

Colisiones en carreteras convencionales en España

Álvaro Gómez Méndez

Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Salvando vidas en las carreteras rurales

ETSC, MAPFRE, DGT

Madrid, 9 de abril de 2024



Contenido

- **Siniestralidad: situación actual y evolución.**
- **Riesgos.**
- **Perfiles de siniestralidad.**
- **Factores de riesgo.**
- **Estrategia de Seguridad Vial 2030.**

<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/>

DGT en Cifras



Temas

-  Vehículos
-  Conductores
-  Accidentes de tráfico
-  Denuncias e ingresos
-  Información municipal



Haz clic en uno de los temas y descubre más información sobre él o accede directamente

[Acceder](#)

Siniestralidad en vías convencionales 2022

Últimos datos publicados

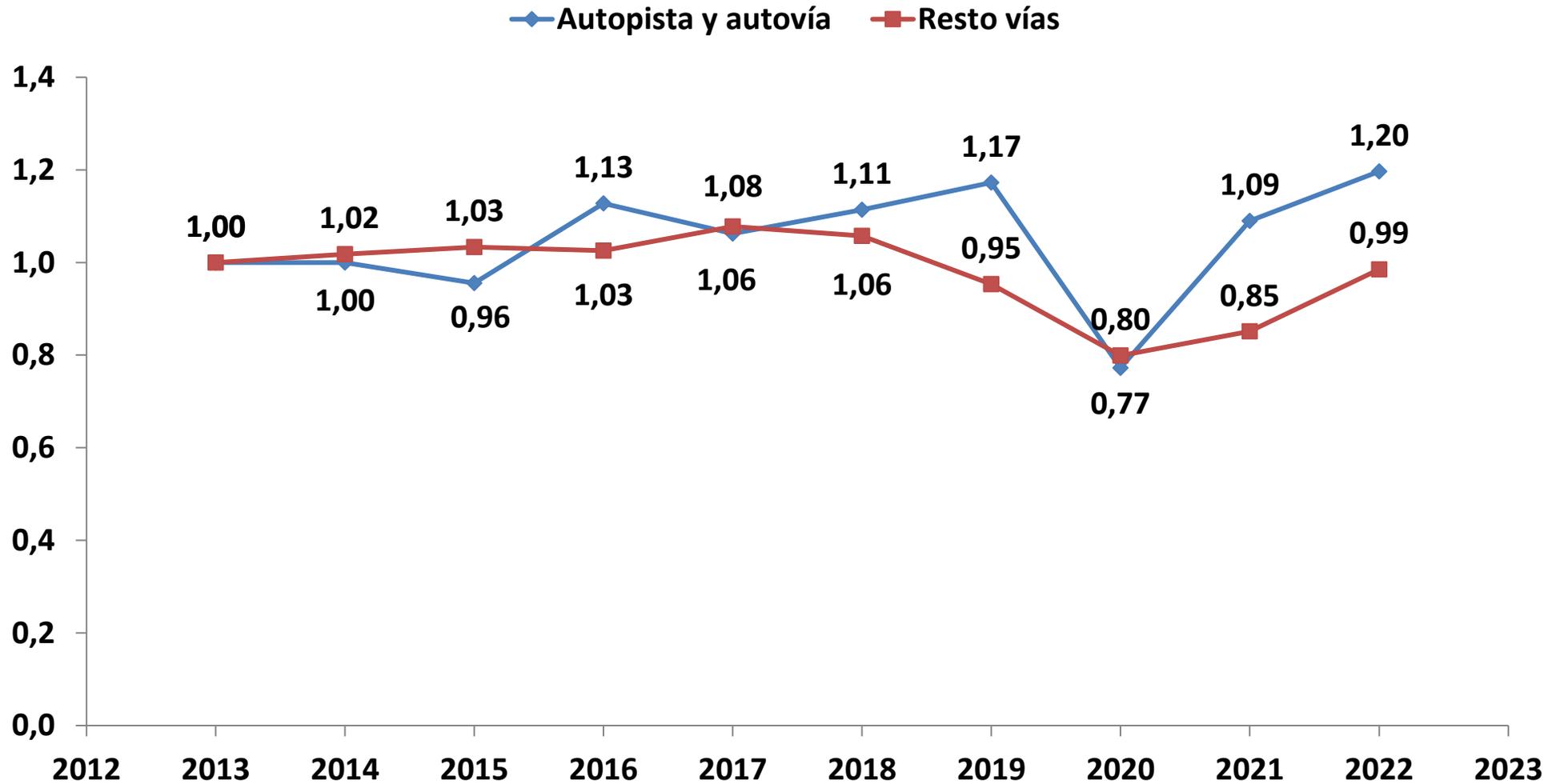
Cuadro comparativo por meses y días	PDF	
Cuadro comparativo por Comunidades Autónomas	PDF	
Cuadro comparativo por Provincias	PDF	



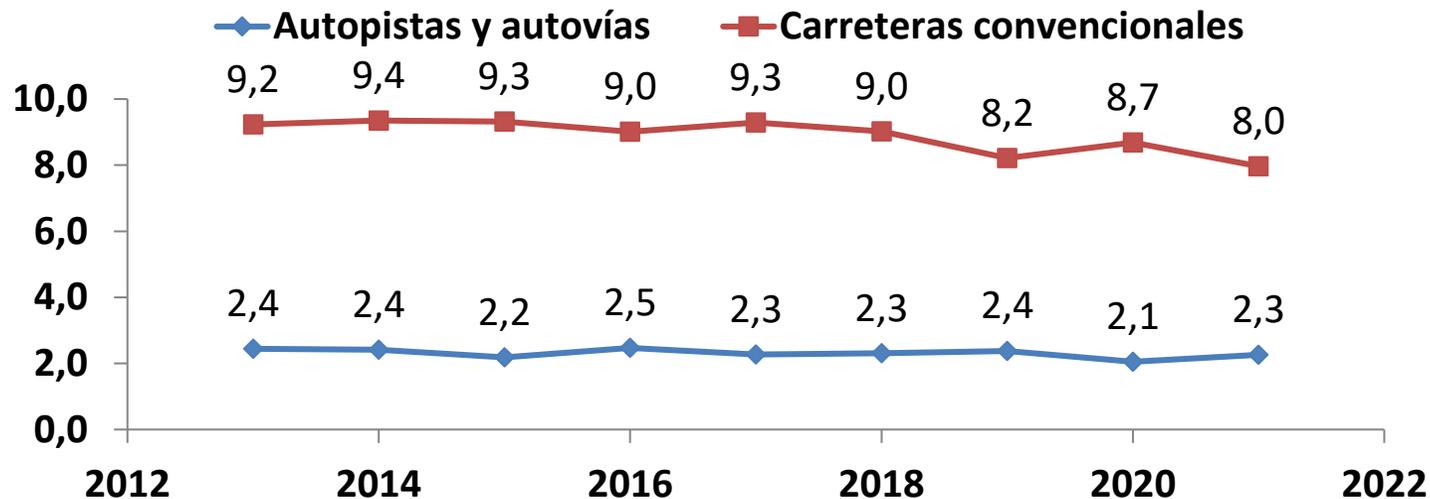
Víctimas en siniestros. Año 2022

	Valor absoluto				Distribución porcentual			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hosp.	Heridos no hosp.	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hosp.	Heridos no hosp.
Interurbana	33.300	1.273	3.892	44.798	34%	73%	46%	38%
Autopista	3.540	99	280	5.296	4%	6%	3%	4%
Autovía	7.728	248	602	11.454	8%	14%	7%	10%
Resto	22.032	926	3.010	28.048	23%	53%	35%	24%
Urbana	64.616	473	4.610	74.530	66%	27%	54%	62%
TOTAL	97.916	1.746	8.502	119.328	100%	100%	100%	100%

Personas fallecidas. Año 2013=1

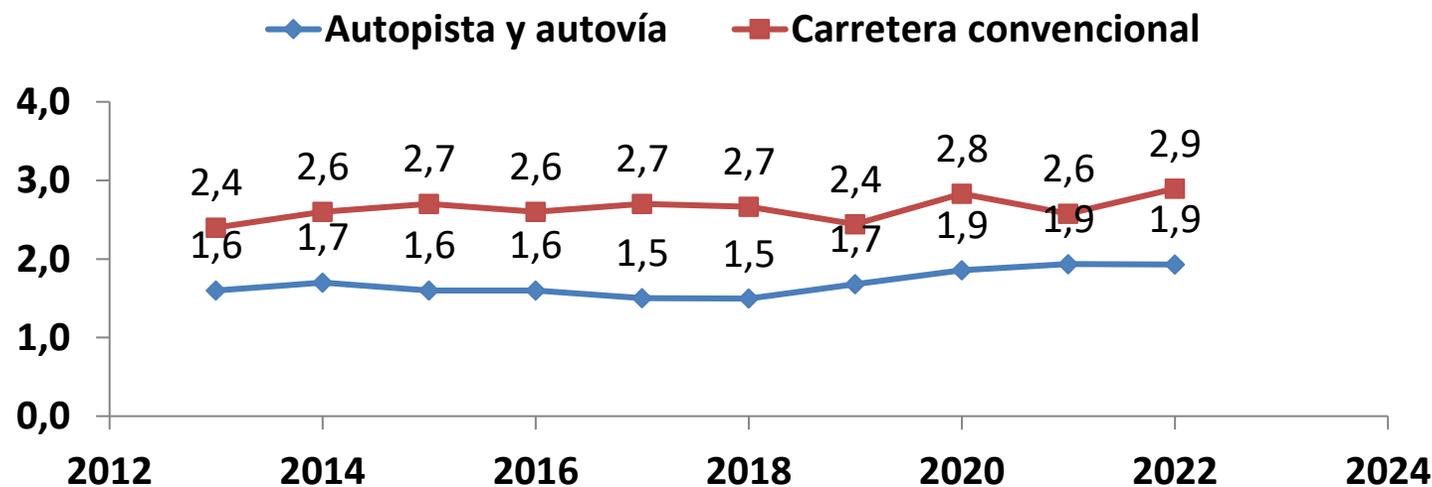


Riesgo y lesividad. Años 2013-2022

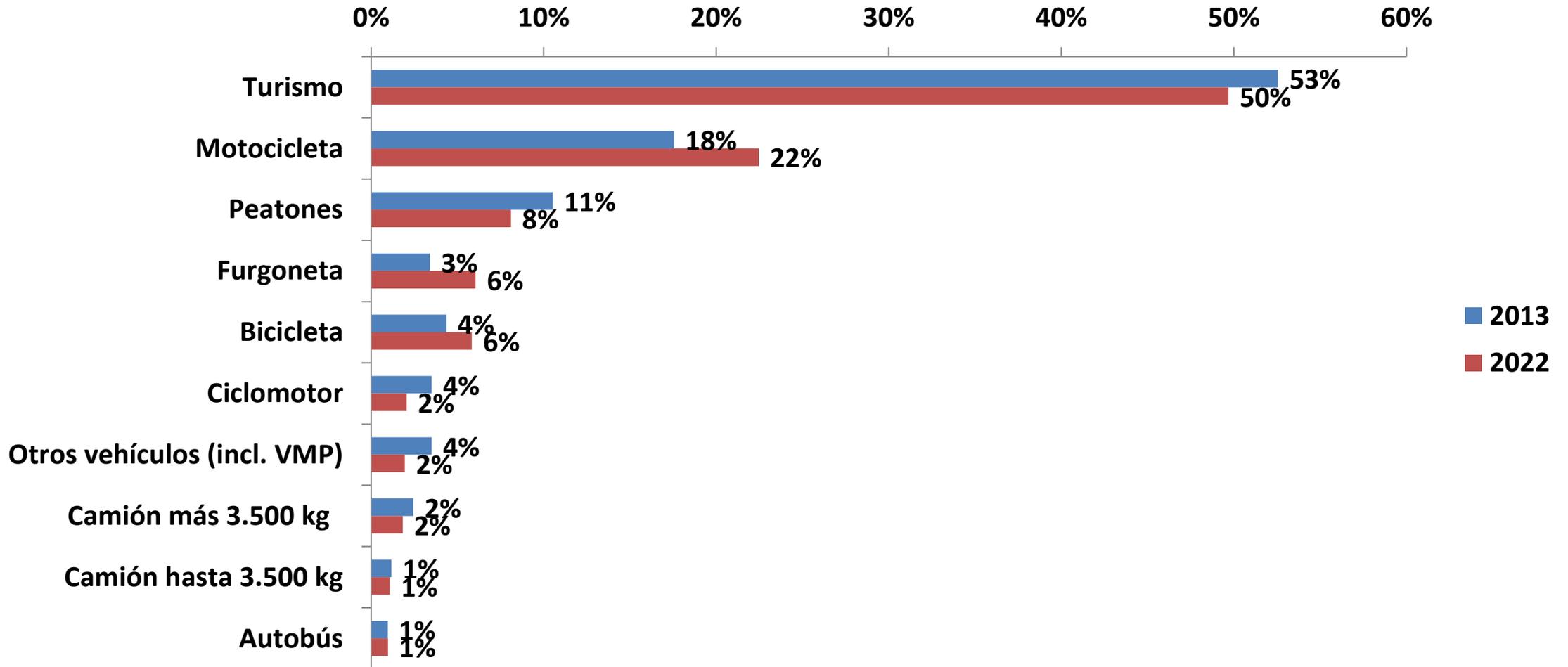


Personas fallecidas por 1.000 millones de kilómetros recorridos

Personas fallecidas por 100 personas víctimas



Personas fallecidas en carretera convencional, medio de desplazamiento. Años 2013, 2022



Personas fallecidas en carretera convencional, tipo de siniestro. Años 2013-2022

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Colisión frontal	193	197	176	241	285	269	239	184	189	246
Colisión lateral y frontolateral	173	144	132	170	165	159	129	115	121	130
Colisión trasera y múltiple	70	61	70	41	48	44	43	42	39	46
Salida de la vía	340	348	362	375	407	382	363	309	355	396
Vuelco	19	6	10	7	10	15	15	11	10	7
Atropello a peatón	87	81	63	87	57	80	75	61	53	69
Otro tipo	58	120	158	43	41	45	32	29	33	32
Total	940	957	971	964	1.013	994	896	751	800	926

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Perfil de personas fallecidas

Trazado:

55%, recta (de ellas, 17% motocicletas)

45%, curva (de ellas, 29% motocicletas)

Momento:

54%, laborales

46%, fin de semana

Edad:

24%, 65 años o más.

17%, 45-54 años.

Factores concurrentes

Personas fallecidas en función de factor concurrente

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Velocidad inadecuada	231	288	240	212	185	198	221
% fallecidos velocidad inadecuada	29%	34%	30%	29%	29%	29%	28%
Total fallecidos	810	851	812	740	642	673	787
Conducción distraída	254	297	266	243	231	238	275
% fallecidos conducción distraída	31%	35%	33%	33%	36%	35%	35%
Total fallecidos a	810	851	812	740	642	673	787
Alcohol	139	156	130	138	108	171	175
% fallecidos alcohol	26%	27%	25%	28%	28%	34%	30%
Total fallecidos	537	585	510	497	382	500	575

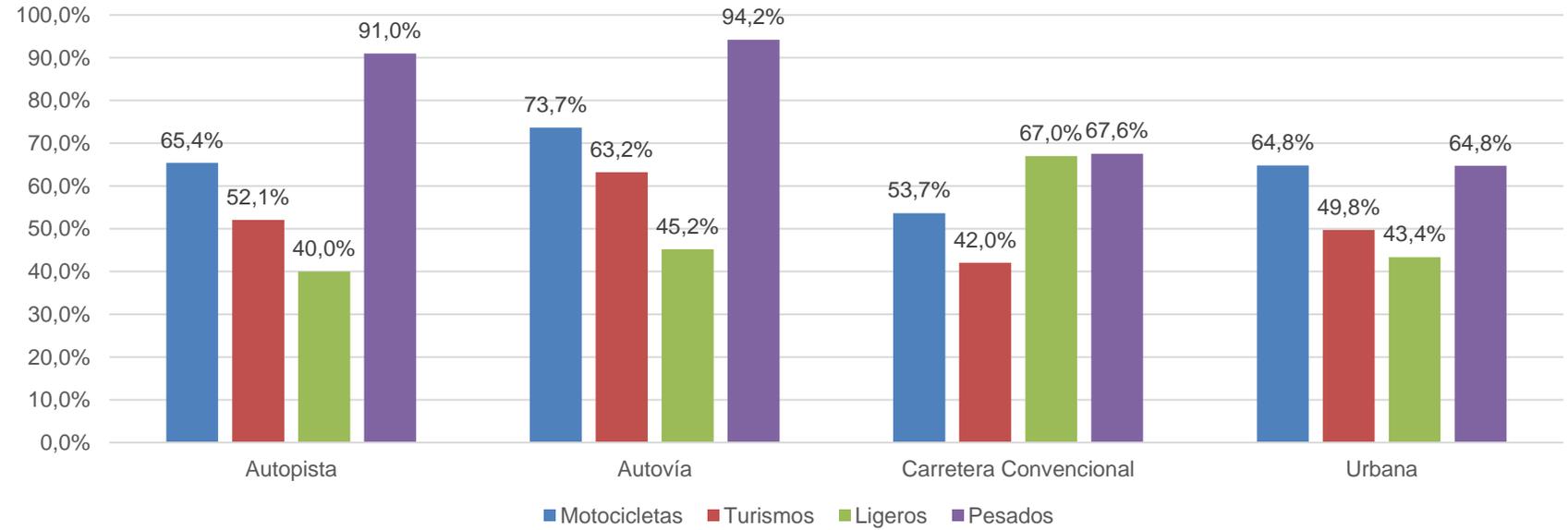
Nota: Esta tabla contabiliza el número de personas fallecidas en siniestros mortales en los que, en opinión del agente actuante, alguno de los factores reseñados ha influido en la producción del accidente.

En el caso del alcohol se considera la muestra de siniestros mortales en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas y/o cuando una de las pruebas realizadas resultó positiva.

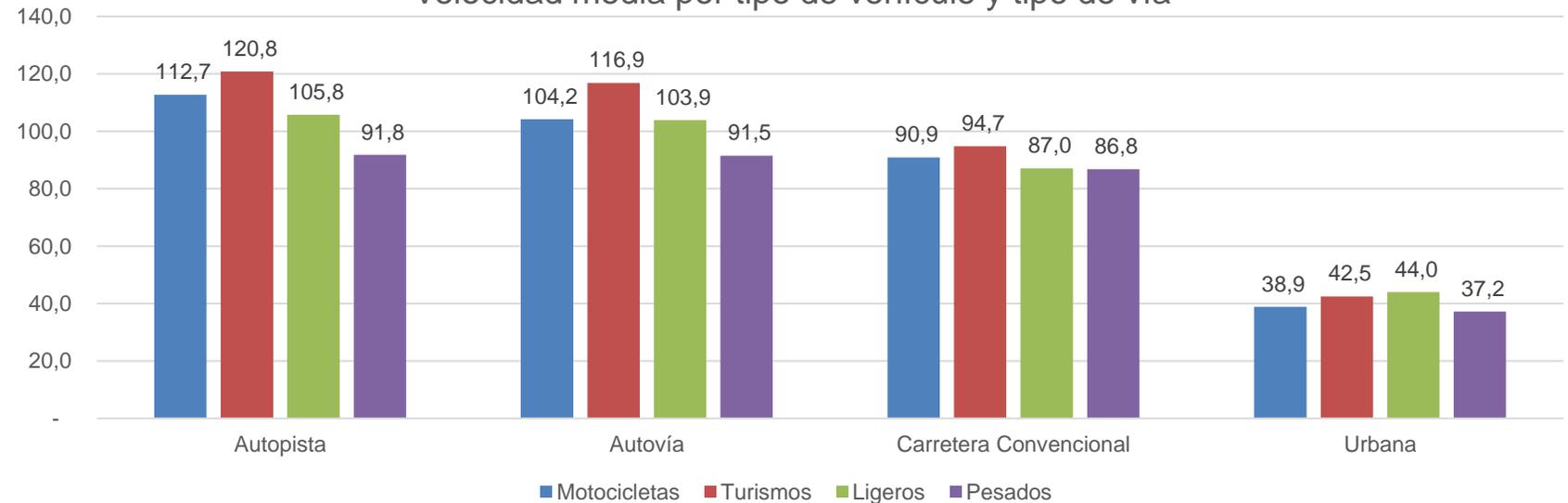
Se excluyen los datos de Cataluña y País Vasco

Velocidad

Cumplimiento por tipo de vehículo y vía

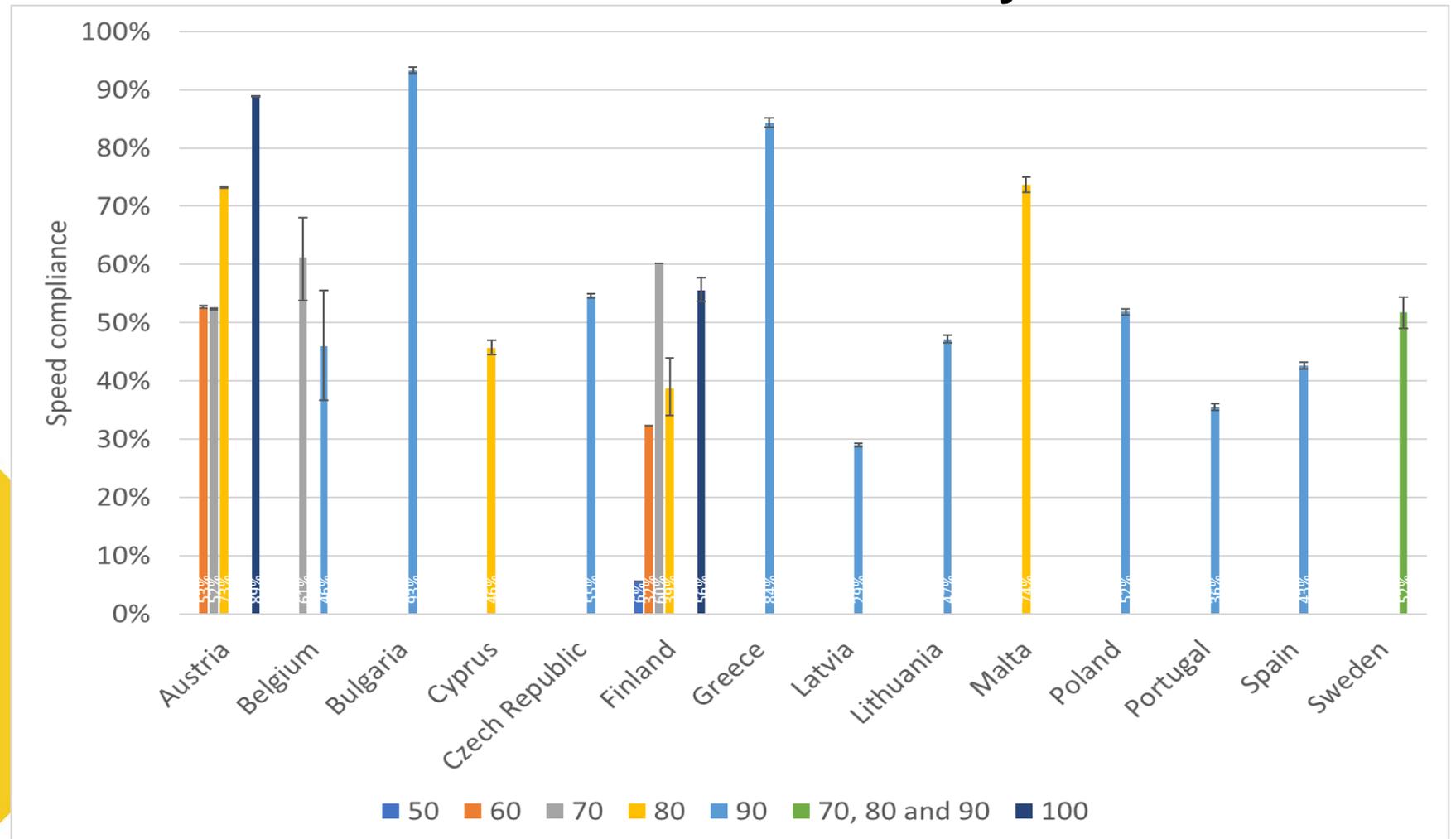


Velocidad media por tipo de vehículo y tipo de vía



*Fuente: Observatorio
Nacional de Seguridad Vial.*

% cumplimiento del límite de velocidad en turismos en convencional entre semana y de día



Fuente: Observatorio
Nacional de Seguridad Vial.

43% en convencional en España

Cinturón de seguridad

Uso poblacional

Tipo de vía	Conductores	Pasajeros delanteros	Pasajeros traseros	Total
Autopista	99,7%	99,4%	93,2%	98,1%
Autovía	96,4%	96,7%	96,3%	95,7%
Carretera convencional	97,6%	97,3%	95,8%	96,1%
Urbana	94,1%	93,9%	88,8%	90,8%
Total	96,0%	95,9%	92,8%	93,9%

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Uso en personas fallecidas

	2022
Autopista. Interurbana	18% *
Autovía. Interurbana	15%*
Resto vías. Interurbanas	28%
Vías urbanas	48% *
Total	26%

**Este dato no puede ser interpretado de forma aislada debido a su baja frecuencia (N<100), hecho que puede dar lugar a variaciones porcentuales elevadas y poco representativas*

Áreas estratégicas y Líneas de actuación

4. Vías seguras

- 4.1. Promover las soluciones de diseño basadas en el **sistema seguro**.
- 4.2. Potenciar el uso de **procedimientos de gestión** de la seguridad de las infraestructuras.
- 4.3. Evaluar el nivel de **seguridad de la red** viaria.
- 4.4. Potenciar la **gestión del tráfico** segura, sostenible e inteligente.
- 4.5. Aumentar la **seguridad de** peatones, personas usuarias de bicicleta y motocicleta, y personas mayores.
- 4.6. Potenciar la **evaluación** de las intervenciones y el intercambio de buenas prácticas.
- 4.7. Concienciar sobre la importancia de la **inversión** en infraestructura y la **dotación** adecuada de recursos humanos y técnicos.

Impulso a la seguridad de las vías por parte de los titulares:

- Promoción de soluciones de diseño seguro.
- Extensión de los procedimientos de gestión de la seguridad de las vías, en el marco de la Directiva (EU) 2019/1936.



Gracias



SEGURIDAD VIAL 2030

Indicadores de desempeño



Baseline

Trend line

	Indicador	Definición
1	Velocidad	% vehículos que circulan sin superar el límite de velocidad
2	Cinturón de seguridad	% ocupantes de vehículos que utilizan correctamente el cinturón de seguridad o el sistema de retención infantil
3	Equipo de protección	% motoristas y ciclistas que utilizan el casco
4	Alcohol	% conductores que conducen sin superar el límite legal de alcohol
5	Distracción	% conductores que NO utilizan un dispositivo móvil
6	Seguridad de los vehículos	% turismos nuevos con una calificación de seguridad EuroNCAP igual o superior a un umbral predefinido
7	Infraestructura	% distancia recorrida en carreteras con un índice de seguridad superior a un umbral acordado
8	Atención posaccidente	Tiempo transcurrido en minutos y segundos entre la llamada de emergencia tras un accidente con víctimas y la llegada de los servicios de emergencia

Velocidad

Tipo de vía	Tipo de vehículo	Velocidad media	% Vehículos que cumplen el límite	% Vehículos dentro de límite+10km/h	% Vehículos dentro de límite+20km/h
Carretera Convencional, límite 90	Motocicletas	90,9	53,7%	74,5%	87,5%
Carretera Convencional, límite 90	Turismos	94,7	42,0%	69,3%	85,7%
Carretera Convencional, límite 90	Ligeros	87,0	67,0%	91,1%	99,2%
Carretera Convencional, límite 90	Pesados	86,8	67,6%	98,8%	100,0%

Principales conclusiones:

- **Mayores niveles de incumplimiento que en autovías.**
- **El 12% de las motocicletas y el 14% de los turismos superan el límite en más de 20 km/h.**
- **Comportamiento muy parecido de los vehículos ligeros y pesados.**



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

4. Vías seguras

Actuaciones recientes, por parte de DGT

- Evaluación y continuación del proyecto de Identificación y señalización de tramos de carreteras con elevada siniestralidad de usuarios de motocicletas (con ATGC, MITMA y otros Titulares).
- Plataforma DGT 3.0. Base del sistema de vehículo conectado.
- Protocolo para el envío de datos al Punto de Acceso Nacional mediante el uso de conos conectados.
- Documento “Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial en entornos interurbanos”.
- Elaboración de una guía de recomendaciones para minimizar el riesgo de accesos en sentido contrario en vías de gran capacidad.
- Datos de siniestralidad vial con implicación de animales 2022.





Áreas estratégicas y Líneas de actuación

4. Vías seguras

Actuaciones recientes, por parte de otros responsables

- MITMA: Transposición de la Directiva Europea 2019/1936 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.
- MITMA: Publicación de una Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista para promover el uso de la bicicleta.
- MITMS: Desarrollo de un procedimiento sistematizado y homogéneo para toda la red estatal de carreteras (RCE) para la identificación tramos con especial frecuencia de incidentes viales con implicación de animales (TEFIVA) y se han señalizado de forma reglamentaria.





Áreas estratégicas y Líneas de actuación

4. Vías seguras

Actuaciones destacadas en 2022:

Transposición de la Directiva Europea 2019/1936 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias

- Real Decreto 61/2022, de 25 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 345/2011.
- Tiene por objeto el establecimiento de los procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad, las auditorías de seguridad viaria y la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en servicio
- Las prescripciones de este Real Decreto se aplicarán a todas las carreteras integrantes de la Red Transeuropea, a las autopistas y a las otras carreteras principales que forman parte de la Red de Carreteras del Estado, independientemente de que se encuentren en fase de planificación, proyecto, construcción o servicio.



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 25

Sábado 29 de enero de 2022

Sec. I. Pág. 11827

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

1425 *Real Decreto 61/2022, de 25 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.*



Vías
seguras



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

4. Vías seguras

Actuaciones destacadas en 2022:

Presentación de los conos conectados para obras

- Estos conos, conectados, geolocalizados y que desprenden destellos luminosos, se comunican en tiempo real con la Plataforma DGT 3.0 y el Punto de Acceso Nacional.
- De esta manera se aumenta tanto la seguridad de los operarios que trabajan en la carretera en el peligroso momento de la colocación de estas señales, como la de los conductores que van a pasar por ese punto y que podrán recibir la información a través de los paneles de mensaje variable en carretera y en sus propios vehículos conectados.





Áreas estratégicas y Líneas de actuación

4. Vías seguras

Actuaciones destacadas en 2023:

Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista para promover el uso seguro de la bicicleta

- Manual de referencia para la planificación, construcción y mantenimiento de infraestructuras ciclistas.
- Reorientar la movilidad hacia medios de transporte más sostenibles y activos, que permitan a su vez proteger la salud, el medioambiente, el clima, la calidad del aire, el bienestar y la seguridad de toda la ciudadanía, sea en el ámbito urbano, metropolitano, interurbano, rural o natural.
- Se realizará una revisión periódica para reflejar todas las mejoras e innovaciones que surjan en este campo.





Áreas estratégicas y Líneas de actuación

4. Vías seguras

Actuaciones destacadas en 2023:

Tramos con especial frecuencia de incidentes viales con implicación de animales (TEFIVA) en la RCE

- Cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, sobre la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad por atropellos de especies cinegéticas (denominados TEFIVA).
- Desarrollo de un procedimiento sistematizado y homogéneo para toda la RCE.
- Señalización reglamentaria (P-24) con panel indicativo de la longitud afectada, haciéndola más llamativa durante las horas nocturnas y crepúsculo.
- Agrupación de aquellos TEFIVA próximos entre sí.





Áreas estratégicas y Líneas de actuación

4. Vías seguras

Próximos pasos, por parte de DGT

- Potenciar el intercambio de datos sobre siniestros de tráfico entre la DGT y los titulares de las vías, promoviendo la adopción de soluciones tecnológicas.
- Elaboración y divulgación de un Plan ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte).
- Integración en DGT 3.0 la información sobre obras de conservación y mantenimiento, incidencias, transportes especiales, pruebas deportivas y vehículos de auxilio (con las JPT).
- Actualización del catálogo de señales.
- Encuesta entre los titulares de las vías sobre la organización, funcionamiento y recursos de las unidades encargadas de potenciar la seguridad vial (con MITMA y otros Titulares).
- Desarrollo de estudios sobre los costes y beneficios de las actuaciones de seguridad vial.





Áreas estratégicas y Líneas de actuación

4. Vías seguras

Próximos pasos, por parte de otros responsables (1)

- MITMS y otros Titulares de las vías: intercambio de prácticas sobre soluciones de diseño viario de efectividad demostrada.
- MITMS (con DGT): Recomendaciones de diseño de carreteras 2+1 y puesta en marcha de casos de uso.
- MITMS y otros Titulares (con DGT): Proyectos de mejora de la seguridad vial en travesías.
- MITMS y otros Titulares: Desarrollo y actualización de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras según la Directiva europea 2019/1936.
- MITMS y otros Titulares (con DGT): Determinación y difusión de tramos de concentración de accidentes (TCA).





Áreas estratégicas y Líneas de actuación

4. Vías seguras

Próximos pasos, por parte de otros responsables (2)

- MITMS y otros Titulares (con DGT): Desarrollo de metodologías para la evaluación del nivel de seguridad.
- MITMS y otros Titulares: Continuar aplicando las recomendaciones vigentes sobre la instalación de sistemas para protección de motociclistas (SPM).
- MITMS y otros Titulares: Implantación de vías ciclistas en carreteras interurbanas.
- MITMS y otros Titulares: Promover soluciones para la mejora de la seguridad de los peatones en vías interurbanas (p.ej.: itinerarios peatonales seguros de acceso a las paradas de transporte público).

