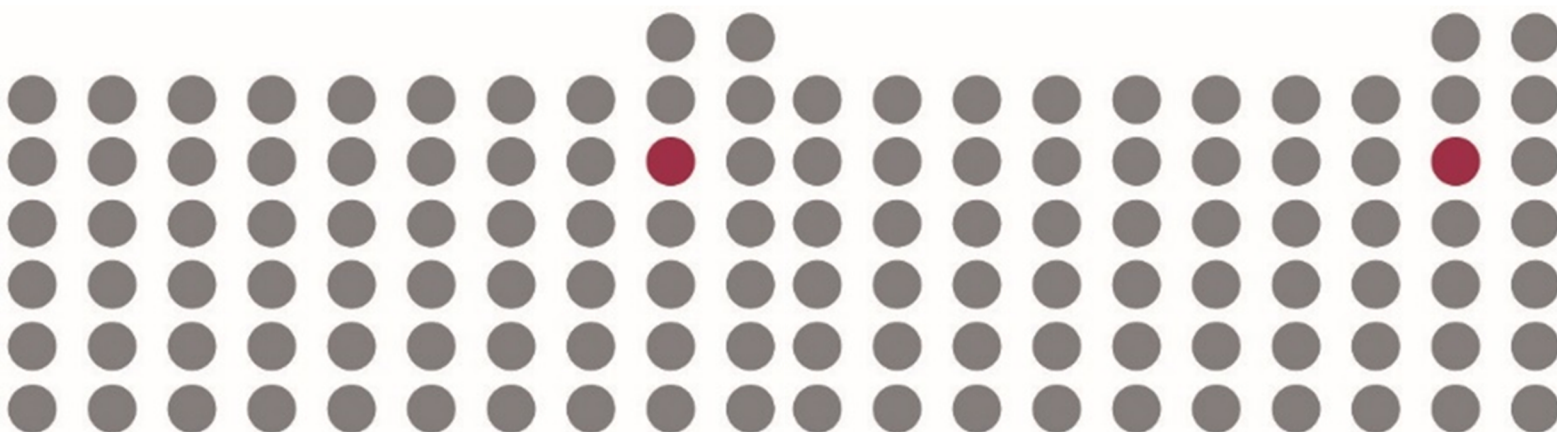


ANÁLISE DE ACCIDENTALIDADE NA REDE DE ESTRADAS DA DEPUTACIÓN DE PONTEVEDRA. ANO 2020



1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	CARACTERÍSTICAS DA ACCIDENTALIDADE.....	3
2.1.	CARACTERÍSTICAS XERAIS	3
2.2.	TIPOLOXÍA DE ACCIDENTES.....	6
2.3.	ACCIDENTES CON VÍTIMAS	8
3.	AS PARTICULARIDADES DO 2020.....	12
4.	CONCLUSIÓNS	14

1. INTRODUCCIÓN

A rede de estradas da Deputación de Pontevedra conta con 1.625 quilómetros distribuídos en 368 vías. O obxecto deste documento é coñecer, a partires dun estudo da accidentalidade actual e dos últimos anos, o nivel de seguridade viaria destas estradas coa finalidade de tomar as decisións oportunas para actuar na súa mellora.

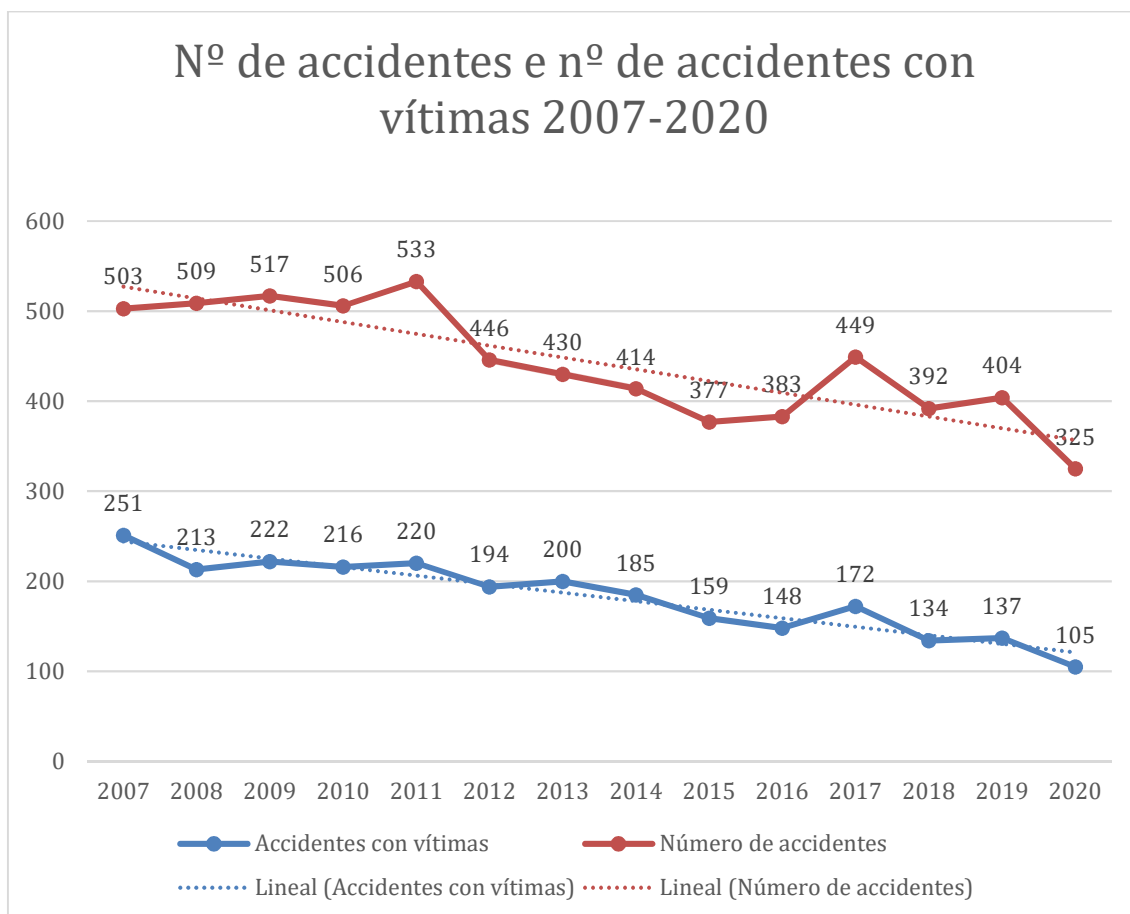
2. CARACTERÍSTICAS DA ACCIDENTALIDADE

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, empregaranse 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.

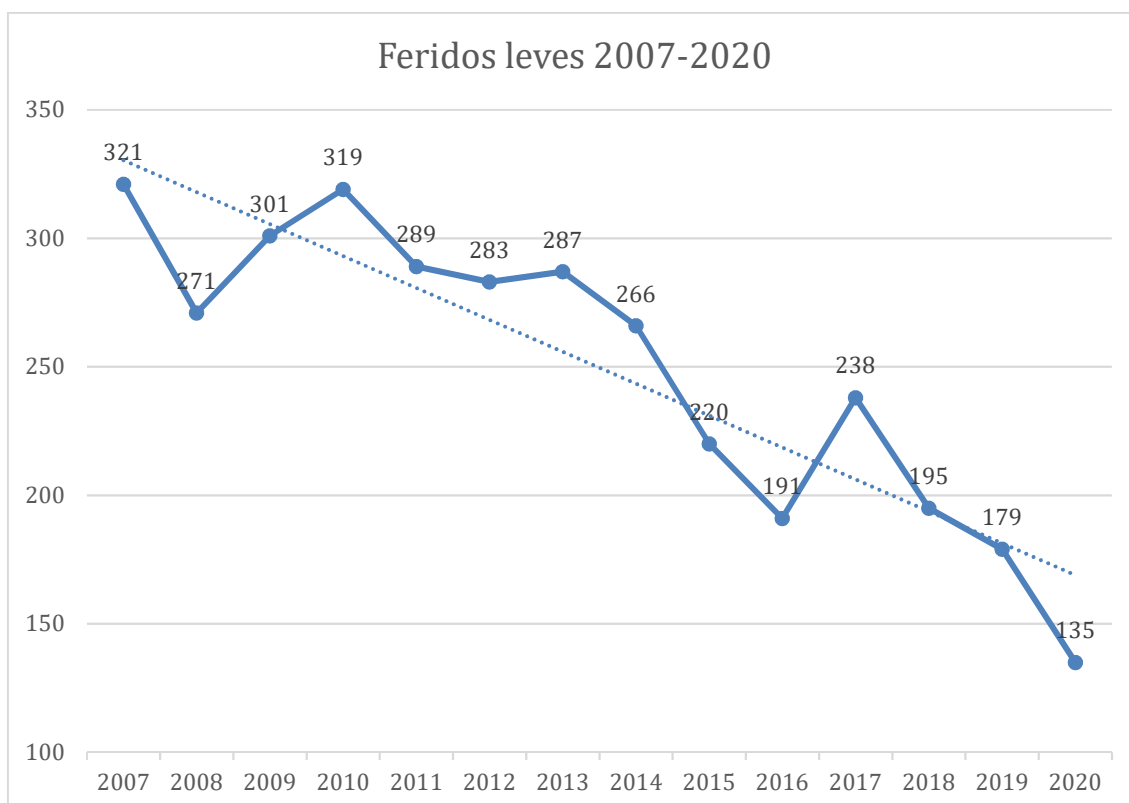
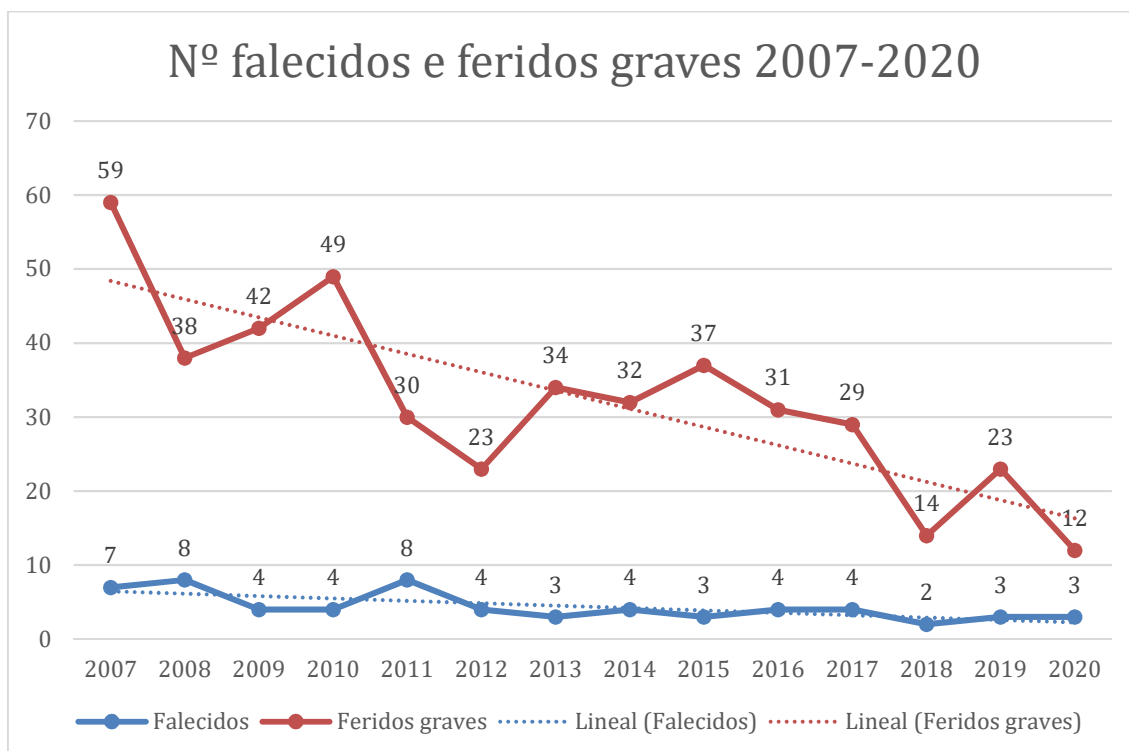
Ano	Nº de accidentes	Nº ACV	Falecidos	Feridos graves	Feridos leves
2016	383	148	4	31	191
2017	449	172	4	29	238
2018	392	134	2	14	195
2019	404	137	3	23	179
2020	325	105	3	12	135



O **número de accidentes totais** rexistrados en 2020 **descendeu** con respecto aos anos anteriores.

Con respecto ó número de **accidentes con vítimas**, tamén se produce un acusado descenso, rexistrándose as mellores cifras da serie histórica dos catorce anos.

Hai que ter en conta as características de excepcionalidade relativas ás restricións de mobilidade que se produciron no 2020 por mor da COVID19 e que xa facían presaxiar este descenso.

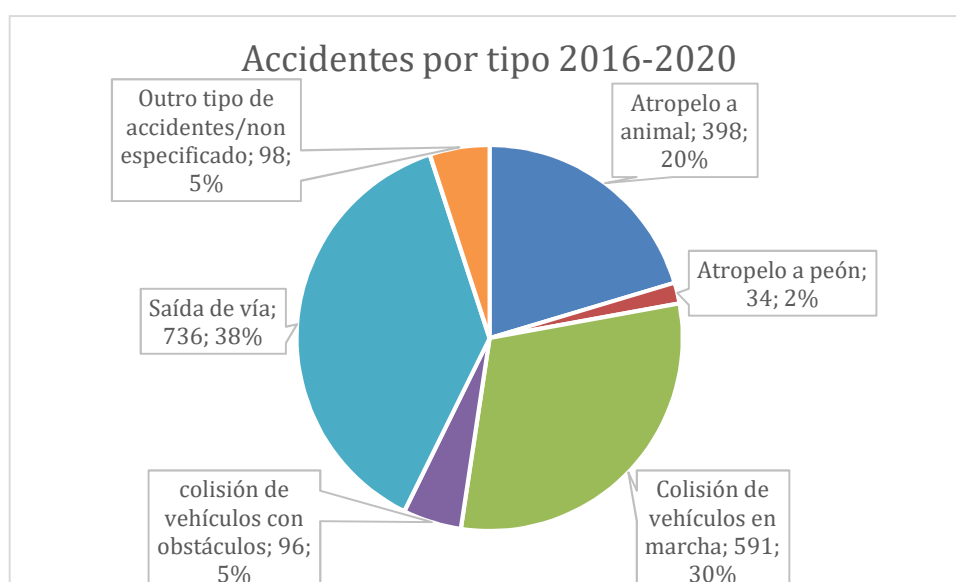


No ano 2020 rexistráronse 3 **falecidos**, cifra **similar** ás rexistradas nos últimos anos. En canto aos **feridos**, tanto graves como leves, rexístrase a **menor cifra** da serie histórica de 14 anos.

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:

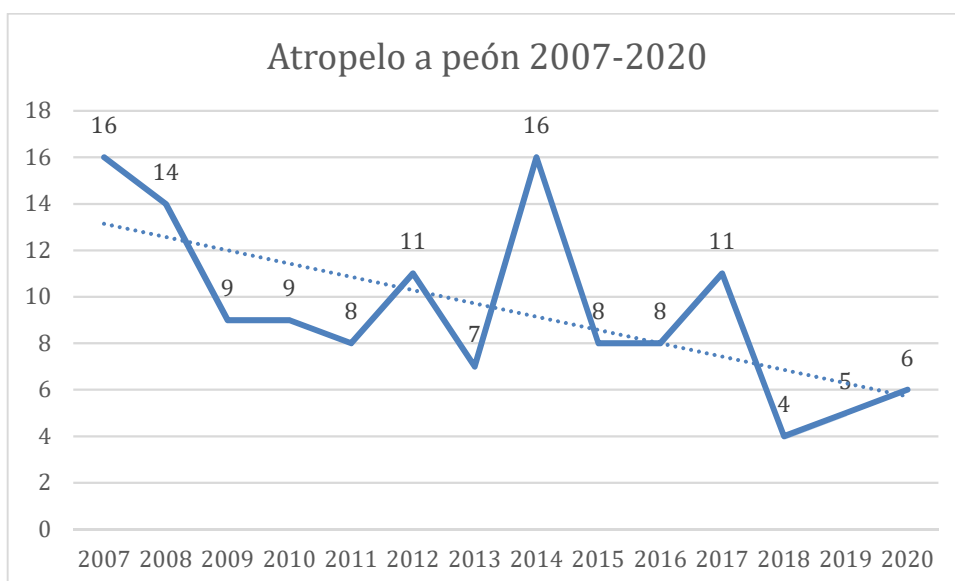
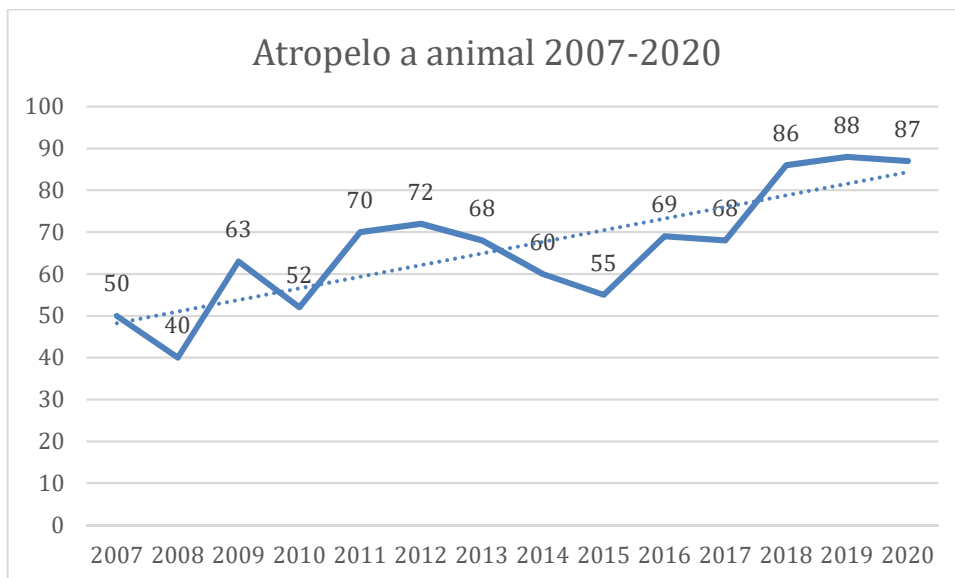
TIPO DE ACCIDENTE	2016	2017	2018	2019	2020
Atropelo a animal	69	68	86	88	87
Atropelo a peón	8	11	4	5	6
Colisión de vehículos en marcha	135	152	116	108	80
Colisión de vehículos con obstáculos	16	31	18	20	11
Saída de vía	133	164	148	168	123
Outro tipo de accidentes/non especificado	22	23	20	15	18



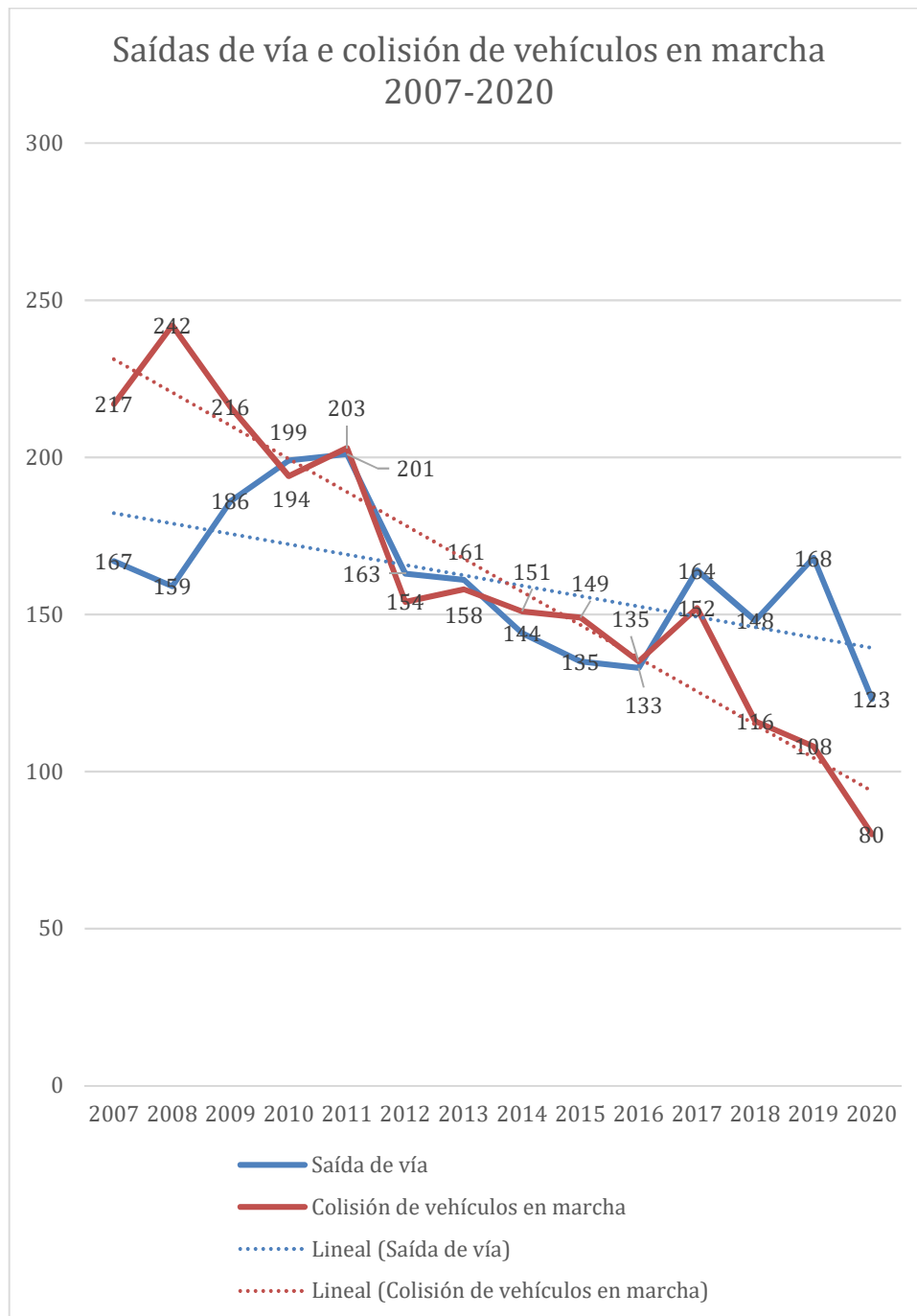
Se nos fixamos na tipoloxía de accidentes no total dos 5 anos que abrangue este estudo, podemos ver que a maior parte dos accidentes que se producen son **saídas de vía e colisións de vehículos en marcha**, sumando estes tipos de accidentes o **68%** dos totais. Tamén é destacable o número de accidentes que se producen por **atropelo de animais**, situándose no 20% do total se consideramos os datos agregados de todo o período de estudo e **amentando** ata o 27% dos accidentes totais do ano 2020, debido ao incremento de atropelos de xabaris que se está producindo nos últimos tempos. No ano 2020, dos 87 atropelos a animais, 40 foron xabaris.

No tocante aos atropelos de peóns, os tres últimos anos mantéñense en cifras similares.

A continuación móstrase a evolución no número de accidentes de atropelo a peóns e a animais entre 2007 e 2020:



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.

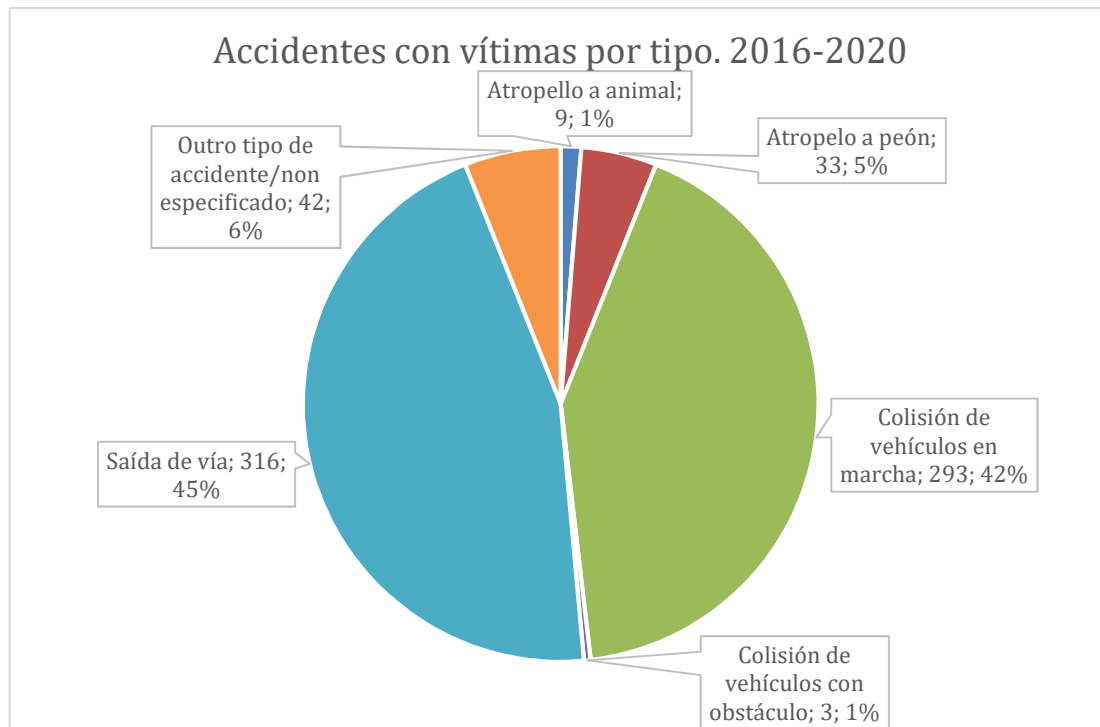


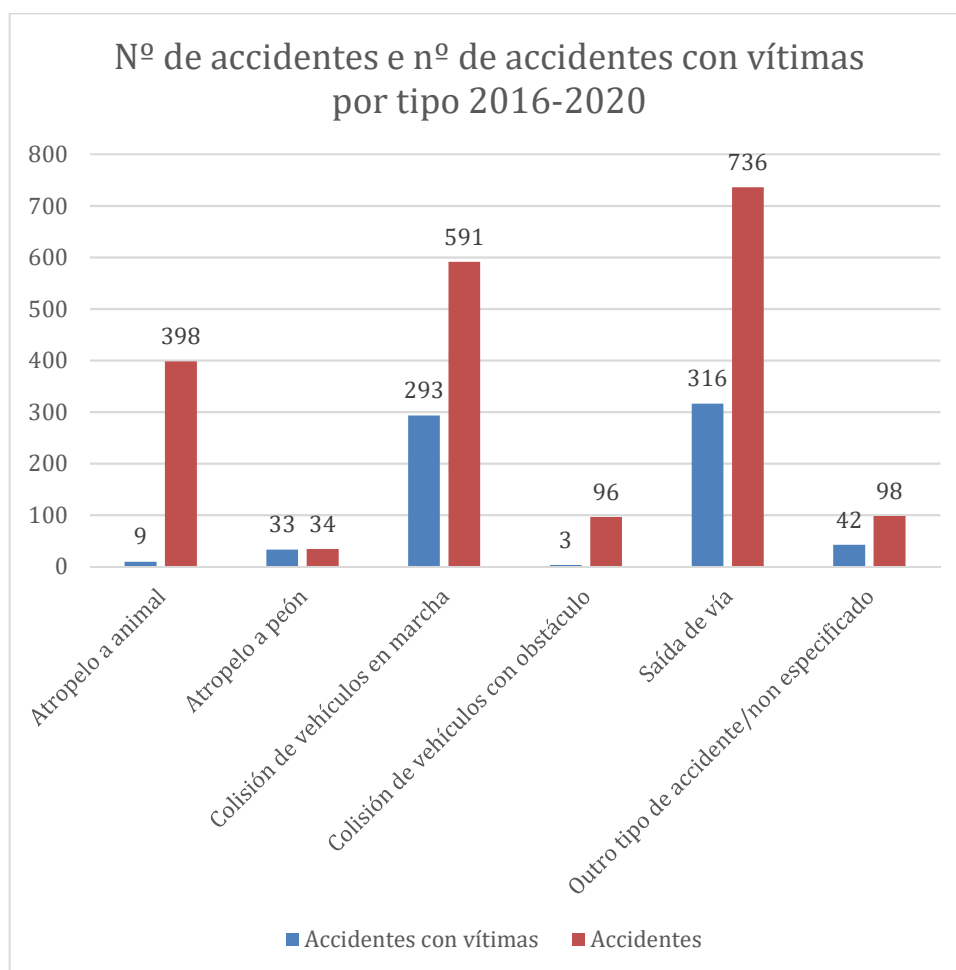
2.3. ACCIDENTES CON VÍTIMAS

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

TIPO DE ACCIDENTE CON VÍTIMAS	2016	2017	2018	2019	2020
Atropelo a animal	1	2	4	1	1
Atropelo a peón	8	11	4	4	6
Colisión de vehículos en marcha	62	81	51	55	44

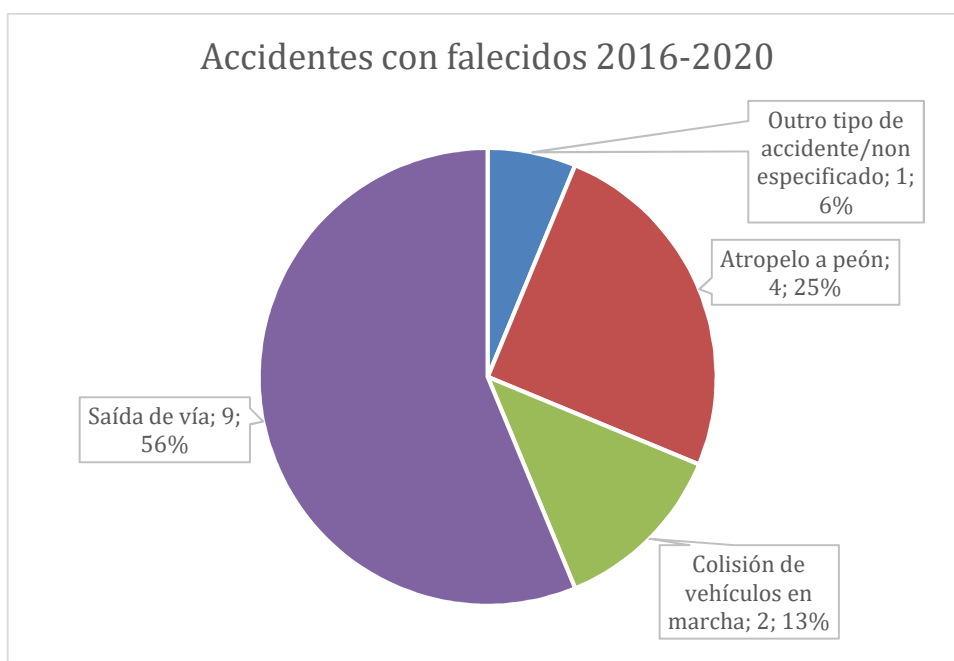
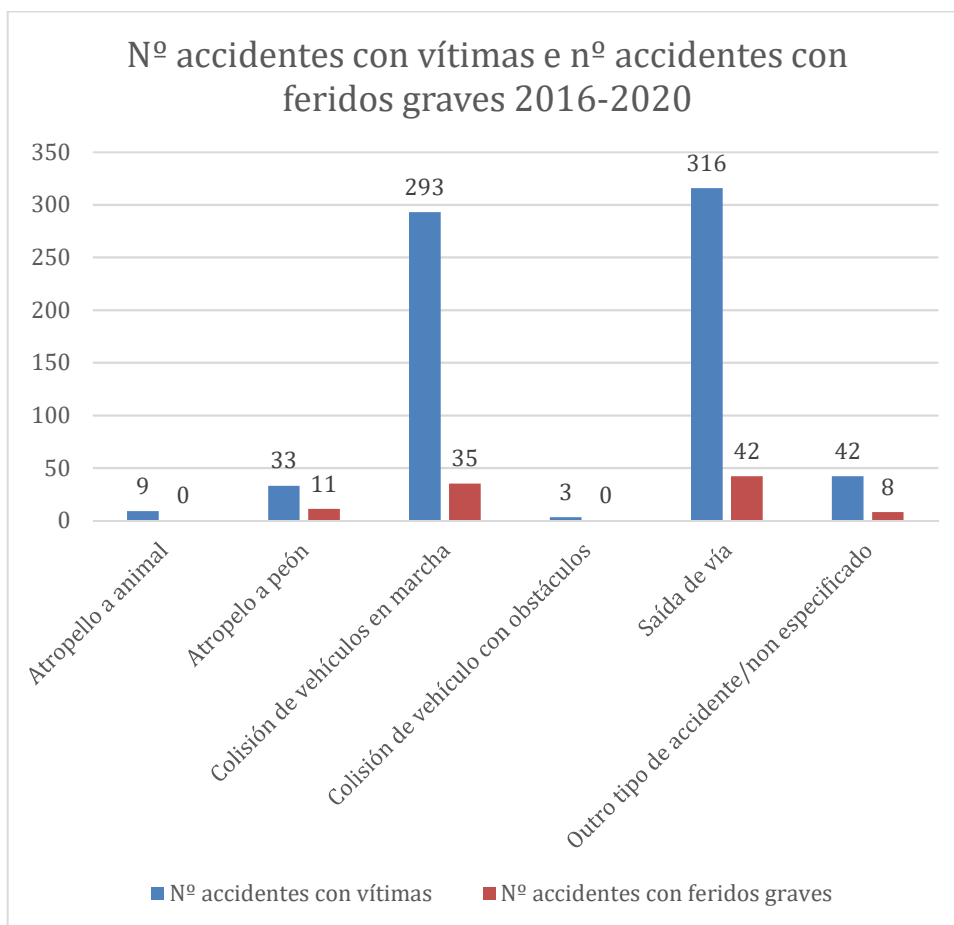
TIPO DE ACCIDENTE CON VÍTIMAS	2016	2017	2018	2019	2020
Colisión de vehículos con obstáculos	0	2	0	0	1
Saída de vía	68	68	68	70	42
Outro tipo de accidente/non especificado	9	8	7	7	11





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 34 accidentes rexistrados nos últimos 5 anos nos que houbo atropelo a peón, 33 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:



Obsérvase que no caso dos peóns, nos últimos 5 anos, dos 33 accidentes con vítimas deste tipo, 11 resultaron con feridos graves e 4 con falecidos.

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 **2% do total de accidentes** e o **5% dos accidentes con vítimas**, aumentan a porcentaxe ata o **25% dos accidentes con falecidos**.

Por outra banda, destacar que o **56% dos falecidos nos últimos 5 anos**, faleceron en **saídas de vía**.

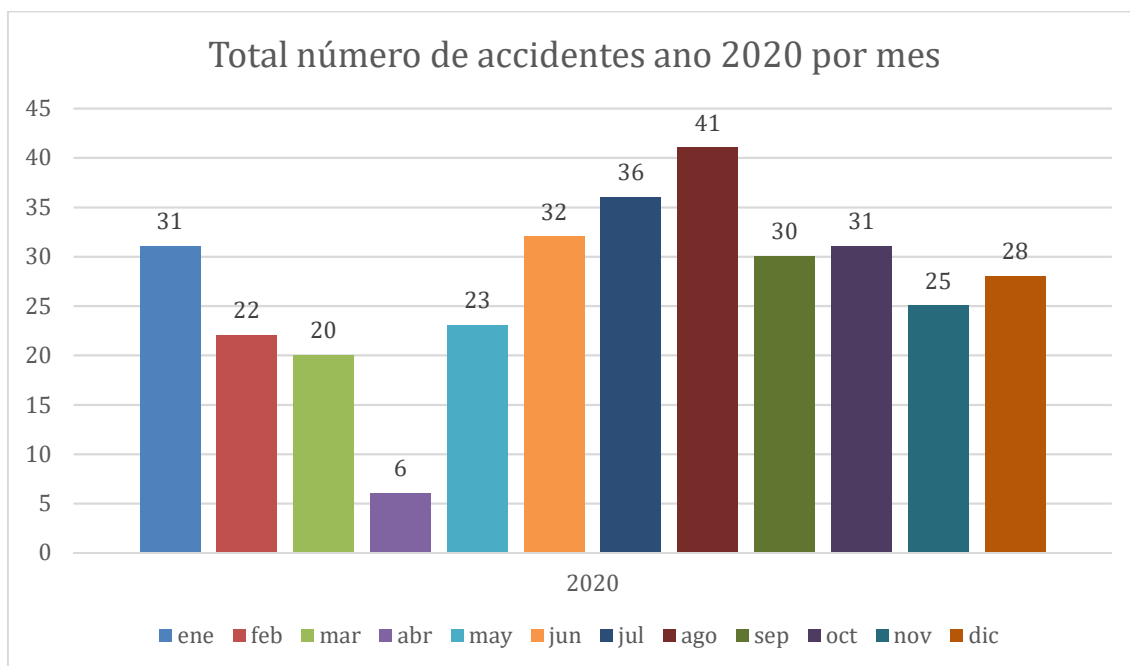
En canto aos medios de transporte implicados nos accidentes con vítimas, móstrase a continuación unha táboa coa súa disgregación:

ANO	BICICLETAS	CICLOMOTORES	MOTOCICLETAS	AUTOBUSES	CAMIÓNS	FURGONETAS	TURISMOS
2016	4	14	16	1	11	18	185
2017	11	8	26	1	14	23	220
2018	8	4	16	2	7	12	140
2019	9	6	20	2	4	13	148
2020*	7	3	25	1	3	17	97

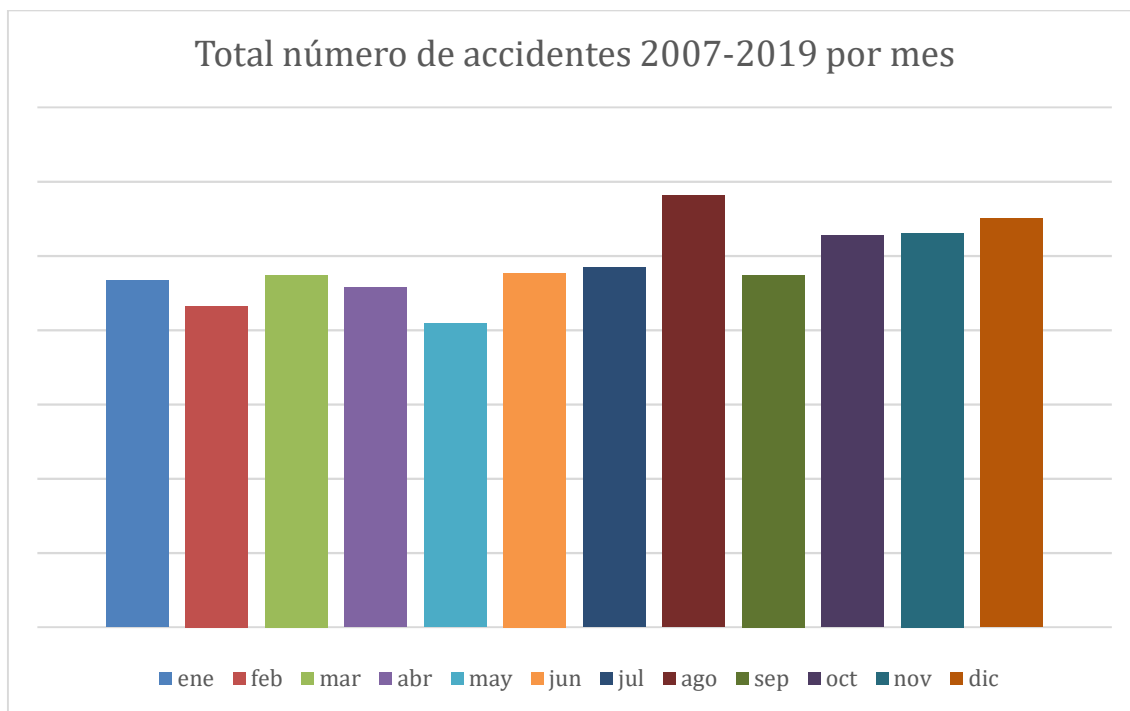
3. AS PARTICULARIDADES DO 2020

Os datos de accidentes do ano 2020 son os mellores dos rexistrados nos últimos anos. Non podemos desligar esta notable melloría das particulares características do ano 2020, ano no que se produciron importantes restricións de mobilidade impostas pola pandemia do COVID-19, polo que resulta inadecuado facer unha valoración da evolución da accidentalidade ao longo dos últimos anos sen mencionar esta excepcionalidade.

Para valorar dalgún xeito a influencia da crise do coronavirus móstrase a continuación a evolución da accidentalidade por meses:



Pode observarse claramente a influencia do confinamento, que comezou o 14 de marzo e se mantivo no seu nivel máis duro ata comezos de maio, momento no que comezou a desescalada. Nos meses de verán, as restricións foron as mínimas de toda a crise, volvendo en outono a existir restricións importantes para a mobilidade, que foron aumentando ata o remate do ano, coa excepción da época do Nadal, na que se produciu unha relaxación nas restricións.



Nembargantes, nos anteriores anos, non marcados pola crise sanitaria, a evolución dos accidentes nos diferentes meses sufría variacións moito menos acusadas, tal e como se desprende do anterior gráfico no que se mostra a suma de accidentes en cada mes ocorridos entre o 2007 e o 2019.

4. CONCLUSIÓNS

A pesar de que o 2020 foi un ano totalmente atípico e os datos de accidentalidade non son directamente comparables cos de anos anteriores, o certo é que se produciu un descenso importante no número de accidentes.

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 sigan 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.