómica.

TRAZADO DA VÍA

Da análise dos datos correspondentes (extraídos dos partes dos accidentes), obsérvase que os accidentes producidos no ano 2025 foron un 60,91% en recta, un 19,36% en curva con sinal e un 18,91% en curva sen sinal (gráfico 2.11).

No gráfico 2.12 relaciónanse os accidentes do ano 2025 segundo o tipo de accidente e o trazado da vía existente. A estes efectos dividíronse os tipos de accidentes do seguinte xeito:

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

En canto á gravidade dos accidentes producidos no ano 2025, segundo o trazado da vía, pódese ver no gráfico 2.13 que os accidentes máis graves son os producidos en curva sen sinal (22 mortos en 208 accidentes), seguidos dos producidos en curva con sinal (10 mortos en 213 accidentes).

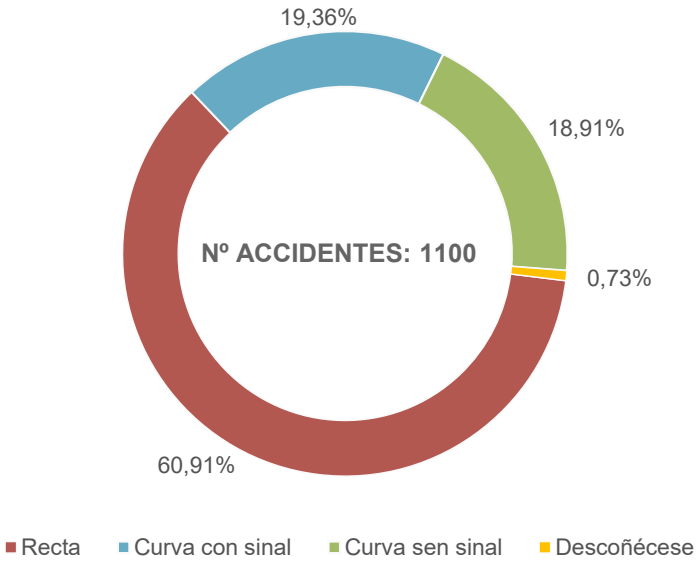


Gráfico 2.11: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo o trazado da vía. Rede autonómica.

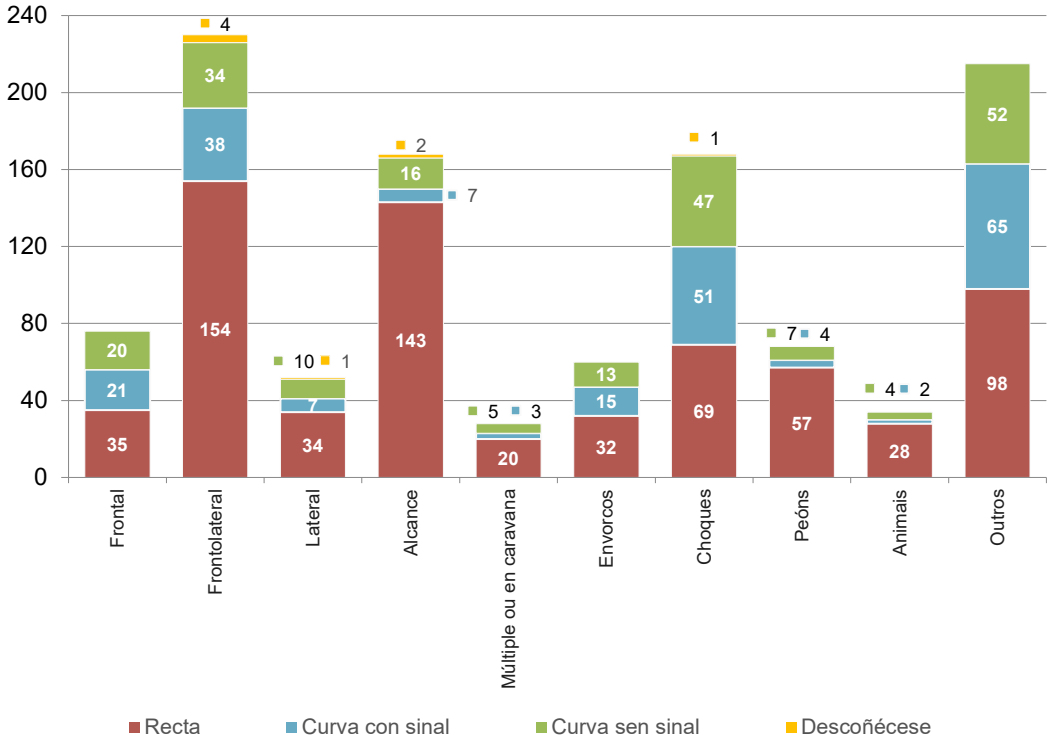


Gráfico 2.12: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo o tipo de accidente e o trazado da vía. Rede autonómica.

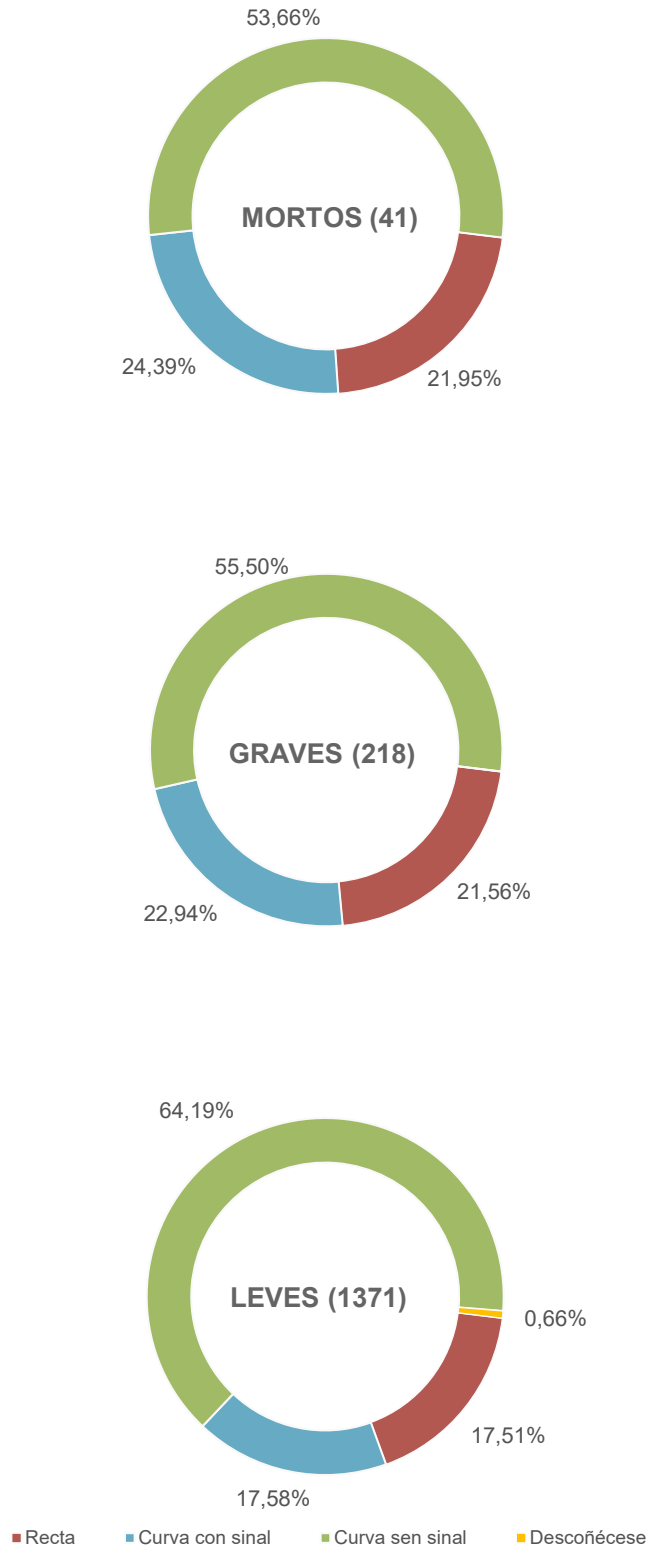


Gráfico 2.13: Mortos, feridos graves e leves no ano 2025, segundo o trazado da vía. Rede autonómica.

ZONA DA VÍA

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

Os accidentes con máis mortos son os producidos na estrada (29 mortos en 609 accidentes rexistrados). En travesía rexistráronse 12 mortos en 491 accidentes. Ver gráfico 2.15.

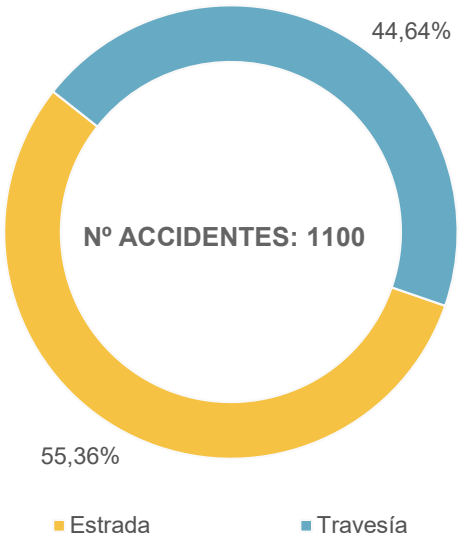


Gráfico 2.14: Accidentes con vítimas no ano 2025, segundo a zona da vía. Rede autonómica.

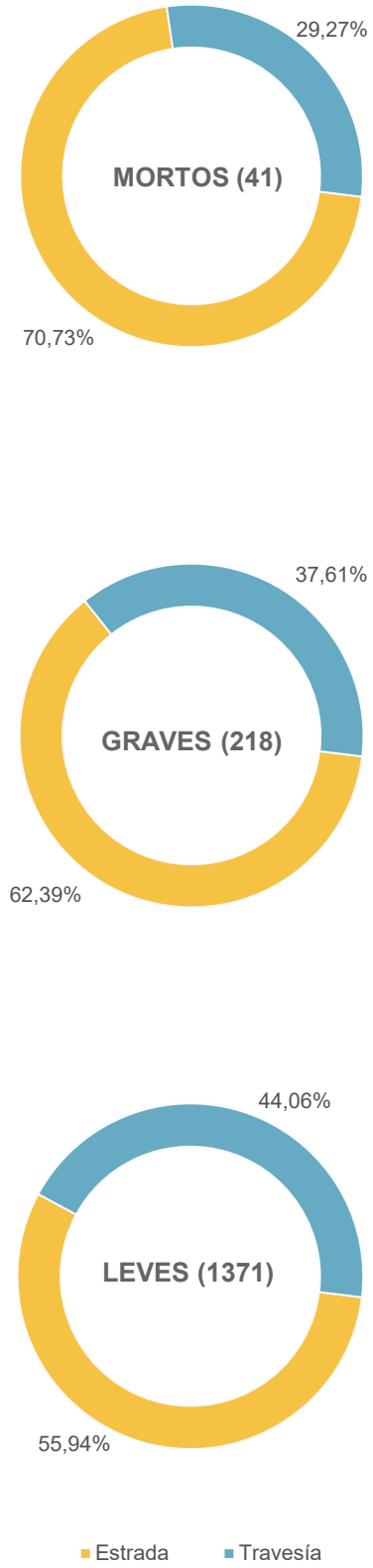


Gráfico 2.15: Mortos, feridos graves e leves no ano 2025, segundo a zona da vía. Rede autonómica.

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

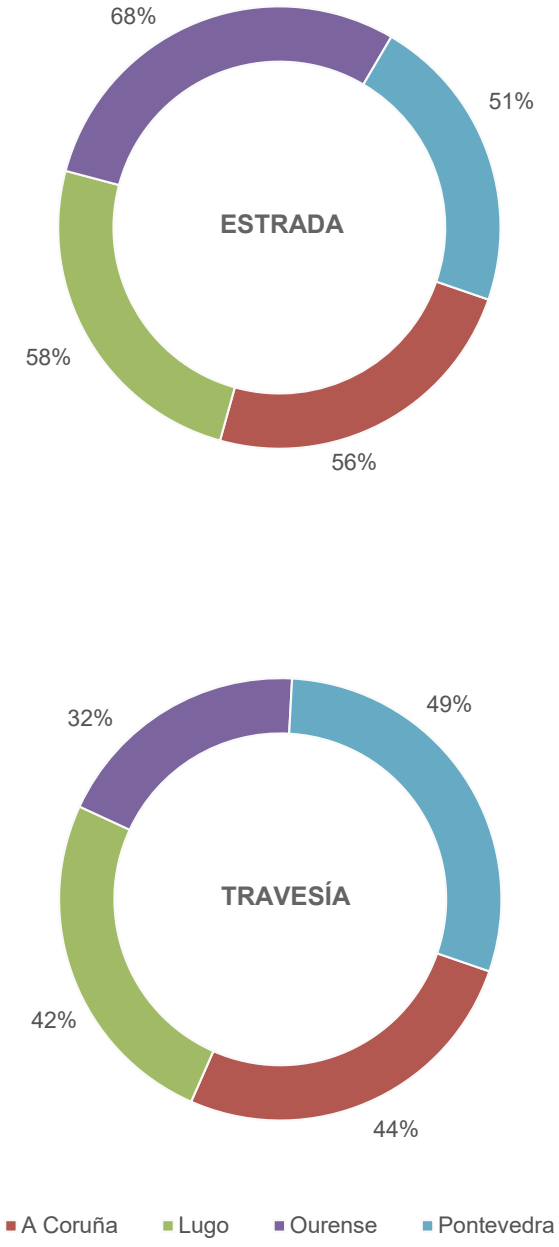


Gráfico 2.16: Accidentes no ano 2025 segundo a zona da vía, por provincias. Rede autonómica.

TIPO DE VÍA

Dentro dos diferentes tipos de vía, case a totalidade dos 1100 accidentes rexistrados no ano 2025, producíronse en estrada convencional (o 87%). Estes datos reflíctense no gráfico 2.17.

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

Pódese apreciar que nas autoestradas e autovías, A Coruña é a provincia que presenta maior proporción de accidentes respecto dos veh-km e Pontevedra é a provincia con máis accidentes respecto da lonxitude de autoestradas e autovías nesa provincia. A maioría dos accidentes con vítimas do ano 2025 en autoestradas e autovías producíronse na provincia da Coruña cun 67% dos accidentes, seguida de Pontevedra cun 27%.

Nas vías para automóbiles, é a provincia de Lugo a que rexistra un maior número de accidentes con vítimas con respecto aos veh-km, e Pontevedra é a provincia que presenta un maior número de accidentes con vítimas con respecto da lonxitude das vías galegas para automóbiles nesa provincia.

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

Atendendo ao gráfico 2.21. en relación coa gravidade dos accidentes segundo sexa o tipo de vía onde se produza o accidente, os accidentes rexistrados nas vías para automóbiles (5 mortos e 8 feridos graves en 26 accidentes) foron os máis graves con respecto ao número de falecidos e feridos graves por accidente rexistrado, seguidos das vías convencionais (36 falecidos e 192 feridos graves en 960 accidentes). Os accidentes ocorridos en autoestradas e autovías rexistraron 0 falecidos e 18 feridos graves en 114 accidentes.

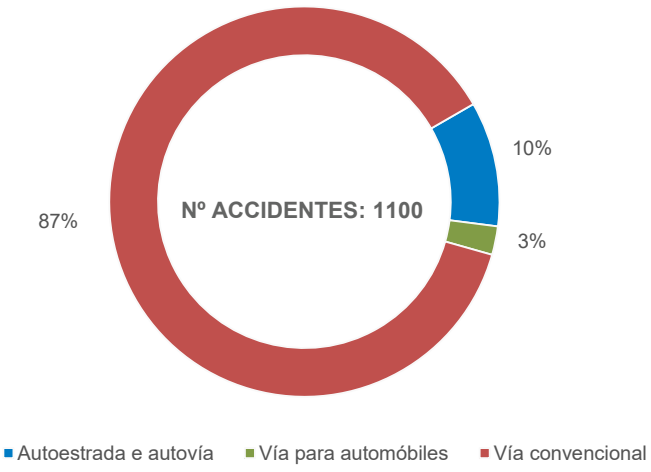


Gráfico 2.17: Accidentes con vítimas no ano 2025 segundo o tipo de vía. Rede autonómica.

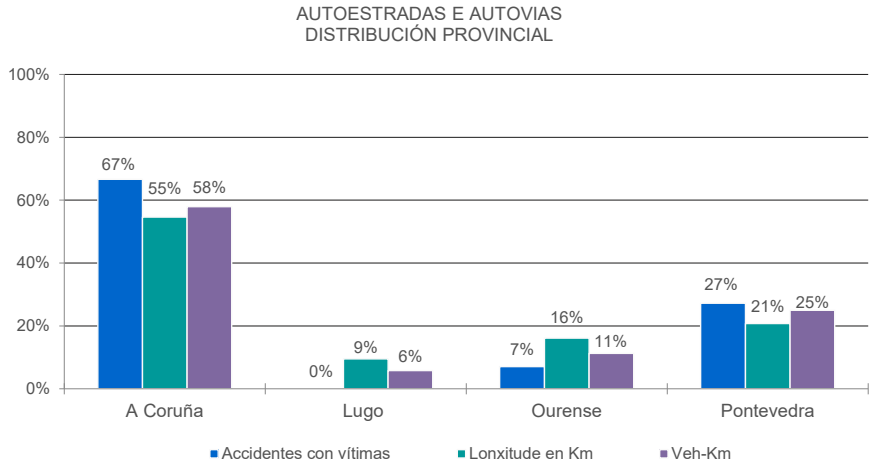


Gráfico 2.18: Distribución provincial. Autoestradas e autovías. Ano 2025. Rede autonómica.

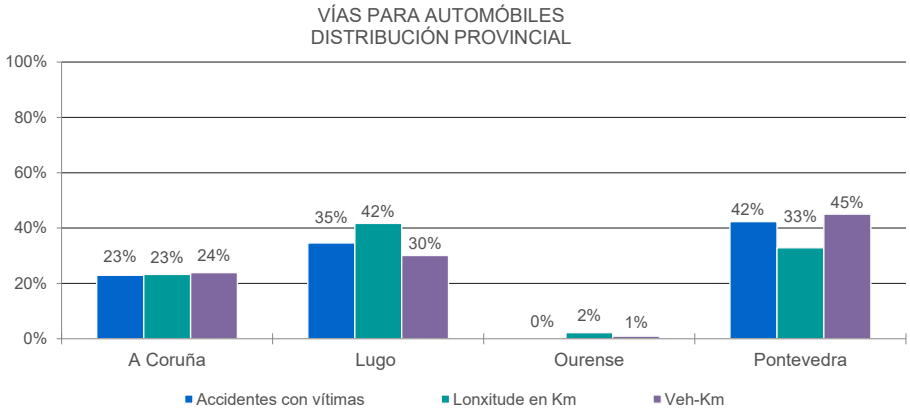


Gráfico 2.19: Distribución provincial. Vías para automóbiles. Ano 2025. Rede autonómica.

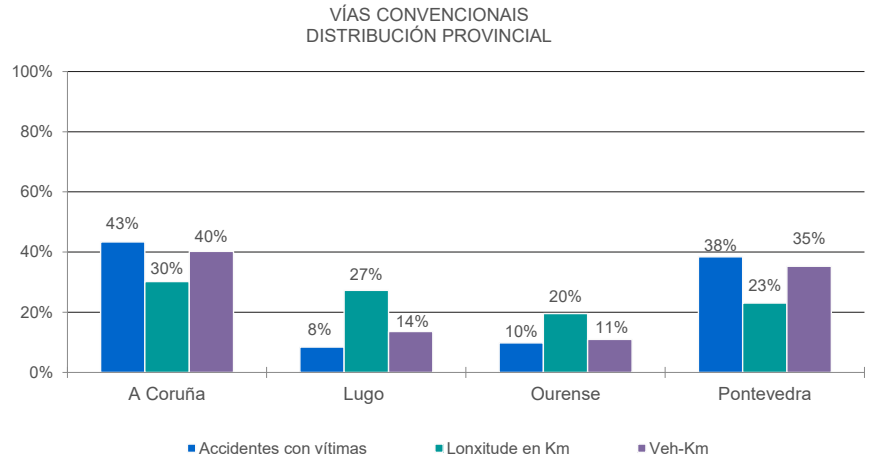


Gráfico 2.20: Distribución provincial. Vías convencionais. Ano 2025. Rede autonómica.

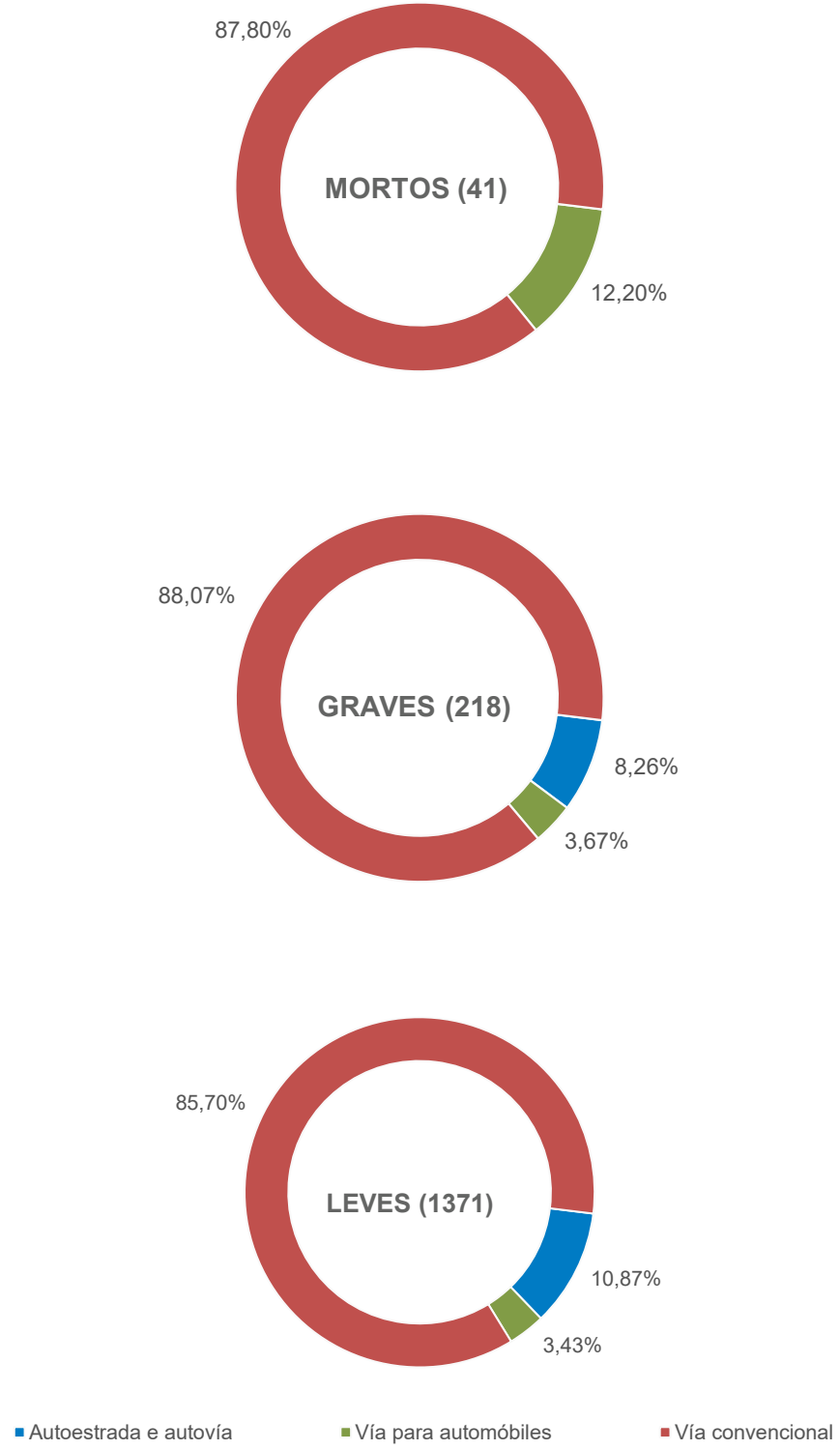


Gráfico 2.21: Mortos, feridos graves e leves no ano 2025, segundo o tipo de vía. Rede autonómica.

TIPO DE REDE

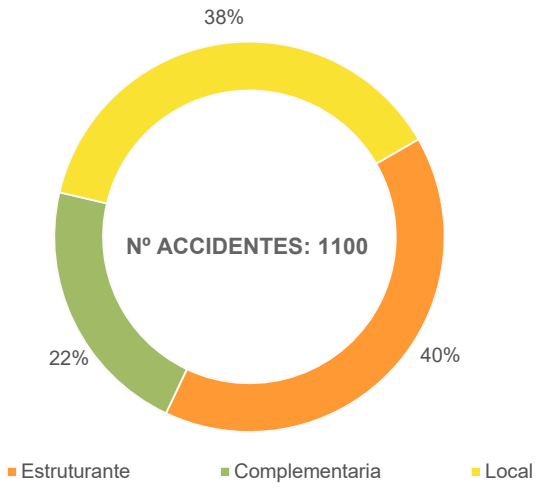
O catálogo da Rede Autonómica de Estradas de Galicia categoriza funcionalmente as estradas autonómicas nas categorías establecidas no Regulamento xeral de estradas de Galicia: rede estruturante, rede complementaria e rede local.

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

A provincia de Pontevedra é a provincia que presenta maior proporción de accidentes con respecto aos veh-km e a lonxitude das vías na rede estruturante. Na rede complementaria, Pontevedra presenta maior proporción de accidentes con respecto á lonxitude e a provincia da Coruña ten maior número de accidentes con respecto aos veh-km.

Na rede local, A Coruña é a provincia que presenta maior proporción de accidentes con respecto aos veh-km e a lonxitude.

Atendendo ao gráfico 2.26, en relación coa gravidade dos accidentes, segundo sexa o tipo de rede da vía onde se produza o accidente, os accidentes rexistrados na rede complementaria (14 mortos en 238 accidentes) son os máis graves atendendo ao número de mortos por accidente, seguidos dos accidentes rexistrados na rede estruturante e, en menor medida, na rede local.



. Gráfico 2.22: Accidentes con vítimas no ano 2025 segundo o tipo de rede. Rede autonómica.

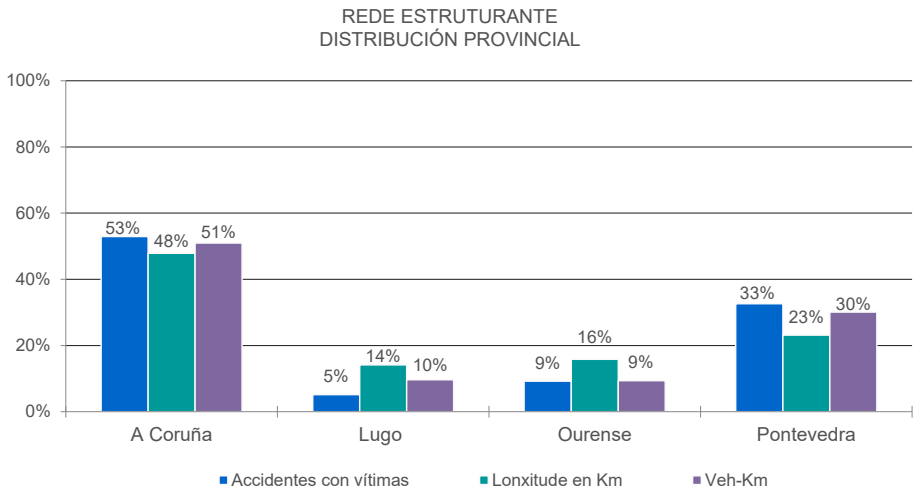


Gráfico 2.23: Distribución provincial. Rede estruturante. Ano 2025. Rede autonómica.

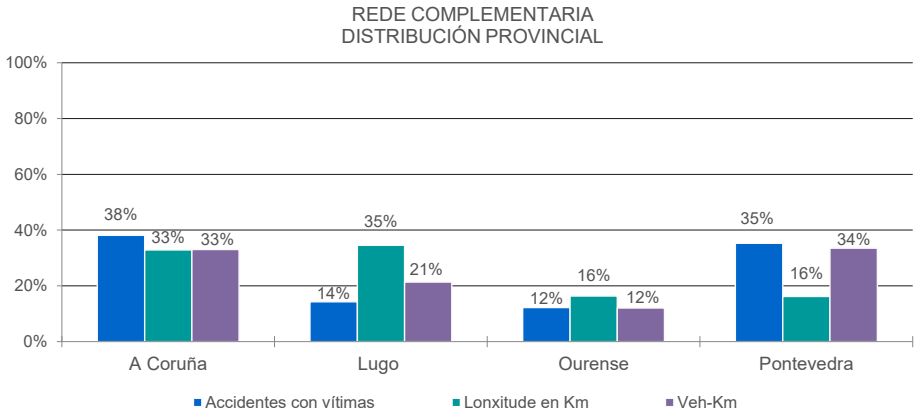


Gráfico 2.24: Distribución provincial. Rede complementaria. Ano 2025. Rede autonómica.

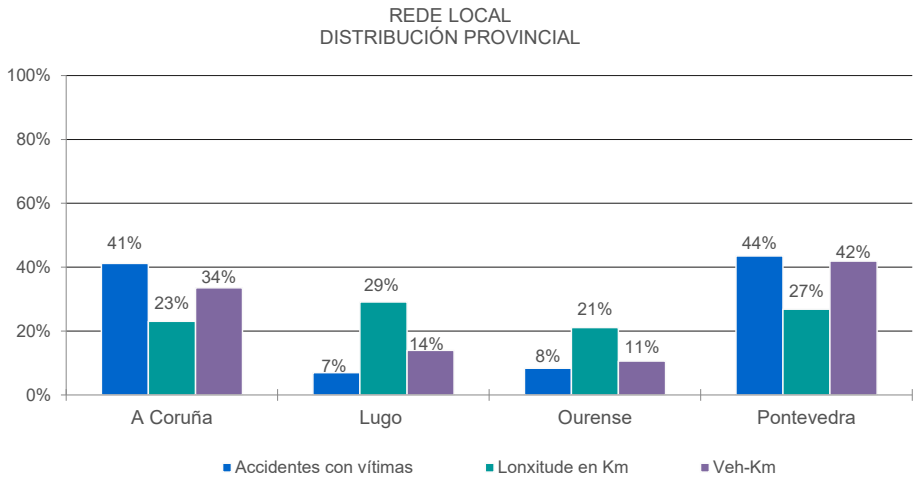


Gráfico 2.25: Distribución provincial. Rede local. Ano 2025. Rede autonómica.

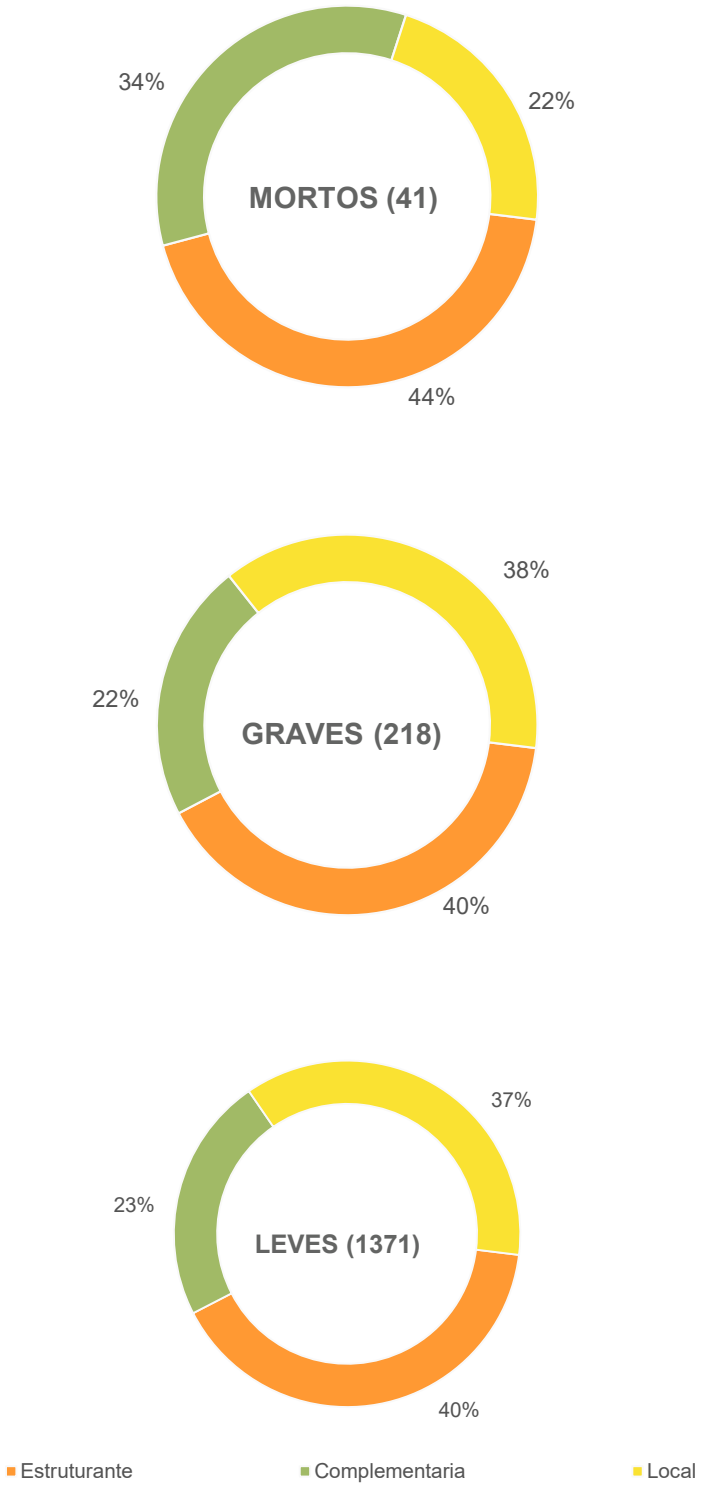


Gráfico 2.26: Mortos, feridos graves e leves no ano 2025, segundo o tipo de rede. Rede autonómica.

3 ACCIDENTES EN INTERSECCIÓNS

Dos 1100 accidentes con vítimas rexistrados no ano 2025, 286 producíronse en intersección cun total de 5 mortos, 60 feridos graves e 361 leves.

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

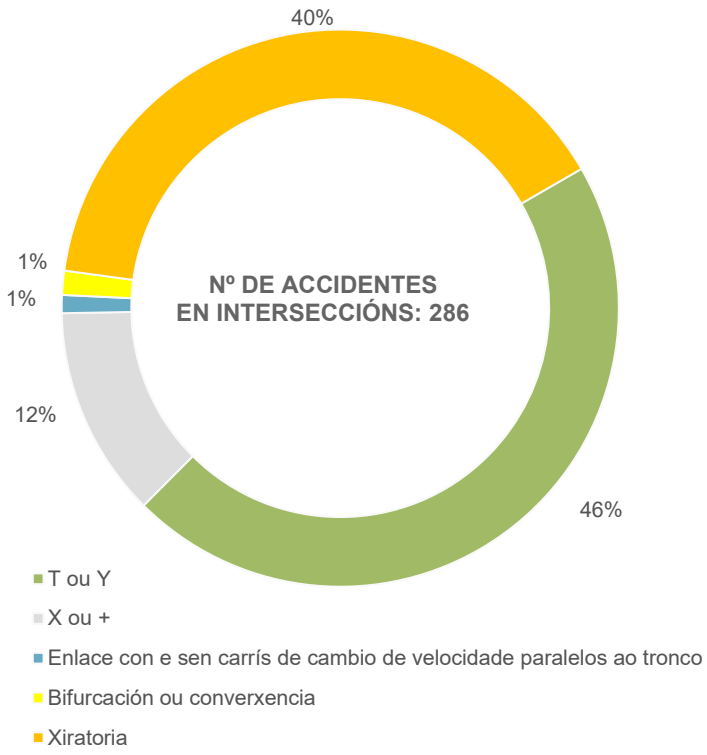


Gráfico 3.1: Accidentes con vítimas segundo o tipo de intersección no ano 2025. Rede autonómica.

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

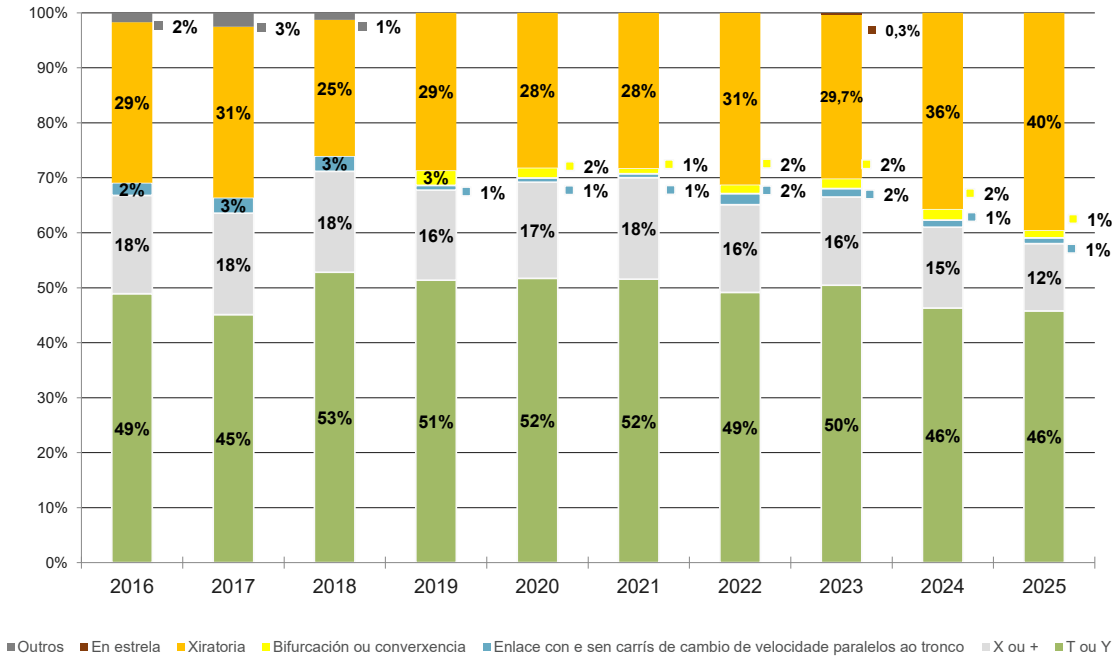


Gráfico 3.2: Evolución dos accidentes con vítimas segundo o tipo de intersección. Anos 2016-2025. Rede autonómica.

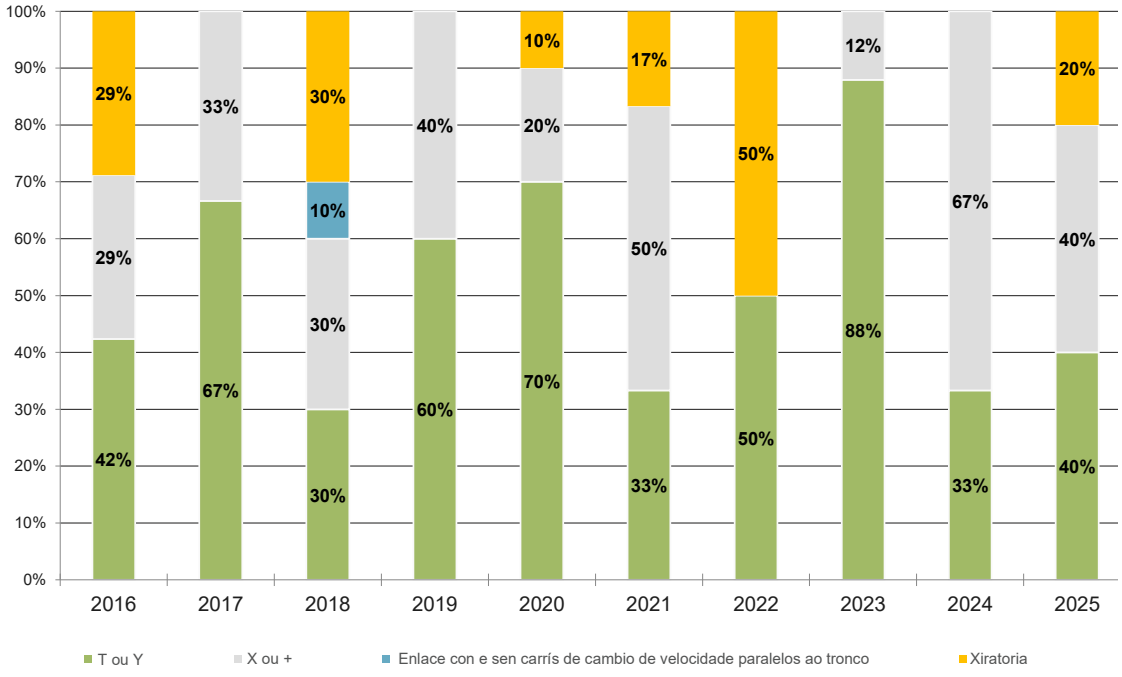
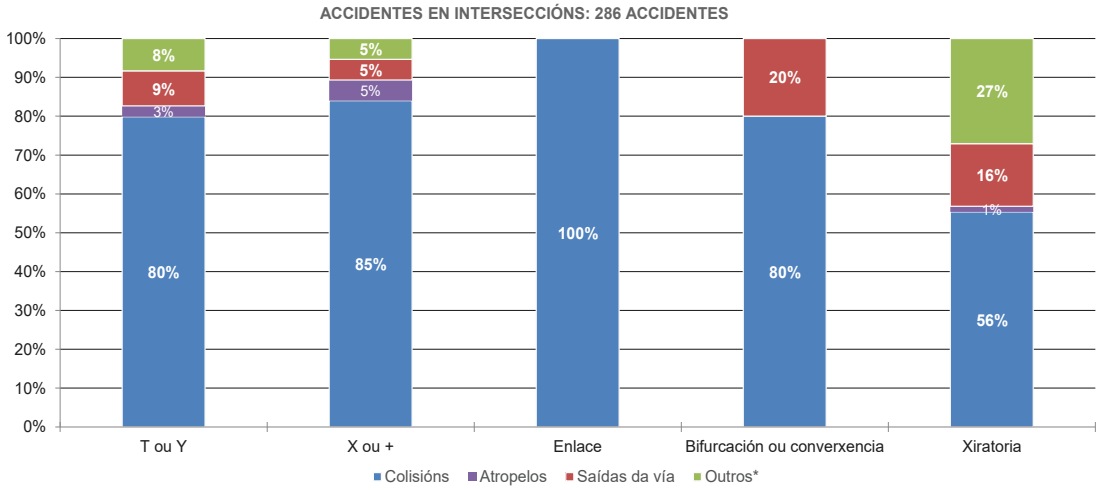


Gráfico 3.3: Evolución dos falecidos segundo o tipo de intersección. Anos 2016-2025. Rede autonómica.

Nos gráficos seguintes (gráfico 3.4 e 3.5) móstrase a tipoloxía dos accidentes segundo os diferentes tipos de intersecciónsno ano 2025 e as súas causas.



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

Gráfico 3.4: Tipoloxía das intersecciónsnas que se produciron accidentes con vítimas. Ano 2025. Rede autonómica.

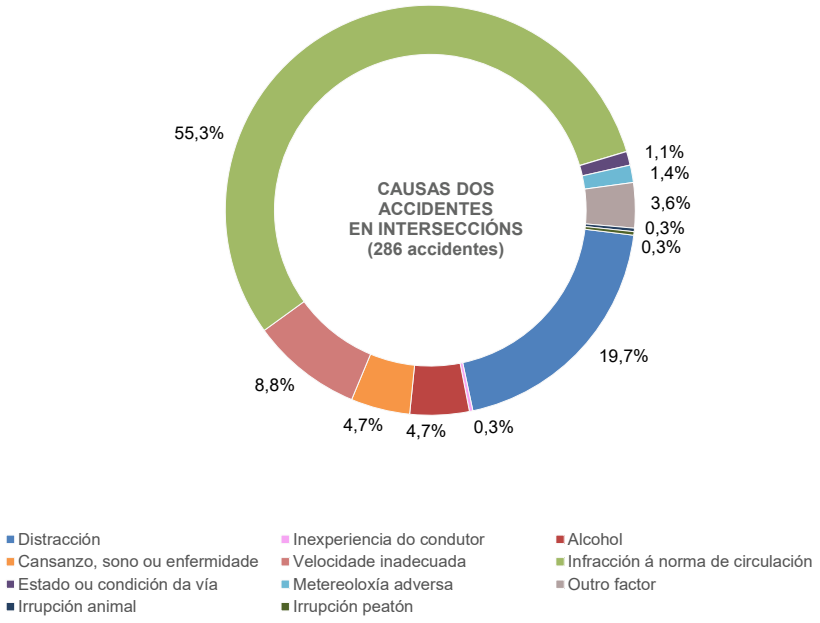


Gráfico 3.5: Causas dos accidentes con vítimas en intersecciónsno ano 2025. Rede autonómica.

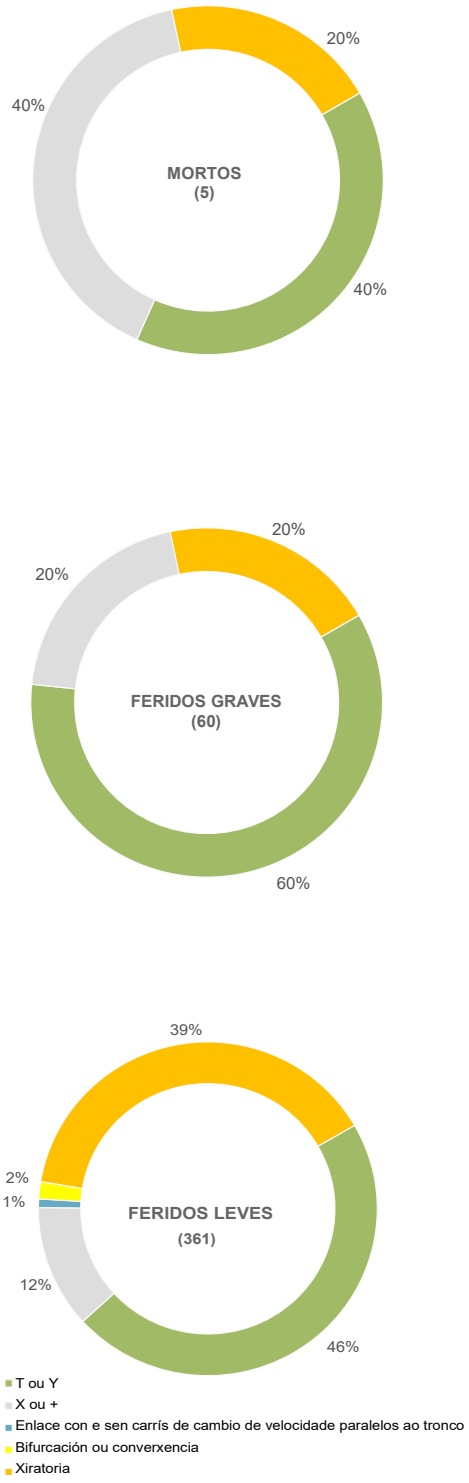


Gráfico 3.6: Vítimas en accidentes en intersecciónss, segundo a tipoloxía da intersección. Ano 2025. Rede autonómica.

4 ACCIDENTES SEGUNDO O TIPO DE VEHÍCULO

Nos 1100 accidentes con vítimas que se rexistraron no 2025 houbo un total de 1630 vítimas das que 41 foron mortos, 218 feridos graves e 1371 feridos leves. Dese total de vítimas, neste apartado só se terán en conta as vítimas que viaxaban nalgún tipo de vehículo no momento do accidente, resultando entón un total de 1560 vítimas (34 mortos, 199 graves e 1327 leves).

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

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

GALICIA: VÍTIMAS 2025 SEGUNDO O TIPO DE VEHÍCULO E PARQUE DE VEHÍCULOS 2025

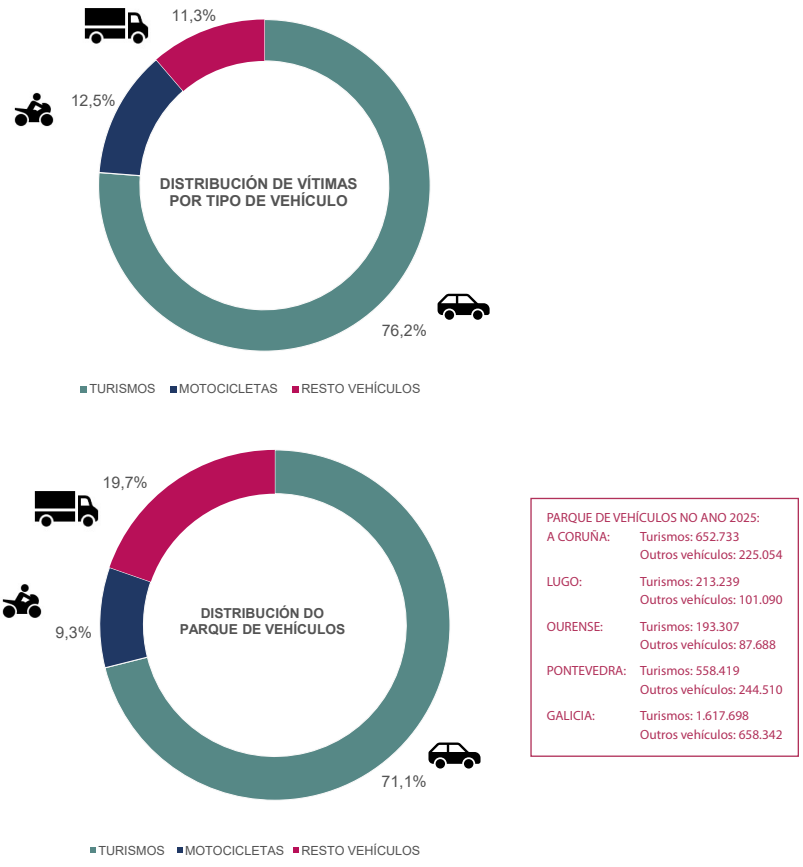


Gráfico 4.1: Vítimas en accidentes no ano 2025, segundo o tipo de vehículo implicado. Rede autonómica.

5 USO DOS ACCESORIOS DE SEGURIDADE

Nos seguintes gráficos móstranse as vítimas segundo o uso de accesorios de seguridade no momento do accidente e segundo a gravidade das lesións orixinadas. Os datos non teñen en conta os accidentes de peóns, motocicletas, ciclomotores ou bicicletas, que serán tratados en capítulos específicos. Tampouco se teñen en conta os accidentes noutro tipo de vehículos que requiren o uso de casco como VMP, quads ou outros vehículos sen motor.

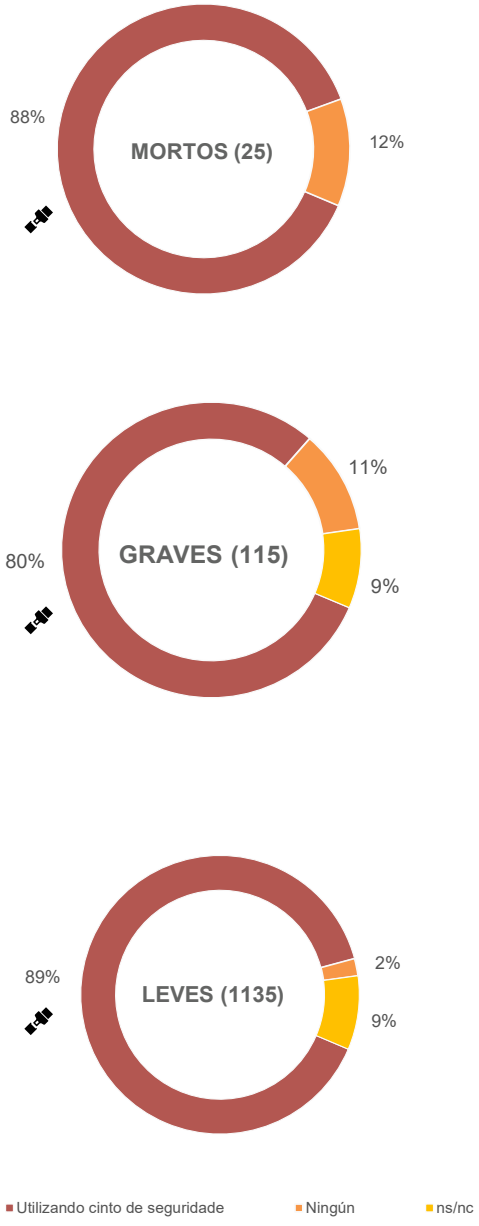


Gráfico 5.1: Vítimas en accidentes no ano 2025, segundo o uso de accesorios de seguridade. Rede autonómica.

6 ACCIDENTES POR IDADE

No gráfico seguinte móstranse as vítimas rexistradas no ano 2025 segundo a súa idade. Como se pode apreciar, o maior número de mortos no ano 2025 foron os maiores de 70 anos (27%). Cos graves predominan os comprendidos entre 51 e 60 anos (21%). A maior porcentaxe dos feridos leves tamén son os que teñen entre 51 e 60 anos (17%) e os que teñen entre 41 e 50 anos (17%), moi seguidos dos que teñen entre 21 e 30 anos (16%).

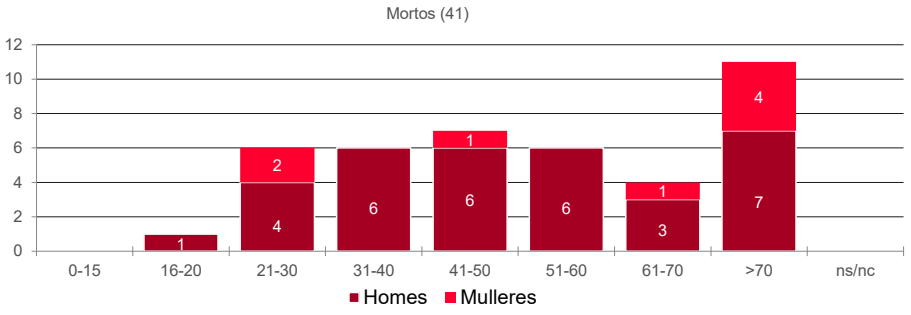


Gráfico 6.1: Mortos en accidentes no ano 2025, segundo a idade das vítimas. Rede autonómica.

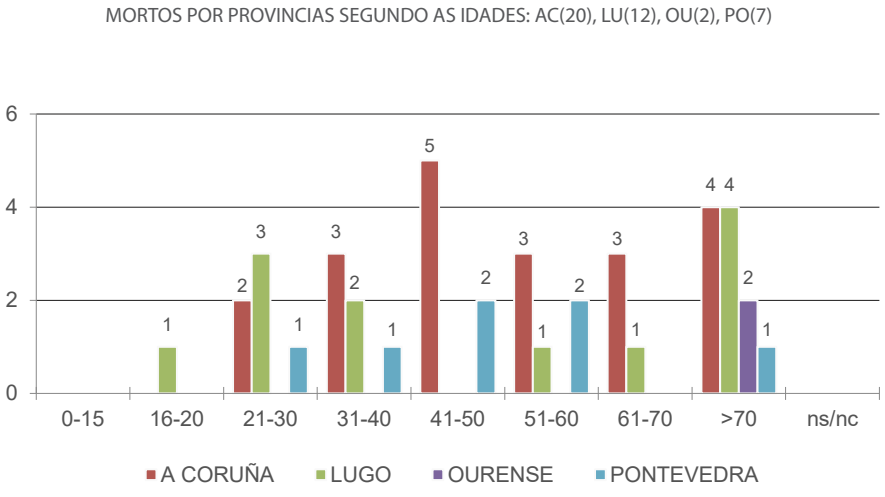


Gráfico 6.2: Mortos en accidentes no ano 2025, segundo a idade das vítimas, por provincias. Rede autonómica.

Analizando só os condutores mortos, obsérvase que os máis numerosos son os de idades comprendidas entre os 31 e os 50 anos, representando un 42% sobre o total dos condutores mortos.

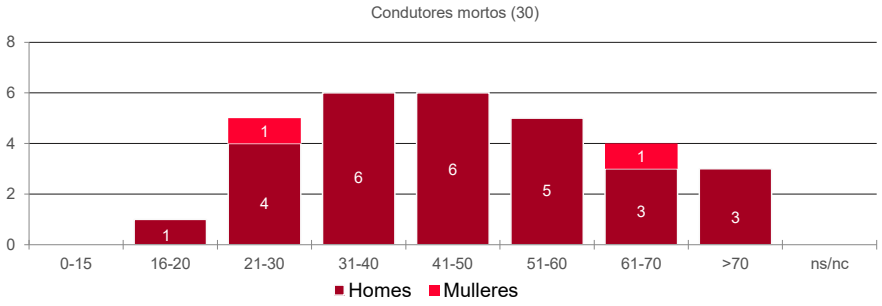


Gráfico 6.3: Condutores mortos en accidentes no ano 2025, segundo a idade. Rede autonómica.

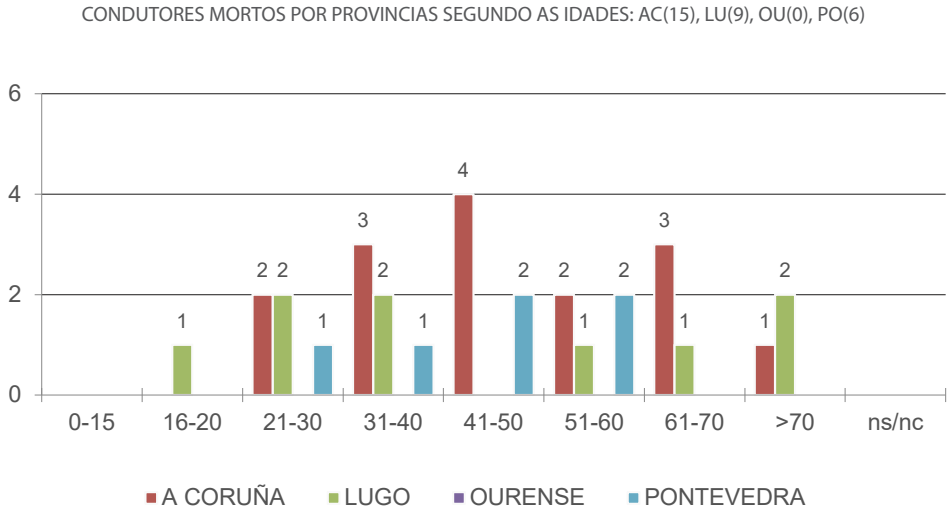


Gráfico 6.4: Condutores mortos en accidentes no ano 2025, segundo a idade das vítimas, por provincias. Rede autonómica.

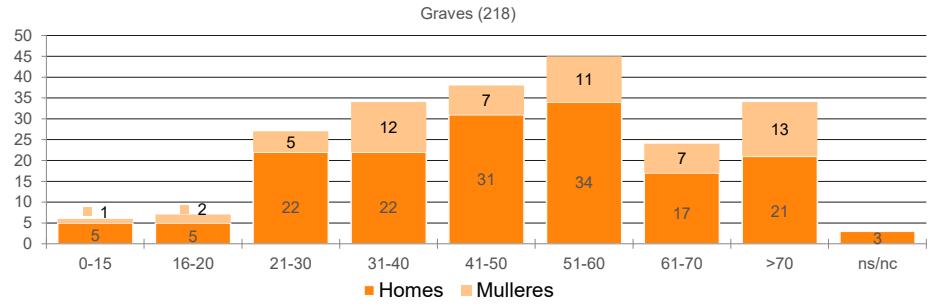


Gráfico 6.5: Feridos graves en accidentes no ano 2025, segundo a idade das vítimas. Rede autonómica.

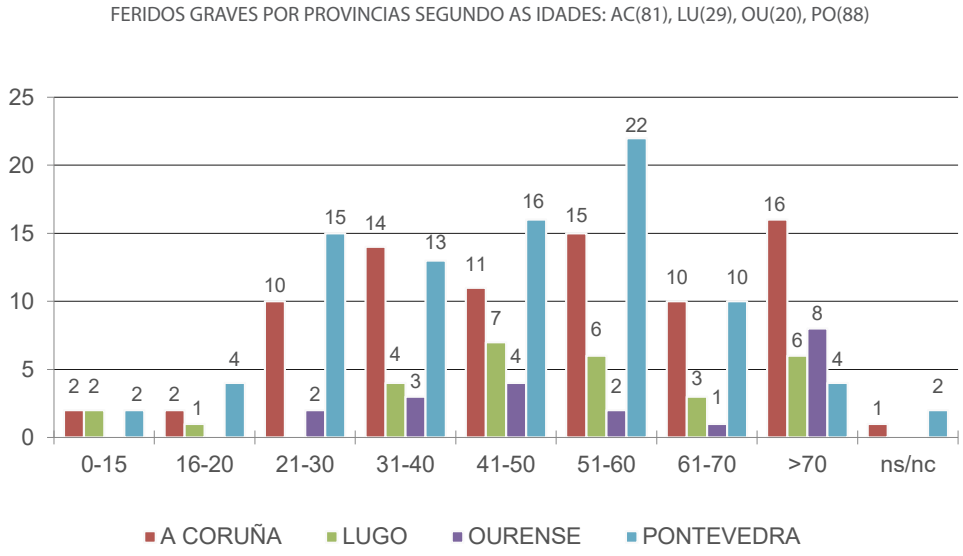


Gráfico 6.6: Feridos graves en accidentes no ano 2025, segundo a idade das vítimas, por provincias. Rede autonómica.

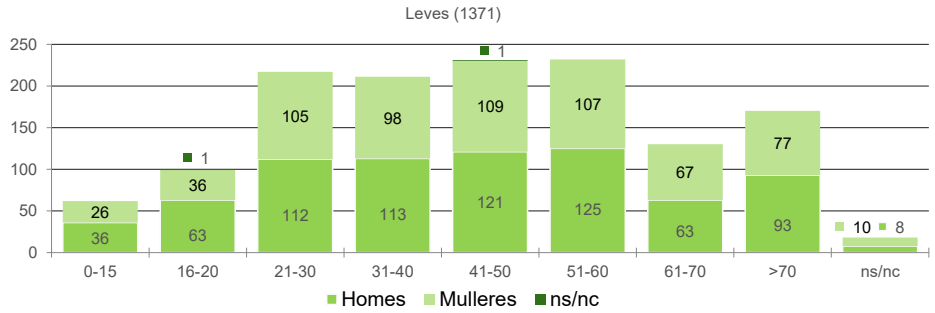


Gráfico 6.7: Feridos leves en accidentes no ano 2025, segundo a idade das vítimas. Rede autonómica.

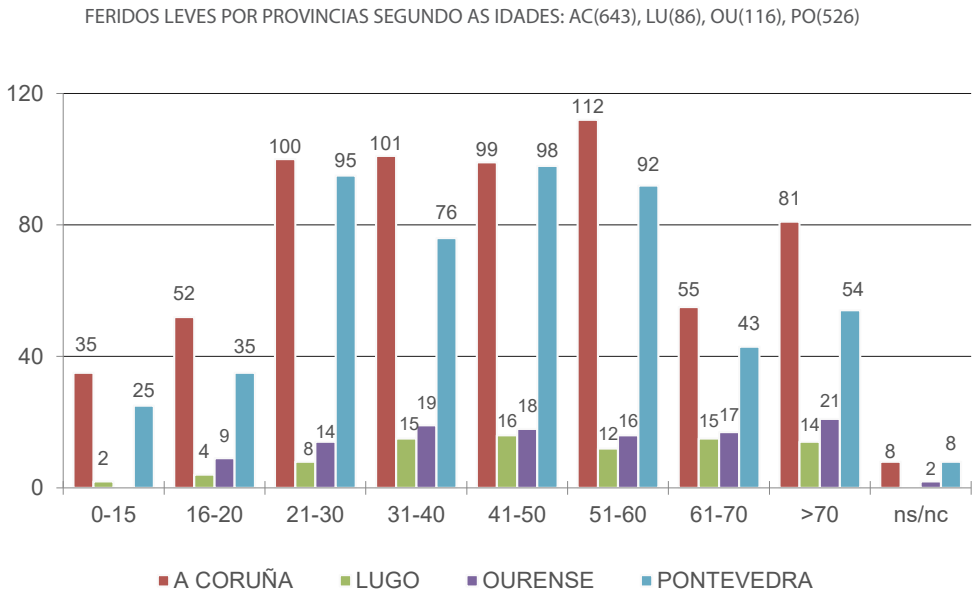


Gráfico 6.8: Feridos leves en accidentes no ano 2025, segundo a idade das vítimas, por provincias. Rede autonómica.

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

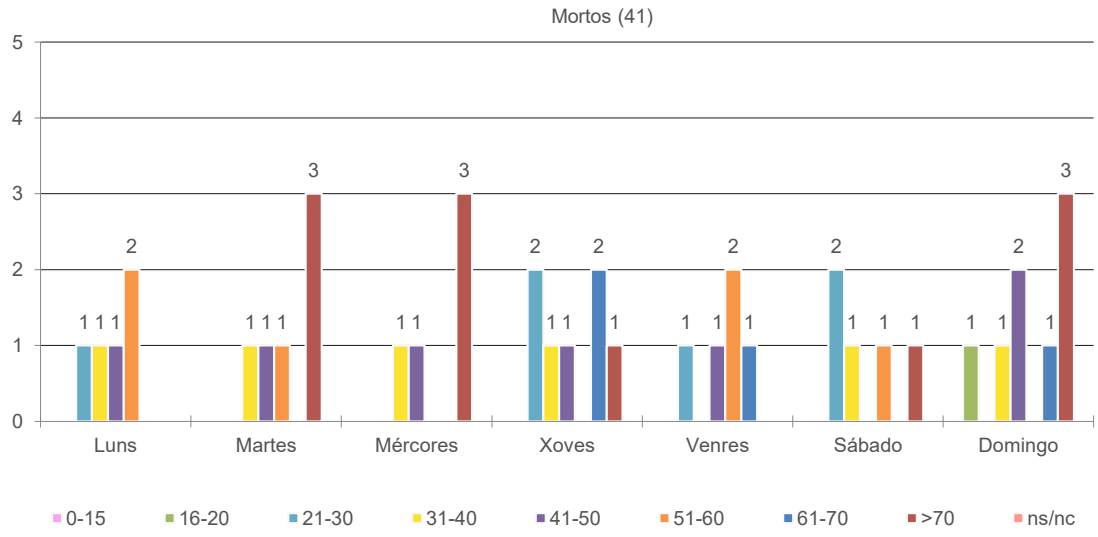


Gráfico 6.9: Mortos en accidentes no ano 2025, segundo a idade e segundo o día da semana. Rede autonómica.

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

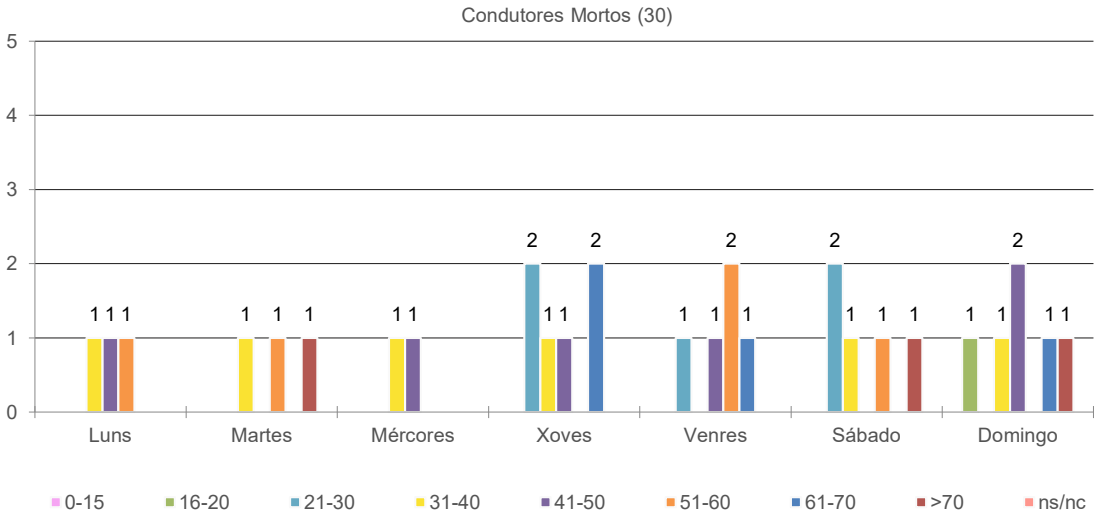


Gráfico 6.10: Condutores mortos en accidentes no ano 2025, segundo a idade e segundo o día da semana. Rede autonómica.

7 ACCIDENTES DE ATROPELOS DE PEÓNS

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

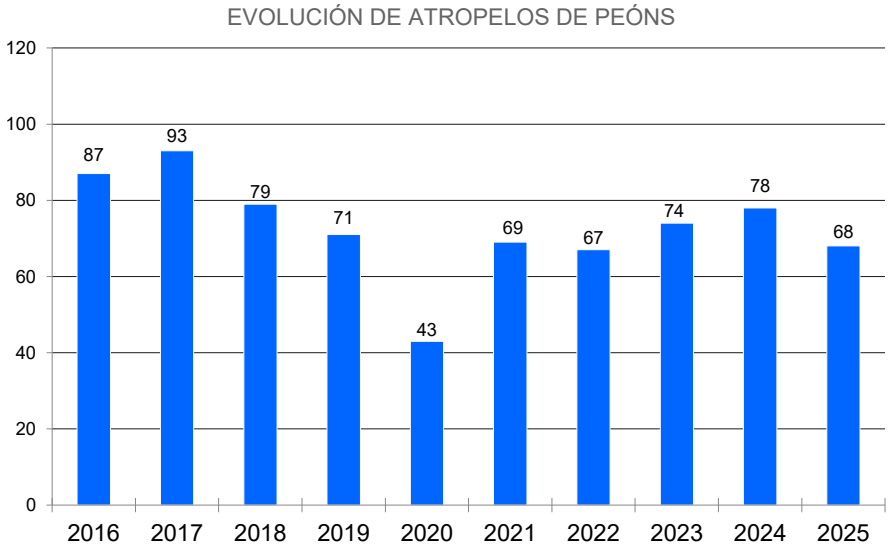


Gráfico 7.1: Evolución do número de atropelos (2016–2025). Rede autonómica.

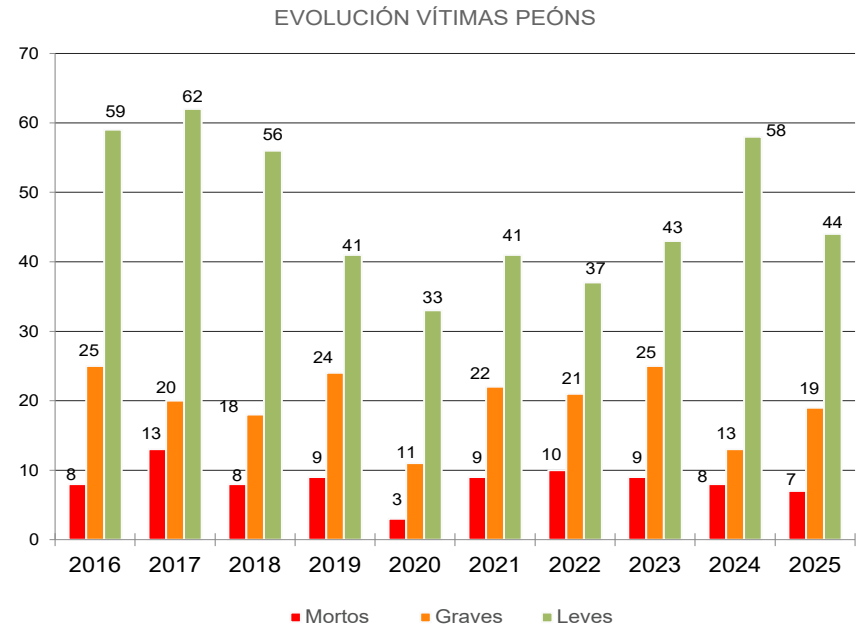


Gráfico 7.2: Evolución do número de peóns vítimas de atropelos (2016–2025). Rede autonómica.

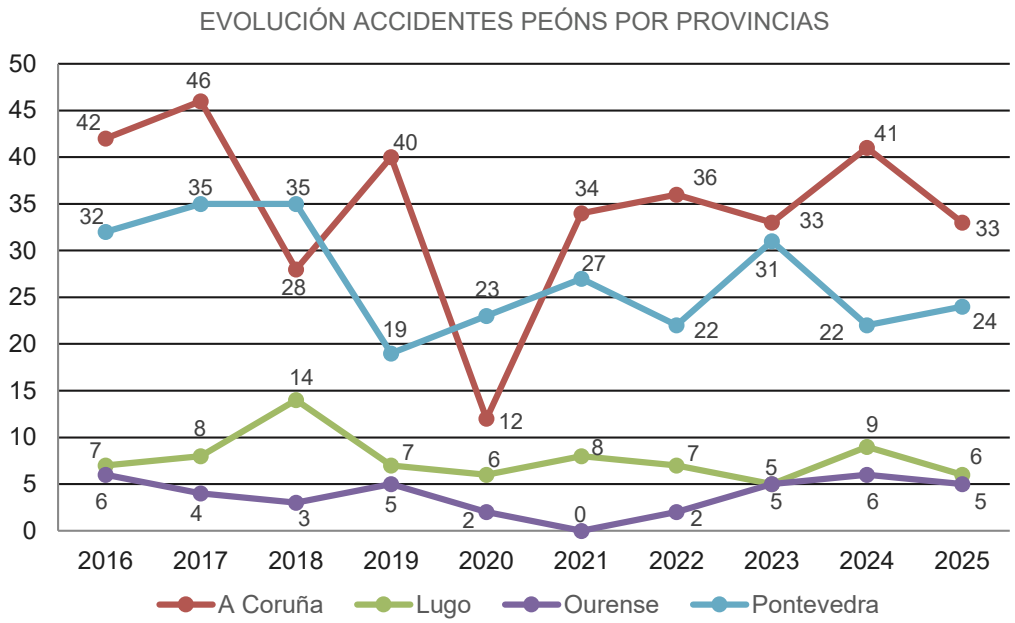


Gráfico 7.3: Evolución dos atropelos a peóns por provincias nos últimos dez anos. Rede autonómica.

Durante o ano 2025, dos 1100 accidentes con vítimas houbo un total de 68 atropelos, dando un resultado de 70 vítimas peóns, dos que 7 resultaron falecidos, 19 feridos graves e 44 feridos leves.

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

Obsérvase que os accidentes nos que se ven involucrados peóns son especialmente perigosos en comparación co resto, tendo unha porcentaxe de mortos (17%), 11 puntos superior con respecto da porcentaxe de accidentes (6%).

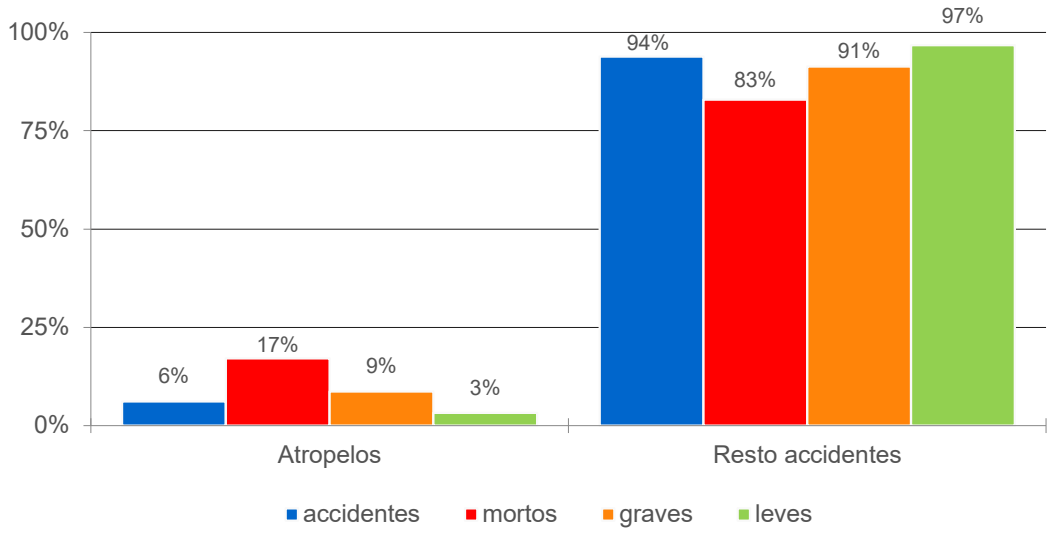
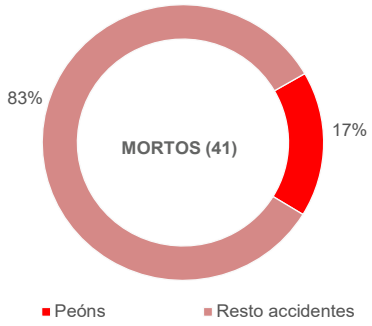
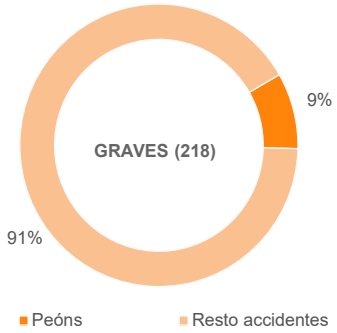


Gráfico 7.4: Porcentaxes dos atropelos e das súas vítimas con respecto aos totais. Ano 2025. Rede autonómica.





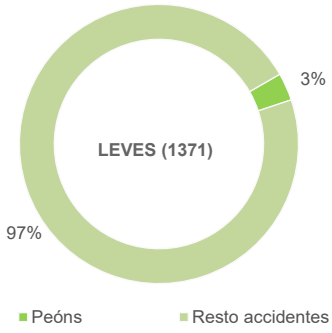
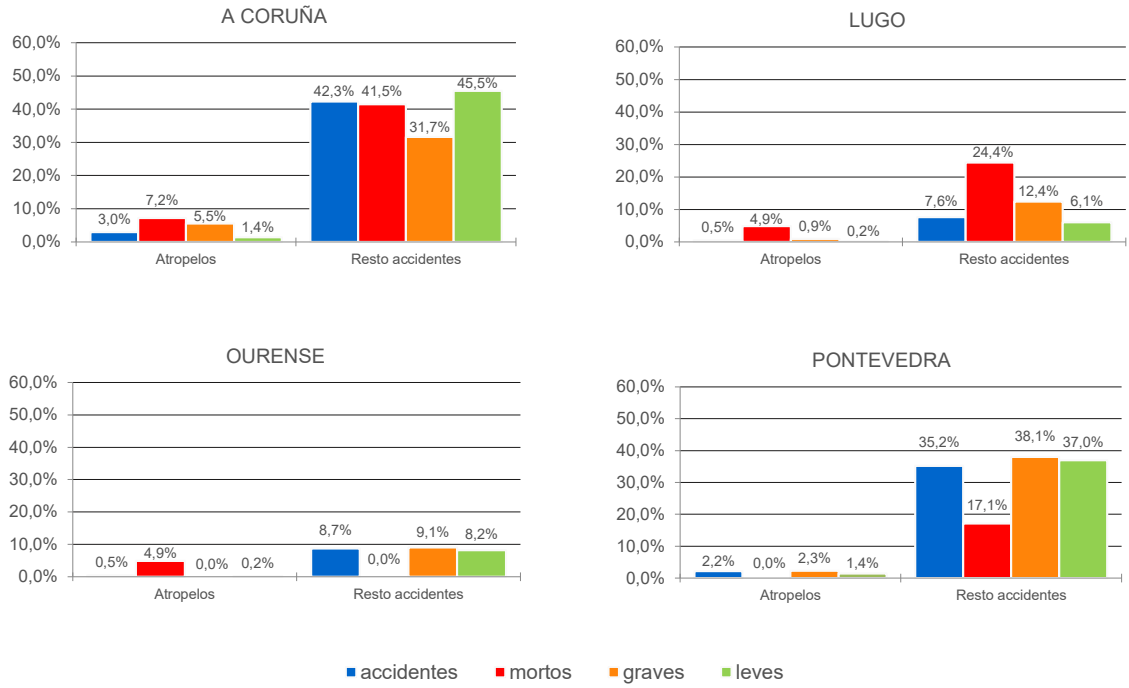


Gráfico 7.5: Porcentaxes das vítimas dos atropelos e do resto de accidentes. Ano 2025. Rede autonómica.

Realizando esta comparación por provincias, no gráfico 7.6, pódese comprobar que a gravidade dos atropelos é igualmente alta, resaltando as provincias de Lugo e Ourense, onde os peóns atropelados mortos representan un 4,9% dos mortos totais, sendo os atropelos un 0,5% dos accidentes rexistrados na provincia.



Gráficos 7.6: Porcentaxes dos accidentes e das vítimas dos atropelos con respecto ao total por provincias. Ano 2025. Rede autonómica.

A distribución provincial dos atropelos de peóns, pode ser observada no seguinte gráfico 7.7. A provincia de A Coruña rexistra a maior parte dos atropelos (49%), seguida de Pontevedra cun 35% dos atropelos.

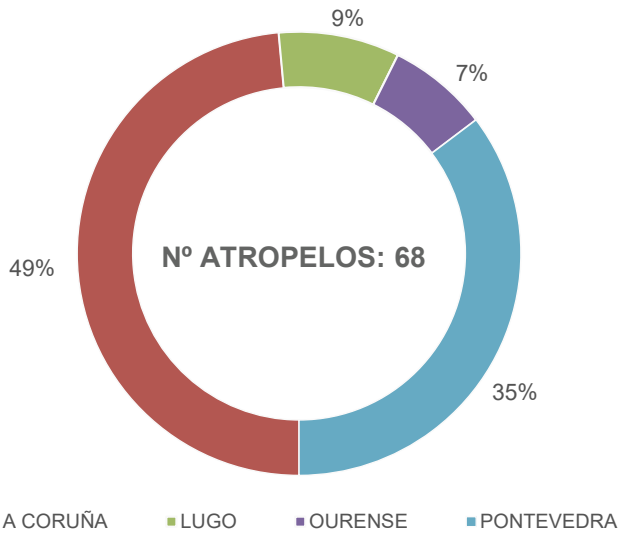


Gráfico 7.7: Distribución provincial dos atropelos con respecto ao total de Galicia. Ano 2025. Rede autonómica.

VÍTIMAS PEÓNS ATROPELADOS

Nos seguintes gráficos móstranse as vítimas nos atropelos a peóns, segundo o uso dos accesorios de seguridade.

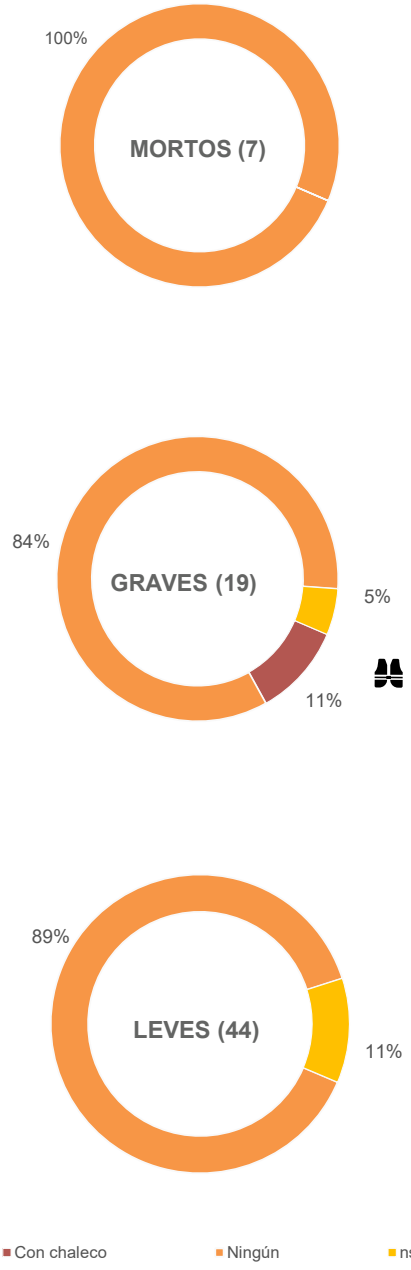


Gráfico 7.8: Vítimas en atropelos no ano 2025, segundo o uso de accesorios de seguridade. Rede autonómica.

IDADES DOS PEÓNS ATROPELADOS

No gráfico 7.9 móstrase a distribución de idades dos peóns atropelados, co detalle dos mortos, graves e leves respectivamente. É especialmente preocupante o elevado número de peóns vítimas de atropelos con idades superiores aos 66 anos (24), que supoñen o 34% das vítimas atropeladas.

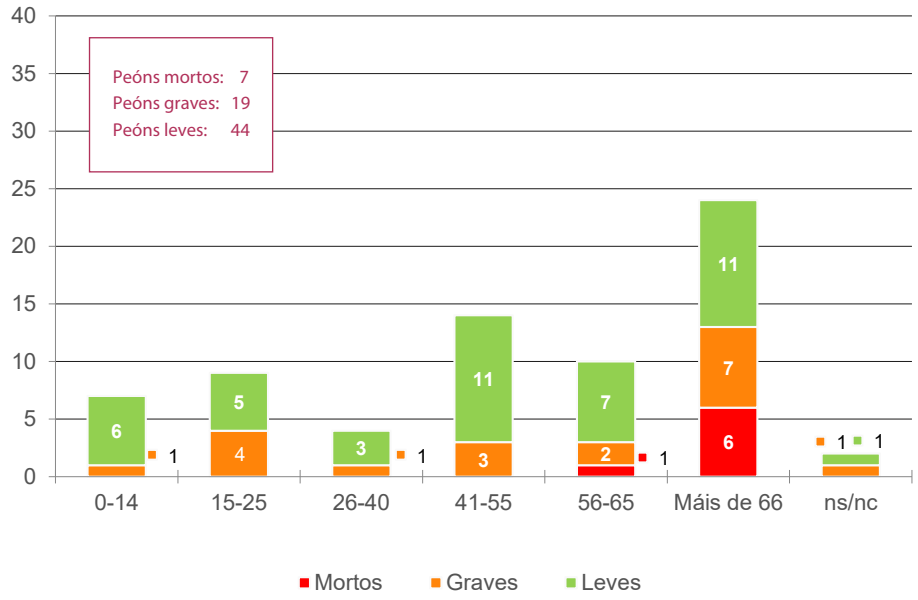


Gráfico 7.9: Peóns mortos, graves e leves en atropelos no ano 2025, segundo as súas idades. Rede autonómica.

ZONA DO ATROPELO

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

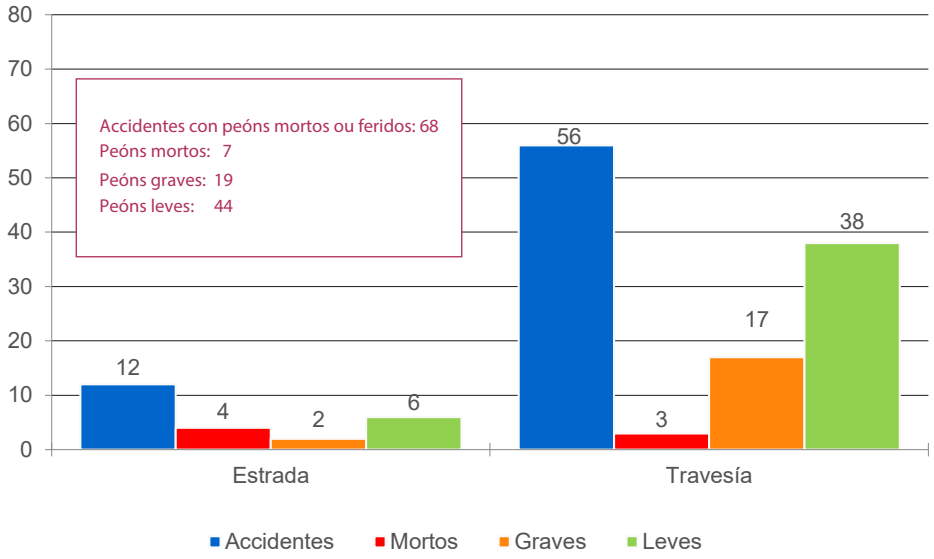
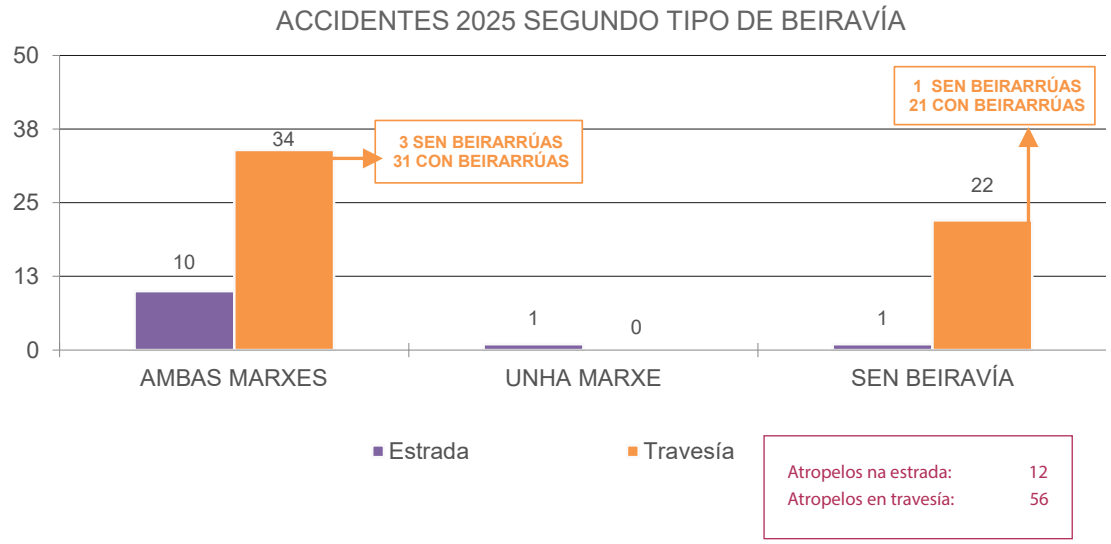
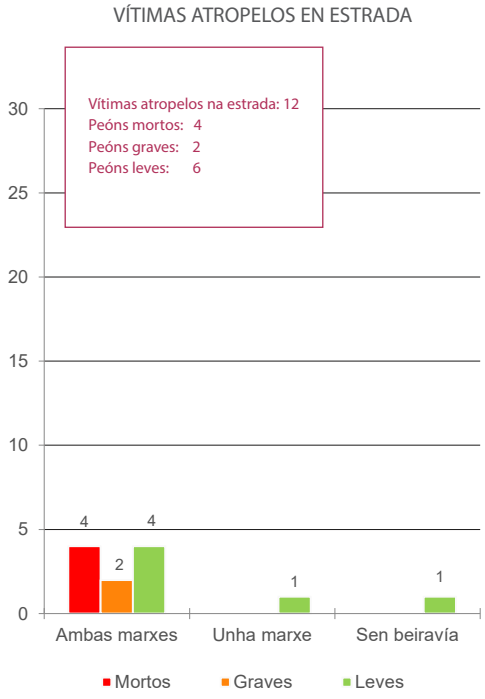


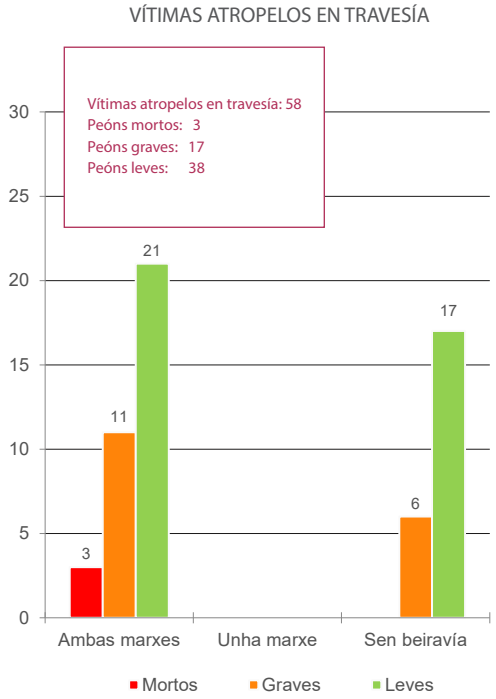
Gráfico 7.10: Accidentes e vítimas dos atropelos no ano 2025, segundo a zona de atropelo. Rede autonómica.

ACCIDENTALIDADE SEGUNDO OS TIPOS DE BEIRAVÍAS

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



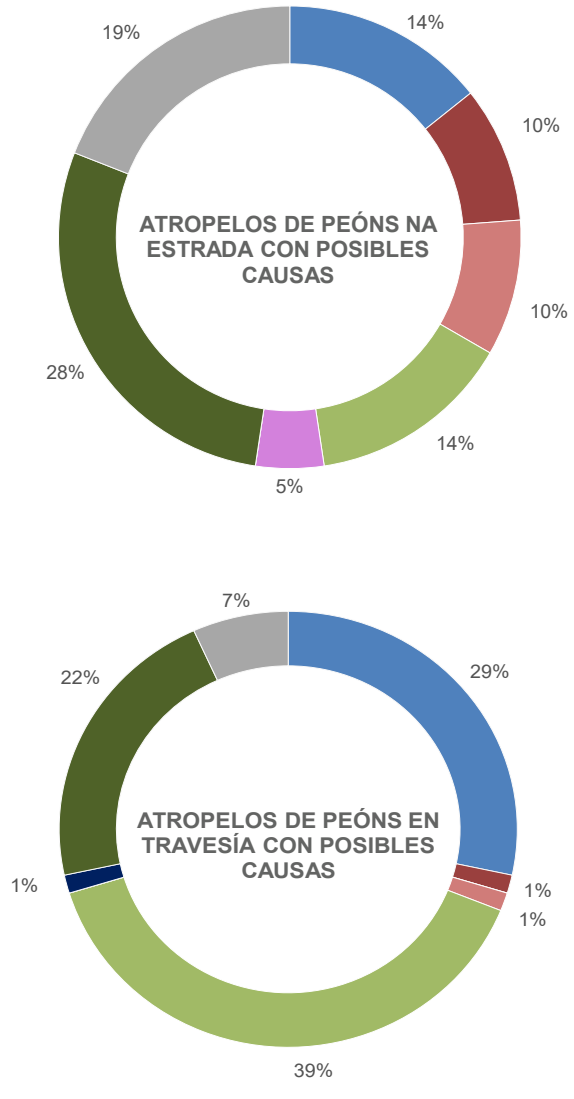




Gráficos 7.11: Accidentes e vítimas dos atropelos no ano 2025, segundo a beiravía. Rede autonómica.

CAUSAS DOS ATROPELOS

Nos gráficos seguintes (gráficos 7.12) especifícanse as causas probables polas que se produciron os atropelos en estrada e na zona de travesía no ano 2025. Como se pode ver, os máis numerosos en travesía son por infracción a norma de circulación, seguidos das distraccións. En estrada, os máis numerosos son as irrupcións de peóns.



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

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

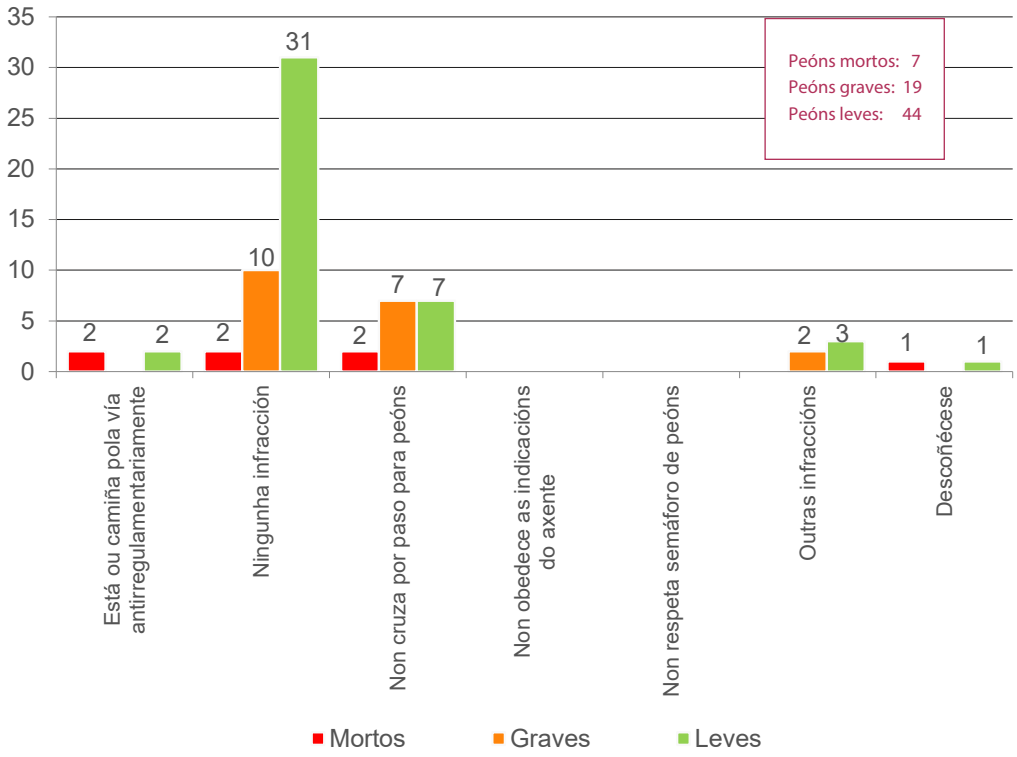
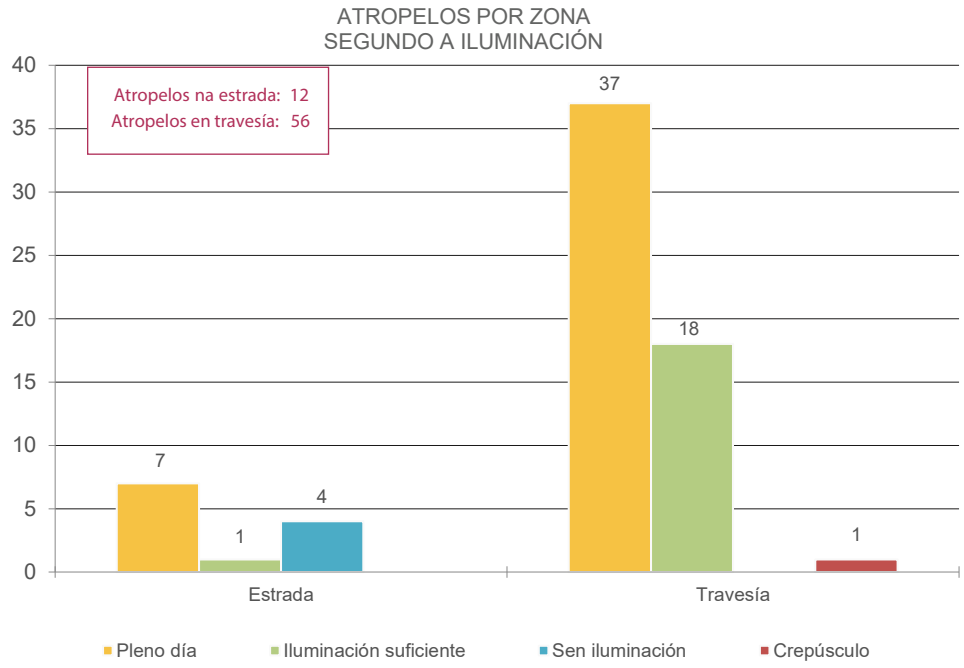
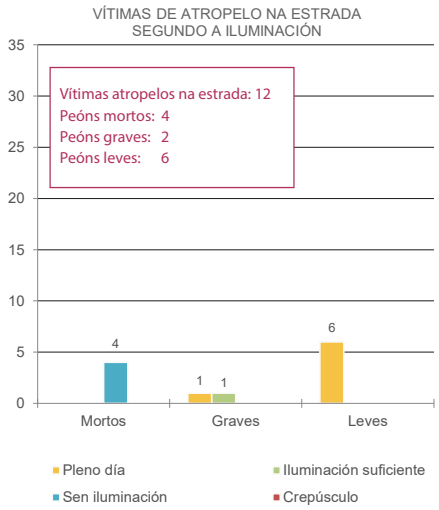


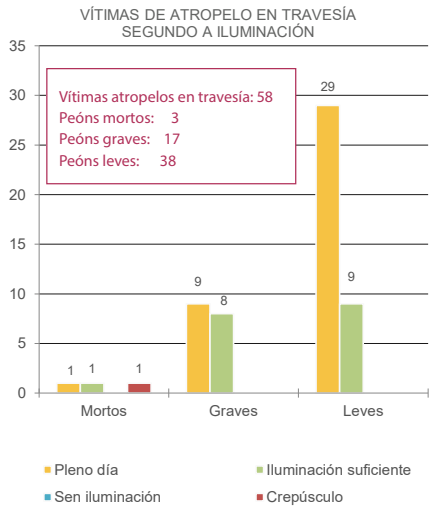
Gráfico 7.13: Peóns mortos, graves e leves, segundo a acción do peón. Ano 2025. Rede autonómica.

LUMINOSIDADE EN ATROPELOS

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







Gráficos 7.14: Accidentes e vítimas dos atropelos no ano 2025, segundo a luminosidade. Rede autonómica.

PASOS DE PEÓNS

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

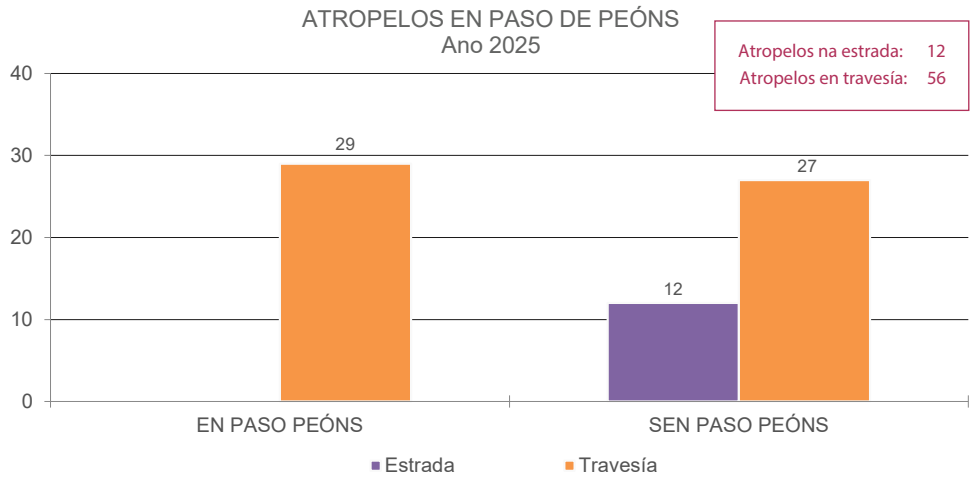


Gráfico 7.15: Atropelos no ano 2025, segundo a existencia de paso de peóns. Rede autonómica.

BEIRARRÚAS

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

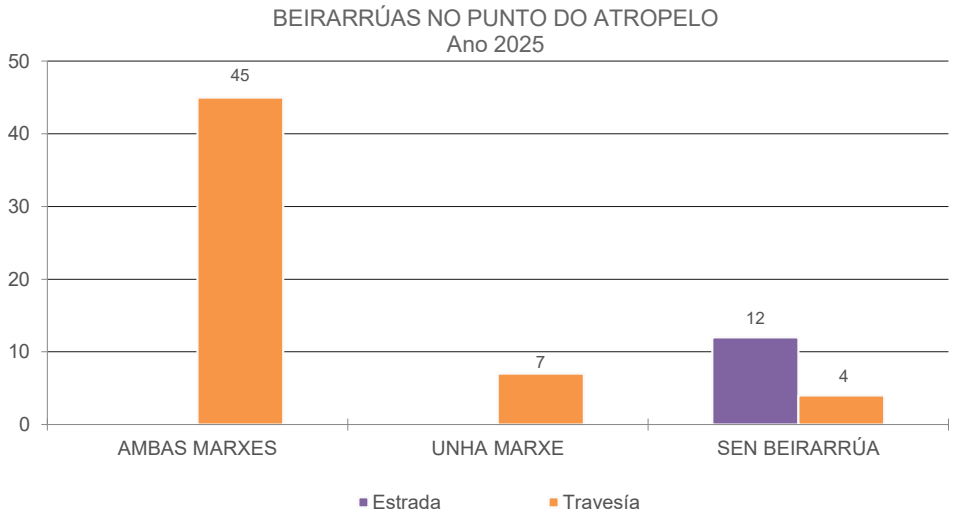
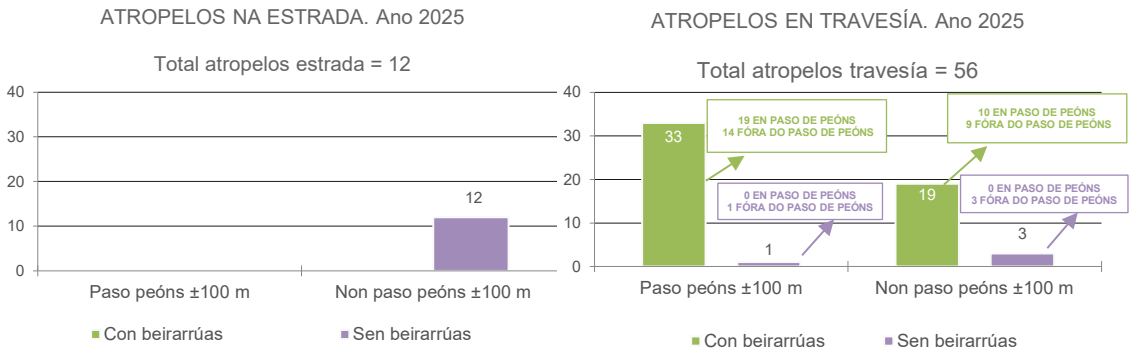


Gráfico 7.16: Atropelos no ano 2025, segundo a existencia de beirarrúas. Rede autonómica.



Gráficos 7.17: Atropelos no ano 2025, segundo a existencia de beirarrúas e a proximidade de paso de peóns. Rede autonómica.

SEMÁFOROS

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

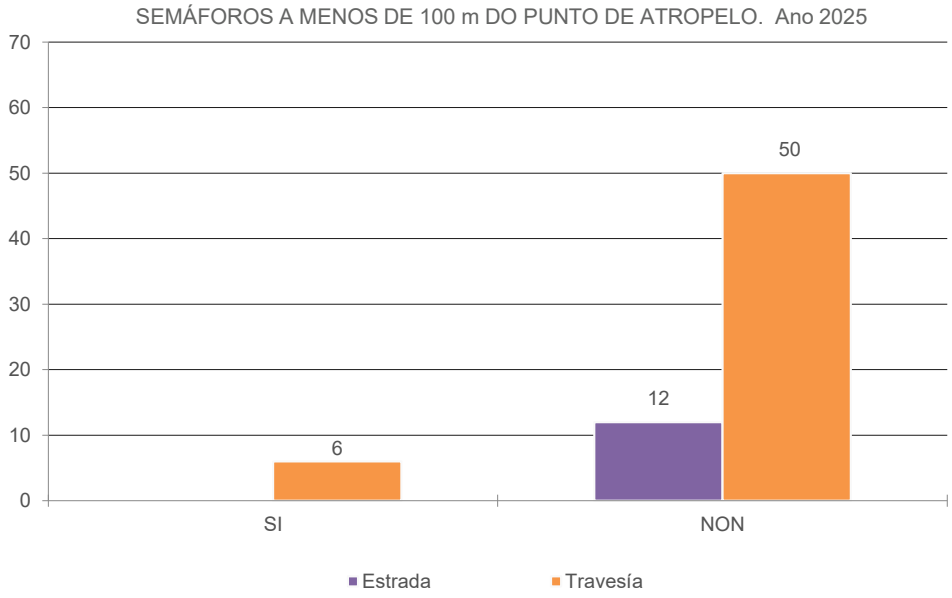
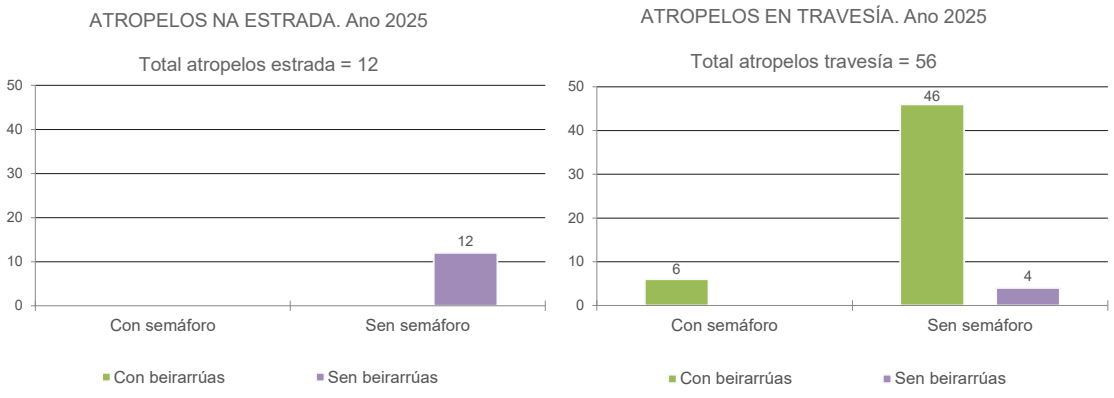


Gráfico 7.18: Atropelos no ano 2025, segundo a existencia de semáforo. Rede autonómica.



Gráficos 7.19: Atropelos no ano 2025, segundo a existencia de semáforo e de beirarrúas. Rede autonómica.

8 ACCIDENTES DE MOTOCICLETAS

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

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

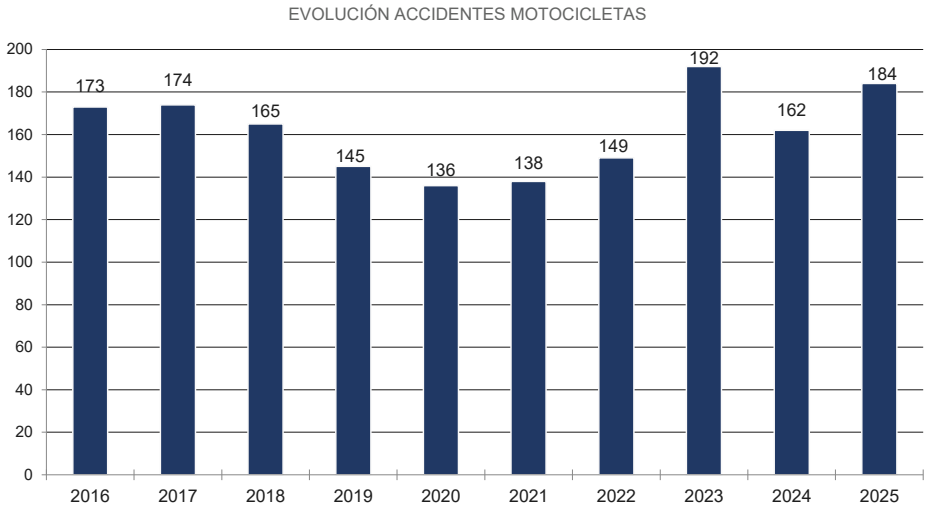


Gráfico 8.1: Evolución do número de accidentes de motocicletas (2016–2025). Rede autonómica.

Analizando o número de vítimas dos accidentes de motocicletas obtense o seguinte gráfico 8.2.

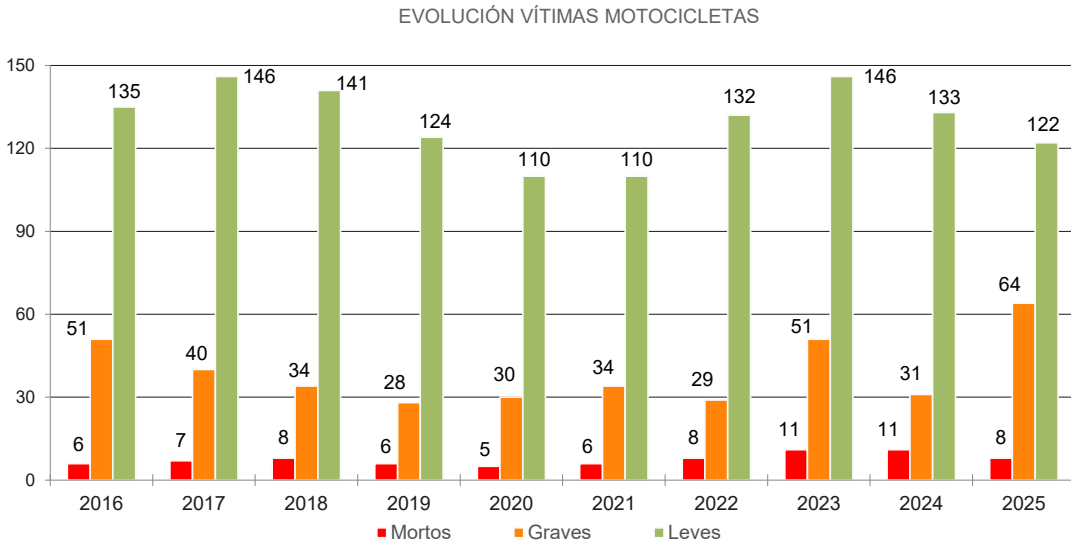


Gráfico 8.2: Evolución do nº de vítimas en accidentes de motocicletas (2016-2025). Rede autonómica.

Analizando a evolución de accidentes de motocicletas por provincias nos últimos dez anos, obtense o seguinte gráfico 8.3.

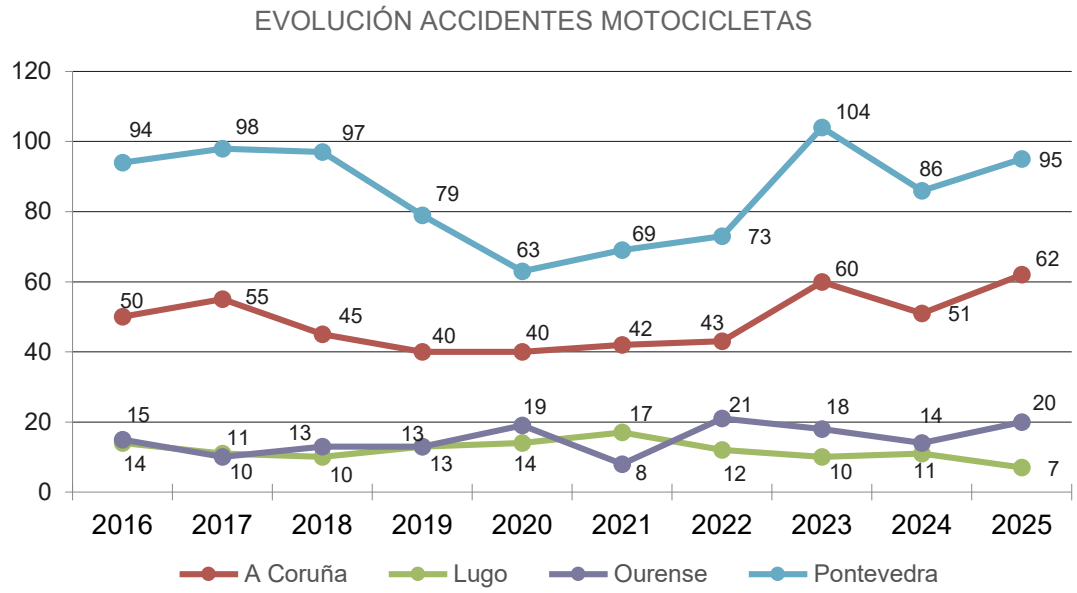


Gráfico 8.3: Evolución dos accidentes de motocicletas por provincias nos últimos dez anos. Rede autonómica.

.

Na gráfica 8.4 obsérvanse as porcentaxes de accidentes con motocicletas con respecto ao total de accidentes con vítimas, así como as porcentaxes de mortos, graves e leves de cada un destes.

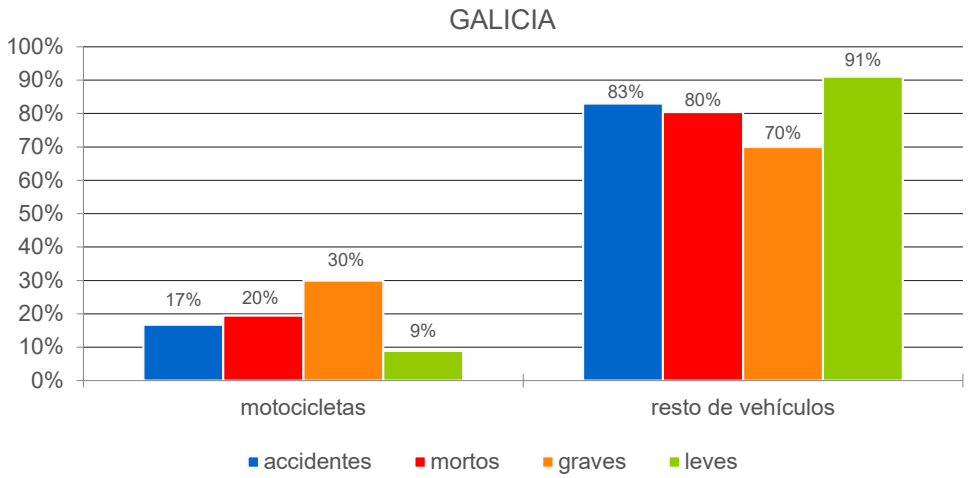


Gráfico 8.4: Porcentaxes dos accidentes e das vítimas dos accidentes con motocicletas con respecto ao total. Rede autonómica.

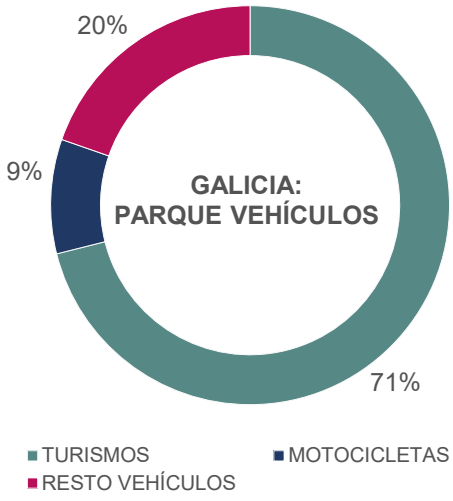
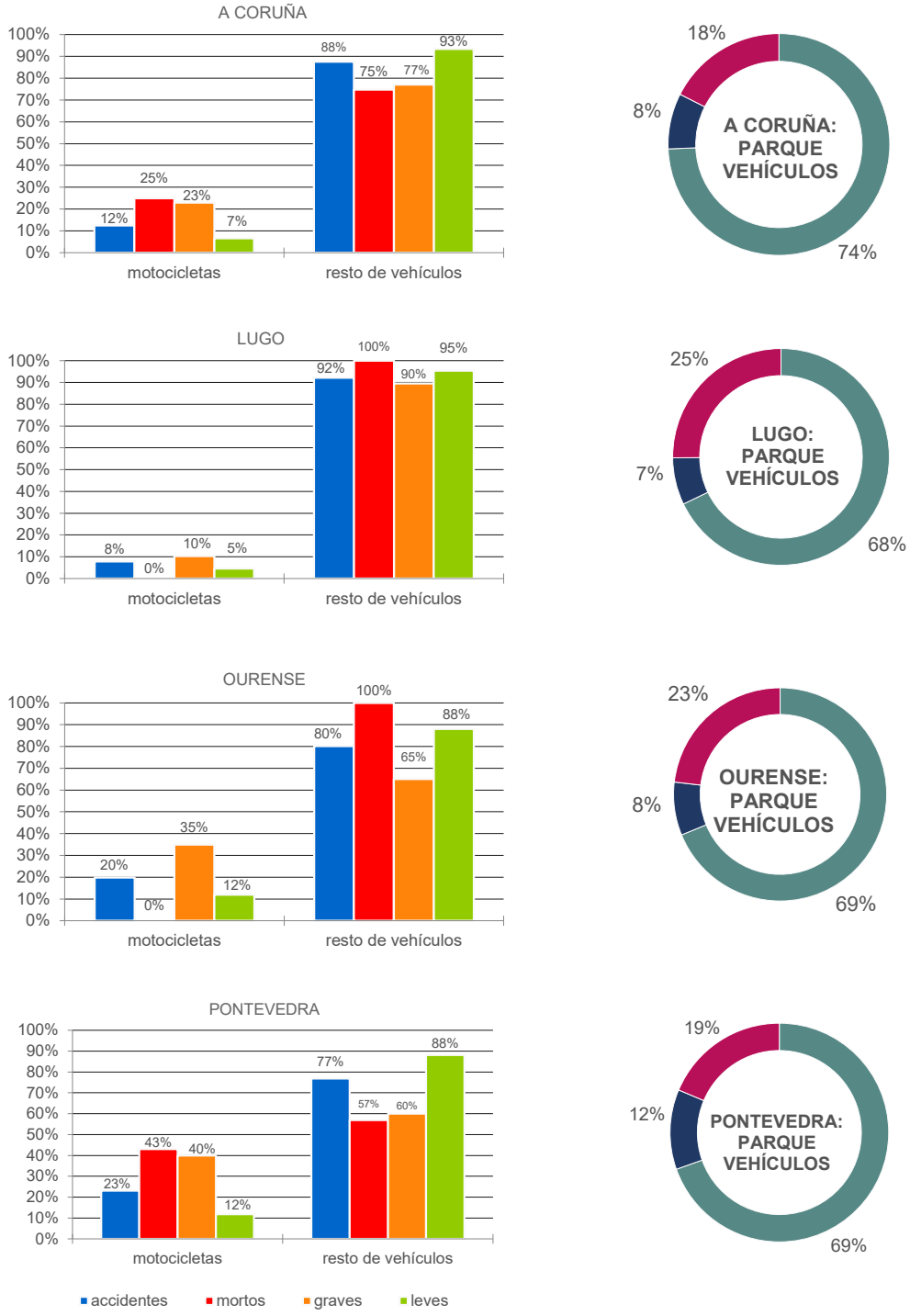


Gráfico 8.5: Porcentaxes dos diferentes parques de vehículos. Ano 2025.

Segundo se pode apreciar no gráfico 8.6, na gravidade dos accidentes en motocicletas por provincias, destaca a provincia de A Coruña que, representando un 12% dos accidentes, rexistrou un 25% dos mortos.

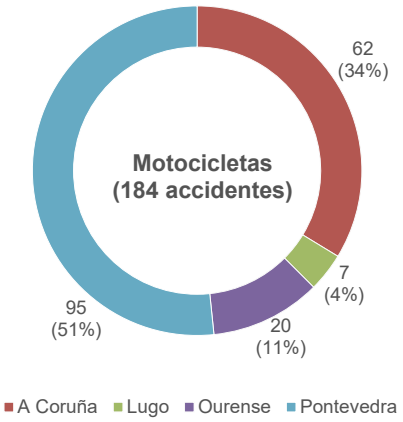
En relación co parque de motocicletas, destaca a provincia de Lugo (o 7% do parque son motocicletas e rexistrouse un 8% dos accidentes).



Gráficos 8.6: Por provincias, porcentaxes dos accidentes e das vítimas dos accidentes con motocicletas (ano 2025) con respecto ao total e porcentaxes dos diferentes parques de vehículos (ano 2025).

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DOS ACCIDENTES

Nos gráficos 8.7 móstranse cómo se distribuíron os accidentes con vítimas con motocicletas na rede autonómica.



Gráficos 8.7: Distribución provincial dos accidentes con motocicletas. Rede autonómica.

A continuación móstrase a distribución provincial do parque de motocicletas en Galicia no ano 2025.

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

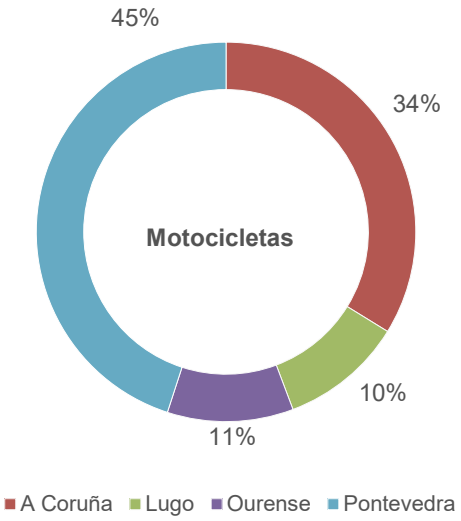
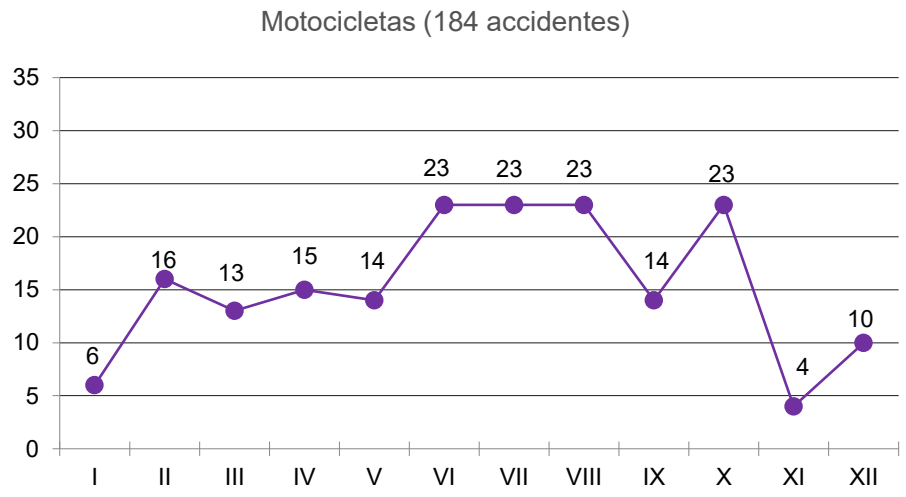


Gráfico 8.8: Distribución provincial do parque de motocicletas

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DOS ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

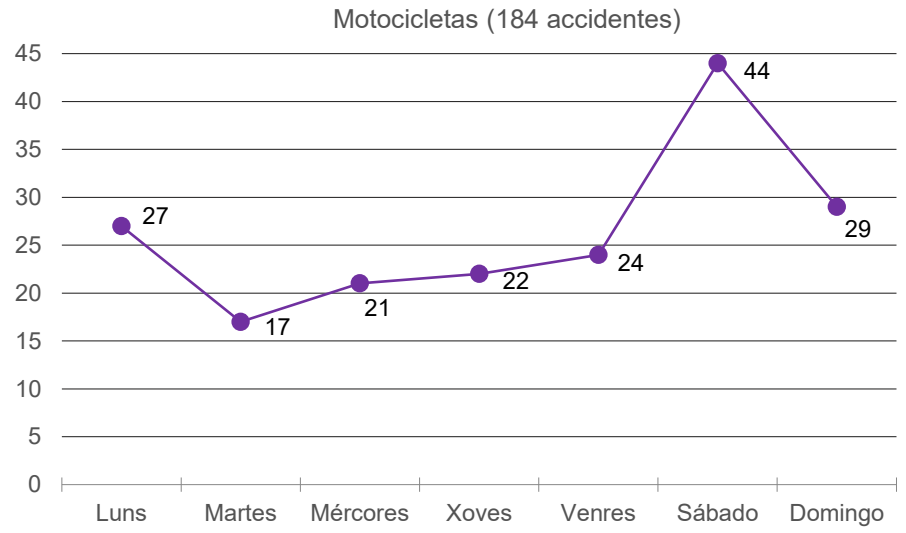
No gráfico seguinte (gráfico 8.9) móstrase a distribución mensual dos accidentes rexistrados no ano 2025 en motocicletas.



Gráficos 8.9: Distribución mensual dos accidentes con motocicletas. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN SEMANAL DOS ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

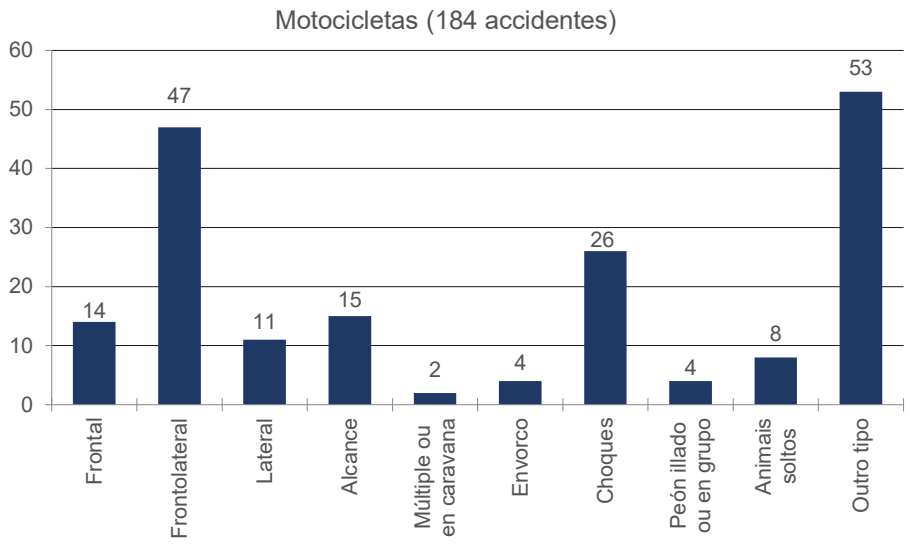
No gráfico 8.10, móstrase os datos dos accidentes con motocicletas, segundo o día da semana no que se produciu, no ano 2025.



Gráficos 8.10: Distribución semanal dos accidentes con motocicletas. Rede autonómica.

TIPO DE ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

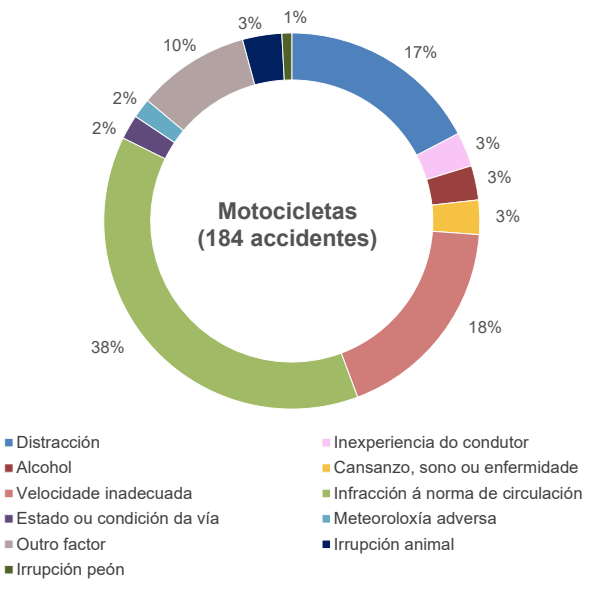
A continuación móstrase no gráfico 8.11, os tipos de accidentes nos que se viu implicado unha motocicleta.



Gráficos 8.11: Tipo dos accidentes con motocicletas. Rede autonómica.

CAUSAS DOS ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

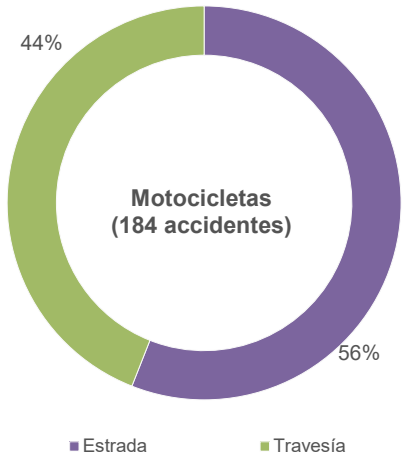
As causas máis frecuentes polas que se produciron os accidentes de motocicletas foron as infraccións á norma de circulación. Ver gráfico 8.12.



Gráficos 8.12: Accidentes con motocicletas, segundo as posibles causas. Rede autonómica.

ZONA DOS ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

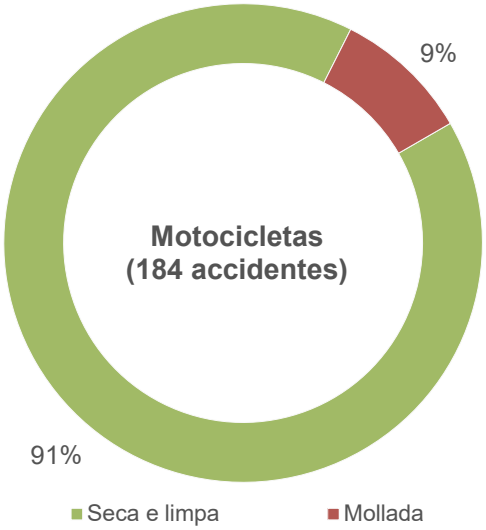
Na gráfica 8.13 móstrase o reparto dos accidentes de motocicletas, segundo o accidente se rexistrara en zona de travesía ou de estrada.



Gráficos 8.13: Accidentes con motocicletas, segundo a zona. Rede autonómica.

ESTADO DA CALZADA EN ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

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

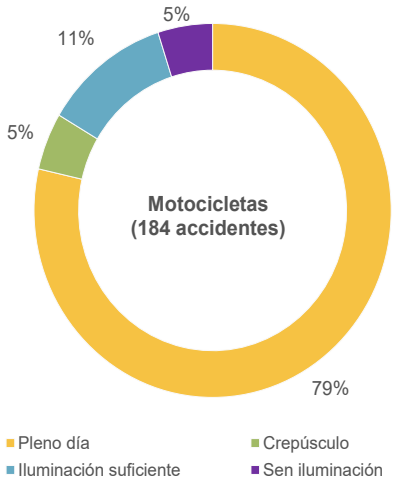


Gráficos 8.14: Accidentes en motocicletas, segundo a superficie da estrada.

Rede autonómica.

LUMINOSIDADE NA ESTRADA EN ACCIDENTES CON MOTOCICLETAS

No gráfico seguinte (gráfico 8.15) móstranse os accidentes producidos segundo a luminosidade da estrada.



Gráficos 8.15: Accidentes en motocicletas, segundo a luminosidade da estrada. Rede autonómica.

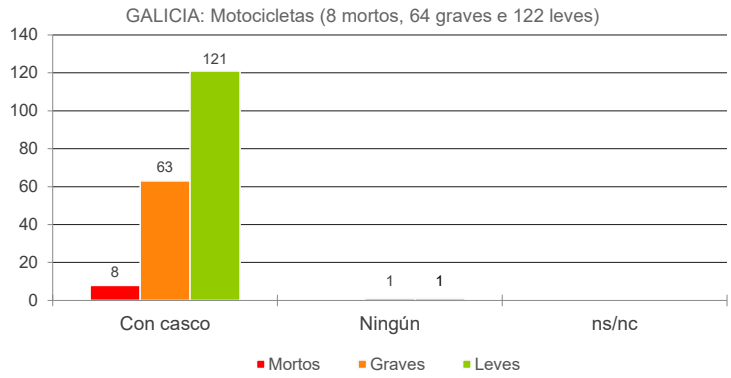
VÍTIMAS DE ACCIDENTES DE MOTOCICLETAS NO ANO 2025

Nos 184 accidentes rexistrados no ano 2025 en motocicletas, houbo un total de 8 mortos, 64 feridos graves e 122 feridos leves. Nestas cifras inclúense condutores e ocupantes.

USO DE ACCESORIOS DE SEGURIDADE

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

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



Gráficos 8.16: Vítimas de accidentes con motocicletas, segundo o uso de accesorios de seguridade. Rede autonómica.

IDADES DAS VÍTIMAS DOS ACCIDENTES DE MOTOCICLETAS

No gráfico seguinte móstranse as idades dos mortos (8), graves (64) e leves (122) que tiveron un accidente cunha motocicleta no ano 2025.

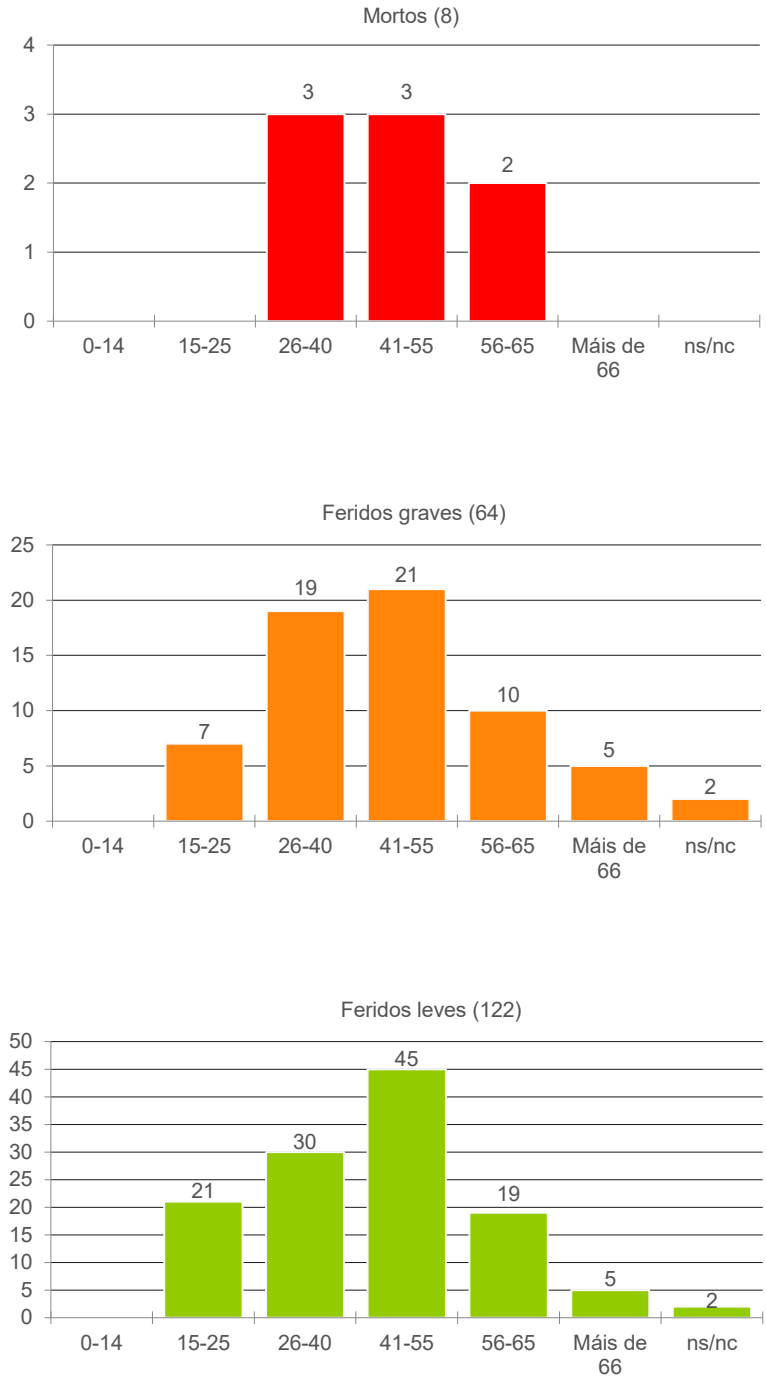


Gráfico 8.17: Idades das vítimas de accidentes de motocicletas no ano 2025. Rede autonómica.

9 ACCIDENTES DE CICLISTAS

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

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

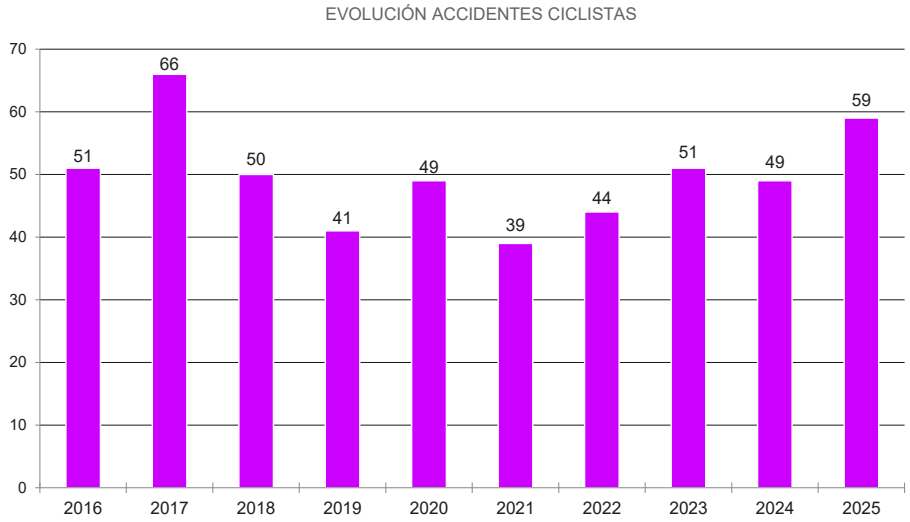


Gráfico 9.1: Evolución do número de accidentes de ciclistas (2016–2025). Rede autonómica.

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

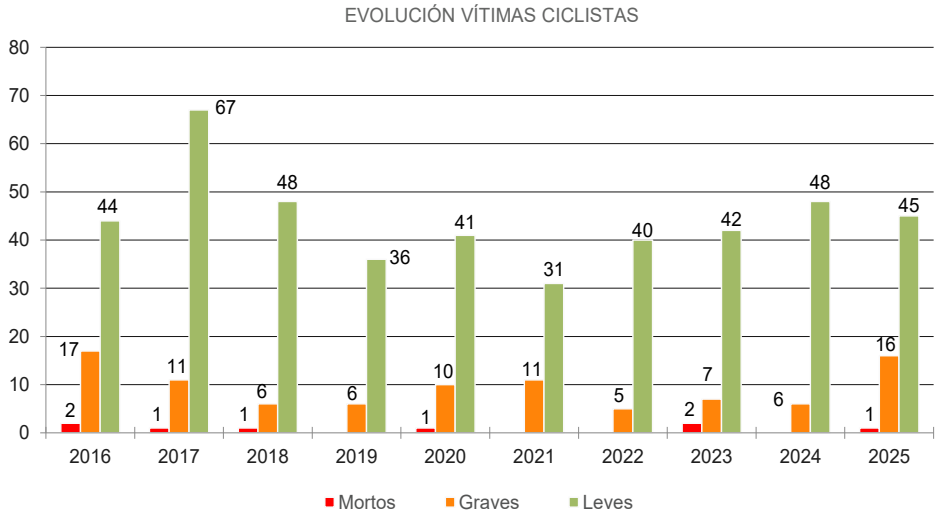
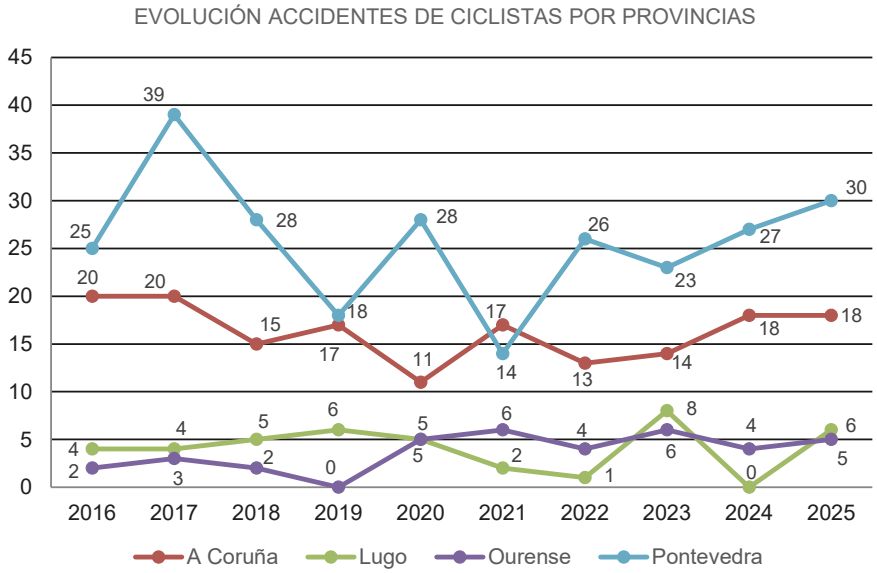


Gráfico 9.2: Evolución do número de vítimas en accidentes de ciclistas (2016–2025). Rede autonómica.

EVOLUCIÓN DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS POR PROVINCIAS

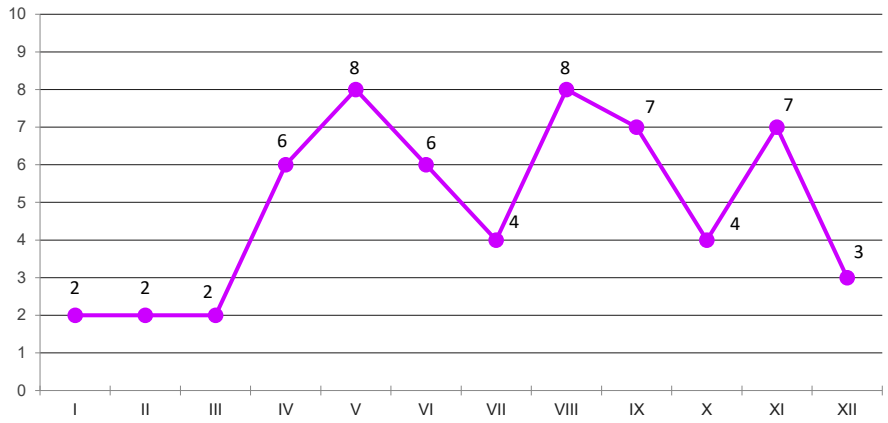
No gráfico 9.3 móstrase a evolución, por provincias e nos últimos dez anos, dos accidentes con vítimas de ciclistas na rede autonómica.



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

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

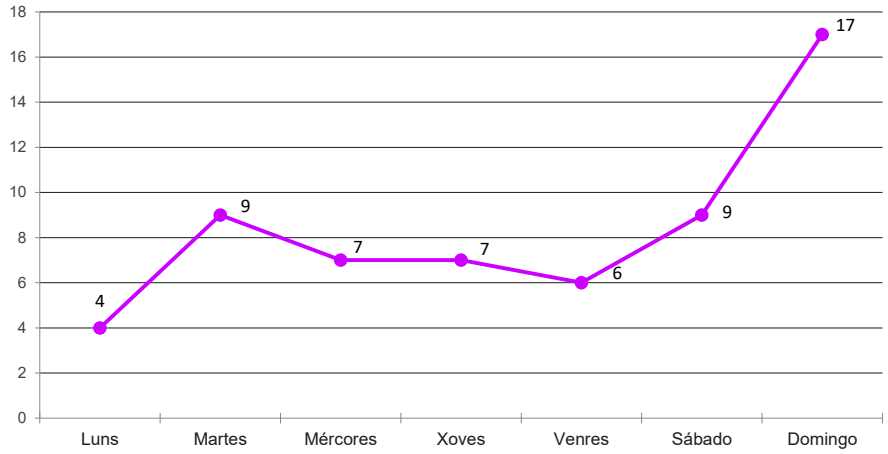
No gráfico seguinte (gráfico 9.4) móstrase a distribución mensual dos accidentes de ciclistas rexistrados no ano 2025.



Gráficos 9.4: Distribución mensual dos accidentes de ciclistas. Ano 2025. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN SEMANAL DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

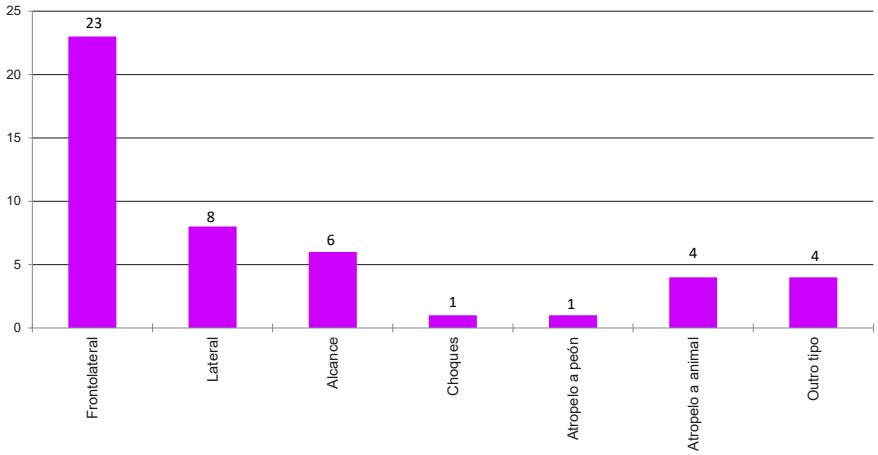
No gráfico 9.5, móstranse os datos dos accidentes con bicicletas, segundo o día da semana no que se produciu, no ano 2025.



Gráficos 9.5: Distribución semanal dos accidentes de ciclistas. Ano 2025. Rede autonómica.

TIPO DE ACCIDENTES DE CICLISTAS

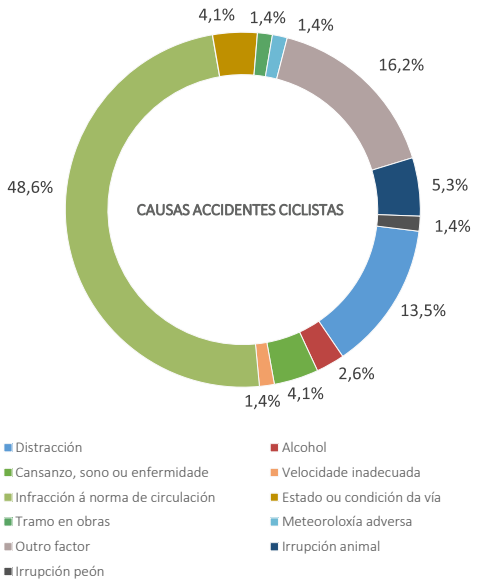
A continuación móstrase no gráfico 9.6, os tipos de accidentes nos que se viu implicada unha bicicleta na rede de estradas autonómica, no ano 2025.



Gráficos 9.6: Tipo dos accidentes de ciclistas. Ano 2025. Rede autonómica.

CAUSAS DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

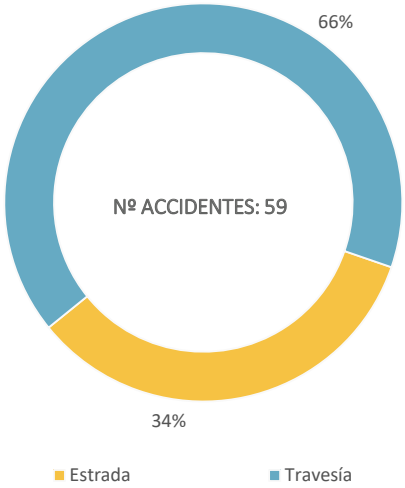
Móstranse a continuación as causas polas que se produciron os accidentes de ciclistas, na rede de estradas autonómicas, no ano 2025. (Gráfico 9.7).



Gráficos 9.7: Accidentes de ciclistas, segundo as posibles causas. Ano 2025. Rede autonómica.

ZONA DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

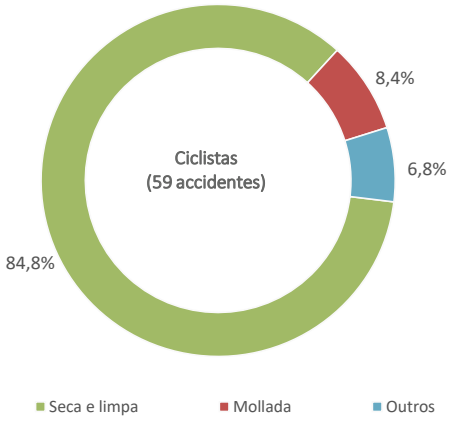
A continuación, móstrase o reparto dos accidentes de ciclistas no ano 2025, segundo a zona onde se produce o accidente. (Gráfico 9.8).



Gráficos 9.8: Accidentes de ciclistas, segundo a zona. Ano 2025. Rede autonómica.

ESTADO DA CALZADA EN ACCIDENTES DE CICLISTAS

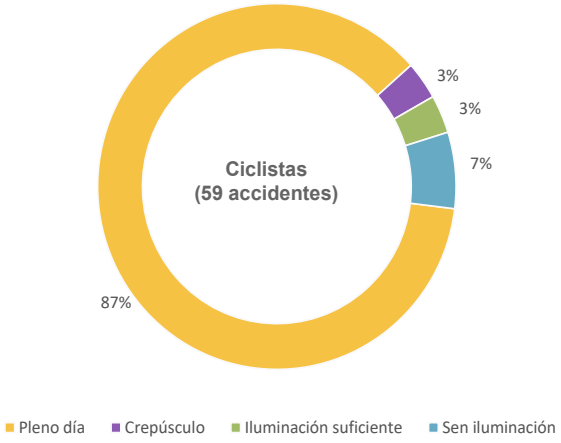
A continuación, móstranse os accidentes producidos segundo o estado da superficie da estrada.



Gráficos 9.9: Accidentes de ciclistas, segundo a superficie da estrada. Ano 2025. Rede autonómica.

LUMINOSIDADE NA ESTRADA EN ACCIDENTES DE CICLISTAS

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



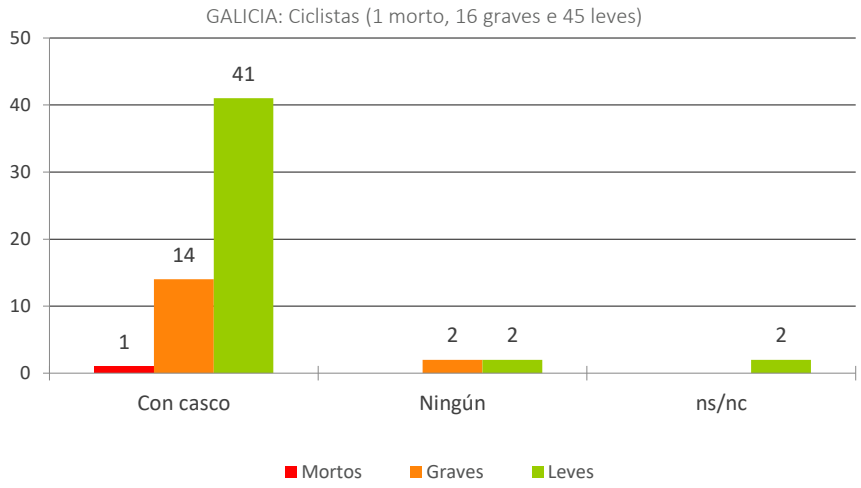
Gráficos 9.10: Accidentes de ciclistas, segundo a luminosidade da estrada. Ano 2025. Rede autonómica.

VÍTIMAS DE ACCIDENTES DE CICLISTAS

Nos 59 accidentes de ciclistas rexistrados no ano 2025, houbo un total de 1 morto, 16 feridos graves e 45 feridos leves, todos eles ciclistas.

USO DE ACCESORIOS DE SEGURIDADE

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



Gráficos 9.11: Vítimas de accidentes ciclistas, segundo o uso de accesorios de seguridade. Ano 2025. Rede autonómica.

IDADES DAS VÍTIMAS DOS ACCIDENTES DE CICLISTAS

Nos gráficos seguintes móstranse as idades das vítimas dun accidente cunha bicicleta no ano 2025.

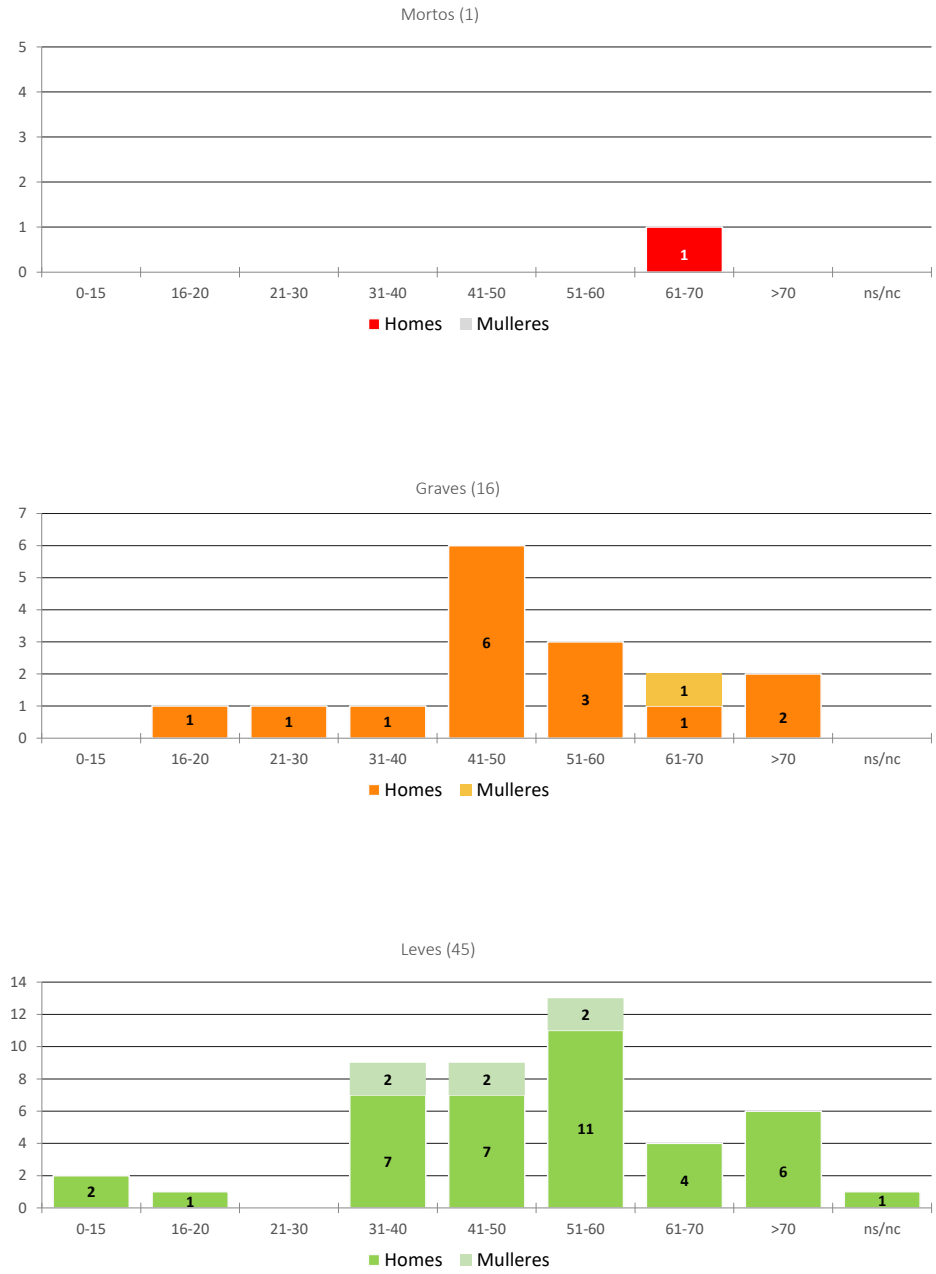


Gráfico 9.12: Idades das vítimas de accidentes de ciclistas no ano 2025. Rede autonómica.

10 ATROPELOS DE ANIMAIS

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

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

A sobrepoboación de certas especies salvaxes, especialmente o xabaril e tamén o corzo, impulsada en gran parte polo paulatino abandono do campo, contribúe a un aumento constante nos datos de accidentes de fauna nos últimos anos.

EVOLUCIÓN DOS ACCIDENTES POR ATROPELOS DE ANIMAIS

Móstranse a continuación a evolución dos accidentes por atropelos de animais. Neste apartado inclúense os accidentes con e sen vítimas, dado que a maioría dos atropelos de animais non rexistran vítimas.

Obsérvase que o número de accidentes aumenta ano a ano, excepto no ano 2020 debido ás restricciónsde mobilidade que houbo durante a pandemia da Covid-19.

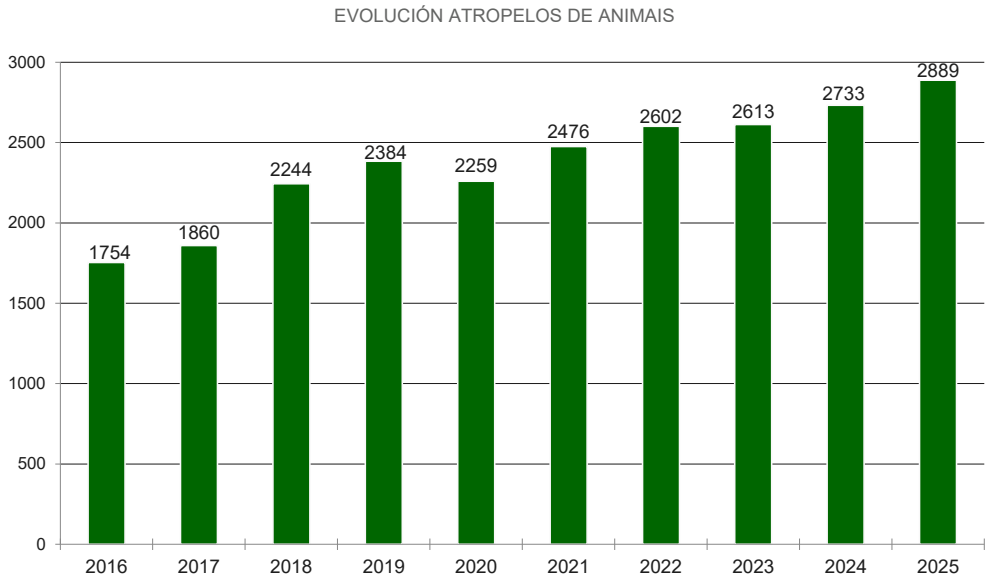


Gráfico 10.1: Evolución do número de accidentes con e sen vítimas por atropelos de animais (2016–2025). Rede autonómica.

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

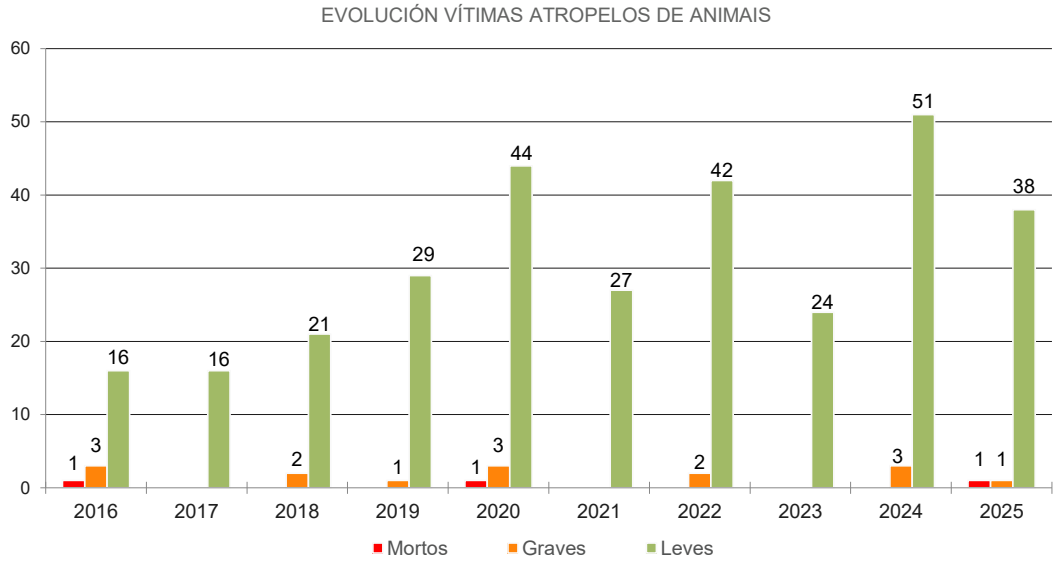


Gráfico 10.2: Evolución do número de vítimas en accidentes por atropelos de animais (2016–2025). Rede autonómica.

EVOLUCIÓN DOS ATROPELOS DE ANIMAIS POR PROVINCIAS

No gráfico 10.3 móstrase a evolución dos accidentes con e sen vítimas por atropelos de animais para cada provincia, na rede de estradas autonómica nos últimos anos.

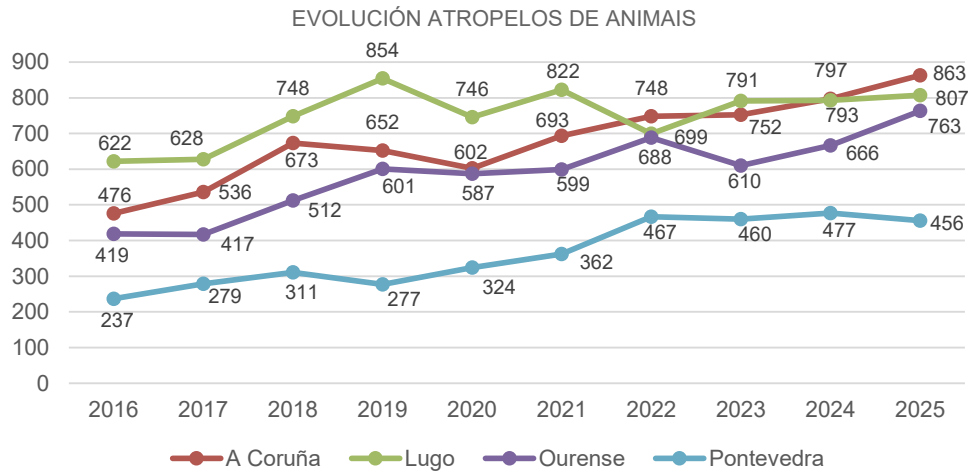


Gráfico 10.3: Evolución dos atropelos de animais con e sen vítimas por provincias (2016-2025). Rede autonómica.

EVOLUCIÓN DOS ATROPELOS DE ANIMAIS POR TIPO DE ANIMAL

No gráfico 10.4 móstranse a evolución dos accidentes con e sen vítimas por atropelos de animais, por tipo de animal, na rede de estradas autonómica nos últimos anos.

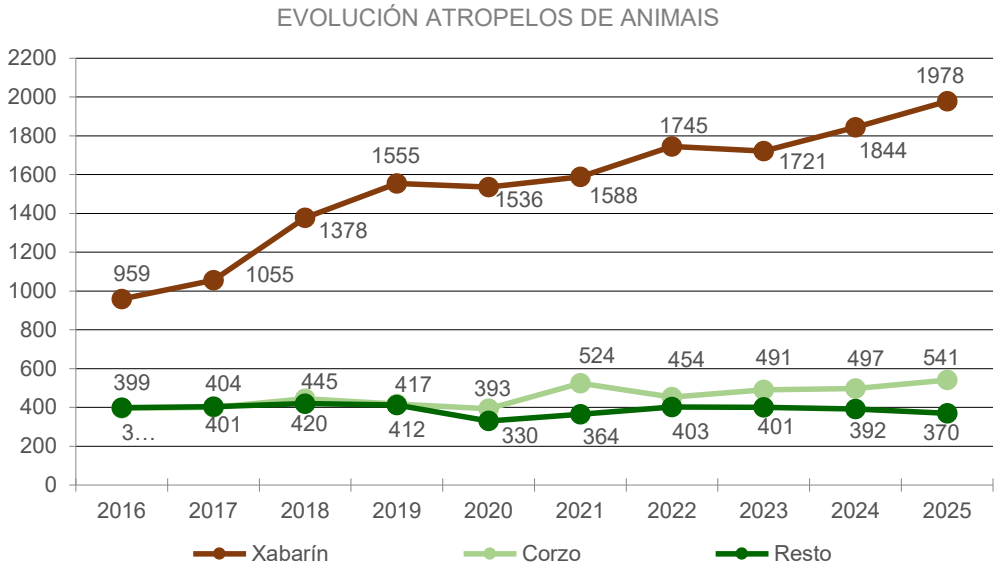


Gráfico 10.4: Evolución dos atropelos de animais con e sen vítimas, por tipo de animal (2016-2025). Rede autonómica.

TIPOLOXÍA DOS ANIMAIS ATROPELADOS

Entrando máis en detalle, os tipos de animais atropelados na rede de estradas autonómica no ano 2025, son os que seguen a continuación.

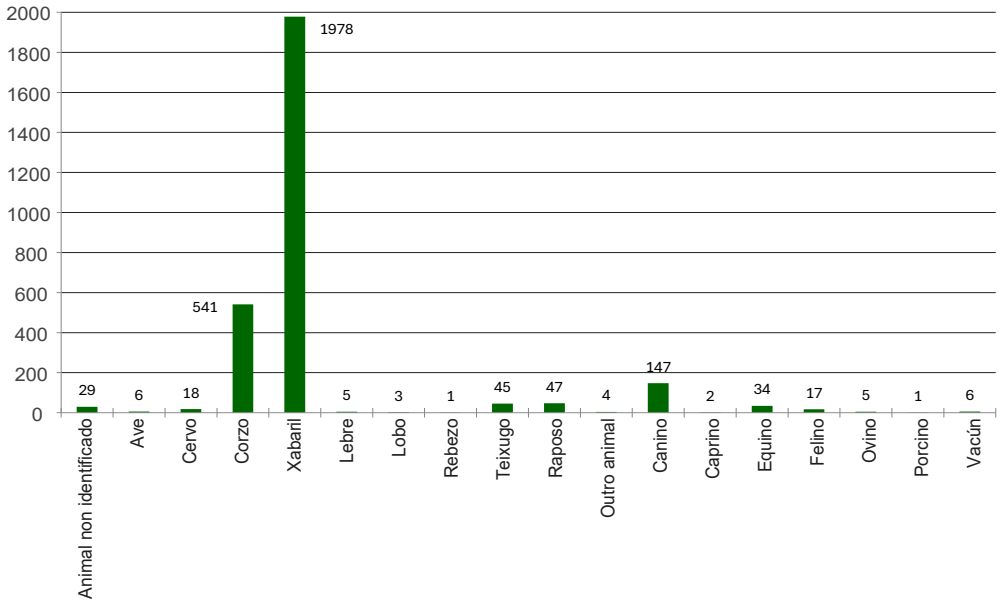
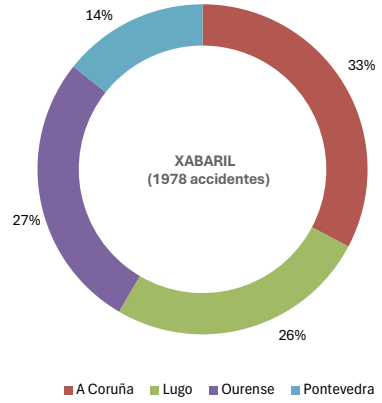
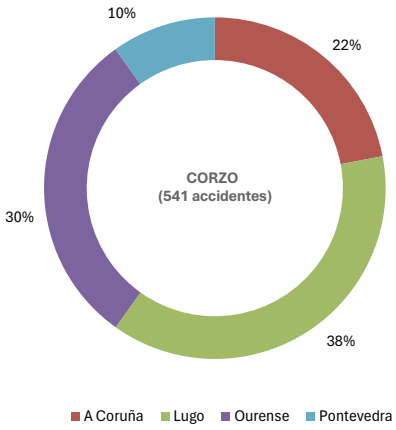


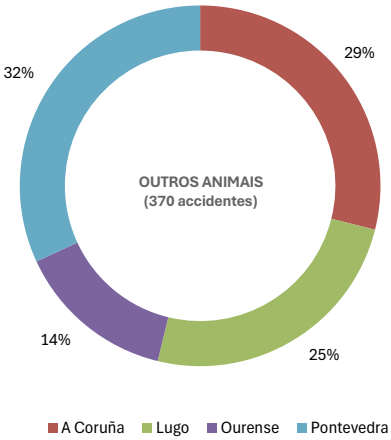
Gráfico 10.5: Distribución dos accidentes segundo os tipos de animais atropelados. Ano 2025. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DOS ATROPELOS DE ANIMAIS POR TIPO DE ANIMAL.

Nos gráficos seguintes aparece o reparto por provincias dos accidentes con e sen vítimas producidos por atropelos de animais, segundo o tipo de animal.







Gráficos 10.6: Accidentes por atropelos de animais con e sen vítimas, por provincias. Ano 2025. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DOS ATROPELOS DE ANIMAIS.

No gráfico 10.7 móstrase a distribución mensual dos accidentes con e sen vítimas rexistrados no ano 2025 por atropelos de animais.

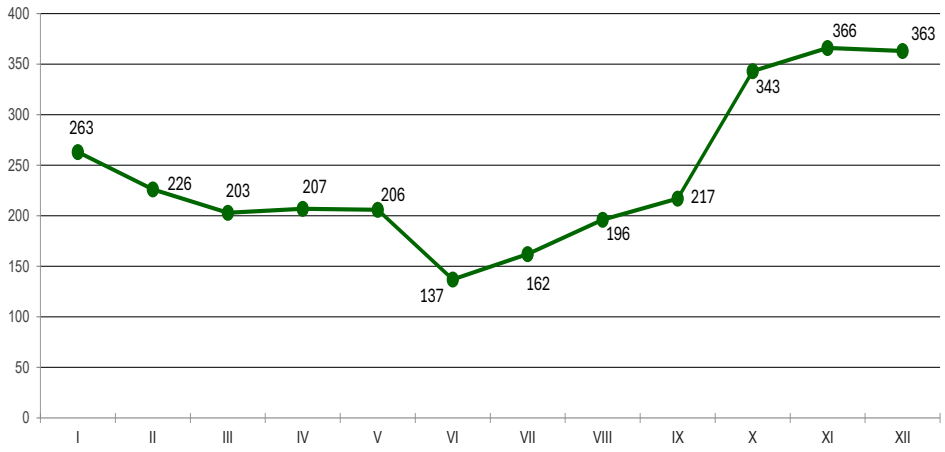


Gráfico 10.7: Distribución mensual dos accidentes por atropelo de animal. Ano 2025. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN SEMANAL DOS ATROPELOS DE ANIMAIS.

No gráfico 10.8, móstranse os datos dos accidentes con e sen vítimas por atropelos de animais, segundo o día da semana no que se produciu, no ano 2025.

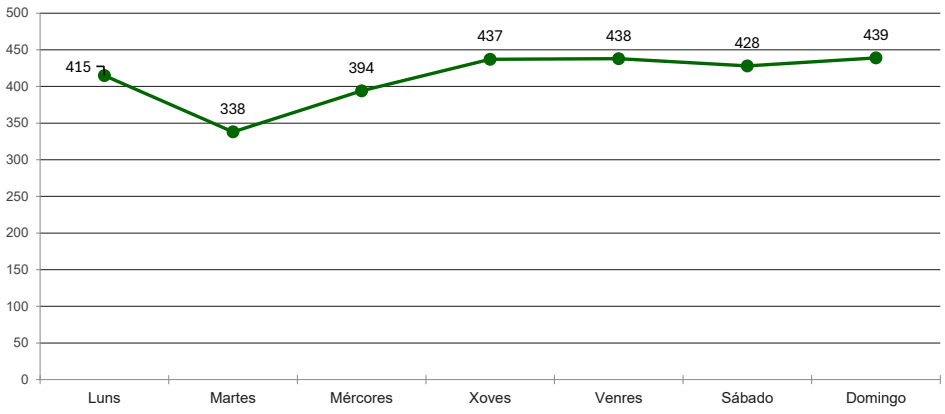


Gráfico 10.8: Distribución semanal dos accidentes por atropelo de animal. Ano 2025. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN HORARIA DOS ATROPELOS DE ANIMAIS.

No gráfico seguinte (gráfico 10.9) móstrase a distribución horaria dos accidentes con e sen vítimas rexistrados no ano 2025, por atropelos de animais.

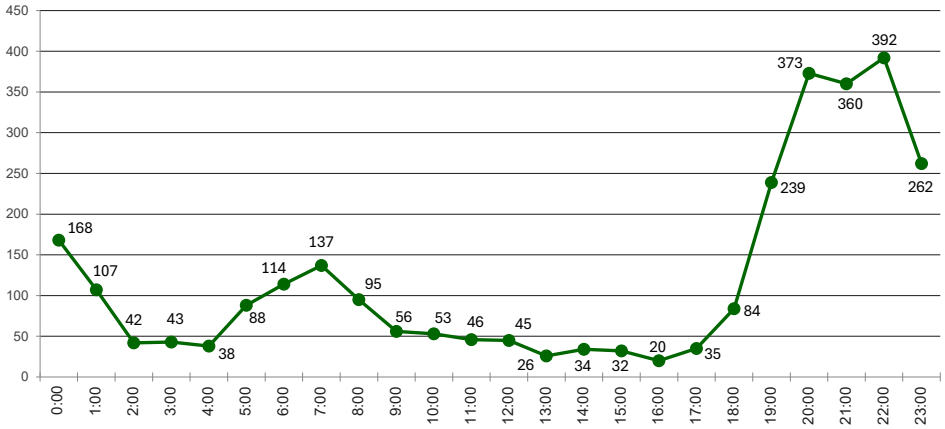


Gráfico 10.9: Distribución horaria dos accidentes por atropelo de animal. Ano 2025. Rede autonómica.

LUMINOSIDADE NA ESTRADA EN ATROPELOS DE ANIMAIS.

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

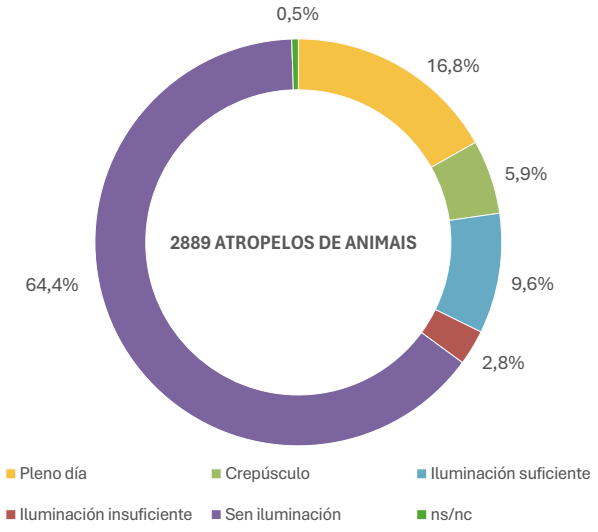


Gráfico 10.10: Accidentes por atropelos de animais, segundo a luminosidade da estrada. Ano 2025. Rede autonómica

TIPO DE VÍA DOS ATROPELOS DE ANIMAIS.

No gráfico 10.11, móstranse os datos dos accidentes con e sen vítimas por atropelos de animais, segundo o tipo de vía no que se produciu, no ano 2025.

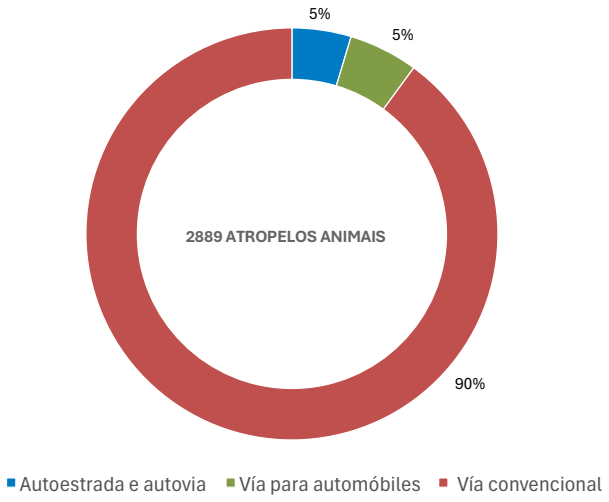


Gráfico 10.11: Accidentes por atropelos de animais, segundo o tipo de vía. Ano 2025. Rede autonómica.

TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ATROPELOS DE ANIMAIS

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

Na rede de titularidade autonómica de Galicia rexistráronse 201 TCAAs no ano 2025, que suman unha lonxitude de 420,58 km da rede de estradas.

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

Táboa 10.1: Distribución dos TCAAs do ano 2025. Rede autonómica.

11 TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES

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

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

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

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

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

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

O período de análise abrangue 5 anos, dende 2021 ata 2025. Ao final deste apartado, móstranse os TCAs do ano 2025. Tamén engádense uns planos de situación destes.

No ano 2025 obtivéronse un total de 27 tramos de concentración de accidentes distribuídos entre Pontevedra e A Coruña. Aínda que en Pontevedra se rexistraron o 54% da totalidade dos TCAs, estes ocupan un 0,42% da rede autonómica. A provincia da Coruña rexistra un 46% dos TCAs e localízanse no 0,33% da rede autonómica. En Lugo e Ourense non se rexistraron 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 Rede Autonómica	1764	1278	5536 (Km de toda a RAEG*)
Nº Km TCAs/Nº Km de cada provincia	1,0%	1,8%	
Nº Km TCAs/Nº Km totais Rede	0,31%	0,42%	0,73%
Accidentes con vítimas nos TCAs (21-25)	176	268	444
Accidentes con vítimas totais de 2021-2025	2301	2071	5241 (accid das 4 provincias)
Accid en TCAs/Accid totais en cada provincia	7,6%	12,9%	8,5%

*RAEG: rede autonómica de estradas de Galicia.

Táboa 11.1: Distribución dos TCAs do ano 2025. Rede autonómica.

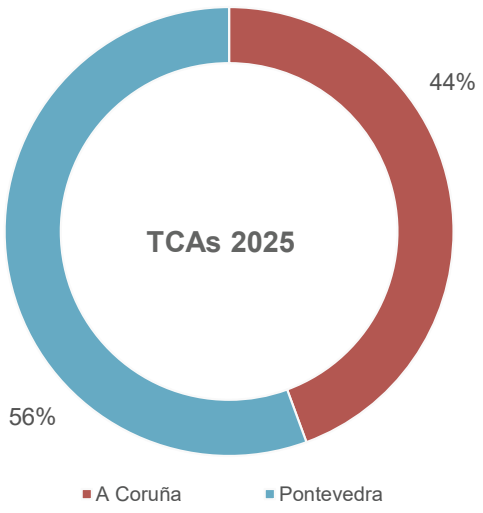


Gráfico 11.1: TCAs ano 2025. Rede autonómica.

Os TCAs supoñen un 0,73% na lonxitude da rede autonómica, cun total de 40,2 Km. Nestes concéntranse o 8,5% dos accidentes con vítimas, o que indica a especial perigosidade destes tramos, e o seu tratamento permite rentabilizar ao máximo os investimentos en seguridade viaria.

O 12,9% dos accidentes con vítimas que se rexistran na provincia de Pontevedra suceden nalgún dos 15 TCAs, mentres que o 7,6% dos accidentes rexistrados na Coruña se producen nos 12 TCAs desta provincia.

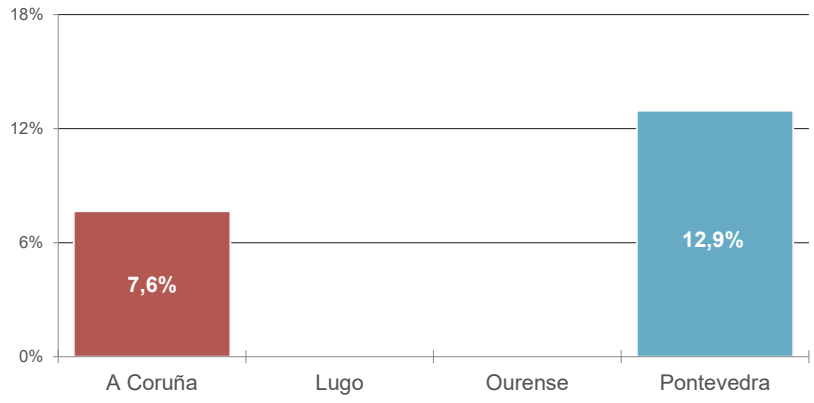


Gráfico 11.2: Distribución do total dos accidentes con vítimas 2021-2025 nos TCAs 2021-2025, respecto de cada provincia. Rede autonómica.

EVOLUCIÓN DOS TCAS

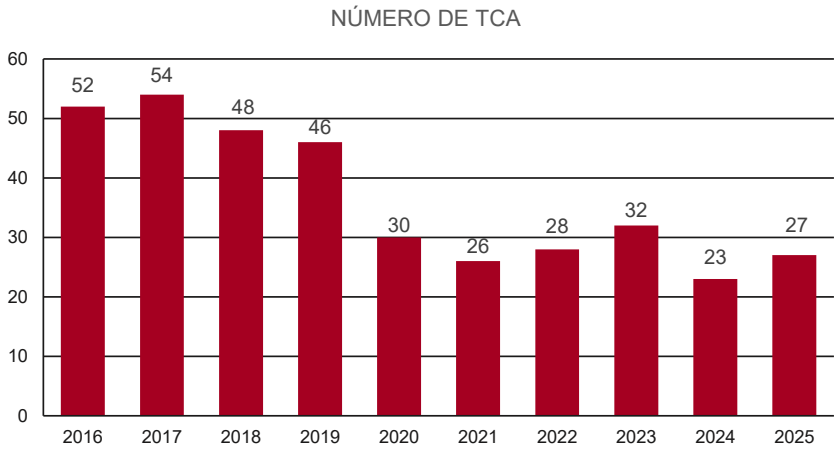


Gráfico 11.3: Evolución do número de TCAs nos últimos dez anos. Rede autonómica.

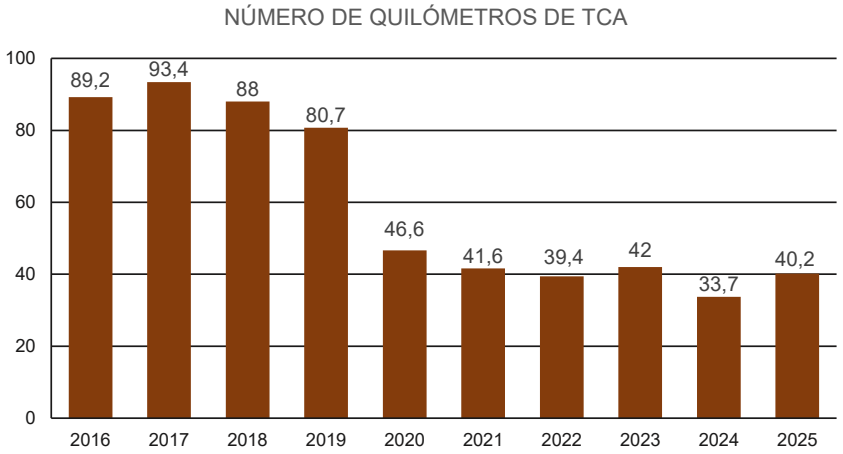


Gráfico 11.4: Evolución do número de km de TCAs nos últimos dez anos. Rede autonómica.

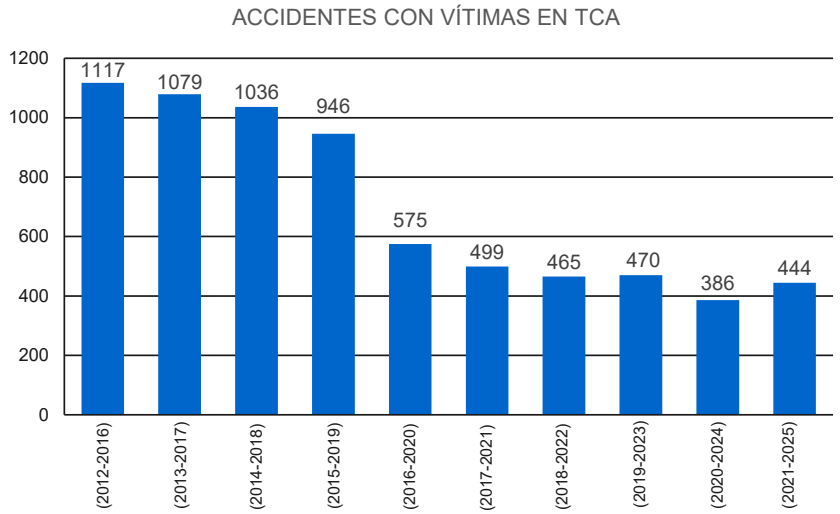


Gráfico 11.5: Evolución do número de accidentes con vítimas en periodos de cinco anos nos TCAs nos últimos dez anos. Rede autonómica.

GRAVIDADE NOS TCAS

Os TCAs son treitos de acumulación de accidentes con vítimas, non tendo en conta no seu cálculo o número de vítimas rexistradas neles. Na seguinte gráfica aparecen os accidentes e vítimas rexistradas nos TCAs do ano 2025.

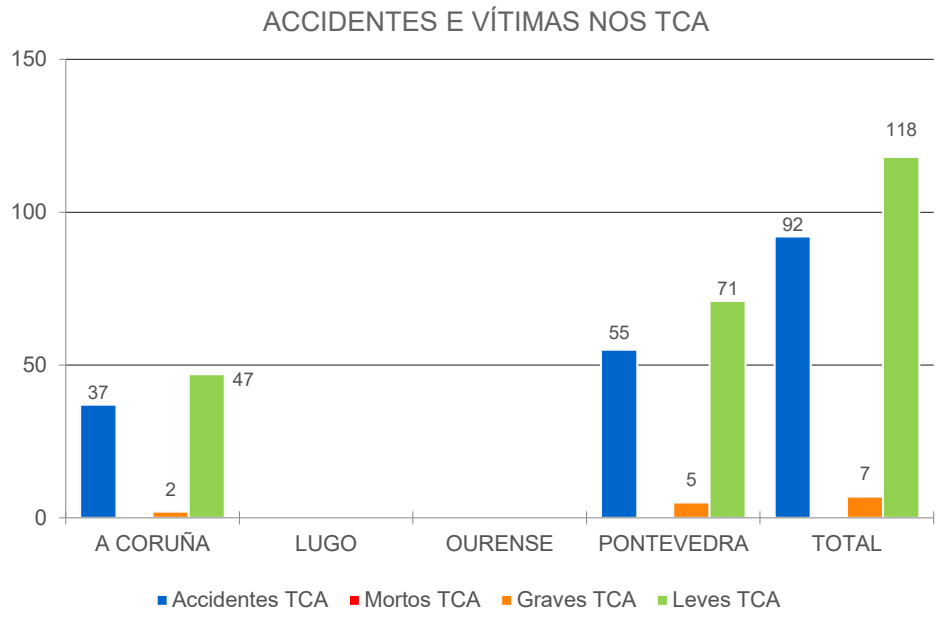


Gráfico 11.6: Distribución de accidentes e vítimas nos TCAs de cada provincia, ano 2025. Rede autonómica.

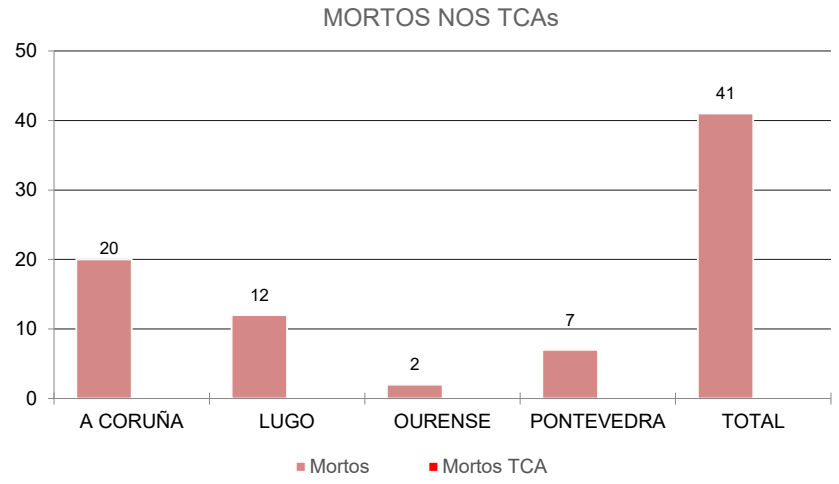


Gráfico 11.7: Distribución de mortos nos TCAs de cada provincia, ano 2025. Rede autonómica.

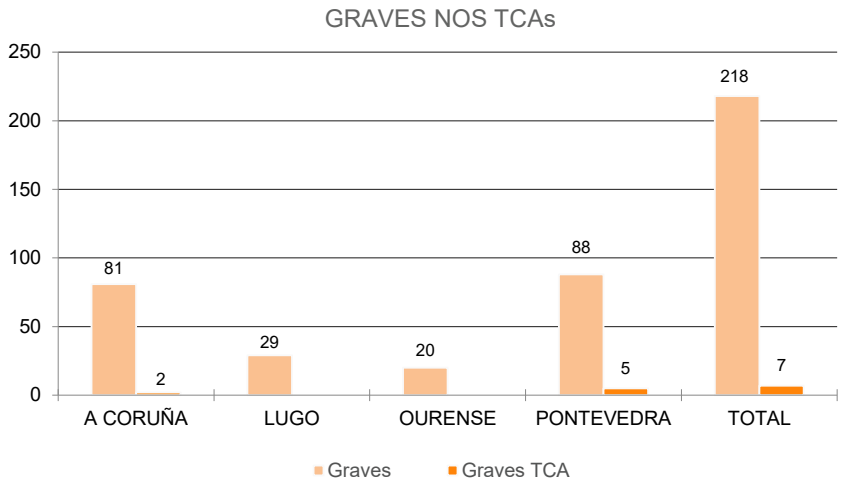


Gráfico 11.8: Distribución de feridos graves nos TCAs de cada provincia, ano 2025. Rede autonómica.

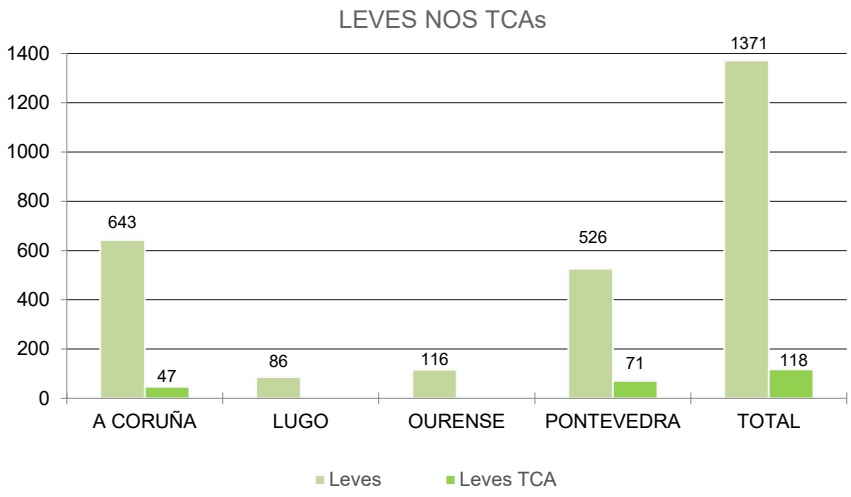
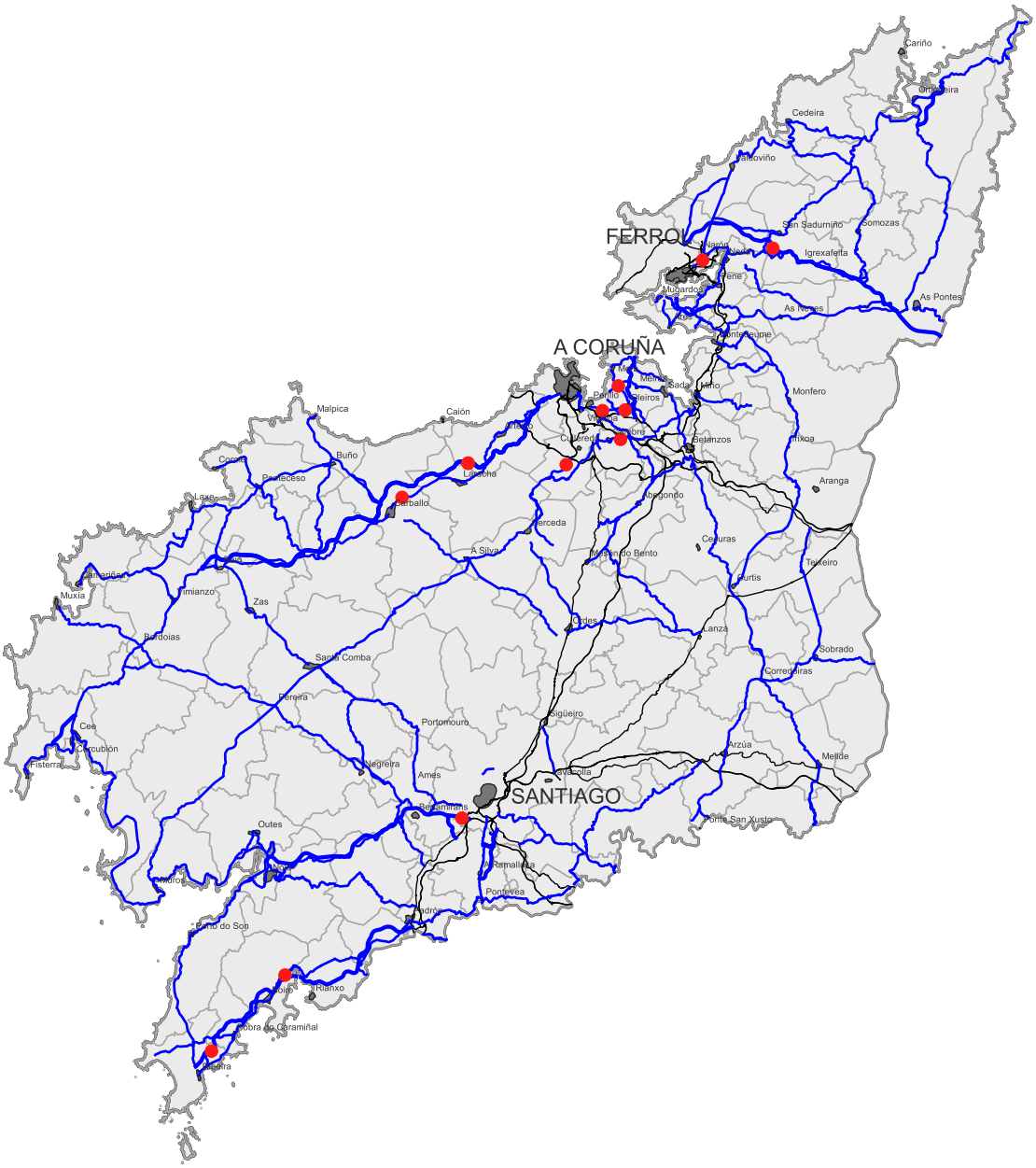


Gráfico 11.9: Distribución de feridos leves nos TCAs de cada provincia, ano 2025. Rede autonómica.

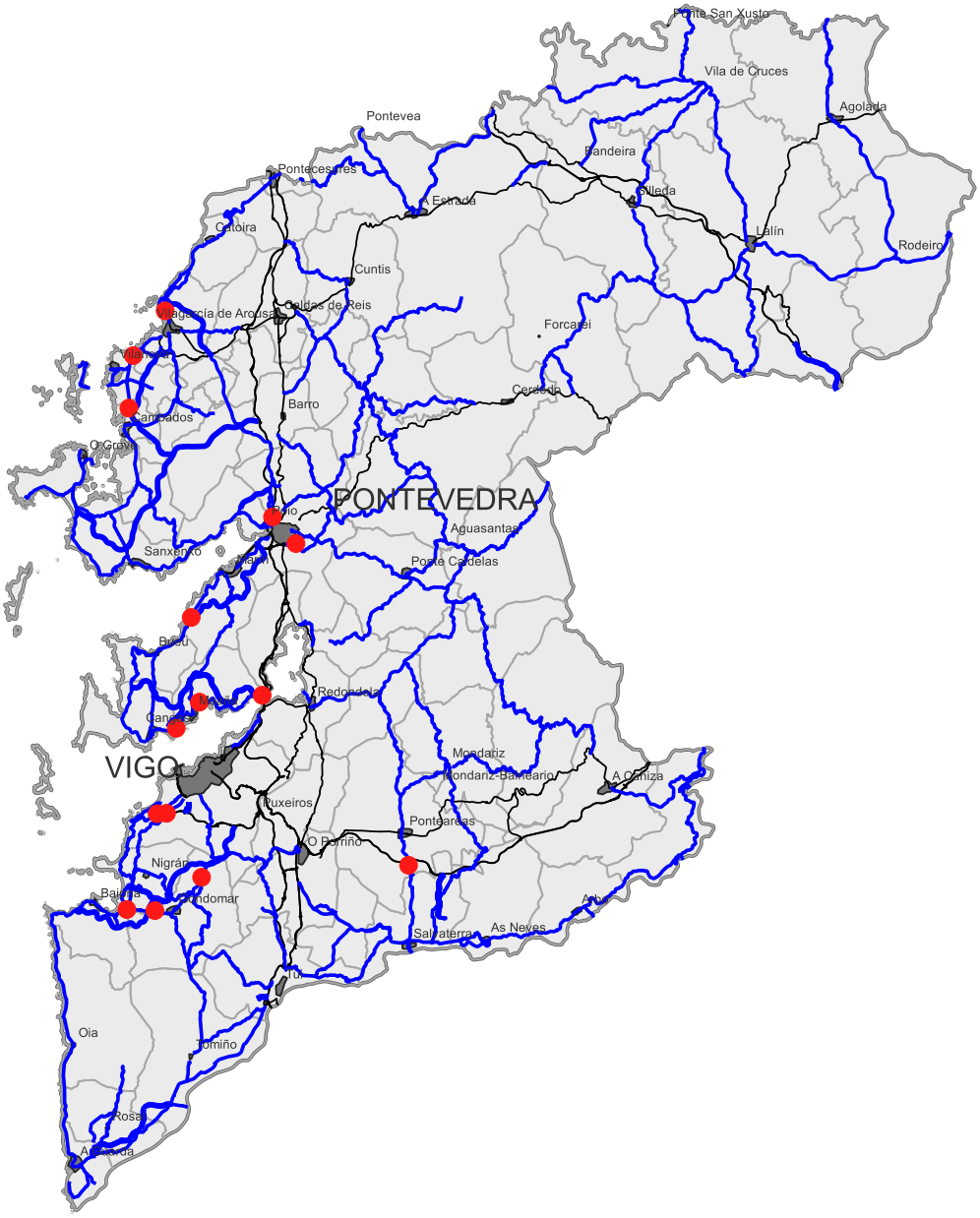
TCAs ANO 2025

Estrada	PK inicio	PK fin	Lonx
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
		Lonx (Km)	40,2

A CORUÑA TCAs 2025



PONTEVEDRA TCAs 2025



12 TRAMOS DE ALTO POTENCIAL DE MELLORA (TAPM)

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

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

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

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

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

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

- Estimación da redución potencial de custos da accidentalidade:

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

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

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

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

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

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

Ordenaranse de maior a menor redución potencial de custos acumulada.

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

Os datos de accidentalidade nos TAPM 2025, na rede de estradas autonómica de Galicia, que abrangue os datos dos anos 2021 a 2025, son os seguintes

	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 Rede 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 totais Rede	4,1%	1,0%	0,5%	2,6%	8,3%
Accidentes con vítimas nos TAPM (2021-2025)	624	86	45	594	1349
Accidentes con vítimas totais (2021-2025)	2301	438	431	2071	5241
Accid en TAPM/Accid totais en cada provincia	27,1%	19,6%	10,4%	28,7%	85,9%

Táboa 12.1: Distribución dos TAPM do ano 2025. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DOS TAPM

Na seguinte gráfica, móstrase a distribución por provincias dos TAPM do ano 2025.

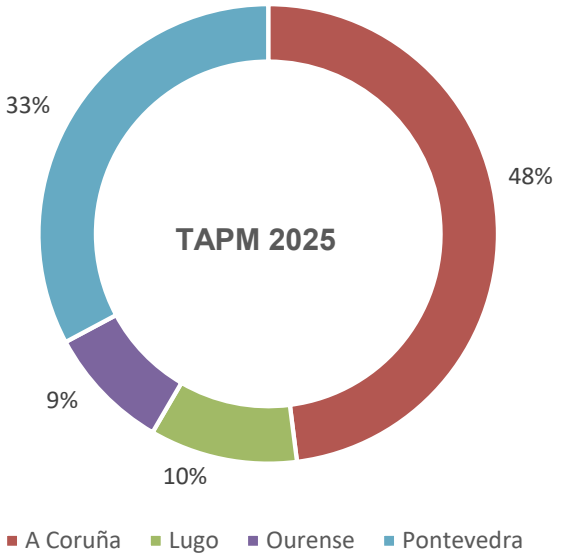


Gráfico 12.1: Distribución do número de TAPM 2025 por provincias. Rede autonómica.

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS NOS TAPM

Dentro da distribución por provincias dos accidentes con vítimas rexistrados nos TAPM 2025, obsérvase que a provincia da Coruña suma un 46,3% (624 accidentes con vítimas) do total de accidentes con vítimas producidos dentro dos TAPM, seguíndolle Pontevedra cun 44% (594 accidentes con vítimas).

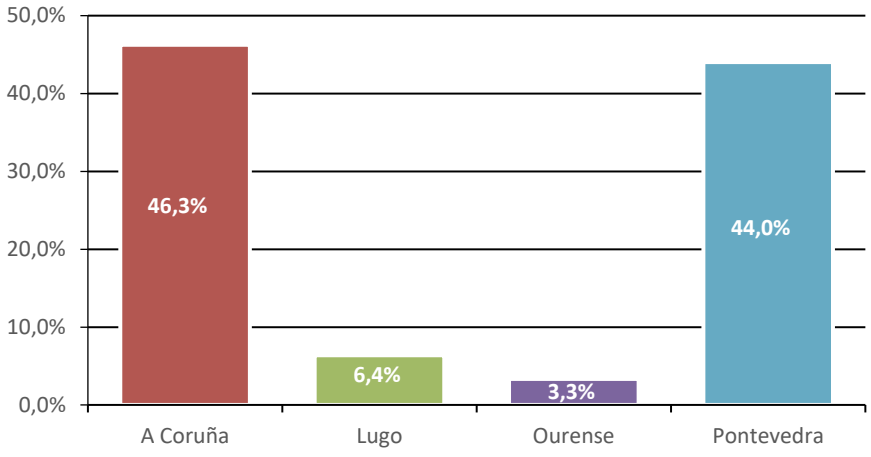


Gráfico 12.2: Distrbución do total de accidentes con vítimas nos TAPM 2025. Rede autonómica.

13 CUSTOS DA ACCIDENTALIDADE

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

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

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

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

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

ANO 2025. CUSTOS DA ACCIDENTALIDADE				
Provincia	Mortos	Feridos graves	Feridos leves	Custo 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

Táboa 13.1: Custos da accidentalidade na rede autonómica de Galicia. Ano 2025.

*Fonte de datos do custo total por vítima nun accidente: Dirección General de Tráfico "Principales Cifras de Siniestralidad Vial. España 2024".

Conforme a este cadro, o custo das vítimas na rede de estradas autonómica de Galicia ascendeu no ano 2025 a máis de 176 millóns de euros, repartido fundamentalmente nas provincias da Coruña (43% do total) e de Pontevedra (30% do total). Despois sitúanse cunha porcentaxe máis pequena as provincias de Lugo e Ourense, cun 20% e un 7%, respectivamente.

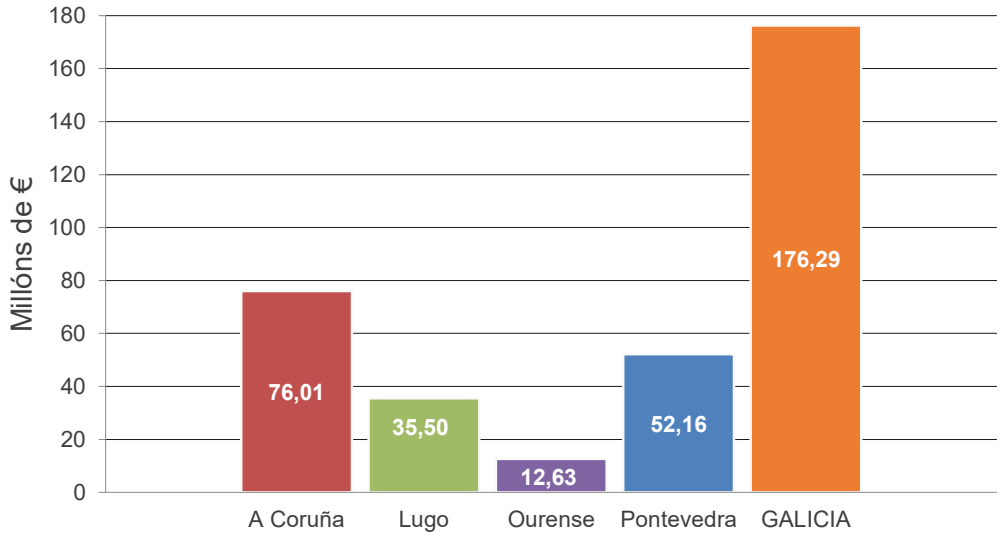


Gráfico 13.1: Custos da accidentalidade no ano 2025. Rede autonómica.

FOTOS

DALGUNHAS ACTUACIÓNS DE SEGURIDADE VIARIA

AC-116

● ANTES



● DESPOIS



● ANTES



● DESPOIS



AC-123

ANTES



DESPOIS



AC-546

ANTES



DESPOIS



AC-552

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



AC-400

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



AC-414

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



AC-552

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



AC-543

ANTES



DESPOIS



AC-241

ANTES



DESPOIS



AC-841

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



AC-400

ANTES



DESPOIS



AC-432

ANTES



DESPOIS



AC-544

ANTES



DESPOIS



AC-453

ANTES



DESPOIS



AC-543

ANTES



DESPOIS



AC-552

ANTES



DESPOIS



AC-862

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



LU-113

ANTES



DESPOIS



LU-730





LU-612





LU-862





OU-402

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



OU-404

ANTES









DESPOIS









SENDA RÍO BARBAÑA

ANTES

DESPOIS

















SENDA RÍO BARBAÑA

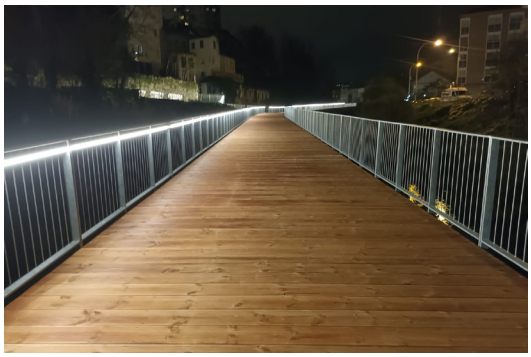
















EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN OURENSE (ESTACIÓN INTERMODAL - PONTE VELLA)

ANTES









DESPOIS









PO-223

ANTES









DESPOIS









PO-223

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



PO-234

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



PO-308

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



PO-308

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



PO-323

ANTES









DESPOIS









PO-531

ANTES

DESPOIS

















PO-531

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



PO-548 E PO-192

ANTES







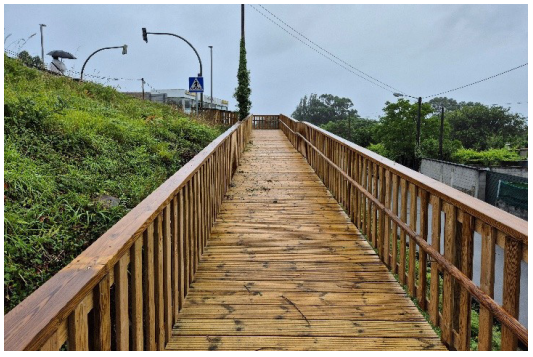


DESPOIS









PO-552

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



VG-4.1

ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



ANTES



DESPOIS



4

ANEXOS

ANEXO 1: ÍNDICE DE PERIGOSIDADE

REDE DE ESTRADAS DE TITULARIDADE AUTONÓMICA (RAEG)

TODAS AS CLASES DE ESTRADA E TODOS OS TIPOS DE REDE

GALICIA - IP - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (Km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 ESTRADA: AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

GALICIA- IP- AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 ESTRADA: VÍAS PARA AUTOMÓBILES

GALICIA- IP- VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 ESTRADA: ESTRADAS CONVENCIONAIS

GALICIA- IP- ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 REDE: REDE ESTRUTURANTE

GALICIA- IP- REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 REDE: REDE COMPLEMENTARIA

GALICIA- IP- REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 REDE: REDE LOCAL

GALICIA- IP- REDE LOCAL

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE LOCAL

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE LOCAL

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE LOCAL

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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- REDE LOCAL

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	acc.c/vítimas	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 MORTALIDADE

REDE DE ESTRADAS DE TITULARIDADE AUTONÓMICA (RAEG)

TODAS AS CLASES DE ESTRADA E TODOS OS TIPOS DE REDE

GALICIA- IM - TODA A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 A REDE DE ESTRADAS

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 ESTRADA: AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

GALICIA- IM - AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 ESTRADA: VÍAS PARA AUTOMÓBILES

GALICIA- IM - VÍAS PARA AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 AUTOMÓBILES

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 ESTRADA: ESTRADAS CONVENCIONAIS

GALICIA- IM - ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - ESTRADAS CONVENCIONAIS

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 REDE: REDE ESTRUTURANTE

GALICIA- IM - REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE ESTRUTURANTE

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 REDE: REDE COMPLEMENTARIA

GALICIA- IM - REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE COMPLEMENTARIA

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 REDE: REDE LOCAL

GALICIA- IM - REDE LOCAL

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE LOCAL

ano	veh-km (x10⁶)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE LOCAL

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE LOCAL

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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 - REDE LOCAL

ano	veh-km (x10^6)	Δ	lonxitude (km)	Δ	IMD media	Δ	mortos	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%