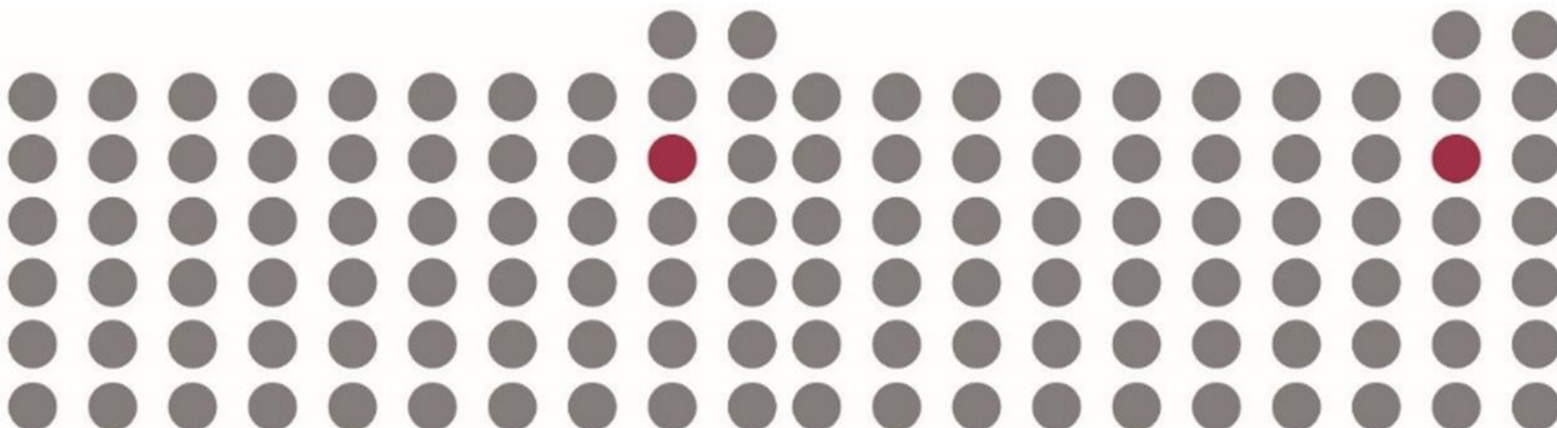


# ANÁLISE DE ACCIDENTALIDADE NA REDE DE ESTRADAS DA DEPUTACIÓN DE PONTEVEDRA

## ANO 2022

Maio 2023



## ÍNDICE

ÍNDICE .....	2
1. INTRODUCCIÓN .....	3
2. CARACTERÍSTICAS DA ACCIDENTALIDADE.....	3
2.1. CARACTERÍSTICAS XERAIS.....	3
2.2. TIPOLOXÍA DE ACCIDENTES .....	5
2.3. ACCIDENTES CON VÍTIMAS.....	9
3. CONCLUSIÓNS .....	12

## 1. INTRODUCCIÓN

A rede de estradas da Deputación de Pontevedra conta con 1.623 quilómetros distribuídos en 366 vías. Neste documento estúdase a accidentalidade rexistrada nos últimos anos nestas vías de cara a avaliar o risco por sinistralidade das mesmas coa finalidade de actuar na súa mellora e paliar ou mellorar na medida do posible as deficiencias existentes nas infraestruturas que provocan ou favorecen que se produzan accidentes.

## 2. CARACTERÍSTICAS DA ACCIDENTALIDADE

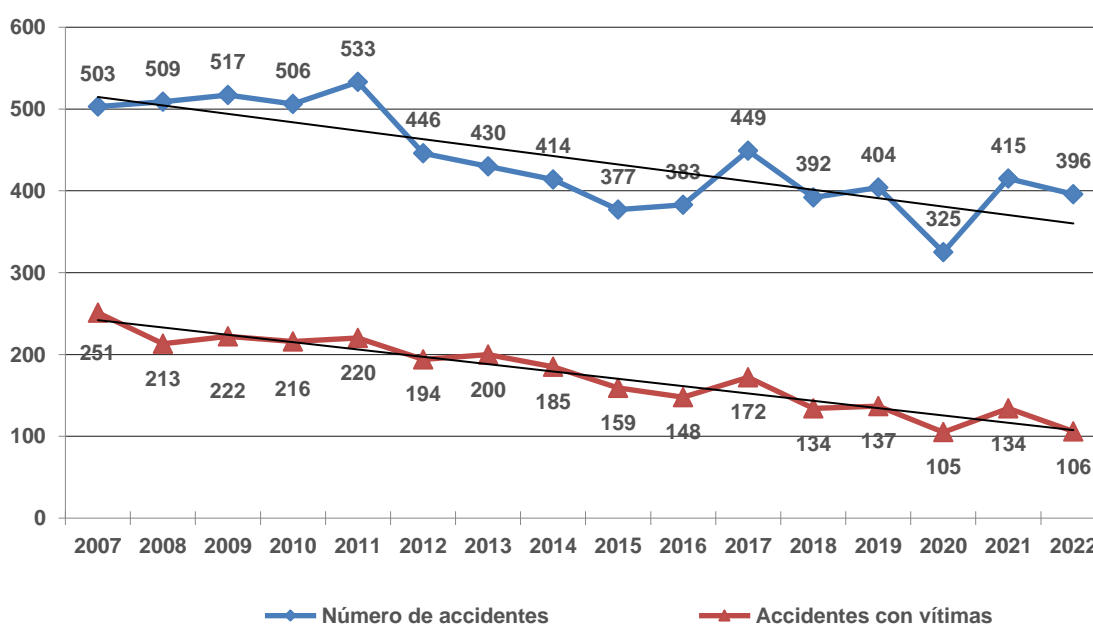
### 2.1. CARACTERÍSTICAS XERAIS

Neste apartado exporase unha descrición xeral sobre a accidentalidade da rede de estradas da Deputación de Pontevedra nos últimos 5 anos. Nalgún caso, para ter unha idea máis ampla da evolución, empréganse datos dende 2007.

A continuación móstrase un cadro cos indicadores xerais máis relevantes da sinistralidade sendo estes o número de accidentes, o número de accidentes con vítimas (ACV) e o seu resultado en forma de mortos e feridos, diferenciando entre os graves e os leves.

Ano	Nº de accidentes	Nº ACV	Falecidos	Feridos graves	Feridos leves
2018	392	134	2	14	195
2019	404	137	3	23	179
2020	325	105	3	12	135
2021	415	134	4	12	161
2022	396	106	3	10	134

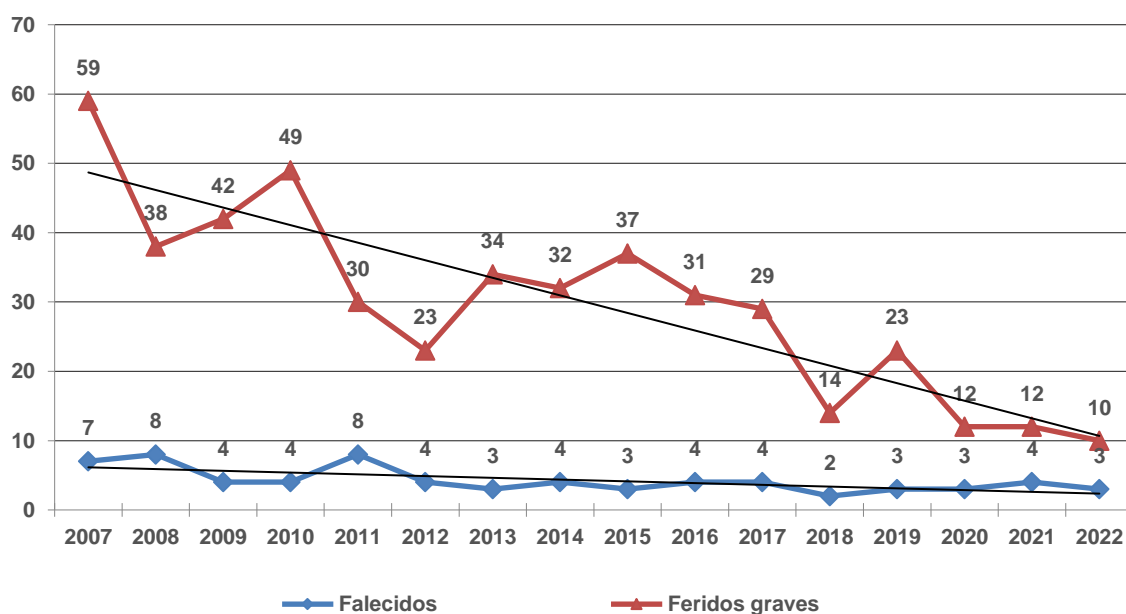
Nº de accidentes e nº de accidentes con vítimas 2007-2022



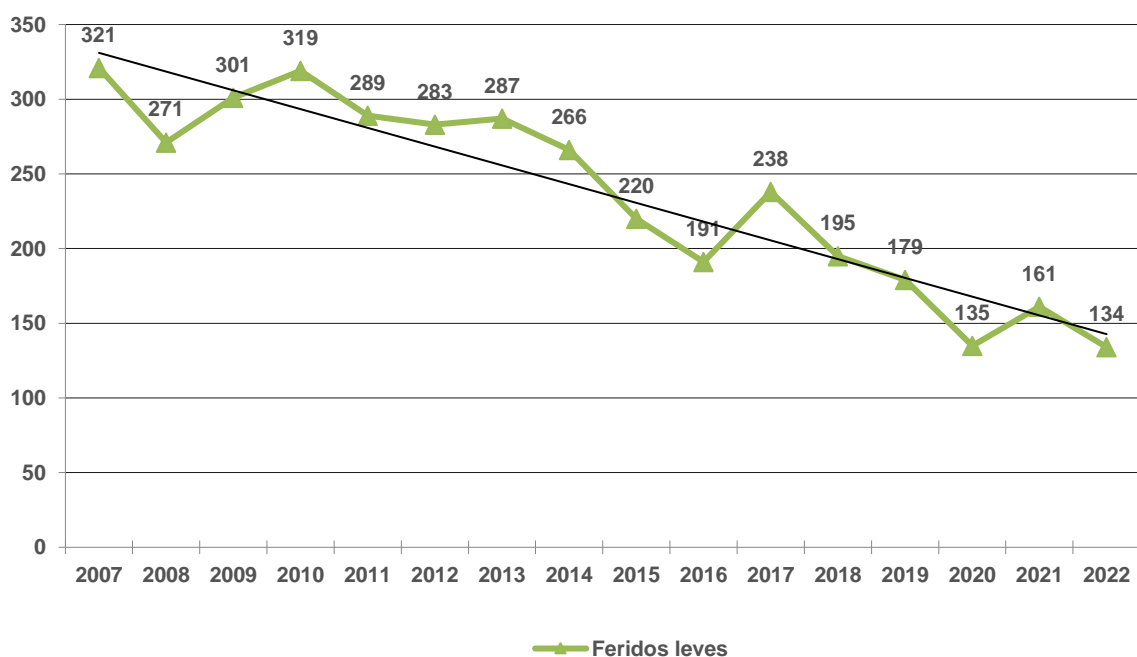
O **número de accidentes totais** rexistrados en 2022 **descendeu** con respecto ao último ano, que alcanzara un pico de accidentalidade, trátase dun descenso aliñado coa tendencia xeral dos últimos 15 anos..

Con respecto ó número de **accidentes con vítimas**, redúcense con respecto ao 2021, ano que se alcanzou un pico de accidentalidade. De novo, trátase dun descenso aliñado coa tendencia xeral dos últimos 15 anos.

### Nº de falecidos e feridos graves 2007-2022



### Feridos leves 2007-2022

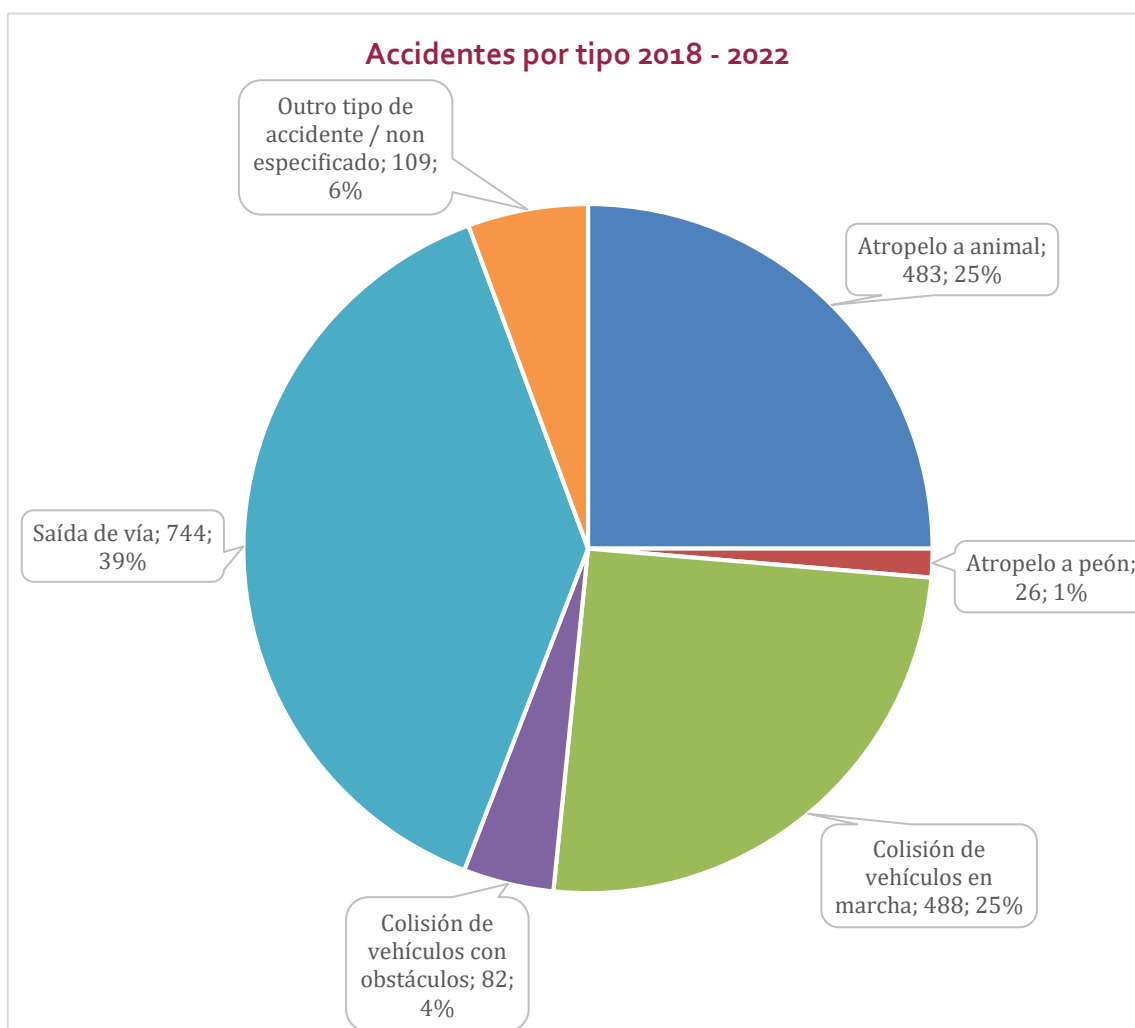


No ano 2022 rexistráronse **3 falecidos**, cifra **similar** ás rexistradas nos **últimos anos**. En canto aos **feridos**, tanto graves como leves, rexístrase en 2022 a **menor cifra da serie histórica**, menor mesmo que no ano 2020, ano no que se producía unha importante redución da mobilidade derivada da crise sanitaria.

## 2.2. TIPOLOXÍA DE ACCIDENTES

Existe unha serie de tipoloxías de accidentes que son as que normalmente se atopan asociadas á maior parte dos sinistros que ocorren, sendo as tipoloxías que considera a DXT as que se mostran na seguinte táboa:

TIPO DE ACCIDENTE	2018	2019	2020	2021	2022
Atropelo a animal	86	88	87	118	104
Atropelo a peón	4	5	6	7	4
Colisión de vehículos en marcha	116	108	80	97	87
Colisión de vehículos con obstáculos	18	20	11	13	20
Saída de vía	148	168	123	152	153
Outro tipo de accidente / non especificado	20	15	18	28	28

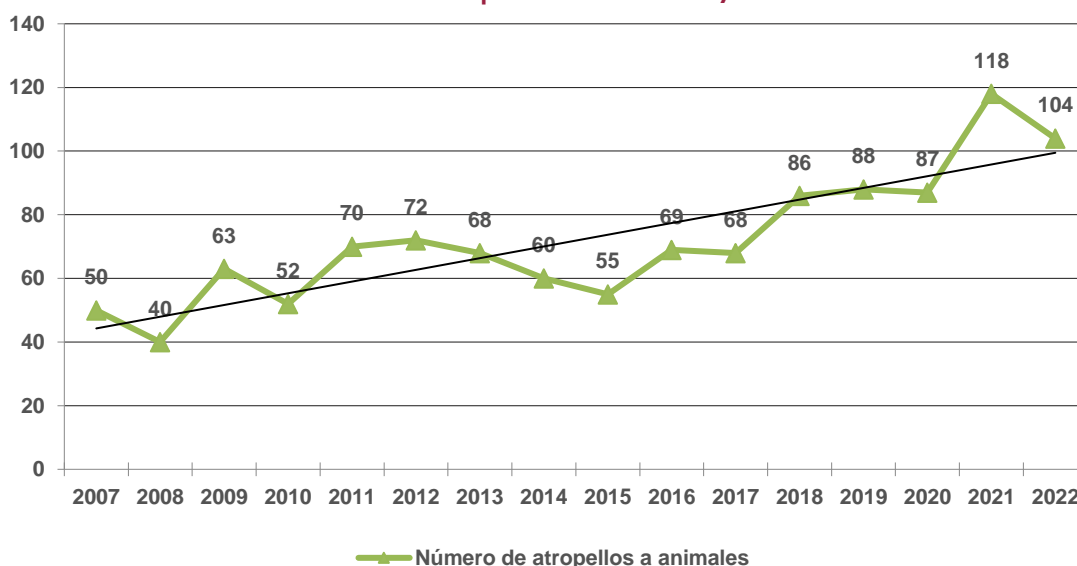


Se nos fixamos na tipoloxía de accidentes no total dos 5 anos que abrangue este estudo, podemos ver que a maior parte dos accidentes que se producen son **saídas de vía**, sumando estes tipos de accidentes o **39%** dos totais. Tamén é destacable o número de accidentes que se producen por **colisión de vehículos en marcha** e **atropelo a animais**, situándose en ambos casos no **25%** do total, se consideramos os datos agregados dos cinco anos. Por outra banda, a cifra de accidentes producidos por **colisión de vehículos con obstáculos** é a única que aumenta significativamente con respecto ao ano 2021.

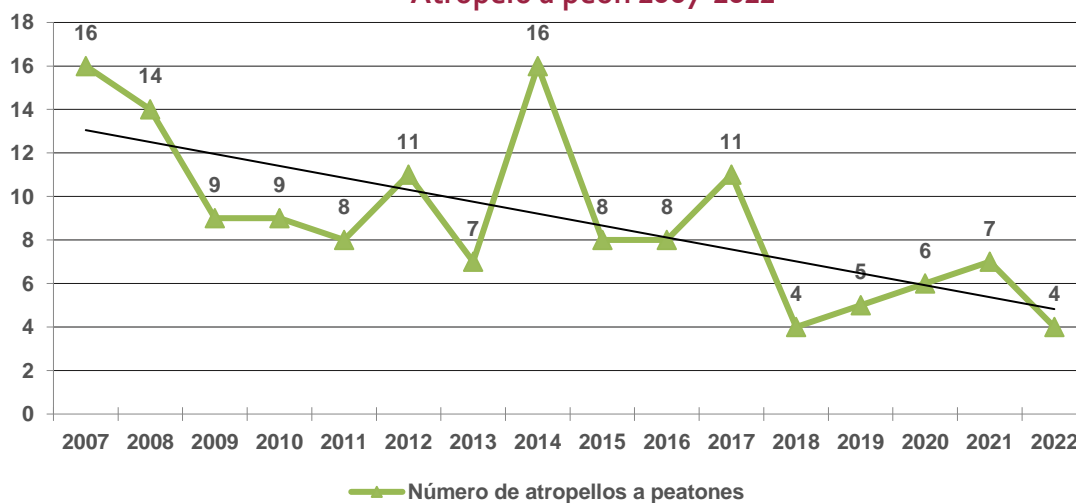
No tocante aos atropelos de peóns, en 2022 obtense unha cifra inferior a 2021, Igualando ao ano 2018, cando se obtivo o menor número de atropelos.

A continuación móstrase a evolución no número de accidentes de atropelo a peóns e a animais entre 2007 e 2022:

### Atropelo a animal 2007-2022

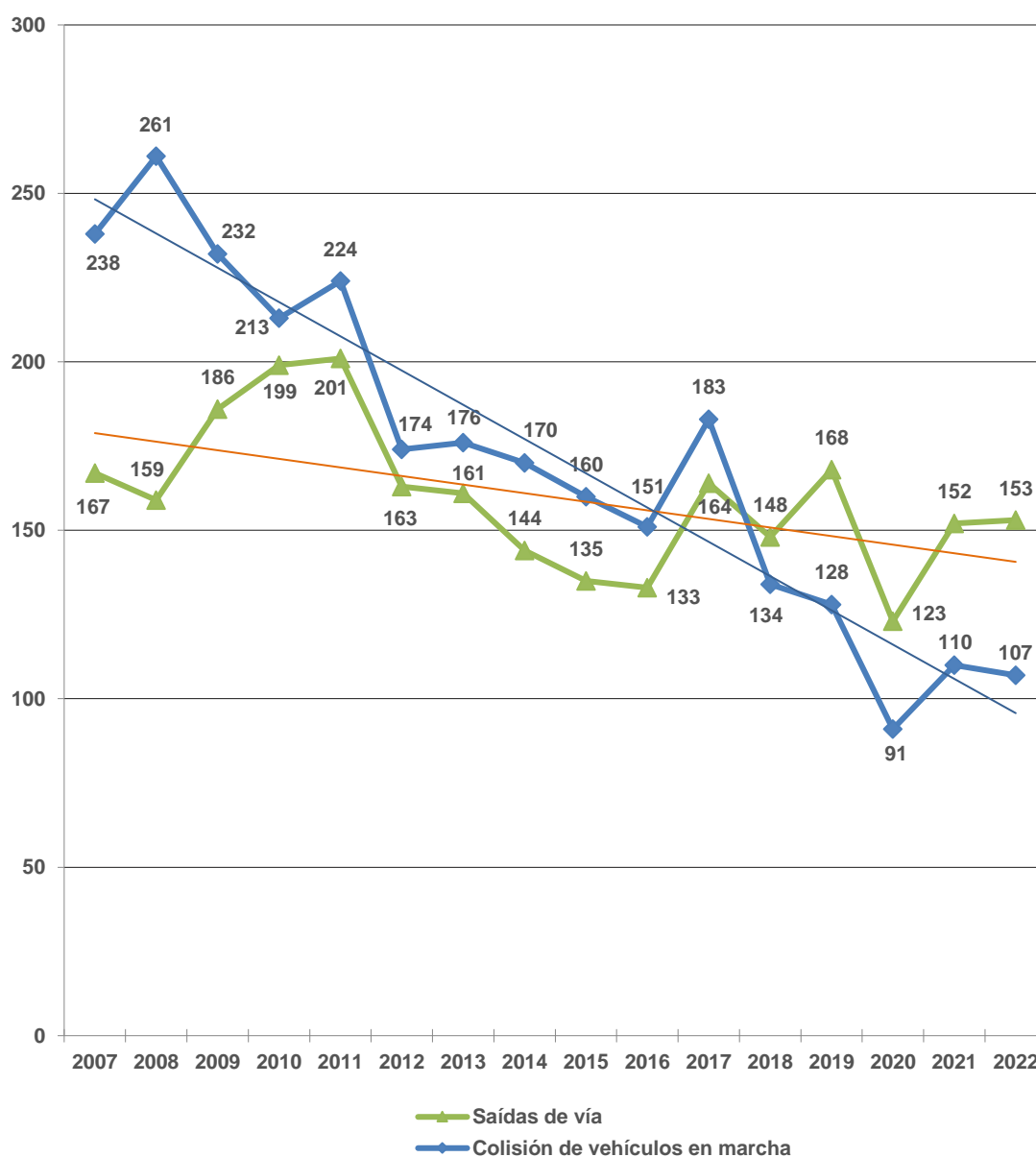


### Atropelo a peón 2007-2022



A continuación móstrase unha comparativa da evolución dos accidentes por saídas de vía e por colisión de vehículos en marcha, nos que se observa un cambio de tendencia nos últimos anos, nos que o número de saídas de vía supera ao de colisión de vehículos en marcha. Esta tendencia podería estar asociada ao aumento de accidentes debidos a distracción dos condutores, sobre todo, polo incremento do uso do teléfono móbil ao volante.

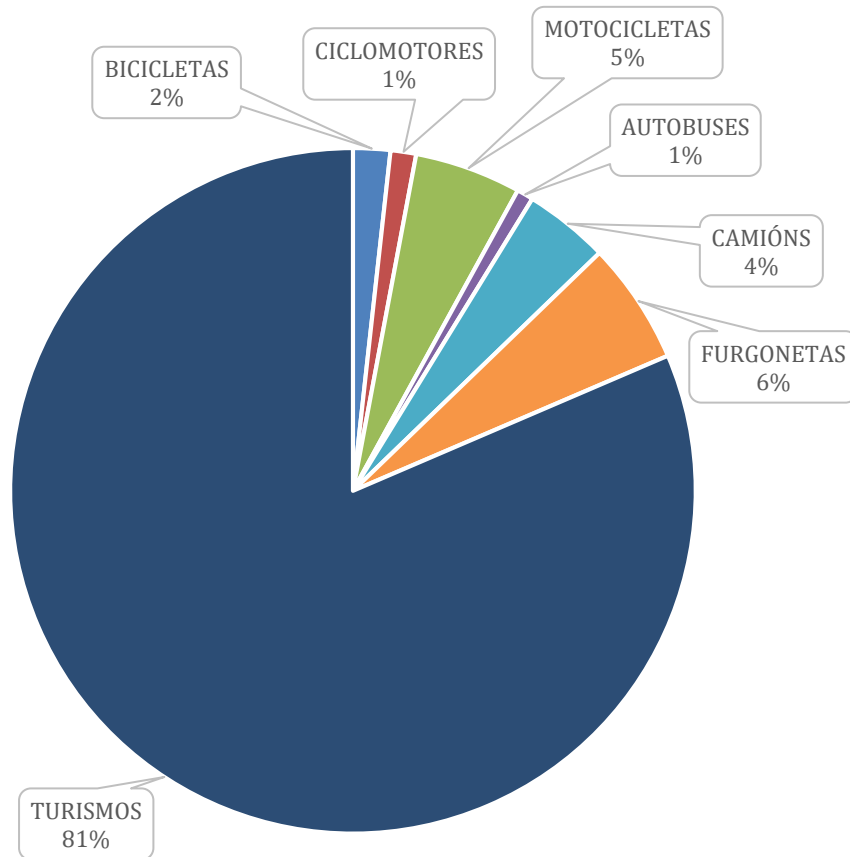
### Saídas de vía e colisión de vehículos en marcha 2007-2022



En canto aos **medios de transporte implicados nos accidentes**, móstrase a continuación unha táboa coa súa disgregación:

ANO	BICICLETAS	CICLOMOTORES	MOTOCICLETAS	AUTOBUSES	CAMIÓNS	FURGONETAS	TURISMOS
2018	10	5	21	5	24	30	425
2019	10	7	28	2	18	33	447
2020	8	5	27	3	15	32	340
2021	11	5	28	4	21	32	455
2022	6	9	25	6	25	21	423

**% De accidentes nos que están implicados vehículos das seguintes categorías 2018 - 2022**

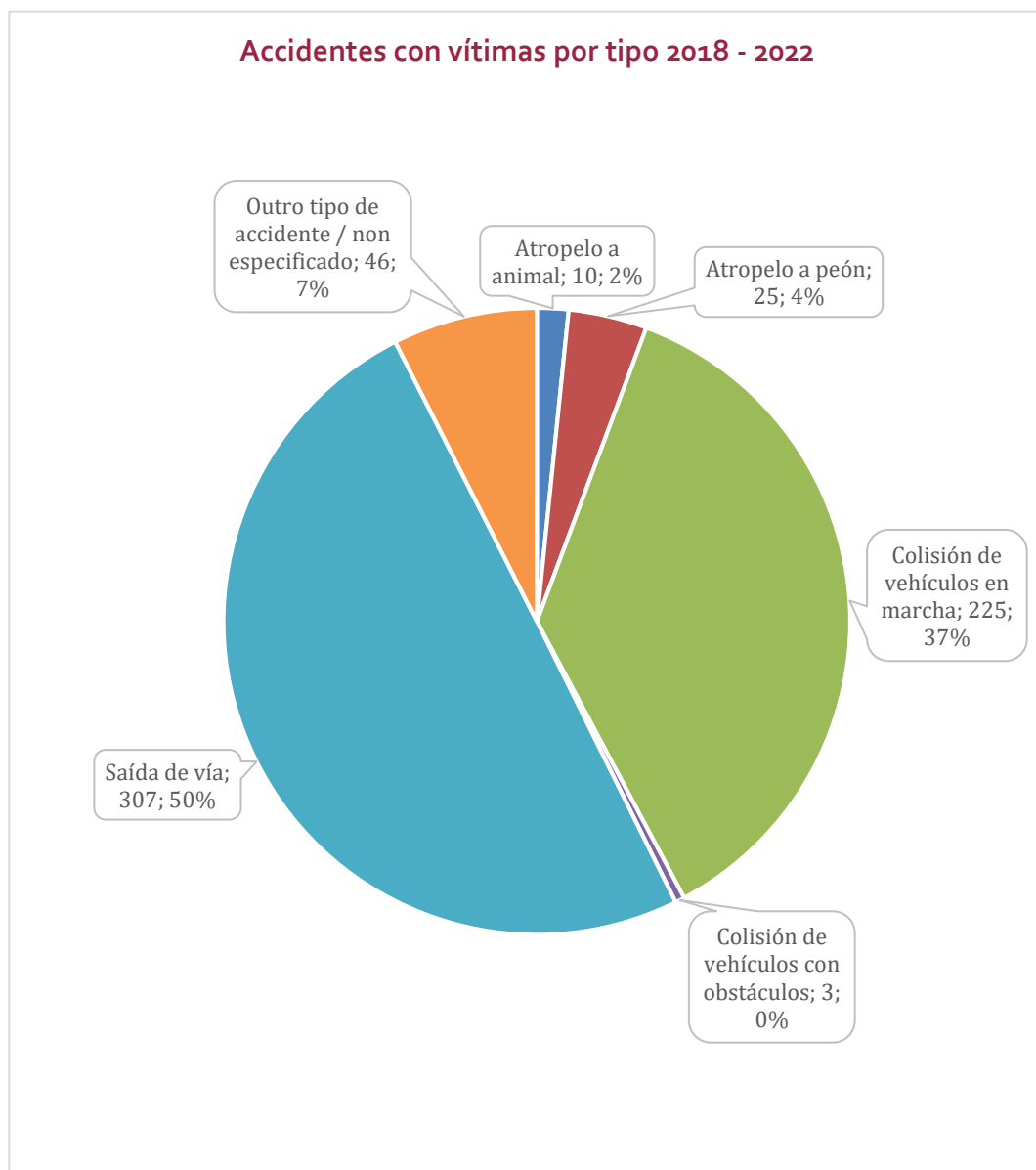


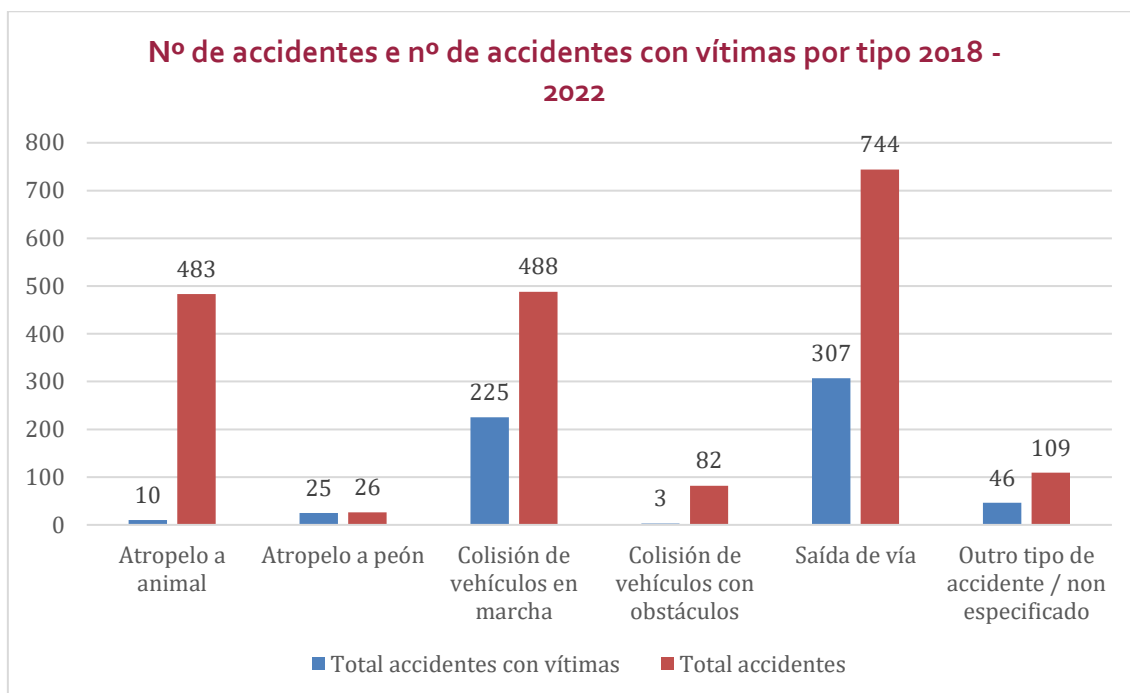


### 2.3. ACCIDENTES CON VÍTIMAS

Vemos agora as cifras de accidentes nos que se rexistraron vítimas:

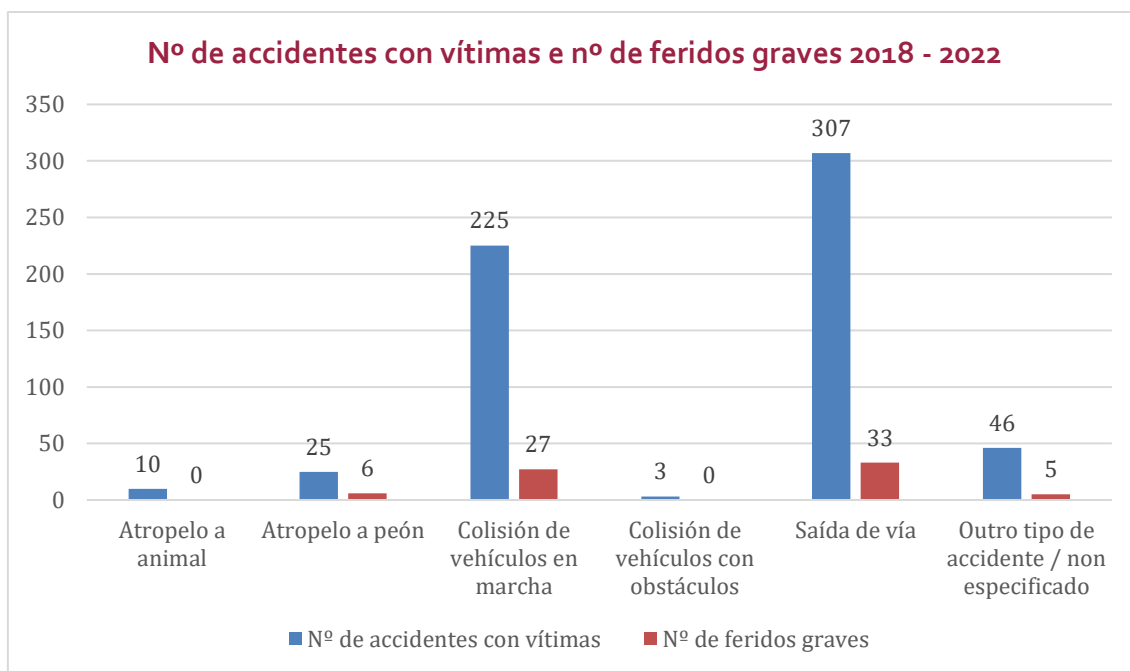
TIPO DE ACCIDENTE	2018	2019	2020	2021	2022
Atropelo a animal	4	1	1	2	2
Atropelo a peón	4	4	6	7	4
Colisión de vehículos en marcha	51	55	44	44	31
Colisión de vehículos con obstáculos	0	0	1	1	1
Saída de vía	68	70	42	67	60
Outro tipo de accidente / non especificado	7	7	11	13	8

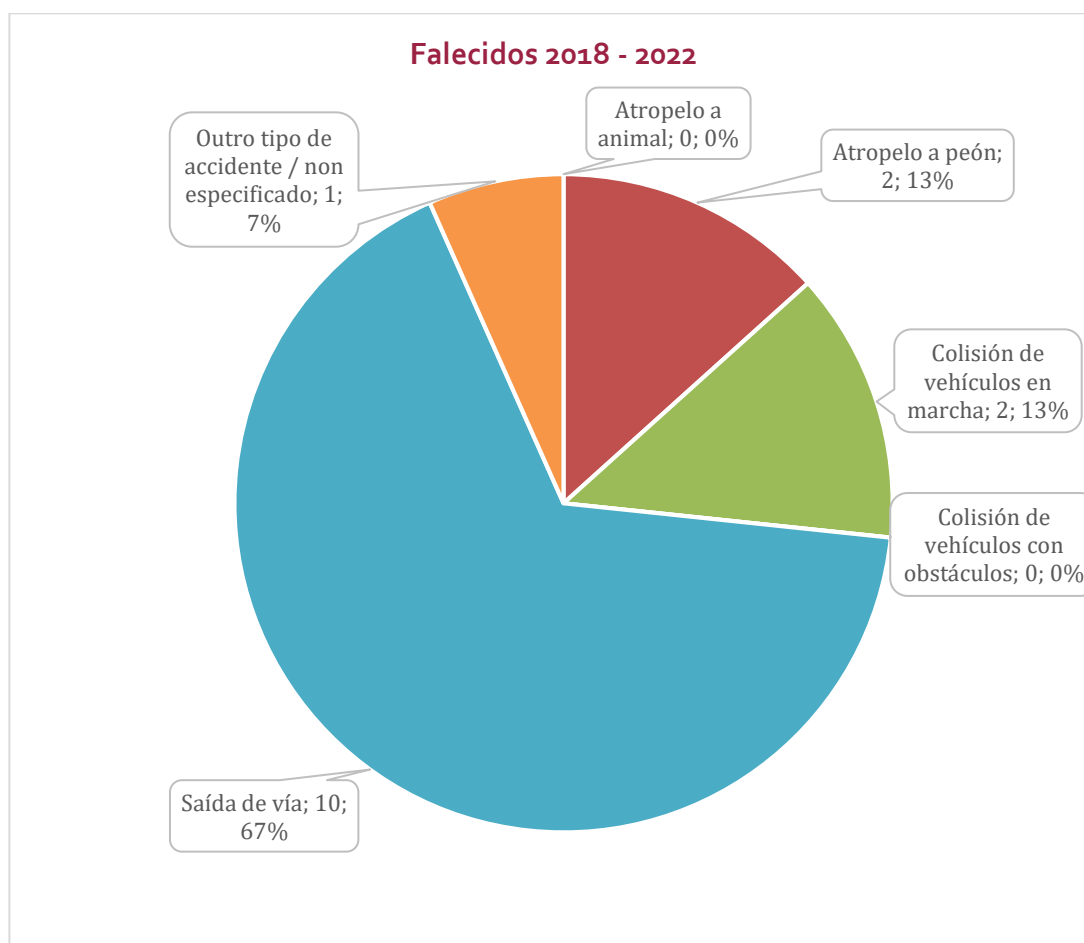




Facendo unha comparativa entre o número de accidentes totais e o número destes accidentes nos que se rexistrou algún tipo de vítimas, vemos que **na maior parte** dos accidentes nos que se rexistrou un **atropelo dun peón**, houbo **vítimas**. De feito, do total de 26 accidentes rexistrados nos últimos 5 anos nos que houbo atropelo a peón, 25 foron accidentes con vítimas, manifestando esta cifra a vulnerabilidade do peón ante un accidente. No extremo contrario atópanse os accidentes debidos a **atropelos de animais e colisións con obstáculos**, que, nunha **gran parte** dos casos, se saldan **sen vítimas**.

Se nos fixamos na gravidade das vítimas:



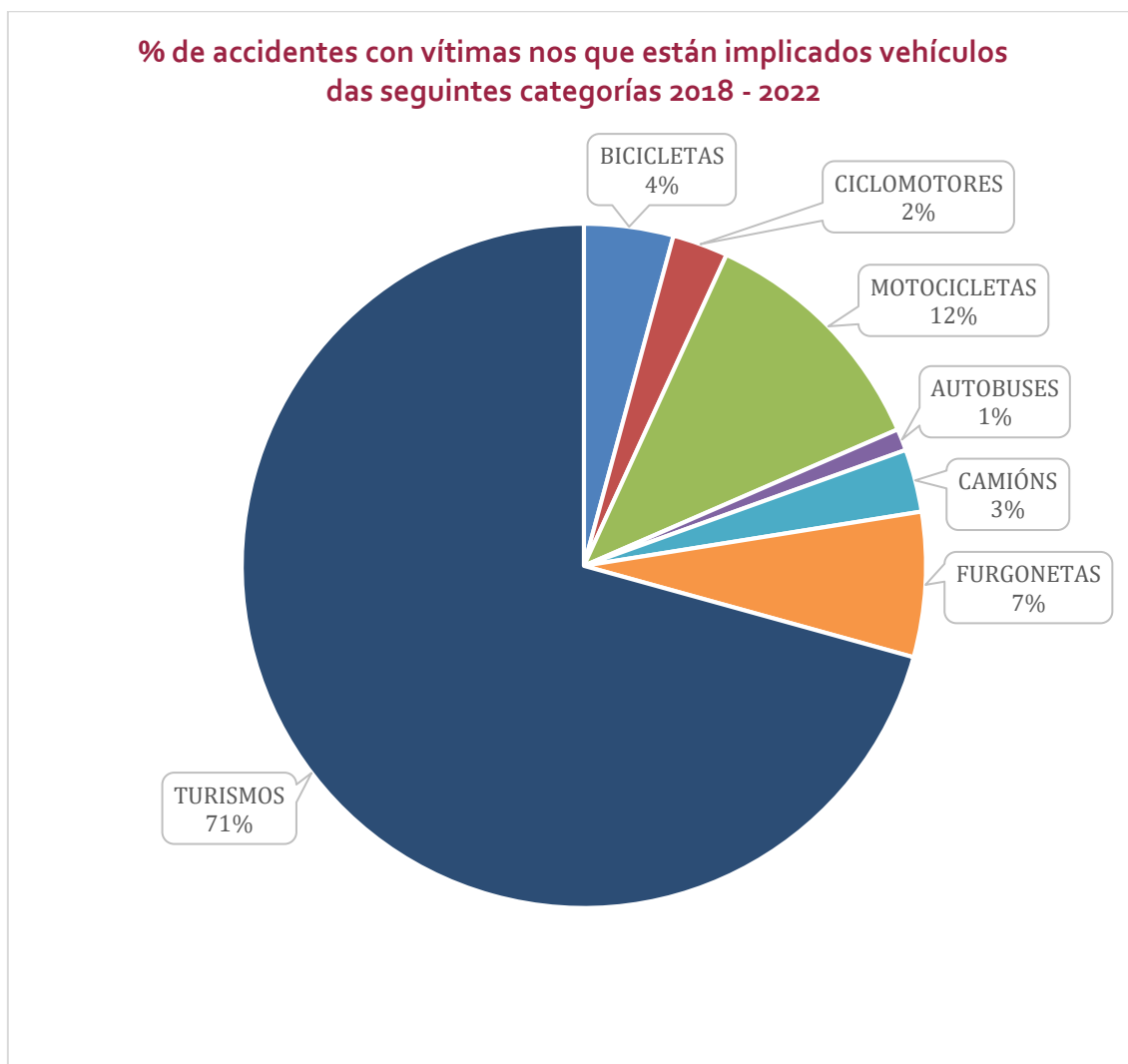


Estudando os datos de accidentes nos que houbo falecidos nos últimos 5 anos, destaca que os accidentes por **atropelo de peón**, que supoñen soamente o **1,35% do total de accidentes** e o **4,06% dos accidentes con vítimas**, aumentan a porcentaxe ata o **13,33% dos accidentes con falecidos**.

Por outra banda, destacar que o **66,67% dos falecidos nos últimos 5 anos**, faleceron en **saídas de vía**.

En canto aos **medios de transporte implicados nos accidentes con vítimas**, móstrase a continuación unha táboa coa súa disgregación:

ANO	BICICLETAS	CICLOMOTORES	MOTOCICLETAS	AUTOBUSES	CAMIÓNS	FURGONETAS	TURISMOS
2018	8	4	16	2	7	12	140
2019	9	6	20	2	4	13	148
2020	7	3	25	1	3	17	97
2021	9	4	26	1	8	12	129
2022	4	6	15	3	4	6	106



### 3. CONCLUSIONES

En 2022 rexístrase unha leve mellora na maioría de indicadores da accidentalidade con respecto ao ano anterior. Isto mostra que trala recuperación do impacto na mobilidade derivado da crise do COVID19, que produciu un importante descenso en 2020 e ascenso en 2021 no número de accidentes, en 2022 xa se recuperou a normalidade prepandémica, volvendo a unha tendencia claramente descendente no total de accidentes.

A única excepción aparece no número de atropelos a animais, que segue unha tendencia ascendente.

Dende a Deputación de Pontevedra, estanse levando a cabo múltiples actuacións para mellorar a seguridade viaria e fomentar o calmado do tráfico nas diferentes estradas da nosa competencia coa finalidade de que estes datos vaian en continuo descenso e aproximarse á cifra ideal de cero mortos en estradas provinciais. As actuacións levadas a cabo, encamiñadas á mellora da seguridade priorizando os colectivos máis vulnerables, comezaron a materializarse sobre todo a partir do ano 2017 coa execución da primeira fase do plan Móvese, ademais doutros proxectos plantexados sempre coa filosofía dunha mellora da seguridade viaria.