



Valedor do Pobo

INFORME EXTRAORDINARIO  
SOBRE A SEGURIDADE VIARIA  
EN GALIZA



## **PRESENTACIÓN**

O informe que hoxe se presenta ten por obxecto a realización dunha profunda análise da situación na que se atopa a seguridade viaria da nosa Comunidade Autónoma. É sen dubida este un problema de grande actualidade e repercusión social. Non se pode esquecer que estase a producir un incremento notable da sinestralidade viaria cun aumento considerable de accidentes de tráfico que ocasionan un elevado volume de vítimas cada ano.

A iniciativa do Vicevaledor do Pobo D. Domingos Merino Mejuto propúxose a elaboración dun informe extraordinario da Institución do Valedor do Pobo sobre a seguridade viaria en Galiza. Significar que este traballo é o resultado da gran dedicación e empeño do Vicevaledor citado. Un traballo serio e exhaustivo que valora os diferentes factores a ter en conta para unha axeitada análise do problema da seguridade viaria e o establecemento de conclusións e recomendacións para súa posible minoración.

Trasládase agora este informe Extraordinario ao Parlamento de Galicia, sede dos representantes da cidadanía galega, coa esperanza de que a iniciativa deste se alcance un pacto social pola seguridade viaria en Galicia.

**José Ramón Vázquez Sandes**  
*Valedor do Pobo*



## **PREFACIO**

Durante o ano 2004, segundo datos do INE, faleceron en Galiza 398 persoas vítimas de traumatismos producidos por accidentes de circulación. Especialmente significativos son os datos referentes a persoas novas. O 57% do total de persoas de entre 15 e 19 anos falecidas en Galiza nese ano fórono en accidente de tráfico. Ou o 49% do tramo entre 20 e 24 anos. En conxunto, do total de persoas de entre 15 e 34 anos falecidas en Galiza durante o ano 2004, o 33% morreron como consecuencia dun accidente de tráfico.

Segundo datos do Ministerio de Sanidade, tamén do ano 2004, Galiza é a segunda comunidade autónoma co maior índice de persoas mortas por 100 000 habitantes, como consecuencia dun accidente de tráfico.

A transcendencia social do transporte e do tráfico por estrada e a súa repercusión sobre a saúde dos galegos e galegas converte esta cuestión nun asunto de primeirísima importancia e preocupación social.

Estes datos aforran calquera xustificación sobre a necesidade da realización do presente informe.

Como base de partida procedemos a recoller e solicitar toda a información dispoñible, tanto a procedente das administracións e organismos competentes en materia de seguridade viaria, como a elaborada e subministrada por asociacións profesionais, empresas aseguradoras, técnicos en seguridade viaria. Foron tamén moi útiles os traballos de investigación realizados por distintos medios de comunicación galegos que coa súa atención sobre este problema contribuíron a que a información sobre o tráfico en Galiza superase o nivel do conformismo no que parecía estabamos condenados a permanecer. Ao tratarse dun problema que nos incumbe a todos como cidadáns e cidadás é imprescindible contar coa colaboración do conxunto da sociedade, sen a cal será moi difícil situar a seguridade viaria en Galiza ao nivel dos países máis eficientes nesta materia.

A partir desa información e contando coas contribucións, consellos e suxestións de persoas e colectivos que veñen preocupándose por esta cuestión, realizamos un diagnóstico da situación e onde procedía, incluimos as recomendacións que á vista diso parecían aconsellables.

Máis alá da metodoloxía de traballo escollida, o informe pretende contribuír a unha toma de conciencia sobre un problema que nos afecta a todos como sociedade.

No momento en que cerramos o traballo de campo do presente informe, os medios de comunicación dan a noticia da aprobación pola Xunta, dun Plan de Seguridade Viaria. Sen coñecer o seu contido, podemos consideralo como unha boa noticia, pois como xa temos sinalado, o Plan de Seguridade Viaria permitirá fixar uns obxectivos e avaliar os seus resultados.

## 1. INTRODUCCIÓN

O incremento do volume de tráfico por estrada rexistrado nos últimos anos e a sinistralidade asociada a el están poñendo a proba o modelo e a resposta da sociedade diante deste problema. Cada vez revélase máis evidente que abordar a solución dos problemas que orixina a conxestión de tráfico por estrada e a súa repercusión medioambiental, é imposible sen interrogarse ao mesmo tempo sobre o funcionamento do conxunto do sector do transporte e o papel dos distintos medios de transporte nunha estratexia común que contemple a mellora da seguridade viaria e da mobilidade.

Hai tempo que algúns países, especialmente os máis industrializados, empezaron a aplicar un novo método de análise da problemática do tráfico por estrada, que ten en conta todos e cada un dos aspectos que concorren nel. O concepto de seguridade, dende esta filosofía, buscaría analizar as causas dos accidentes, e non só as responsabilidades deles, e trataría de dar as solucións máis adecuadas para cada un dos factores intervinientes que resulten ser os responsábeis en cada caso.

Nesta visión moderna e integral do concepto de seguridade viaria, como é fundamental, non se está á espera de que se produzan os accidentes, repásanse todos e cada un dos factores que concorren no tráfico para que cada un deles teña o seu plan de actuación.

Naturalmente, isto debe facerse valorando, neste contexto, o papel da planificación urbanística e da intermodalidade e apostando por unha mellora do transporte público, a partir do recoñecemento das causas da dependencia do automóbil privado existente na actualidade.





## **2. A SINISTRALIDADE VIARIA, UN PROBLEMA DE SAÚDE**

No ano 2004, a Organización Mundial da Saúde fixo público o *Informe mundial sobre prevención de traumatismos causados polo tránsito* no que entre outras cousas se afirmaba o seguinte:

“As lesións causadas polo tránsito constitúen un importante problema de saúde pública, pero desatendido, cuxa prevención eficaz e sostíbel esixe esforzos concertados. De todos os sistemas cos que as persoas teñen de enfrontarse cada día, os do tránsito son os máis complexos e perigosos. Estímase que, cada ano, no mundo morren 1,2 millóns de persoas por causa de choques na vía pública e até 50 millóns resultan feridas. De continuar a evolución actual, a previsión é que en 2020, as lesións causadas polo tránsito sexan o terceiro responsábel da carga mundial de morbilidade e lesións. [Actualmente son a 9.<sup>a</sup> causa de morte]”

Este informe pode ser útil para dar unha perspectiva do cambio de paradigma na comprensión e no tratamento da problemática da seguridade viaria como algo integral, afastado dunha concepción histórica fatalista que “consideraba que os accidentes dos vehículos de motor eran sucesos azarosos e ocorrían aos demais como consecuencia inevitábel do transporte”.

### **O cambio de paradigma partiría das seguintes reflexións:**

- Os traumatismos causados polo tránsito pódense prever e predicir en gran medida; trátase dun problema causado polo ser humano que cabe someter a unha análise racional e a aplicación de medidas correctivas.
- A seguridade viaria é un problema multisectorial e de saúde pública, todos os sectores, incluído o sanitario, deben asumir plenamente a súa responsabilidade e despregar actividades e campañas de promoción da prevención dos traumatismos causados polo tránsito.

- Os erros correntes de condución e o comportamento dos peóns non deberían ocasionar traumatismos graves nin defuncións, os sistemas de tránsito deberían axudar os usuarios a afrontar airoosamente situacións cada vez máis difíciles.
- A vulnerabilidade do corpo humano debería ser un parámetro determinante do deseño dos sistemas de tránsito e nestes o control da velocidade é esencial.

### **3. A SEGURIDADE VIARIA EN GALIZA**

#### **O ESTADO DA CUESTIÓN**

En Galiza estase a producir un gran número de accidentes de tráfico que ocasionan un elevado número de vítimas cada ano.

Entre 1994 e 2005 morreron en Galiza 5963 persoas como consecuencia de accidentes de tráfico. Outras 103 311 resultaron feridas, moitas delas con gravísimos traumatismos que cambiaron dramaticamente a súa vida e a das súas familias.

Este problema adquiriu tal magnitude nas últimas décadas, que, practicamente todas as institucións de carácter internacional teñen feito algunha advertencia, chamada de atención ou recomendación sobre a necesidade de acometer accións decididas para solucionar o ou polo menos para situalo en parámetros máis aceptábeis.

En Galiza non se ten realizado até o momento un plan de seguridade viaria, non existe ningún observatorio da seguridade viaria no que se analice especificamente a realidade do tráfico en Galiza, non se realizan auditorías de seguridade viaria e a única Comisión Galega do Consello Superior de Trafico e Seguridade Viaria non se reuniu entre o ano 2002 e o 2006.

Nestas condicións é moi difícil coñecer e interpretar as razóns de porqué os accidentes de tráfico aumentan ou diminúen neste ou naquel punto. Galiza non ten como xa se terá deducido desta introdución transferidas as competencias de tráfico.

A virtualidade dun plan de seguridade viaria, máis alá de cumprir unha recomendación da Comisión Europea, deba ser a de facer un diagnóstico da situación, fixar obxectivos e medidas alternativas, e poder avaliar os seus resultados.

Existe bastante coincidencia ao considerar que Galiza presenta factores específicos que inciden de maneira importante na problemática da seguridade viaria.

Factores que é imprescindible coñecer e valorar á hora de abordar a problemática da seguridade viaria neste país.

O director xeral de Tráfico admitía, nunha conferencia na Coruña no mes de marzo de 2006, que en Galiza existen algúns aspectos diferenciais na problemática do tráfico. E dicía, concretamente, que a cifra de mozos involucrados en sinistros mortais de tráfico en Galiza era de 200 por millón de habitantes mentres a media española era de 98. Ademais sinalou que os mozos entre 15 e 24 anos supoñen o 19% das vítimas mortais por accidente en Galiza mentres en España representan o 13%. Estes datos serían, segundo o director xeral, atribuíbles, en parte, a factores climáticos ou á dispersión da poboación.

En todo caso é imprescindible ter en conta os seguintes factores. En primeiro lugar, os relativos ao marco físico, a empezar pola orografía, que condiciona e explica o trazado de moitas das estradas, así como a climatoloxía.

A dispersión da poboación, non esquezamos que Galiza conta con máis de 32 000 núcleos de poboación, practicamente a metade dos existentes en todo o Estado.

En Galiza, existe unha realidade comarcal moi vivida e referencial para a maioría da poboación. Esta realidade obriga a frecuentes desprazamentos nunha rede viaria non adaptada ás necesidades de tráfico actuais. Neste marco hai que ter en conta a existencia de pequenos municipios que poden concentrar agrupamentos poboacionais importantes, para os que non existe unha alternativa de transporte público minimamente acorde ás súas necesidades. Este problema é aínda máis agudo, dende o punto de vista, social e da conxestión do tráfico, nas grandes áreas metropolitanas do País

Na era da intermodalidade Galiza non conta, até agora, con servizos públicos alternativos de transporte público por estrada. Doutra parte é das poucas comunidades autónomas sen servizo de proximidades por ferrocarril.

Existe un avellentamento da poboación, máis acusado nas provincias de Lugo e Ourense, cuxos indicadores neste senso e de acordo ao IGE, dobran ao da provincia de

Pontevedra. A Comisión Europea alerta, no seu Programa de Acción Europea de Seguridade Viaria, sobre este como un problema para a próxima década. Di a Comisión, concretamente, que o risco de lesións graves ou mortais en caso de accidente é especialmente elevado entre as persoas maiores, cousa que xa reflicten as estatísticas de accidentes. Este é, por tanto, un problema actual de Galiza. Os datos sobre atropelos de peóns e as idades destes son indicativos a este respecto. A maioría da rede viaria galega foi construída sen pensar na seguridade dos peóns. Aínda que se percibe unha maior preocupación a este respecto, o problema afecta tanto á rede tradicional de estradas como ás novas infraestruturas urbanas e interurbanas.

Outro factor a ter en conta é o referente a toda a problemática das travesías. Trátase dos tramos de estradas que atravesan núcleos urbanos de poboación. Aínda que non é un problema privativo de Galiza, está claro que aquí ten unha incidencia moi superior, derivada do grande número de núcleos de poboación existentes e ao que xa fixemos mención. Unha vía que atravesa un núcleo urbano, no que antes e despois de acceder a el os condutores circulan a altas velocidades, xera situacións potenciais de alto risco, nas que as velocidades inadecuadas unidas a outras circunstancias son responsábeis dun grande número de accidentes.

O informe analiza tamén outra cuestión con crecente importancia en Galiza como é o relativo aos accidentes provocados pola irrupción de animais nas estradas. Aos problemas que viñeron ocasionando, dende sempre, diversas especies da fauna libre ou doméstica, hai que sumar o incremento producido nos accidentes provocados por especies cinexéticas e en particular polos xabarís.

Por fin, requiren un parágrafo especial os problemas relativos a lesividade producida nos accidentes con condutores novos así como a análise daquelas causas atribuídas á imprudencia humana que aparecen como responsábeis dunha parte significativa dos accidentes: exceso de velocidade, consumo de alcohol e conducción...

Considerar os accidentes de tráfico como un problema de saúde converte a seguridade dos usuarios da estrada no obxecto principal de atención, tendo en conta especialmente a seguridade dos usuarios máis vulnerábeis.

A partir dos datos proporcionados polas institucións, así como das achegas procedentes de asociacións profesionais, asociacións de vítimas dos accidentes e de expertos en seguridade viaria, o informe pasa a súa mirada polos factores que interveñen no tráfico por estrada en Galiza e nos seus condicionantes, dende a prevención á asistencia ás persoas accidentadas, pasando por unha análise das causas e das circunstancias dos accidentes.

Diante da escasa e dispersa información sobre a seguridade viaria en Galiza existente, bótase en falta a existencia dalgún instituto, observatorio ou centro coordinador da seguridade viaria de Galiza. O tratamento técnico que reclama esta cuestión requirirá de políticas integrais capaces de abordar todos os aspectos relacionados con ela.

## 4. A SEGURIDADE VIARIA NA UNIÓN EUROPEA

Cada ano no territorio da Unión Europea prodúcese 1 300 000 accidentes corporais, cun saldo de 40 000 vítimas mortais e 1 700 000 feridos.

Tendo en consideración estes datos e a precedente publicación no ano 2001 do libro branco *A política europea de transportes de cara ao 2010: á hora da verdade*, a Comisión Europea presentou no ano 2003 o *Programa de Acción Europea de Seguridade Viaria: Reducir á metade o número de vítimas de accidentes de tráfico na Unión Europea de aquí ao 2010: unha responsabilidade compartida*.

Con esta finalidade, o programa contempla, basicamente, os seguintes obxectivos:

- Inducir os usuarios a mellorar o seu comportamento a través dunha maior observancia da normativa vixente, da formación inicial e continua dos condutores particulares e profesionais, e de renovados esforzos na loita contra as prácticas perigosas.
- Garantir uns vehículos máis seguros, mediante a harmonización técnica e o apoio ao progreso técnico.
- Mellorar as infraestruturas viarias determinando e divulgando a escala local as mellores prácticas existentes e eliminando os puntos negros.
- Finalmente propón un compromiso solemne, consistente na adhesión a unha Carta Europea da Seguridade Viaria, a todas as persoas que teñan unha parcela de autoridade, un poder de decisión, un poder económico ou social ou un mandato de representación. Ademais de obrigarse a respectar principios universais, os signatarios comprometeranse a levar á práctica medidas específicas. Os compromisos contraídos faranse públicos e supervisarse o seu cumprimento.

Todo iso concrétese nos seguintes ámbitos de actuación:

## **Mellorar a conduta dos usuarios**

Observancia das normas fundamentais de seguridade viaria por parte dos usuarios.

Incitar a mellorar o seu comportamento a través dunha observancia máis estrita da normativa vixente, mediante a harmonización das sancións a escala europea, cunha formación continua dos condutores particulares e profesionais, a mellora dos controis policiais e o fomento das campañas de educación e sensibilización dos usuarios.

A inobservancia por parte dos usuarios da normativa básica en materia de seguridade viaria é a principal causa de accidentes graves. A Comisión dará prioridade ás campañas de educación e sensibilización tendentes a fomentar o uso do casco, do cinto e a evitar o exceso de velocidade e o consumo de alcohol.

Simultaneamente, a Comisión procederá á modificación da Directiva sobre o permiso de condución co fin de adecuar a aptitude dos condutores ás esixencias mínimas.

## **Tirar partido do progreso técnico**

Facer os vehículos máis seguros mediante a harmonización de medidas de seguridade pasiva e o apoio ao progreso técnico.

Dado que os ocupantes dos automóbiles representan o 57% das vítimas de accidentes mortais, é imperativo que os progresos técnicos en materia de seguridade dos automóbiles se manteñan. Neste contexto, a Comisión seguirá achegando a súa axuda ao Programa europeo de exame de novos modelos de automóbiles de acordo con protocolos de ensaio harmonizados e informar e sensibilizar os consumidores. Simultaneamente, é necesario reforzar as actividades de investigación no ámbito da seguridade viaria.



## **Fomentar a mellora das infraestruturas viarias**

Mellorar as infraestruturas viarias mediante a identificación e eliminación dos puntos negros.

As melloras da infraestrutura viaria poden contribuír a reducir a frecuencia e gravidade dos accidentes de circulación. A detección anticipada de condicións anormais de circulación e a transmisión dos datos pertinentes ao condutor contribuirán a mellorar a seguridade viaria. Neste contexto de desenvolvemento da “estrada intelixente”, a posta en servizo do sistema europeo de posicionamento por satélite Galileo a partir de 2008, permitirá o desenvolvemento de sistemas de navegación e guía, a información sobre a situación da circulación e o seguimento de vehículos dedicados ao transporte de mercancías perigosas.

## **Seguridade do transporte profesional de mercancías e viaxeiros**

Reducir o número de accidentes nos que se ven implicados camións e regular a formación dos condutores profesionais e o respecto dos tempos de conducción e descanso.

## **Primeiros auxilios e asistencia ás vítimas de accidentes de tráfico**

Estudar as mellores prácticas no ámbito dos coidados médicos logo dun accidente.

A mellora da intervención e do diagnóstico nos accidentes de tráfico podería salvar varios miles de vidas na UE. O número de chamada 112 permite aos operadores de redes telefónicas facilitar os servizos de axuda e información que permita localizar as chamadas urxentes en caso de accidente.

É necesario dispor tamén de información detallada sobre a gravidade das feridas para comprender mellor as posibilidades de redución dos danos e para medir a eficacia dos servizos médicos de urxencia.

## **Recollida, análise e divulgación de datos sobre accidentes**

Mellorar a recollida e a análise dos datos relativos aos accidentes co fin de determinar os ámbitos de acción prioritarios.

Aínda que os accidentes son acontecementos imprevisibles, é necesario coñecer as súas causas, as súas circunstancias e as súas consecuencias co fin de controlalos e evitalos ou de reducir a súa gravidade.

## 5. A SEGURIDADE VIARIA NO ESTADO ESPAÑOL. O MARCO NORMATIVO E COMPETENCIAL

A norma básica que regula o tráfico e a seguridade viaria é a *Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria*, RDL 339/1998, do 2 e marzo.

No título preliminar da lei defínese o seu obxecto e ámbito de aplicación. En concreto establece o seguinte:

1º) A Lei ten por obxecto establecer unha regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria.

Con tal efecto regula:

- A) O exercicio das competencias que, de acordo coa Constitución e os Estatutos de Autonomía, corresponden en tales materias á Administración do Estado, así como a determinación das que corresponden en todo caso ás entidades locais.
- B) As normas de circulación para os vehículos, así como as que por razón de seguridade viaria rexerán para a circulación de peóns e animais polas vías de utilización xeral; establecéndose con tal efecto os dereitos e obrigas dos usuarios das referidas vías.
- C) Os elementos de seguridade activa e pasiva e o seu réxime de utilización, así como as condicións técnicas dos vehículos e das actividades industriais que afecten de maneira directa á seguridade viaria.
- D) Os criterios de sinalización das vías de utilización xeral.
- E) As autorizacións que para garantiren a seguridade e fluidez da circulación viaria debe outorgar a Administración con carácter previo á realizacións de actividades relacionadas coa circulación de vehículos, especialmente de motor, así como as medidas cautelares que poidan ser adoptadas con este mesmo fin.

- F) As infraccións derivadas do incumprimento das normas establecidas e das sancións aplicábeis a estas, así como as peculiaridades do procedemento sancionador neste ámbito.

2º) Ámbito de aplicación:

Os preceptos desta Lei serán aplicábeis en todo o territorio do Estado e obrigarán os titulares e usuarios das vías e terreos públicos aptos para a circulación, tanto urbanos coma interurbanos, aos das vías e terreos que, sen teren tal aptitude sexan de uso común e, en defecto doutras normas, os titulares das vías e terreos privados que sexan utilizados por unha colectividade.

### **O PLAN ESTRATÉXICO DE SEGURIDADE VIARIA**

Durante o ano 2004 houbo no Estado español, segundo datos da Dirección Xeral Tráfico, 94 009 accidentes de circulación con vítimas. Neles morreron 4741 persoas e 138 383 resultaron feridas.

Os accidentes de tráfico representan, no conxunto do Estado, a primeira causa de morte entre os menores de 39 anos.

Enmarcado no Programa de Acción Europeo de Seguridade Viaria, en decembro de 2004 o Ministerio do Interior presentou o Plan Estratéxico de Seguridade Viaria 2005-2008, co obxectivo de reducir a taxa de mortalidade nun 40% nese período, tomando como referencia o 2003 como ano base de referencia para o citado cálculo.

Con esa finalidade, o Plan inclúe algunhas medidas para incidir sobre os seguintes aspectos:

Infraestruturas

Sinalización

Seguridade activa e pasiva

Asistencia en estrada

Información e formación viaria

Medidas disuasorias como o incremento da vixilancia e o permiso de conducir por puntos.

No ano 2005 foi aprobada unha Reforma da Lei de Seguridade Viaria, a Lei 17/2005, do 19 de xullo, prevista no Plan Estratéxico, que regula a medida máis nova do citado Plan e na que as autoridades de tráfico teñen postas as súas esperanzas de cara a unha mellora da seguridade viaria, polo carácter disuasorio que esta comporta.

A Reforma aplicouse por fases. Unha primeira, que entrou en vigor logo da súa publicación no BOE o 20 de xullo de 2005, que, entre outras cousas, implica un endurecemento das sancións e da cualificación das infraccións e a segunda, vixente dende o 1 de xullo de 2006, que supón a plena efectividade da regulación do permiso de conducir por puntos.

O permiso de conducir por puntos outorga a cada titular, con máis de 3 anos de antigüidade de carné, un total de 12 puntos que poderá ir perdendo en función das infraccións cometidas e do desconto de puntos, previsto para cada unha delas. A vixencia do permiso de conducir estará condicionada a que o seu titular non teña perdido a súa asignación total de puntos. Declarada a perda de vixencia da autorización para conducir, o interesado poderá obtela de novo transcorridos seis meses, dende a data da súa declaración, previa realización e superación con aproveitamento dun curso de sensibilización e reeducación viaria e posterior superación das probas que regulamentariamente se determinen.



## **6. AS COMPETENCIAS SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR E SEGURIDADE VIARIA**

De acordo á Constitución, corresponde á Administración Xeral do Estado a competencia exclusiva sobre o réxime xeral de comunicacións, tráfico e circulación de vehículos de motor; así como sobre os transportes que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma.

O Ministerio do Interior exerce as competencias que ten atribuídas nesta materia a través do Organismo Autónomo Xefatura Central de Tráfico.

Cataluña e o País Vasco teñen transferidas as competencias executivas sobre tráfico e circulación de vehículos de motor.

Galiza ten competencias exclusivas ou executivas en materias como: educación, xuventude, transporte, inspección de vehículos, sanidade, infraestruturas e protección civil, que inciden de maneira importante sobre a seguridade viaria.

A recomendación da OMS sobre que: “os coñecementos locais deben orientar as políticas locais”, debera ser un argumento a favor da integración das competencias sobre tráfico co resto das materias que inciden sobre a seguridade viaria.





## 7. SITUACIÓN RELATIVA DE GALIZA EN RELACIÓN AO CONTORNO ESTATAL E EUROPEO

Como punto de partida, é importante establecer algunha referencia á posición relativa que ocupa Galiza en relación co seu contorno estatal e europeo. Neste senso son significativos os datos de falecidos en accidente de tráfico, tanto en relación aos falecidos por millón de habitantes como por millón de vehículos.

Cos datos do ano 2004 Galiza ocupa unha posición intermedia entre todas as comunidades autónomas na porcentaxe de mortos por millón de habitantes, e un pouco peor na porcentaxe de mortos por millón de vehículos.

En ambos os dous indicadores Galiza está moi distante da media estatal.

### MORTOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO ANO 2004

	Por millón de vehículos	Por millón de habitantes
Aragón	317	179
Asturias	191	101
Andalucía	192	108
Baleares	173	108
Canarias	132	179
Cantabria	133	77
C. León	325	188
C. A Mancha	271	162
Cataluña	153	99
C.Valenciana	161	104
Extremadura	290	164
Madrid	79	52
Murcia	208	129
Navarra	224	142
Euskadi	137	74
A Rioxa	422	235
<b>Galiza</b>	<b>225</b>	<b>133</b>

Elaboración propia con datos da DXT e do INE

ACCIDENTES DE TRÁFICO. TAXA DE MORTALIDADE POR 100 000 HABITANTES

Segundo os datos do Ministerio de Sanidade, Galiza, e a segunda Comunidade Autónoma coa taxa de mortalidade en accidentes de tráfico por 100 000 habitantes máis alta de todo o Estado.

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Andalucía	12,49	11,78
Aragón	18,07	16,61
Asturias	16,23	13,48
Baleares	10,77	12,25
Canarias	7,38	7,77
Cantabria	9,22	10,98
Castela-A Mancha	15,88	14,08
Castela-León	15,45	17,91
Cataluña	11,76	12,77
C.Valenciana	13,61	13,92
Extremadura	14,02	12,46
Madrid	7,32	7,67
Murcia	17,45	16,62
Navarra	15,11	13,74
Euskadi	12,63	13,29
A Rioxa	22,09	22,55
Galiza	18,95	18,88

Fonte:Ministerio de Sanidade

## PERSOAS MORTAS POR MILLÓN DE HABITANTES NA UE-25 E GALIZA

En relación co contorno europeo, aínda que nos últimos anos en Galiza se veu rexistrando unha redución significativa de mortos en accidente de tráfico en relación coa poboación, os datos do ano 2004 aínda supoñen unha porcentaxe de mortos por millón de habitantes de 133 persoas, moi por riba dos datos de España (113), Portugal (125) e do resto dos países membros da UE (15) a excepción de Grecia.

	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
Alemaña	95	95	91	85	83	80	71
Austria	119	133	120	118	117	114	108
Bélxica	147	137	144	145	131	-	-
Rep.Checa	132	141	145	130	139	141	135
Chipre	149	150	147	129	129	128	154
Dinamarca	94	97	93	81	86	80	69
Eslovaquia	152	120	116	114	116	120	113
Eslovenia	156	169	157	140	135	121	137
Estonia	195	160	149	146	163	120	124
Finlandia	78	84	77	84	80	73	72
Francia	153	145	138	138	129	102	93
Grecia	208	201	193	178	151	147	153
Holanda	68	69	68	62	61	64	50
Hungría	133	127	117	121	140	130	127
Irlanda	124	111	111	108	97	87	98
Italia	110	115	115	116	117	104	97
Letonia	255	248	247	219	221	210	220
Lituania	224	202	173	203	201	204	216
Luxemburgo	135	135	174	159	140	119	110
Malta	45	11	39	41	41	41	33
Polonia	183	174	163	143	151	146	148
Portugal	210	200	184	163	160	150	125
Reino Unido	61	60	60	60	60	62	56
Suecia	60	66	67	66	63	59	54
<b>España</b>	<b>150</b>	<b>144</b>	<b>143</b>	<b>135</b>	<b>129</b>	<b>128</b>	<b>113</b>
<b>UE- 25</b>	<b>123</b>	<b>120</b>	<b>116</b>	<b>111</b>	<b>109</b>	<b>103</b>	<b>95</b>
<b>Galiza</b>	<b>218</b>	<b>204</b>	<b>184</b>	<b>173</b>	<b>166</b>	<b>171</b>	<b>133</b>

Datos:CARE. Os datos de Galiza son da DXT e do IGE.

No período que abarca o cadro debe terse en conta o estancamento da poboación galega cuxo incremento foi do 1,36% mentres no conxunto do Estado medrou o 7,77%.

ACCIDENTES CON VÍTIMAS E VÍTIMAS MORTAIS EN ESPAÑA E GALIZA.  
ANO 2004

	<i>Accidentes con víctimas</i>	<i>Total Víctimas</i>	<i>Mortos</i>	<i>% Mortos/Víctimas</i>
ESPAÑA	94 009	143 124	4741	3,31%
GALIZA	5107	7927	366	4,62%

Fonte: Anuario DXT 2004. Mortos a 30 días

ACCIDENTES CON VÍTIMAS E VÍTIMAS MORTAIS EN ESPAÑA E GALIZA.  
ANO 2005

	<i>Accidentes con víctimas</i>	<i>Total Víctimas</i>	<i>Mortos</i>	<i>%Mortos/Víctimas</i>
ESPAÑA	91 187	137 251	4442	3,24%
GALIZA	4742	7393	355	4,8%

Fonte:DXT. Mortos a 30 días.

O ano 2005 rexistra unha evolución positiva tanto no conxunto do Estado como en Galiza, no que se refire á diminución dos accidentes con vítimas, no número de vítimas e no de vítimas mortais. A redución no número de accidentes e de vítimas é máis positiva en Galiza que no conxunto do Estado, pero no que se refire a vítimas mortais, a redución en Galiza é a metade da estatal e na porcentaxe de mortos sobre vítimas aumenta a diferenza co dato estatal e mesmo empeora en relación ao ano 2004.

## 8. AS ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

O coñecemento das circunstancias e causas dos accidentes de tráfico é básico para o deseño das políticas de prevención; de aí que resulte especialmente importante conseguir a maior exactitude na elaboración dos partes de accidentes.

A maior fonte de información estatística é a Dirección Xeral de Tráfico que, fai pública no mes de xaneiro unha estatística anual de accidentes con vítimas en estrada a 24 horas, un anuario estatístico de accidentes e un anuario estatístico xeral.

Trátase de estudos bastante completos no que se refire ao marco estatal pero notoriamente insuficientes para a análise detallada da problemática das comunidades autónomas, agás o caso de Cataluña e o País Vasco, que teñen transferidas as competencias de tráfico.

No caso de Galiza existen estatísticas parciais, con diversa procedencia, pero falta un estudo analítico completo que permita valorar de forma integral a problemática específica dos accidentes de tráfico e da seguridade viaria no noso territorio.

Neste informe utilízanse, como base xeral, os datos da Dirección Xeral de Tráfico que proceden das xefaturas provinciais de tráfico e son elaborados a partir dos partes de accidentes que realizan os axentes de tráfico. En concreto utilízanse, cando é posíbel, os datos que publica, habitualmente, a Dirección Xeral de Tráfico no mes de setembro. Trátase da estatística de vítimas de accidentes en estrada a 30 días. O concepto de `morto´ en accidente de tráfico que se utiliza nesta estatística defínese como o falecido no acto no lugar do accidente ou nos trinta días seguintes.

Dadas as dificultades que implica facer un seguimento de todos os feridos graves durante ese prazo de trinta días, véñse aplicando un factor de conversión sobre os datos de falecidos a 24 horas para estimar o número de falecidos a trinta días. Dende o ano 2001 o coeficiente que se aplica é o 6,17% sobre os feridos graves en estrada e o 4,34% sobre os feridos graves en zona urbana. Por isto non é de estrañar que, ao consultar os datos estatísticos do INE sobre falecidos por accidentes de tráfico, estes poidan presentar

algunhas diferenzas cos que ofrece a DXT. Na seguinte táboa poden apreciarse as diferenzas entre as estatísticas do INE, as da Dirección Xeral de Tráfico e as do Ministerio de Sanidade.

### FALECIDOS EN GALIZA EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

ANO	INE	DXT	M.Sanidade
1998	641	595	641
1999	608	558	625
2000	563	502	591
2001	508	473	523
2002	495	456	509
2003	501	450	512
2004	398	366	

Datos: DXT , INE e Ministerio de Sanidade

Igualmente salientábel é a diferenza entre os datos facilitados pola Dirección Xeral de Tráfico e os das policía locais das 7 grandes vilas de Galiza.

### CORRESPONDENCIA DOS DATOS DAS POLICÍAS LOCAIS E DA DXT. ANO 2005

	Acc. con víctimas	Víctimas	Mortos	Feridos
Policía Local	3343	4456	25	4431
DXT	1024	1373	34	1339

Os datos da policía local refírense á totalidade dos accidentes ocorridos nos termos municipais das 7 cidades.

Os datos da DXT correspóndense cos accidentes ocorridos en toda Galiza en zona urbana.

Actualmente a Dirección Xeral de Tráfico está a traballar na posta en marcha do Programa Arena. Un programa informático co que pretende integrar os partes de accidentes dos axentes de tráfico da garda civil e os das policía locais.

## 9. EVOLUCIÓN DA SINISTRALIDADE VIARIA EN GALIZA

Todos os datos proceden da DXT. Mortos a 30 días

### ACCIDENTES CON VÍTIMAS POR PROVINCIAS (ESTRADAS E ZONA URBANA)

Provincias	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
A Coruña	2073	2159	1916	1909	2529	2729	2382	2175	1942	2199	1953	1735
Lugo	761	860	948	963	1118	1046	1184	1075	999	1145	1065	1003
Ourense	720	699	791	780	754	605	721	684	614	746	581	498
Pontevedra	1515	1753	2034	1988	2081	2222	1904	2012	1943	1797	1508	1506
GALIZA	5069	5471	5689	5640	6482	6602	6191	5946	5498	5887	5107	4742

Como se pode observar no cadro, no ano 2005 produciuse un novo descenso no número de accidentes con vítimas no conxunto de Galiza seguindo a tendencia iniciada no ano 2004, cun comportamento similar nas catro provincias. A Coruña, Ourense e Pontevedra rexistran o menor número de accidentes do período.

No oscilante balance que presenta o período 1994-2005 poden apreciarse suficientes argumentos sobre a necesidade da existencia dun Observatorio ou Instituto Galego de Seguridade Viaria complementado cun Plan Galego de Seguridade Viaria que, permitisen interpretar o incremento ou descenso do número de accidentes que, nestas simples cifras, se suceden de forma caprichosa. Por buscar algún punto de análise é preciso sinalar os anos 1999 e 1998 como os peores en canto ao número de accidentes con vítimas no conxunto do País. Iso sucedeu así nas provincias da Coruña e Pontevedra, as que concentran o maior número de accidentes e que neses anos tiveron os datos máis negativos de todo o período. Non ocorreu así en Lugo e Ourense. En Lugo os peores datos son os do ano 2000 e 2003, pero é necesario fixarse nesta provincia pois a súa evolución presenta elementos que reclaman unha análise máis detallada.

## ACCIDENTES CON VÍTIMAS POR PROVINCIAS EN ESTRADA

Provincias	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
A Coruña	1390	1616	1547	1611	2015	2098	1881	1725	1610	1712	1532	1367
Lugo	607	683	786	841	1007	917	973	917	877	1026	936	840
Ourense	552	534	561	596	537	419	472	509	457	533	380	322
Pontevedra	1088	1293	1517	1494	1628	1721	1408	1463	1468	1292	1211	1189
GALIZA	3637	4126	4411	4542	5187	5155	4734	4614	4412	4563	4059	3718

Os datos nesta alínea son moi similares aos apreciados na anterior. A evolución positiva iniciada no ano 2004 confirmase no 2005, no que A Coruña e Ourense presentan os mellores datos de todo o período. Aínda que neste ano Pontevedra rexistra un descenso no número de accidentes con vítimas por estrada, este non ten a fondura do resto. Cómpre resaltar tamén o importante descenso dos accidentes con vítimas en estrada rexistrado en Lugo.

## ACCIDENTES CON VÍTIMAS POR PROVINCIAS EN ZONA URBANA

Provincias	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
A Coruña	683	543	369	298	514	631	501	450	332	487	421	368
Lugo	154	177	162	122	111	129	211	158	122	119	129	163
Ourense	168	165	260	184	217	186	249	175	157	213	201	176
Pontevedra	427	460	517	494	453	501	496	549	475	505	297	317
GALIZA	1432	1345	1308	1098	1295	1447	1457	1332	1086	1324	1048	1024

No ano 2005, rexistrouse o menor número de accidentes con vítimas en zona urbana, no conxunto de Galiza, de todo o período. Mentres que na Coruña e Ourense se produciu un descenso, Lugo e Pontevedra rexistraron aumentos importantes nos accidentes con vítimas en zona urbana. En todo caso esta sección debe estimarse incompleta, como se pode comprobar se a poñemos en relación cos datos facilitados polas policía locais das 7 grandes vilas de Galiza. Os accidentes con vítimas rexistrados nestas, e que constan noutra



parte deste informe, chegan a 3343. Unha diferenza substancial que se explica en parte pola inexistencia dun intercambio de información e unificación dos criterios dos partes de accidentes entre os datos da Dirección Xeral de Tráfico e os das policía municipais.

#### NÚMERO TOTAL DE VÍTIMAS POR PROVINCIA(ESTRADAS E ZONA URBANA)

<b>Provincias</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
A Coruña	3142	3447	3111	3104	3870	4301	3765	3461	3097	3424	3008	2707
Lugo	1292	1442	1614	1644	1978	1799	1893	1761	1539	1870	1692	1558
Ourense	1210	1137	1299	1266	1176	981	1110	1084	1008	1134	913	780
Pontevedra	2405	2749	3287	3176	3324	3573	3124	3332	3214	2812	2314	2348
<b>GALIZA</b>	<b>8049</b>	<b>8775</b>	<b>9311</b>	<b>9190</b>	<b>10348</b>	<b>10654</b>	<b>9892</b>	<b>9638</b>	<b>8857</b>	<b>9240</b>	<b>7927</b>	<b>7393</b>

O ano 2005 con 7393 vítimas de accidentes de tráfico foi o mellor, ou o menos malo de todo o período, nas provincias da Coruña e Ourense e no conxunto de Galiza. En Pontevedra hai un incremento no número de vítimas mentres que Lugo mellora con relación ao ano 2004.

#### NÚMERO DE VÍTIMAS POR PROVINCIA EN ESTRADA

<b>Provincias</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
A Coruña	2259	2707	2603	2730	3255	3483	3133	2884	2655	2789	2459	2227
Lugo	1080	1202	1407	1486	1828	1636	1605	1548	1371	1714	1509	1353
Ourense	1002	929	1021	1015	889	713	792	844	789	872	643	538
Pontevedra	1821	2100	2560	2465	2651	2844	2403	2542	2503	2047	1868	1902
<b>GALIZA</b>	<b>6162</b>	<b>6938</b>	<b>7591</b>	<b>7696</b>	<b>8623</b>	<b>8676</b>	<b>7933</b>	<b>7818</b>	<b>7318</b>	<b>7422</b>	<b>6479</b>	<b>6020</b>

Agás no caso de Pontevedra, onde se produce un incremento no número de vítimas de accidente en estrada, no resto rexístranse importantes descensos neste parágrafo.

## NÚMERO DE VÍTIMAS POR PROVINCIA EN ZONA URBANA

Provincias	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
A Coruña	883	740	508	374	615	818	632	577	442	635	549	480
Lugo	212	240	207	158	150	163	288	213	168	156	183	205
Ourense	208	208	278	251	287	268	318	240	218	262	270	242
Pontevedra	584	649	727	711	673	729	721	790	711	765	446	446
<b>GALIZA</b>	<b>1887</b>	<b>1837</b>	<b>1720</b>	<b>1494</b>	<b>1725</b>	<b>1978</b>	<b>1959</b>	<b>1820</b>	<b>1539</b>	<b>1818</b>	<b>1448</b>	<b>1373</b>

Novamente podemos comprobar o comportamento desigual nas catro provincias apreciado en cadros estatísticos anteriores. Aínda que no conxunto se rexistra un descenso no número de vítimas en zona urbana, este está baseado nos descensos na Coruña e Ourense. En Lugo prodúcese un incremento, igual que sucedera o ano 2004, mentres que Pontevedra repite os datos do ano 2004 que non foran malos comparativamente cos dos anos precedentes.

Os datos facilitados polas policía locais das 7 grandes cidades de Galiza sitúan en 4456 o número de vítimas rexistradas en accidente de tráfico durante o ano 2004. As razóns destas diferenzas aparecen comentadas noutras alíneas deste informe.

## NÚMERO DE MORTOS EN ACCIDENTES POR PROVINCIAS (ESTRADA E ZONA URBANA)

Provincias	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
A Coruña	186	206	190	179	221	205	195	171	163	171	139	143
Lugo	105	139	134	141	106	120	94	96	104	97	80	68
Ourense	82	86	87	84	62	55	62	54	68	64	54	44
Pontevedra	126	146	146	171	206	178	151	152	121	118	93	100
<b>GALIZA</b>	<b>499</b>	<b>577</b>	<b>557</b>	<b>575</b>	<b>595</b>	<b>558</b>	<b>502</b>	<b>473</b>	<b>456</b>	<b>450</b>	<b>366</b>	<b>355</b>

A redución do número de mortos en accidente mantense constante dende o ano 1999, aínda que os datos deste ano son máis modestos que os do ano 2004. O desigual comportamento estatístico sinalado anteriormente mantense neste caso. Mentres que en Lugo e Ourense descende o número de mortos, na Coruña e Pontevedra aumenta.

#### NÚMERO DE MORTOS EN ACCIDENTES POR PROVINCIAS EN ESTRADA

<b>Provincias</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
A Coruña	162	187	175	161	207	191	184	163	155	154	124	133
Lugo	96	129	124	134	100	114	88	91	98	92	72	63
Ourense	80	78	85	76	55	51	51	46	59	56	50	40
Pontevedra	100	118	111	128	160	142	114	110	87	91	74	85
<b>GALIZA</b>	<b>438</b>	<b>512</b>	<b>495</b>	<b>499</b>	<b>522</b>	<b>498</b>	<b>437</b>	<b>410</b>	<b>399</b>	<b>393</b>	<b>320</b>	<b>321</b>

Aínda que o dato global do ano 2005 é practicamente similar ao do ano anterior (1 morto máis), neste ano fréase a tendencia iniciada no ano 1999 de descensos continuados no número de mortos en accidente en estrada. O resultado de conxunto mantense no referente aos mortos en estrada, con cifras moi esperanzadoras en relación ao ano 2003.

#### NÚMERO DE MORTOS EN ACCIDENTE POR PROVINCIAS EN ZONA URBANA

<b>Provincias</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
A Coruña	24	19	15	18	14	14	11	8	8	17	15	10
Lugo	9	10	10	7	6	6	6	5	6	5	4	5
Ourense	2	8	2	8	7	4	11	8	9	8	4	4
Pontevedra	26	28	35	43	46	36	37	42	34	27	19	15
<b>GALIZA</b>	<b>61</b>	<b>65</b>	<b>62</b>	<b>76</b>	<b>73</b>	<b>60</b>	<b>65</b>	<b>63</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>46</b>	<b>34</b>

Dende o ano 2000 houbo unha importante redución no número de persoas mortas en accidente en zona urbana. En concreto 31 mortos menos, un 47%.

Segundo os datos da policía locais que se inclúen neste informe, durante o ano 2005 houbo 25 mortos en accidentes rexistrados nas 7 grandes vilas de Galiza.

## EVOLUCIÓN DA ACCIDENTALIDADE NA REDE VIARIA DA XUNTA

Todos os datos proceden da Memoria da Seguridade Viaria 2005 da Consellaría de Política Territorial, Obras Públicas e Transporte.

### ACCIDENTES CON VÍTIMAS

	2000	2001	2002	2003	2004	Diferenza
GALIZA	1981	1920	1850	1922	1642	- 17,1
A Coruña	884	769	804	775	686	- 22,4
Lugo	326	317	294	369	299	- 8,3
Ourense	130	158	143	173	113	- 13,1
Pontevedra	641	676	609	605	544	- 15,12

Dentro dunha tendencia xeral á diminución no número de accidentes con vítimas, o mellor comportamento é o da Coruña. A provincia de Lugo é onde se rexistrou a menor redución.

### VÍTIMAS MORTAIS NA REDE VIARIA DA XUNTA

	2000	2001	2002	2003	2004	Total	% Redución
GALIZA	157	150	146	147	112	712	- 28,6
A Coruña	73	66	62	65	51	317	- 20,13
Lugo	22	28	30	29	20	129	- 9,1
Ourense	17	7	18	15	12	69	- 28,4
Pontevedra	45	49	36	38	29	197	- 35,5

Aquí a redución no número de vítimas mortais é máis significativa. Especialmente en Pontevedra e A Coruña. Os datos de Lugo, en liña cos do cadro anterior, manifestan unha tendencia claramente discordante co resto.

## **10. OS DATOS DAS CIDADES**

A cidade é a escola onde os cidadáns adquirimos moitos hábitos que logo forman parte da nosa conduta na circulación. O incumprimento xeneralizado das normas de circulación, admitido nas enquisas polos propios infractores, forma parte do panorama do tráfico.

Así é normal ver circular motoristas sen casco, condutores que non respectan os pasos de peóns, que circulan sen colocarse o cinto de seguridade, con nenos menores de 12 anos nos asentos dianteiros, con tubos de escape facendo ruídos insoportables, co teléfono móbil na man ou coa música a todo volume. Peóns que cruzan por fóra dos pasos destinados á súa hipotética protección. E sobre todo isto, o exceso de velocidade, os coches montados sobre beirarrúas ou o uso de sinais acústicos en vías de poboado...

Esta “escola” é á que a maioría dos cidadáns acudimos cada día. Unha escola que é preciso reformar para que nela todos poidamos aprender a convivir e respectar.

Para este obxectivo o papel dos concellos é moi importante. As campañas de divulgación das normas de tráfico son fundamentais pero non poden quedar en campañas puntuais. Todo o ano, todos os días aprendemos algo e os cidadáns debemos recibir a mensaxe de que é posíbel cambiar e o cambio é cousa de todos e todas.

### **A CORUÑA**

Segundo os datos facilitados pola policía local, o parque de vehículos da cidade da Coruña, no ano 2005, estaba constituído por un total de 121 698 vehículos, dos cales 4024 eran ciclomotores.

Pasos de peóns 2251 (485 regulados con semáforo).

A velocidade media na cidade é de 20/28 km/h.

A evolución da sinistralidade viaria na cidade da Coruña reflicte unha importante redución en todos os indicadores, tanto no número de accidentes, como nos accidentes con vítimas, nas vítimas e nos atropelos. Os atropelos representan o 31% dos accidentes con vítimas.

<b>Ano</b>	<b>Núm.Accidentes</b>	<b>Acc. c/vítimas</b>	<b>Mortos</b>	<b>Feridos</b>	<b>Atropelos</b>	<b>Peóns mortos</b>	<b>Vítimas atropelos</b>
1998	2891	740	10	891	204	6	204
1999	2635	711	8	873	210	5	210
2000	2427	586	9	720	188	6	188
2001	2058	543	3	701	169	2	169
2002	1955	544	2	685	192	0	192
2003	1847	528	15	653	169	8	169
2004	1590	467	12	585	172	9	172
2005	1587	509	5	627	158	2	158

Fonte: Policía Local

Da Memoria da Policía Local da Coruña do ano 2004 pódense deducir algúns datos interesantes sobre os problemas do tráfico na cidade.

Os venres e o mes de xaneiro foron os días da semana e o mes que concentraron un maior número de accidentes. O 36% dos accidentes producíronse de noite.

En canto ás causas dos accidentes, no cadro pode observarse a súa distribución, de acordo aos criterios da policía local:

<b>Causas dos accidentes</b>	<b>Número de accidentes</b>
Falta de atención	263
Non respectar sinal tráfico	223
Cambio de carril	157
Velocidade inadecuada	86
Alcoholemia positiva	81
Adiantamento indebido	47
Non respectar distancia seguridade	43
Invasión calzada contraria	35
Xiro columna indebida	29
Non ceder a dereita	25

Os turismos, con gran diferenza, foron os protagonistas no maior parte de accidentes (75%). Pero é oportuno resaltar que os ciclomotores, aínda que a moita distancia, foron o segundo tipo de vehículos implicados neles. Os atropelos representan o 36% dos accidentes con vítimas. A media de idade dos 9 peóns mortos en atropelo é de 60 anos.

As vías onde se produciron máis accidentes foron as seguintes:

Ronda de Outeiro	166
Av. Fisterra	65
Av. Alfonso Molina	64
Rúa Juan Florez	40
Paseo Marítimo	36
Av. Salgado Torres	34
Av. Ramón y Cajal	33
Av. de Arteixo	28
Barrié de la Maza	26
Ronda de Nelle	24
Av. do Exército	19
Paseo de Ronda	17

## **FERROL**

No ano 2005 rexistrouse na cidade de Ferrol unha redución no número de accidentes de circulación con vítimas e no número de vítimas. Os mortos en accidente baixan de 3 a 1. O único falecido foi vítima dun atropelo. Os atropelos é as súas vítimas case se duplicaron neste ano. Os atropelos representan actualmente o 18% do total dos accidentes con vítimas.

<b>Ano</b>	<b>Núm.accidentes</b>	<b>Acc.c/vítimas</b>	<b>Mortos</b>	<b>Feridos</b>	<b>Atropelos</b>	<b>Peóns mortos</b>	<b>Vítimas atropelos</b>
1999	1263	173	3	219			
2000	1306	240	2	286			
2001	1321	256	2	324			
2002	1298	214	2	280	53	1	53
2003	1307	261	8	340	48	1	48
2004	1357	311	3	401	25	-	25
2005	1421	243	1	328	45	1	45

Fonte: Policía Municipal. Os datos sobre atropelos están dispoñibles dende o ano 2002

### VÍAS DA CIDADE DE FERROL ONDE SE PRODUCEN MÁIS ACCIDENTES CON VÍTIMAS(ANO 2005)

<b>Denominación</b>	<b>Núm. de accidentes</b>
FE-13 (O Montón-Catabois)	41
AC-862(Estrada de Castela)	14
AP-9 (Basanta-O Porto)	14
AC-116 (Estrada de Catabois)	13
FE.11 (Estrada da Trincheira)	13
Rúa Nova de Caranza	8
CP-3603 (Estrada de Cobas)	8

Na relación só se fan constar as estradas nas que, como mínimo, se rexistraron máis de 5 accidentes con vítimas.

A FE-13 (Av. Nicasio Pérez) é a vía da cidade de Ferrol con maior intensidade de tráfico, enlaza coa AP-9, coa N-651 e coa AG-64 en dirección ás Pontes, é cruzada tamén pola AC-862, a FE-11 e a AC-116. Parte do seu trazado discorre polo polígono da Gándara.

### CAUSAS MÁIS FRECUENTES DOS ACCIDENTES

Segundo o informe da policía local, as causas máis frecuentes dos accidentes no ano 2005, foron as seguintes:



<b>Causas máis frecuentes</b>	<b>Porcentaxes</b>
Non respectar prioridade de paso	21%
Manobra de marcha atrás	12%
Exceso de velocidade	9%
Distracción na condución	9%
Conducir sen precaución	7%
Cambio de carril antirreglamentario	6%
Non manter distancia seguridade	6%
Conducir baixo influencia alcohol/drogas	4%
Outras causas	26%

Os datos de 2005 sobre as causas máis frecuentes dos accidentes son moi similares aos de anos anteriores.

## **LUGO**

O dato máis positivo do informe da policía local é o referente á ausencia de mortos no ano 2005 entre as vítimas dos accidentes de tráfico en Lugo. A evolución do resto dos indicadores é bastante negativa, até o extremo que o 2005 é o peor de todo o período analizado. Tanto no número de accidentes con vítimas, no número de vítimas, nos atropelos e nas vítimas destes Lugo rexistra uns datos bastante preocupantes.

Os atropelos representan o 26,9% dos accidentes con vítimas.

Un estudo da policía local do que se fixo eco o xornal *El Progreso*, e unha investigación realizada polo mesmo xornal, parecen dar algunhas claves para interpretar estes datos. Segundo o informe xornalístico, o exceso de velocidade, a falta de respecto da sinalización vertical e semafórica, o mal estacionamento son habituais nas vías obxecto do estudo: avenida de Madrid, República Arxentina... Os pasos de peóns non se respectan nin por condutores nin por peóns.

A Ronda da Muralla sería o lugar onde se terían rexistrado os atropelos con consecuencias máis graves.

<b>Ano</b>	<b>Núm.Accidentes</b>	<b>Acc. c/vítimas</b>	<b>Mortos</b>	<b>Feridos</b>	<b>Atropelos</b>	<b>Peóns mortos</b>	<b>Vítimas atropelos</b>
1997	785	188	2	195	15	0	18
1998	742	221	1	228	28	1	32
1999	821	213	2	229	31	1	37
2000	863	187	3	249	39	3	43
2001	1210	205	4	211	37	1	45
2002	1147	198	2	279	63	1	68
2003	1713	214	5	248	69	2	72
2004	1647	224	3	272	58	2	62
2005	1480	282	0	341	76	0	77

Fonte: Policía Local

### **OURENSE**

<b>Ano</b>	<b>Núm.accidentes</b>	<b>Ac.c/vítimas</b>	<b>Mortos</b>	<b>Feridos</b>	<b>Atropelos</b>	<b>Peóns mortos</b>	<b>Vítimas atropelos</b>
2002	1007	318	0	356	68	0	69
2003	1096	253	4	286	61	0	61
2004	1586	363	3	417	72	1	72
2005	1734	335	2	436	68	2	74

Fonte: Policía Local

Os datos facilitados pola Policía Local de Ourense son bastante elocuentes. Baixan os accidentes con vítimas e os atropelos pero aumentan os accidentes e as vítimas destes, incluídas as vítimas de atropelos.

Os accidentes máis frecuentes foron as colisión de distinto tipo: por alcance, en cadea, marcha atrás, contra vehículos estacionados, etc., seguidos das colisións con obstáculos fixos e bolardos. Tamén son significativas as saídas de vía e os atropelos.

<b>Tipos accidente</b>	<b>Número</b>
Colisións diversas	1325
Colisións con bolardos e obstáculos fixos	214
Saídas vía	87
Atropelos	68

CAUSAS DOS ACCIDENTES:

<b>Causas</b>	<b>Número accidentes</b>
Distracción na condución	547
Cambios carril incorrectos	234
Non respectar semáforo	113
Exceso velocidade	104
Alcoholemia	54

CAUSAS DOS ATROPELOS

<b>Actitude condutor</b>	<b>Número</b>	<b>Actitude peón</b>	<b>Número</b>
Non respectar prioridade peón	24	Cruzar a vía indebidamente	27
Distracción	7	Non respectar semáforo	4
Alcoholemia	3		

VÍAS ONDE SE REXISTROU UN MAIOR NÚMERO DE ACCIDENTES

<b>Denominación</b>	<b>Accidentes</b>	<b>Accidentes con vítimas</b>	<b>Vítimas</b>
Glorieta Curros Enríquez	63	2	5
Av. Marcelo Macías	53	14	17
N- 525(p. k. 236 a 239)	51	15	18
Av.Zamora (entre Glorieta e Ponte Sevilla)	35	6	8
Av. da Habana	34	6	6
Av. R. Otero Pedrayo	25	4	5
Glorieta Afiador	24	4	5
Glorieta E. Pardo Bazán	19	4	5
N- 120 (p. k. 571- 572)	10	5	5
Glorieta Av.Zamora	10	2	4
Glorieta Nexus	25	1	1
Glorieta Pardo de Cela	16	1	1
Progreso-Dr.Marañón	8	3	3

En total nestes puntos negros resultaron mortas 2 persoas (peóns), 6 feridas graves e 75 feridas leves.

## **PONTEVEDRA**

A evolución da sinistralidade viaria en Pontevedra presenta, cos resultados do ano 2005, bastantes motivos para a reflexión sobre as súas causas. Aínda que os anos 2000 e 2001 foron peores, no ano 2005 produciuse un incremento no número de accidentes e no número de mortos e nos atropelos.

<b>Ano</b>	<b>Núm.accidentes</b>	<b>Acc.c/vítimas</b>	<b>Mortos</b>	<b>Feridos</b>	<b>Atropelos</b>	<b>Peóns mortos</b>	<b>Vítimas atropelos</b>
1998	804	137	0	137	-	-	
1999	1084	139	3	136	-	-	-
2000	1203	170	3	167	-	-	-
2001	1142	159	2	157	-	-	-
2002	966	83	2	81	-	-	-
2003	1119	100	1	99	-	-	-
2004	1082	162	1	161	44	0	44
2005	1122	157	2	155	64	1	46

Fonte: Policía Local. Os datos sobre atropelos só están dispoñibles dende o ano 2004

Os accidentes con vítimas representan o 14% do total. Os accidentes máis graves en canto á súa lesividade son os atropelos, nos que resultaron 1 persoa morta, 8 feridas graves e 37 feridas leves. Os atropelos representan o 41% dos accidentes con vítimas e ocasionaron o 30% das vítimas. Comparativamente, en relación á súa poboación, Pontevedra é a cidade galega, xunto con Lugo, co menor índice de atropelos. En canto aos accidentes con vítimas, Pontevedra é a cidade que rexistra un menor número de accidentes con vítimas, en relación á poboación.

### CAUSAS DOS ATROPELOS (ANO 2004)

Atropelo en paso de peóns	20
Irrupción na calzada do peón	17
Paso de peóns co semáforo vermello	2
Outros	4

## RÚAS ONDE SE REXISTROU UN MAIOR NÚMERO DE ACCIDENTES (ANO 2004)

Lugar	Número	Lugar	Número
Rotondas	90	Ponte dos Tirantes	16
Compostela	65	Juan Bautista Andrade	16
Bos Aires	45	Benito Corbal	16
Corbaceiras	40	Domingo Fontán	15
Fernández Ladreda	36	Conde Bugallal	15
Dr. Loureiro Crespo	30	Barcelos	15
Rosalía de Castro	27	Paseo Colón	12
Vigo	24	Estación	12
José Malvar Figueroa	24	Augusto García Sánchez	12
Ponte do Burgo	23	Alemaña	12
Lugo	22	Marín	11
Uruguai	19	Juan Manuel Pintos	11
Eduardo Pondal	19	A Coruña	11
Alexandre Boveda	18		

A Policía Local no seu informe sinala que: as interseccións, glorietas, travesías, etc., contribúen a que se produza un maior número de accidentes.

No centro urbano reducíronse de forma importante os accidentes e no centro histórico e comercial só se rexistrou un accidente durante o ano 2004.

## TIPO DE ACCIDENTE (ANO 2004)

Acometidas	298
Rascóns	285
Alcances	175
Choques	57
Topadas	74
Colisións frontais	46
Saídas de vía	87
Atropelos	44
Caídas	11
Envorcaduras	1
Outros	4

A maioría dos accidentes foron choques ou colisións de distinto tipo entre vehículos.

## SANTIAGO DE COMPOSTELA

Pese a manter unha alta sinistralidade, os datos de 2005 representan unha mellora con relación aos do ano anterior. Baixa o número de accidentes e o de vítimas. Nos atropelos sucede o mesmo pero rexístrase unha vítima mortal. Os atropelos supoñen o 25% dos accidentes con vítimas.

Ano	Núm.accidentes	Acc. c/vítimas	Mortos	Feridos	Atropelos	Peóns mortos	Vítimas atropelos
1998	692	219	5	278	63	0	65
1999	798	235	3	300	60	0	65
2000	786	273	1	351	81	1	86
2001	834	253	4	342	69	1	79
2002	929	266	4	353	62	3	67
2003	846	246	5	318	68	0	72
2004	931	243	1	347	69	0	76
2005	925	243	1	326	60	1	64

Fonte: Policía Local

### TIPOS DE ACCIDENTE

Colisións	572
Saídas de vía	120
Atropelos	60
Outros	173

### CAUSAS DOS ACCIDENTES

Infraccións	722
Saídas de vía	117
Avaría	6
Condicións atmosféricas	3
Outras	77

Segundo unha información do xornal *El Correo Gallego*, que cita datos correspondentes ao ano 2004 do Concello de Santiago de Compostela, estase a producir un incremento da intensidade de tráfico na cidade, que nalgunhas zonas chega ao 100% dende o ano 2003, como no caso da saída de Conxo a Romero Donallo.

Pola rotonda da Galuresa, outro punto onde se producen retencións habitualmente, circulan cada día máis de 29 000 vehículos procedentes do Hórreo en dirección á Pontepedriña e outros 26 000 doutras procedencias.

## **VIGO**

Dentro da alta sinistralidade que se produce cada ano na cidade de Vigo, como consecuencia do tráfico, o ano 2005 reflicte unha certa continuidade. A destacar a baixa no número de accidentes con vítimas en relación ao ano 2004, e o descenso no número de feridos. Por contra houbo un aumento significativo no número de mortos.

Con todo o gran problema de Vigo, en materia de seguridade viaria, é o altísimo número de atropelos e a súa lesividade. O ano 2005 foi un dos peores anos, neste senso, mesmo se pode considerar o peor dende 1997, o período que abarca o cadro-informe da policía local.

<b>Ano</b>	<b>Núm.accidentes</b>	<b>Acc.c/vítimas</b>	<b>Mortos</b>	<b>Feridos</b>	<b>Atropelos</b>	<b>Peóns mortos</b>	<b>Vítimas atropelos</b>
1997	4465	-	21	1897	273	-	-
1998	4575	-	22	1945	264	-	-
1999	4205	-	12	2194	219	3	233
2000	4435	-	18	2564	270	10	288
2001	3981	2122	17	2772	246	7	261
2002	3974	1746	14	2496	232	5	245
2003	5261	1686	22	2380	271	8	284
2004	3932	1596	12	2230	249	4	271
2005	4016	1574	14	2218	282	7	299

Fonte: Policía Local

Citando un informe da policía local, o xornal *Faro de Vigo* (60), 23.3.006, deu a coñecer algúns datos interesantes sobre a problemática do tráfico nesa cidade. Segundo estes datos, en seis vías da cidade concéntrase o 32% do total de accidentes.

## RÚAS MÁIS PERIGOSAS. ACCIDENTES EN 2005

RÚAS	Número accidentes
Gran Vía	317
Travesía de Vigo	272
Av. de Madrid	253
Av.da Beiramar	182
Ramón Nieto	139
Av. do Aeroporto	118
García Barbón	+100
Av.Martínez Garrido	+100
A Coruña	-100
Jenaro de la Fuente	-100

Os datos sobre atropelos permiten deducir algunhas valiosas conclusións.

A franxa de idade con máis vítimas é, con diferenza, a dos maiores de 64 anos. O 51% dos atropelados foino no paso de peóns, resultando 1 persoa morta, 22 feridas graves e 128 feridas leves; mentres que o 49% foi atropelado fóra do paso. Entre estes rexistráronse 6 mortos, 24 feridos graves e 118 feridos leves. As rúas onde se rexistraron máis atropelos foron; a avenida de Castrelos, Gran Vía, García Barbón e avenida de Fragoso.

Outro dato significativo é o referente ao tipo de usuario vítima de accidente de tráfico en Vigo.

Dos 14 mortos en accidente, durante o ano 2005, 7 eran peóns e 6 circulaban en moto (47% do total).

O único dato referente á intensidade do tráfico na cidade é o da avenida Arquitecto Palacios, pola que circulan 45 000 vehículos de media, en días laborábeis.



## RESUMO 7 CIDADES

A evolución dos datos sobre a sinistralidade viaria nas cidades galegas reflicte un incremento do número de accidentes. Os mellores datos son os que se refiren á importante redución dos mortos en accidente, 12 mortos menos que o ano anterior.

Vigo é a cidade onde se rexistra un maior número de accidentes con vítimas en relación á poboación. Seguen a continuación, Ferrol, Ourense, Lugo, Santiago de Compostela, A Coruña e por último Pontevedra, que é a que rexistra un menor número de accidentes con vítimas. Vigo triplica o dato de Pontevedra no número de accidentes con vítimas por 1000 habitantes.

Particular atención merecen os datos sobre atropelos, que rexistran incrementos importantes tanto no seu número como nas súas vítimas. A destacar a redución no número de mortos (2) con relación ao ano anterior. No conxunto das cidades, os atropelos representan o 23% dos accidentes con vítimas, o 17% das vítimas e o 56% dos mortos en accidente.

Particularizando o comportamento tendencial, pódese observar o seguinte: increméntase o número de accidentes en Ferrol, Ourense, Pontevedra e Vigo; manténdose igual na Coruña e baixando no resto. Os accidentes con vítimas aumentan na Coruña e Lugo. Rexístrase un descenso no número de mortos en accidente en Ferrol, Lugo, Ourense e A Coruña, neste caso do 450%. Por contra aumentan as vítimas mortais en Pontevedra e Vigo. En canto aos feridos, aumentan na Coruña, Ourense e Pontevedra, baixando no resto.

Polo que respecta aos atropelos, a tendencia é negativa na maioría das cidades. A proporción de atropelos en relación aos accidentes con vítimas móvese entre o 18% de Vigo e o 41% de Pontevedra. No resto das cidades rexistráronse os seguintes datos: A Coruña 31%, Ferrol 18%, Lugo 27%, Ourense 20% e Santiago de Compostela 25%. Son datos moi significativos sobre a importancia do problema que representan os atropelos nas zonas urbanas e, como veremos máis adiante, tamén nas interurbanas.

Incrementáanse os atropelos en Ferrol, Lugo, Pontevedra e Vigo e baixan en Ourense, Santiago de Compostela e A Coruña. As vítimas de atropelo aumentan en Ferrol, Lugo, Ourense, Pontevedra e Vigo; mentres diminúen en Santiago de Compostela e A Coruña.

Por último o número de mortos sobe en Ourense, Pontevedra, Santiago de Compostela e Vigo mentres baixa en Ferrol, en Lugo e, sobre todo, na Coruña onde pasan de 9 no ano 2004 a 2 no 2005.

En canto ás causas dos accidentes, e contando unicamente cos datos da Coruña, Ferrol, Ourense e Santiago de Compostela, as infraccións, distraccións e velocidade inadecuada aparecen como as causas máis frecuentes dos accidentes.

Polo que respecta aos atropelos son as infraccións de condutores e peóns, ao 50%, xunto coas distraccións, as responsábeis dos accidentes. Os atropelos representan o 23% dos accidentes con vítimas rexistrados no conxunto das 7 cidades.

Vigo rexistrou o 47% dos accidentes con vítimas, o 56% dos mortos, e o 50% dos feridos do conxunto das 7 cidades. En canto aos atropelos, producíronse en Vigo, o 37% dos accidentes, o 50% dos peóns mortos e o 39% das vítimas.

Todos estes datos configuran a cidade de Vigo como a de maior sinistralidade e lesividade en accidente de tráfico, tanto en termos absolutos como relativos, tendo en conta a poboación e o parque de vehículos.

E destacable, tamén, o altísimo número de accidentes rexistrados na cidade de Ourense, superior aos da cidade da Coruña.

## EVOLUCIÓN SINISTRALIDADE VIARIA NA S 7 CIDADES (2002-2005)

<b>ANO</b>	<b>Núm.Accidentes</b>	<b>Acc.c/vítimas</b>	<b>Mortos</b>	<b>Feridos</b>	<b>Atropelos</b>	<b>Peóns mortos</b>	<b>Vítimas atropelos</b>
2002	11276	3369	26	4530	670	10	694
2003	13239	3288	60	4324	686	19	706
2004	12155	3344	37	4438	689	16	722
2005	12285	3343	25	4431	753	14	762

Datos: Policía Localis.

Non están incluídos no cadro, por non estaren dispoñibles, os datos sobre peóns mortos dos anos 2002 e 2003 de Ourense e Pontevedra. Tampouco figuran os de atropelos e as vítimas destes do concello de Pontevedra deses anos.

### CORRESPONDENCIA DOS DATOS DAS POLICÍAS LOCAIS E DA DXT. ANO 2005

	<b>Acc. con vítimas</b>	<b>Vítimas</b>	<b>Mortos</b>	<b>Feridos</b>
Policía Local	3343	4456	25	4431
DXT	1024	1373	34	1339

Os datos das policía localis refírense á totalidade dos accidentes ocorridos nos termos municipais das 7 cidades.

Os datos da DXT correspóndense cos accidentes ocorridos en toda Galiza en zona urbana.

Como se pode observar, estes datos son dificilmente harmonizables. Dando por suposto que nuns casos actuase a garda civil e noutros a policía local, é moi difícil deslindar que accidentes, dentro dos datos dispoñibles, son considerados como ocorridos en zona urbana e cales en estrada.

Non se trata de cuestionar as competencias de cada quen neste ámbito, senón de sinalar a necesidade de que se establezan criterios homoxéneos tanto para a elaboración dos partes de accidentes como para a elaboración das estatísticas correspondentes.



## 11. INCIDENCIA SOBRE A SAÚDE E A VIDA DAS PERSOAS DOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

MORTALIDADE TOTAL E POR CAUSAS EXTERNAS POR GRUPOS DE IDADE.  
ANO 2001

Ambos os sexos	Total	0-14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 e máis
Mortalidade total	28 306	137	201	342	612	1203	2077	23 734
Causas externas	1292	23	132	194	164	142	129	508
% sobre total mortes	4,56%	16,79%	65,67%	56,72	26,79	11,89%	6,21%	2,14%

Datos: Consellaría de Sanidade

Aínda que os datos non son recentes, si que poden servir como referencia. Os accidentes de tráfico forman parte do gran grupo CAUSAS EXTERNAS DE MORTALIDADE (XX) da CIE 10. Dentro deste grupo constitúen máis da metade de todas as causas. As taxas de mortalidade son moi superiores en homes que en mulleres en todos os grupos de idade. Nos datos de ambos os sexos reflíctese a distinta incidencia por grupos de idade.

Especialmente significativos son os datos sobre os tramos entre 15 e 45 anos nos que representan, globalmente, o 42% de todas as mortes.

Os datos sobre maiores de 65 anos, aínda que porcentualmente poden parecer pouco significativos, representan con diferenza o grupo máis numeroso.

ANOS POTENCIAIS DE VIDA PERDIDOS. TAXAS POR 1000 HABITANTES E PORCENTAXES SOBRE TODOS OS ANOS PERDIDOS ATÉ OS 70

GALIZA 1990- 2001

Sumando as diferentes causas posibles de lesións por accidentes de tráfico, estas ocupan o primeiro lugar, con diferenza, en canto a anos potenciais de vida perdidos

Causa	1990- 92		1993- 95		1996- 98		1999- 2001	
	Taxas	%	Taxas	%	Taxas	%	Taxas	%
Accidentes tráfico	22,04	15,10	18,42	13,04	18,22	13,68	14,39	12,2
Inf. miocardio	6,92	4,74	6,77	4,80	6,97	5,23	6,18	5,24
Cancro pulmón	6,08	4,17	6,79	4,81	7,16	5,38	7,41	6,29
Enf.hepática/cirrose	5,68	3,89	5,21	3,69	4,28	3,21	3,33	2,83
Sida	5,14	3,52	8,30	5,88	6,34	4,76	2,27	1,92
Cancro/mama/muller	3,68	2,52	3,67	2,60	3,10	2,33	2,96	2,51
Suicidio	3,51	2,40	5,49	3,89	5,57	4,19	3,85	3,26
Cancro estómago	2,76	1,89	2,92	2,07	2,59	1,94	2,50	2,12

Datos: Consellaría de Sanidade

## OS CUSTOS DA ACCIDENTALIDADE

A Memoria da Seguridade Viaria da Xunta inclúe unha estimación do custo económico que supoñen os accidentes. A estimación parte dos seguintes valores, que segundo se explica, se empregan habitualmente en España nos estudos de accidentalidade:

150 000 euros por morto en accidente

36 000 euros por ferido grave

600 euros por ferido leve

Sobre a base destas cantidades, consideradas reducidas, faise a seguinte estimación:

### CUSTOS DA ACCIDENTALIDADE. ANO 2004

Provincia	Mortos	Feridos graves	Feridos leves	Custo anual(eu)
A Coruña	51	314	770	19 416 000
Lugo	20	100	374	6 824 400
Ourense	12	46	137	3 528 200
Pontevedra	29	168	655	10 791 000
GALIZA	112	628	1936	40 569 600

O custo da accidentalidade repártese entre o 48% da Coruña, o 27% de Pontevedra, o 17% de Lugo e o 9% de Ourense.





## 12. A RESPOSTA URXENTE EN CASO DE ACCIDENTE

Todas as fontes consultadas, e a experiencia dos países máis eficientes, en materia de asistencia sanitaria nos accidentes de tráfico, sinalan os primeiros momentos do accidente como decisivos para a vida dos accidentados. Segundo o RACC\*, dous terzos dos mortos por accidente de tráfico prodúcense nos primeiros 20 minutos inmediatos ao accidente, polo que calquera sistema de emerxencia debería ser capaz de chegar nesta franxa e salvar o máximo de vidas dende o concepto de mortes evitables.

O Dr. Casado, coordinador de Urxencias do Hospital Miguel Servet de Zaragoza, sinala no documento *“Asistencia urgente a las víctimas de los accidentes; queda mucho por hacer”* que do total de defuncións por accidente de tráfico, o 50% prodúcense no lugar do sinistro ou camiño do hospital, o 15% no hospital nas 4 horas posteriores ao accidente e o 35% despois de transcorridas 4 horas.

Segundo o Observatorio da Seguridade Viaria, os tempos de resposta de auxilio nos accidentes de tráfico nas diferentes comunidades autónomas son desiguais e superiores aos que se dan noutros países europeos. Alemaña, por exemplo, atende os seus accidentados en menos de 10 minutos e España tarda máis do dobre.

Está moi claro que un eficiente servizo de emerxencia e de asistencia sanitaria é vital, porque os minutos inmediatamente posteriores aos sinistros son importantísimos para salvar vidas e mellorar o prognóstico dos feridos.

Tamén o Real Automóbil Club de Cataluña sinala que *“cunha mellor coordinación se evitarían o 11% das mortes e o 12% das lesións que causan discapacidade”*.

Para medir os tempos de resposta en caso de accidente é preciso ter en conta todos os pasos necesarios dende o mesmo momento de producirse.

En primeiro lugar a chamada ao teléfono de emerxencia europeo 112. Da rapidez en producirse a chamada e da súa resposta dependen a eficacia dos pasos seguintes: aviso

ao servizo de asistencia que corresponda en función da situación, estado dos feridos e medio dispoñíbel máis próximo ao lugar do accidente.

A Xunta ten organizado o transporte sanitario urxente, a través da Fundación Pública 061. Segundo datos da Consellaría de Sanidade, os medios dispoñibles actualmente (contratados con empresas privadas) son os seguintes: 108 ambulancias, das que 10 son ambulancias medicalizadas (9 de xeito permanente ao longo de todo o ano e 1 que tan só reforza a zona de Sanxenxo no período estival), e 98 ambulancias non medicalizadas. A diferenza entre unha ambulancia medicalizada e unha ambulancia non medicalizada reside en que as primeiras van dotadas de material de soporte vital avanzado, permitindo a asistencia en ruta e nas que a práctica asistencial é realizada por un médico, mentres que as segundas van dotadas de condutor e un axudante, podendo as asistenciais prestar, cando se precise, asistencia en ruta, polo que están acondicionadas para levar material de soporte vital avanzado.

A asistencia en ruta pode ser decisiva nos casos de traumatismos. O Dr. Casado no seu referido informe sinala a función do equipo prehospitalario nestes casos:

- Prevención de lesións adicionais: manexo coidadoso do paciente e inmovilización das lesións certas e das posíbeis.

- Rápido transporte. Non se debe perder tempo xa que os pacientes críticos requiren a miúdo unha intervención cirúrxica para estabilizalos.

- Notificación previa ao hospital. Permite organizar o equipo, anticipar as necesidades do paciente, preparar os procedementos e proporcionar unha reanimación máis organizada e expeditiva.

- Inicio do tratamento.

- Clasificación da gravidade.

A elección dun ou doutro medio, fundamental para o acerto nas medidas a adoptar, depende da información inicial recibida e en segundo lugar da dispoñibilidade dun medio de transporte sanitario urxente próximo ao lugar do accidente.

A Xunta asegura na súa información que, o sistema sanitario galego garante un tempo de mobilización dos medios de 3 minutos e unha isócrona de 20 minutos para o conxunto da poboación galega.

A dispersión da poboación galega obriga a unha cobertura territorial moi extensa. Por esa razón, a prestación do servizo de transporte sanitario é máis custoso en Galiza que noutras comunidades. Esa mesma dispersión require un despregue de medios que coa cobertura actual é moi discutible poida cumprir as ratios sinaladas pola Xunta, nas comarcas con maior conxestión de tráfico e en moitas zonas rurais do País.

#### A CONDUTA “PAS”

Dentro da súa campaña de sensibilización sobre a problemática dos accidentes de tráfico, a Cruz Vermella está a divulgar o que chama a conduta PAS, unhas pautas de actuación para o caso de accidente é que deberían ser coñecidas por todos os usuarios das estradas.

En concreto, as siglas PAS transmiten o seguinte:

Protexer o lugar do accidente, estacionar fóra da calzada, procurando deixar libre unha vía de acceso para os servizos de socorro, sinalizar convenientemente o lugar e facer unha composición de lugar sobre o sucedido.

Avisar os servizos de socorro polo medio máis rápido, indicando sempre o lugar exacto do accidente, o que ten ocorrido e o número de feridos, así como o seu estado aparente.

Socorrer as vítimas. Nunca se debe mover unha persoa do interior do vehículo, a non ser que a súa vida corra perigo inmediato (incendio, parada cardiorrespiratoria...).

Débese comprobar sempre o estado das funcións vitais do ferido e actuar en caso de paro respiratorio ou parada cardíaca realizando a respiración artificial. En caso de hemorraxia débese sentar ou tombar o ferido e realizar unha leve presión sobre a ferida cunha vendaxe ou compresa para detela.

Unhas pautas moi sinxelas que non sempre se cumpren.

#### O TÉLEFONO DE CHAMADA EUROPEO (eCall)

A partir do ano 2009, todos os automóviles deberán contar cun sistema de alerta (eCall), segundo ten aprobado a Comisión Europea. Este sistema permitirá aos vehículos conectar co número 112 dende calquera punto de Europa a través dun GPS que informará da posición exacta do accidente. O sistema poderá ser accionado de forma manual por algún pasaxeiro ou automaticamente grazas a un sensor que detecta a colisión. Estímase que esta medida poderá acurtar o tempo de resposta dos servizos de emerxencia entre un 10% e un 20%.

### **13. AS CAUSAS DOS ACCIDENTES DE TRÁFICO**

O coñecemento e valoración de cada un dos factores que interveñen no tráfico é imprescindible para distinguir os aspectos sobre os que é necesario actuar para conseguir a mellora da seguridade viaria.

Os factores que interveñen no tráfico son: o vehículo, a vía e o seu contorno, e o factor humano. Os sistemas de tráfico deben analizar estes factores así como a súa interrelación, no deseño das políticas de prevención.

Sobre o usuario ou usuaria da vía recae a principal responsabilidade do sistema de tráfico. As decisións deste ou desta no manexo do vehículo deben ter en conta non só as características deste senón as condicións e o estado da vía pola que circule.

Todos os informes, enquisas e datos sinalan de maneira insistente a existencia dunha porcentaxe moi ampla de usuarios das estradas que non son conscientes suficientemente dos perigos inherentes ao acto de conducir e que non adoptan voluntariamente as medidas de precaución, atención e responsabilidade inherentes a ese perigo.

En canto ao vehículo, a antigüidade do parque de automóbiles, o descoñecemento de moitos condutores de aspectos fundamentais do funcionamento dos seus vehículos e o mal mantemento destes son cuestións que inciden directamente na accidentalidade.

A seguridade que ofrecen os vehículos, na limitación das consecuencias dos accidentes (seguridade pasiva) e, na súa evitación (seguridade activa), teñen amosado a súa eficacia, especialmente na atenuación da gravidade das lesións en caso de accidente.

Porén hai que lamentar que estes avances na seguridade non estean, aínda, ao alcance de todos os condutores, tal é como recoñece a propia Comisión Europea (COM 2003 311 final):

“A análise dos accidentes amosa que, se todos os automóviles estivesen deseñados para ofrecer, en caso de accidente, unha protección equivalente á ofrecida polos mellores modelos da súa categoría, podería evitarse a metade das lesións mortais e invalidantes”

O outro factor que inflúe no desencadeamento dos accidentes de tráfico é o relativo á configuración, estado e circunstancias das vías polas que discorre o tráfico de vehículos de motor. Noutra alínea deste informe sinálanse as características da rede viaria galega e os seus principais problemas. As administracións deberan ter ás súas obrigas cumpridas ao tempo que esixen ao resto da sociedade o cumprimento das súas.

A maioría das institucións coinciden á hora de sinalar as principais causas dos accidentes de tráfico.

Para a Comisión Europea, todos os estados membros se enfrontan aos mesmos problemas de seguridade viaria. Segundo isto as principais causas dos accidentes serían as seguintes:

Velocidade excesiva e inadaptada, que é a causante de aproximadamente dun terzo dos accidentes mortais e graves, sendo ademais factor determinante da gravidade das lesións.

Consumo de alcohol e de drogas ou cansazo. Os condutores cunha taxa de alcoholemia excesiva son responsábeis dunhas 10 000 mortes todos os anos. Tamén o problema da conducción baixo a influencia das drogas e o cansazo tende a agravarse.

Non utilización do cinto de seguridade ou do casco de protección, importante factor agravante nos accidentes. Se a taxa do uso do cinto atinxira en todas partes a taxa máis elevada observada a escala internacional, salvaríanse cerca de 7000 vidas ao ano.

Protección insuficiente ofrecida polos vehículos en caso de colisión. A análise dos accidentes demostra que, se todos os automóviles estivesen deseñados para ofrecer, en caso de accidente, unha protección equivalente á ofrecida polos mellores modelos da súa categoría, podería evitarse a metade das lesións graves e mesmo mortais.

Lugares con alto risco de accidente (“puntos negros”). O deseño das estradas e do equipamento viario tamén pode contribuír de forma decisiva a reducir as lesións en caso de colisión e influír de forma positiva nas condutas.

Inobservancia dos períodos de condución e descanso no transporte profesional.

Máis visibilidade dos demais usuarios ou campo de visión do condutor insuficiente. Só a ausencia de visibilidade no punto cego cando se mira cara a atrás causa 500 mortes ao ano.

Sinala igualmente a Comisión Europea, no documento *Salvar 20 000 vidas nas nosas estradas. Unha responsabilidade compartida*: “[...] os grupos de poboación que se ven especialmente afectados pola inseguridade viaria: os mozos de 15 a 24 anos que supoñen aproximadamente 10 000 vítimas mortais ao ano sendo os accidentes de tráfico, neste tramo de idade, a principal causa de falecemento. Os “usuarios vulnerábeis” (os peóns, ciclistas, e condutores de ciclomotores e motocicletas representan máis dun terzo das mortes en accidentes de estrada (7061 peóns, 3673 motociclistas, 2477 condutores de ciclomotores e 1818 ciclistas no ano 2000, segundo datos CARE e publicacións estatais). Por último os anciáns, en particular cando son peóns”. Ao respecto di o informe da Comisión que: “en caso de accidente o risco de lesións graves ou mortais é especialmente elevado no caso dos anciáns. Neste ámbito haberá que ter moi en conta o avellentamento que rexistrará a poboación na próxima década”.

## APROXIMACIÓN AO PROBLEMA

Pescudar e investigar as causas dos accidentes é imprescindible para coñecer que aspectos se deben mellorar nas políticas de prevención e que recomendacións deben terse en conta para cada un dos factores que interveñen no tráfico.

## CAUSAS DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS NA REDE VIARIA DA XUNTA.

ANO 2004

	Porcentaxe	Mortos
Infracción normas	33,9%	29,5%
Velocidade inadecuada	26,1%	31,3%
Distracción	21%	17%
Cansazo	3,8%	3,6%
Alcohol ou drogas	1,5%	0,9%
Outro factor	3%	17,14%

Datos: Memoria Seguridade Viaria 2005

As posíbeis causas dos accidentes que reflicte o cadro correspóndense cos datos dos partes de accidentes.

Entre as principais causas: infraccións, velocidade inadecuada e distraccións, concéntrase o 81% dos accidentes.

Os accidentes producidos por exceso de velocidade representan o 26,1%, mentres que os mortos por esta causa representan o 31,3% e os feridos graves o 31,5% o que reflicte a gravidades deste tipo de accidentes.

E interesante, tamén, o informe da Xefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra, referido aos accidentes ocorridos nesa provincia durante o ano 2003.

Dise no citado informe:

“Debe terse en conta que nun accidente de circulación case sempre interveñen varios factores. Neste estudo (refírese ao que se inclúe no informe de referencia) téñense recollido os datos do factor máis importante, en opinión do axente interviniente, na produción de cada accidente. Por este motivo algún dos datos contidos na táboa deben tomarse con certas precaucións.

Entre as causas dos accidentes non figura “o alcohol” debido á insuficiente información ao respecto, xa que a presenza de alcohol nos accidentados se determina por obtención de mostras no lugar do accidente coa limitación de que a determinación de



etanol en ar expirado só é posíbel cando o condutor ou peón non resultou con feridas graves. Da mesma forma que a obtención de mostras biolóxicas nos pacientes dos servizos de urxencias por accidente de tráfico non se atopa regulada por unha normativa específica dende o ámbito sanitario”

Esta explicación serve de introdución ao cadro de causas dos accidentes do ano 2003 na provincia de Pontevedra, que se distribúen do seguinte modo:

**CAUSAS DOS ACCIDENTES CON VÍTIMAS NA REDE VIARIA DA PROVINCIA DE PONTEVEDRA. ANO 2003**

<b>CAUSA</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>PORCENTAXE</b>
Velocidade	403	24,72
Distracción- Somnolencia	321	19,69
Invadir esquerda	187	11,47
Non respectar prioridade	175	10,74
Cambio dirección ou xiro incorrecto	88	5,40
Animais ceibes	74	4,54
Non gardar distancia seguridade	62	3,80
Estado vía	59	3,62
Irromper peón na calzada	54	3,31
Adiantamento incorrecto ou antirregulamentario	47	2,88
Outras manobras incorrectas	47	2,88
Incorporación antirregulamentaria	30	1,84
Fallo mecánico	15	0,92
Outras causas	68	4,17

Fonte: Xefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra. 2003

A velocidade excesiva e as distraccións aparecen como as primeiras causas dos accidentes. Un informe recente, elaborado pola Fundación do Real Automóbil Club de Cataluña e o Instituto de Tránsito e Seguridade Viaria da Universidade de Valencia (INTRAS), utilizando datos da Dirección Xeral de Tráfico, considera as distraccións a primeira causa dos accidentes de tráfico e atribúe á estas o 39% dos accidentes de tráfico ocorridos durante o ano 2004, no conxunto do Estado, ben como causa directa ou como causa concorrente.

Segundo este estudo, serían os mozos entre 18 e 25 anos e os maiores de 70 quen padecerían máis accidentes por esta causa. O uso do móbil sería responsábel da maioría

dos despistes ao volante, o que tería provocado o incremento dos accidentes por esta causa, nun 75% na última década.

Baseándonos nos resultados deste informe, o RACC recomenda á administración que faga campañas de concienciación sobre a importancia do factor distracción nos accidentes e que se incentiven as investigacións sobre estes comportamentos de risco e sobre a incidencia da sinalización, as obras e o estado das infraestruturas nos despistes ao volante.

Igualmente ten pedido aos fabricantes de automóviles que, antes de incorporaren dispositivos aos vehículos, estuden previamente os efectos que estes causan ao condutor para que non ocasionen distraccións.

Segundo outro estudo, este do RACE, o 42% dos falecidos en accidente de tráfico en España, prodúcese en condicións de baixa visibilidade, ao atardecer ou á noite. Esta importante accidentalidade prodúcese nunhas horas en que a intensidade de tráfico é substancialmente menor que nas horas de luz. Nese tempo rexístranse máis accidentes mortais por colisión contra obxectos na calzada, atropelo de peóns, atropelo de animais e saídas de vía, relacionados coa falta de visibilidade.

#### CAUSAS DOS ACCIDENTES MORTAIS EN GALIZA

	2004	Porcentaxe	2005	Porcentaxe
Velocidade excesiva ou inadecuada	143	54,37%	106	42,57%
Manobra antirreglamentaria	43	16,34%	33	13,25%
Atropelo	35	13,30%	32	12,85%
Distracción (sono,cansazo)	36	13,68%	55	22,08%
Outras causas	6	2,28%	23	9,23%
<b>TOTAL</b>	<b>263</b>		<b>249</b>	

Fonte: CXT Noroeste. Mortos en estrada a 24 horas.

Ademais de confirmar a importancia do exceso de velocidade e das distraccións como as principais causas determinantes ou concorrentes dos accidentes de tráfico, os cadros anteriores serven de marco de referencia para unha análise máis detallada sobre as causas dos accidentes de tráfico en Galiza.

O exceso de velocidade aparece, tamén, como causante principal dos accidentes máis graves.

A revista *Tráfico y Seguridad Vial* fíxose eco en marzo de 2006 das conclusións máis importantes do estudo “Radiografía de los accidentes mortales en España”, elaborado polo Instituto de Tráfico e Seguridade Viara (INTRAS).

Entre os aspectos máis interesantes deste traballo destacan os seguintes:

- Ao estar presente a velocidade, a gravidade dos accidentes incrementábase en todo tipo de vías. Non obstante, os accidentes máis graves rexístranse nas vías convencionais, en autoestradas e autovías. Nestes dous últimos casos polas velocidades que nelas se rexistran.

- O exceso de velocidade duplica o número de falecidos cada 100 accidentes (en relación cos accidentes onde non interviu esta circunstancia) e causa lesións máis graves.

- Case a metade dos condutores (de entre 18 e 29 anos) mortos, faleceron en accidentes con exceso de velocidade.

- Galiza é a terceira comunidade con máis condutores falecidos a causa da velocidade, por detrás de País Vasco e Madrid.

- Cataluña, Comunidade Valenciana e Galiza son as comunidades onde os menores de 21 anos cometen máis infraccións de velocidade.

## MORTOS SEGUNDO TIPO DE ACCIDENTE NA REDE AUTONÓMICA GALEGA

	<b>2000</b>	<b>%</b>	<b>2001</b>	<b>%</b>	<b>2002</b>	<b>%</b>	<b>2003</b>	<b>%</b>	<b>2004</b>	<b>%</b>
Colisión vehículos	76	48%	69	46%	74	51%	60	41%	60	54%
Saídas de vía	48	31%	49	33%	47	32%	56	38%	29	26%
Atropelo peóns	28	18%	26	17%	22	15%	28	19%	18	16%
Outros	5	3%	6	4%	3	2%	3	2%	5	4%
<b>TOTAL GALIZA</b>	<b>157</b>		<b>150</b>		<b>146</b>		<b>147</b>		<b>112</b>	

Datos: Consellaría de Política Territorial. Memoria Seguridade Viaria 2005

## VELOCIDADE E NIVEIS DE RISCO

No mes de abril de 2005, o RACE fixo público un traballo sobre o nivel de risco en función da velocidade na rede de estradas do Estado, a partir dos datos do programa EuroRAP (2001-2003) e cruzando estes co Mapa de Velocidades 2003, do Ministerio de Fomento.

Entre as conclusións dese traballo figuraban as seguintes: un 63% dos tramos de risco elevado se corresponden con IMD de entre 5.000 e 10.000 vehículos diarios; nas interseccións ao mesmo nivel o risco incrementase fronte ás interseccións a distinto nivel; ou que a calzada única aumenta o risco fronte ás vías de dobre calzada.

En canto aos aspectos xerais do traballo do RACE, sinálanse nel que: “as autoestradas son as vías que presentan a porcentaxe máis alta de tramos con risco elevado e velocidades excesivas. E que, no 54,16% dos tramos de estradas con nivel de risco medio-alto ou alto, os condutores exceden os límites de velocidade por arriba do establecido”.

Polo que respecta a Galiza, do traballo do RACE, poden deducirse algúns datos relevantes.

Por exemplo os referentes á A6(N6). Dos 35 tramos analizados no informe, 6 discorren pola provincia de Lugo e 3 pola provincia da Coruña. Os tramos de Lugo son os comprendidos entre o km 494,05 e o 516,18. Entre estes, os tres primeiros situados entre o

km 494,05 e o 504,15 presentan un nivel de risco de 248,7. Un nivel só superado por 2 tramos da rede estatal. Os outros 3 tramos de Lugo teñen tamén a consideración de nivel de risco alto cunha cualificación de 180,97. O nivel máis alto de risco establécese neste programa a partir de 180. Os tramos da Coruña presentan un nivel de risco medio-alto cunha cualificación de 152,18.

Da AP- 9 analízanse 3 tramos. Dous na provincia de Pontevedra, situados entre o km 104,05 e o 109,92, ambos cun nivel de risco medio-alto, e un na provincia da Coruña no km 93,19 cun nivel de risco medio-alto.



## **14. FACTORES DE INFLUENZA NA GRAVIDADE DO ACCIDENTE CORPORAL**

No ano 2004, fíxose público un informe de Unespa no que se analizan as diferenzas existentes na frecuencia de sinistros (periodicidade coa que se producen os sinistros en relación con distintos supostos).

No ano 2005 presentou un novo estudo, titulado: “*Factores de influencia en la gravedad del accidente corporal*”.

Deste estudo tiramos algúns datos interesantes para o obxecto e ámbito do presente informe.

“- Os factores estudados (idade e experiencia do condutor, antigüidade do vehículo, zona xeográfica) afectan á gravidade dos sinistros e á súa frecuencia.

- En calquera caso, a maior gravidade dos accidentes de persoas novas, da condución non urbana, dos coches máis novos, leva a pensar nun factor fundamental: a velocidade. Aínda que en materia de tráfico non existan relacións estritas, cabe soste a idea de que reducir a gravidade dos accidentes significa reducir a velocidade efectiva do tráfico, xunto coa desaparición dalgunhas prácticas, como a condución baixo a influencia do alcohol, que, ademais de incidir na propia velocidade, xera outros perigos derivados da redución na pericia do condutor ou da condutora”

## INFLUENZA DA IDADE DO CONDUCTOR

ANOS IDADE	TOTAL		TURISMOS	
	FEMININO	MASCULINO	FEMININO	MASCULINO
18	52,9	60,9	213,8	300,3
19	46,5	111,2	63,5	193,0
20	52,2	94,4	61,6	112,0
21	88,3	102,0	104,9	121,2
22	70,0	105,0	79,0	119,2
23	78,5	107,3	88,7	117,3
24	57,2	98,3	60,1	103,9
25	72,6	94,5	78,9	102,1
26	62,5	83,6	66,0	86,6
27	74,8	85,9	79,3	92,3
28	59,8	105,1	61,2	105,8
29	71,2	96,4	75,0	100,6
30	70,6	92,3	74,7	99,0
31	80,5	96,4	82,6	101,0
32	83,4	92,7	83,5	93,7
33	78,5	98,3	81,6	101,1
34	76,8	87,0	78,0	91,4
35	80,2	104,0	83,2	108,7
De 36 a 40	78,3	99,6	79,7	102,3
De 41 a 45	91,6	107,2	94,2	106,5
De 46 a 50	89,3	108,3	91,1	112,2
De 51 a 55	91,8	103,4	91,9	103,9
De 56 a 60	92,6	99,7	93,5	97,5
De 61 a 65	94,0	105,6	96,2	104,4
Mais de 65	110,4	119,8	110,7	122,8
Total Xeral	82,3	102,3	85,4	105,6

Fonte:Unespa 2005

- “No caso dos factores relativos ao condutor (sexo, idade e experiencia) o rango de diferenzas é substancialmente menor. É dicir, se no estudo de frecuencias, a periodicidade coa que se producen accidentes entre condutores novos e pouco experimentados era moi superior á media, cando se trata da gravidade, estas diferenzas son menores. A gravidade dos accidentes de tráfico é máis un problema de todos.

- Pese ao anterior, hai diferenzas apreciables. Os accidentes provocados por condutores inexpertos do sexo masculino son un 50% máis graves que a media; os



provocados por condutores de turismos de 18 anos, por exemplo, tres veces máis graves que a media.

- A maior experiencia como condutor e a maior idade cronolóxica non presupoñen reducións drásticas na gravidade dos accidentes corporais provocados. As maiores diferenzas, na gravidade, que poden aparecer nestes supostos non chegan a situarse nun 15% por debaixo da media.

- Existen diferenzas entre sexos. As mulleres, calquera que sexa a situación que se tome, tenden a provocar ao volante accidentes moito menos graves que os homes, con diferenzas moi significativas (un terzo, a metade) en idades novas.

- A gravidade media dos accidentes provocados repunta nos tramos máis altos de idade, especialmente en turismos. O que representa unha chamada de atención para aquelas persoas que alcanzan determinadas idades e, tal vez polo feito de “levaren toda a vida conducindo” se consideran posuidoras dunhas habilidades de condución máis elevadas do que realmente son”

#### INFLUENZA DA EXPERIENCIA COMO CONDUTOR

EXPERIENCIA	TOTAL		TURISMOS	
	FEMININO	MASCULINO	FEMININO	MASCULINO
Menor 1 ano	56,2	110,3	67,3	149
De 1 a 2 anos	78,5	105,1	92,6	130,3
De 2 a 3 anos	69,2	91,3	75,4	113,2
De 3 a 4 anos	66,5	91,2	73,2	106,9
De 4 a 5 anos	65,9	108,3	67,6	124,1
De 5 a 6 anos	61,4	84,8	67,1	94,3
De 6 a 7 anos	71,8	100,2	76,5	106,7
De 7 a 8 anos	71,8	87,8	74,8	92,9
De 9 a 10 anos	64,0	98,8	64,5	102,7
Máis de 10 anos	87,9	103,7	89,6	104,9
Total xeral	82,3	102,3	85,4	105,6

Fonte:Unespa 2005

## INFLUENZA DA ANTIGÜIDADE DO VEHÍCULO NA GRAVIDADE DOS ACCIDENTES CORPORAIS

	<b>Total</b>	<b>Turismos</b>
<b>Menor dun ano</b>	94,3	111,2
De 1 a 2 anos	96,3	103,0
De 2 a 3	92,5	102,9
De 3 a 4	92,2	98,1
De 4 a 5	96,4	95,9
De 5 a 6	93,1	98,9
De 6 a 7	100,2	91,3
De 7 a 8	96,5	101,0
De 8 a 9	93,3	94,8
De 9 a 10	101,4	91,6
Máis de 10 anos	109,3	97,9
Total	100	101,4

Fonte.Unespa 2005

“Os accidentes provocados por vehículos novos ou case novos tenden a ser máis graves. Non obstante, os vehículos non teñen, de seu, maior ou menor vontade ou temeridade: son quen os conducen os que provocan estes patróns. Por iso, os datos invitan a analizar o feito de que a compra de vehículos novos sexa máis frecuente ou intensa entre os condutores de menor idade, que transfiren con iso ás categorías de vehículos máis novos a maior gravidade media dos sinistros que provocan. Isto, como amosan moitos estudos, é especialmente perceptíbel no caso de vehículos cunha baixa relación peso/potencia”

### LOCALIZACIÓN XEOGRÁFICA

A localización dos vehículos non determina fatalmente maior ou menor sinistralidade. Non obstante, existen combinacións de factores que inciden nela, tales como o clima, a rede de estradas, a pirámide poboacional, a lonxitude do desprazamento medio, etc.

A provincia de Lugo encabeza a lista de provincias nas que os accidentes teñen unha gravidade máis alta. Neste caso un 57% maior que a media. As 4 provincias galegas están por riba da media. Ourense, en terceiro lugar ten unha gravidade media dun 39%.

Número orde	Provincia	Gravidade media
1	<b>Lugo</b>	<b>157,04</b>
2	Cuenca	150,59
3	<b>Ourense</b>	<b>139,47</b>
4	Cidade Real	136,66
5	Huesca	134,23
6	Zamora	131,96
7	Teruel	130,62
8	<b>A Coruña</b>	<b>128,99</b>
9	Cáceres	128,14
10	Tarragona	125,78
11	Zaragoza	123,49
12	Huelva	121,65
13	Toledo	114,25
14	A Rioxa	113,91
15	Asturias	113,48
16	Xirona	111,58
17	Palencia	110,90
18	<b>Pontevedra</b>	<b>109,65</b>
34	<b>Media España</b>	<b>100</b>
50	Melilla	69,73

Fonte:Unespa 2005

- Do punto de vista xeográfico, os accidentes tenden a ser máis graves en provincias con menor densidade de poboación e nas áreas que non se corresponden coa capital. Isto permite sospeitar que a sinistralidade corporal é un fenómeno basicamente interurbano. As grandes concentracións de poboación adoitan exhibir taxas relativamente menores, aínda que non por iso desprezábais.

#### DATOS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Os resultados das comunidades autónomas recollen os datos provinciais, polo que non é sorprendente que Galiza neste cadro ocupe o 2.º lugar no índice de gravidade dos accidentes, con máis do 23% sobre a media estatal.

<b>Comunidade</b>	<b>Gravidade media</b>
Aragón	126,38
<b>Galiza</b>	<b>123,51</b>
Castela- A Mancha	114,98
A Rioja	113,91
Asturias	113,48
Estremadura	111,01
Baleares	109,22
Ceuta	106,37
Navarra	104,98
Castela- León	103,08
Murcia	102,15
Andalucía	100,18
País Vasco	97,39
Cantabria	97,24
Madrid	96,86
Cataluña	95,72
C.Valenciana	89,07
Canarias	83,59
Melilla	69,73

Fonte:Unespa 2005

## 15. O INCREMENTO DA INTENSIDADE DO TRÁFICO

Nos últimos anos veuse producindo un importante incremento da intensidade do tráfico en toda Galiza, especialmente perceptíbel nas áreas metropolitanas e na maioría das comarcas. Os datos relativos ao incremento do parque de vehículos, das matriculacións e do censo de condutores, hai que poñelos en relación coa alta dependencia do transporte privado existente. Doutra parte é evidente que a máis automóbiles máis conxestión, máis contaminación e maior probabilidade de accidentes.

Os datos da Consellaría de Política Territorial reflicten o incremento da IMD entre os anos 2000 e 2004. Fronte a unha tendencia xeral en toda Galiza, de incremento da intensidade do tráfico, a provincia de Ourense presenta unha situación de case estancamento. Este dato deberemos, máis adiante, poñelo en relación coa estatística de accidentes e vítimas nesa provincia. Para valorar estes datos convén ter en conta dous aspectos importantes: primeiro que se trata de intensidades medias no conxunto da rede autonómica polo que hai que contar con intensidades de tráfico comarcais moi elevadas, e segundo que estas intensidades son aínda máis elevadas nas estradas dependentes da rede estatal que, inclúen os tramos de autovías, autoestrada e estradas convencionais que conectan as áreas metropolitanas e os núcleos de poboación máis importantes do País.

O último Mapa de Afors de Tráfico, elaborado pola Consellaría de Política Territorial, sinala a existencia de 16 tramos da rede de estradas da Xunta nos que a IMD estaría por riba da capacidade desas estradas, o que orixinaría un problema de conxestión de tráfico e a conseguinte polución ambiental. Entre eses tramos sobresaen os seguintes:

Na Coruña: A glorieta da Agrela, que sería o tramo máis colapsado da rede da Xunta e que soporta uns 40 000 vehículos diarios, seguido polo da glorieta de Sabón no enlace coa AG-55; e o vía de enlace con Oleiros.

En Santiago as vías de enlace cos núcleos de Bertamiráns e Teo.

En Pontevedra, a antiga C-550, na que se atopan 7 dos 8 tramos con maior conxestión de tráfico da provincia; especialmente o enlace entre Pontevedra e Sanxenxo

cunha IMD de 20 000 vehículos. Entre eses tramos conflictivos de Pontevedra estarían tamén: a vía entre Pontevedra e Combarro, outro entre Marín e Seixo; e o que discorre entre Cangas e Moaña. Ademais o último tramo da C-550 (actual PO-551) antes da conexión coa ponte de Rande ten unha IMD de 18 500 vehículos.

Na área de Vigo os maiores problemas de conxestión na rede da Xunta, estarían na conexión con Nigrán e na estrada entre Porriño e Salvaterra.

Os cadros que seguen poden axudar a completar a visión xeral sobre a evolución da intensidade do tráfico en Galiza. Para iso inclúense algúns datos oficiais sobre o crecemento do parque de vehículos, matriculación, censo de condutores e IMD.

Os datos sobre IMD son moi importantes no estudo das causas e circunstancias dos accidentes de tráfico. Como se desprende dos informes de EuroRAP, o 91% dos tramos con nivel de risco elevado teñen unha IMD menor de 20 000 vehículos diarios. Conforme aumenta a IMD baixa o nivel de risco.

### **A EVOLUCIÓN DA INTENSIDADE DO TRÁFICO NA REDE AUTONÓMICA**

Intensidade media diaria	2000	2001	2002	2003	2004	Inc.2000/2004
Galiza	2858	3055	3083	3145	3235	13,19%
A Coruña	4012	4368	4423	4545	4646	15,8%
Lugo	1479	1551	1593	1626	1677	13,38%
Ourense	1376	1470	1427	1411	1405	2,1%
Pontevedra	4090	4245	4257	4359	4637	13,37%

Fonte: Consellaría de Política Territorial. Memoria de Seguridade Viaria 2005.

## INTENSIDADE SEGUNDO ESTRADAS NA REDE AUTONÓMICA. ANO 2004

TIPO ESTRADA	IMD	LONXITUDE
Autoestradas e Autovías	8710	78,42
Vías Rápidas e Corredores	8213	117,33
Primaria Básica	5955	1372,46
Primaria Complementaria	3025	1437,28
Secundaria	1263	2252,95

Datos: Consellaría Política Territorial. Memoria Seguridade Viaria 2005

Segundo unha información do xornal *La Voz de Galicia*, recollendo datos dun documento sobre mobilidade que a Xunta utiliza na elaboración do Plan de Seguridade Viaria, a intensidade do tráfico en Galiza, na rede dependente da Administración Xeral do Estado, incrementouse nun 24% entre os anos 2000 e 2004, os mesmos que se analizan no cadro anterior. No caso da provincia da Coruña o incremento sería do 34%.

Este incremento, na rede de estradas de competencia estatal sería, en Galiza, superior á rexistrada en Asturias, Cantabria e Cataluña e case 7 puntos por riba da media estatal. No mesmo período, no País Vasco teríase producido un descenso do 29%.

Segundo esa información, o incremento na rede dependente da Xunta chegaría ao 18,5%. Todas as provincias rexistraron un incremento na intensidade do tráfico agás na de Ourense onde diminuíu.

Por contra, a rede dependente das deputacións rexistrou un recorte do 4,5%. A excepción rexistrouse en Lugo, cun incremento do 11,9% e Ourense do 3,1%.

### **TRAMOS CON MAIOR IMD PROVINCIA DE PONTEVEDRA ANO 2003**

Este cadro permite ter un punto de referencia sobre a IMD na provincia de Pontevedra e poñelo en relación con outros datos complementarios. En calquera caso a rede de competencia estatal concentra, con diferenza os tramos con maior IMD de toda a rede viaria galega. Cousa lóxica se temos en conta que na rede estatal se integran as autovías, autoestradas e estradas convencionais que conforman a rede básica de comunicación por estrada.

Estrada	Tramo	IMD	Accidentes	Rede	Calzada
N- 120	Puxeiros - Vigo	54.875	44	Estatal	Dobre
AP- 9	Rande - Teis	50.631	5	Estatal	Dobre
AP- 9	Teis - Vigo	47.686	37	Estatal	Dobre
AP- 9	O Morrazo - Rande	45.723	9	Estatal	Dobre
N- 120	Porriño - Puxeiros	36.091	56	Estatal	Dobre
AP- 9	Pontevedra N.-Pontevedra S.	35.173	7	Estatal	Dobre
N- 558	N- 553- Placeres	32.094	11	Estatal	Dobre
N- 550	Porriño - Tui	32.052	73	Estatal	Dobre
AP- 9	Pontevedra S.- Vilaboa	30.634	14	Estatal	Dobre
AP- 9	Vilaboa - O Morrazo	28.985	14	Estatal	Dobre
AP- 9	Teis - Peinador	28.920	10	Estatal	Dobre
C- 531	Baión - Pontevedra	18.581	92	Xunta	Única
C- 550	Sanxenxo - Pontevedra	18.151	42	Xunta	Única
C- 550	Vilagarcía - Cambados	16.746	18	Xunta	Única
C- 550	Vigo - Nigrán	15.703	28	Xunta	Única
C- 550	Cangas - Moaña	15.526	16	Xunta	Única

Fonte:Xefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra. 2003

#### IMD NA REDE DA DEPUTACIÓN DA CORUÑA (1997)

Entre a documentación achegada polas deputacións, esta, referida ao ano 1997, e a de Lugo son as únicas que nos permiten unha aproximación á IMD da súa rede. Na relación só están incluídos os tramos cunha IMD superior aos 3000 vehículos.



<b>Estrada</b>	<b>Denominación</b>	<b>PQ.</b>	<b>IMD</b>
C1706	O Temple-Cambre	1,7	11442
C7203	Taragoña-Pazos	1	7470
C5813	Oleiros-Sada	4,1	6635
C1905	Carballo-Feira Berdillo	1	6041
C0701	Santiago- Santa Comba	12	5815
C7305	Ribeira- Aguiño	3	4696
C5903	Ordes- Portodemouros	9	4510
C7202	Rianxo-Burés	3	4495
C0905	Betanzos- Límite provincial	1,6	4474
C1201	Noia- Cabo de Cruz	3,3	4364
C2303	Muñíos- Est.Fisterra- A Coruña	3	3994
C3603	Ferrol- Cobas	2	3783
C6121	Mera- Cariño	8,4	3751
C1702	A Rocha- Cambre	1,5	3606
C0401	Ares- Redes	1	3590
C1503	Perlío- Lavandeira	1,8	3216
C2904	Coristanco- Santa Comba	4,2	3212
C1704	Cambre- Carral	2,1	3208
C7307	Ribeira- Aguiño (Carreira)	2	3063

Fonte: Deputación da Coruña. 1997

#### IMD NA REDE VIARIA DA DEPUTACIÓN DE LUGO (ANO 2005)

Ano	km Rede	IMD Rede
1998	4150	199
2005	4207	227

Fonte: Deputación de Lugo

A maior IMD da rede viaria da Deputación de Lugo rexístrase en 38 km con 2822 vehículos de media, mentres que outros 85 km rexistran 1254 vehículos/día.

#### PARQUE DE VEHÍCULOS

Os datos das matriculacións poden permitírnos facer unha estimación sobre a antigüidade do parque de vehículos en Galiza.

No ano 2005, o parque galego de vehículos suma un total de 1 688 840 vehículos.

Entre 1996 e 2005 matriculáronse en Galiza un total de 892 234 vehículos. É dicir o 53% do parque existente a 31 de decembro de 2005.

Con estes datos, e dando por suposto que todos os vehículos matriculados neses anos fosen novos, existirían aproximadamente 800 000 vehículos con máis de 10 anos de antigüidade. Por suposto que moitos deles serán aínda máis antigos. No ultimo censo da DXT no total do Estado, aparecen un total de 2 993 658 vehículos, e suponse que circulando matriculados antes do ano 1985.

	<b>1998</b>	<b>Vehículos por 1000 habitantes</b>	<b>2005</b>	<b>Vehículos por 1000 habitantes</b>
A Coruña	500 190	452	638 725	567
Lugo	178 794	486	223 954	627
Ourense	188 816	549	234 273	691
Pontevedra	463 052	511	591 888	631
Total Galiza	1 330 852	488	1 688 840	611
España	21 306 493	535	27 657 276	627

Fonte: DXT. Os datos do censo de poboación son do INE.

Segundo unha información do xornal *El Correo Gallego\**, publicada en agosto de 2006, na que se recollían datos sobre a antigüidade do parque de automóviles referida ao 1 de xaneiro de 2006, existirían en Galiza uns 150 000 coches matriculados antes de 1991. Outros 500 000 estarían matriculados entre 1991 e o ano 2000.

Nun informe sobre mantemento dos automóviles, elaborado polo Instituto de Tráfico e Seguridade Viaria da Universidade de Valencia (INTRAS), estímase que o 56% dos automóviles circulan con graves defectos de seguridade.

Tendo en conta estes datos. Tendo en conta que os elementos de seguridade activa e pasiva nos automóviles son de implantación recente (en xeral a partir do ano 2000), e sobre todo tendo en conta que os vehículos sofren un desgaste que obriga a maiores

esforzos de mantemento a partir dos 7 anos de vida, pode facerse unha estimación sobre en que condicións de seguridade deben circular algúns vehículos polas nosas estradas.

A estes datos habería que engadir outro facilitado polo xornal *La Voz de Galicia* no mes de abril de 2006, no que, recollendo información de diversas aseguradoras e da garda civil, se afirmaba que uns 80 000 vehículos circularían por Galiza sen seguro e que estes vehículos sen seguro, serían responsábeis de provocar 2000 accidentes cada ano.

### **MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS**

O dato das matriculacións é moi homoxéneo, no seu comportamento, coas tendencias do mercado no período. Este cadro, en relación co anterior, completa a visión sobre a antigüidade do parque galego de vehículos, dato moi importante para valorar o posíbel estado de conservación dos vehículos e as medidas de seguridade activa e pasiva das que poden dispor en función do ano de matriculación.

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galiza
1996	28 794	8176	8135	23 974	69 079
1997	31 686	8902	8972	26 346	75 906
1998	35 804	10 183	10 026	30 897	86 910
1999	41 975	11 793	11 174	35 343	100 285
2000	38 436	10 953	10 477	34 685	94 551
2001	37 609	11 257	10 674	34 199	93 739
2002	33 337	9968	9554	30 559	83 418
2003	35 620	10 315	10 165	32 128	88 228
2004	40 564	11 266	11 039	34 286	97 155
2005	42 781	12 374	11 324	36 484	102 963
Total	366 606	105 187	101 540	318 901	892 234

Fonte:DXT. A relación inclúe turismos, camións e furgonetas, autobuses, motocicletas e tractores industriais.

### **O CENSO DE CONDUTORES**

Este cadro permite comprobar a evolución do número de condutores en Galiza entre 1998 e 2005 e o incremento experimentado en relación co censo estatal. Entre o ano

1998 e o 2005 medrou o censo en Galiza en 7 puntos, mentres no conxunto do Estado o fixo en 2.

Por outra parte é interesante recoller unha información publicada no mes de abril de 2006 no xornal *El Correo Gallego* na que se estimaba en máis de 4000 o número de condutores que circularían sen carné polas estradas de Galiza.

	1998	Poboación 1998	%	2004	Poboación 2004	%	2005	Poboación 2005	%
A Coruña	575378	1106325	52	648612	1.121.344	57,8	662667	1126707	58,8
Lugo	180780	367751	49	199296	358.452	55,5	203099	357625	56,8
Ourense	176954	344170	51	193766	340.258	56,9	196977	339555	58
Pontevedra	471999	906298	52	533343	930931	57,2	544769	938311	58
Total Galiza	1405111	2724544	51,5	1575017	2750985	57,2	1607512	2762198	58,2
España	20486861	39852651	51,4	23019420	43197684	53,2	23621906	44108530	53,5

Fonte: DXT e INE. No censo inclúense os titulares de permiso de condución e os de licenzas de condución.

Existen tres clases de licenzas de condución:

- a) Para conducir ciclomotores
- b) Para conducir vehículos para persoas de mobilidade reducida
- c) Para conducir vehículos agrícolas autopropulsados e conxuntos destes cuxa masa e dimensións non excedan os límites establecidos para os vehículos ordinarios.

## **16. A REDE VIARIA GALEGA. TITULARIDADE E CARACTERISTICAS**

Segundo datos do IGE, referidos ao ano 2004, o conxunto da rede viaria galega conta con 17411 km.

2258 km (13%) son de titularidade estatal, 5259 (30%) pertencen á rede da Xunta de Galiza e 9894 (57%) corresponden á rede das deputacións.

Todo iso sen ter en conta que existen, segundo estimación do que foi xefe provincial de Tráfico da Coruña, don Gonzalo Ocampo, uns 12 000 km de camiños abertos por distintos entes: IRYDA, Icona, concellos, “sobre os que non deixan de circular vehículos de motor”.

No ano 2003, a rede viaria galega rexistrou cambios na súa denominación con obxecto de facilitar a súa identificación. O maior problema residía na rede das deputacións, cuxa falta de racionalidade era causa de problemas á hora de redactar os partes de accidentes.

Recentemente, a Deputación de Ourense, cuxa rede orixinaba os maiores problemas de confusión, ten aprobado unha nova clave identificativa que debe aprobar a Consellaría de Política Territorial. Este asunto ten especial interese dada a importancia que a información dos partes de accidentes ten para a análise da problemática da seguridade viaria.

En canto ás súas características, son de salientar os seguintes aspectos:

Do total da rede viaria galega, unicamente 739 km (4'24% do total) teñen a consideración de vías de gran capacidade (vías de Galiza, autoestradas e autovías). O resto son estradas convencionais, dato que ten moita importancia pois, como se analiza noutra alínea deste informe, é onde se produce o maior número de accidentes.

O 95% da rede ten unha só calzada de circulación, incluídos os corredores e as “vías rápidas”. Ademais 6196 km (35% do total) teñen menos de 5 m de ancho, a maioría de titularidade das deputacións.

#### COMPOSICIÓN DA REDE VIARIA GALEGA POR ANCHO DE PAVIMENTO E TITULAR

	2004	Porcentaxe Rede 2003	Dunha calzada	< 5 M	5- 7 M	>7 M	Dobre calzada	Autovías e autoestradas libres	Autoestradas de peaxe
<b>Rede Total Galiza</b>	17411		16589	6196	4795	5598	83	413	326
A CORUÑA	4232		3916	1121	945	1850	52	75	189
LUGO	6292		6176	3319	1500	1357	2	114	0
OURENSE	3361		3207	1339	695	1173	8	146	0
PONTEVEDRA	3526		3290	417	1655	1218	21	78	137
<b>Rede Estatal</b>	<b>2258</b>	<b>13%</b>	<b>1526</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>1451</b>	<b>73</b>	<b>395</b>	<b>264</b>
A CORUÑA	515		253	0	0	253	49	57	156
LUGO	686		570	0	45	525	2	114	0
OURENSE	509		357	0	26	331	6	146	0
PONTEVEDRA	548		346	0	4	342	16	78	108
<b>Rede Xunta</b>	<b>5259</b>	<b>30%</b>	<b>5170</b>	<b>290</b>	<b>2002</b>	<b>2878</b>	<b>110</b>	<b>18</b>	<b>62</b>
A CORUÑA	1597		1543	11	526	1006	3	18	33
LUGO	1403		1403	169	521	713	0	0	0
OURENSE	1001		999	94	411	494	2	0	0
PONTEVEDRA	1258		1225	16	544	665	4	0	29
<b>Rede Deputacións</b>	<b>9894</b>	<b>57%</b>	<b>9893</b>	<b>5906</b>	<b>2718</b>	<b>1269</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
A CORUÑA	2120		2120	1110	419	591	0	0	0
LUGO	4203		4203	3150	934	119	0	0	0
OURENSE	1851		1851	1245	258	348	0	0	0
PONTEVEDRA	1720		1719	401	1107	211	1	0	0

Datos IGE

## **17. A SEGURIDADE VIARIA NA REDE GALEGA DE ESTRADAS**

A perigosidade da rede viaria galega, sinalada en distintos informes e estudos, requiriría das institucións competentes un esforzo no gasto en seguridade.

Ademais de detectar os lugares onde se producen máis accidentes con vítimas é necesario actuar onde falta ou desapareceu a sinalización necesaria, é preciso mellorar a iluminación, ou é necesario renovar e mellorar o firme ou realizar as correccións imprescindibles para esa seguridade viaria.

Na obra nova debería incluírse, nos pregos de condicións, a esixencia dunha auditoría de seguridade viaria e, na rede actual, completar os informes sobre puntos negros ou tramos de concentración de accidentes con actuacións selectivas sobre estradas ou tramos de estradas segundo o índice de perigosidade apuntado nos estudos e informes existentes. Particular atención debería ter a problemática relativa á seguridade dos peóns, especialmente en travesías e núcleos periurbanos.

En definitiva, trataríase “da comprobación das condicións de seguridade dunha vía para todos os usuarios e en todas as súas fases de construción (dende a súa planificación e posta en servizo) e conservación. Por tanto, as auditorías de seguridade viaria non deben entenderse como unha mera comprobación do cumprimento da normativa vixente, senón como unha garantía de que a vía foi deseñada e construída, e se mantén atendendo a uns criterios óptimos de seguridade”.

O RACC, na presentación do programa EuroRAP, sinala que “a mellora da rede de estradas non foi acompañada, dun enfoque sistemático, que tivese debidamente en conta a importancia do “factor infraestruturas” na mellora da seguridade viaria... En xeral (refírese ao conxunto do Estado), tense investido moito para acurtar os tempos de percorrido ou para mellorar os niveis de conxestión; e moito menos pensando en como reducir os elevados niveis de accidentalidade existentes”.

## **PUNTOS NEGROS (PN) OU TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES (TCA) NA REDE VIARIA GALEGA**

A Dirección Xeral de Tráfico considera punto negro o lugar pertencente a unha calzada dunha rede de estradas no que durante un ano natural se teñan detectado 3 ou máis accidentes con vítimas cunha separación máxima entre un e outro de 100 m.

Pola súa parte a Dirección Xeral de Estradas, do Ministerio de Fomento considera tramo de concentración de accidentes aquel de 1 km de lonxitude, no que tanto o número de accidentes con vítimas nos últimos anos como o índice de perigosidade medio, no mesmo período, sexa superior á media respectiva de todos os tramos de características similares (categoría e IMD equivalentes) máis a desviación media destes. No caso de que as características do tramo teñan sufrido modificacións sensíbeis ao longo dun período de 5 anos, debido ás actuacións desenvolvidas na estrada ou a outras causas, as condicións aplicaranse ao período no que o tramo teña permanecido coa configuración actual.

A Consellaría de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, utiliza este mesmo criterio co que identifica os tramos de concentración de accidentes a partir dos datos dos accidentes con vítimas dos últimos 5 anos e do índice de perigosidade (IP) medio deses anos, baseados en tramos de, como mínimo, 1 km. Este IP obtense cos datos da IMD do tramo en cuestión e os accidentes con vítimas producidos, nese mesmo tramo, nos últimos 5 anos.

Naturalmente, esta clasificación é útil ao tratarse dun “detector” de problemas, que é preciso ter en conta, e que permite á administración a busca de solucións. A persistencia de determinados PN na relación durante varios anos, indica que ou ben a administración non corrixiu os problemas detectados ou ben que as solucións adoptadas non tiveron en conta outras circunstancias.

Non obstante este primeiro indicador, non debера ser o único que seguira a administración á hora de programar as actuacións preventivas que necesita a rede viaria galega. A reiteración de accidentes nun punto debería alertar a administración, aínda que



estes non provocasen vítimas. Moitas veces isto depende da utilización ou non dos dispositivos de seguridade, ou doutras circunstancias.

Outros organismos e asociacións realizan periodicamente estudos e informes sobre o estado da rede viaria e sobre outras circunstancias e problemas do tráfico.

En concreto o programa europeo EuroRAP, no que colaboran diversas asociacións de automobilistas e empresas aseguradoras, realiza periodicamente un informe sobre a perigosidade da rede viaria do que se deducen valiosas conclusións que se analizan máis adiante.

#### TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES NA REDE VIARIA DA XUNTA

No seguinte cadro-resumo pódese observar o peso e a incidencia dos TCAs da rede viaria da Xunta do ano 2004

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galiza
N.º TCAs	45	17	2	35	99
Porcentaxe	45,5%	17,2%	2,0%	35,4%	
km TCAs	79	23,8	3,3	66,2	172,3
km rede Xunta	1597	1403	1001	1258	5258
km TCAs/km provincia	4,9%	1,7%	0,3%	5,3%	3,3%
km TCAs/km total rede Xunta	1,5%	0,5%	0,1%	1,3%	3,3%
Acc. con vítimas nos TCAs(00- 04)	1035	247	36	859	2177
Acc.c.vítimas totais rede Xunta (00- 04)	3918	1605	717	3075	9315
Acc. en TCAs/ Acc.totais rede provincia Xunta	26,4% en	15,4%	5,0%	27,9%	23,4%

Datos: Consellaría de Política Territorial, Obras Públicas e Transporte. Memoria Seguridade Viaria. 2005

Dos 99 tramos de concentración de accidentes, o 45,5% localízanse na Coruña e ocupan o 1,5% do total da rede da Xunta.

Pontevedra rexistra un 35,4% dos TCAs que ocupan un 1,26% da rede.

En total, os tramos de concentración de accidentes, ocupan 172,3 km, o 3,3% do total da rede autonómica, pero neles concéntrase o 23% dos accidentes con vítimas no total da rede da Xunta.

Nos tramos de concentración de accidentes da Coruña e Pontevedra concéntranse o 26,4 e o 27,9 do total dos accidentes con vítimas na rede autonómica desas provincias. Este dato permite orientar a actuación da Administración para a mellora da seguridade viaria na súa propia rede.

A influencia da sinistralidade viaria nos puntos negros, non ten a mesma incidencia. Neles, no mesmo período e no conxunto da rede viaria galega, rexistrouse o 5,46 dos accidentes con vítimas.

#### ESTRADAS CON TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES NA REDE DA XUNTA. ANO 2004

O listado seguinte compóñeno os TCAs identificados pola Consellaría de Política Territorial no ano 2004 e que serviron de base para o cadro-resumo reproducido máis arriba. En total hai 99 tramos de 53 estradas da rede autonómica.

<b>Estrada</b>	<b>TCA</b>	<b>Lonxitude Quilómetros</b>
AC- 116 (Catabois- Valdoviño)	1	1,5
AC- 173 (Perillo- Mera)	2	3,1
AC- 211 (San Pedro de Nós- A Pasaxe)	1	3,3
AC- 213 (O Burgo- Os Campós)	1	1,8
AC- 221 (San Pedro de Nós- Mabegondo)	1	1,1
AC- 305 (Ribeira- Padrón)	6	13,4
AC- 400 (Sigrás- Muros)	1	1
AC- 404 (Santa Comba- Baio)	1	1,5
AC- 414 (Carballo- Malpica)	2	3,6
AC- 415 (A Coruña- Sabón)	2	3,3
AC- 422 (Buño- Ponteceso)	1	1
AC- 431 (As Grelas- Laxe)	1	1
AC- 432 (Vimianzo- Camariñas)	1	1,5
AC- 542 (Betanzos- Mesón do Vento)	1	1
AC- 543 (Santiago- Noia)	7	11,7
AC- 544 (Bertamiráns- Negreira)	1	1,2
AC- 552 (A Coruña- Cee)	7	11,2

<b>Estrada</b>	<b>TCA</b>	<b>Lonxitude Quilómetros</b>
AC- 566 (C- 642- Valdoviño)	2	2,5
AC- 840 (Betanzos- lim.provincia)	1	3
AC- 841 (lím.provincia- Santiago)	2	4,4
AC- 861 (lím.provincia- Igrexafeita)	1	1,8
AC- 862 (lím.provincia- Ferrol)	1	1.1
LU- 113 (Rozas- Abadín)	1	1
LU- 119 (Vilalba- Vilalba)	1	1
LU- 126 (Vilalba- Lu118- Vilalba)	1	1,5
LU- 160 (Mondoñedo- Ferreira do Valadouro)	1	1
LU- 530 (Lugo- Fonsagrada)	1	1,9
LU- 540 (Viveiro- Betanzos)	1	1,2
LU- 541 (Rábade- Vilalba)	2	2,3
LU- 546 (Lugo- Monforte)	3	5,7
LU- 612 (Lugo- Portomarín)	1	1,2
LU- 861 (Vilalba- lím.provincia)	3	4,5
LU- 862 (Ribadeo- lim.provincia)	2	2,5
OU- 536 (Ourense- Pobra de Trives)	1	1,9
OU- 540 (Ourense- Bande- lim.)	1	1,4
PO- 300 (Nogueira- Cambados)	2	4,7
PO- 305 (Saiáns- Vilagarcía)	1	1,1
PO- 308 (Trav.Sanxenxo- Sanxenxo)	4	6,2
PO- 313 (Marín- Moaña)	1	1,9
PO- 315 (Bueu- Cangas)	2	3,3
PO- 316 (A Lanzada- O Grove)	1	1,9
PO- 331 (O Porriño- Gondomar)	5	8,2
PO- 340 (Tui- A Ramallosa)	1	1
PO- 504 (Sanxenxo- Vilalonga)	1	3,2
PO- 510 (Atios- Salvaterra de Miño)	1	2
PO- 531 (Pontevedra- Baión)	3	7,8
PO- 533 (Alto do Faro- Lalín)	1	1,6
PO- 548 (Pontecesures- Vilagarcía)	1	2,6
PO- 549 (Vilagarcía- Cambados)	2	2,9
PO- 550 (Cambados VG.4.3- A LanzadaVG.4.1)	4	8,8
PO- 551 (Marín- Rande)	3	5,9
PO- 552 (Vigo- Tui)	2	3,1
VRG- 1.1 (Padrón- Ribeira)	1	4
<b>TOTAL ESTRADAS:53</b>	<b>99 Tramos</b>	<b>172,3 km</b>

## A ESTATÍSTICA DE PUNTOS NEGROS DA DIRECCIÓN XERAL DE TRÁFICO

Cada ano a Dirección Xeral de Tráfico publica unha relación dos puntos negros, por estradas, provincias e comunidades autónomas.

### PUNTOS NEGROS

	ANO	NÚMERO	ACCIDENTES	MORTOS	FERIDOS
A Coruña	2000	19	82	3	146
A Coruña	2001	52	220	10	361
A Coruña	2002	56	217	22	346
A Coruña	2003	46	192	6	304
A Coruña	2004	32	147	7	224
A Coruña	2005	22	80	6	112
Lugo	2000	17	60	6	103
Lugo	2001	21	73	5	113
Lugo	2002	12	37	1	52
Lugo	2003	10	39	1	69
Lugo	2004	23	90	6	167
Lugo	2005	14	67	1	59
Ourense	2000	5	16	2	17
Ourense	2001	8	26	1	41
Ourense	2002	9	24	3	60
Ourense	2003	5	22	2	34
Ourense	2004	3	9	0	12
Ourense	2005	1	4	0	5
Pontevedra	2000	23	97	6	174
Pontevedra	2001	13	66	3	124
Pontevedra	2002	14	55	0	94
Pontevedra	2003	7	34	2	47
Pontevedra	2004	6	33	2	55
Pontevedra	2005	5	22	2	41
GALIZA	2000	64	255	17	440
GALIZA	2001	94	385	19	639
GALIZA	2002	91	333	26	552
GALIZA	2003	68	287	11	454
GALIZA	2004	66	279	15	458
GALIZA	2005	42	173	9	217

Datos: DXT(mortos a 24 horas)

Como regra xeral, durante o período analizado, pode observarse unha tendencia á redución do número de puntos negros, do número de accidentes así como do de vítimas.

No ano 2005 esta tendencia manifestouse máis claramente producíndose un descenso importante en todos os indicadores. Os datos de 2005 son os mellores do período analizado.

### ANÁLISE DOS DATOS SOBRE PUNTOS NEGROS DA DXT

O obxectivo que persegue a Dirección Xeral de Tráfico coa publicación desas relacións é a de detectar as causas da acumulación de accidentes en determinados puntos e buscar as posíbeis solucións para evitar que sigan ocorrendo.

Con este fin, na DXT elabóranse informes parciais tanto dos problemas detectados como das posíbeis solucións remitíndoos posteriormente ao titular da vía co obxecto de que valore a posta en marcha das medidas correctoras indicadas para a mellora da seguridade viaria.

Pese ás características da definición de puntos negros que realiza a DXT e se describe nesta alínea, o certo é que nas relacións anuais, aparecen tramos de diferentes lonxitudes.

Á vista dos datos dispoñibles cabería interrogarse sobre as actuacións realizadas e a súa eficacia nalgúns casos concretos.

Fixémonos no cadro seguinte nun punto concreto na estrada N- 550, A Coruña-Tui, á saída da cidade da Coruña.

	Estrada	P. k. inicial	Lonxitude	Accidentes	Mortos	Feridos
2005	N-550	4	300	5	-	6
2004	N-550	2,5	4000	14	-	17
2003	N-550	2,5	4000	19	1	26
2002	N-550	3,1	2200	15	4	16
2001	N-550	2	100	4	-	7
2001	N-550	3,1	100	14	-	21
2000	N-550	2,8	100	4	1	7
2000	N-550	3,2	100	10	-	7

Elaboración propia con datos da DXT

A persistencia como punto negro dun tramo inicial de 1300 m de lonxitude (logo estendido), onde se teñen producido nos 6 anos analizados un total de 85 accidentes co resultado de 6 persoas mortas e 107 feridas, fai pensar que quizais as posíbeis solucións achegadas non tiñan unha perspectiva suficientemente ampla da problemática concreta desta zona de influencia da Coruña. No ano 2004, este punto ampliouse a 4000 m.

Pese a todo no 2005, aínda que houbo unha importante diminución da accidentalidade nese tramo, rexistráronse, na área do punto analizado, 5 accidentes con vítimas.

Seguramente tería sido necesaria unha visión máis ampla da problemática dese punto ao analizalo inicialmente.

Esta análise poderíamos estendela a outros moitos puntos. Vexamos, por exemplo, o que sucede no p. k. 580 da N- 6.

#### PUNTOS NEGROS NA N-6

	<b>P. k. inicial</b>	<b>Lonxitude</b>	<b>Accidentes</b>	<b>Mortos</b>	<b>Feridos</b>
2000	580	100	3	0	8
2001	580	100	3	0	6
2002	580	0	3	0	3
2003	580	0	8	0	12
2004	579,7	200	3	0	3
2005	580	0	3	1	2

Fonte: Elaboración propia con datos da DXT

## DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS NEGROS POR ESTRADAS. AÑO 2004

Estrada	Puntos	Accidentes	Mortos	Feridos	Rede
N- VI	10	46	1	67	Estado
N- 550	4	31	1	42	Estado
N- 634	6	21	1	35	Estado
N- 640	3	25	-	18	Estado
VG- 0011	3	18	4	32	Xunta
PO- 531	2	13	1	17	Xunta
AC- 543	3	12	-	20	Xunta
N-547	4	12	-	12	Estado
N-540	3	11	1	22	Estado
AP-9V	2	11	-	24	Estado
AC-305	3	10	-	11	Xunta
AC-552	2	9	-	13	Xunta
AC-211	1	7	-	9	Xunta
CP-701	2	9	-	19	Deputación
N-642	1	5	1	11	Estado
PO-550	1	5	1	10	Xunta
N-120	1	4	1	18	Estado
LU-541	1	4	1	10	Xunta
A-6	1	4	1	5	Estado
AC-173	1	3	1	3	Xunta
AC-300	1	3	-	8	Xunta
N-525	1	3	-	5	Estado
AC-414	1	3	-	5	Xunta
LU-530	1	3	-	5	Xunta
AC-415	1	3	-	5	Xunta
N-541	1	3	-	4	Estado
A-54	1	3	-	4	Estado
N-651	1	3	-	4	Estado
A-52	1	3	-	3	Estado
AC-550	1	3	-	3	Xunta

Elaboración propia con datos da DXT

A N-VI (Madrid-A Coruña) con 10 puntos, a N-550 (A Coruña-Tui) con 4, a N-634 (Irún-Santiago) con 6 e a N-640 (Barres-Vilagarcía) con 6, concentran os tramos máis conflictivos por número de accidentes e vítimas.

Porén, o maior protagonismo negativo corresponde á VG-0011 “vía do Barbanza”, que é onde se rexistraron un maior número de mortes e un altísimo número de accidentes e de feridos.

#### DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS NEGROS POR ESTRADAS (ANO 2005)

Estrada	Puntos	Accidentes	Mortos	Feridos	Titular
N-6	7	24	4	23	Estatal
N-550	6	21	0	33	Estatal
N-634	3	20	0	21	Estatal
AC-12	4	17	1	20	Estatal
N-640	2	8	0	11	Estatal
AC-543	2	6	0	9	Xunta
LU-862	1	11	0	8	Xunta
PO-552	1	3	2	2	Xunta
N-642	1	5	1	4	Estatal
A-54	1	3	1	2	Estatal
PO-531	1	8	0	24	Xunta
AC-862	1	4	0	8	Xunta
CP-AC-701	1	3	0	7	Deputación
PO-225	1	4	0	7	Xunta
A-52-RAM	1	4	0	5	Estatal
PO-550	1	4	0	5	Xunta
N-540	1	4	0	4	Estatal
AC-211	1	3	0	4	Xunta
LU-533	1	5	0	4	Xunta
AP-9	1	3	0	4	Estatal
LU-541	1	4	0	3	Xunta
AC-552	1	3	0	3	Xunta
LU-113	1	3	0	3	Xunta
A-55	1	3	0	3	Estatal

Elaboración propia con datos da DXT

A pesar da importante redución de puntos negros, accidentes e vítimas rexistrada no ano 2005, as estradas, con puntos perigosos, que viñan concentrando os datos máis negativos en anos anteriores, seguen a encabezar a relación de estradas con tramos máis perigosos. Sorprende a ausencia, nesta relación, da VG-0011 (vía do Barbanza), unha estrada que no ano 2005 rexistrou un total de 12 mortos en accidentes de tráfico, é dicir, 4 máis que no ano anterior.



Na distribución porcentual medran os puntos negros en estradas de titularidade estatal e baixan na mesma proporción os de titularidade da Xunta.

#### PUNTOS NEGROS RELACIÓN GALIZA/ESPAÑA (2004)

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galiza	España	Porcentaxe
Puntos negros	32	23	3	6	64	780	8,2%
Accidentes	147	90	9	33	279	3200	8,7%
Mortos	7	6	0	2	15	191	7,8%
Feridos	224	167	12	55	458	5466	8,3%
Total vítimas	231	173	12	57	473	5657	8,3%

Elaboración propia con datos da DXT

#### PUNTOS NEGROS GALIZA/ESPAÑA(2005)

No ano 2005 prodúcese unha importante mellora, na relación Galiza/Estado, en canto á proporción de puntos negros, accidentes e vítimas. En todos os indicadores rexístrase unha diminución de entre 2,5 e 3,9 puntos, sobre os datos do ano anterior.

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galiza	España	Porcentaxe	Diferenza 05/04
Puntos negros	22	14	1	5	42	739	5,7%	- 2,5
Accidentes	80	67	4	22	173	3055	5,7%	- 3
Mortos	6	1	0	2	9	180	5%	- 2,8
Feridos	112	59	5	41	217	4931	4,4%	- 3,9
Total vítimas	118	60	5	43	226	5111	4,4%	- 3,9

Elaboración propia con datos da DXT

#### PUNTOS NEGROS, ACCIDENTES E VÍTIMAS POR TITULAR DA VÍA (2004)

Nas estradas da Xunta houbo máis mortos en accidente que nas de titularidade estatal. En cambio, o número de puntos negros nas estradas da Xunta é case a metade que os da Administración Xeral do Estado.

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Total	Accidentes	Mortos	Feridos
Ad. Xeral do Estado	13	21	3	3	40	174	7	288
%					62,5%	62,36%	46,6	62,88%
Xunta	17	2	-	3	22	96	8	151
%					34,37%	34,4%	53,3%	32,96%
Deputacións	2	-	-	-	2	9	-	19
%					3,12%	3,2%	-	4,14%
Total	32	23	3	6	64	279	15	458

Elaboración propia con datos da DXT

### PUNTOS NEGROS, ACCIDENTES E VÍTIMAS POR TITULAR DA VIA (2005)

O dato máis importante deste cadro é a redución de mortos nas estradas da Xunta (6 mortos menos). Os puntos negros en estradas de titularidade estatal aumentan proporcionalmente mentres baixan os da Xunta.

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Total	Accidentes	Mortos	Feridos
Ad. Xeral do Estado	16	10	1	1	28	112	7	125
%					66,66%	64,73%	77,77%	57,6%
Xunta	5	4	-	4	13	58	2	85
%					30,95%	33,52	22,22%	39,17%
Deputacións	1	-	-	-	1	3	-	7
%					2,38%	1,73%	-	3,22%
Total	22	14	1	5	42	173	9	217

Elaboración propia con datos da DXT

### O INFORME EURORAP

EuroRAP (European Road Assessment Programme) é un consorcio con sede en Bruxelas cuxa misión é analizar as infraestruturas viarias dende o punto de vista do risco que presentan para os condutores, e da protección que ofrecen en caso de impacto. EuroRAP pretende demostrar como as accións para mellorar a seguridade das estradas,

combinadas coas da mellora tecnolóxica dos vehículos poden conseguir que se reduza a cifra de accidentes e de vítimas mortais.

A propia Comisión Europea recoñece que podería reducirse o número de vítimas de accidentes entre un 12% e un 16% mediante unha mellor xestión das infraestruturas.

EuroRAP está financiado pola Unión Europea e algunhas empresas fabricantes de automóviles, e nel participan distintas administracións públicas competentes en materia de tráfico e transporte, e algúns dos automóviles clubs europeos máis importantes.

Participan no proxecto, a nivel governamental, o Reino Unido, Suecia, Holanda, o Estado español, a Generalitat de Cataluña e o Goberno vasco.

Periodicamente realizan informes sobre o nivel de risco das estradas europeas.

O primeiro informe sobre a rede española de estradas fíxose público en setembro de 2003. Un informe no que se estudaban un total de 1182 tramos dos 21 390 km da Rede de Interese Xeral do Estado. Neste informe só se tiveron en conta aqueles tramos cunha IMD superior a 5000 vehículos. Os datos de accidentes que serviron de base para a redacción do informe corresponden aos anos 1999, 2000 e 2001. A avaliación baséase nunha ratio de risco, que mide a probabilidade de sufrir un accidente mortal ou con feridos graves, en función da distancia do tramo e da intensidade de tráfico(IMD).

No que se refire a Galiza, o informe non podía ser máis concluínte, entre outras cousas, afirmábase o seguinte:

“Galiza é a comunidade co índice de perigosidade máis elevado para os condutores, o 52% das súas estradas teñen un risco alto ou moi alto de accidentalidade”

## DISTRIBUCIÓN DE TRAMOS POR COMUNIDADES (EuroRAP 2003)

Zona	% Tramos negros	Tramos negros	Tramos vermellos	Tramos amarelos	Tramos verdes	Tramos verde escuro
Galiza	26	32	33	26	27	6
Asturias	21	8	8	12	8	3
Aragón	18	17	28	22	17	8
Murcia	15	4	4	7	10	1
C.Valenciana	13	12	20	26	27	4
Extremadura	13	7	9	19	16	2
Castela-León	12	31	64	80	68	8
Cantabria	12	4	8	7	10	5
Andalucía	12	18	35	47	43	13
A Rioxa	9	2	5	7	8	1
Castela-A Mancha	4	6	41	60	40	0
Cataluña	1	1	28	28	42	3
Madrid	0	0	2	7	27	5
Navarra	0	0	0	1	0	0
País Vasco	0	0	1	0	3	0

Fonte: RACC

## NIVEL DE RISCO POR PROVINCIAS

Zona/Risco	Moi alto	Alto	Medio	Baixo	Moi baixo
A Coruña	26,9	23	19,2	26,9	3,8
Lugo	28,5	31,4	8,5	31,4	0
Ourense	0	24	56	20	0
Pontevedra	39,4	26,3	10,5	10,5	13,1

Fonte: RACC

“Pontevedra é, con moita diferenza, a provincia máis perigosa do Estado para os condutores, 2 de cada 3 estradas da zona teñen un índice alto ou moi alto de accidentalidade”

O informe tamén incluía unha relación dos tramos máis seguros da Rede Viaria do Estado.

Nesa relación figuraban 2 tramos da rede galega cun nivel de risco 0:

Un na N-550 entre o principio da zona urbana de Pontevedra e o cruzamento coa N-558. Un tramo de 1,9 km e 14 500 vehículos de IMD.

E outro tramo na N-552 entre o principio da zona urbana de Vigo e Vigo, de 2,6 km e 18 579 vehículos de IMD.

#### SEGUNDO INFORME EuroRAP (2001-2002-2003)

O segundo informe do Programa Europeo de Valoración de Estradas EuroRAP apareceu en outubro de 2004.

Nel estudábanse 1091 tramos da Rede Viaria do Estado e os datos oficiais dos accidentes ocorridos durante os anos 2001, 2002 e 2003.

O seguinte cadro representa a porcentaxe de tramos negros por comunidades autónomas. O 13% dos tramos galegos teñen un risco moi alto de accidente.

#### PORCENTAXE DE TRAMOS NEGROS POR COMUNIDADES

NIVEL DE RISCO	2001- 2003
ASTURIAS	20
GALIZA	13
ARAGÓN	13
ANDALUCIA	8
VALENCIA	7
CASTELA-LEÓN	6
CASTELA-A MANCHA	6
A RIOXA	5
MURCIA	4
CANTABRIA	3
ESTREMADURA	2
CATALUÑA	2
MADRID	0
NAVARRA	0
PAÍS VASCO	0

Fonte: RACC

## PROVINCIAS CON MÁIS RISCO DE ACCIDENTALIDADE

Dúas provincias galegas aparecen entre as que presentan unha maior porcentaxe de tramos con risco moi alto de accidente.

Provincia	% Tramos negros
Huelva	29
Lugo	21
Asturias	20
Ávila	20
Zaragoza	18
Castellón	17
A Coruña	15
Teruel	13
Soria	13
Albacete	13

Fonte: RACC

### TERCEIRO INFORME SOBRE A REDE VIARIA. TRAMOS 2002-2004. EuroRAP

En decembro de 2005 fíxose público o Informe Europeo sobre Valoración de Estradas da rede española de estradas tomándo como base os datos de accidentalidade do período 2002-2004.

Por número de tramos analizados, Galiza ocupa o 3.º lugar entre todas as comunidades autónomas. O 20,7% dos tramos galegos analizados presenta un risco elevado de accidente.

O tramo da N-634 entre Sesmonde e Pontecarreira é o 3.º de todo o Estado en canto ao seu nivel de perigosidade. Trátase dun tramo de 14 km cuxo nivel de perigosidade o fixo figurar nos informes EuroRAP dende o primeiro no ano 2003. Neste informe aumenta incluso o nivel de risco deste tramo, en relación ao anterior que analizaba o período 2001-2003.

## TRAMOS DA REDE VIARIA GALEGA CUN NIVEL DE RISCO ELEVADO

Estrada	Provincia	P. k.i.	P. k.f.	Lugar	Nivel risco 01/03	Nivel risco 02/04	Cualificación risco
N- 634	A Coruña	675,7	689,6	Sesmonde- Pontecarreira	217,23	231,8	Alto
N- VI	Lugo	494	504,9	Nadela- Lugo		177,19	Medio-Alto
N- 634	A Coruña	689,6	709,5	Pontecarreira- N- 547		172,62	Medio-Alto
N- 525	Pontevedra	303	318,7	Silleda-Oca		159,14	Medio-Alto
N- 532	Ourense	0	15,8	Verín- Portugal		154,7	Medio-Alto
N-558	Pontevedra	0,3	5,1	Pontevedra- Marín		151,98	Medio-Alto
N-642	Lugo	39,1	58,9	Nois-San Cibrao		144,1	Medio-Alto
N-640	Pontevedra	183	195,3	Bandeira- Foxo		140,98	Medio-Alto
N-640	Pontevedra	205,7	216,5	A Estrada- Cuntis		140,31	Medio-Alto
N-634	Lugo	566,6	577,1	San Miguel- Vilamar		138,82	Medio-Alto
N-634	Lugo	555,2	566,6	Ribadeo-San Miguel		132,63	Medio-Alto
N-634	Lugo	622	640,6	Vilalba- Baamonde		130,42	Medio-Alto
N-642	Lugo	27,3	39,1	N- 634- Nois		130,17	Medio-Alto
N-VI	Lugo	504,9	515,5	N- 620- Rábade		128,93	Medio-Alto
N-541	Pontevedra	75,2	93,6	Sacos- Pontevedra		121,9	Medio-Alto
N-525	Pontevedra	318,7	340	Oca- Santiago		114,61	Medio-Alto
N-550	Pontevedra	142,2	155,8	N- 552- N- 120		107,56	Medio-Alto

Fonte: Eurorap. (RACC e RACE)

Os aspectos máis importantes deste informe en relación ao informe anterior (2001- 2003) son os seguintes:

Os accidentes mortais baixaron no tramo da AP-9 comprendido entre o km 71,7 enlace de Santiago e o 93,8, no límite coa provincia de Pontevedra.

Por contra aumentaron na N-540, no tramo entre o inicio da variante de Chantada e o principio da zona urbana da Barrela (km 51,1 a 65), na N-552 entre o cruzamento coa N-550 e o principio da zona urbana de Vigo (km 0 e 9,7) e na N-525, entre o inicio da zona urbana de Verín e o inicio da de Viladerei (km 166 a 185,3)

Os accidentes graves aumentaron, na AP-9 entre o enlace de Cecebre e o de Fene (km 0 a 28).

Hai outras particularidades do informe que paga a pena resaltar.

O tramo da N-525 entre o km 207 e o 236,1, do inicio da zona urbana de Piñeira ao inicio da zona urbana de Ourense, presenta un nivel de risco medio en canto aos accidentes frontais. Neste tramo, no período do informe, producíronse un total de 4 accidentes mortais e 7 accidentes graves.

En canto á problemática dos atropelos, aparecen 3 tramos que presentan un nivel de risco por atropelo, medio-alto ou medio.

En concreto: na N6, do inicio da zona urbana de Nabela ao final da variante de Lugo (km 494 a 504,9) rexistráronse 5 accidentes mortais por atropelo e 7 graves, cun nivel de risco medio-alto.

Outros tramos perigosos por este mesmo motivo son: na N6 entre o final da variante de Betanzos e A Coruña (km 573,3 e o 595,3), onde se produciron 3 accidentes mortais e 8 graves, cun nivel de risco medio. Tamén na N-540, entre o km 0 e o 17,2 (entre o cruzamento coa N6 e o inicio da zona urbana de Guntín), que rexistrou 5 accidentes mortais e 2 graves, igualmente cun nivel de risco medio.

Outro problema crecente é o referente a accidentes nos que o vehículo implicado é unha motocicleta.

Neste senso, aparecen dous tramos onde se produce proporcionalmente unha alta sinistralidade mortal para os usuarios de motocicletas, un na N-553, no tramo comprendido



entre o enlace da AP-9 e Lourizán (km 0 a 3,3) e outro na N-541 entre o inicio da zona urbana de Sacos e Pontevedra (km 75,2 a 93,6).

Como resumo, Galiza é a 5.<sup>a</sup> comunidade autónoma en porcentaxe de tramos con risco elevado de accidente. Por detrás de Asturias, Cantabria, Aragón e a C.Valenciana. O 20,7% dos tramos galegos presentan un nivel elevado de risco.

#### TRAMOS DA REDE VIARIA POR NIVEL DE RISCO (2002- 2004)

	Alto	Medio-alto	Medio	Medio-baixo	Baixo	Total
Andalucía	0	18	27	64	9	118
Aragón	6	9	20	12	3	50
Asturias	1	9	5	8	2	25
Cantabria	0	4	5	16	3	28
Castela A Mancha	0	10	24	38	0	72
Castela León	2	19	44	61	4	130
Cataluña	2	10	23	40	1	76
Estremadura	0	0	10	16	1	27
Galiza	1	16	29	32	4	82
A Ríoxa	0	1	4	14	0	19
Madrid	0	0	2	29	9	40
Murcia	1	2	4	9	0	16
Navarra	0	2	3	12	7	24
País Vasco	1	5	13	34	0	53
Valencia	3	13	23	31	1	71
Total	17	118	236	416	44	831

Fonte: EuroRAP 2002- 2004. RACE

#### O INFORME EURORAP 2006 (2003- 2005)

O último informe aparecido até o momento de EuroRAP sobre a valoración da rede estatal de estradas segue a proporcionar interesantes elementos de reflexión sobre o camiño percorrido e o moito que queda por andar na mellora da seguridade na rede viaria galega.

Aínda que globalmente, os datos deste informe representan unha mellora da situación que se reflectía no do ano 2003, o certo é que Galiza se mantén nos primeiros lugares en canto a porcentaxe de tramos cun nivel de risco alto ou medio-alto e o que é

máis preocupante ocupa un dos últimos lugares en canto á porcentaxe de tramos cun nivel de risco baixo ou moi baixo.

#### NIVEL DE RISCO DOS TRAMOS DA REDE VIARIA POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

	Risco Alto Medio-Alto	%	Risco Medio	%	Risco Medio-baixo Baixo	%	Total
Asturias	7	28%	5	20%	13	52%	25
Aragón	11	22%	16	33%	22	45%	49
Valencia	14	19%	16	22%	42	58%	72
Murcia	3	19%	0	0%	13	81%	16
Galiza	13	16%	27	33%	42	51%	82
Castela León	18	14%	37	28%	77	58%	132
Andalucía	16	13%	22	18%	81	68%	119
Castela A Mancha	10	13%	22	29%	43	57%	75
Cataluña	6	8%	18	23%	56	70%	80
A Rioxa	1	6%	3	17%	14	78%	18
Cantabria	1	4%	4	16%	20	80%	25
Estremadura	1	4%	8	31%	17	65%	26
Madrid	0	0%	3	8%	34	92%	37
Navarra	0	0%	1	100%	0	0%	1
País Vasco	0	0%	3	100%	0	0%	3
<b>TOTAL</b>	<b>101</b>	<b>13%</b>	<b>185</b>	<b>24%</b>	<b>474</b>	<b>62%</b>	<b>760</b>

Fonte: RACE

#### ALGUNHAS CONCLUSIÓNS DO INFORME EuroRAP

As conclusións do estudo permiten tirar algunhas deducións interesantes. En función dos tramos analizados, o estudo realiza unha clasificación dos índices de risco en función de distintos supostos.

Os tramos con maiores índices de risco alto ou medio-alto aparecen en ordes de IMD baixos. A maior IMD obsérvanse menores índices de risco.

O 21% dos tramos con interseccións ao mesmo nivel teñen un nivel de risco elevado. Por contra, non aparece ningún tramo con risco alto ou medio-alto en interseccións a distinto nivel.

O 90% dos tramos de risco alto pertencen a estradas de calzada única. O 87,6% dos tramos de dobre calzada teñen valores do índice de risco baixo ou medio-baixo.

Segundo todos estes datos, o perfil dun tramo cun nivel de risco alto corresponderíase cunha estrada convencional dunha soa calzada e unha IMD de menos de 10 000 vehículos/día. O 63% dos tramos cun nivel de risco elevado correspóndense con IMD de entre 5000 e 10 000 vehículos.

#### TRAMOS DA REDE VIARIA GALEGA CON RISCO ELEVADO DE ACCIDENTE

Estrada	Tramo	Provincia	Risco	Nivel	Informes anteriores	Nivel risco
N-6	494- 504,9 z.u. Nadela- variante de Lugo	Lugo	180	Medio-alto	2003- 2005	Elevado
N-634	689,6- 709,5 z.u. Pontecarreira- cruz. N-547	A Coruña	174	Medio-alto	2003- 2005	Elevado
N-525	302- 318,7 z.u.Silleda- z.u. Oca	Pontevedra	168	Medio-alto	2003- 2005	Elevado
N-634	566,6- 577,1 z.u. San Miguel- z.u. Vilamar	Lugo	151	Medio-alto	2003- 2005	Elevado
N-634	555,2- 566,6 Cruce N- 642 Ribadeo- z.u. San Miguel	Lugo	138	Medio-alto	2003- 2005	Elevado
N-642	27,3- 39,1 Cruce N-634- z.u.Nois	Lugo	135	Medio-alto	2003- 2005	Elevado
N-642	39,1- 58,9 z.u. Nois- San Cibrán	Lugo	125	Medio-alto	2003- 2005	Elevado
N-640	195,3- 205,7 z.u. Foxo- z.u. A Estrada	Pontevedra	124	Medio-alto	2003	Elevado
N-550	142,2- 155,8 Cruz.N-552- enlace N- 120	Pontevedra	116	Medio-alto	2003- 2005	Elevado
N-6	504,9- 515,5 cruz. N-620- z.u.Rábade	Lugo	113	Medio-alto	2003- 2005	Elevado
N-555	0- 7 Redondela (cruz. N-550)- enlace AP-9	Pontevedra	112	Medio-alto	2003	Elevado
N-634	622-640,6 variante Vilalba- Baamonde (cruz. N-6)	Lugo	107	Medio-alto	2003- 2005	Elevado
N-550	131,7- 142,2 z.u.Paredes- Cruz. N-552	Pontevedra	107	Medio-alto	2003	Elevado

Fonte: EuroRAP. RACE 2006

Como se pode observar no cadro todos os tramos cun nivel de risco elevado deste informe teñen xa aparecido noutros anteriores. A maioría dende o primeiro informe do ano 2003, que analizaba os accidentes ocorridos durante os anos 1999, 2000 e 2001. Neste caso, tamén, cabería preguntarse sobre que solucións se aplicaron, se é que existiron, para resolver os problemas detectados.

Paralelamente, este estudo realiza unha análise dos tramos nos que ten diminuído o nivel de risco. En concreto aparecen tres tramos da rede viaria galega.

Estrada	P.Q.I	P.Q.F	Punto Inicial	Punto Final	Provincia	Risco 2002/2004	Risco 2003/2005
N-556	0	7,4	Cruce r.Aragón	Aeroporto Vigo	Pontevedra	10,67	0,00
N-120	581,1	591,7	z.u.S.C.Arrabaldo	z.u.As Chabolas	Ourense	13,82	0,00
N-6	528,5	539	z.u.Baamonde	z.u.Guitiriz	Lugo	199,22	26,43

Esta diminución do nivel de risco prodúcese logo da realización de diversas obras. En concreto, a mellora da iluminación na travesía de Santa Cruz de Arrabaldo por un importe de 26 063 432 millón de euros e na construción de beirarrúas, barreiras e iluminación no acceso ao Aeroporto de Peinador cun importe de 65 304 614 millóns de euros.

O informe analiza, segundo o número de accidentes producidos, 4 tipos de accidente. As saídas de vía, os accidentes en interseccións, as colisións frontais e os atropelos.

En relación a estes últimos, tan numerosos en Galiza, destaca, entre os tramos con maior número de accidentes mortais e graves por atropelo, un tramo da AC-12 (A Coruña-San Pedro de Nós pola Ponte da Pasaxe) do km 0 ao 7,1. Entre todos os tramos analizados no informe, este en concreto é o terceiro en accidentalidade mortal ou grave por atropelo de todos os tramos do Estado.

## EVOLUCIÓN DO NIVEL DE RISCO NOS TRAMOS DA REDE VIARIA GALEGA

Dende o primeiro informe EuroRAP, Galiza apareceu sempre entre as comunidades autónomas cos niveis de risco máis elevados.

A evolución que se reflicte nos sucesivos informes EuroRAP sinala unha tendencia positiva en canto á redución de tramos cun nivel de risco elevado.

Con todo os niveis de seguridade das estradas galegas, de competencia estatal, están aínda moi distantes tanto respecto dos da maioría das comunidades autónomas como da media estatal.

No informe de 2006, Galiza é a 5.<sup>a</sup> comunidade co maior porcentaxe de tramos cun nivel de risco alto ou medio alto e pola contra é a 2.<sup>a</sup> coa menor porcentaxe de tramos seguros.

O cadro recolle a porcentaxe de tramos cun nivel de risco elevado, medio, baixo e medio-baixo.

## EVOLUCIÓN NIVEL DE RISCO DOS TRAMOS GALEGOS E POSICIÓN DE GALIZA EN RELACIÓN COAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

	Risco Alto Medio-alto	%	Risco Medio	%	Risco Medio-baixo Baixo	%	Total	Lugar Galiza por nivel risco
2003	65	52	26	21	33	27	124	1. <sup>a</sup>
2005	17	21	29	35	36	44	82	5. <sup>a</sup>
2006	13	16	27	33	42	51	82	5. <sup>a</sup>
Total Estado 2006		13		24		62	1088	

Datos: Elaboración propia con datos RACC e RACE

## TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES E PUNTOS NEGROS (2000- 2005)

Na relación de tramos de concentración de accidentes en Galiza, que inclúe o último informe EuroRAP, aparecen as estradas máis conflitivas polo elevado nivel de risco e a súa alta sinistralidade.

Entre esas estradas figuran a N-6, a N-634, a N-642, a N-525, a N-550, a N-640 e a N-555.

De entre os 13 tramos con risco elevado de accidente, 7 pertencen á provincia de Lugo, 5 á de Pontevedra e 1 á provincia da Coruña. Nesta relación non aparece ningún tramo da provincia de Ourense.

A eses tramos incorporamos os datos de puntos negros, durante período 2000-2005, extraídos dos informes que anualmente publica a Dirección Xeral de Tráfico. Este cruzamento de datos permite algunhas apreciacións interesantes. En primeiro lugar, a coincidencia de tramos de concentración de accidentes e puntos negros no mesmo tramo dalgunhas estradas e a súa permanencia no tempo. En segundo lugar, a abundancia de tramos de concentración de accidentes e puntos negros nalgunhas estradas concretas e por último a altísima porcentaxe de estradas e tramos da provincia de Lugo, reclaman unha atención especial á problemática desta provincia galega.

O caso do tramo da N-6, entre a zona urbana de Nadela e a variante de Lugo é especialmente rechamante. Non só figura en todos os informes de EuroRAP senón tamén nos de puntos negros da DXT. No ano 2004 até 5 puntos negros aparecían nese tramo. Neste tramo, como xa se ten sinalado existe un risco elevado de atropelo.

PUNTOS NEGROS EN TRAMOS CON RISCO ELEVADO DE ACCIDENTE (LUGO)

Estrada	Tramo	Informes EuroRAP	Puntos Negros
N-6	494- 504,9 z.u. Nadela- var.Lugo	2003 2005 2006	2000(2) 2001 2002 2003 2004(5) 2005
N-634	566,6- 577,1 z.u.S.Miguel- z.u.Vilamar	2003 2005	2003 2005 2006
N-634	555,2- 566,6 curz. N-642 Ribadeo- z.u.S.Miguel	2003 2005 2006	2001(2) 2002 2004
N-642	27,3- 39,1 Cruz. N-634- z.u.Nois	2005 2006	2005
N-642	39,1- 58,9 z.u. Nois- S.Cibrán	2003 2005 2006	2002 2004
N-6	504,9- 515,5 Cruz. N-620- z.u.Rábade	2003 2005 2006	2002 2005
N-634	622- 640,6 v. Vilalba- Baamonde (Cruz. N-6)	2003 2005 2006	2002





## 18. ONDE SE PRODUCEN OS ACCIDENTES

A investigación en profundidade dos accidentes e os informes sobre a rede viaria achegan datos moi útiles para as institucións responsábeis. Eses datos, en termos estatísticos, poden converter en “previsíbeis” determinados tipos de accidentes que se repiten en certos tramos de estradas ou en determinadas circunstancias. A interpretación dos datos que realicen os técnicos en seguridade viaria será fundamental no camiño da mellora da seguridade.

### ACCIDENTES CON VÍTIMAS EN ESTRADA E ZONA URBANA

Ano 2004	Total	Estrada	Porcentaxe	Zona Urbana	Porcentaxe
Galiza Total accidentes	5107	4059	79%	1048	21%
A Coruña	1953	1532	78%	421	22%
Lugo	1065	936	88%	129	12%
Ourense	581	380	65%	201	35%
Pontevedra	1508	1211	80%	297	20%
Mortos Galiza	366	320	87%	46	13%
A Coruña	139	124	89%	15	11%
Lugo	80	72	90%	8	10%
Ourense	54	50	93%	4	7%
Pontevedra	93	74	80%	19	20%

Elaboración propia con datos da DXT. Mortos a 30 días.

### ACCIDENTES CON VÍTIMAS NAS 7 CIDADES. ANO 2004

	Accidentes c/vítimas	Mortos
2004	3344	37

Datos: Policía locais

Segundo os datos da DXT, durante o ano 2004 rexistráronse en Galiza un total de 1048 accidentes con vítimas en zona urbana, cun resultado de 46 mortos.

Os datos das policía locais reflicten un total de 3344 accidentes con vítimas e 37 mortos.

Á vista destes datos e tal como xa se ten sinalado na alínea estatística deste informe é imposible saber que accidentes se consideran ocorridos en zona urbana no informe de cada unha das fontes.

#### ACCIDENTES CON VÍTIMAS EN AUTOESTRADA

	Accidentes	Mortos	Total feridos	Feridos graves
A Coruña 2000	127	10	231	55
A Coruña 2001	114	9	187	47
A Coruña 2002	119	15	187	39
A Coruña 2003	98	7	147	41
A Coruña 2004	89	10	142	29
A Coruña 2005				
Ourense 2005				
Pontevedra 2000	83	3	142	47
Pontevedra 2001	95	4	185	51
Pontevedra 2002	112	2	215	34
Pontevedra 2003	88	6	137	23
Pontevedra 2004	82	5	134	22
GALIZA 2000	210	13	373	102
GALIZA 2001	209	13	372	98
GALIZA 2002	231	17	402	73
GALIZA 2003	186	13	284	64
GALIZA 2004	171	15	276	51

Fonte: Observatorio de la Seguridad Vial

## ACCIDENTES CON VÍTIMAS EN AUTOVIAS

	Accidentes	Mortos	Total feridos	Feridos graves
A Coruña 2000	43	6	58	12
A Coruña 2001	39	7	71	16
A Coruña 2002	33	6	44	18
A Coruña 2003	56	8	100	32
A Coruña 2004	61	3	96	16
Lugo 2000	54	0	85	17
Lugo 2001	46	1	78	18
Lugo 2002	52	6	87	20
Lugo 2003	63	2	108	20
Lugo 2004	126	11	179	30
Ourense 2000	63	11	104	24
Ourense 2001	74	6	139	30
Ourense 2002	55	11	75	14
Ourense 2003	79	10	127	33
Ourense 2004	63	7	123	25
Pontevedra 2000	124	11	210	47
Pontevedra 2001	111	13	177	38
Pontevedra 2002	147	8	241	36
Pontevedra 2003	74	1	112	20
Pontevedra 2004	60	5	67	11
Galiza 2000	284	28	457	100
Galiza 2001	270	27	465	102
Galiza 2002	287	31	447	88
Galiza 2003	272	21	447	105
Galiza 2004	310	26	465	82

Datos: Observatorio Nacional de la Seguridad Vial

## ACCIDENTES CON VÍTIMAS EN VÍAS CONVENCIONAIS CON CARRIL LENTO

	Accidentes	Mortos	Total feridos	Feridos graves
A Coruña 2000	205	28	348	121
A Coruña 2001	174	18	297	79
A Coruña 2002	156	20	242	82
A Coruña 2003	183	24	297	114
A Coruña 2004	142	12	232	62
Lugo 2000	192	25	290	57
Lugo 2001	164	25	260	45
Lugo 2002	178	19	265	67
Lugo 2003	153	9	250	54
Lugo 2004	1	0	4	0
Ourense 2000	43	10	75	16
Ourense 2001	59	3	85	16
Ourense 2002	48	10	80	25
Ourense 2003	43	3	74	20
Ourense 2004	38	4	66	11
GALIZA 2000	516	71	836	235
GALIZA 2001	491	54	788	190
GALIZA 2002	474	59	756	228
GALIZA 2003	460	51	754	236
GALIZA 2004	251	26	408	100

Datos: Observatorio Nacional de la Seguridad Vial

## ACCIDENTES CON VÍTIMAS EN VÍAS CONVENCIONAIS

	Accidentes	Mortos	Total feridos	Feridos graves
A Coruña 2000	1385	132	2140	637
A Coruña 2001	1278	121	1995	655
A Coruña 2002	1224	110	1914	612
A Coruña 2003	1264	106	1925	642
A Coruña 2004	1201	97	1801	500
Lugo 2000	731	58	1151	242
Lugo 2001	697	63	1103	259
Lugo 2002	629	71	900	184
Lugo 2003	805	81	1255	301
Lugo 2004	809	61	1254	246
Ourense 2000	346	29	529	125
Ourense 2001	361	37	537	108
Ourense 2002	352	39	579	157
Ourense 2003	386	39	580	170
Ourense 2004	272	38	399	80
Pontevedra 2000	1196	100	1902	672
Pontevedra 2001	1202	92	1977	589
Pontevedra 2002	1124	71	1798	463
Pontevedra 2003	1068	69	1596	433
Pontevedra 2004	957	57	1412	257
GALIZA 2000	3658	319	5722	1676
GALIZA 2001	3538	313	5612	1611
GALIZA 2002	3329	291	5191	1416
GALIZA 2003	3523	295	5356	1546
GALIZA 2004	3239	253	4886	1083

Datos: Observatorio Nacional de la Seguridad Vial

## ACCIDENTES CON VÍTIMAS EN CAMIÑOS VECIÑAIS

	Accidentes	Mortos	Total feridos	Feridos graves
A Coruña 2000	54	5	71	28
A Coruña 2001	50	5	63	29
A Coruña 2002	41	3	63	19
A Coruña 2003	52	5	73	24
A Coruña 2004	40	6	50	16
Lugo 2000	13	2	16	3
Lugo 2001	13	1	23	7
Lugo 2002	8	2	7	1
Lugo 2003	3	0	6	1
Lugo 2004	0	0	0	0
Ourense 2000	44	3	66	12
Ourense 2001	38	2	70	14
Ourense 2002	32	2	43	10
Ourense 2003	106	7	153	41
Ourense 2004	103	1	149	19
Pontevedra 2000	79	5	106	29
Pontevedra 2001	109	7	149	37
Pontevedra 2002	109	4	167	47
Pontevedra 2003	106	7	153	41
Pontevedra 2004	103	1	149	19
GALIZA 2000	190	15	259	72
GALIZA 2001	210	15	305	87
GALIZA 2002	190	11	280	77
GALIZA 2003	199	19	288	84
GALIZA 2004	158	8	221	39

Datos: Observatorio Nacional de la Seguridad Vial

## ACCIDENTES CON VÍTIMAS EN VÍAS DE SERVICIO

	Accidentes	Mortos	Total feridos	Feridos graves
A Coruña 2000	1	0	3	1
A Coruña 2001	1	0	1	0
A Coruña 2002	2	0	3	2
A Coruña 2003	2	0	3	1
A Coruña 2004	3	0	3	2
Lugo 2000	2	1	4	1
Lugo 2001	2	1	1	0
Lugo 2002	0	0	0	0
Lugo 2003	0	0	0	0
Lugo 2004	0	0	0	0
Ourense 2000	0	0	0	0
Ourense 2001	0	0	0	0
Ourense 2002	1	0	1	1
Ourense 2003	0	0	0	0
Ourense 2004	1	0	1	0
Pontevedra 2000	6	0	10	1
Pontevedra 2001	2	0	4	3
Pontevedra 2002	1	0	5	0
Pontevedra 2003	2	0	2	0
Pontevedra 2004	3	0	5	1
Galiza 2000	9	1	17	3
Galiza 2001	5	1	6	3
Galiza 2002	4	0	9	3
Galiza 2003	4	0	5	1
Galiza2004	7	0	9	3

Datos: Observatorio Nacional de la Seguridad Vial

## ACCIDENTES CON VÍTIMAS EN RAMAIS DE ENLACE

	Accidentes	Mortos	Total feridos	Feridos graves
A Coruña 2000	11	0	15	5
A Coruña 2001	7	0	15	5
A Coruña 2002	3	0	3	0
A Coruña 2003	10	1	12	6
A Coruña 2004	13	0	24	8
Lugo 2000	3	0	4	2
Lugo 2001	7	0	9	2
Lugo 2002	7	0	8	2
Lugo 2003	1	0	1	0
Lugo 2004	0	0	0	0
Ourense 2000	5	1	7	2
Ourense 2001	9	0	19	3
Ourense 2002	3	0	6	1
Ourense 2003	5	0	5	2
Ourense 2004	9	0	10	1
Pontevedra 2000	9	0	17	1
Pontevedra 2001	4	0	6	3
Pontevedra 2002	4	0	5	0
Pontevedra 2003	1	1	0	0
Pontevedra 2004	5	1	5	0
GALIZA 2000	28	1	43	10
GALIZA 2001	27	0	49	13
GALIZA 2002	17	0	22	3
GALIZA 2003	17	2	18	8
GALIZA 2004	27	1	39	9

Datos: Observatorio Nacional de la Seguridad Vial



## ACCIDENTES CON VÍTIMAS NOUTRO TIPO DE VÍAS

	Accidentes	Mortos	Total feridos	Feridos graves
A Coruña 2000	556	14	704	124
A Coruña 2001	512	11	661	126
A Coruña 2002	364	9	478	78
A Coruña 2003	534	20	696	118
A Coruña 2004	404	11	521	109
Lugo 2000	189	8	249	57
Lugo 2001	146	5	191	47
Lugo 2002	125	6	168	41
Lugo 2003	120	5	153	30
Lugo 2004	129	8	175	42
Ourense 2000	220	8	267	39
Ourense 2001	143	4	180	26
Ourense 2002	123	6	156	28
Ourense 2003	195	5	226	30
Ourense 2004	183	4	238	25
Pontevedra 2000	331	24	463	214
Pontevedra 2001	395	28	536	207
Pontevedra 2002	354	26	493	161
Pontevedra 2003	377	19	561	105
Pontevedra 2004	228	14	323	65
Galiza 2000	1296	54	1683	434
Galiza 2001	1198	48	1568	406
Galiza 2002	966	47	1295	308
Galiza 2003	1226	49	1636	283
Galiza 2004	944	37	1257	241

Datos: Observatorio Nacional de la Seguridad Vial.

TIPO ESTRADA ONDE SE PRODUCEN OS ACCIDENTES CON VÍTIMAS.  
ANO 2003

	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA	Total GALIZA	MORTOS
Accidentes con vítimas	2199 (37,46%)	1145 (19,50%)	814 (13,86%)	1711 (29,15%)	5869	450
Autoestradas	98 (52,68%)	-	-	88 (47,31%)	186 (3,16%)	13
Autovías	56 (20,58%)	63 (23,16%)	79 (29,04%)	74 (27,2%)	272 (4,63%)	21
Vías conven. Carril lento	183 (39,78%)	153 (33,26%)	43 (9,34%)	81 (17,60%)	460 (7,83%)	51
Vías convencionais	1264 (35,87%)	805 (22,84%)	386 (10,95%)	1068 (30,31%)	3523 (60%)	295
Camiños veciñais	52 (26,13%)	3 (1,5%)	38 (19,09%)	106 (53,26%)	199 (3,39%)	19
Vías servizo	2 (50%)	0	0	2 (50%)	4 (0,06%)	0
Ramais enlace	10 (58,82%)	1 (5,88%)	5 (29,41%)	1 (5,88%)	17 (0,28%)	2
Outro tipo	534 (43,55%)	120 (9,78%)	195 (15,9%)	377 (30,75%)	1226 (20,88%)	49

TIPO ESTRADA ONDE SE PRODUCEN OS ACCIDENTES CON VÍTIMAS. ANO 2004

	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA	GALIZA
Total accidentes con vítimas	1953 (38,24%)	1065 (20,85%)	581 (11,37)	1508 (29,52%)	5107
Autoestradas	89 (52,04%)	-	-	82 (47,95%)	171 (3,35%)
Autovías	61 (19,67%)	126 (40,64%)	63 (20,32%)	60 (19,35%)	310 (6,07%)
Vías conven.carril lento	142 (56,57%)	1 (0,39%)	38 (15,13%)	70 (27,88%)	251 (4,91%)
Vías convencionais	1201 (37,07%)	809 (24,97%)	272 (8,39%)	957 (29,54%)	3239 (63,42%)
Camiños veciñais	40 (25,31%)	0	15 (9,49%)	103 (65,18%)	158 (3,09%)
Vías servizo	3 (42,85%)	0	1 (14,28%)	3 (42,85%)	7 (0,13%)
Ramais enlace	13 (48,14%)	0	9 (33,33%)	5 (18,51%)	27 (0,53%)
Outro tipo	404 (42,79%)	129 (13,66%)	183 (19,38%)	228 (24,15%)	944 (18,48%)

Fonte: Elaboración propia con datos do Observatorio Nacional de la Seguridad Vial

## ACCIDENTES MORTAIS EN GALIZA POR TITULAR DA VÍA 2005

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galiza	Porcentaxes
<b>Estradas estatais</b>	<b>38</b>	<b>25</b>	<b>17</b>	<b>28</b>	<b>108</b>	<b>43,37%</b>
Vías alta capacidade	13	4	5	7	29	26,9%
Vías convencionais	25	21	12	21	79	73,1%
<b>Estradas autonómicas</b>	<b>38</b>	<b>18</b>	<b>9</b>	<b>31</b>	<b>96</b>	<b>38,55%</b>
Vías alta capacidade	7	0	0	4	11	11,5%
Vías convencionais	31	18	9	27	85	88,5%
<b>Estradas locais</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>45</b>	<b>18,07%</b>
Estradas deputacións	9	1	3	9	22	48,9%
Locais sen número	11	3	6	3	23	51,1%
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>47</b>	<b>35</b>	<b>71</b>	<b>249</b>	

Fonte CXT Noroeste. Accidentes mortais en estrada a 24 horas.

O dato máis significativo deste cadro é o relativo ao importante número de vías locais sen numeración, onde se produciron accidentes mortais, un 9,23% do total. Isto pode deberse a diversas causas. Pode tratarse de vías non habilitadas para a circulación de vehículos de motor, de problemas de denominación da vía ou simplemente por non figurar esta no parte do accidente.

En calquera caso, este dato é unha chamada de atención sobre a necesidade de mellorar a denominación de toda a rede de estradas.

Logo dun proceso de cambios na denominación da maior parte da rede viaria galega, sería moi conveniente a súa consolidación.

O Ministerio de Fomento procedeu ao cambio na denominación de autoestradas e autovías en febreiro de 2004. Este cambio afectou tamén ás estradas e vías interurbanas e repercutiu tamén no contorno urbano destas.

Polo que respecta á rede autonómica, procedente da antiga rede de estradas do Estado, dado o cambio de categoría destas estradas en relación á que tiñan anteriormente, a Xunta procedeu, no ano 2003, a cambiar a súa denominación. A Xunta estaba a reelaborar

o inventario da rede autonómica, modificando os códigos e a quilometración co obxectivo de eliminar as confusións existentes.

En canto ás deputacións, até o momento o principal problema estaba na provincia de Ourense, cuxa denominación de estradas facía case imposíbel a súa localización. Recentemente a Deputación de Ourense procedeu a un cambio na denominación, da súa rede, pendente da aprobación da Consellaría de Política Territorial.

#### ESTRADAS ONDE SE PRODUCIRON MÁIS ACCIDENTES MORTAIS. ANO 2005

Estrada	Total Galiza	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Denominación estrada	Titularidade
N-525	15	0	-	10	5	Zamora-Santiago	Estatal
N-550	14	6	-	-	8	A Coruña- Tui	Estatal
A-6	9	5	4	-	-	Autovía Rías Altas	Estatal
A-52	9	-	-	5	4	Autovía Rías Baixas	Estatal
N-VI	9	7	2	-	-	Madrid- A Coruña	Estatal
N-634	9	5	4	-	-	Irún- Santiago	Estatal
VG-1.1	7	7	-	-	-	Padrón-Ribeira	Autonómica
AC-552	7	7	-	-	-	A Coruña-Cee	Autonómica
AP-9	6	4	-	-	2	Autoestrada do Atlántico	
N-640	6	-	2	-	4	Barres-Vilagarcía	Estatal
N-547	5	2	3	-	-	Lugo-Santiago	Estatal
N-651	5	5	-	-	-	Betanzos-Ferrol	Estatal
N-120	4	-	3	-	1	Logroño-Vigo	Estatal
N-540	4	-	4	0	-	Lugo-Cambeo	Estatal
VG-4.1	4	-	-	-	4	Vía do Salnés	Autonómica
LU-546	4	-	4	-	-	Nadela-Monforte	Autonómica
PO-552	4	-	-	-	4	Vigo- Tui	Autonómica

Fonte: CXT Noroeste. Accidentes mortais en estrada a 24 horas.

No cadro recóllense as estradas onde se produciron 4, ou máis, accidentes mortais en estrada durante o ano 2005.

A destacar os 15 accidentes mortais ocorridos na N-525 (10 na provincia de Ourense e 5 na de Pontevedra). Outra estrada destacada pola súa alta sinistralidade, e a N-550, onde se produciron 14 accidentes mortais (6 na Coruña e 8 en Pontevedra).

Ademais aparecen todas as estradas que nos últimos anos veñen acaparando as informacións sobre puntos conflictivos na rede viaria galega:

A A-6 e a N-VI, especialmente ao seu paso pola provincia da Coruña, e a autovía das Rías Baixas onde se produciron 9 accidentes mortais, 5 en Ourense e 4 en Pontevedra.

Significativos tamén son os datos da N-634, tanto no tramo da Coruña como no da provincia de Lugo, os da estrada comarcal AC-552, os das vías “rápidas” do Barbanza e do Salnés, así como os da AP-9 e da N-640 Barres-Vilagarcía.

## **ACCIDENTES POR TIPO E LUGAR NA REDE VIARIA DA XUNTA. ANO 2004**

### **ACCIDENTALIDADE NA REDE DA XUNTA, SEGUNDO A ZONA. ANO 2004**

	Accidentes	Mortos	Feridos graves	Feridos leves
Z.URBANA	43(2,6%)	3(2,68)	2%	2%
ESTRADA	1326(80,75%)	95(84,82%)	82,64%	82,8%
TRAVESÍA	273(16,62%)	14(12,5%)	14,97%	14,88%
TOTAL	1642	112	628	1936

Datos: Consellaría de Política Territorial. Memoria Seguridade Viaria 2005

O maior número de accidentes produciuse en estrada. A maior velocidade á que poden circular os vehículos pode ser un dos factores determinantes. A maior porcentaxe de mortos e feridos indica a superior gravidade dos accidentes.

Os atropelos con 2 mortos de 3 falecidos indican a importancia deste tipo de accidentes nas zonas urbanas.

Os datos da Xunta non recollen os accidentes ocorridos dentro das cidades.

ACCIDENTES CON VÍTIMAS E MORTOS POR TIPO DE ACCIDENTE.  
ANO 2004

Tipo accidente	N.º Accidentes	Porcentaxe	Mortos	Porcentaxe
Colisión frontolateral	411	25%	33	29,4%
Choques	387	23,6%	22	19,6%
Colisión frontal	170	10,3%	17	15,2%
Alcance	154	9,3%	6	5,3%
Atropelo	148	9%	18	16%
Colisión lateral	92	5,6%	4	3,6%
Envorcaduras	88	5,3	5	4,4%
Múltiple ou caravana	33	2%	0	0
Irrupción animais	12	0,7%	0	0
Outros	147	8,9%	7	6,2%
TOTAL	1642		112	

Elaboración propia con datos da Memoria da Seguridade Viaria da Xunta. 2005

PORCENTAXE DE ACCIDENTES CON VÍTIMAS E VÍTIMAS, POR TIPO DE ESTRADA, NA REDE VIARIA DA XUNTA DE GALIZA. ANO 2004

	Accidentes N.º	Accidentes %	Mortos	Mortos %	Graves %	Leves %	Lonxitude rede
Autoestrada e Autovía	14	1%	0	0	0,48%	0,88%	78,42
Vía rápida e Corredor	82	5%	13	11,61%	9,55%	4,76%	117,33
Vía convencional	1544	94%	99	88,39%	89,97%	94,36%	5.062,69

Datos: Consellaría de Política Territorial. Memoria Seguridade Viaria 2005

Aínda que os datos da Memoria indican un total de 1642 accidentes, existen 2 accidentes cuxos partes foron confeccionados sen concretar algúns aspectos importantes. Isto explica que na suma de accidentes aparezan 1640 en lugar de 1642.

As vías convencionais concentran o maior número de accidentes, consonte a extensión das redes que a integran.

As vías convencionais inclúen tres tipos na rede autonómica. A rede primaria básica, a rede primaria complementaria e a rede secundaria.

Na rede primaria básica producíronse 806 accidentes con vítimas. Nesta rede a IMD é de 5955 vehículos diarios.

Na rede primaria complementaria producíronse 500 accidentes. A IMD é de 3025 vehículos diarios.

Na rede secundaria, rexistráronse 238 accidentes con vítimas. A IMD desta rede e de 1263 vehículos diarios.

#### ACCIDENTES EN INTERSECCIÓNS

O 26% dos accidentes con vítimas (433) producíronse en interseccións. Destes accidentes resultaron 23 persoas mortas (20,5% do total), 141 feridos graves (22,4%) e 536 feridos leves (27,6%).

#### SINISTRALIDADE NO ANO 2004

	Accidentes con vítimas	Mortos	Veh.- km (x 105)	Lonxitude rede (km)	IMD media
A Coruña	686	51	27 161	1597	4646
Lugo	299	20	8608	1403	1677
Ourense	113	12	5144	1001	1405
Pontevedra	544	29	21 352	1258	4637
<b>GALIZA</b>	<b>1642</b>	<b>112</b>	<b>62 264</b>	<b>5258</b>	<b>3235</b>

Datos: Consellaría de Política Territorial, Obras Públicas e Transporte. Memoria Seguridade Viaria 2005

O maior número de accidentes rexístrase na Coruña, o 42% do total. Isto é lóxico se se ten en conta que é a provincia coa maior lonxitude de rede, o maior número de vehículos circulando por esa rede, e a IMD máis alta.

A Coruña concentra o 46% de mortos do total de Galiza.

Lugo rexistra o 18% do total de accidentes e unha porcentaxe similar de mortos.

Ourense, cunha lonxitude de rede menor que a das outras provincias (19% do total), ten o 7% dos accidente e o 11% dos mortos. É a provincia con menor número de vehículos circulando e loxicamente menor IMD.

En Pontevedra producíronse o 33% de accidentes e o 24% de mortos. Logo da Coruña, ten a IMD máis alta.

EVOLUCIÓN ACCIDENTALIDADE REDE AUTONÓMICA/REDE TOTAL GALIZA 2000- 2004

	2000	2001	2002	2003	2004	Diferenza 2000/2004
Acc. totalidade rede de España	101 729	100 393	98 433	99 987	94 009	- 7,5%
Acc. totalidade rede Galiza	6191	5946	5498	5887	5107	- 17,5%
Acc. rede da Xunta	1981	1920	1850	1922	1642	- 17,1%
% Acc. rede Xunta/rede España	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,7%	
% Acc. rede Xunta/rede total Galiza	32,0%	32,3%	33,6%	32,6%	32,1%	

Datos: Consellaría de Política Territorial. Memoria Seguridade Viaria. 2005

Estes datos indican que a redución dos accidentes con vítimas no período 2000/2004 foi maior na rede viaria galega que na rede viaria total do Estado.

A redución na rede viaria da Xunta foi lixeiramente inferior á producida no conxunto da rede viaria galega.



## EVOLUCIÓN COMPARADA POR PROVINCIAS

		2000	2001	2002	2003	2004	Diferenza 2000/2004
AC	Acc. totalidade rede AC	2382	2175	1942	2199	1953	- 19%
AC	Acc. rede Xunta AC	884	769	804	775	686	- 22,4%
AC	% Acc.rede Xunta A.C./Acc.rede total AC	37,1%	35,4%	41,4%	35,2%	35,1%	
LU	Acc. totalidade rede LU	1184	1075	999	1.145	1065	- 10%
LU	Acc. rede LU Xunta	326	317	294	369	299	- 8,2%
LU	% Acc.rede Xunta/Acc.rede total LU	27,5%	29,5%	29,4	32,2	28%	
OU	Acc.totalidade rede OU	721	684	614	746	581	- 19,4%
OU	Acc. rede OU Xunta	130	158	143	173	113	- 13%
OU	% Acc. rede Xunta/Acc.rede total OU	18,0%	23,1%	23,3%	23,2%	19,45%	
PO	Acc. totalidade rede PO	1904	2012	1943	1797	1508	- 10,8%
PO	Acc. rede PO Xunta	641	676	609	605	544	- 15,1%
PO	% Acc. rede Xunta/rede total PO	33,7%	33,6%	31,3%	33,7%	36%	

Datos: Consellaría de Política Territorial. Memoria Seguridade Viaria 2004

O 36% de todos os accidentes que se producen na rede viaria de Pontevedra rexístrase na rede viaria da Xunta. Na Coruña é o 32%. Segue Lugo co 28% e Ourense, onde a porcentaxe é do 19,45%.

## DATOS DAS DEPUTACIÓNS

### ACCIDENTES NA REDE VIARIA DA DEPUTACIÓN DE LUGO (1998-2005)

Ano	N.º Accidentes	Accidentes con vítimas	Mortos
1998	234	96	4
1999	261	94	7
2000	238	91	8
2001	283	96	3
2002	249	106	8
2003	286	122	9
2004	326	127	4
2005	221	80	1
TOTAL	2.098	812	44

Fonte: Deputación de Lugo

### CAUSAS DOS ACCIDENTES NA REDE VIARIA DA DEPUTACIÓN DE LUGO (1998-2005)

CAUSAS	NÚMERO	PORCENTAXE
Infracción normas	857	40,85%
Velocidade inadecuada	428	20,40%
Animais ceibes	365	17,40%
Distraccións	204	9,72%
Estado da vía	62	2,96%
Alcoholemia ou drogas	34	1,62%
Somnolencia	25	1,19%
Outros factores	123	5,86%
Total	2098	

Fonte: Deputación de Lugo

ACCIDENTES POR TIPO NA REDE DA DEPUTACIÓN DE LUGO (1998-2005)

Ano	Colisión por alcance	Invasión carril contrario	Acceso outra vía	Obstáculos na calzada	Adiantamento	Saída de vía	Atropelo peóns	Atropelo animais
1998	11	75	35	3	14	55	5	36
1999	7	80	40	5	10	61	10	48
2000	7	58	32	9	8	64	7	53
2001	8	81	35	13	8	76	2	60
2002	12	55	38	3	10	76	3	52
2003	9	69	21	3	10	97	10	67
2004	9	65	29	8	13	100	4	98
2005	6	46	24	0	6	59	3	77
Totais	69	529	254	44	79	588	44	491

Fonte: Deputación de Lugo

VÍAS CON MAIOR NÚMERO DE ACCIDENTES. DEPUTACIÓN DE LUGO (1998-2005)

Estrada	Tramo	N.º Accidentes
1611	N-VI (Gomeán)-Lu-546	189
6502	Vilalba-Chavín	66
4102	Ferreira-Currelos	65
3201	Monforte-Sober	56
2301	Guitiriz-Vilares	45
2101	Friol-Parga	37
6513	Vilalba-Rampa-Xermade	32
2901	LU-232-Palas de Rei	29
5903	Sober-Doade	28
1107	Castro-Rábade	26
6501	Vilalba-Feira do Monte	25
5207	Ribadeo-Vilela	23
1701	Feira do Monte-Muimenta	22
1001	A Barrela-Os Peares	20
4401	Paraxes a Lourenz-Muimenta	20
2601	Xove-Portiño de Moras	19
2902	Lugo-Ponte de Ombreiro	19
6103	Trabada-Barreiros	18
4304	Pobra San Xiao-Páramo	17
5701	Sarria-LU-622	17
1510	San Cibrao-Burela	17
1706	Feira do Monte-Castro	16

Fonte: Deputación de Lugo. Na relación inclúense as vías onde se produciron dous ou máis accidentes por ano dende 1/1/1998 a 30/9/ 2005

ESTRADAS CON MÁIS VÍTIMAS NA REDE VIARIA DA DEPUTACIÓN DA CORUÑA (1993-2005)

Estrada	Tramo	N.º Accidentes	Vítimas mortais	Vítimas	IMD
C1914	Carballo-Portomouros	155	18	257	2738
C1105	Noia-Cabo de Cruz	141	9	234	4364
C0701	Santiago-Santa Comba	219	8	391	5815
C0905	Betanzos-provincia Lugo	33	5	55	4474
C3801	Sigüeiro-San Mauro	19	5	25	2821
C4803	Miño-Pontedeume	49	4	94	1027
C4307	Malpica-Ponteceso	43	4	81	2692
C1902	Carballo-Razo	24	4	42	1540
C3404	Serra de Outes-Dumbria	26	4	40	2307
C1905	Carballo-Feira de Berdillo	15	4	36	6041
C1913	Ponte Rexidoira-Baldaio	14	4	23	1509
C3301	Rianxo-Bexo	32	3	59	1453
C7202	Rianxo-Bures	36	3	53	4495
C5401	Narón-O Val	18	3	40	2589
C1104	Boiro-Pt.San Francisco	48	2	83	2327
C3802	Ordes-Ponte Carreira	39	2	60	1368
C1706	O Temple-Cambre	38	2	52	11 442
C2904	Coristanco-Santa Comba	49	1	87	3212
C5813	Oleiros-Sada	98	0	172	6635

Fonte: Deputación da Coruña

A REDE VIARIA GALEGA E O PERFIL DE ESTRADA PERIGOSA

Segundo vimos, ao analizar os resultados do programa EuroRAP, o perfil dun tramo cun nivel de risco alto corresponderíase cunha estrada convencional, dunha soa calzada e unha IMD de menos de 10 000 vehículos día.

O 21% dos tramos en interseccións ao mesmo nivel presenta un risco alto ou medio-alto.

As características da rede viaria galega analízanse na alínea correspondente, pero é moi oportuno recordar aquí algúns dos datos fundamentais desta.

Por exemplo que o 95% do total da rede son estradas convencionais e unha porcentaxe similar son estradas de calzada única.

Este perfil correspóndese co 99% da rede das deputacións, o 97% da rede da Xunta e o 66% da rede estatal en Galiza.

O 63% do total da rede ten menos de 7 m de ancho de calzada.

Máis do 90% dos accidentes con vítimas en Galiza ocorren nestas estradas.

Unha rede na que abundan problemas de trazado, de firme, de sinalización, de iluminación, de protección para os usuarios máis vulnerábeis...

Sobre esta rede non se ten realizado ningunha auditoría de seguridade viaria. O único detector de problemas é a análise dos puntos negros ou tramos de concentración de accidentes, dos que nin sequera hai constancia das actuacións realizadas para a súa eliminación.

O anunciado Plan de Seguridade Viaria da Xunta, tan necesario, terá a virtualidade de que deberá actuar a partir dun diagnóstico da situación, o cal permitirá analizar a eficacia das medidas propostas e o cumprimento dos seus obxectivos.

## ACCIDENTES CON VÍTIMAS NA REDE VIARIA GALEGA

A partir dos informes recibidos poden establecerse as seguintes precisións:

### SOBRE A ZONA ONDE SE PRODUCEN OS ACCIDENTES.

Os datos da DXT referidos ao ano 2005 reflicten que o 78% dos accidentes con vítimas tiveron lugar en estrada, en total 4742 accidentes. O 22% en zona urbana, 1024

accidentes. Ademais temos o dato achegado polas policías locais dos accidentes rexistrados nas 7 grandes vilas de Galiza, onde se produciron un total de 3344 accidentes con vítimas. Convén resaltar que a maior gravidade dos accidentes corresponde aos producidos en estrada, polas maiores velocidades á que poden circular os vehículos, datos confirmados nos informes incorporados na alínea referida ás causas dos accidentes.

Dos datos do Observatorio Nacional da Seguridade Viaria, referido ao ano 2004, poden deducirse algunhas deducións interesantes. O 38% dos accidentes con vítimas rexistráronse na Coruña, o 21% en Lugo, o 11% en Ourense e o 30% en Pontevedra. Por outra parte, o 81% ocorreron en vías convencionais fronte ao 9% que ocorreron en autoestradas ou autovías.

Outro dato significativo, achegado no informe do Observatorio Nacional da Seguridade Viaria, son os 944 accidentes rexistrados en vías sen identificar (o 18,48% do total). posibelmente vías habilitadas para a circulación, polo uso, pero sobre as que ningunha administración exerce algún tipo de control ou vixilancia.

#### ACCIDENTES POR TITULAR DA VÍA

Segundo os datos do CXTN sobre os accidentes mortais no ano 2005, o 43% dos accidentes mortais ocorridos en Galiza durante o ano 2005 rexistráronse en estradas de titularidade estatal, o 38% en estradas autonómicas e o 18% en estradas locais. O 84% deses accidentes producíronse en estradas convencionais.

A Memoria de Seguridade Viaria da Xunta confirma estes datos na súa propia rede. O 81% dos accidentes con vítimas e o 85% dos mortos rexistrados na rede viaria dependente da Xunta ocorreron en estrada. O 94% deses accidentes e o 88% das vítimas mortais producíronse en vías convencionais.

Ademais, seguindo cos datos da Memoria de Seguridade Viaria da Xunta, o 32,1% dos accidentes ocorridos en Galiza durante o ano 2004 rexistráronse na rede viaria da Xunta. Por provincias esta porcentaxe repártese así: na Coruña o 35,1% do total dos

accidentes con vítimas producíronse na rede viaria da Xunta. En Lugo, o 28%. En Ourense o 19% e en Pontevedra o 36%.

Outro dato a ter en conta é que o 23,4% dos accidentes con vítimas rexistrados na rede viaria da Xunta, entre o ano 2000 e o 2004, producíronse nos TCAs desa mesma rede.

Durante o ano 2004, produciuse un descenso no número de accidentes con vítimas, na rede viaria da Xunta, superior ao producido no conxunto da rede viaria do Estado e un pouco inferior á da rede total de Galiza. Este descenso foi mais acusado nas provincias da Coruña e Pontevedra, mentres que en Lugo e Ourense o descenso foi menor.

#### OS DATOS DOS CONCELLOS

Os datos facilitados polas policía locais reflicten unha grande sinistralidade viaria nas 7 grandes vilas galegas. O número de accidentes con vítimas rexistrados no ano 2005, 3343, é moi superior ao que facilita a DXT, de 1024 accidentes con vítimas en zona urbana. Aínda que a lesividade é moi inferior nas cidades pola propia dinámica do tráfico e a menor velocidade que se rexistra na circulación de vehículos, o certo é que existe unha altísima sinistralidade. O maior problema represéntano os atropelos de peóns. No ano 2005, 14 dos 25 mortos rexistrados eran peóns.

#### OS DATOS DAS DEPUTACIÓNS

Os escasos datos facilitados polas deputacións galegas impide facer valoracións globais sobre os problemas dunha rede extensa e precaria en canto á súa calidade e conservación.

Esta rede representa o 57% do total da rede viaria galega. Unha rede de calzada única, da que o 60% ten menos de 5 m de ancho. O 79% do firme desa rede ten un tratamento superficial.

En calquera caso hai algúns aspectos que convén salientar.

A Deputación de Lugo rexistrou no ano 2005 un descenso importante no número de accidentes con vítimas e mortos. En canto ás causas dos accidentes sinálanse, por esta orde: as infraccións, que representan o 40,85% do total, a velocidade inadecuada que apareceu no 20,40% e a irrupción de animais na estrada o 17,40%.

Por orde de importancia, os principais tipos de accidente foron os seguintes: as saídas de vía, a invasión do carril contrario, o acceso a outra vía e os atropelos de animais.

Nos datos do período 1998-2005, a estrada 1611, entre Gomeán e a LU-546, foi onde se rexistrou un maior número de accidentes.

Polo que respecta á Deputación da Coruña, o único dato salientábel é o referente ás estradas con máis sinistralidade durante o período 1993-2005.

Neste período, tres estradas reclaman atención pola súa accidentalidade e mortalidade:

A C-1914, entre Carballo e Portodemouros que rexistrou 1554 accidentes, con 18 mortos.

A C-1105, entre Noia e Cabo de Cruz, con 141 accidentes e 9 vítimas mortais

E a C-0701, entre Santiago e Santa Comba, con 219 accidentes e 8 vítimas mortais.



## **19. PROBLEMAS ESTRUCTURAIS E FACTORES CONCORRENTES**

Algúns accidentes, polas súas características, dramatismo ou influencia sobre unha parte importante dos usuarios das estradas, teñen conseguido superar a rutina coa que, lamentablemente, a maioría das veces se reciben as informacións sobre os accidentes de circulación.

Entre os moitos accidentes ou problemas que por esas circunstancias conseguiron unha grande repercusión social, é preciso resaltar os seguintes:

### **O ACCIDENTE DA A6**

O sábado 10 de decembro de 2005 tivo lugar na A6 un dos accidentes máis impresionantes de cantos se teñen producido nas estradas galegas nos últimos anos.

Á altura do km 564,8 da A6, dirección Lugo, no termino municipal de Oza dos Ríos, un choque múltiple de 22 turismos e un tráiler ocasionou a morte de tres persoas e 10 máis resultaron feridas. Un dos falecidos foi atropelado por un vehículo ao baixarse do seu coche, saíu despedido como consecuencia do impacto e rematou caendo ao baleiro pola mediana oca do viaduto existente nese punto. Outro dos falecidos foi unha señora que quedou atrapada entre dous vehículos ao baixar do seu logo da colisión. Finalmente, a outra falecida foi atopada morta no interior do seu vehículo.

Segundo a versión dalgúns superviventes e dos bombeiros de Betanzos que acudiron en auxilio dos accidentados, “a néboa era tan intensa que impedía completamente a visibilidade. Logo do primeiro alcance, os coches foron chocando uns contra os outros segundo chegaban a ese punto. Tratabamos de rescatar a unha muller cando oímos o estrondo do choque na calzada de enfronte, de sentido de circulación A Coruña”. Neste lugar, o choque afectou a catro turismos, unha furgoneta, catro camións e un autobús de pasaxeiros. Afortunadamente non houbo vítimas entre os afectados.

A intensa néboa non remitiu até pasadas as 10 da mañá e como consecuencia destes accidentes a A6 estivo cortada durante máis de 6 horas.

Sen coñecer as causas, que determinará a investigación, as testemuñas falan de néboa intensa e repentina, quizais agravada polo fume dunha queima de restreba nunha leira próxima.

En calquera caso, este gravísimo accidente supuxo un toque de atención sobre a mellora da seguridade viaria nese punto.

Entre as medidas baralladas, figura a colocación de mallas na zona oca do viaduto por onde caeu unha das vítimas mortais.

Outras medidas aconsellábeis serían a instalación de paneis informativos sobre o estado da vía que inclúan os referentes á visibilidade e que poidan anticipar aos usuarios desta o que poden atopar uns quilómetros máis adiante. Os datos históricos do comportamento da seguridade do tráfico nese punto, dos que non dispoñemos, permitirían seguramente valorar o alcance destas medidas.

## **AS VÍAS “RÁPIDAS”**

Tanto os “corredores” como as vías “rápidas” responderon, na súa denominación, a unha concepción equivocada, que contribuíu a facer crer aos usuarios desas vías que por elas se podía circular superando as limitacións das estradas convencionais, en canto a tempos e seguridade. Entrar nesas vías “rápidas” era case unha invitación a circular a máis velocidade, pois, ao teren prohibidos os accesos ás propiedades lindeiras permitían atopar menos entorpecementos nas incorporacións, tan frecuentes en Galiza, nos tramos interurbanos das estradas convencionais.

Para cando a vía rápida do Barbanza e a vía rápida do Salnés xa conseguiran facerse tristemente famosas, unha disposición legal, instada por unha asociación de axuda a afectados por accidentes de tráfico, obrigou ao cambio de nome, pasando a denominarse vías para automóviles ou VG (vías de Galiza).

Un cambio que veu supoñer un recoñecemento tardío do equivocado da denominación inicial.

As vías do Salnés acumulan un número importante de accidentes e vítimas, algúns gravísimos con 5 vítimas mortais. Nos últimos 5 anos lévanse rexistrado máis de 150 accidentes con vítimas, entre elas 26 mortos. As imprudencias, o exceso de velocidade e a mestura de alcohol e volante na fin de semana teñen un gran protagonismo nos accidentes ocorridos nesta vía. Pero estes factores non poden ocultar as numerosas deficiencias detectadas.

Unhas deficiencias que teñen obrigado á Xunta ao peche puntual ao tráfico de distintos tramos debido a desprendementos e derrubamentos. En concreto, o corredor do Morrazo sufriu 5 cortes parciais en 21 km, debido a desprendementos nos seus noiros, dende a súa inauguración en decembro de 2005.

Os problemas construtivos non son privativos da vía do Salnés. A finais de 2006, até 10 estradas da provincia de Pontevedra sufrían cortes parciais como consecuencia desas deficiencias.

Todos estes problemas aos que hai que engadir a carencia de iluminación, representan un factor agravante para a seguridade viaria dos usuarios destas vías.

A vía do Salnés rexistra unha IMD de 10 000 vehículos que no verán supera os 15 000.

Tamén a vía do Barbanza amosa claramente toda a problemática e deficiencias que converteron esa vía, no que o xornal *El Correo Gallego* chegou a cualificar como “cóctel mortal de deficiencias”.

Trátase dunha vía de 42 km de lonxitude, inaugurada no ano 1994, na que en 12 anos se rexistraron 56 mortos en accidente (40 nos últimos 5 anos). Unha vía dunha calzada de circulación, e sen beiravías, na maior parte do seu trazado. E a gran contradición, a ollos dos usuarios que poden escoller esta vía para evitar outros itinerarios máis complicados: unha “vía rápida” na que só está permitido adiantar en 18 dos seus 42 km.

Os accidentes foron poñendo en evidencia as deficiencias de deseño.

Ao analizar os accidentes con vítimas mortais e poñelos en relación cos lugares onde se produciron, quedan máis claros os problemas de seguridade e as deficiencias desta vía.

O tramo máis perigoso é o que vai do km 11 ao 19. Unha parte en pendente do 7% e mal peraltada. Curvas perigosas, incorporacións e saídas da vía perigosas e sen carril de incorporación ou saída apropiados... Neste tramo téñense rexistrado 31 mortos.

Os choques ou alcances entre vehículos protagonizan a maior parte dos accidentes.

O trazado é inseguro, ao que hai que engadir as causas concorrentes: climatoloxía, distraccións, exceso de velocidade, manobras incorrectas, animais ceibes...

Os gravísimos problemas de construción e seguridade, patentes nestas vías, que obrigaron finalmente á Xunta a reformar o seu trazado, evidencian a necesidade da realización de auditorías sobre a calidade da construción e a seguridade viaria das estradas.

#### VÍTIMAS MORTAIS EN ACCIDENTE DE TRAFICO NA VÍA DO BARBANZA

	N.º de mortos
1994	2
1995	1
1996	2
1997	1
1998	6
1999	0
2000	6
2001	7
2002	4
2003	5
2004	8
2005	12
2006	2

Fonte: *La Voz de Galicia*

## **ALGÚNS CASOS ESPECIALMENTE GRAVES PROTAGONIZADOS POR CONDUTORES NOVOS**

Entre os factores de influencia na frecuencia de accidentes e na gravidade do accidente corporal, analizados no estudo realizado por Unespa\*, xa comentado, o factor da idade ten especial interese. É conveniente reiterar aquí algúns dos datos sacados do citado estudo. Díciase nel: “A maior gravidade dos accidentes de persoas novas, da condución non urbana, dos coches máis novos, leva a pensar nun factor fundamental: a velocidade. Aínda que en materia de tráfico non existan relacións estritas, cabe soste a idea de que reducir a gravidade dos accidentes significa reducir a velocidade efectiva do tráfico, xunto coa desaparición dalgunhas prácticas, como a condución baixo a influencia do alcohol, que, ademais de incidir na propia velocidade, xera outros perigos derivados da redución na pericia do condutor ou da condutora”.

Do traballo titulado “Alcohol y Siniestralidad por tráfico”\*, presentado nas II Xornadas Sobre Busca de Solucións ao Problema dos Accidentes de Tráfico, resulta interesante recoller algunhas consideracións:

“O consumo de alcohol é un destacado factor de risco de accidente de tráfico e de lesións asociadas a este. O alcohol en niveis superiores aos regulamentariamente admitidos atópase, frecuentemente, naqueles condutores ou peóns implicados en accidentes de tráfico, especialmente nos máis lesivos.

Os novos son particularmente vulnerábeis aos efectos do alcohol e á influencia deste sobre a capacidade para conducir con seguridade”

O Instituto de Medicina Legal da Universidade de Santiago de Compostela está a traballar, xunto con outros institutos de diversos estados europeos, nun proxecto financiado pola Comisión Europea. Co proxecto Rosita preténdese asesorar a Comisión sobre un test para a detección de condutores circulando en estrada, baixo a influencia dalgunha droga e a súa influencia sobre a condución.

Diversos países europeos están estudando a posíbel implantación dunha nova tecnoloxía incorporada aos vehículos para controlar o consumo de alcohol nos condutores. O Alcolock é un proxecto europeo que consiste nun dispositivo que mide o grao de alcoholemia e que conectado ao volante impide o arranque do vehículo se o condutor supera o límite legal de alcohol permitido. O sistema está sendo experimentado e Suecia xa anunciou que o fará obrigatorio, para profesionais do volante, no ano 2010.

Segundo datos do Instituto Nacional de Toxicoloxía, que se recollen no Plan de Galiza sobre drogas 2005-2008, no 43,7% das persoas mortas en accidente de tráfico en Galiza durante o ano 2003, identificouse a presenza de alcohol e drogas en diferentes combinacións. O 52,1% destas persoas eran menores de 30 anos e o 44,7% dos accidentes tiveron lugar en fin de semana.

Os datos confirman a gravidade deste problema en Galiza. A cifra de mozos implicados en accidentes mortais en Galiza duplica a media estatal.

Chegados aquí, paga a pena facer unha análise, polo ilustrativa que pode resultar, dalgúns accidentes ocorridos nas nosas estradas, que encaixan cun tipo de accidente que se repite con demasiada frecuencia en moitas comarcas do País.

As traumáticas consecuencias dos accidentes que aquí se relatan, e dos que no seu momento se ocuparon os medios de comunicación, deberían ser unha chamada de atención sobre uns accidentes que teñen unhas causas concretas e ben definidas e que non son inevitábeis.

O primeiro nesta escolma de accidentes, que poden ser representativos, ocorreu na localidade de Ponteceso o 8 de maio de 2005. Ás 6.15 h da madrugada dese domingo 4 mozos, que volvían dunha noite de sábado, perderon a vida ao estrelarse o coche no que viaxaban contra unha casa. Tres das vítimas morreron calcinadas no interior do vehículo e a cuarta saíu despedida e morreu a consecuencia das lesións producidas polo choque.

O impacto desta traxedia foi enorme en toda a comarca de Bergantiños onde en poucos anos 8 mozos faleceran en circunstancias moi similares.

Nesta ocasión, como destacaba o xornal *La Voz de Galicia*\*, a dorida avoa dun dos mozos falecidos manifestou: “Se o destino nos manda isto teremos que aguantalo”.

O sábado 25 de febreiro de 2006 na localidade lucense de Foz rexistrouse outro accidente que tivo como consecuencia a morte de 4 mozos, veciños da Mariña, de idades comprendidas entre os 19 e os 22 anos.

Segundo o relato de *La Voz de Galicia*, os mozos volvían dunha noite de diversión sobre as 7.30 h da mañá do citado sábado. A esa hora o coche no que viaxaban entraba en Foz e tras pasar unha curva, co chan mollado, comezou a atravesarse chocando posteriormente coas rodas da parte esquerda do vehículo contra a beirarrúa. As rodas e as llantas resultaron rebentadas. Logo deste impacto o coche continuou a súa marcha descontrolada pola beirarrúa até cruzar unha rúa transversal e chocar brutalmente contra a esquina dun inmobile no que finalmente pararía. O vehículo ficou como un acordeón. Tres dos catro mozos morreron no acto, o cuarto morreu pouco despois.

Moitos veciños, que se atopaban descansando, asomáronse ás ventás pensando que se trataba da explosión dunha bombona de butano. Moitos puideron contemplar as imaxes e a magnitude do desastre: as vítimas, o coche esnaquizado, as pezas espalladas nun radio de 21 m. Un embelecador apareceu sobre unha caixa da luz a uns tres metros de altura.

E difícil poñerse no caso das familias que reciben noticias tan tráxicas coma estas. Se reproducimos algúns detalles especialmente dramáticos destes accidentes, facémolo coa esperanza de que todos poidamos comprender que estes accidentes non dependen do destino. As súas causas son evidentes e toda a sociedade temos que aprender estas leccións que lamentablemente se repiten con tanta frecuencia nas estradas galegas, especialmente durante as festas ou nas fins de semana.

O venres 17 de xuño de 2006 tres mozos, de idades comprendidas entre os 17 e 18 anos, resultaron mortos como consecuencia dun accidente de tráfico ocorrido no km 2,300 da estrada AC-430 en Fornelos (Baio). Sobre as 23.30 h da noite dese día, cando ao parecer se dirixían a Baio, o turismo no que viaxaban chocou violentamente contra un poste de formigón do tendido eléctrico, derrubouno e arrastrouno varios metros ata que se partiu. Morreron o condutor e dous acompañantes. O cuarto ocupante do vehículo resultou ferido grave. Os bombeiros necesitaron tres horas para excarcarar os corpos das vítimas.

Neste caso, ao parecer, non concorren o alcohol nin o cansazo. Os mozos dirixíanse a Baio a pasar unha noite de ocio como fan moitos mozos da comarca.

No lugar do accidente existe un sinal de limitación de velocidade de 50 km/h. Segundo os veciños da zona, nas noites de venres e sábados, os coches adoitan circular a moita velocidade nun punto onde non son habituais os controis de tráfico.

Os accidentes mortais nas estradas galegas, nos que as vítimas son persoas novas, non se esgotan, lamentablemente, cos casos detallados. Sen saírmos da comarca de Bergantiños existen antecedentes de casos similares que, malia a dor que provocan e da solidariedade social con ela, seguen a se repetir.

Así o 6 de xaneiro de 2000, na AC-552 da Coruña a Cee, en Santa Irene (Vimianzo), un choque entre dous vehículos acabou coa vida de tres mozos de entre 16 e 24 anos.

Na madrugada do 28 de abril de 2001, no lugar de As Airas (Bértoa) na AC-552, tres mozos perderon a vida ao saírse da vía o seu coche, estrelarse contra un edificio e incendiarse a continuación.

O 24 de marzo de 2005, dous mozos morreron ao saírse da vía o coche no que viaxaban, e chocar contra unha casa na parroquia de Ardaña, na estrada Carballo-Santiago.



## ACCIDENTES MORTAIS EN GALIZA (MENORES 35 ANOS) 2005

Estes datos facilitados polo Centro de Xestión de Tráfico do Noroeste, con sede na Coruña, deixan patente a sangría que representa a perda de vidas humanas na plenitude da vida. Un problema non só de saúde senón tamén social e económico para calquera país.

	Total accidentes	Accidentes menores 35 anos	Total mortos	Mortos menores 35 anos
A Coruña	96	78	115	91
Lugo	47	42	55	47
Ourense	35	34	37	36
Pontevedra	71	58	79	64
Galiza	249	212	286	238

Fonte: CXT Noroeste. Mortos en estrada a 24 horas



## 20. OS ATROPELOS DE PEÓNS

Xa se ten sinalado como os atropelos de peóns constitúen un problema grave en Galiza, debido á forte incidencia sobre a seguridade viaria que aquí ten, e as circunstancias en que esta se produce. Os datos estatísticos corroboran esta afirmación. Tanto na proporción de peóns mortos sobre vítimas mortais en accidente como no número de peóns mortos por millón de habitantes, os datos de Galiza, a este respecto, presentan un balance preocupante en si mesmos e en relación ao noso contorno estatal e europeo.

Naturalmente este problema non é privativo de Galiza e, neste sentido, existen diferentes estudos e investigacións sobre esta cuestión, de procedencias diversas

Recentemente déronse a coñecer os resultados dun estudo realizado pola Universidade de Salamanca en colaboración coa Dirección Xeral de Tráfico, denominado “Categorización automática y análisis secuencial de conflictos peatón-vehículo”. Nel destácase o seguinte:

“Os resultados globais amosan que o tipo de vehículo que aparece con máis frecuencia involucrado nos conflitos é o turismo. No paso non regulado por un semáforo o axente principal do conflito adoita ser o vehículo, ben como factor contextual (turismos estacionados no propio paso que promoven a exposición do peón a zonas de risco) ou ben vehículos que cometen infraccións ao non se deter cando o peón está cruzando a calzada.

Pola contra, no paso con semáforo a orixe do conflito adoita estar na conduta do peón, sendo os conflitos máis habituais aqueles nos que o peón cruza cando o semáforo está en vermello ou por fóra das marcas de paso.

A análise dos datos recollidos aboa a idea de que os implicados (vehículos e peóns) tenden a basear gran parte da súa conduta en supoñer que os elementos da situación van a adaptarse á súa propia; é dicir, o peón presupón que o vehículo se deterá cando se aproxime ao paso, e o vehículo entende que o peón non cruzará a vía ao velo chegar”

Os datos dos accidentes sinalan, tamén, responsabilidades en ambas as partes: vehículo e peón.

Moitas das demandas sociais máis frecuentes refírense á inexistencia, en moitos lugares, de pasos para peóns, á insuficiente sinalización, ao exceso de velocidade, á distancia que deben percorrer os peóns até chegar a un paso autorizado, especialmente en travesías...

É necesario que as infraestruturas viarias teñan en conta a seguridade dos peóns e os seus dereitos como usuarios da vía. A eliminación de barreiras, os tempos para o cruzamento e a distancia aos puntos de cruzamento deberán terse en conta no momento da redacción de calquera proxecto.

Serían tamén moi importantes a mellora de beirarrúas e beiravías e a construción de sendas peonís paralelas á estrada que permitan o desprazamento seguro, especialmente en estrada, dos usuarios máis vulnerábeis.

A seguridade pasiva dos vehículos pode contribuír de forma decisiva a reducir a gravidade das lesións por atropelo. Os automóbiles, con partes dianteiras menos perigosas para peóns e ciclistas deberían ofrecerse de serie e por tanto resultar accesibles para todo o mundo. Segundo a Comisión Europea a fabricación de deseños que respondan aos catro ensaios de prestacións preconizados polo EEVC (Comité Europeo para o Incremento da Seguridade nos Vehículos) permitirá salvar da morte uns 2000 peóns e ciclistas ao ano.

## OS DATOS ESTADÍSTICOS

Os cadros que seguen permiten dar unha idea aproximada do problema dos atropelos de peóns en Galiza e a evolución do número de vítimas mortais. Tamén é interesante a aproximación ao problema comparando as estatísticas de Galiza coas medias do Estado.

Todos os datos estatísticos utilizados proceden da DXT ou das xefaturas provinciais de tráfico.

En principio pode observarse o seguinte:

No ano 2004, a proporción de peóns mortos en atropelo sobre o total de vítimas mortais en accidente de tráfico foi superior en Galiza á media estatal. Polo que respecta a Galiza esa proporción incrementouse no ano 2005.

En canto á evolución do número de vítimas de atropelo rexistradas en Galiza, os datos son claramente positivos, ao producirse unha redución significativa, tanto no número de vítimas mortais como no de vítimas. A excepción prodúcese en Lugo, onde os datos sobre peóns vítimas de atropelo se manteñen con valores moi similares, no período 1998-2005.

#### RELACIÓN MORTOS EN ACCIDENTE E EN ATROPELO GALIZA/ESPAÑA-2004

Galiza rexistra unha maior proporción de mortos sobre vítimas e de peóns mortos sobre o total de mortos en accidente, en relación á media española.

.	Vítimas accidentes	Mortos en accidente	% Mortos/ vítimas	Peóns mortos en atropelo	% Peóns mortos/total mortos en accidente
España	143 124	4741	3,31%	683	14,40%
Galiza	7927	366	4,61%	59	16,12%

Datos: Anuario Estadístico de Accidentes 2004. DXT e Xefaturas Provinciais de Tráfico de Galiza

Os datos de peóns mortos en España están tomados da estatística de mortos en accidente de tráfico en estrada e zona urbana a 30 días, mentres os datos de Galiza proceden dos informes das xefaturas provinciais de tráfico sobre mortos en accidente a 24 horas. En calquera caso, os datos son indicativos dunha maior lesividade, no ano de referencia, nos atropelos, no caso de Galiza, que non faría máis que incrementarse, estatisticamente, de dispormos dos datos de peóns mortos a 30 días.

## RELACIÓN PEÓNS MORTOS SOBRE VÍTIMAS MORTAIS EN GALIZA

	2005 Total vítimas mortais	2005 Peóns mortos	Porcentaxe 2005	2004 Total vítimas mortais	2004 Peóns mortos	Porcentaxe 2004
A Coruña	115	21	18,26%	124	19	15,32%
Lugo	55	12	21,81	72	10	13,88%
Ourense	37	5	13,51%	50	3	6%
Pontevedra	79	12	15,18%	74	10	13,51
Galiza	286	50	17,48	320	42	13,12%

Fonte: CXT Noroeste. Mortos en estrada a 24 horas

Os resultados do ano 2005, que reflicte a estatística de accidentes mortais en estrada, sinalan non só un incremento, no número de vítimas mortais por atropelo con relación ao ano 2004, senón tamén na porcentaxe de peóns mortos sobre o total de vítimas mortais.

O incremento prodúcese en todas as provincias. En Lugo é onde se rexistra a maior porcentaxe de peóns mortos sobre vítimas mortais de accidentes.

## EVOLUCIÓN DATOS ATROPELOS POR PROVINCIAS EN GALIZA

	Mortos Total Galiza	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Feridos Total Galiza	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra
1998	99	40	14	10	35	817	369	83	92	273
1999	72	33	13	3	23	759	396	81	64	218
2000	84	33	15	10	26	790	348	110	83	249
2001	75	31	11	7	26	679	321	75	66	217
2002	67	22	17	9	19	882	522	74	67	219
2003	74	35	12	12	15	689	329	76	73	211
2004	61	30	15	3	13	587	293	64	78	152
2005	59	25	13	7	14	557	262	81	65	149
TOTAL	583	249	110	61	171	5760	2840	644	588	1688

Fonte: Xefaturas Provinciais de Tráfico. Atropelos e vítimas en estrada e zona urbana a 24 horas

Este cadro permite ter un panorama da evolución dos atropelos de peóns e das vítimas destes, nun período de 8 anos. Pode observarse unha tendencia xeral á redución das vítimas mortais en toda Galiza dende o ano 1998, que foi especialmente negativo polo altísimo número de mortos que se rexistraron naquel ano.

Se analizamos os resultados do ano 2005 por provincias e en relación á poboación, hai que sinalar o seguinte: Lugo é a provincia cos maiores índices de mortalidade de peóns e a que máis se resiste a reducilos. A Coruña tamén mantén cifras máis altas que a media de Galiza. Os mellores datos son os de Pontevedra seguidos dos de Ourense.

Estes datos confirman a importancia do problema e a súa localización. Aínda que se producen máis mortes de peóns en estrada que en zona urbana, nas cidades os atropelos

de peóns con resultado de morte representan entre o 32% e o 59% do total de persoas mortas en accidente de tráfico. As estatísticas tamén revelan que a maioría dos peóns mortos en atropelo son nenos ou persoas en idade de xubilación.

Con independencia dunha análise máis detallada destes accidentes, a partir dos partes dos axentes de tráfico, é necesaria a realización de campañas de educación viaria dirixidas aos sectores máis afectados por estes accidentes e paralelamente actuacións sobre posibles causas determinantes ou conxuntas: imprudencias, exceso de velocidade, escasa protección para a circulación e cruzamento de peóns por travesías e o resto das estradas, mala sinalización, dispersión rural, poboación avellentada...

As consecuencias dos atropelos, aínda cando estes se producen en cidade, teñen uns resultados traumáticos polas graves lesións que ocasionan aos peóns. A fragilidade do corpo humano, sobre todo dos nenos e anciáns, recibe un impacto traumático polo peso e deseño dos vehículos, aínda tratándose dos vehículos máis lixeiros. A velocidade do vehículo é determinante no dano recibido polo peón.

O índice AIS (Abbreviated Injury Scale), que serve para clasificar eses danos, establece unha táboa que vai do 1 ao 6, sendo o 1 a representación dunha lesión leve e o 6 dunha lesión mortal.

De acordo coas investigacións realizadas, un atropelo cunha velocidade do vehículo de 50 km/h tería un dano estimado para o peón entre severo e crítico, mentres que se a velocidade do vehículo fose de 30 km/h ese dano sería entre menor e moderado, en todo caso sen perigo para a supervivencia.

Segundo datos de atropelos na cidade de Barcelona, analizados pola Agència de Salut Pública, pasar dunha velocidade de circulación de 50 km/h a 30 km/h tería evitado o 85% dos accidentes nos que o condutor do vehículo percibe a situación do conflito.

Unha directiva europea, buscando limitar a gravidade das lesións aos peóns nos atropelos estableceu, de acordo cos fabricantes europeos e asiáticos de automóbiles, unha



serie de medidas destinadas a evitar que, en caso de atropelo, os peóns sufran feridas de gravidade en cabeza, cadeiras e pernas.

Unha primeira fase, iniciada no ano 2005, obriga aos fabricantes participantes do programa á produción de frontais menos agresivos e capaces de absorber as consecuencias máis graves dos impactos.

Actualmente, xa existen no mercado automóbiles que cumpren estas esixencias e nunha segunda fase, a partir do ano 2010, os tests que deberán pasar os novos modelos de coches serán máis esixentes.

### **EVOLUCIÓN VÍTIMAS MORTAIS POR ATROPELO EN ESPAÑA**

	Total Peóns falecidos	Total vítimas mortais	Porcentaxe sobre total vítimas mortais
1998	995	5957	16,7%
1999	906	5738	15,8%
2000	898	5776	15,5%
2001	846	5517	15,3%
2002	776	5347	14,5%
2003	787	5399	14,6%
2004	683	4741	14,4%

Fonte: DXT. Datos falecidos en atropelo en zona urbana e interurbana a 30 días

A SITUACIÓN NA UE (ANO 2003)

	Total mortos en accidente	Peóns mortos	%	Poboación	Peóns mortos por millón de habitantes
BÉLXICA**	1486	158	10,6	10,3	15,4
FRANCIA	6058	626	10,3	59,6	10,5
DINAMARCA	432	49	11,3	5,4	9,1
PORTUGAL	1542	280	18,2	10,5	26,8
GRECIA	1605	257	16,	10,6	24,4
IRLANDA	337	64	19,	4	16,1
ITALIA***	6314	844	13,4	57,3	14,7
HOLANDA	1028	97	9,4	16,2	6,
AUSTRIA	931	132	14,2	8,1	16,3
FINLANDIA	379	59	15,6	5,2	11,3
SUECIA*	560	58	10,4	8,9	6,5
REINO UNIDO*	3581	808	22,6	59,6	13,6
ESPAÑA	5400	786	14,6	42,2	18,6
UE- 14	29 715	4225	14,2	298,2	14,2
<b>GALIZA</b>	<b>450</b>	<b>74</b>	<b>16,4</b>	<b>2,75</b>	<b>26,9</b>

Fonte: Care. \* Datos 2002\*\* Datos 2001\*\*\* Datos 1998

Os datos de Galiza son do IGE e das xefaturas de tráfico.

O cadro é expresivo do camiño que queda por percorrer para equipararnos aos países máis eficientes na seguridade viaria.

Galiza ten a taxa de peóns mortos por millón de habitantes máis alta da Unión Europea. As mellores taxas (menos mortos por millón de habitantes) corresponden a Holanda, Suecia e Dinamarca, mentres que Portugal e Grecia, despois de Galiza, presentan os peores datos.

#### ATROPELOS DE PEÓNS NA REDE VIARIA DA XUNTA

Na Memoria da Seguridade Viaria da Xunta, referida ao ano 2004, detállanse os resultados dos accidentes por atropelo, así como as circunstancias nas que se produciron.

Durante o ano 2004 houbo 143 accidentes nos que algunha das vítimas foi un peón. Nestes accidentes resultaron 18 peóns mortos, 67 feridos graves e 65 feridos leves.

#### IDADE DOS PEÓNS ATROPELADOS

	Mortos	Graves	Leves
0- 14	1	4	8
15- 25	1	4	8
26- 40	1	3	7
41- 55	0	11	9
56- 65	3	11	7
Máis 66	11	31	22
TOTAL	17	64	61

Os datos do cadro non coinciden cos resultados finais pois descoñecíase a idade das vítimas dalgúns atropelos.

Os maiores de 66 anos son, con diferenza, as principais vítimas dos atropelos. Un dato no que xa temos insistido, a propósito da advertencia da UE sobre este problema.

#### ZONA DO ATROPELO

	Accidentes	Mortos	Graves	Leves
Estrada	72	11	34	29
Travesía	61	5	31	30
Urbana	10	2	2	6
TOTAL	143	18	67	65

O maior número de accidentes e a maior gravidade destes produciuse en estrada. A menor en zona urbana. As velocidades ás que circulan os vehículos nunhas ou noutras vías explican en parte estes datos.

#### ACCIDENTE SEGUNDO TIPO DE BEIRAVÍA

TIPO	Accidentes	Mortos	Graves	Leves
Sen Beiravía	39	3	28	19
Menor 1,5 m	62	5	13	17
1,5 a 2,49	33	3	7	14
Máis 2,5	5	3	9	9
Ns/nc	4	4	10	6
<b>TOTAL</b>	<b>143</b>	<b>18</b>	<b>67</b>	<b>65</b>

O 27% dos atropelos rexistráronse en vías sen beiravías, e neles houbo o 32% das vítimas. O maior número de accidentes (43%) produciuse en vías con beiravías de menos de 1,5 m. Nestes accidentes rexistrouse o 23% das vítimas.

#### CAUSAS DOS ACCIDENTES

Entre as causas dos atropelos atribuídas ao condutor, as infraccións ás normas de circulación e as distraccións aparecen moi destacadas tanto nos accidentes ocorridos en estrada como os que acaeceron en travesías ou zonas urbanas.

Polo que respecta ás causas atribuídas aos peóns, o cruzamento ou irrupción da vía de forma antirreglamentaria aparece como responsábel de 11 mortos, 29 feridos graves e 28 leves. Non se apreciou ningunha infracción por parte dos peóns en accidentes que provocaron 3 mortos, 23 feridos graves e 22 feridos leves.

## 21. ACCIDENTES EN CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS

Os datos sobre sinistralidade de usuarios de motocicletas e ciclomotores ocupan cada vez máis espazo nos informes e estatísticas de accidentes de tráfico.

Os últimos datos sobre o parque deste tipo de vehículos reflicte a súa incidencia na circulación.

### PARQUE DE CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS

	Motocicletas	Ciclomotores	TOTAL
A Coruña	24 596	38 171	62 767
Lugo	8966	13 967	22 933
Ourense	8066	13 513	21 579
Pontevedra	31 712	47 340	79 052
Galiza	73 340	112 991	186 331

Datos: Anuario Estadístico DXT 2005

Este é o censo existente ao 31 de decembro de 2005. As motocicletas supoñen o 4,34% do total do parque de vehículos en Galiza.

Aínda que os ciclomotores non se inclúen entre os vehículos que compoñen o parque de vehículos e se contan á parte, non podemos obviar o problema específico que para o tráfico representan.

Son 112 991 ciclomotores que circulan por Galiza e que representan o 6,69% do total de vehículos, se os incluísemos xunto co resto do parque. A súa matriculación é obrigatoria dende o ano 1999.

### ACCIDENTES EN CICLOMOTORES NA REDE VIARIA DA XUNTA. 2004

	Accidentes	Mortos	Graves	Leves
A Coruña	77			
Lugo	1			
Ourense	10			
Pontevedra	69			
Galiza	167	7	58	120

Datos: Memoria Seguridade Viaria. Consellaría de Política Territorial. 2005

## ACCIDENTES EN MOTOCICLETA NA REDE VIARIA DA XUNTA. 2004

	Accidentes	Mortos	Graves	Leves
A Coruña	42			
Lugo	15			
Ourense	3			
Pontevedra	46			
Galiza	106	4	41	77

Datos: Memoria Seguridade Viaria. Consellaría de Política Territorial. 2005

### TIPOS DE ACCIDENTE

Os choques frontolaterais son o tipo de accidentes máis habituais, tanto no caso de ciclomotores, 63 accidente de 167, como no de motocicletas, 34 de 106.

### CAUSAS DOS ACCIDENTES

No 56% dos casos de accidente con ciclomotor, a causa foi a infracción dunha norma de circulación. As distraccións foron a segunda causa e sucedeu no 20% dos accidentes.

En canto aos accidentes con motocicleta, as causas aparecen nos seguintes casos:

48% infracción norma circulación

28% por velocidade inadecuada

16% por distraccións.

### ZONA DOS ACCIDENTES

O 63% dos accidentes con ciclomotores e o 82% de accidentes con motocicletas rexistráronse en estrada. En travesía ocorreron o 34% de accidentes con ciclomotores e o 15% con motocicletas e en zona urbana o 2% con ciclomotores e o 3% con motocicletas.

## 22. A IRRUPCIÓN DE ANIMAIS LIBRES NAS ESTRADAS

### ACCIDENTES E VÍTIMAS PROVOCADOS POR ANIMAIS CEIBES (PROVINCIA DE PONTEVEDRA)

Nos últimos anos véñse notando un aumento de accidentes nas estradas de Galiza provocados pola irrupción de animais na calzada. Especialmente significativo é o incremento de casos nos que o accidente é provocado por xabarís.

As estatísticas utilizadas proceden da Xefatura de Tráfico de Pontevedra e da Dirección Xeral de Tráfico, ambas referidas ao ano 2003. Tamén se tiveron en conta algúns casos concretos dos que se fixeron eco os medios de comunicación e que foron noticia polo propio accidente ou pola repercusión que puideron ter nos tribunais de xustiza.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidentes	67	101	98	114	121	138	152
Vítimas	18	20	26	17	20	17	10
Mortos	1	1	0	0	1	0	0
Feridos Graves	3	5	6	2	2	6	1
Feridos Leves	14	14	20	15	17	11	9

Fonte: Xefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra

### ACCIDENTES SEGUNDO TIPO DE ANIMAL (PROVINCIA DE PONTEVEDRA)

	1999	2000	2001	2002	2003
Cans	39	36	27	53	40
Xabarís	23	31	43	48	58
Cabalos	19	31	26	19	12
Vacas	11	11	18	8	15
Corzos/Cervos	0	2	2	3	1
Ovellas/Cabras	2	0	1	1	3
Teixos	0	1	1	0	1
Lobos	0	1	1	1	0
Raposos	3	1	1	3	5
Gatos	1	0	1	2	2
Outros/descoñecidos	-	-	-	-	15
Total	98	114	121	138	152

Fonte: Xefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra

## DISTRIBUCIÓN DE ACCIDENTES POR COMARCAS (ANO 2003)

	Accidentes	Cans	Xabarís	Cabalos	Vacas	Corzo	Raposos	Outros
Deza	35	9	20	--	3	1	1	1
Pontevedra	22	7	8	1	2	-	2	2
Tabeirós-Terra Montes	21	4	10	3	1	-	1	2
Vigo	18	4	5	5	1	-	-	3
Baixo Miño	5	-	-	-	-	-	-	5
A Paradanta	13	-	2	2	6	-	-	3
Caldas	8	4	2	-	-	-	-	2
O Salnés	13	9	1	-	-	-	1	2
O Condado	16	3	9	1	2	-	-	1
O Morrazo	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	151	40	57	12	15	1	5	21

Fonte: Xefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra

Na alínea outros hai que destacar que en 15 dos accidentes provocados non foi identificado o animal causante.

As comarcas do Deza, Pontevedra, Vigo e Tabeirós-Terra de Montes concentran, ao igual que en anos anteriores, a maior sinistralidade en accidentes provocados por animais.

## TITULARIDADE E TIPO DAS ESTRADAS ONDE SE PRODUCEN OS ACCIDENTES E HORA DO DÍA (ANO 2003)

Titularidade	Total Accidentes	Vías alta capacidade	Vías convencionais	Horario luz insuficiente	Luz diúrna
Estatál	64	17	47		
Xunta	61	7	54		
Deputación	27		27		
Total	152	24	128	118	34

Datos: Xefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra

O 84% dos accidentes prodúcese en vías convencionais e o 16 % en vías de alta capacidade.



A maioría dos accidentes prodúcese en horas nocturnas ou con pouca luz solar. O condutor, nestes casos, vese sorprendido pola aparición do animal sen tempo suficiente para reaccionar. Nunha porcentaxe elevada de casos o accidente prodúcese por manobra evasiva e non por impacto do animal.

### ACCIDENTES PROVOCADOS POR ANIMAIIS (GALIZA 2003)

	Silvestre	Doméstico	Total	Porcentaxe
A Coruña	167	68	235	26%
Lugo	326	88	414	45%
Ourense	152	62	214	23%
Pontevedra	26	30	56	6%
Galiza	671	248	919	
España	4027	2186	6213	

Datos: Dirección Xeral de Tráfico

Aínda que o período analizado non coincide exactamente co do documento achegado pola Xefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra (neste caso o período é o ano natural 2003 mentres que no procedente da Dirección Xeral de Tráfico se refire ao período comprendido entre o 1 de febreiro de 2003 e o 31 de xaneiro de 2004), a disparidade de datos pode obedecer ao feito de que no caso dos datos da Dirección Xeral de Tráfico se inclúen tamén os correspondentes aos accidentes provocados por animais nos que só se produciron danos materiais, polo que ambos os estudos non son comparables.

Especialmente significativos son os datos da provincia de Lugo. Non só superan aos das outras provincias senón que case duplican en porcentaxe ás que a seguen. Lugo é a 5.<sup>a</sup> provincia de todo o Estado en número de accidentes provocados por animais.

As estradas con máis accidentes e sinistralidade, referido ao período indicado segundo a Dirección Xeral de Tráfico, son as seguintes:

Accidentes provocados por animais domésticos e silvestres: N-525, na provincia de Ourense, con 42 accidentes.

En canto aos accidentes provocados exclusivamente por fauna silvestre: N-634, provincia de Lugo, 22 accidentes. N-6, provincia de Lugo, 11 accidentes.

Nas estradas dependentes da Deputación de Lugo, rexistráronse, durante o ano 2003, 67 accidentes provocados pola invasión da estrada por animais ceibes. Entre 1998 e 2005 producíronse nesas estradas un total de 491 accidentes deste tipo.

Un informe da garda civil sobre os accidentes provocados pola irrupción de animais na calzada na provincia de Ourense sinala que durante o primeiro semestre de 2006 se rexistraron nesa provincia un total de 169 accidentes dese tipo. A distribución por estradas foi a seguinte:

Estrada	Provincia	Accidentes	Titular
A-52 Autovía Rías Baixas	Ourense	21	Estado
N-525 Zamora-Santiago	Ourense	24	Estado
N-120 Logroño-Vigo	Ourense	11	Estado
N-541 Ourense-Pontevedra	Ourense	6	Estado
Comarcais	Ourense	107	Xunta

Existen puntos viarios onde a presenza de animais ceibes constitúe un perigo do que se teñen feito eco os medios de comunicación, logo da denuncia de particulares afectados ou por terse rexistrado algún accidente neles.

#### POR XABARÍS:

Nas comarcas de Ferrolterra-As Pontes-Ortigueira, no ano 2003 rexistráronse 129 accidentes, máis da metade da totalidade dos que ocorreron na provincia da Coruña nese ano.

Vía rápida do Salnés, p. k. 6

AG-55 (enlace de Sabón)

AP-53

AP-9

POR CABALOS CEIBES

AC-400 Santa Comba-Muros

LU-232 p. k. 12,6 (morto o condutor dun turismo tras colidir co animal)

PO-7001 (A Estrada-Forcarei).

Celanova-Leirado no lugar da Chaira presenza habitual de manadas de cabalos sen dono, así como en Vereia, Pontedeva, Padrenda e Celanova.

**CORZOS:**

Lugo, é a 2.<sup>a</sup> provincia do Estado polo número de accidentes provocados por corzos. O 14,7% dos accidentes provocados por corzos, en todo o Estado, ocorreron na provincia de Lugo.

Na Mariña de Lugo rexístrase un gran número de accidentes provocados por corzos que acceden as estradas desa comarca, sen que existan medidas que eviten esa irrupción, que provoca máis de 30 accidentes cada ano. Os concellos máis afectados son Burela, Cervo e Xove.

Un accidente deste tipo tivo como escenario unha rúa da mesma cidade de Lugo, preto da Av. Duquesa de Lugo. Ocorreu o 11 de setembro de 2006 e saldouse con danos materiais no vehículo conducido por unha veciña desa cidade.



## **23. A CONSERVACIÓN DA REDE VIARIA GALEGA**

As deficiencias estruturais e o mal estado de conservación da rede viaria galega confírmanse cos informes sobre o estado das estradas e a demanda social de mellora, que xeralmente van acompañadas da denuncia de lugares perigosos, mal estado do firme, falta de sinalización vertical e horizontal, insuficiente ou inexistente iluminación, falta de beirarrúas e pasos de peóns, etc.

Unha medida necesaria para coñecer realmente a situación e condición dunha estrada ou do conxunto da rede sería a realización de auditorías de seguridade viaria. Ata o momento esta práctica non se ten utilizado no estado español.

España e Luxemburgo son os únicos estados da Unión nos que non se aplican auditorías de seguridade viaria. Unicamente a Generalitat de Cataluña ten previsto utilizar este sistema na súa rede viaria.

Os cadros que seguen describen as características da rede viaria galega e as institucións da que depende, así como o gasto en estradas por cada administración. Tamén é útil ver o que gastan as comunidades autónomas en estradas e poñelo en relación co que pasa en Galiza.

## REDE DE ESTRADAS POR TIPO DE PAVIMENTO E INSTITUCIÓN

	Total	Unha calzada	Formigón ou aglomerado asfáltico	Tratamento superficial	Macadam e outros	Dobre calzada Autoestradas e Autovías	Formigón ou aglomerado asfáltico
<b>REDE GALIZA</b>	17293	16474	7091	9307	76	819	819
A CORUÑA	4212	3896	2099	1796	1	316	316
LUGO	6298	6182	1242	4910	30	116	116
OURENSE	3316	3163	1066	2052	45	153	153
PONTEVEDRA	3467	3233	2684	549	0	234	234
<b>REDE ESTATAL</b>	2262	1530	1530	0	0	732	732
A CORUÑA	515	253	253	0	0	262	262
LUGO	686	570	570	0	0	116	116
OURENSE	509	357	357	0	0	152	152
PONTEVEDRA	552	350	350	0	0	202	202
<b>REDE XUNTA</b>	5139	5053	3500	1505	48	86	86
A CORUÑA	1577	1523	1345	177	1	54	54
LUGO	1411	1411	621	773	17	0	0
OURENSE	956	955	481	444	30	1	1
PONTEVEDRA	1195	1164	1053	111	0	31	31
<b>REDE DEPUTACIÓNS</b>	9892	9891	2061	7802	28	1	1
A CORUÑA	2120	2120	501	1619	0	0	0
LUGO	4201	4201	51	4137	13	0	0
OURENSE	1851	1851	228	1608	15	0	0
PONTEVEDRA	1720	1719	1281	438	0	1	1

Datos: IGE

### INVESTIMENTO NA REDE VIARIA GALEGA SEGUNDO TITULAR (ANO 2003)

Este cadro permite observar o que investiron na rede viaria galega as distintas administracións durante o ano 2003. É necesario ter en conta a calidade da rede de cada administración. Non é o mesmo o custo dun quilómetro de firme especial que doutro que só recibe un tratamento superficial ou con macadam. O custo dun quilómetro de autoestrada ou autovía é moi superior ao dunha estrada convencional, de calzada única e de menos de 7 m de ancho.

	2003	Construcción	Conservación	Porcentaxe Rede 2003	Porcentaxe conservación
<b>TOTAL</b>	17293	261 604	125 751	100%	100%
A Coruña	4212				
Lugo	6298				
Ourense	3316				
Pontevedra	3467				
<b>ESTADO</b>	2262	80 883	58 256	13%	46%
A Coruña	515				
Lugo	686				
Ourense	509				
Pontevedra	552				
<b>XUNTA</b>	5139	154 155	36 425	30%	29%
A Coruña	1577				
Lugo	1411				
Ourense	956				
Pontevedra	1195				
<b>DEPUTACIÓN</b>	9892	26 566	31 070	57%	25%
A Coruña	2120	8200	6000	21%	19%
Lugo	4201	1054	14 690	42%	47%
Ourense	1851	3599	6548	19%	21%
Pontevedra	1720	13 713	3832	17%	12%

Elaboración propia con datos de *Las carreteras españolas en cifras. 2003* (miles de euros)

INVESTIMENTO EN ESTRADAS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS  
ANO 2003 (MILES DE EUROS)

	REDE	CONSTRUCCIÓN	CONSERVACIÓN 2003 (EUROS)
ANDALUCIA	24583	631 938,00	243 727,00
ARAGÓN	10321	206 469,00	74 042,00
ASTURIAS	4807	234 020,00	39 220,00
BALEARES	2164	31 613,00	34 261,00
CANARIAS	4121	135 116,00	85 040,00
CANTABRIA	2585	227 492,00	23 909,00
C.-A MANCHA	18837	246 563,00	93 448,00
C.-LEÓN	32240	523 069,00	205 637,00
CATALUÑA	12062	648 100,00	133 681,00
ESTREMADURA	8803	196 395,00	21 308,00
GALIZA	17293	261 604,00	125 751,00
MADRID	3411	47 404,00	80 979,00
MURCIA	3702	45 678,00	33 733,00
NAVARRA	3931	105 294,00	29 659,00
PAÍS VASCO	4281	289 723,00	84 813,00
A RIOXA	2271	53 008,00	11 522,00
C.VALENCIANA	8179	327 241,00	68 619,00
CEUTA	36	1089,00	775,00
MELILLA	30	927,00	1515,00

Elaboración propia con datos de *Las Carreteras españolas en cifras. 2003*

Galiza é a 4.<sup>a</sup> comunidade por extensión de rede viaria. Supérana Andalucía, Castela-A Mancha e Castela-León.

O maior gasto en construción, en termos absolutos, correspóndese coas comunidades con maior poboación e financiamento. Son, Andalucía, Castela-León, Cataluña, País Vasco e Comunidade Valenciana.

O mesmo ocorre co investimento en conservación.

Galiza está entre as comunidades na que menos diñeiro se dedica á conservación.



RELACIÓN REDE ESTADO- REDE- GALEGA POR TIPO DE PAVIMENTO  
(ANO 2003)

	TOTAL	%	MACADAM	% MACADAM	T.SUPERFICIAL	% T.SUPERF	FIRMES ESPECIAIS	%
<b>REDE XERAL ESTADO</b>	<b>16 4584</b>		<b>2611</b>	<b>2</b>	<b>51 001</b>	<b>31</b>	<b>11 0972</b>	<b>67</b>
AD.XERAL ESTADO	24 857	15	0	0	109	0,44	24 748	99,56
REDE CC AA	70 270	43	437	0,6	18 688	26,6	51 145	72,8
REDE DEPUTACIÓNS	69 457	42	2174	3,1	32 204	46,4	35 079	50,5
<b>REDE TOTAL GALIZA</b>	<b>17 293</b>		<b>76</b>	<b>0,4</b>	<b>9307</b>	<b>53,8</b>	<b>7910</b>	<b>45,7</b>
ESTADO	2262	13	0	0	0	0	2262	100
XUNTA	5139	30	48	0,9	1505	29,3	3586	69,8
DEPUTACIÓNS	9892	57	28	0,3	7802	78,9	2062	20,8

Elaboración propia a partir datos INE e IGE

Este cadro revela un dato moi a ter en conta: o 78,9% da rede das deputacións (que representa o 57% do total da rede viaria galega) recibe un tratamento superficial. Trátase da rede máis ampla e da máis precaria en canto ao seu firme e seguridade. En relación á media de todas as deputacións do Estado, as deputacións galegas están 30 puntos por debaixo no tratamento da súa rede con firmes especiais.

A rede autonómica, que ten un menor peso en Galiza que a media das redes autonómicas, tamén está 3 puntos por baixo da media do conxunto das comunidades autónomas no tratamento con ese tipo de firmes.

## INVESTIMENTO NA REDE VIARIA GALEGA (ANO 2004)

	Rede 2004	Construción 2004	Conservación 2004	Porcentaxe rede	Porcentaxe conservación
<b>TOTAL</b>	17445	361 268,00	105 335,00	100%	
A Coruña	4258				
Lugo	6314				
Ourense	3333				
Pontevedra	3540				
<b>ESTADO</b>	2262	113 081,00	57 310,00	13%	54%
A Coruña	515				
Lugo	686				
Ourense	509				
Pontevedra	552				
<b>XUNTA</b>	5289	232 705,00	18 181,00	30%	17%
A Coruña	1623				
Lugo	1425				
Ourense	973				
Pontevedra	1268				
<b>DEPUTACIÓN</b>	9894	15 482,00	29 844,00	57%	28%
A Coruña	2120		6000,00	21%	20%
Lugo	4203		13 548,00	42%	45%
Ourense	1851		6081,00	19%	20%
Pontevedra	1720		4215,00	17%	14%

Elaboración propia con datos de *Las carreteras españolas en cifras 2004-2005 AEC*.(Miles de euros)

No ano 2004 as tres administracións galegas realizan un maior esforzo orzamentario, incrementando en máis de 100 millóns de euros as cantidades dedicadas á construción de estradas. A Administración Xeral do Estado incrementou en máis de 32 millóns de euros o que investiu en Galiza en relación ao ano anterior. O incremento máis importante foi o da Xunta que gastou 78,5 millóns de euros máis que no 2003. As deputacións provinciais tamén aumentaron as súas partidas en máis de 11 millóns de euros.

En cambio, en conservación produciuse un recorte de máis de 20 millóns de euros. Practicamente todos a cargo da Xunta, que reduciu á metade a cantidade dedicada no ano anterior.

INVESTIMENTO NA REDE VIARIA. COMUNIDADES AUTÓNOMAS. ANO 2004  
(MILES DE EUROS)

	REDE	CONSTRUCCIÓN	CONSERVACIÓN
ANDALUCÍA	24 583	796 742,54	283 069,00
ARAGÓN	10 321	251 426,24	66 930,87
ASTURIAS	4987	383 755,29	40 705,00
BALEARES	2164	23 570,00	62 714,00
CANARIAS	4121	79 621,00	50 113,00
CANTABRIA	2585	256 458,28	23 318,58
CASTELA-A MANCHA	18 837	187 105,00	124 214,00
CASTELA-LEÓN	32 240	26 037,00	219 097,00
CATALUÑA	12 062	829 977,00	229 497,00
ESTREMADURA	8803	155 996,00	46 644,18
GALIZA	17 445	361 268,00	105 335,00
MADRID	3411	288 174,50	83 092,70
MURCIA	3702	43 167,00	33 771,00
NAVARRA	3931	167 925,00	31 369,00
PAÍS VASCO	4281	234 773,00	119 554,00
A RIOXA	1862	30 639,00	20 789,00
C.VALENCIANA	8179	355 368,00	113 604,00
CEUTA	36	-	814,00
MELILLA	30	281,60	1566,01

Elaboración propia con datos de *Las carreteras españolas en cifras 2004-2005 AEC*

As cantidades que figuran asignadas por comunidades autónomas son o resultado da suma do gasto das distintas administracións na súa propia rede.

No ano 2004, Andalucía, Aragón, Asturias, Cataluña, Galiza, Madrid, Navarra e a Comunidade Valenciana incrementan significativamente, en relación ao ano 2003, as partidas dedicadas á construción de estradas.

En conservación Andalucía, Cataluña, Castela-León, Castela-A Mancha, País Vasco e Comunidade Valenciana son as que máis invisten, Galiza figura a continuación pero proporcionalmente, en gasto por km, só Extremadura gasta menos que Galiza.

#### INVESTIMENTO NECESARIO EN CONSERVACIÓN

Nun informe da Asociación Española de la Carretera, presentado en xullo de 2006, realízase un estudo das necesidades de conservación das estradas das redes viarias

do Estado. No traballo de campo avaliaron un total de 3500 tramos de 100 m cada un, distribuídos en todas as provincias, e nas redes da Administración do Estado e das comunidades autónomas.

#### REDE DE ESTRADAS DO ESTADO

Demarcación	Firmes	Sinalización Vertical	Sinalización Horizontal	Barreiras metálicas	TOTAL
Andalucía Occidental	91	0,8	0,1	1,9	93,8
Andalucía Oriental	50	2,4	1,0	7,5	60,9
Aragón	43	2,0	0,7	2,8	48,5
Asturias	51	0,7	0,8	1,0	53,5
Cantabria	21	0,8	0,4	2,5	24,7
Castela-A Mancha	179	3,7	3,3	10,6	196,6
Castela-León Occidental	184	2,2	0,5	3,8	190,5
Castilla-León Oriental	148	1,9	0,9	-	150,8
Cataluña	87	1,5	1,4	3,7	93,6
C.Valenciana	79	1,6	1,2	5,2	87,0
Extremadura	68	1,1	0,1	1,5	70,7
Galiza	74	2,7	21,4	10,6	88,7
A Rioxa	24	0,7	0,3	3,7	28,7
Madrid	46	0,2	0,3	0,2	46,7
Murcia	43	0,5	0,1	3,9	47,5
Total	1187	22,9	12,4	59,1	1.281

Fonte: Asociación Española de la Carretera. (Millóns de euros)

## REDE AUTONÓMICA

C. Autónoma	Firmes	Sinalización Vertical	Sinalización Horizontal	Barreiras metálicas	TOTAL
Andalucía	311	8,7	8,4	9,9	338
Aragón	150	4,0	4,4	7,9	166
Asturias	154	3,2	5,9	2,9	166
Baleares	45	1,4	0,5	2,8	50
Canarias	102	0,7	0,6	2,1	105
Cantabria	44	1,3	1,7	2,8	49
Castela- A Mancha	345	5,8	8,6	7,0	366
Castela-León	348	6,9	11,0	6,4	372
Cataluña	178	3,4	3,6	7,0	192
C.Valenciana	71	2,1	3,1	1,3	77
Extremadura	129	2,8	2,0	-	134
Galiza	183	3,0	4,6	6,3	197
A Rioxa	61	2,7	1,3	6,8	72
Madrid	104	0,4	2,3	1,0	108
Murcia	144	2,4	1,1	5,5	153
Navarra	41	2,7	4,0	5,6	54
País Vasco	100	2,5	4,7	8,9	116
<b>TOTAL</b>	<b>2509</b>	<b>54</b>	<b>67,8</b>	<b>84,2</b>	<b>2715</b>

Fonte: Asociación Española de la Carretera. (Millóns de euros)

Galiza mantén unha situación moi similar á do anterior informe, do ano 2003.

En conxunto estímase en 285,7 millóns de euros a cantidade necesaria para os distintos requirimentos da conservación da rede viaria galega. Para a rede estatal estímase en 88,7 millóns de euros e para a rede autonómica en 197 millóns de euros.

No ano 2003, de acordo aos datos subministrados polas propias Administracións responsábeis, a partida global de conservación foi de 125 751 000 euros. Hai que recordar que nesa suma figuraba unha partida de 31 070 000 euros que no estudo da AEC non aparece, por non estar incluída a rede das deputacións nel.

Nos datos facilitados polas propias administracións no ano 2003 Galiza figuraba nos últimos lugares. Só Extremadura gastaba menos en conservación da súa rede viaria.

Nas estimacións deste estudo, o gasto que se considera necesario para a conservación da rede viaria galega (do ano 2005), e máis do dobre do gastado no ano 2003.

As partidas dedicadas á sinalización vertical e horizontal, reposición de sinais e repintado de marcas viarias sitúan a Galiza como a segunda comunidade coa maior estimación de gasto por estes conceptos.

Tendo en conta que o estudo se refire ao ano 2005, que neste non figura a rede dependente das deputacións e que o deterioro do firme nos dous últimos anos se estima nun 5,5%, hai que concluír que as necesidades reais da conservación da rede viaria galega, no momento actual, son moi superiores ás que se estiman no propio estudo.

## 24. CONCLUSIONES

### CONSIDERACIONES XERAIS

1º) As cifras de vítimas de accidentes de tráfico, pese á diminución rexistrada os últimos anos, son intolerables. Os indicadores de mortos en accidente por millón de persoas e millón de vehículos reflicten a distancia que aínda separa a Galiza das medias española e europea.

Estes datos obrigan á sociedade galega e ás súas institucións a incrementar o esforzo para reducir as cifras actuais até situalas ao nivel dos países máis eficientes en materia de seguridade viaria.

2º) Trátase dun problema de saúde e como tal debe ser abordado como recoñecen todas as institucións. Un problema que afecta preferentemente á saúde e á vida de persoas en idade activa e en particular aos xoves.

3º) Esta tarefa debera ser asumida polo conxunto da sociedade polo que entendemos sería importante que se chegase a materializar un **Pacto Galego pola Seguridade Viaria**, impulsado polas institucións e aberto ao conxunto da sociedade galega.

4º) A participación do conxunto da sociedade galega é vital para o éxito desta iniciativa. Entendendo o cumprimento das normas de circulación como unha obriga cívica, é fundamental que todos os axentes sociais asuman o seu propio papel. Neste senso é preciso ter en conta que o tráfico é un espello onde se reflicten comportamentos sociais que se estenden ao conxunto da sociedade.

Este compromiso debería ter en conta a necesidade de inculcar nos nenos e nenas, dende os primeiros anos, comportamentos responsábeis e os exemplos de boas prácticas como usuarios das estradas. Para este obxectivo, a participación das familias e da escola é fundamental.

A educación viaria debería formar parte do currículo escolar. É máis útil aprender educación viaria que aprender a conducir un *kart*.

5°. Nos concellos máis grandes sería moi recomendable a constitución de consellos municipais de seguridade viaria, nos que puideran ter participación os representantes de condutores e peóns, así como os profesionais do transporte e expertos en seguridade viaria.

A elaboración de plans de seguridade viaria sería a consecuencia lóxica do compromiso municipal. Nos pequenos concellos onde non sexa posíbel, polo menos poderían establecerse uns compromisos mínimos nun nivel comarcal.

#### AS CAUSAS DOS ACCIDENTES

Os datos procedentes dos partes de accidentes, tanto en estrada como en cidade, sinalan as infraccións das normas de circulación, a velocidade inadecuada e as distraccións como as principais causas dos accidentes. A continuación aparecen outras causas como o cansazo, a alcoholemia, os atropelos, a irrupción de animais na estrada...

As causas atribuídas ao factor humano son as principais responsábeis dos accidentes. Diferenciar entre erro humano e actitudes irresponsábeis e ilícitas que ocasionan vítimas corresponde aos xuíces.

En todo caso é prudente recordar o informe da Xefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra no que se dicía:

“Debe terse en conta que nun accidente de circulación case sempre interveñen varios factores. No informe téñense recollido os datos do factor máis importante, en opinión do axente interviniente, na produción de cada accidente. Por este motivo algún dos datos contidos na táboa deben tomarse con certas precaucións”



En calquera caso existe unha ampla marxe para que os outros factores que interveñen na circulación, o vehículo e a vía teñan o seu papel na mellora da seguridade viaria.

No Programa Europeo de Seguridade Viaria, na alínea referida ao fomento da mellora das infraestruturas viarias, sinálase o seguinte:

“A mellora da infraestrutura viaria e a introdución de procedementos pode contribuír notablemente a reducir a frecuencia e gravidade dos accidentes de circulación. A aplicación do concepto de vía autoexplicábel permitirá mellorar os comportamentos dos condutores ao ofrecer maior información sobre as velocidades adecuadas. Ademais a creación dun contorno clemente (en particular barreiras laterais e beiravías de estrada) no que o erro humano non entrañe necesariamente a morte ou lesións graves, pode contribuír a facer que as estradas sexan máis seguras (...) cando se examinan novos proxectos de estradas debe efectuarse un estudo de repercusión na seguridade para comprobar que os proxectos non teñen efectos negativos na seguridade da zona considerada. Hai que establecer unha metodoloxía comunitaria para realizar eses estudos. Acto seguido, deben realizarse auditorías de seguridade para verificar as obras realmente levadas a cabo nas diversas fases do proxecto viario.

As melloras introducidas nas vías públicas salvan vidas.

A detección anticipada de condicións anormais de circulación e a transmisión dos datos pertinentes ao condutor contribuirán a incrementar notablemente a seguridade viaria. Calquera situación anormal poderase transmitir aos condutores mediante os diversos sistemas dispoñibles: sinais de mensaxe variable, servizos radiofónicos de información viaria, etc.”

As estatísticas amosan que actuar sobre as infraestruturas, facendo unhas estradas máis seguras, mellora a seguridade.

Por poñer un exemplo, nos tramos de concentración de accidentes da rede viaria da Xunta que representan o 3,3% da lonxitude da rede, prodúcese o 23,4% dos accidentes con vítimas. Se se acerta na actuación é de supor que esa incidencia dos accidentes polo menos se reducirá.

Tamén a seguridade dos vehículos ten contribuído a evitar accidentes é a limitar a súa gravidade. Os vehículos ofrecen hoxe unha maior protección aos seus ocupantes que hai algúns anos. Con independencia do estado de conservación e antigüidade do parque de vehículos, que é necesario ter en conta, é posíbel, como reconece a Comisión Europea\*, limitar as consecuencias dos accidentes (seguridade pasiva) e incluso evitalos (seguridade activa).

O cinto de seguridade, as cadeiras específicas para nenos, os airbags, o sistema antibloqueo de freos (ABS), o sistema electrónico de seguridade (ESP), xunto con outros elementos de menor incidencia pero non menos importantes para a seguridade dos condutores, os pasaxeiros e o resto dos usuarios das estradas, fóronse incorporando aos novos vehículos nos últimos anos.

Está comprobado que hai condutores que non fan uso dalgúns destes elementos, pese á insistencia das campañas de sensibilización e dos seus resultados positivos para a seguridade dos usuarios dos vehículos.

Actualmente hai proxectos en experimentación, ou xa instalados nalgún modelo concreto, como o eCALL, os coches que protexen os usuarios e os peóns en caso de atropelo, os limitadores ou reguladores de velocidade de última xeración...

E outros virán despois, como o alcolock, o avisador de abandono de carril, os dispositivos que alertan o condutor do risco de colisión cun peón ou outro usuario vulnerable, a homologación de retrovisores para a eliminación do chamado “punto cego”. Segundo a Comisión Europea a falta de visibilidade ao mirar cara a atrás causa 500 mortes ao ano.

Todas estas medidas deberían figurar de serie en todos os vehículos e, por tanto, ao alcance de todos os condutores

Hai outros problemas, con especial incidencia en Galiza, aos que debemos prestar atención :

O elevado número de accidentes nos que aparecen implicados condutores novos.

Os atropelos de peóns.

Os accidentes en motocicletas e ciclomotores.

Os protagonizados pola irrupción de animais ceibes na estrada.

O FACTOR HUMANO

O CONSUMO DE DROGAS E OS ACCIDENTES DE TRÁFICO

Do traballo titulado *Alcohol y Siniestralidad por tráfico\**, parece oportuno reiterar as seguintes consideracións:

O consumo de alcohol é un destacado factor de risco de accidente de tráfico e de lesións asociadas a este. O alcohol en niveis superiores aos regulamentariamente admitidos atópase frecuentemente naqueles condutores ou peóns implicados en accidente de tráfico, especialmente nos accidentes máis lesivos.

Os mozos son particularmente vulnerábeis aos efectos do alcohol e á influencia deste sobre a capacidade para conducir con seguridade.

Segundo datos do Instituto Nacional de Toxicoloxía, que se recollen no Plan de Galiza sobre Drogas 2005-2008, no 43,7% das persoas mortas en accidente de tráfico en Galiza durante o ano 2003 identificouse a presenza de alcohol e drogas en diferentes

combinacións. O 52,1% destas persoas eran menores de 30 anos e o 44,7% dos accidentes tiveron lugar durante as fins de semana.

Estes datos confirman o que todos coñecemos. Hai un problema grave en Galiza que afecta aos condutores novos. A cifra de mozos implicados en accidentes mortais en Galiza duplica a media estatal.

Semana tras semana, os partes de accidentes dan conta da cifra fatal de mozos falecidos en accidente de tráfico. No presente informe detállanse algúns accidentes, dunha especial violencia e gravidade, que sen ser unha mostra exhaustiva resulta bastante representativa por tratarse dun tipo de accidente repetido por todo o País nas súas características fundamentais: fin de semana, alcohol e/ou outras drogas, exceso de velocidade, usuarios novos e varias mortes no mesmo vehículo.

Cambiar esta situación require un esforzo a todos os niveis para variar a opinión que en moitos casos atribúe ao fatalismo o que non é máis que imprudencia, inexperiencia, irresponsabilidade, nalgúns casos delito...

Estes accidentes non son fortuítos, as causas están moi identificadas e poden evitarse.

En todo caso hai medidas que se poderían adoptar ou no seu caso implementar.

1º) Sería moi necesaria unha visíbel presenza policial nos lugares onde habitualmente se producen as concentracións de mozos nas fins de semana.

2º) A presenza dos axentes de tráfico é máis importante que a instalación de radares.

3º) É moi recomendábel a xeneralización da oferta de medios públicos de transporte, como alternativa para o desprazamento dos mozos aos lugares de ocio.

4º) A realización de campañas de sensibilización para cada sector implicado, coas medidas que axuden a cambiar a mentalidade social sobre este problema.

## A CULTURA DA VELOCIDADE

Todos os datos apuntan á influencia do exceso de velocidade, como unha das principais causas, determinantes ou concorrentes, dos accidentes de tráfico. A gravidade dos accidentes aumenta cando o exceso de velocidade está presente.

A competencia por ofrecer vehículos máis potentes ten contribuído á cultura da velocidade.

1º) Algunha publicidade, sobre todo a relacionada coa comercialización dos novos modelos de automóbiles, e incluso a dalgúns espectáculos deportivos incide especialmente sobre os aspectos relacionados coa potencia dos vehículos. Nesa publicidade destácase como dato relevante a velocidade que poden alcanzar eses vehículos.

Hai persoas, especialmente novas, que parecen incapaces de distinguir entre carreiras deportivas, celebradas en circuítos especiais, e a necesidade de adaptar os seus comportamentos ás esixencias do respecto aos demais usuarios sen comprometer a súa saúde e a doutras persoas, cando circulan polas vías públicas.

A celebración de carreiras “ilegais” en lugares de acceso público, tan repetidas en Galiza nos últimos tempos, incluso en tramos de estradas, cuxos usuarios non son advertidos previamente do perigo que supoñen semellantes prácticas, forman parte desta cultura da velocidade e do risco. A este respecto convén recordar que estes actos irresponsábeis teñen ocasionado vítimas mortais en Galiza. Un mozo de Burela foi condenado por unha xuíza de Lugo a 2 anos de cadea e 9 de privación do dereito de conducir, por ter disputado no mes de agosto de 2003 unha carreira ilegal por estradas daquela zona, cunha moza que faleceu como consecuencia dun accidente durante a competición.

Tamén en Lugo, un xulgado ten ordenado a reconstrución dun accidente ocorrido nesa cidade no ano 2004 no que 3 mozas foron atropeladas por un vehículo que, supostamente, participaba nunha carreira ilegal. Unha das mozas faleceu no acto.

2º) Perseguir estas actitudes de desprezo á vida e á saúde dos demais non é só responsabilidade dos xuíces e da policía. Para cambiar esa cultura do risco é imprescindible a participación activa das familias, da escola e de toda a sociedade.

3º) Outro aspecto moi relevante, que incide nesta situación, é que se fabriquen vehículos que poden alcanzar 260 km/h, cando a velocidade máxima permitida é de 120 km/h. En definitiva, un reclamo para os amantes da velocidade, un gasto de combustible inútil e unha contribución á polución ambiental.

4º) Remitíndonos á situación actual, o feito de que existan condutores imprudentes e mesmo infractores reincidentes con menosprezo da vida dos demais non impide, antes ao contrario, que o resto da sociedade se comprometa na mellora da seguridade do tráfico.

Ás administracións corresponde a mellora das infraestruturas viarias, o impulso ao avance da seguridade activa e pasiva dos vehículos, determinar a calidade da formación que precisan condutores e usuarios das estradas, a vixilancia do cumprimento das normas de circulación, a asistencia ás vítimas dos accidentes...

Pero todos e todas deberíamos contribuír á facer emerxer unha nova cultura da seguridade viaria baseada na convivencia.

A cidade é a escola de condutores e peóns. Por iso é fundamental fomentar aí as actitudes cívicas e a esixencia do cumprimento das normas de circulación. Se a actuación de institucións, autoridades e usuarios das estradas non responde ás súas obrigas morais e aínda legais, o sistema perde credibilidade coa evidente repercusión sobre a seguridade viaria do conxunto.

## A FORMACIÓN DOS CONDUTORES

Se as causas atribuídas ao factor humano se consideran as máis importantes no desencadeamento dos accidentes, parece lóxico que a formación dos condutores se converta nun elemento importante da seguridade viaria.

Obter o permiso de conducir no mínimo tempo posíbel non pode ser o obxectivo dos aspirantes a condutores e dos exames que os habilitan.

O feito de que os manuais ou algúns test para aspirantes a obter o carné de conducir non estean dispoñíbeis en idioma galego non obedece máis que á rutina dunha situación que se vén mantendo de forma habitual. Debería asegurarse a todos os aspirantes a posibilidade de realizar o seu exame, normalmente, en calquera dos idiomas oficiais.

A formación dos condutores debe entenderse como un proceso continuo. Os cambios normativos, tecnolóxicos, sociais... ou a perda de coñecementos, habilidades, destrezas, actitudes e valores viarios, require unha posta ao día nunha formación necesaria para a complexidade e responsabilidade que entraña a conducción de vehículos.

Nas probas para a obtención do permiso de conducción debería incluírse unha práctica de conducción nocturna. Unha experiencia coa que os novos condutores terán que toparse, sen ter realizado previamente ningunha proba práctica en relación con esta.

Moitos condutores non teñen, no mellor dos casos, máis que informacións parciais sobre as reformas ou disposicións normativas aprobadas con posterioridade á obtención do permiso de conducir. Por esta razón podería introducirse como requisito no momento da renovación dese permiso, a asistencia a unha charla informativa na que deberían ser informados daqueles aspectos normativos ou sobre a realidade do tráfico que as autoridades de tráfico consideren importantes para a conducción de vehículos.

## SOBRE O INCREMENTO DA INTENSIDADE DE TRAFICO E OS PROBLEMAS DE CONXESTIÓN

1º) Nos últimos anos veuse producindo un incremento moi notábel do parque de vehículos e do censo de condutores que está dando lugar a situacións ás que até agora non se lles concedeu demasiada importancia.

A conxestión do tráfico crea contaminación ambiental, especialmente nos lugares con maior concentración de vehículos. A Xunta de Galiza ten manifestado a súa preocupación polos problemas que crea esta situación en varios puntos da rede viaria galega, como na Av. da Vedra na Coruña, que soporta unha IMD de máis de 100 000 vehículos diarios.

A dependencia do vehículo privado, consecuencia da distancia do lugar de traballo e a falta de transporte público alternativo, está a orixinar problemas de conxestión crónicos en determinadas horas e frecuentes no contorno das grandes áreas metropolitanas do País e en moitas comarcas. Galiza é das poucas comunidades que non contan cun servizo de proximidades por ferrocarril.

A dispersión da poboación e o hábitat en Galiza teñen carácter estrutural. Xustamente por isto sorprende que, a estas alturas, a maioría da poboación de Galiza non poida acceder a servizos de transporte público que lle permitan compaxinar os seus horarios de traballo e ocio.

2º) A planificación urbanística e a práctica xeral amosan como o urbanismo estivo de costas a este problema e os exemplos abundan en toda Galiza. Non é infrecuente que a petición de alternativas de circunvalación de determinados núcleos urbanos estivera precedida da conversión de estradas en rúas sen ter en conta as súas consecuencias para a seguridade viaria.



## ONDE SE PRODUCEN OS ACCIDENTES

Os informes recibidos, elaborados a partir dos partes de accidentes e os datos estatísticos, permiten definir un perfil de estrada perigosa.

Este perfil corresponderíase cnha estrada convencional, de calzada única e unha IMD entre 5000 e 10 000 vehículos día.

As interseccións ao mesmo nivel agravan ese perfil.

Durante o ano 2004, o 26% dos accidentes con vítimas (433) na rede viaria da Xunta producíronse en interseccións. Neses accidentes houbo 23 persoas mortas, o 20,5% do total, 141 feridos graves, o 22,4% e 536 feridos leves, o 27,6%.

No ano 2005 o 78% dos accidentes con vítimas rexistrados no conxunto da rede viaria galega do total producíronse en estrada e o 22% en zona urbana.

Do total de accidentes mortais en estrada, rexistrados no ano 2005, o 43,37% producíronse en estradas de titularidade estatal, o 38,55% en estradas autonómicas e o 18% en estradas locais. No 9% dos accidentes rexistrados en estradas locais, non foi posíbel identificar o seu número.

As estradas onde se produciron máis accidentes mortais foron a N-525, a N-550, a A-6, a A-52, a N-VI, a N-634 tanto no tramo de Lugo como no da Coruña, na V.G.1.1, na AC-552 e na AP-9.

Nos datos procedentes do Observatorio Nacional da Seguridade Viaria, correspondentes ao ano 2004, tamén figuran un total de 944 accidentes con vítimas, asignadas ao epígrafe “noutro tipo de vías”. É dicir un 18,48% dos accidentes con vítimas rexistrados, en Galiza, durante o ano 2004, non puideron ser atribuídos de maneira máis definida.

## SOBRE O ACCIDENTE DA A-6

O impactante accidente ocorrido no km 564,8 da A-6, dirección Lugo, no termo municipal de Oza dos Ríos, que se detalla neste informe, ilustra o perigo do maior aliado dos accidentes: a néboa.

As recomendacións, neste caso, poden servir de referencia noutros lugares onde este perigo é habitual.

A colocación de paneis informativos sobre o estado da vía que inclúan os referentes á visibilidade e que poidan anticipar aos usuarios o que poden atopar uns quilómetros máis adiante.

Outra medida de aplicación neste caso concreto pasaría pola colocación de mallas na zona oca do viaduto por onde se precipitou unha das vítimas daquel accidente e onde, ao parecer, xa ocorrera un caso similar hai algúns anos.

## A REDE VIARIA GALEGA

1º) A descrición das características fundamentais da rede viaria galega é imprescindible para coñecer o marco onde se desenvolve o tráfico.

- a) Máis do 95% da rede viaria galega ten unha soa calzada de circulación.
- b) O 35% ten menos de 5 m de ancho, o 99% de titularidade das deputacións. Os romanos construían as súas calzadas cunha anchura de entre 5 e 7'50 m.
- c) Cos datos do ano 2004, só o 4'24% do total ten a consideración de vías de gran capacidade (autoestradas, autovías e vías de Galiza). Deixando á parte estas últimas, cuxa problemática se analiza máis adiante, é nas autoestradas e autovías onde a seguridade para os usuarios é maior. O resto da rede son estradas convencionais que é precisamente onde se producen a maior parte dos accidentes.

d) A maiores, existen uns 12 000 km de camiños abertos por distintos entes: Iryda, Icona, concellos... “sobre os que non deixan de circular vehículos de motor”.

2º) A rede viaria galega está a soportar unhas intensidades de tráfico para a que non está preparada, en moitos casos nin por trazado nin por conservación do seu firme. O conxunto da rede viaria está necesitada dunha auditoría de seguridade viaria.

O estado de conservación do firme nalgúns tramos da AP-9 incompatible coas condicións de seguridade que deben recibir os usuarios da mesma, revela a necesidade dunha atención constante ao conxunto da rede viaria.

3º) Os “corredores” e “vías rápidas” respondían na súa denominación e concepción a unha aposta equivocada por facer crer a moitos usuarios que nesas vías se podía circular superando as limitacións das estradas convencionais e polo tanto inducendo a pensar que a seguridade era maior e permitía mellorar os tempos, aumentando a velocidade. A experiencia amosa que esa idea era totalmente equivocada e o cambio de nome un recoñecemento tardío desa equivocación.

O altísimo número de accidentes e de vítimas rexistrados nesas vías e os graves problemas que se veñen producindo nelas terminaron por obrigar á Xunta a una reforma da vía do Salnés e a do Barbanza, actualmente en obras.

Esta experiencia debería bastar para que se asumise o compromiso de que en todas as obras de infraestrutura viaria que se acometan estivese incluída a obrigatoriedade da realización dunha auditoría de seguridade viaria dende a súa planificación ata a posta en servizo e conservación.

4º) Os tramos de concentración de accidentes con vítimas ou os puntos negros non deben ser os únicos indicadores da necesidade de acometer reformas ou melloras na rede viaria. A reiteración de accidentes sen vítimas nun punto concreto debера reclamar a atención da administración, pois moitas veces a existencia ou non de vítimas nesas

accidentes depende de factores circunstanciais ou da utilización ou non dos elementos de seguridade dispoñibles.

5º) Segundo datos da Consellaría de Política Territorial, no ano 2004 existían 99 tramos de concentración de accidentes, nos que se produciron o 23,4% dos accidentes con vítimas. No ano 2005 a Consellaría só contaba con 500 000 euros para a mellora deses tramos. Unha cantidade notoriamente baixa para os 172,3 km de lonxitude dos TCAs detectados. Actuar sobre estes tramos é unha responsabilidade legal e ética indiscutíbel. Trátase de tramos onde a propia administración ten asumido a súa perigosidade, polo que a falta de resposta ou de solucións a este problema constitúe un incumprimento grave desa responsabilidade.

6º) A rede viaria das deputacións debería, por razóns operativas e de mellora da seguridade varia, integrarse na rede de titularidade da Xunta, polo menos aquelas estradas que teñen unha maior incidencia comarcal.

## A CONSERVACIÓN DA REDE VIARIA

Os datos do ano 2003, sinalan a Galiza como unha das comunidades autónomas con menor investimento, proporcional, por quilómetro na conservación da súa rede de estradas. Galiza é a 4.<sup>a</sup> comunidade por extensión da súa rede e a 6.<sup>a</sup> que menos inviste proporcionalmente nela.

O investimento realizado en Galiza durante o ano 2004 polas distintas administracións aínda foi menor que nos anos precedentes. Neste caso Galiza foi a 2.<sup>a</sup> comunidade autónoma na que menos se investiu en conservación da súa rede entre todas as comunidades autónomas. A Xunta durante o ano 2004 investiu en conservación a metade do gastado no ano 2003.

Os esforzos en conservación realizados nos últimos anos van por detrás das necesidades detectadas socialmente e das que decote informan os medios de comunicación.

Estradas cun firme desgastado e sen adherencia nas que pasan anos sen que se realice ningunha actuación até que un accidente, con impacto social, obriga a ocuparse delas.

Estradas sen iluminación, co material reflectinte das marcas viarias e da sinalización vertical caducado. É dicir estradas sen iluminación onde os condutores, cando circulan en horas nocturnas, tampouco teñen a referencia das marcas viarias e da sinalización.

Estradas sen beiravías para a protección dos peóns...

## AS COMPETENCIAS SOBRE TRÁFICO

1º) Bótase en falta en Galiza a existencia dun observatorio ou instituto no que se analicen os datos sobre tráfico en Galiza e se poidan deducir conclusións útiles para a súa aplicación nos programas ou plans de seguridade viaria.

2º) As competencias que Galiza ten, neste momento, en materias que afectan á seguridade viaria, como educación, xuventude, transporte, inspección de vehículos, sanidade, estradas e protección civil, gañarían en coherencia se se sumase a transferencia de tráfico.

As novas perspectivas que caracterizan o cambio de paradigma que a OMS detalla no “Informe mundial sobre prevención dos traumatismos ocasionados polo tránsito” no sentido de que “os coñecemento locais deben orientar a aplicación de solucións locais”, aboarían esta opinión.

Doutra parte, hai tempo que outras comunidades autónomas teñen transferidas esas competencias polo que en principio habería que descartar a existencia de problemas de tipo político para esta decisión.

## AS ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES

O coñecemento das circunstancias e causas dos accidentes de tráfico é básico para o deseño das políticas de prevención, de aí que resulte especialmente importante conseguir a maior exactitude na elaboración dos partes de accidentes.

Da información recibida resulta constatada a existencia de partes de accidentes cunha redacción incompleta e ás veces con imposíbel localización.

Neste senso parece especialmente recomendábel a maior claridade na denominación das estradas de toda a rede. Actualmente parece existir algunha confusión coas estradas pertencentes á rede da Deputación de Ourense.

Debería utilizarse, de maneira xeral, o modelo de parte de accidente adoptado na Unión Europea por todos os axentes de tráfico tanto en estrada como en cidade.

O coñecemento e respecto da toponimia oficial é un factor importante para evitar confusións á hora da localización dos accidentes.

A disparidade dos datos sobre accidentes e vítimas destes que facilitan distintos organismos non é máis que o síntoma da falta de unificación de criterios definidos sobre estes.

Por esta razón terase observado ao analizar os datos facilitados polas policía locais das 7 grandes vilas de Galiza a enorme diferenza cos da DXT referidos a zona urbana. Delimitar a zona dos accidentes de forma máis precisa permitiría analizar con máis coherencia os datos dos distintos organismos con competencias nesta materia.

## A VIXILANCIA DA SEGURIDADE DO TRÁFICO

A presenza dos axentes de tráfico tense amosado como un elemento importante na comprensión da necesidade dun maior control sobre a seguridade do tráfico.

A substitución desa presenza por un maior despregue de radares non ten o mesmo efecto. Moi ao contrario, o feito de que moitos deses radares se instalen nos lugares con maior concentración de tráfico e poucos nos puntos negros onde se produce o maior número de accidentes, ten contribuído á crenza de que tal decisión ten máis a ver cun afán sancionador recadatorio que cunha finalidade preventiva.

Con independencia de que os axentes de tráfico non poden cubrir a totalidade da rede viaria e que os radares, en todo caso, son moi necesarios, hai que sinalar que o número de axentes de tráfico en Galiza é notoriamente insuficiente para a extensión e problemas da rede viaria galega.

E por iso que, á marxe de quen dependan eses axentes, é necesaria unha maior presenza policial nas estradas.

Tomando como exemplo o obxectivo “visión 0” do caso sueco, un dos países máis eficientes nesta materia, debería abordarse un plan de contacto persoal entre os axentes de tráfico e os usuarios das estradas, no que a visibilidade ten unha importancia especial.

## OS ATROPELOS DE PEÓNS

Galiza é unha das comunidades nas que se producen máis atropelos e mortes de peóns en accidentes de tráfico. A dispersión da poboación, a abundancia de travesías e a circulación habitual de peóns por estradas sen pasos de peóns nin beiravías, son aspectos que explican, en parte este problema. Dos datos, do ano 2004, facilitados pola Consellaría de Política Territorial pódense resumir as seguintes conclusións: O 65% dos mortos e o 48% dos feridos graves en atropelo eran maiores de 66 anos. O 50% dos atropelos ocorreu en estrada e o 43% en travesía e que o 27% dos accidentes e o 33% das vítimas rexistráronse en vías sen beiravías. As consecuencias dos atropelos aínda cando se producen en cidade, pola menor velocidade á que circulan os coches, teñen unhas consecuencias graves polos traumatismos que incluso a velocidades de 40 ou 50 km/h producen eses accidentes. A fragilidade do corpo humano, e máis a determinadas idades, recibe un impacto traumático polo peso e deseño dos vehículos aínda tratándose dos

turismos máis lixeiros. Para a codificación das lesións dos implicados nun atropelo, utilízase índice AIS (Abreviated Injury Scale) que clasifica esas lesións nunha táboa que vai do 1 ao 6, sendo o 1 a representación dunha lesión leve e o 6 cunha lesión mortal. A velocidade do vehículo é determinante no dano recibido polo peón. Mentres que a unha velocidade de 28 km/h o dano se estima cunha puntuación de 1,5 (considerado entre menor e moderado sen ameaza para a supervivencia), unha velocidade superior a 48 km/h estímase pode producir un dano entre severo e mortal (se a velocidade do vehículo está entre 55 e 61 km/h).

Segundo os datos de atropelos na cidade de Barcelona, analizados pola Agència de Salut Pública, pasar dunha velocidade de circulación de 50 km/h a 30 km/h tería evitado o 85% dos accidentes nos que o condutor do vehículo percibe a situación do conflito.

A investigación sobre o deseño de frontais menos agresivos que en caso de atropelo provocan lesións menos traumáticas en cabeza, cadeiras e pernas para os peóns, está hoxe moi avanzada e de feito hai algúns modelos de automóbiles no mercado que incorporan esta tecnoloxía.

Avanzar nestas melloras é unha obriga ética, e o calendario da súa homologación legal non debera estar condicionado por outras causas que as estritamente derivadas dos prazos que o propio proceso tecnolóxico impón.

Tendo en conta a problemática concreta da situación existente en Galiza é a información recibida ao respecto, existen algunhas recomendacións básicas:

1º) A seguridade dos peóns debera estar contemplada en todos os proxectos de construción ou reforma das infraestruturas viarias. Non é de recibo observar estradas sen pasos para peóns, ou con barreiras insalvábeis para persoas con discapacidade ou limitacións por razón da súa idade. Lamentabelmente aínda se inauguran tramos de estradas con estas carencias. Moitas estradas, ademais de beiravías, deberían contar con sendas peonís paralelas á vía para a circulación segura dos peóns.



2º) Estas medidas deberían estenderse ao conxunto da rede viaria coa mellora da seguridade para peóns especialmente en travesías e interseccións.

3º) Deberían xeneralizarse as campañas de información viaria, dirixidas a peóns, especialmente intensas para persoas adultas e nenos.

Neste senso serían moi oportunas as charlas informativas nos centros ou asociacións, especialmente no medio rural, frecuentadas por persoas maiores. Nestas charlas daríanse consellos dirixidos aos peóns sobre os aspectos máis importantes da problemática específica que existe en Galiza neste tema.

Igualmente recomendábel parece a repartición de chalecos reflectintes para que as persoas que frecuentan as estradas como peóns poidan ser máis facilmente detectadas nas horas nocturnas nas que se produce un gran número de atropelos de persoas maiores nas estradas galegas.

4º) Os atropelos en cidade, representan o tipo de accidente que ocasiona maior número de vítimas mortais. No ano 2005, do total de accidentes con vítimas rexistrados nas 7 grandes vilas de Galiza, o 22,5% foron atropelos e o 56% dos mortos, como consecuencia dun accidente, eran peóns.

5º) Vigo configúrase como a cidade na que proporcionalmente se rexistran máis accidentes de tráfico con vítimas e unha maior lesividade dos atropelos.

6º) Parece especialmente aconsellábel cambiar a mentalidade coa que se aborda o problema da mobilidade urbana. Mellorar as velocidades á que poden circular os vehículos para moverse na cidade non contribúe a “calmar” o tráfico. A velocidade dos vehículos é un factor agravante nos atropelos. Por iso a implantación de “zonas 30” mellora a seguridade, segundo o confirman as experiencias en distintos lugares do Estado e en moitos países.

7º) “Calmar” o tráfico non é unicamente reducir a velocidade máxima autorizada, nos lugares onde existe conflito entre o automóbil e o peón. Por “calmar” o tráfico debera entenderse unha nova concepción da mobilidade que debe estar en función da seguridade.

## MOTOCICLETAS E CICLOMOTORES

Os condutores de motocicletas e ciclomotores están entre os usuarios máis vulnerábeis, xunto cos peóns e os ciclistas.

De feito as estatísticas sinalan que os motoristas representan o único tipo de usuarios nos que aumenta a mortalidade en accidente de tráfico.

Como se detalla neste informe, o parque de motocicletas e ciclomotores tense incrementado en Galiza de forma substancial nos últimos anos.

No ano 2004, na rede viaria da Xunta rexistráronse un total de 167 accidentes en ciclomotores, nos que se produciron 7 mortos, 58 feridos graves e 120 feridos leves.

En canto ás motocicletas, houbo, na mesma rede viaria, no ano 2004 un total de 106 accidentes con un resultado de 4 mortos, 41 feridos graves e 77 feridos leves.

No ano 2006 houbo nas estradas do conxunto da rede viaria galega 24 accidentes mortais en motocicletas, 15 en ciclomotores e 6 en quads. Neses accidentes faleceron 27 motoristas, 15 ciclomotoristas e 6 pilotos de quads. Entre os condutores de quads falecidos a metade non levaba o casco de seguridade preceptivo. En canto aos condutores de ciclomotores falecidos, 5 non levaban casco.

Pese a que o uso do casco é obrigatorio para circular con estes vehículos, é moi frecuente ver polas rúas das nosas vilas como moitos condutores non o levan. A deficiente regulación dos ciclomotores de 3 e 4 rodas e dos vehículos especiais, e unha certa permisividade explican, que non xustifican, esa irresponsabilidade.

Os accidentes que se producen ao chocar contra as barreiras de contención, causantes de moitas mortes e de mutilacións, teñen mobilizado os motoristas, principais afectados por estas barreiras.

Pensadas exclusivamente como barreiras de seguridade para a contención dos vehículos de 4 rodas, o incremento do censo de motoristas e os brutais accidentes sufridos por algúns deles, deron lugar a repetidas campañas solicitando o cambio destas barreiras por outras máis seguras, para os usuarios máis vulnerábeis, en caso de accidente.

En abril de 2006, un mozo motorista ourensán sufriu un accidente ao circular pola estrada N- 525 á altura do Concello de Xinzo de Limia. Sen que coñezamos as causas, a moto derrapou e o motorista resultou decapitado ao bater contra o “quitamedos”.

Están en estudo algunhas medidas de seguridade para motoristas que redundarían nunha mellora da súa seguridade. Entre elas, o airbag para moto, un sistema de freada similar ao ABS dos coches.

Mentres chegan estas melloras, hai cousas que xa se poden facer.

A substitución das barreiras de contención actuais, nun plan por fases que debería iniciarse onde existe maior exposición a este perigo, é unha medida necesaria para toda a rede viaria e non só para a da Xunta.

Todas as administracións deberían vixiar que nas obras de construción ou conservación non se empregan pinturas esvaradías, perigosas para motoristas, ciclistas e peóns. Así como a eliminación de obstáculos nas marxes das estradas, como algúns sinais verticais de tráfico, especialmente perigosos.

## OS LIMITADORES DE VELOCIDADE

Ao fío do debate sobre a influencia do exceso de velocidade na frecuencia e gravidade dos accidentes de circulación ten aparecido unha certa polémica sobre a obrigaón ou non da instalación de limitadores de velocidade nos vehículos.

Baixo o nome xenérico de limitador de velocidade existen varios tipos con prestacións claramente diferenciadas:

O regulador de velocidade permite establecer un ritmo de marcha que se mantén de forma automática ata que o condutor pisa o acelerador ou o freo.

En cambio, co limitador de velocidade o condutor programa a velocidade que non desexa superar e cando chega a esta, o vehículo avísao. Chegado este punto, existen dúas alternativas no mercado. Unha que consiste en pisar a fondo o acelerador en caso de emerxencia, co que queda liberada a limitación, ou, noutros modelos, despois de que o vehículo ten avisado ao condutor, este pode optar por aumentar a velocidade ou reducila.

A investigación das principais marcas de automóbiles está avanzando rapidamente e xa existen no mercado outras opcións máis sofisticadas.

En principio, é sobre a obrigatoriedade ou non da instalación dos limitadores onde parece estar centrada a polémica.

Máis alá da contradición que significa producir vehículos que poden alcanzar máis de 260 km/h e ofrecer limitadores de velocidade neles, o certo é que non se ven moitos inconvenientes para a instalación destes.

As vantaxes para a instalación voluntaria dun limitador de velocidade, mentres non se estableza a obrigatoriedade legal, parece que permite un maior control do exceso da velocidade non desexada e, por tanto é posíbel pensar nun menor consumo de combustíbel.

O único inconveniente puidera ser a rutina dunha conducción na que a intervención do condutor é moito menor e, por tanto, a atención debe incrementarse.

Actualmente existen no mercado diversas marcas de automóbiles que ofrecen de serie estes limitadores en todos os seus modelos ou en parte deles.

Dende o 1 de xaneiro de 2007 será obrigatoria a instalación de limitadores de velocidade nos vehículos para transporte de mercadorías de máis de 3,5 toneladas de peso. Será tamén obrigatorio para os vehículos dedicados ao transporte de persoas cuxo número de prazas sexa superior a 8 pasaxeiros.

O limitador de velocidade deberá estar regulado para que estes vehículos non superen os 100 km/h no caso do transporte de pasaxeiros e de 90 km/h no transporte de mercadorías.

Os vehículos, afectados por esta norma, matriculados antes desa data, terán un período dun ano para adaptarse a esta.

## O PERIGO DOS ANIMAIS CEIBES NAS ESTRADAS

1º) Nos últimos anos véñe notando un aumento de accidentes nas estradas de Galiza provocados pola irrupción de animais na calzada. Especialmente significativo é o incremento de casos nos que o accidente é provocado por xabarís.

O 84% dos accidentes prodúcese en vías convencionais e o 16 % en vías de alta capacidade. Nestas vías, porén, rexístranse os accidentes máis graves, sobre todo se se trata de vías onde o cerramento dos balados de separación é obrigatorio, pola sorpresa que a aparición dos animais pode causar.

A maioría dos accidentes prodúcense en horas nocturnas ou con pouca luz solar.

Á hora de proxectar unha estrada debería terse en conta se o trazado pode pasar por algún espazo natural con presenza de fauna libre, non só por respecto ao medio, senón tamén polo perigo que a fauna pode supor para os condutores.

2º) A perigosidade destes accidentes vén determinada pola sorpresa que supón unha irrupción inesperada ou imposible de evitar. Nunha porcentaxe elevada de casos, o accidente prodúcese por manobra evasiva e non por impacto do animal.

Neste senso a sinalización de advertencia aos condutores é indispensábel.

3º) Existen alternativas xa experimentadas e que teñen amosado a súa utilidade na prevención e evitación de accidentes.

Entre outras, as seguintes recomendadas polos técnicos de tráfico:

Uso de sinalización e dispositivos dirixidos ao condutor: sinais de alerta.

Reforzamento da sinalización vertical e horizontal e balizamento nas zonas habilitadas para o cruzamento, utilizando sinais luminosos intermitentes de “velocidade máxima”, acompañada do que advirte do paso de animais en liberdade, en cada sentido da estrada, xusto antes da interrupción do valado, de maneira que se iluminen ao paso dos vehículos entre o crepúsculo e a alba. Os mesmos sinais pintados sobre a calzada para evitar a accidentalidade diúrna, acompañados de bandas sonoras.

Medidas tendentes a controlar o comportamento e o acceso dos animais á estrada: instalación de balizas fotovoltaicas escintilantes, dirixidas cara á masa forestal, colocadas en ambas as marxes da estrada e alimentadas con enerxía solar, co fin de disuadir os animais de cruzar a estrada.

Colocación de espellos ou cuñas metálicas en soportes de madeira, a ambos os lados da calzada, que reflicten a luz dos faros dos vehículos, sen que sexa perceptíbel para o condutor, cara ao exterior da vía para provocar a fuxida dos animais. Estes reflectores emiten luz vermella cara ao campo, de maneira que se crea unha barreira óptica de alarma que induce o animal a deterse ou a fuxir. Este sistema xa se ten experimentado na estrada C- 646 en Valdoviño no ano 2003, ao parecer con bos resultados.

Cerramentos dos coutos de caza maior. Instalación de barreiras ou valados complementados con pasos inferiores ou superiores e, no seu caso, deforestación das zonas de escasa visibilidade das estradas máis afectadas. Provisión de comida e auga que permitiría evitar a trasfega de animais a outros lugares. Así se podería evitar, en gran

medida, a presenza sorpresiva de animais naquelas zonas onde os condutores non poidan frear ou realizar manobras evasivas en condicións de seguridade.

Nas autoestradas e autovías é conveniente enterrar os sistemas de peche a maior profundidade para que os animais teñan maior dificultade á hora de escarvar nos aramados.

#### A RESPOSTA URXENTE EN CASO DE ACCIDENTE

A rapidez na resposta en caso de accidente é vital para a saúde e a vida das vítimas dos accidentes. Os informes recibidos estiman que do total de persoas falecidas por causa dun accidente de tráfico o 50% morren no lugar do sinistro ou camiño do hospital, o 35% no hospital nas 4 horas seguintes ao accidente, e o 35% despois de transcorridas 4 horas.

Por tanto chegar o antes posíbel ao lugar do accidente convértese nun factor importantísimo para salvar vidas e mellorar o prognóstico dos feridos.

Alemaña, país que se cita como o que ofrece a mellor e máis eficiente asistencia aos accidentados, garante a chegada dos servizos sanitarios en menos de 10 minutos dende o momento da chamada.

A Xunta informa de que o seu servizo de transporte sanitario urxente pode chegar ao lugar do accidente en 20 minutos dende o momento da chamada.

Dadas as características singulares do hábitat galego e a dispersión da poboación é moi discutíbel que esta isócrona se poida cumprir.

O problema incrementase nas comarcas con maior conxestión de tráfico e no medio rural, pola dificultade que pode supor a localización dalgúns lugares en pequenos núcleos de poboación.

En todo caso, parece especialmente recomendábel unha previsión maior da utilización de helicópteros, que a este fin debería complementarse cunha maior posibilidade de actuación destes nos hospitais, habilitando superficies para emerxencias.

Un elemento que vai incidir de forma decisiva na rapidez da resposta dos servizos de asistencia será o sistema eCall. Un sistema que xa funciona en Francia, e que consiste nun avisador instalado no vehículo que se activa automaticamente no momento do accidente e que a través dun GPS dá a situación do vehículo accidentado.



## 25. REFERENCIAS

- *Accidentalidad peatonal en núcleos urbanos.-Instituto Mapfre, seguridad vial. 2005.*
- *Accidentes 2000-2003. Xefatura Provincial de Trafico. Pontevedra.*
- *Alcohol y siniestralidad por tráfico\*: Acerca de cómo el alcohol se asocia a un mayor riesgo de la accidentalidad por tráfico. F.Javier Álvarez y M.Carmen del Río. II Jornadas sobre Búsqueda de Soluciones al Problema de los accidentes de tráfico. Universidade de Zaragoza. 2005*
- *Anuario Estadístico General (varios anos), DXT.*
- *Anuario Estadístico de Accidentes (varios anos) DXT.*
- *Asistencia urgente a las víctimas de los accidentes, queda mucho por hacer. José Luis Casado. III Jornadas sobre Búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico. Universidade de Zaragoza. Maio 2006.*
- *Aspectos económicos de los accidentes de tráfico en Galicia. Roberto Pereira-Facultade Ciencias Económicas U.de Vigo.*
- *A política europea de transportes de cara ao 2010: a hora da verdade(Libro Branco COM 2001)370*
- *CARE. Banco de datos comunitario sobre os accidentes de circulación en estrada que provocan lesións corporais. Estado desenvolvemento e futuras orientacións.COM(97) 238 final.*
- *Carreteras Españolas 2003/2006 Asociación Española de la Carretera.*
- *Como conseguir conductores y carreteras más seguros.(Sartre 3). DXT*
- *Condiciones psicofísicas, edad y conducción de vehículos(Luxemburgo, España y Holanda. Asecem 2005.*
- *Conducción Segura. Dirección Xeral da Xuventude. Xunta de Galicia.*
- *Consellaría de Política Territorial. Memoria Seguridade Viaria 2004*
- *Consellaría de Política Territorial. Memoria Seguridade Viaria 2005*

- *Credibilidad de las administraciones públicas frente al problema de la accidentalidad vial.-Juan Carlos Toribio Ramos. II Jornadas sobre Búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico. Universidade de Zaragoza. 2005*
- *Cruz Vermella de Galicia. Informe ao Valedor do Pobo sobre Seguridade Viaria en Galicia.*
- *¿De verdad comprendemos por qué se producen los accidentes de tráfico? Aniceto Zaragoza Ramírez. III jornadas de búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico. Universidade de Zaragoza. Maio 2006.*
- *Dirección Xeral de Xuventude e Solidariedade. Informe sobre Seguridade Viaria 2005.*
- *El accidente de tráfico. Definición de medidas para la mejora de la seguridad vial. José Manuel Barrios. II Jornadas sobre Búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico. Universidade de Zaragoza. 2005*
- *El papel de las investigaciones en profundidad de los siniestros de circulación.- Jesús Monclús González. II Jornadas sobre Búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico. Universidade de Zaragoza. 2005*
- *Enquisa de Mobilidade e seguridade viaria. Resultados sobre velocidade en Galiza. RACC*
- *Estudio de la mortalidad a 30 días por accidente de tráfico.-Ministerio Sanidade. 2004*
- *Estudio europeo sobre señales de tráfico. RACE*
- *Estudio EuroRAP. Programa europeo de valoración de estradas. RACC Automóvil Club. 2005*
- *Fundación Pública Urgencias Sanitarias de Galicia.061. Memoria 2003*
- *IGE*
- *INE*
- *Informe mundial sobre prevención dos traumatismos causados polo transito(Organización Mundial da Saúde. Xenebra 2004)*

- *Informe sobre a accidentalidade en Galicia 2005(C.X.T. Noroeste) X.P.T. A Coruña.*
- *Informe sobre a seguridade viaria. Un servizo eCall para todos.Parlamento Europeo. A6-0072/2006*
- *La ausencia del respeto y la cultura del riesgo en el escenario del tráfico. Juan Carlos Toribio Ramos. III Jornadas de búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico. Universidad de Zaragoza. Maio 2006*
- *La Violencia Vial. Informe especial sobre los accidentes de tráfico en Aragón. Justicia de Aragón. 2004*
- *Las Carreteras y la noche. Ver y ser visto. Instituto Mapfre Seguridade Vial.2004*
- *Las distracciones en la conducción. RACC*
- *Las señales de tráfico. Resultados España y Galicia. RACC Automóvil Club. 2005*
- *Lei 4/1994 de estradas de Galicia (D.308/2003)*
- *Lei 17/2005, de 19 de xullo. BOE 172.(carné por puntos).*
- *Lei de Tráfico, Circulación de vehículos de motor e Seguridade Viaria (R.D.L. 339/1990)*
- *Lesións por accidente de Tráfico. Consellaría de Sanidade. 1998-2004.*
- *Libro Blanco sobre a política europea de transportes (Com 2001)370 final.*
- *Medidas urgentes para luchar contra la violencia vial. Propuestas. Stop Accidentes.*
- *Memoria Seguridade Viaria 2004/2005. Consellaría de Política Territorial.*
- *Motoristas: ¿Víctimas o culpables?. M.J.Cruz. III Jornadas de búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico. Universidade de Zaragoza. Maio 2006*
- *Observatorio transfronterizo España-Portugal. MOPTC. M.Fomento. 2004*
- *Plan Estratégico de Seguridad Vial. DGT. 2005-2008.*
- *Plan Estratégico de Tráfico. 2003-2006. Gobierno Vasco*
- *Plan de Seguridad Vial 2005-2007. Generalitat de Cataluña*
- *Programa de acción europeo de seguridade viaria-. (COM 2003)311 final.*

- *Programa de acción europeo de seguridad viaria. Balance intermedio(COM 2006) 74 final.*
- *Que necesitamos saber para dirigir nuestras medidas preventivas de manera adecuada*  
*Dra. María Seguí-Gómez. Universidate de Navarra. II Jornadas sobre búsqueda de*  
*soluciones al problema de los accidentes de tráfico. Universidate de Zaragoza. 2005*
- *Relación de estradas de titularidade de Galicia. D.308/2003*
- *Reglamento Xeral de Estradas(R.D. 1812/1994)*
- *Sanción frente a educación: dos estrategias para afrontar la seguridad vial. Luis*  
*Montoro González. Catedrático Seguridad Vial. II Jornadas sobre búsqueda de*  
*soluciones al problema de los accidentes de tráfico. Universidate de Zaragoza. 2005*
- *061 Enquisa de satisfacción. 2002*

# INDICE

Páxina

PRESENTACIÓN .....	1
PREFACIO .....	3
1. INTRODUCCIÓN .....	5
2. A SINISTRALIDADE VIARIA, UN PROBLEMA DE SAÚDE .....	7
3. A SEGURIDADE VIARIA EN GALIZA .....	9
O ESTADO DA CUESTIÓN .....	9
4. A SEGURIDADE VIARIA NA UNIÓN EUROPEA.....	13
5. A SEGURIDADE VIARIA NO ESTADO ESPAÑOL. O MARCO NORMATIVO E COMPETENCIAL .....	17
O PLAN ESTRATÉXICO DE SEGURIDADE VIARIA.....	18
6. AS COMPETENCIAS SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR E SEGURIDADE VIARIA.....	21
7. SITUACIÓN RELATIVA DE GALIZA EN RELACIÓN AO CONTORNO ESTATAL E EUROPEO .....	23
8. AS ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO.....	27
9. EVOLUCIÓN DA SINISTRALIDADE VIARIA EN GALIZA .....	29
EVOLUCIÓN DA ACCIDENTALIDADE NA REDE VIARIA DA XUNTA.....	34
10. OS DATOS DAS CIDADES .....	35
11. INCIDENCIA SOBRE A SAÚDE E A VIDA DAS PERSOAS DOS ACCIDENTES DE TRÁFICO.....	51
12. A RESPOSTA URXENTE EN CASO DE ACCIDENTE.....	55
13. AS CAUSAS DOS ACCIDENTES DE TRÁFICO .....	59
14. FACTORES DE INFLUENZA NA GRAVIDADE DO ACCIDENTE CORPORAL. 69	
Provincia.....	73
15. O INCREMENTO DA INTENSIDADE DO TRÁFICO.....	75
A EVOLUCIÓN DA INTENSIDADE DO TRÁFICO NA REDE AUTONÓMICA ..	76
MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS.....	81
O CENSO DE CONDUTORES .....	81
16. A REDE VIARIA GALEGA. TITULARIDADE E CARACTERISTICAS .....	83
17. A SEGURIDADE VIARIA NA REDE GALEGA DE ESTRADAS .....	85
PUNTOS NEGROS (PN) OU TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES (TCA) NA REDE VIARIA GALEGA .....	86
A ESTADÍSTICA DE PUNTOS NEGROS DA DIRECCIÓN XERAL DE TRÁFICO .....	90
O INFORME EURORAP.....	96
18. ONDE SE PRODUCEN OS ACCIDENTES.....	111
19. PROBLEMAS ESTRUCTURAIS E FACTORES CONCORRENTES.....	135

O ACCIDENTE DA A6.....	135
AS VÍAS “RÁPIDAS” .....	136
ALGÚNS CASOS ESPECIALMENTE GRAVES PROTAGONIZADOS POR CONDUTORES NOVOS .....	139
20. OS ATROPELOS DE PEÓNS.....	145
21. ACCIDENTES EN CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS .....	155
22. A IRRUPCIÓN DE ANIMAIS LIBRES NAS ESTRADAS.....	157
23. A CONSERVACIÓN DA REDE VIARIA GALEGA .....	163
24. CONCLUSIÓNS .....	173
25. REFERENCIAS .....	199