



**GENERALITAT  
VALENCIANA**

Conselleria de Política  
Territorial, Obres Públiques  
i Mobilitat

Direcció General d'Obres Públiques,  
Transports i Mobilitat Sostenible

**ANY  
SOROLLA**

***INFORME DE SEGURIDAD VIAL***  
***Red de carreteras de la GVA***  
***AÑO 2022***

## INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. TRÁFICO Y ACCIDENTALIDAD EN LA RED DE LA GENERALITAT .....	4
La red y el tráfico.....	4
Evolución de la siniestralidad (periodo 2011-2022). .....	5
Indicadores de siniestralidad (2011-2022).....	9
Índices por tipología: carretera convencional vs vías de gran capacidad.....	9
Diagnóstico de seguridad vial de la red de la Generalitat. Año 2022. ....	11
Usuarios DRM (dos ruedas motorizados).....	14
Ciclistas .....	17
VMP.....	20
Peatones.....	22
3. ACTUACIONES REALIZADAS.....	25
Programa de Seguridad Vial 2022/23.....	25
Actuaciones realizadas.....	25
Plan Director de Seguridad Vial. Comisión de Seguimiento.....	31
Seguimiento de la hoja de ruta del Libro Blanco para la protección de usuarios de la bicicleta en la Comunitat Valenciana.....	31
4. PROGRAMACIÓN 2022.....	32
Programa de Seguridad Vial 2022/2023.....	32
Comisión de seguimiento del Plan Director de Seguridad Vial .....	32
Comité Técnico del Libro Blanco sobre protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana.....	32
ANEXO 1. ACCIDENTALIDAD 2011-2022 EN LA RED DE LA GENERALITAT .....	33

### *Principales fuentes de información:*

o

- *La información recogida en este documento sobre accidentalidad se ha elaborado a partir de los datos suministrados por la Dirección General de Tráfico.*
- *Los datos sobre tráfico en las carreteras de la Generalitat Valenciana han sido aportados por el Centro de Gestión de Servicios de apoyo a la Movilidad (CEGESEM) de la Generalitat Valenciana.*

## 1. INTRODUCCIÓN

El objeto de este documento es informar sobre las actividades en el ámbito de la seguridad vial realizadas por la Direcció General d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat Sostenible de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat durante el pasado año 2022.

Se incluyen los datos generales de accidentalidad en la red de la Generalitat, de su evolución a lo largo de los últimos años, así como los datos de indicadores de siniestralidad agrupados por provincias y por carretera.

Durante el año 2022 se continúa con el desarrollo del PLAN DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL y las reuniones de la Comisión de Seguimiento del Plan, así como la continuidad del Comité Técnico en materia ciclista, que realiza reuniones periódicas de seguimiento de la hoja de ruta del Libro Blanco para la protección de los usuarios de la bicicleta en nuestra Comunitat.

Así mismo, a lo largo de este año se han ido ejecutando las actuaciones de seguridad vial contempladas en el vigente PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL 2022/2023, recogiendo en este informe el grado de ejecución de las actuaciones programadas y algunos ejemplos representativos de las mismas.

## 2. TRÁFICO Y ACCIDENTALIDAD EN LA RED DE LA GENERALITAT

### *La red y el tráfico*

En el año 2022, la red de carreteras autonómica comprende 2.743,4 km, de los cuales 308,8 km son vías de gran capacidad y 2.434,6 son carreteras convencionales.

Con una intensidad media diaria de 5.615 vehículos/día, por la red autonómica han circulado 5.622,2 millones de vehículos por km en el año 2022, cifra superior a la del año 2021. (Incremento del 3.52%)

En la gráfica se muestra la evolución del tráfico en las carreteras autonómicas en el periodo 2011-2022.

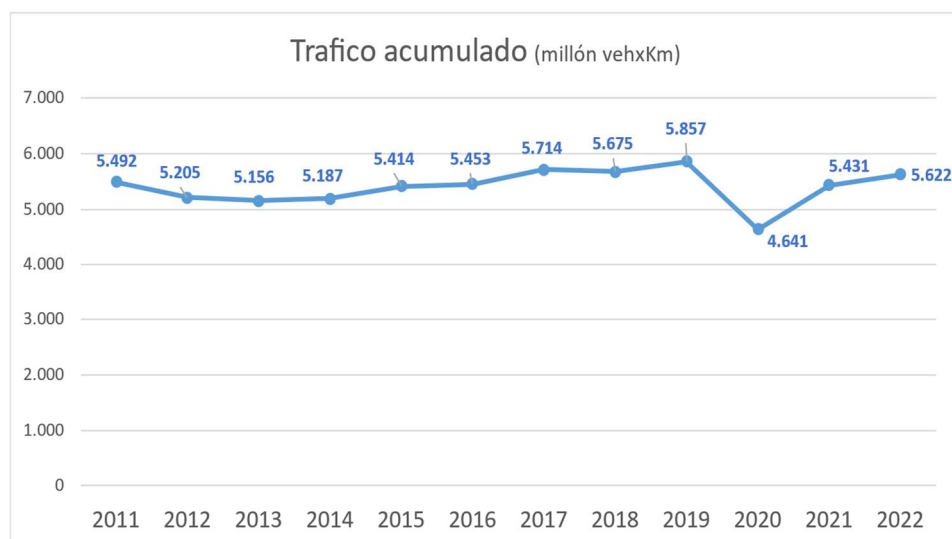


Figura 1: Evolución tráfico acumulado red GVA. Fuente: Memoria anual de Aforos GVA

En relación con los vehículos pesados, el tráfico registrado en el año 2022 en la red GVA (300 millones de vehículosxKm de vehículos pesados y una IMDp media de 577) disminuyendo un 2,3% respecto al año 2021, destacando la provincia de Castellón, con una disminución del 7,2% respecto al tráfico de pesados registrado el año.

Respecto al parque de vehículos, según los últimos datos publicados por la DGT correspondientes al año 2021, la Comunitat Valenciana, con 3.682.022 vehículos, ocupa el 4º puesto entre las Comunidades autónomas, por detrás de Andalucía, Cataluña y Madrid, y el 4º respecto al número de habitantes, con una tasa de 728 vehículos por cada 1.000 habitantes (media nacional 754 veh/1.000 hab).



### ***Evolución de la siniestralidad (periodo 2011-2022).***

En el año 2022 se registraron 2.637 accidentes de tráfico en las carreteras de la Generalitat Valenciana, de los cuales 954 fueron con víctimas, que dieron como resultado 31 personas fallecidas, 114 heridos graves y 1.143 heridos leves.

En las gráficas que siguen se muestra la evolución de los accidentes y de los fallecidos y heridos desde el año 2011, año de inicio de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. El análisis de los datos generales (Accidentes, Accidentes con víctimas y víctimas) muestra una tendencia dispar de las cifras de accidentalidad en el periodo, tras el incremento que se observó entre 2020 y 2021 debido fundamentalmente a los efectos a consecuencia del COVID-19 que redujo sensiblemente la movilidad en el año 2020.

En 2022 se observa un aumento en cuanto a número de Accidentes y Fallecidos, sin embargo, disminuyen los Accidentes con Víctimas, Heridos Graves y Heridos Leves respecto al periodo anterior.

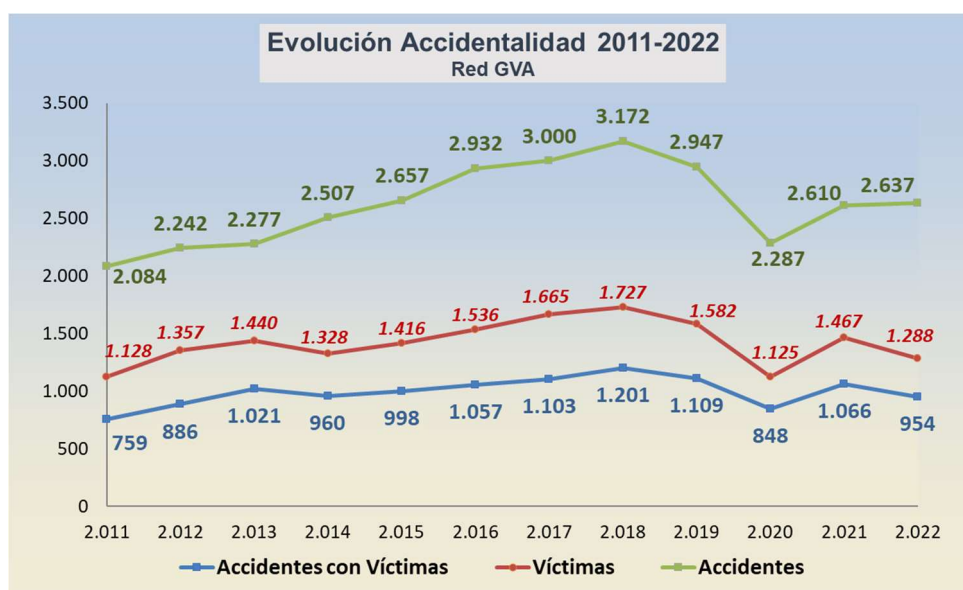


Figura 2: Evolución del número de accidentes totales, accidentes con víctimas y de número de víctimas (fallecidos, heridos graves y leves) en la red GVA

En cuanto al número de accidentes se produce un ligero aumento, pasando de 2610 a 2637. Por el contrario, descienden los Accidentes con Víctimas de 1066 se baja a 954 y lo mismo ocurre con el número de Víctimas.

Los fallecidos aumentan en este periodo, siguiendo una tendencia alcista desde 2020. Aunque sin llegar a los producidos en 2.018.



Figura 3: Evolución víctimas fallecidas en accidentes de tráfico en la red GVA

Los Heridos Graves están por debajo del nivel de 2016.



Figura 4: Evolución heridos graves en accidentes de tráfico en la red GVA

Respecto los Heridos Leves la gráfica muestra un sensible descenso comparado con el año anterior y por debajo de valores de 2014.



Figura 5: Evolución heridos leves en accidentes de tráfico en la red GVA

Al analizar conjuntamente la evolución de la accidentalidad y del tráfico se observa un crecimiento continuado de las cifras de accidentalidad en el periodo 2014-2018 con un descenso general en los últimos 4 años. Esto viene acompañado de una evolución del tráfico que en los primeros años del periodo sufrió un importante descenso, empezando a recuperarse en el año 2015, a partir del cual, tráfico y accidentalidad prácticamente han seguido aumentando hasta el año 2017, año donde la accidentalidad y tráfico siguen caminos distintos, siendo en 2018 cuando la accidentalidad comienza a descender, pero no así el tráfico.

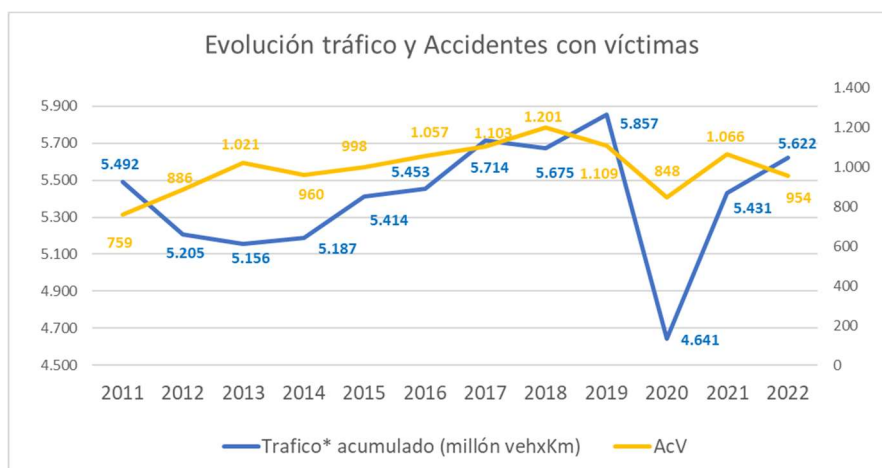


Figura 6: Evolución tráfico y accidentes con víctimas en la red GVA

En 2020 (año COVID-19) cae sensiblemente tanto accidentalidad como tráfico, aumentando ambos en 2021. En cambio, en 2022, un aumento del tráfico no produce una subida de la accidentalidad con víctimas, cruzándose de nuevo en este periodo ambos parámetros.

Considerando solamente los accidentes de mayor gravedad (con fallecidos o con heridos graves) la evolución es diferente, observándose una disminución de los accidentes hasta el año 2015 en que la tendencia cambia y comienza un repunte que se mantiene hasta 2019. En 2020 (año COVID-19) descienden bruscamente ambos valores y, en 2021, éstos aumentan, aunque en menor medida los accidentes de mayor gravedad. En el año 2022, como ocurría en la gráfica anterior, un aumento del tráfico no produce una subida de los accidentes de mayor gravedad, cruzándose también, con la diferencia que en esta gráfica ambos parámetros aumentan.

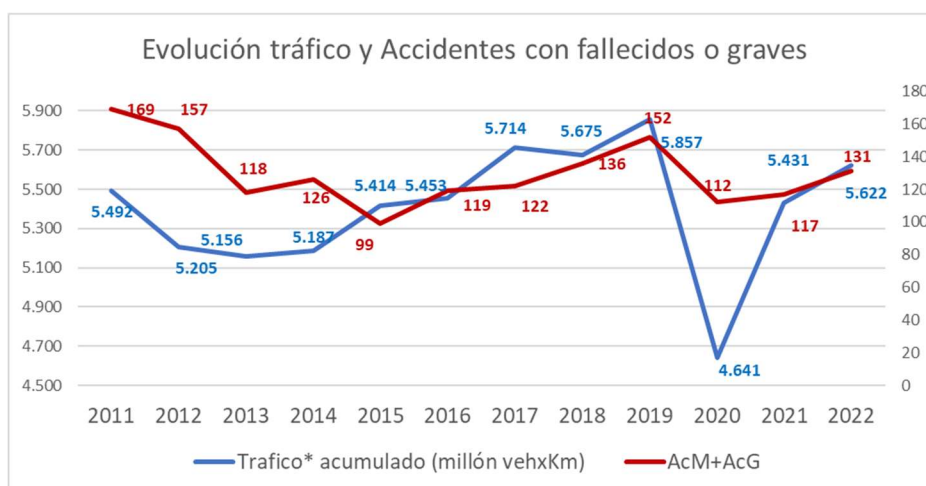


Figura 7: Evolución Tráfico acumulado y Accidentes de mayor gravedad en la red GVA

## **Indicadores de siniestralidad (2011-2022)**

Si analizamos los principales indicadores de siniestralidad para el año 2022 y los comparamos con el año 2011 tenemos:

INDICADOR	2011	2022	variación periodo 2022/2011	variación media anual 2022/2011
Accidentalidad Total	2.084	2.637	+26,5 %	+2,2 %
Accidentalidad con Víctimas	759	954	+25,7 %	+2,1 %
Fallecidos	31	31	0,0 %	0,0 %
Heridos Graves	176	114	-35,2 %	-3,9 %
Heridos Leves	921	1.143	+24,1 %	+2,0 %
Índice de Peligrosidad (IP)	13,82	16,97	+22,8 %	+1,9 %
Índice de Mortalidad (IM)	0,56	0,55	-2,3 %	-0,2 %
Índice de Riesgo (IR)	35,90	22,94	-36,1 %	-4,0 %

### **Notas:**

*Datos correspondientes a 2022 según ARENA2 a 1ª Quincena de Abril de 2023*

Al inicio del periodo los accidentes aumentaron a costa de los heridos leves, pero la situación está cambiando y se están incrementado de nuevo los accidentes de mayor gravedad. En el caso del año 2022 lo que ha aumentado son los fallecidos, disminuyendo los casos de heridos graves y leves. *(En el Anexo 1 se incluye la tabla con las cifras de accidentalidad por provincias desde el año 2011 en la red de carreteras autonómica).*

## **Índices por tipología: carretera convencional vs vías de gran capacidad.**

La siniestralidad de las carreteras presenta una clara diferenciación en función del tipo de vía. Las carreteras convencionales, que representan un 89% de la longitud total de la red de la Generalitat, y por las cuales se realiza algo más de la mitad del kilometraje anual recorrido, acumulan el 65% de los accidentes con víctimas y el 77% de los fallecidos en el año 2022.

Las vías de alta capacidad (autopistas, autovías, convencionales desdobladas) presentan generalmente, en contraposición, mucho mejores índices de siniestralidad, como puede observarse en la tabla siguiente:



		Año 2022										
		Características			Accidentalidad				Indices			
	TIPO DE VÍA	Longitud (Km)	IMD (veh/día)	Tráfico (millón veh.km)	Total Accidentes	Acc con víctimas	Acc con fallecidos	Fallecidos	IP	IM	IR	
ALICANTE	Vías Gran Capacidad	69,1	16.536	417,5	259	102	1	1	24,43	0,24	20,08	
	Ctra. Convencional	888,8	3.877	1.257,9	803	305	13	13	24,25	1,03	36,14	
	Otros				0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	
	<b>Total</b>	<b>957,9</b>	<b>4.791</b>	<b>1.675,4</b>	<b>1.062</b>	<b>407</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>24,29</b>	<b>0,84</b>	<b>32,17</b>	
CASTELLÓN	Vías Gran Capacidad	91,5	18.103	604,5	208	69	0	0	11,41	0,00	8,31	
	Ctra. Convencional	882,2	1.610	518,3	408	123	4	4	23,73	0,77	56,71	
	Otros				2	1	0	0	0,00	0,00	0,00	
	<b>Total</b>	<b>973,7</b>	<b>3.159</b>	<b>1.122,8</b>	<b>618</b>	<b>193</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>17,19</b>	<b>0,36</b>	<b>30,66</b>	
VALENCIA	Vías Gran Capacidad	148,2	31.758	1.718,3	405	151	4	4	8,79	0,23	7,28	
	Ctra. Convencional	663,6	4.565	1.105,7	549	201	8	9	18,18	0,81	25,62	
	Otros	0,0	0	0,0	3	2	0	0	0,00	0,00	0,00	
	<b>Total</b>	<b>811,8</b>	<b>9.531</b>	<b>2.824,1</b>	<b>957</b>	<b>354</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>12,54</b>	<b>0,46</b>	<b>14,50</b>	
GENERALITAT	Vías Gran Capacidad	308,8	24.305	2.740,3	872	322	5	5	11,75	0,18	9,43	
	Ctra. Convencional	2.434,6	3.243	2.881,9	1.760	629	25	26	21,83	0,90	35,75	
	Otros				5	3	0	0	0,00	0,00	0,00	
	<b>Total</b>	<b>2.743,4</b>	<b>5.615</b>	<b>5.622,3</b>	<b>2.637</b>	<b>954</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>16,97</b>	<b>0,55</b>	<b>22,94</b>	

*Tráfico: Tráfico anual acumulado en millones de vehículos x kilómetro*

*IP= Índice de Peligrosidad: Número de accidentes con víctimas por cada 100 millones de kilómetros recorridos*

*IM= Índice de Mortalidad: Número de víctimas mortales por cada 100 millones de vehículos recorridos*

*IR= Índice de Riesgo-EuroRap: Número de accidentes con fallecidos o heridos graves por cada 1.000 millones de kilómetros recorridos (media ponderada de los últimos tres años)*

*B= Bajo B-M=Bajo-Medio M=Medio M-A=Medio-Alto A=Alto*

El Índice de Peligrosidad (IP) mide el nivel de riesgo de sufrir un accidente con víctimas respecto a los kilómetros recorridos. El IP medio de la red de carreteras de la Generalitat de las carreteras convencionales es mayor de una vez y media del de las vías de gran capacidad (con calzadas separadas para los dos sentidos de circulación).

El IM (índice de mortalidad) mide el nivel de riesgo de resultar fallecido en accidente de tráfico respecto a los kilómetros recorridos. Los IM de las carreteras desdobladas son muy inferiores a los de las carreteras convencionales.

Respecto al Índice de riesgo de EuroRAP (European Road Assessment Programme), muestra el riesgo de sufrir un accidente con fallecidos o heridos graves respecto al nivel de exposición al tráfico. Y también aquí, las carreteras de gran capacidad presentan unos mejores índices que las carreteras convencionales.

Las definiciones de los tipos de vía son las siguientes:

- *Vía de Gran Capacidad: carretera desdoblada, con dos carriles o más por sentido. Se entiende por carretera desdoblada a una carretera con dos plataformas, una para cada sentido. O bien carreteras de una sola plataforma, pero con los sentidos separados por una barrera física, tipo bordillo, new jersey, etc. (Número de carriles por sentido irrelevante para esta consideración). Por ejemplo, una carretera convencional con un carril por sentido, al que se coloca un bordillo central para separar sentidos (dejando un carril por sentido) NO sería de Gran Capacidad, aunque si desdoblada.*
- *Ctra. Convencional: Carretera con una sola plataforma para ambos sentidos, sin separación entre ellos (pintura, bolardos y similar no separan sentidos). También aquellas carreteras desdobladas que no tengan dos carriles por sentido.*

## Diagnóstico de seguridad vial de la red de la Generalitat. Año 2022.

El análisis de accidentalidad realizado para el año 2022 constata que los principales problemas de seguridad vial en la red de la Generalitat son las colisiones frontolaterales o laterales y los alcances (46% de los accidentes con víctimas), seguidas de las salidas de vía (36%).

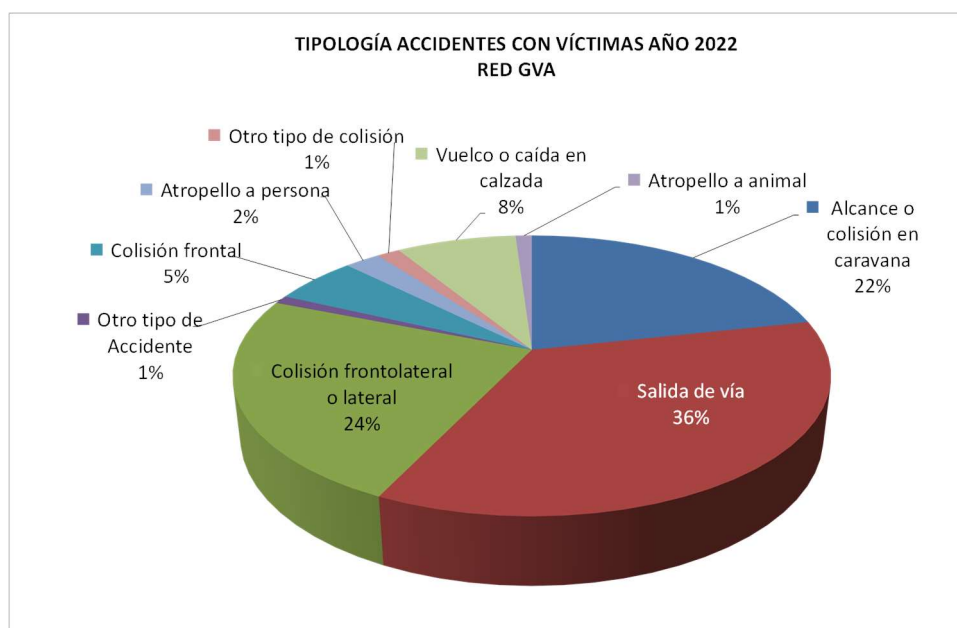


Figura 8: Tipología accidentes con víctimas año 2022. Red GVA

Por tipo de usuario, el 35,2% de los accidentes con víctimas en el año 2022 fueron con usuarios vulnerables: peatones, ciclistas, usuarios VMP (vehículo de movilidad personal – patinete eléctrico –) y DRM (dos ruedas motorizados).

Más de la mitad de los accidentes con víctimas en 2022 fueron de usuarios conduciendo turismos (53%) seguidos a distancia (22%) por motocicletas y ciclomotores.

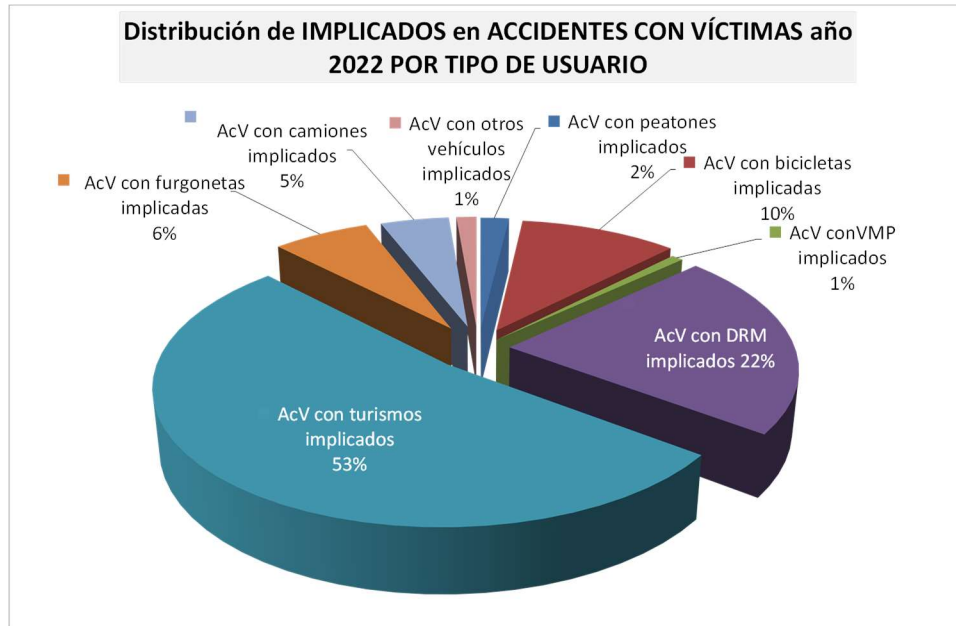


Figura 9: Accidentes con víctimas por tipo de usuario. Año 2022. red GVA

En la gráfica que sigue se muestra la evolución de los accidentes con víctimas en la red de la Generalitat en el periodo 2011-2022 por tipo de usuario implicado:

- Turismos (con y sin remolque).
- Usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, usuarios VMP y motoristas).
- Furgonetas.
- Camiones (con y sin remolque, camión cisterna o vehículo articulado).
- Otros (ambulancia, autobús, o tractor agrícola).

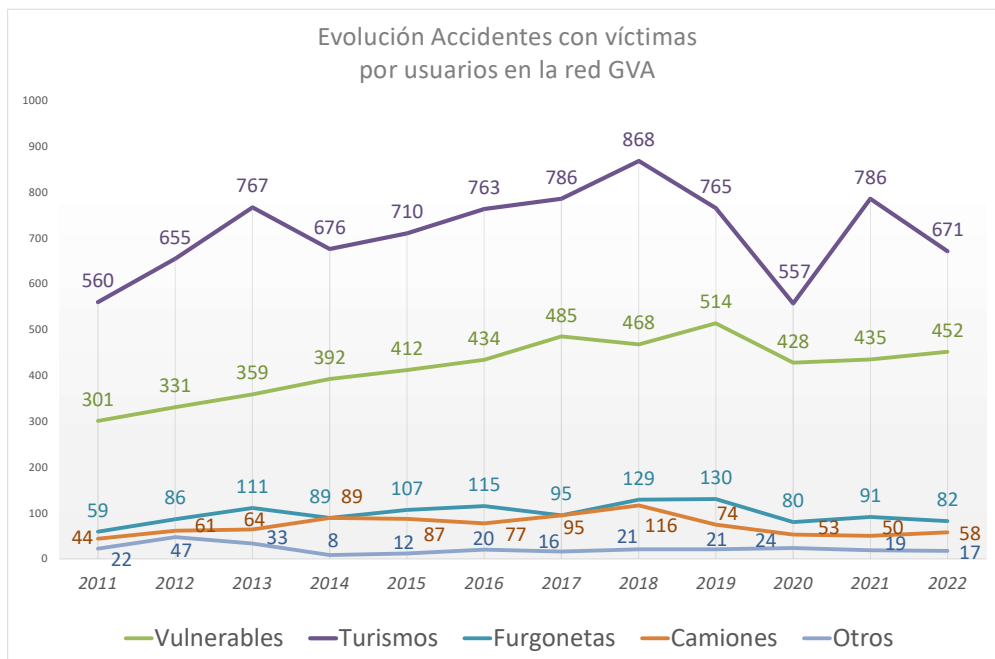


Figura 10: Evolución accidentalidad con víctimas en la red GVA por tipo de usuario implicado.



	Porcentaje de incremento de AcV con implicación de							
	DRM	Ciclistas	VMP	Peatones	Turismos	Furgonetas	Camiones	Otros
<b>2011</b>								
<b>2012</b>	5,8%	20,5%	0,0%	14,3%	17,0%	45,8%	38,6%	113,6%
<b>2013</b>	5,9%	22,7%	0,0%	-20,8%	17,1%	29,1%	4,9%	-29,8%
<b>2014</b>	7,8%	11,1%	0,0%	15,8%	-11,9%	-19,8%	39,1%	-75,8%
<b>2015</b>	5,2%	8,3%	0,0%	-13,6%	5,0%	20,2%	-2,2%	50,0%
<b>2016</b>	6,1%	3,1%	0,0%	10,5%	7,5%	7,5%	-11,5%	66,7%
<b>2017</b>	12,9%	5,2%	0,0%	38,1%	3,0%	-17,4%	23,4%	-20,0%
<b>2018</b>	2,2%	-14,9%	0,0%	-10,3%	10,4%	35,8%	22,1%	31,3%
<b>2019</b>	5,0%	25,8%	0,0%	-3,8%	-11,9%	0,8%	-36,2%	0,0%
<b>2020</b>	-19,8%	-13,2%	0,0%	-28,0%	-27,2%	-38,5%	-28,4%	14,3%
<b>2021</b>	2,2%	-6,9%	25,0%	44,4%	41,1%	13,8%	-5,7%	-20,8%
<b>2022</b>	2,2%	9,0%	20,0%	-7,7%	-14,6%	-9,9%	16,0%	-10,5%

Centrando el análisis en los usuarios vulnerables entre los años 2011 y 2022 se observa un cambio de tendencia en el año 2019 para el caso de los **ciclistas**. En la primera mitad del periodo los accidentes con ciclistas aumentaron de forma muy notable, con una tasa de crecimiento anual en torno al 16%, muy por delante de los usuarios DRM que aumentaron a un ritmo del 6% anual. En el año 2015 empezó a observarse un cierto estancamiento de la accidentalidad ciclista hasta el año 2018 respecto al año 2017 en los accidentes con víctimas de estos usuarios de la bicicleta que disminuyeron (-14,9%), de 2018 a 2019 volvió a aumentar un 25,8%, sin embargo, en 2020 descendió un 13,2% respecto 2019. En 2021 continúa con un descenso respecto al año anterior (-6,9%). Sin embargo, en 2022 los accidentes con implicación de ciclistas han aumentado un 9% tras 4 años de bajada.

En cambio, ese comportamiento no se ha observado en los **usuarios DRM**, cuya accidentalidad con víctimas en el periodo 2011-2015 siguió con un aumento medio de un 6%. En 2020 disminuyó casi un 20% respecto de 2019 teniendo una subida de un 2,2% los años siguientes (2021 y 2022). Si comparamos 2019 (año de máxima subida) con 2022, se observa una mejora importante de los valores totales pasando de 333 a 283 respectivamente).

En cuanto a los **peatones**, en el periodo 2018-2020, descendió su accidentalidad con víctimas de manera considerable, sobre todo durante 2020 (quizá por los efectos de las restricciones durante la pandemia COVID-19) pero sin embargo en el periodo 2020-2021 aumentó casi un 50% (posiblemente provocado por la comparativa con el año 2020 de la COVID-19, ya que los valores de peatones implicados en 2021 - 26 accidentes - son prácticamente iguales a los de 2019 - 25 accidentes -). En 2022 su valor desciende en torno a un 8%, siendo 24 los accidentes con víctimas en los que se encontraban implicados peatones.

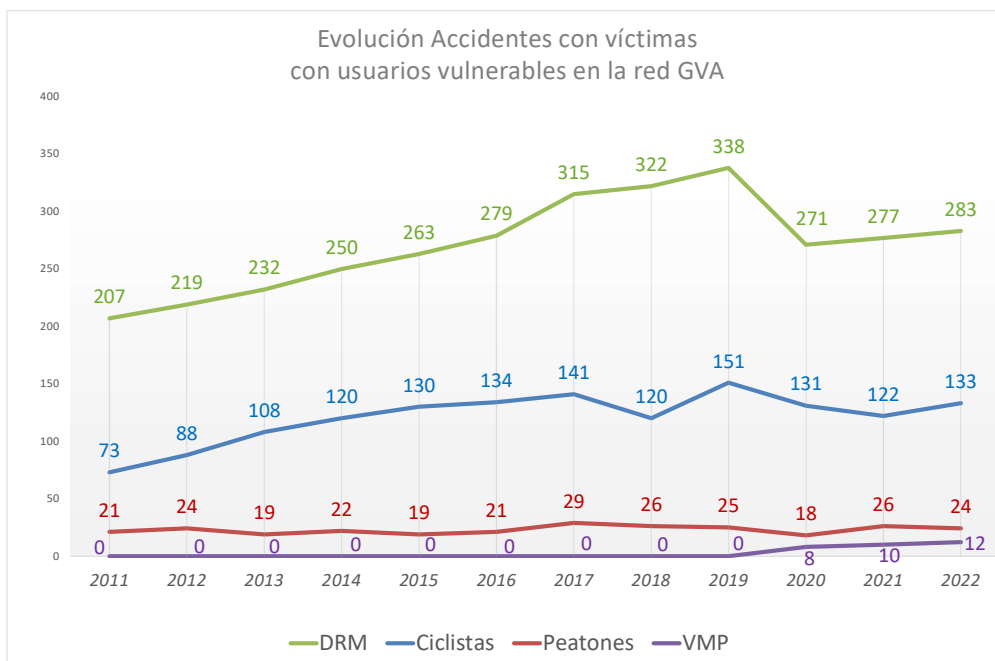


Figura 11: Evolución accidentes con víctimas con implicación de usuarios vulnerables en la red GVA

### Usuarios DRM (dos ruedas motorizados)

Los accidentes con usuarios DRM (motocicletas y ciclomotores) representan el 30% del total de accidentes con víctimas sobre el resto de accidentes con víctimas de la red GVA en el año 2022, el 45% de los fallecidos y el 34% de los heridos graves.

	Porcentajes de DRM respecto al total de usuarios											
	Accidentes con Víctimas			Víctimas mortales			Heridos Graves			Heridos Leves		
	TOTAL	DRM	%	TOTAL	DRM	%	TOTAL	DRM	%	TOTAL	DRM	%
2011	760	207	27%	31	11	35%	177	61	34%	923	136	15%
2012	886	219	25%	34	8	24%	153	41	27%	1170	170	15%
2013	1021	232	23%	13	2	15%	118	50	42%	1309	175	13%
2014	962	250	26%	20	2	10%	124	42	34%	1185	202	17%
2015	998	263	26%	23	5	22%	83	35	42%	1310	218	17%
2016	1057	279	26%	25	9	36%	115	38	33%	1396	230	16%
2017	1105	315	29%	24	8	33%	118	46	39%	1524	258	17%
2018	1203	322	27%	32	12	38%	132	54	41%	1563	262	17%
2019	1113	338	30%	29	8	28%	148	54	36%	1406	272	19%
2020	848	271	32%	18	5	28%	106	39	37%	1001	225	22%
2021	1066	277	26%	25	9	36%	125	40	32%	1317	226	17%
2022	954	283	30%	31	14	45%	114	39	34%	1143	222	19%

Respecto a la evolución de las cifras de accidentalidad de estos usuarios a lo largo del periodo 2011-2022, si comparamos los accidentes con víctimas en los que ha habido un DRM implicado se observa que los accidentes con DRM han venido aumentando de forma continuada a lo largo de estos años, con un crecimiento lineal en torno al 6% anual hasta el año 2019, aunque dentro de dicho periodo ha sufrido altibajos como el que experimentó en 2017 con un importante repunte con un incremento de los accidentes con víctimas cercano al 13%. Produciéndose prácticamente un

estancamiento en los años 2021 y 2022 de los accidentes con víctimas con DRM respecto a sus años anteriores. En cambio, se ha producido un aumento brusco, en el periodo 2020-2021, del 80% (de 5 a 9) de los fallecidos con DRM (hecho que se debe relativizar por la anormalidad del año 2020. En 2019, sólo hubo una víctima mortal menos que en 2021). Sin embargo, en 2022 vuelve a aumentar casi un 56% con 14 víctimas mortales (Valor máximo de la serie 2011-2022).

Los valores de los heridos graves y leves de este tipo de usuarios no sufren grandes variaciones durante el año 2022. En general, los datos de DRM de 2022 se asemejan a valores del año 2016, con una salvedad, las víctimas mortales.

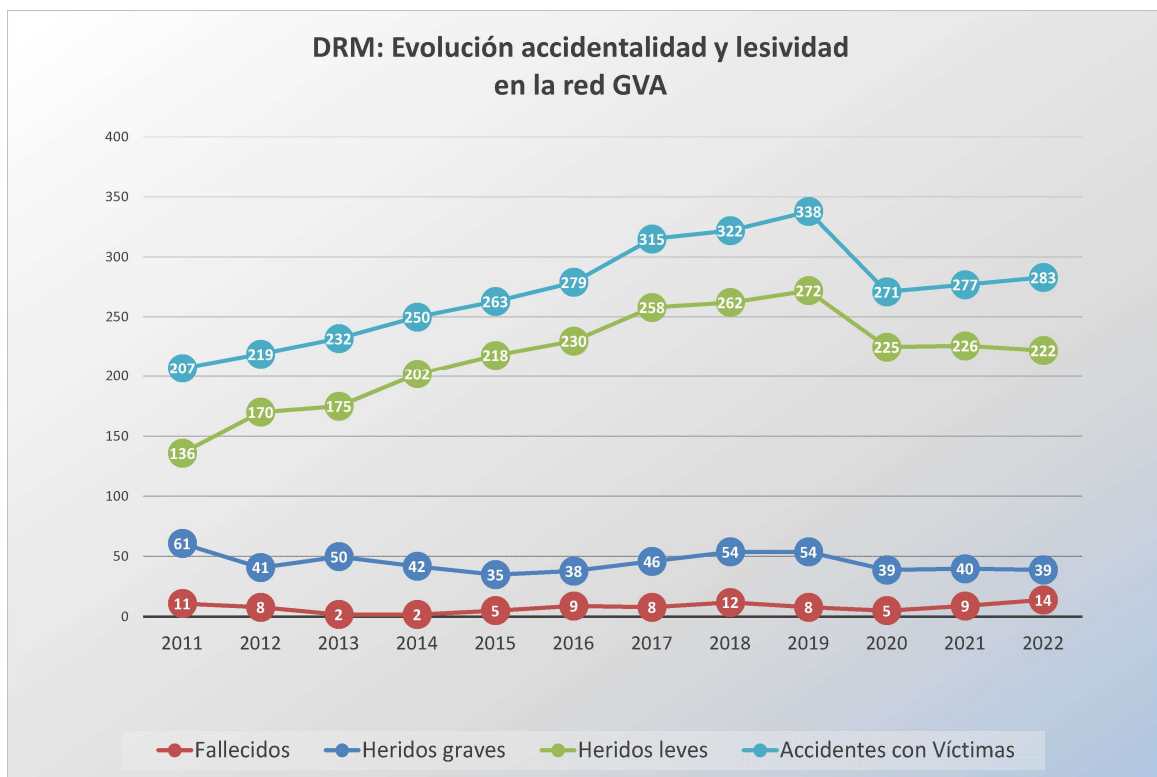


Figura 12: Evolución cifras accidentalidad con DRM en la red GVA

Si analizamos el tipo de accidente, el 25% de los usuarios de DRM implicados en accidentes con víctimas en el año 2022 sufrieron una colisión lateral o frontolateral, un 38% una salida de vía, el 11% un alcance o colisión múltiple y el 16% volcaron o cayeron en calzada.

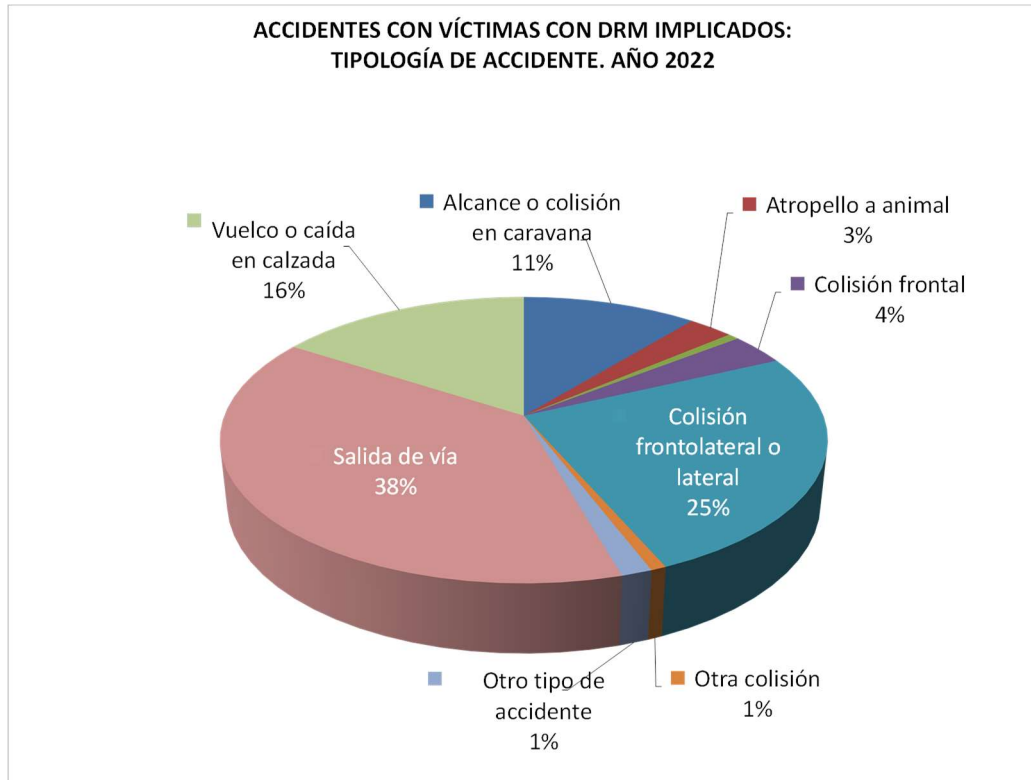


Figura 13: Tipología de accidentes con DRM. Red GVA.

Por provincias, Valencia y Alicante recogen el mayor porcentaje de accidentes de estos usuarios. En el año 2022 el 31% de los accidentes con víctimas y 2 de los 14 fallecidos con DRM se registraron en Valencia. En Alicante se produjo el 49% de los accidentes con víctimas y 10 de los 14 fallecidos en DRM.

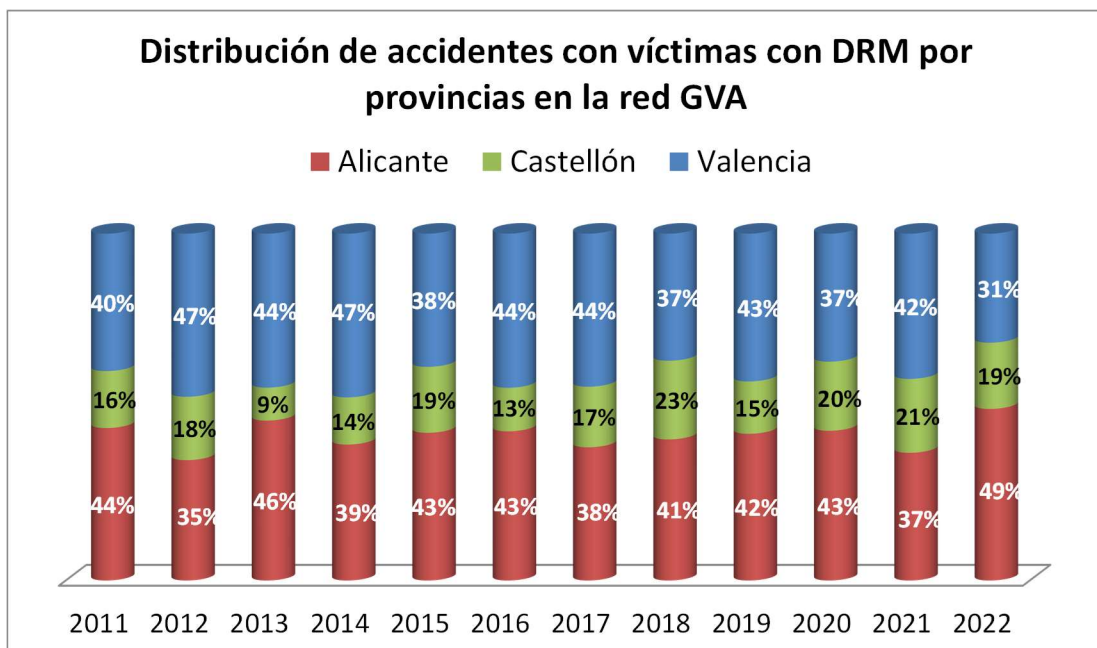


Figura 14: Distribución accidentes con víctimas DRM por provincias. Red GVA

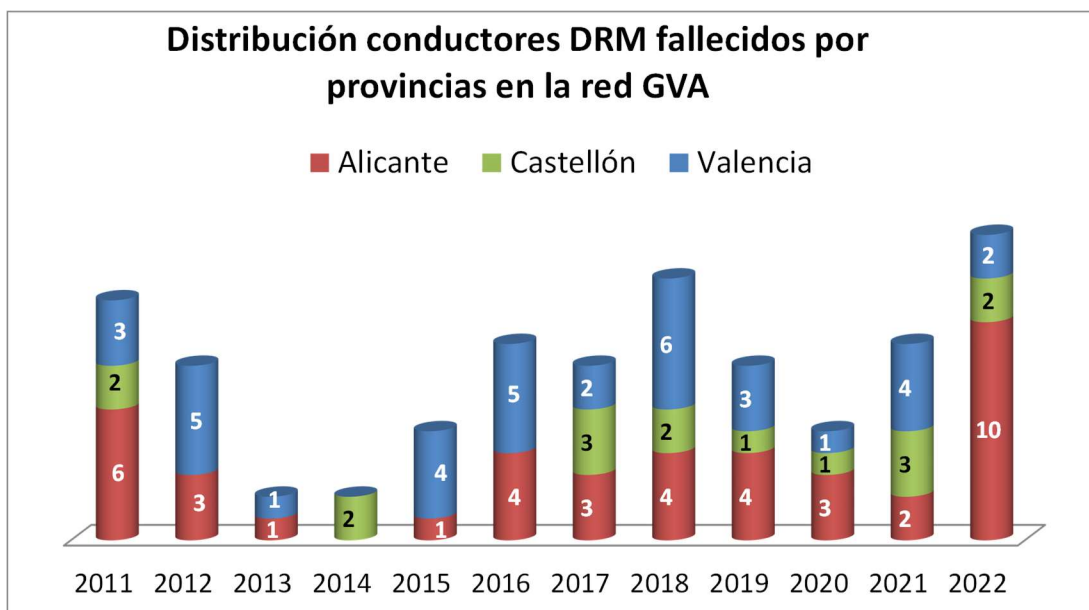


Figura 15: Distribución por provincias de conductores DRM fallecidos. Red GVA

## Ciclistas

Los accidentes con implicación de bicicletas representan el 14% de los accidentes con víctimas, con 2 fallecidos y el 18% de los heridos graves en la red GVA en el año 2022.

	Porcentajes de Ciclistas respecto al total de usuarios											
	Accidentes con Víctimas			Fallecidos			Heridos Graves			Heridos Leves		
	TOTAL	Ciclistas	%	TOTAL	Ciclistas	%	TOTAL	Ciclistas	%	TOTAL	Ciclistas	%
2011	760	73	10%	31	3	10%	177	17	10%	923	58	6%
2012	886	88	10%	34	1	3%	153	16	10%	1170	81	7%
2013	1021	108	11%	13	1	8%	118	13	11%	1309	101	8%
2014	962	120	12%	20	3	15%	124	14	11%	1185	111	9%
2015	998	130	13%	23	1	4%	83	11	13%	1310	130	10%
2016	1057	134	13%	25	4	16%	115	12	10%	1396	129	9%
2017	1105	141	13%	24	2	8%	118	13	11%	1524	148	10%
2018	1203	120	10%	32	4	13%	132	8	6%	1563	114	7%
2019	1113	151	14%	29	1	3%	148	20	14%	1406	147	10%
2020	848	131	15%	18	0	0%	106	15	14%	1001	132	13%
2021	1066	122	11%	25	2	8%	125	18	14%	1317	118	9%
2022	954	133	14%	31	2	6%	114	20	18%	1143	123	11%

En cuanto a la evolución de la siniestralidad ciclista en el periodo 2011-2022, después de un descenso (-14,9%) de los accidentes con víctimas en el que se vieron implicados ciclistas en el año 2018, volvió a repuntar en el año 2019 casi un 26% respecto al año anterior. Después de 2 descensos de estos valores en años consecutivos (En 2020 desciende un 13,2% y en 2021 también desciende un 6,9%) en el periodo de 2022 los accidentes con víctimas aumentan un 9%. Respecto a la lesividad de heridos graves y leves, en el año 2018 se produce un descenso, repuntando al año siguiente (2019). En 2022 se producen 2 fallecidos (igual que en 2021) y un aumento de un 11% y un 4%, respectivamente, en heridos graves (20) y leves (123) en comparación con 2021.

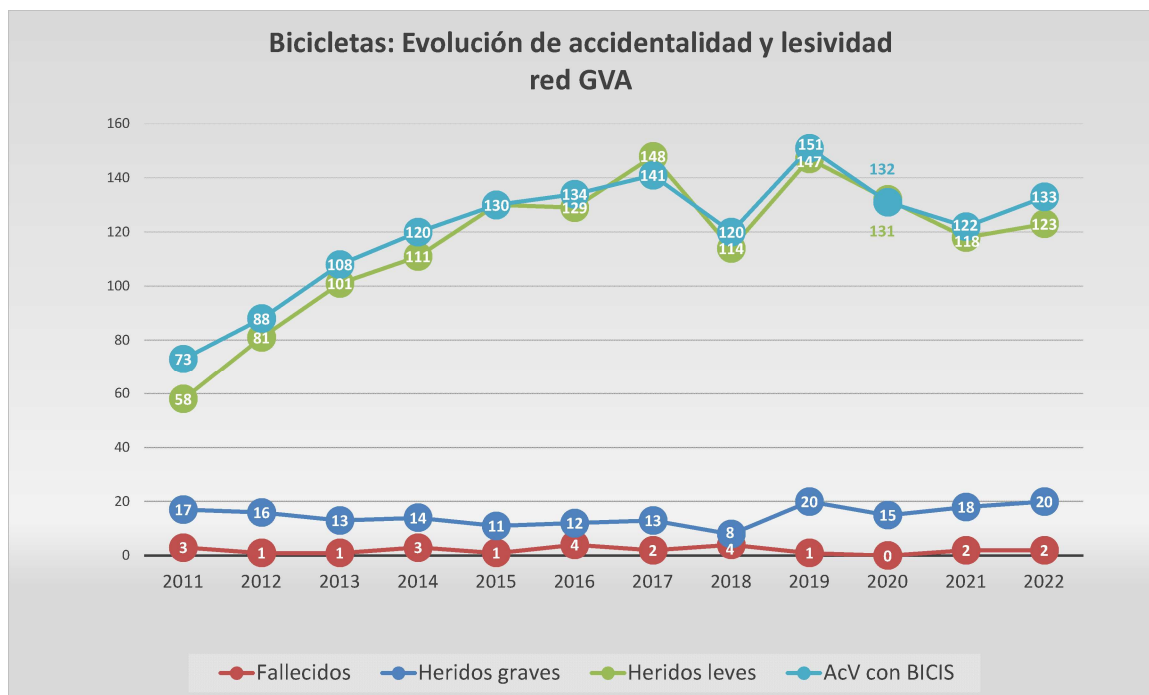


Figura 16: Evolución accidentalidad ciclista en la red GVA.

Por tipo de accidente, un 45% de los accidentes con víctimas con bicicletas implicadas sufrieron una colisión lateral o frontolateral, seguidos de mayor a menor, de los vuelcos en calzada (20%) y los alcances (12%). Las salidas de vía (11%) aquí no son tan representativas como otros tipos de usuarios.

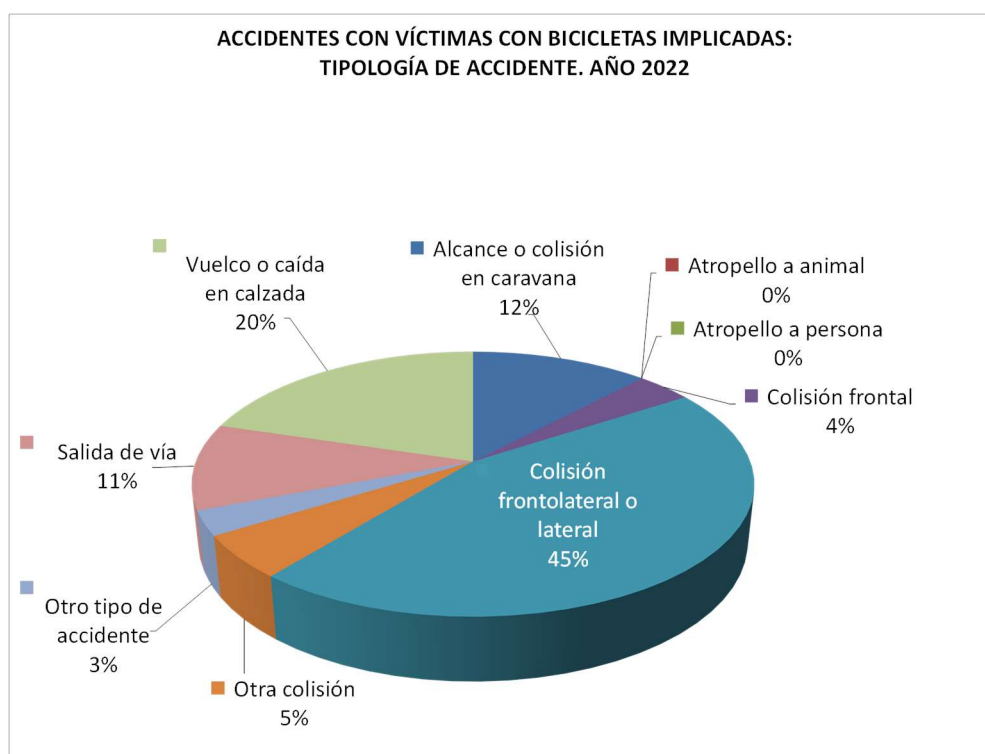


Figura 17: Tipología de accidentes con bicicletas implicadas. Red GVA



Por provincias, destaca Alicante, donde los accidentes con víctimas ciclistas están al 50% a lo largo del último periodo.

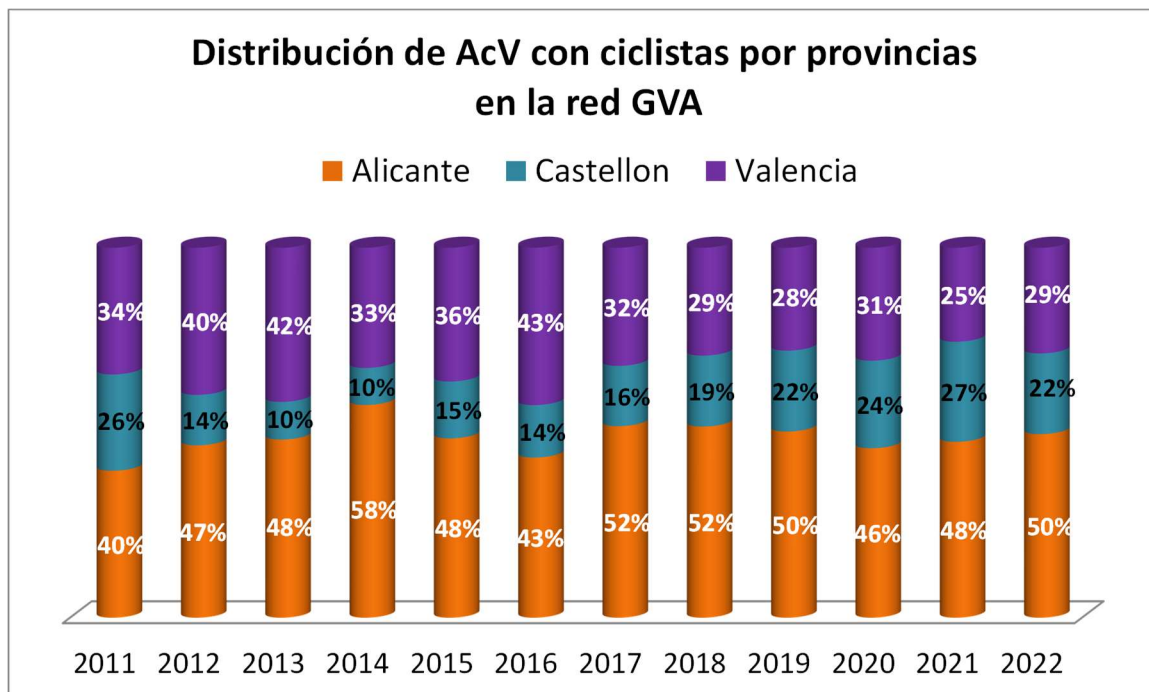


Figura 18: Distribución accidentes con víctimas ciclistas por provincias. Red GVA

Desgraciadamente, durante el año 2021 se produjo 2 víctimas ciclistas mortales igual que en el año anterior. Un fallecido en la Provincia de Alicante y otro en Valencia.

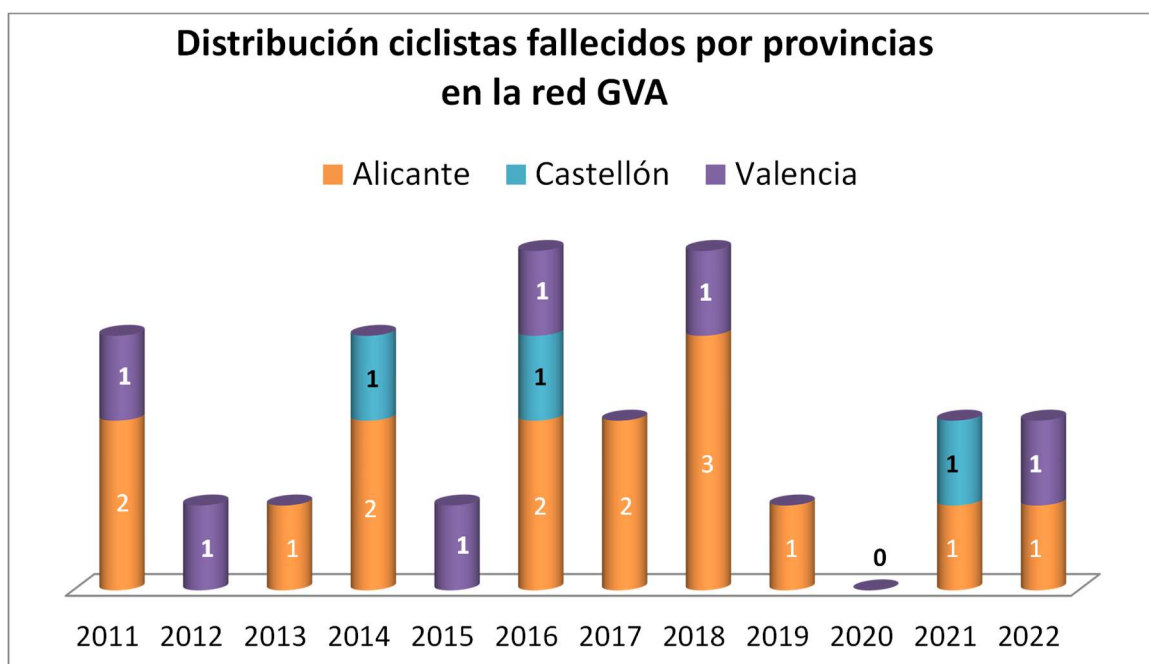


Figura 19: Distribución por provincias de ciclistas fallecidos. Red GVA

## VMP

En el año 2020 la base de datos de accidentalidad de la DGT (ARENA2) ha empezado a incluir información acerca de los accidentes con implicación de VMP (vehículos de movilidad personal). Se trata de vehículos entre los que se encuentran los patinetes eléctricos. Se está experimentando una tendencia al alza de este tipo de movilidad.

**Definición de VMP** (según la *Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal*): Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado.

Por tanto, una bici no es un VMP porque no cumple la condición de la propulsión, ni el monociclo ni el monopatín tampoco por el mismo motivo.

Podrían entrar patinetes eléctricos, segways, hoverboards, etc.

La única diferenciación que cabe hacer en cuanto a los requisitos a cumplir por los VMP, tal y como se recoge en la Sección 5 de la normativa mencionada, es la que se refiere a los siguientes tipos:

- VMP para transporte personal.
- VMP para transporte de mercancías u otros servicios.

Nuestras carreteras al ser eminentemente interurbanas no admiten la circulación de VMP (y en el caso de travesías también está prohibida su circulación). No obstante, nuestros carriles bici admiten la circulación de VMP de forma análoga a las bicis. En ese sentido, el diseño técnico (ausencia de escalones, trazado, etc.) permite perfectamente la circulación de los VMP (salvo en tramos de zahorras de vías verdes).

De momento no hemos detectado una accidentalidad especial de los VMP en el análisis de accidentalidad. Los accidentes con implicación de VMP representan, de momento, el 1% de los accidentes con víctimas, sin ningún fallecido o heridos graves en la red GVA en el año 2022. Se observa un ligero aumento año a año de los accidentes con víctimas y herido leves.

	Porcentajes de VMP respecto al total de usuarios											
	Accidentes con Víctimas			Fallecidos			Heridos Graves			Heridos Leves		
	TOTAL	VMP	%	TOTAL	VMP	%	TOTAL	VMP	%	TOTAL	VMP	%
2019	1113	0	0%	29	0	0%	148	0	0%	1406	0	0%
2020	848	8	1%	18	0	0%	106	0	0%	1001	8	1%
2021	1066	10	1%	25	0	0%	125	0	0%	1317	10	1%
2022	954	12	1%	31	0	0%	114	0	0%	1143	11	1%



Se ha dado 11 heridos leves durante el año 2022 en un total de 12 Accidentes con VMP.

Año	Tipo vehículo	VMP M	VMP HG	VMP HL	VMP IL+SD	Víctimas	AcV con VMPs	Acc con VMPs
2019	VMP	0	0	0	0	0	0	0
2020	VMP	0	0	8	1	8	8	9
2021	VMP	0	0	10	0	10	10	10
<b>2022</b>	<b>VMP</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>16</b>

\* Datos correspondientes a 2022 según ARENA2 a 1ª Quincena de Abril de 2023

Por tipo de accidente, un 70% de los usuarios VMP implicados en accidentes con víctimas sufrieron una colisión lateral o frontolateral. Las salidas de vía (20%) y los vuelcos en calzada (10%) son los otros tipos de accidentes que se ha dado en 2022 (20%), el resto de tipologías no se han producido en este periodo.

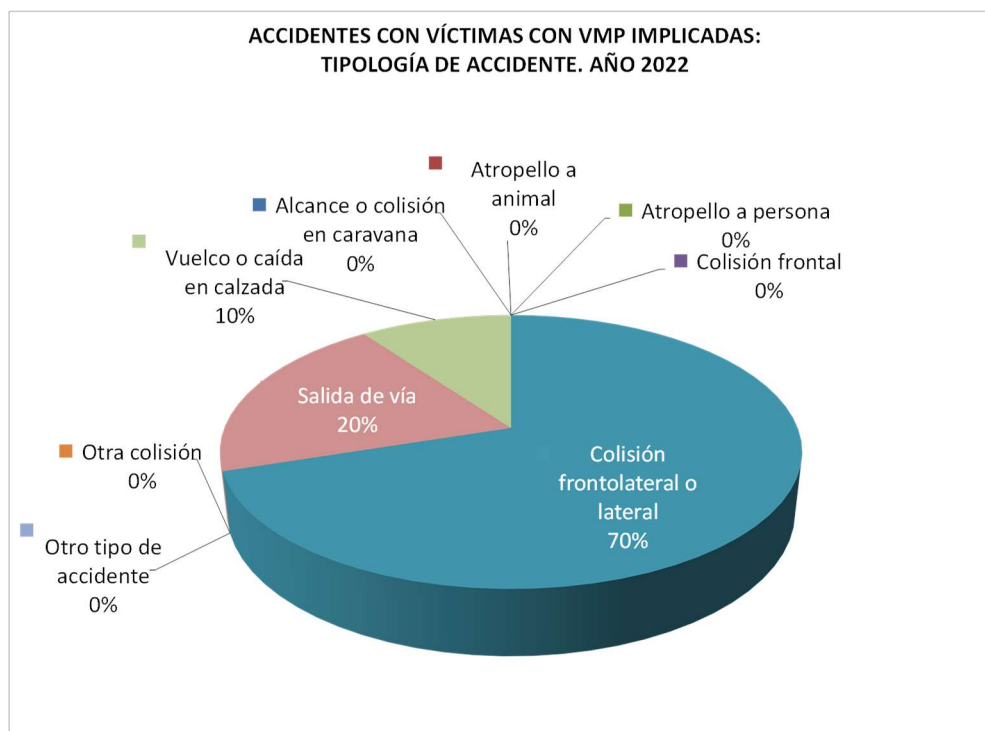


Figura 20: Tipología de accidentes con VMP implicados. Red GVA

Por provincias, destacan Valencia y Alicante, donde se ha producido prácticamente la mitad de los accidentes con víctimas con VMP en cada provincia a lo largo del último periodo. Concretamente en Valencia es un 58% y en Alicante un 42%. Castellón no ha tenido este tipo de accidentes con víctimas.

Durante el año 2021 no se ha producido ninguna víctima VMP mortal.

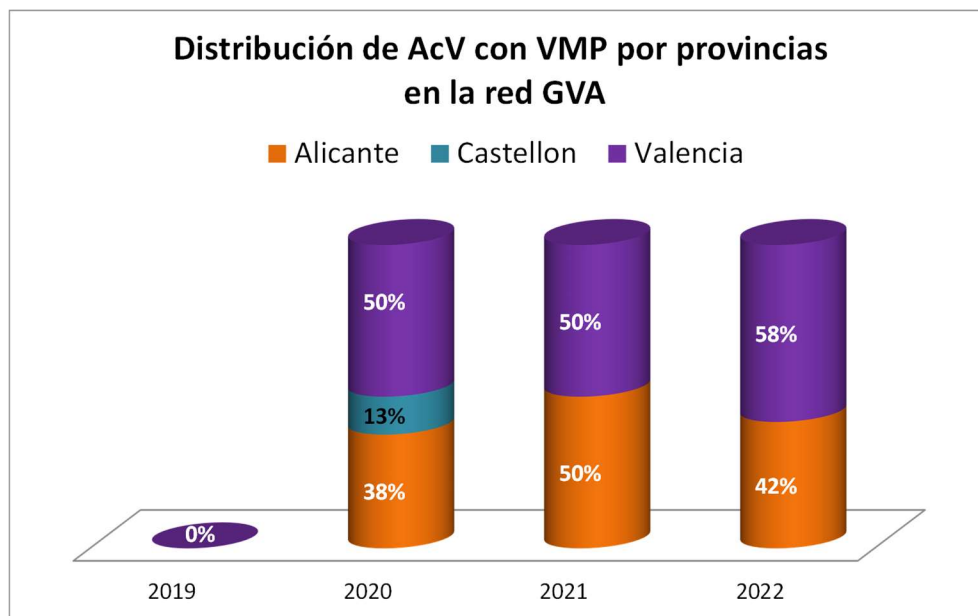


Figura 21: Distribución accidentes con víctimas VMP por provincias. Red GVA

## Peatones

En cuanto a la accidentalidad peatonal en 2022, que representa un 3% de los accidentes con víctimas en la red de carreteras de la Generalitat, los datos muestran una evolución en diente de sierra con un repunte de la accidentalidad en la segunda mitad de este decenio 2011-2022 donde tiene su punto álgido en el año 2017.

	Porcentajes de Peatones respecto al total de usuarios											
	Accidentes con Víctimas			Fallecidos			Heridos Graves			Heridos Leves		
	TOTAL	Peatones	%	TOTAL	Peatones	%	TOTAL	Peatones	%	TOTAL	Peatones	%
2011	760	21	3%	31	4	13%	177	8	5%	923	9	1%
2012	886	24	3%	34	2	6%	153	6	4%	1.170	17	1%
2013	1.021	19	2%	13	1	8%	118	4	3%	1.309	15	1%
2014	962	22	2%	20	1	5%	124	8	6%	1.185	13	1%
2015	998	19	2%	23	3	13%	83	7	8%	1.310	9	1%
2016	1.057	21	2%	25	1	4%	115	2	2%	1.396	19	1%
2017	1.105	29	3%	24	2	8%	118	5	4%	1.524	23	2%
2018	1.203	26	2%	32	1	3%	132	7	5%	1.563	18	1%
2019	1.113	25	2%	29	4	14%	148	7	5%	1.406	13	1%
2020	848	18	2%	18	2	11%	106	5	5%	1.001	11	1%
2021	1.066	26	2%	25	3	12%	125	2	2%	1.317	24	2%
2022	954	24	3%	31	1	3%	114	6	5%	1.143	16	1%

En el año 2022 las cifras de accidentes con víctimas con peatones han experimentado un descenso del 10,5% respecto al año anterior (2021). Si comparamos respecto el año 2019 se ha producido un descenso del 14,3%.

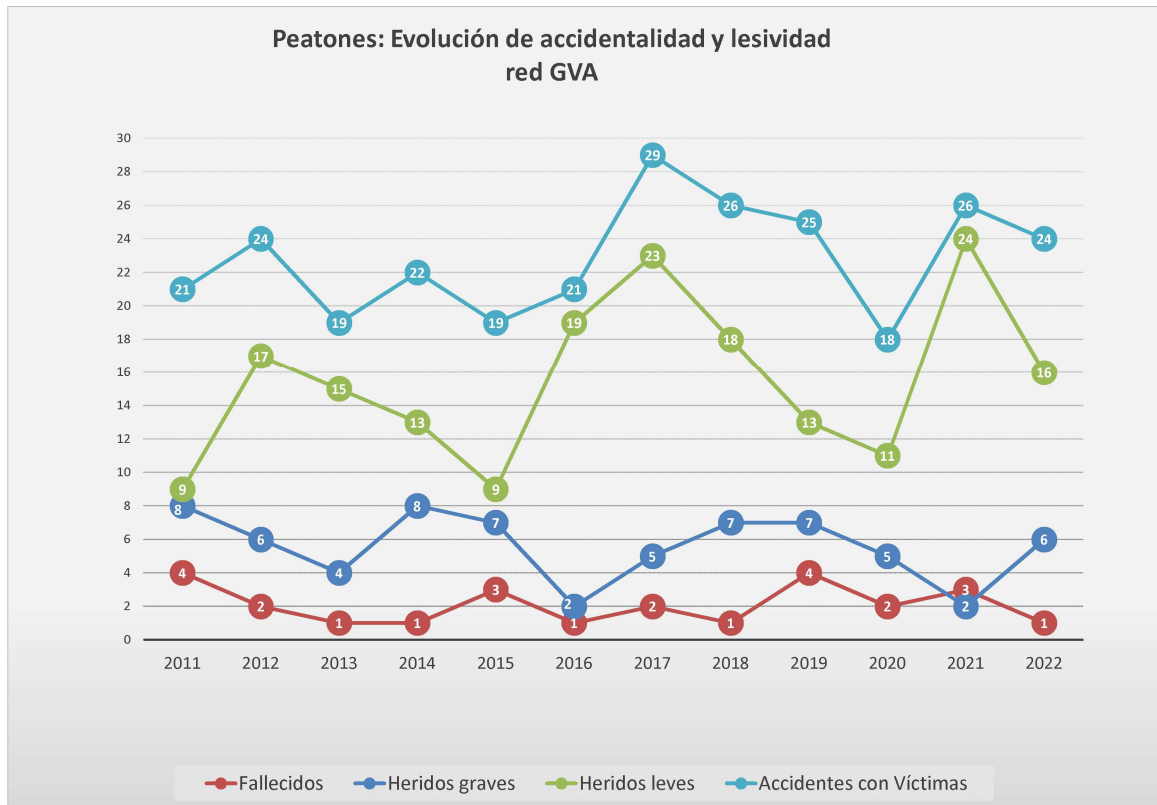


Figura 22: Evolución accidentalidad con peatones (Totales) en la red GVA

En las cifras de la gráfica anterior están incluidos también accidentes en los que se han visto implicados peatones que eran trabajadores de la carretera y que, como tal, entendemos no deben ser considerados usuarios de la misma. Así pues, en el análisis que se realiza a continuación se han eliminado los peatones operarios (trabajadores) y se han contabilizado exclusivamente los peatones que verdaderamente han de ser considerados usuarios.

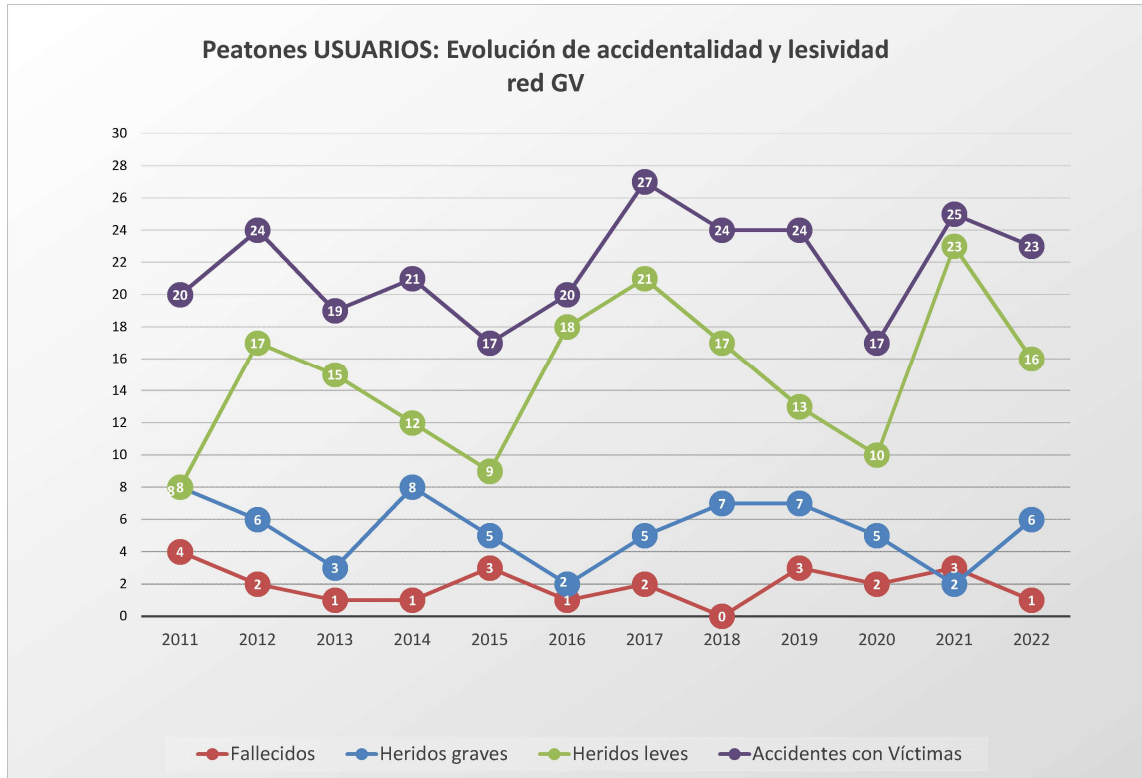


Figura 23: Evolución accidentalidad con peatones usuarios

Por provincias, Valencia se llevó la mayor parte de la siniestralidad peatonal del periodo 2016-2018 anterior y es a partir de 2019 cuando ha cambiado esta circunstancia siendo la provincia de Alicante con mayor siniestralidad peatonal.

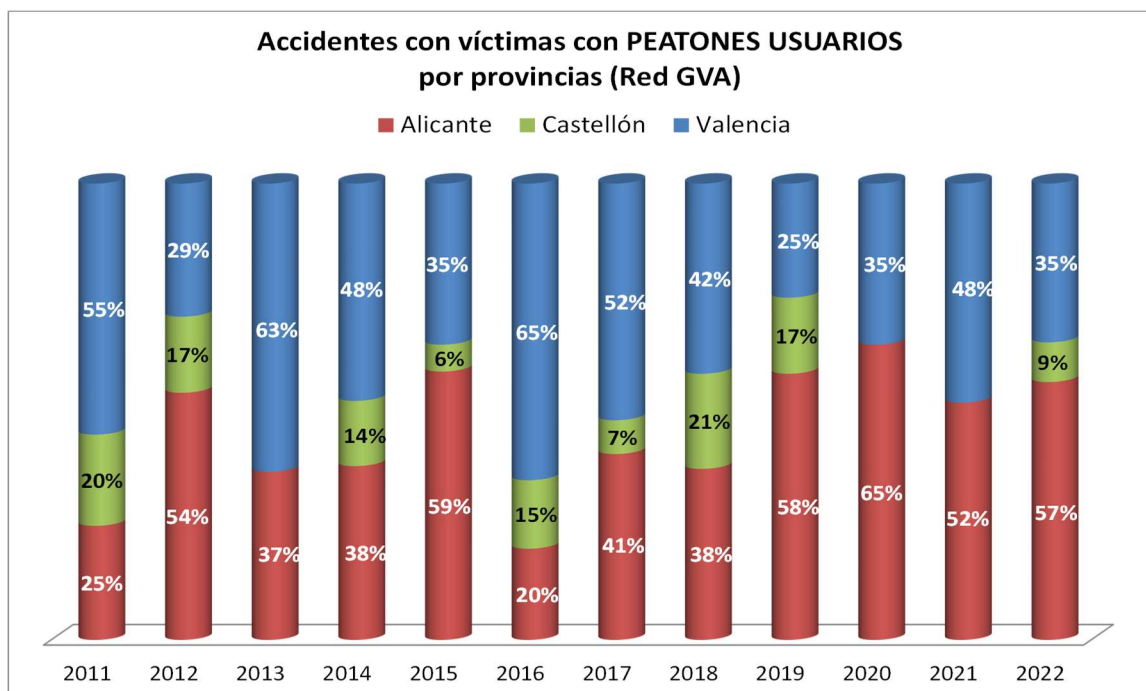


Figura 24: Distribución provincial de los accidentes con víctimas de Peatones USUARIOS en la red GVA

### **3. ACTUACIONES REALIZADAS.**

#### ***Programa de Seguridad Vial 2022/23***

En el Programa de Seguridad Vial 2022-2023 se contempla 147 actuaciones para su realización en el bienio 2022-2023. La inversión prevista para la ejecución de las actuaciones contempladas en este Programa es de 41.160.000€.

Esta inversión corresponde a actuaciones, proyectos, trabajos de apoyo y obras entre cuyos fines se encuentra la reducción de la accidentalidad viaria en la Comunitat.

#### ***Actuaciones realizadas***

Los Programas de seguridad vial recogen las acciones encaminadas a resolver los problemas de seguridad de la red detectados, y en su diseño participan todos los Servicios implicados en la gestión de la red.

En muchos de los casos las actuaciones son de carácter preventivo, surgidas al identificar situaciones potencialmente peligrosas que requieren una mejora para prevenir accidentes, y en otros vienen derivadas de los estudios de tramos de concentración de accidentes y de la investigación de los accidentes mortales y de especial gravedad, destacándose la revitalización de la conservación ordinaria, fundamental para la seguridad vial, evolucionando del concepto conservación=reparación al concepto INTEGRAL de la conservación centrado en el usuario, la integración y la permeabilidad de las vías.

Se adjunta relación de las actuaciones ejecutadas o en marcha, por provincias, a lo largo del año 2022.

#### ***NOTA: Leyenda tipo actuación***

I	Acondicionamiento y/o mejora de intersección
P	Protección de peatones
T	Acondicionamiento de travesía
B	Carril bici o ciclo-peatonal
S	Separación de sentidos
M	Protección motoristas
MG	Mejora de márgenes
O	Otros

<b>ALICANTE</b>				
<b>Título Actuación</b>	<b>Carretera</b>	<b>Municipio</b>	<b>Tipo de actuación</b>	<b>Estado</b>
Rotonda CV-95 con CV-951	CV-95, CV-951	San Miguel de Salinas	I	Terminada
Mejora carril bici CV-700	CV-700	Pego	B	Terminada
Rotonda CV-728	CV-728	Pego	I	Terminada
Rotonda El Pinós	CV-836	El Pinós	I	Terminada
Mejora Seg. Vial. CV-865 (tramo Valverde – Vereda Sendres)	CV-865	Elx, Santa Pola	O	Terminada
Movilidad sostenible Camino La Mola tramo III Novelda		Novelda	O	Terminada
Rotonda en Busot	CV-773	Busot	I	Terminada
Carril bici Rojales	CV-895	Rojales	B	Terminada
Carril bici Orihuela – Hurchillo	CV-925	Orihuela	B	Terminada
Carril bici Los Montesinos polígono industrial	CV-945	Los Montesinos	B	Terminada
Carril bici Callosa del Segura	CV-900	Callosa del Segura	B	Terminada
Mejora del acceso al Puerto de La Vila		La Vila Joiosa	O	Terminada

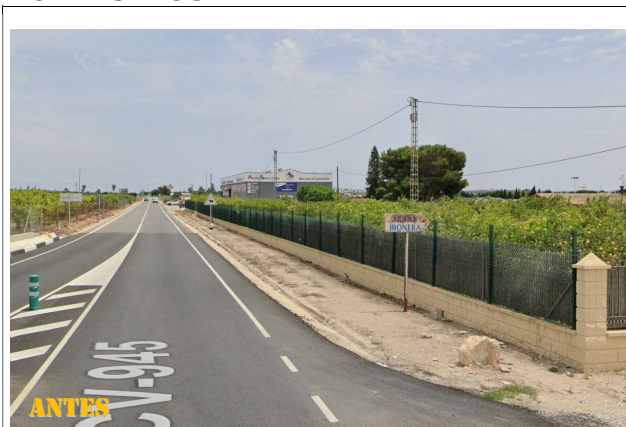
<b>CASTELLÓN</b>				
<b>Título Actuación</b>	<b>Carretera</b>	<b>Municipio</b>	<b>Tipo de actuación</b>	<b>Estado</b>
Rotonda Sant Pau	CV-15, CV-164	Albocàsser	I	Terminada
Paseo Alcudia de Veo – cementerio – Veo	CV-223	Alcudia de Veo	P	Terminada
Rotonda Scalextric Bulevar de la Plana		Almassora	I	Terminada
Mejora seguridad vial travesía de Atzeneta	CV-170	Atzeneta del Maestrat	T	Terminada
Parking coche compartido CV-10 con CV-17	CV-10, CV-17	Castelló de la Plana	O	Terminada
Cunetas de seguridad Cervera	CV-135	Cervera del Maestrat	MG	Terminada
Rotonda acceso sur a Les Coves de Vinromà	CV-10	Les Coves de Vinromà	I	Terminada
Pasarela peatonal sobre el Río Mijares en Ribesalbes	CV-191	Ribesalbes	P	Terminada
Cunetas de seguridad en la CV-191 Ribesalbes	CV-191	Ribesalbes	MG	Terminada
Acondicionamiento curva CV-241	CV-241	Sacañet	O	Terminada
Pasarela peatonal sobre el Río Senia en San Rafael del Río	CV-11	San Rafael del Río	P	Terminada
Paseo peatonal de Sant Mateu (zona parque maquinaria) a la CV-132		Sant Mateu	P	Terminada
Ronda Sudoest de Vila-Real		Vila-Real	O	Terminada
Paseo en salida de Zucaina hacia Montanejos	CV-195	Zucaina	P	Terminada
Rotonda Camí La Ratlla Almassora – Castelló en Bulevar de la Plana		Almassora – Castelló de la Plana	I	Terminada

<b>VALENCIA</b>				
<b>Título Actuación</b>	<b>Carretera</b>	<b>Municipio</b>	<b>Tipo de actuación</b>	<b>Estado</b>
Pasarela ciclopeatonal de CR-300 sobre Barranco del Carraixet		Almàssera	P	Terminada
Travesía CV-50 en Montroi	CV-50	Montroi	T	Terminada
Cunetas de seguridad y mejora de márgenes en CV-590		Albal	MG	Terminada
Rotonda urbana junto a CV-33 en Albal		Albal	I	Terminada
Mejora de la seguridad vial en la travesía de Gátova	CV-25	Gátova	T	Terminada
Itinerario peatonal oeste CV-60 Rótova	CV-60	Rótova	P	Terminada
Itinerario peatonal en Lloc Nou de Sant Jeroni		Lloc nou de Sant Jeroni	P	Terminada
Mejora de márgenes CV-25 Lliria	CV-25	Lliria	MG	Terminada
Adecuación y mejora CV-400	CV-400	Ayora	O	Terminada
Itinerario ciclopeatonal conexión l'Horta Sud – Valencia (pasarela Río Turia)	CV-400	Valencia	B	Terminada
Permeabilidad ciclopeatonal CV-35 Mas del Rosari	CV-35	Paterna	B	Terminada
Rotonda CV-590 en Estubeny	CV-590	Estubeny	I	Terminada
Rotonda en la CV-500 en Sueca	CV-500	Sueca	I	Terminada
Rotonda en Benigànim de conexión entre CV-610 y CV-611	CV-610, CV-611	Benigànim	I	Terminada

Se recoge a continuación, como ejemplo, alguna de las actuaciones de mejora de la seguridad vial ejecutadas este año 2022 en las carreteras de la Generalitat.



## CARRIL BICI DE ACCESO AL POLIGONO INDUSTRIAL ESTE DE "LOS MONTESINOS"



Actuación encaminada a mejorar movilidad y la seguridad peatonal y ciclista mediante la construcción de un nuevo carril bici de uso compartido, segregado de la calzada y separado por un bordillo discontinuo. El carril bici se construye entre la rotonda de cruce de la carretera CV-945 y la CV-905 y el polígono industrial situado al este del municipio de Los Montesinos dando así continuidad a los carriles bici ya existentes. Obviamente mejoran sensiblemente las condiciones tanto para peatones como para ciclistas.



## CONVERSIÓN DE INTERSECCIÓN EN "T" A ROTONDA EN LA CV-10 PK60+100 EN ACCESO SUR A "LES COVES DE VINROMÀ"



Actuación que mejora la seguridad vial mediante la conversión de una intersección en "T" a rotonda en el acceso sur a "Les Coves de Vinromà" (CV-10 PK62+100).

Se consigue la moderación de la velocidad en un punto actuando la rotonda como puerta de entrada al acceso sur del municipio. Las elevadas longitudes de las isletas deflectoras y el importante balizamiento aseguran la debida percepción de la rotonda por parte de los usuarios.



## PASARELA RIO TURIA EN EL ITINERARIO CICLOPEATONAL CONEXIÓN L'HORTA SUD - VALÈNCIA



Actuación para mejorar la movilidad y seguridad ciclista y peatonal mediante la construcción de una nueva pasarela ciclopeatonal sobre el río Turia que conecta los itinerarios ciclopeatonales existentes en l'Horta Sud, próximos a la CV-400, con la ciudad de Valencia.

Los ciclistas y peatones ya pueden cruzar el río Turia en condiciones de seguridad mediante una plataforma específica, mejorando la movilidad de paso entre ambas márgenes del río.

### ***Plan Director de Seguridad Vial. Comisión de Seguimiento***

Con la aprobación del Plan Director de Seguridad Vial por Acuerdo del Consell de 7 de abril de 2017 quedó constituida la **Comisión de Seguimiento** del Plan Director, integrada por las personas titulares de las direcciones generales de Obras Públicas, Transporte y Movilidad; de Industria y Energía; de Salud Pública; de Política Educativa; de la Agencia de Seguridad y Respuesta a las Emergencias; de Trabajo y Bienestar Laboral; y de la Secretaría General del IVAJ, y cuya función es la evaluación y coordinación del Plan Director.

Desde su constitución, la Comisión se ha reunido dos veces al año hasta 2021, informándose sobre la ejecución de los diferentes programas para la mejora de la seguridad vial en la Comunitat. En la reunión realizada el 9 de noviembre de 2021 los asistentes consideraron adecuado realizar una reunión anual con las mismas características que las celebradas actualmente, así como las reuniones de carácter técnico que se estimen procedentes en función de las novedades que vayan surgiendo por petición de los miembros. En concreto, en 2022, la Comisión se reunió el día 2 de noviembre.

### ***Seguimiento de la hoja de ruta del Libro Blanco para la protección de usuarios de la bicicleta en la Comunitat Valenciana***

Tras la redacción en mayo de 2017 del Libro Blanco sobre “la protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana”, se ha continuado con las reuniones de coordinación a través del **Comité Técnico** creado para su elaboración, con funciones de seguimiento, coordinada ahora por la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat. En la reunión del día 9 de noviembre de 2021 se planteó celebrar la próxima reunión en otoño del año siguiente, adoptando una periodicidad anual. Fue el día 2 de noviembre de 2022 cuando tuvo lugar dicha reunión.

El Libro Blanco contiene una “hoja de ruta” en la que se establecen actuaciones a desarrollar por los organismos encargados de su ejecución, con definición de plazos y de coordinadores de las actuaciones cuando éstas se deban desarrollar por más de un organismo. Contempla 46 actuaciones agrupadas en ocho capítulos como normativa, vigilancia y sanciones, campañas, red viaria o educación vial, entre otros.

La Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat coordina 12 de las 46 medidas del Libro Blanco y participa en otras 4, todas ellas finalizadas o en plena ejecución. Entre otras, ha finalizado el estudio para completar la red de itinerarios no motorizados y la redacción de los proyectos para su ejecución, planificando también las conexiones entre tramos para crear itinerarios de gran longitud segregados de las carreteras en toda la Comunitat.

## **4. PROGRAMACIÓN 2022**

### ***Programa de Seguridad Vial 2022/2023***

Como ya se ha comentado, el Plan Director de Seguridad Vial (PDSV) marca las líneas estratégicas para la mejora de la movilidad y seguridad de la circulación en la Comunitat para los próximos años, para cuyo desarrollo se redactan los correspondientes programas de seguridad vial.

Durante el año 2022 la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat redactó el programa de seguridad vial de acuerdo a lo establecido por el PDSV, que marca las actuaciones a ejecutar para la mejora de la seguridad vial en las carreteras de la Generalitat durante el bienio 2022-2023.

En 2022 se ha seguido realizando las actuaciones previstas en el Programa de Seguridad Vial 2022/2023 para dicho periodo.

### ***Comisión de seguimiento del Plan Director de Seguridad Vial***

Siguiendo las directrices del Plan Director, está prevista la realización de reuniones anuales de la Comisión de seguimiento a lo largo del año 2023 para evaluar el grado de ejecución de los diferentes programas que recogen las actuaciones para la mejora de la seguridad vial en nuestra Comunitat.

La puesta en marcha de la web del Plan Director y del buzón de consultas para el ciudadano, incluidos en el portal web de gvaOberta (gva.es), abre una nueva vía de comunicación entre los gestores públicos y la ciudadanía en cuestiones de seguridad vial.

### ***Comité Técnico del Libro Blanco sobre protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana***

Tras la elaboración del Libro Blanco sobre “la protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana”, orientado a promover el uso de la bicicleta dentro del contexto de una vida saludable, prevenir la accidentalidad de quien conduce bicicletas, y fomentar medidas de autoprotección y seguridad vial, durante el año 2023 está prevista la continuidad del Comité que se creó para su elaboración.

Las funciones de este Comité, coordinado por la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, es revisar el estado de las actuaciones programadas, la formulación de nuevas propuestas en su caso y la generación de intercambios, colaboraciones y sinergias entre las organizaciones implicadas.

## **ANEXO 1. ACCIDENTALIDAD 2011-2022 EN LA RED DE LA GENERALITAT**

La tabla que se incluye a continuación contiene los datos básicos de tráfico y accidentalidad en la red de la Generalitat desde el año 2011 hasta el 2022, clasificados por provincia y año; los indicadores de siniestralidad (IP, IM, IR) facilitan el seguimiento de la accidentalidad en estos 12 años.

- *IP: Número de accidentes con víctimas por cada 100 millones de vehículos-kilómetro recorrido.*
- *IM: Número de víctimas fallecidas por cada 100 millones de vehículos-kilómetro recorrido.*
- *IR: Número de accidentes con fallecidos o heridos graves por cada 1.000 millones de vehículos-kilómetro recorrido (media ponderada de los últimos tres años).*



**ACCIDENTALITAT EN EL PERÍODE 2011/2022**  
(Xarxa de la Generalitat Valenciana)

Data d'edició 18/06/2023

PROVÍNCIA	ANY	Trànsit (milions vehxkm) (1)	Total Accidents	Accidents amb víctimes	Accidents amb morts	Accidents amb ferits greus	Accidentes amb ferits lleus	Morts	Ferits greus	Ferits lleus	Greus +Lleus	Total Victimes s	IP (2)	IM (3)	IR (4)	
A	2.011	1.674	284	15	57	212	515	16	75	338	413	429	16,97	0,96	49,39	M
	2.012	1.561	329	10	43	276	550	10	58	456	514	524	21,08	0,64	43,50	M
	2.013	1.532	411	3	48	360	501	4	50	501	551	555	26,82	0,26	36,92	M
	2.014	1.518	385	10	45	330	672	10	50	485	535	545	25,36	0,66	34,48	M
	2.015	1.566	406	8	30	368	701	8	31	539	570	578	25,92	0,51	31,19	M
	2.016	1.624	417	8	28	381	778	8	33	571	604	612	25,68	0,49	27,40	B-M
	2.017	1.698	432	11	36	385	791	11	43	633	676	687	25,44	0,65	24,75	B-M
	2.018	1.701	435	9	30	396	803	10	37	566	603	613	25,57	0,59	24,29	B-M
	2.019	1.661	431	13	50	368	746	13	61	537	598	611	25,95	0,78	29,44	B-M
	2.020	1.377	351	10	32	309	598	10	36	424	460	470	25,48	0,73	30,38	B-M
	2.021	1.579	394	10	36	348	638	11	57	463	520	531	24,95	0,70	32,70	M
<b>2.022</b>	<b>1.675</b>	<b>1.062</b>	<b>407</b>	<b>14</b>	<b>47</b>	<b>346</b>	<b>14</b>	<b>53</b>	<b>473</b>	<b>526</b>	<b>540</b>	<b>24,29</b>	<b>0,84</b>	<b>32,17</b>	<b>M</b>	
B	2.011	1.111	1.111	1.111	1.111	1.111	1.111	5	41	138	179	184	12,87	0,45	42,07	M
	2.012	1.079	1.079	1.079	1.079	1.079	1.079	9	28	161	189	198	13,53	0,83	35,34	M
	2.013	1.058	1.058	1.058	1.058	1.058	1.058	2	18	146	164	166	11,91	0,19	27,09	B-M
	2.014	1.116	1.116	1.116	1.116	1.116	1.116	5	22	153	175	180	12,72	0,45	21,83	B-M
	2.015	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	6	21	189	210	216	13,90	0,51	19,04	B-M
	2.016	1.240	1.240	1.240	1.240	1.240	1.240	6	26	179	205	211	12,42	0,48	20,88	B-M
	2.017	1.282	1.282	1.282	1.282	1.282	1.282	7	31	243	274	281	15,99	0,55	22,11	B-M
	2.018	1.281	1.281	1.281	1.281	1.281	1.281	8	47	307	354	362	20,13	0,62	27,61	B-M
	2.019	1.319	1.319	1.319	1.319	1.319	1.319	5	40	213	253	258	15,09	0,38	30,14	B-M
	2.020	921	921	921	921	921	921	2	27	168	195	197	17,59	0,22	31,52	M
	2.021	1.087	1.087	1.087	1.087	1.087	1.087	6	37	232	269	275	19,04	0,55	31,25	M
<b>2.022</b>	<b>1.123</b>	<b>618</b>	<b>193</b>	<b>4</b>	<b>26</b>	<b>163</b>	<b>4</b>	<b>28</b>	<b>229</b>	<b>257</b>	<b>261</b>	<b>17,19</b>	<b>0,36</b>	<b>30,66</b>	<b>B-M</b>	
C	2.011	2.707	900	333	10	46	277	10	60	445	505	515	12,30	0,37	25,29	B-M
	2.012	2.565	978	411	15	59	337	15	67	553	620	635	16,02	0,58	25,63	B-M
	2.013	2.565	974	484	7	44	433	7	50	662	712	719	18,87	0,27	23,10	B-M
	2.014	2.552	1.019	434	3	43	388	5	52	546	598	603	17,01	0,20	22,26	B-M
	2.015	2.661	1.069	427	9	29	389	9	31	582	613	622	16,05	0,34	17,36	B-M
	2.016	2.589	1.220	486	11	46	429	11	56	646	702	713	18,77	0,42	18,07	B-M
	2.017	2.734	1.184	467	6	36	425	6	44	647	691	697	17,08	0,22	17,16	B-M
	2.018	2.693	1.252	508	12	39	457	14	48	690	738	752	18,86	0,52	18,71	B-M
	2.019	2.877	1.161	479	10	41	428	10	47	656	703	713	16,65	0,35	17,34	B-M
	2.020	2.342	856	335	6	37	292	6	43	409	452	458	14,30	0,26	18,33	B-M
	2.021	2.764	955	465	8	24	433	8	31	622	653	661	16,82	0,29	15,78	B-M
<b>2.022</b>	<b>2.824</b>	<b>957</b>	<b>354</b>	<b>12</b>	<b>28</b>	<b>314</b>	<b>13</b>	<b>33</b>	<b>441</b>	<b>474</b>	<b>487</b>	<b>12,54</b>	<b>0,46</b>	<b>14,50</b>	<b>B-M</b>	
D	2.011	5.492	2.085	760	30	140	590	31	176	921	1.097	1.128	13,82	0,56	35,90	M
	2.012	5.205	2.243	886	32	125	729	34	153	1.170	1.323	1.357	17,02	0,65	32,94	M
	2.013	5.155	2.277	1.021	11	107	903	13	118	1.309	1.427	1.440	19,80	0,25	28,01	B-M
	2.014	5.186	2.510	962	18	108	836	20	124	1.184	1.308	1.328	18,51	0,39	25,79	B-M
	2.015	5.414	2.659	998	22	77	899	23	83	1.310	1.393	1.416	18,43	0,42	21,77	B-M
	2.016	5.453	2.933	1.057	24	95	938	25	115	1.396	1.511	1.536	19,38	0,46	21,43	B-M
	2.017	5.714	3.005	1.105	23	99	983	24	118	1.523	1.641	1.665	19,30	0,42	20,50	B-M
	2.018	5.675	3.183	1.203	29	107	1.067	32	132	1.563	1.695	1.727	21,16	0,56	22,38	B-M
	2.019	5.857	2.954	1.113	27	126	960	28	148	1.406	1.554	1.582	18,93	0,48	23,77	B-M
	2.020	4.641	2.291	848	18	94	736	18	106	1.001	1.107	1.125	18,27	0,39	24,73	B-M
	2.021	5.430	2.610	1.066	24	93	949	25	125	1.317	1.442	1.467	19,63	0,46	23,92	B-M
<b>2.022</b>	<b>5.622</b>	<b>2.637</b>	<b>954</b>	<b>30</b>	<b>101</b>	<b>823</b>	<b>31</b>	<b>114</b>	<b>1.143</b>	<b>1.257</b>	<b>1.288</b>	<b>16,97</b>	<b>0,55</b>	<b>22,94</b>	<b>B-M</b>	

(1) Trànsit anual acumulat (en milions de vehicles per quilòmetre)

(2) Índex de Perillositat: Nombre d'accidents amb víctimes per cada 100 milions de quilòmetres recorreguts.

(3) Índex de Mortalitat: Nombre de víctimes mortals per cada 100 milions de quilòmetres recorreguts.

(4) Índex de Risc-Eurorap: Nombre d'accidents amb morts o ferits greus per cada 1000 milions de quilòmetres recorreguts (mitja ponderada dels tres últims anys)

B= Baix B-M=Baix-Mig M=Mig M-A=Mig-Alt A=Alt