

POLICÍA

Municipal de Madrid.

MEMORIA DE SINIESTRALIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MADRID 2024



MADRID

vicealcaldía,
portavoz,
seguridad y
emergencias

Dirección General
De Policía Municipal De Madrid

POLICÍA
MUNICIPAL MADRID



ÍNDICE DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030.....	6
2.1 Objetivo Principal.....	6
2.2 Objetivos Intermedios.....	6
3. DATOS REFERENCIALES DE LA MOVILIDAD.....	8
4. DATOS GENERALES DE SINIESTRALIDAD.....	10
4.1 Siniestralidad en general.....	10
4.2 Siniestralidad por tipo de vehículo.....	12
4.3 Aspectos temporales de la siniestralidad.....	15
4.4. Tipología de las víctimas.....	17
4.5 Georreferenciación de los siniestros.....	20
5. TASA DE VICTIMIZACIÓN.....	22
6. DATOS DE FALLECIDOS.....	24
6.1 Datos comparados anuales.....	24
6.2 Fallecidos por tipo de usuario.....	25
7. DATOS DE HERIDOS GRAVES.....	28
8. ATROPELLOS.....	34
9. SINIESTROS DE MOTO Y CICLOMOTOR.....	40
10. SINIESTRALIDAD VEHÍCULOS TRANSPORTE SOSTENIBLE.....	48
11. SINIESTRALIDAD ASOCIADA AL CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS.....	56
12. SINIESTRALIDAD LABORAL VIAL.....	64
13. ENCLAVES DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES.....	66
14. ANEXO CUADRO RESUMEN DEL ANÁLISIS DE ENCLAVES DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES POR DISTRITOS DE LOS AÑOS: 2021 - 2022 - 2023.....	70
15. CONCLUSIONES.....	84

MEMORIA DE SINIESTRALIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MADRID 2024



En consonancia con la Agenda 2030 sobre Desarrollo Sostenible de la ONU, y la Estrategia Europea de Seguridad Vial basadas en la "visión cero fallecidos en 2050 en las vías de la Unión Europea", se elaboró el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Ciudad de Madrid 2021-2030 con el lema "Avanzando hacia una movilidad segura".

La Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la necesidad de analizar los accidentes, y elaborar estudios estadísticos y mapas de siniestralidad urbana. En el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021- 2023 se plantea como una de las acciones a realizar "Elaboración y Análisis anual de la memoria de accidentes de tráfico".

La Memoria de Siniestralidad Vial es fundamental para elaborar un diagnóstico, realizar comparaciones interanuales y conocer en profundidad los problemas y las causas de la siniestralidad. Posibilita efectuar el seguimiento y la evaluación de las acciones del Plan y el

cumplimiento o no de sus objetivos, que permitirá modificar o intensificar las acciones programadas. Por otra parte, hay que comunicar públicamente los datos de la Memoria para conseguir un doble objetivo, por un lado, trasladar a la sociedad la situación para concienciar sobre la relevancia de la siniestralidad de tráfico, y por otro lado como una rendición de cuentas de las actuaciones y resultados en Seguridad Vial, tanto en medios de comunicación como en Datos Abiertos accesibles a la ciudadanía a través de página web. La Memoria de Siniestralidad además de aportar los datos debe realizar valoraciones cualitativas.

En la Memoria de Siniestralidad de 2024 se toma como referencia el año 2023 para analizar una tendencia con referencia a lo ocurrido en los años precedentes. Los resultados en 2024 tras unos años de ligero avance en la seguridad vial no son alentadores. Es necesario una intensificación de las acciones preventivas para lograr los objetivos.

Los datos utilizados en la Memoria están determinados por la Orden INT/2223/2014 que define como accidente de tráfico: "El accidente que se produce o tiene su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que, como consecuencia de este, una o varias personas resulten muertas o heridas, o que se produzcan daños materiales, y en el cual esté implicado, al menos, un vehículo en movimiento. Se excluyen la muerte natural previa o un intento de suicidio o lesiones intencionadas".

Se utiliza en la Memoria el concepto de siniestro vial, puesto que la palabra accidente puede hacer creer que es algo inevitable, cuando se puede y se deben realizar acciones para su evitación, o cuando menos su disminución.

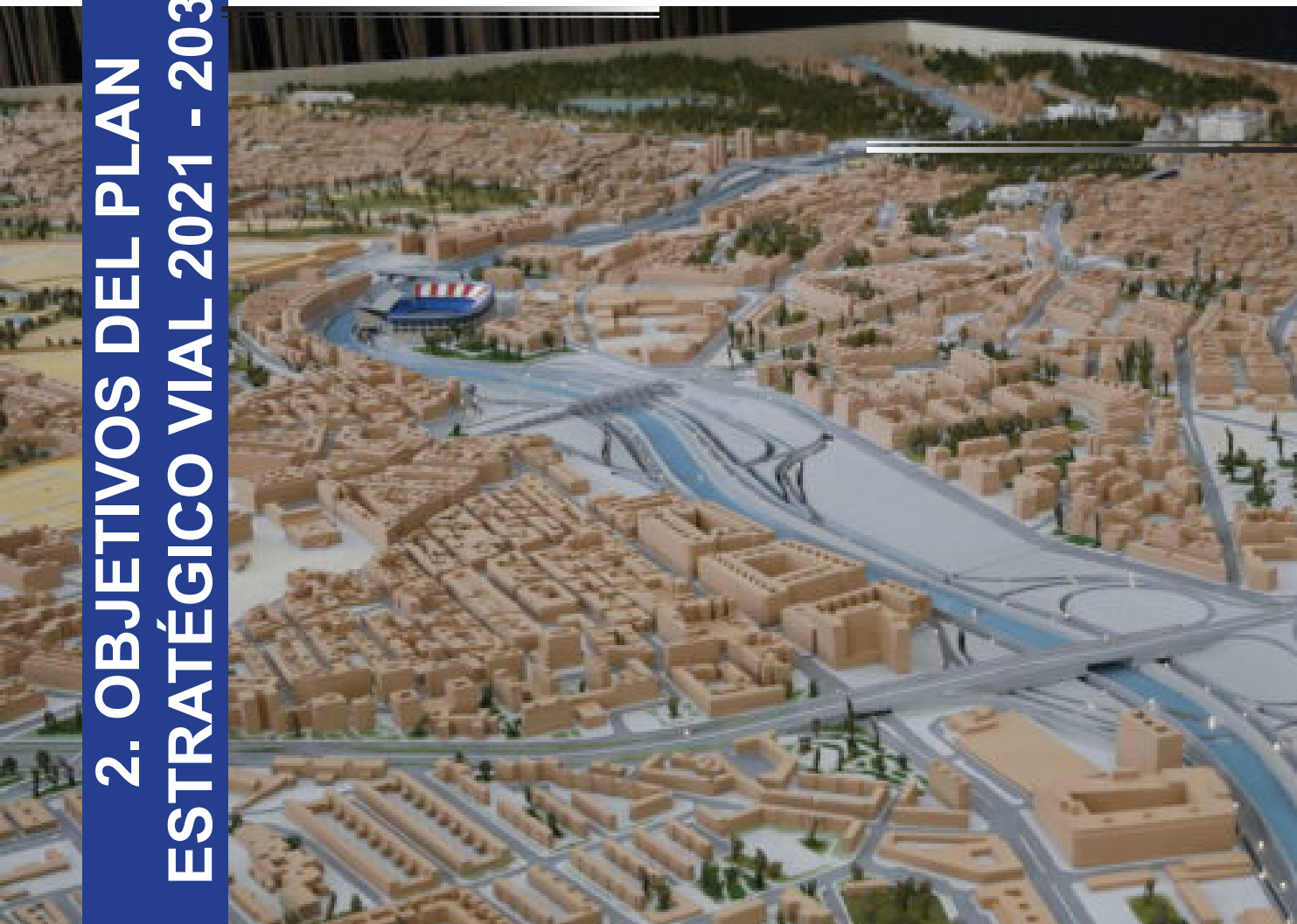
Se detallan las definiciones que se tienen en cuenta para la elaboración de la Memoria:

- **Accidente mortal:** Aquel en que una o varias personas resultan muertas en el acto o dentro de los 30 días. Es importante resaltar que en las estadísticas de todos los organismos en España se tienen en cuenta los fallecidos en el acto o en las 24 horas posteriores al accidente y es como se han realizado hasta ahora, por lo que se maneja este concepto para poder comparar de forma efectiva.
- **Herido grave:** Toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.
- **Herido leve:** Toda persona herida en un accidente de circulación no definido como herido grave.
- **Conductor:** Es toda persona que lleve la dirección de un vehículo, que guíe animales de tiro, de carga o de silla, o conduzca rebaños por una carretera.
- **Pasajero:** Es toda persona que no sea el conductor y que se encuentre dentro del vehículo.
- **Peatón:** Es toda persona que no sea ni conductor ni pasajero. Se considerarán peatones también las personas transportadas por: coche de niño, silla de inválido con ruedas y sin motor, carro de mano, que manejen dichos medios de desplazamiento. Son igualmente peatones las personas que se ocupan de la reparación del motor de un vehículo, y personas que circulan sobre patines con ruedas, etc.

El objeto de estudio son los siniestros viales producidos en las vías cuya competencia es del Ayuntamiento de Madrid en el año 2024.

La obtención de los datos se produce por el registro de los siniestros viales en los que interviene Policía Municipal de Madrid dentro de las vías competencia del Ayuntamiento de Madrid y que se introducen, por parte de los policías intervinientes, en el Programa SIGIT, que gestiona la Comisaría de Policía Judicial de Tráfico. Los datos de los siniestros se envían al Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico, que coordina la estadística de accidentes a nivel nacional.

En esta edición de la Memoria 2024 hemos contado con la colaboración inestimable del Departamento de Informática (Desarrollo de Aplicaciones Informáticas) que nos ha permitido realizar un análisis más ajustado de los datos actualizados que recoge los siniestros acontecidos en la red viaria municipal de Madrid en el año 2024, cuantificando la siniestralidad global y desglosándola por tipo de vehículo, tipología de víctima, gravedad del accidente, circunstancias temporales y otros factores tales como alcohol, drogas o ámbito laboral. Los datos se modelan mediante medidas clásicas de tendencia central, dispersión y proporciones relativas, complementadas con representaciones gráficas dinámicas elaboradas en R, Python y Power BI, lo que permite identificar las variaciones anuales y estacionales más significativas, resaltar las situaciones de mayor riesgo y sustentar conclusiones basadas en la evolución observada".



2.1 OBJETIVO PRINCIPAL

El objetivo principal del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 es **REDUCIR LA MORTALIDAD Y LOS HERIDOS GRAVES A LA MITAD EN 2030**. Se marcan objetivos concretos definidos tras el análisis de la siniestralidad teniendo en cuenta que el punto de partida son los datos de 2019. Para orientar la acción de Policía Municipal se incluye dentro de los Objetivos de la Dirección Por Objetivos (DPO) una meta anual de disminución de fallecidos y la disminución de la tasa de víctimas por mil habitantes para lograr el objetivo de 2030.

2.2 OBJETIVOS INTERMEDIOS

2.2.1 Reducir la tasa de victimización en un 50% respecto a 2019

La Tasa de victimización es la relación que existe entre el número de víctimas por siniestros viales que se producen en Madrid/Mil habitantes de la población flotante que se considera que se mueve por Madrid lo que nos aporta un dato objetivo y relacionado entre el número de víctimas y la población que se mueve por Madrid que permite realizar una comparación objetiva de la siniestralidad.

2.2.2 Reducir en un 50% la media anual de fallecidos en atropello respecto a la media del decenio anterior

Se atiende a valores medios puesto que las cifras absolutas son bajas y es más significativo considerar una media durante un periodo, que reflejan una tendencia, que cifras concretas de un año, que pueden ser distorsionadoras. La media del decenio anterior es 15 fallecidos en atropellos. En este año la tendencia de disminución de fallecidos en atropellos en años anteriores se ha roto, puesto que ha habido un gran incremento de fallecidos en atropellos respecto al año anterior.



2.2.3 Reducir víctimas en usuarios de motos y ciclomotores

En el año 2024 se ha logrado este objetivo de forma parcial con un importante descenso en los fallecidos, pero se observa la tendencia de un número significativo de heridos graves son conductores de motocicletas, convirtiéndose en el colectivo con mayor incidencia porcentual entre el número de vehículos que circulan y su victimización.

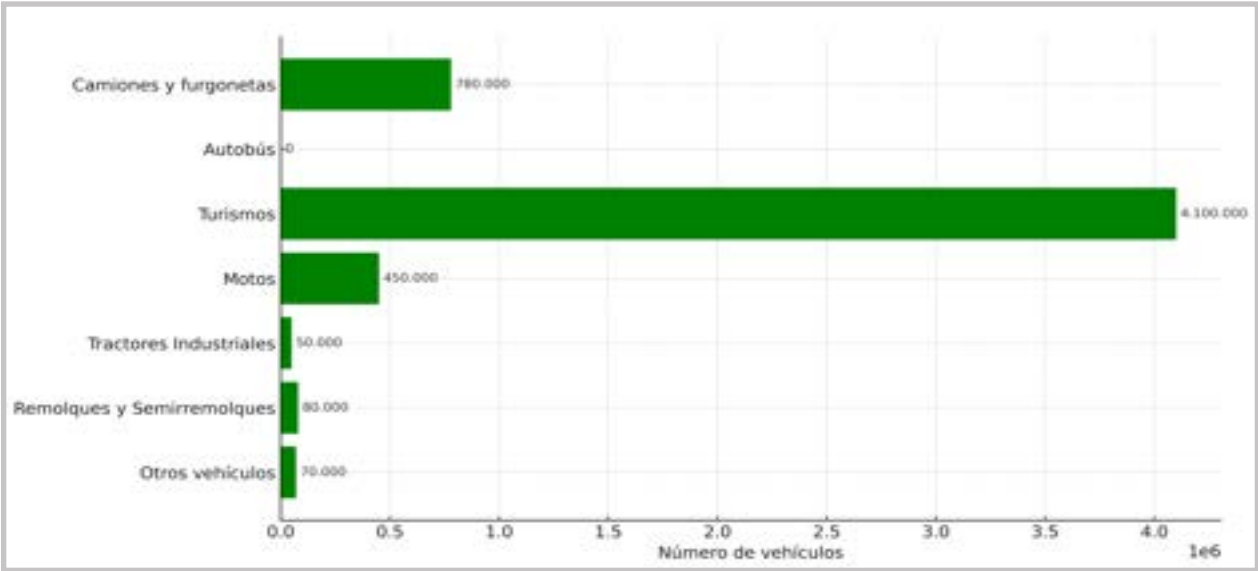
3. DATOS REFERENCIALES DE LA MOVILIDAD



Para analizar la situación hay que tener en cuenta los datos de referencia de la movilidad en la ciudad. En primer lugar, **la evolución del parque de vehículos** de la Comunidad de Madrid ha experimentado un ligero incremento, disponiendo de los datos de 2023. La antigüedad del parque se ha incrementado siendo la media en España de 14 años. En Madrid el parque automovilístico tiene una media de 9 años que mejora la media estatal. En total en la Comunidad de Madrid existen 5.444.019 vehículos.

VEHÍCULOS AÑO	CAMIONES Y FURGONETAS	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES INDUSTRIALES	REMOLQUES SEMIRREMOLQUES	OTROS VEHÍCULOS
2023	762.506	11.569	4.100.548	444.838	32.662	45.972	45.924
2022	739.510	11.269	4.069.069	429.300	31.090	43.896	43.720
2021	718.776	11.096	3.973.768	414.746	30.081	41.802	43.692
2020	690.626	10.867	3.882.958	403.477	31.075	38.135	41.575
2019	677.694	11.000	3.866.062	386.167	30.897	35.864	40.208
2018	654.939	11.040	3.759.902	364.437	27.669	34.853	38.338
2017	624.002	10.927	3.622.089	347.943	25.126	32.893	36.937

PARQUE AUTOMOVILÍSTICO 2023



Hay una preponderancia clara en la categoría de turismos con un 75,32 % del total con una ligera disminución, pero la segunda categoría más numerosa es la camiones y furgonetas con un 14 % con preponderancia de estas últimas y un ligero crecimiento en términos relativos, y la tercera categoría es la de motos con un 8,17 % que también ha crecido. Los datos se refieren a la estadística del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible referentes al año 2023. El viario urbano de Madrid en los que se actúa sobre los siniestros viales consta de 5.018 kilómetros.

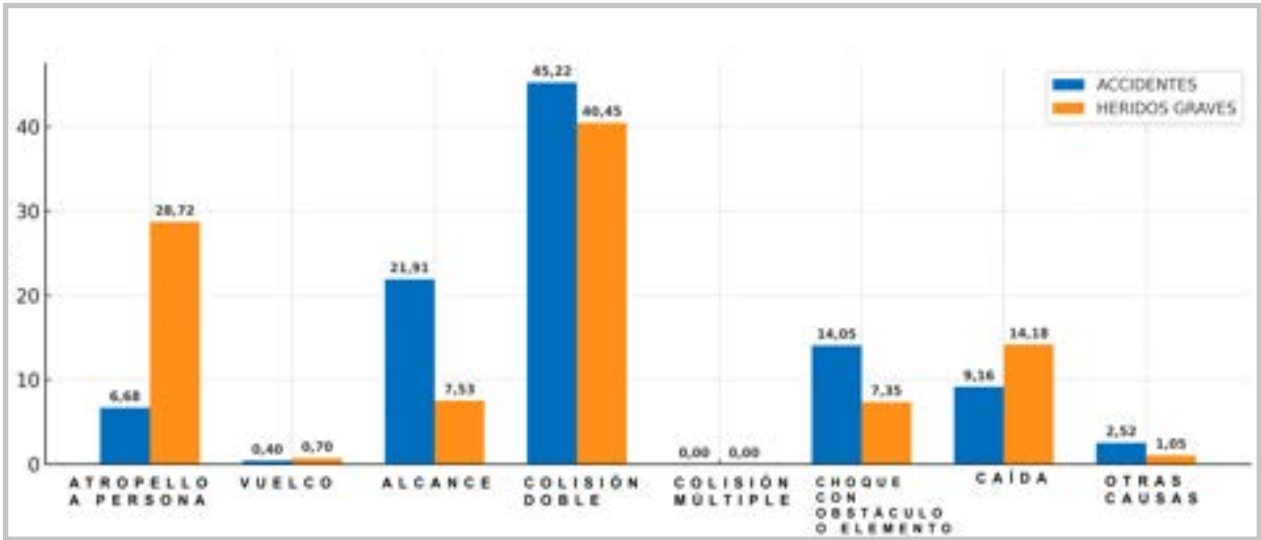
Teniendo en cuenta el nivel de intensidad media diaria de la circulación en la ciudad de Madrid y área de influencia en **2024 hay una disminución pequeña de la movilidad respecto a 2023 con menos 0,38%**, lejos de recuperar los niveles pre pandémicos, en el interior de M-30 ha descendido un **2,15%**, sin embargo, **en la propia M-30 ha aumentado la circulación en +7,20%**; entre M-40 y M-30 se desciende un -12,45 %. **Hay que tener en cuenta la incidencia de las restricciones a la circulación de las medidas de la Estrategia Madrid 360 que limitan el acceso a vehículos por sus características medioambientales, la consolidación del teletrabajo y el incremento de usuarios de transporte público y nuevas formas de movilidad** como bici y VMP. Los datos de intensidades medias diarias han sido facilitados por la Subdirección General de Planificación de la Movilidad y Transportes del Ayuntamiento de Madrid.

VEHICULOS · KM/DÍA	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A - INTERIOR M30	6.599.713	4.685.796	5.622.955	5.757.906	5.821.678	5.695.993
B - M30|Cal10	6.762.275	5.342.197	6.145.327	6.575.277	6.350.606	6.349.373
C - ENTRE M30 Y M40	11.024.023	8.347.777	9.633.593	9.712.678	9.764.056	9.348.310
D - M40	8.290.946	5.472.024	6.532.020	6.091.209	6.511.209	6.511.079
E - EXTERIOR M40	11.893.614	10.039.147	11.188.150	11.218.505	11.282.875	11.067.956
TOTAL MUNICIPIO DE MADRID	44.570.571	33.888.961	39.122.045	39.355.575	39.730.424	38.972.711



En el siguiente gráfico teniendo en cuenta los porcentajes de los totales sobre accidentes y heridos graves percibimos que **el siniestro más habitual es la colisión doble, pero el siniestro más dañino es el atropello que con un 6,68% de siniestros causa el 28,72% de los heridos graves, seguido de las caídas que un 9,16% de siniestros causa el 14,18% de los heridos graves.** Respecto al año 2023 hay unos porcentajes similares. con un aumento en las colisiones y alcances y caídas.

TIPOS DE SINIESTROS



- Evolución anual de la siniestralidad de 2022 a 2024

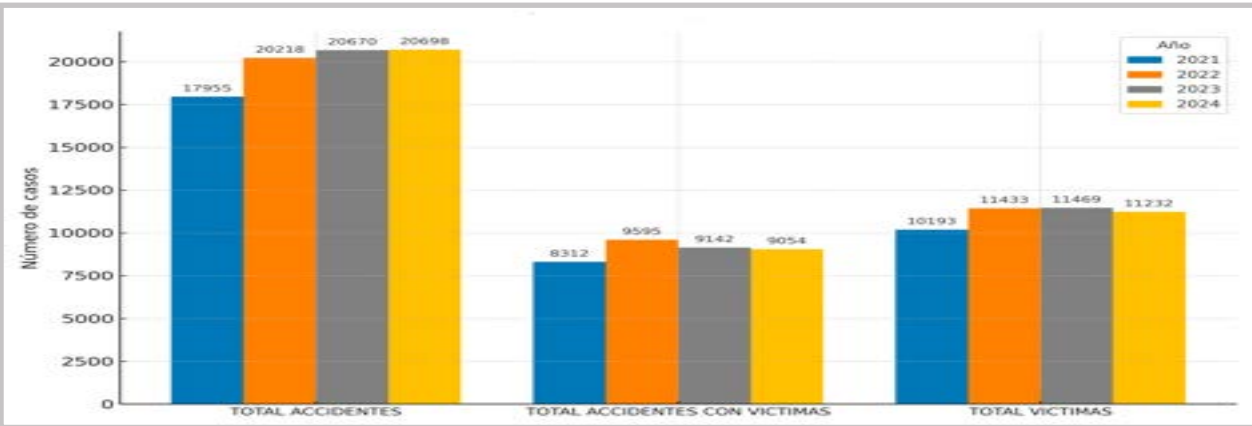
4.1 SINIESTRALIDAD EN GENERAL

La Base de Datos de Siniestralidad Vial de Policía Municipal en el programa SIGIT respecto al año 2024 aporta la siguiente información:

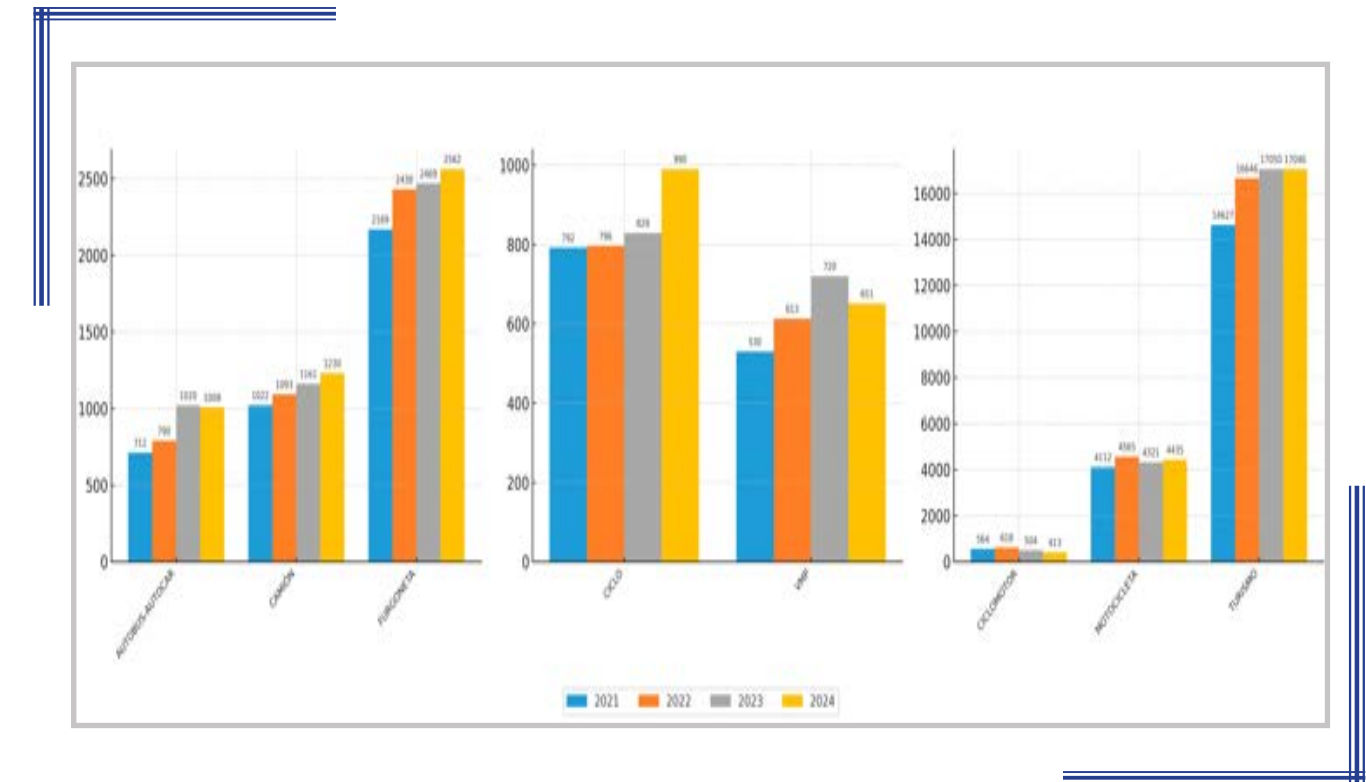
TIPO ACCIDENTE	TOTAL ACCIDENTES	TOTAL ACCIDENTES CON VÍCTIMAS	ACCIDENTES HERIDOS LEVES	ACCIDENTES GRAVES Y/O FALLECIDOS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS
VUELCO	85	61	57	4	79	4	-	83
ALCANCE	4.535	1.927	1.883	44	2.480	43	4	2.527
ATROPELLO A ANIMAL	66	7	7	-	7	-	-	7
ATROPELLO A PERSONA	1.317	1.186	1.022	164	1.199	164	15	1.378
CAÍDA	1.897	1.680	1.599	81	1.726	81	2	1.809
CHOQUE CONTRA OBSTÁCULO FIJO	2.910	382	348	34	403	42	-	445
COLISIÓN	9.360	3.732	3.510	222	4.642	231	4	4.877
OTRO	357	36	36	-	48	1	-	49
SOLO SALIDA DE LA VIA	171	43	39	4	51	5	1	57
TOTAL	20.698	9.054	8.501	553	10.635	571	26	11.232

AÑO	TOTAL ACCIDENTES	TOTAL ACCIDENTES CON VÍCTIMAS	ACCIDENTES (HERIDOS LEVES)	ACCIDENTES (HERIDOS GRAVES Y/O FALLECIDOS)	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS
2021	17955	8312	7761	551	9612	557	24	10193
2022	20218	9595	8805	490	10916	497	20	11433
2023	20670	9142	8562	560	10881	562	26	11469
2024	20698	9054	8501	553	10635	571	26	11232
VARIACIÓN % 2023/24	0,14%	-0,96%	-0,71	-1,25%	-2,26	1,60%	0%	-2,07%

EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES Y VÍCTIMAS



Los resultados son similares entre 2023 y 2024 con un número mayor de siniestros que han producido menos víctimas, pero el número de heridos graves ha sido ligeramente superior y se ha igualado el número de fallecidos, sin conseguir los objetivos de reducir heridos graves y fallecidos.



Variación porcentual por el tipo de vehículo

4.2 SINIESTROS POR TIPO DE VEHÍCULOS

Veamos a continuación la presencia por tipo de vehículos en los siniestros registrados.

VEHÍCULOS - AÑO	2021	2022	2023	2024	VARIACIÓN% 2023 - 2024
AUTOBÚS - AUTOCAR	712	790	1.020	1.008	-1,18%
CAMIÓN	1.022	1.093	1.161	1.230	5,84%
CICLO	792	796	829	990	19,42%
CICLOMOTOR	564	618	504	413	-18,06%
FURGONETA	2.169	2.430	2.469	2.562	3,77%
MOTOCICLETA	4.112	4.565	4.321	4.435	2,64%
TURISMO	14.627	16.646	17.050	17.046	-0,02%
VARIOS	405	598	833	814	-2,28%
VMP	530	613	720	651	-9,58%
TOTAL	24.933	28.149	28.907	29.149	0,84%



Entre 2024 y 2023 la cantidad de vehículos implicados a nivel global es muy similar, aunque hay un aumento del 19,42% en ciclos con un aumento importante del uso, un aumento de un 5,94% en camiones y en furgonetas de un 3´77%, lo que denota que se incrementan los siniestros relacionados con la actividad laboral y un 2´64% en motocicletas. El descenso más significativo de un 18% en ciclomotores lo que denota que es un vehículo con menor utilización y es de destacar el descenso por primera vez en 5 años del 9,58% de siniestros con VMP, debido fundamentalmente al descenso de uso por la anulación de los contratos de alquiler de patinetes en Madrid a mediados del año 2024.



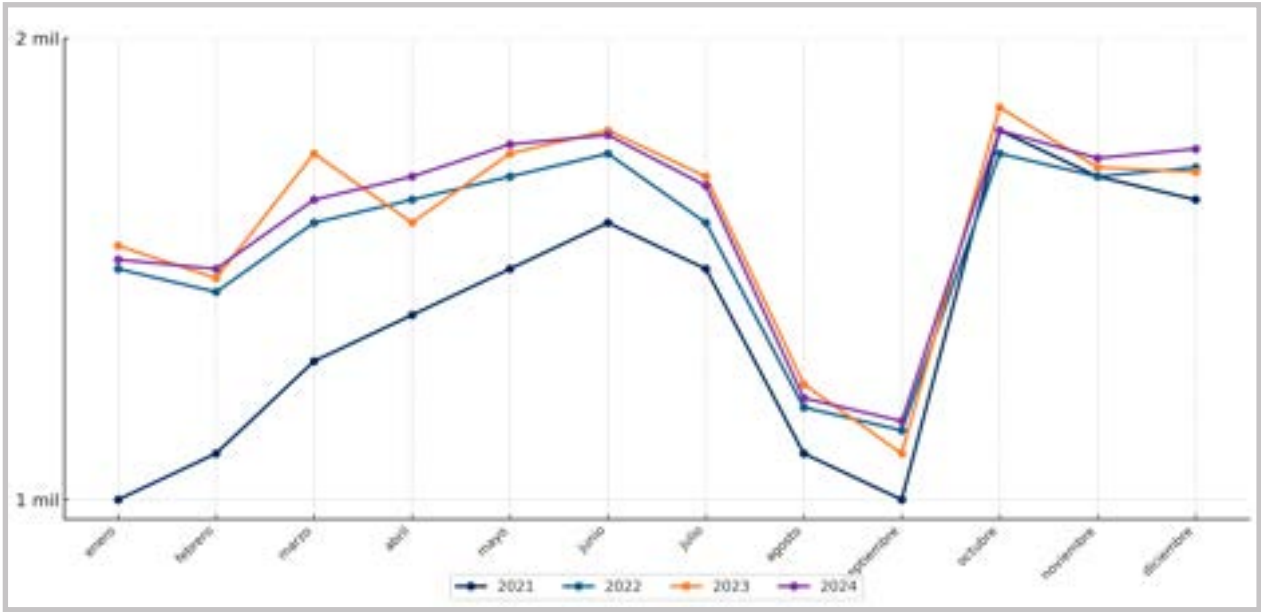
4.3 ASPECTOS TEMPORALES DE LA SINIESTRALIDAD (POR MESES, DIAS Y HORAS)

Según los datos la siniestralidad del año 2024 ha seguido pautas similares a los años anteriores, asociados a las propias intensidades de tráfico, con menor incidencia en la época estival. La gráfica resultante indica un comportamiento similar entre los 4 años de la tendencia, resaltando los meses de octubre y diciembre como los de mayor siniestralidad.

ACCIDENTES POR MESES EN 2024

MES	TOTAL ACCIDENTES	TOTAL ACCIDENTES CON VÍCTIMAS	ACCIDENTES HERIDOS LEVES	ACCIDENTES HERIDOS GRAVES Y/O FALLECIDOS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS
ENERO	1.644	688	642	46	796	45	2	843
FEBRERO	1.661	706	664	42	821	43	2	866
MARZO	1.685	667	627	40	802	39	3	844
ABRIL	1.817	763	722	41	901	41	1	943
MAYO	1.861	799	749	42	830	42	3	875
JUNIO	1.768	813	767	46	987	46	4	1.037
JULIO	1.628	766	717	45	911	44	3	958
AGOSTO	1.145	533	494	39	611	42	2	653
SEPTIEMBRE	1.757	811	758	66	742	51	5	798
OCTUBRE	1.970	891	829	62	1.027	67	6	1.096
NOVIEMBRE	1.862	815	783	49	994	52	3	1.049
DICIEMBRE	1.900	803	749	54	904	57	4	965
TOTAL	20.698	9.055	8.501	572	10.326	569	38	10.927

TOTAL SINIESTROS POR MES Y AÑO

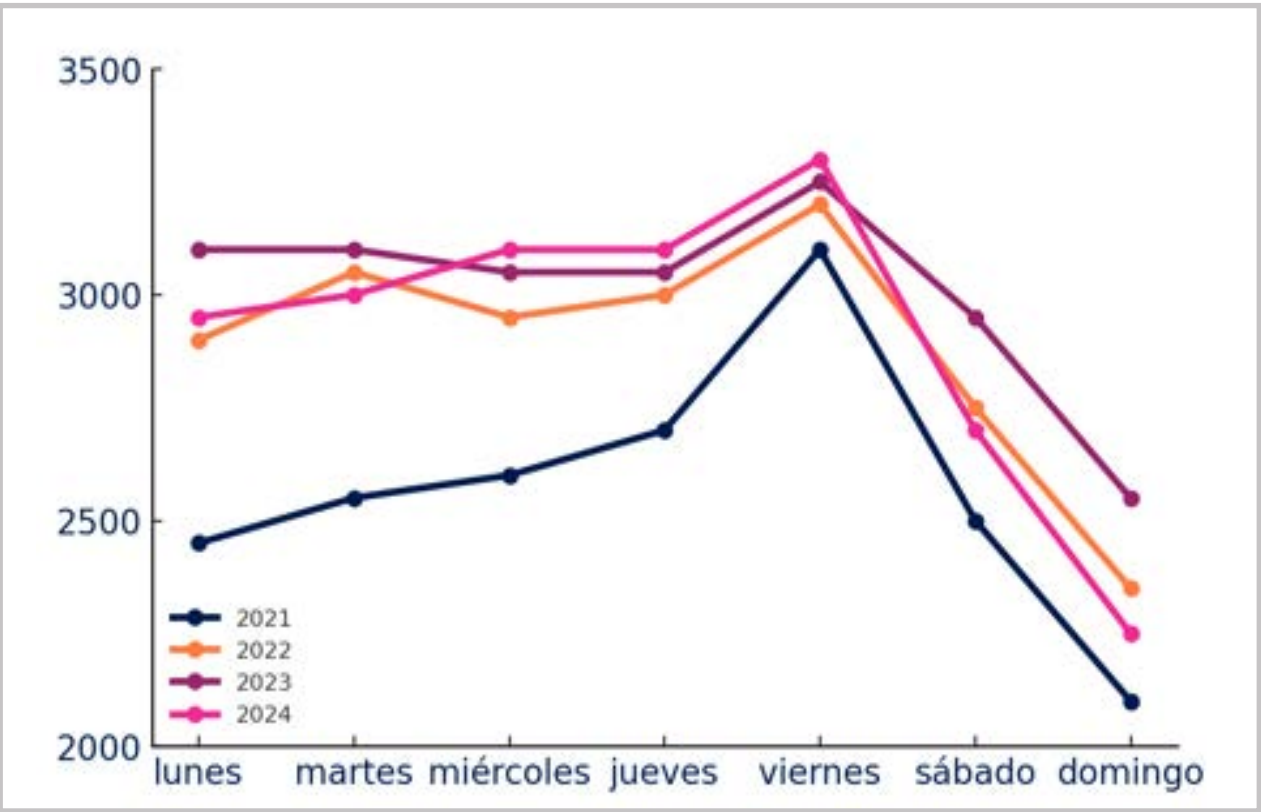


Analizada la siniestralidad con relación a su distribución por días de la semana el comportamiento de los 4 años es similar produciéndose el mayor número de siniestros los viernes, que es último día laboral e inicio del ocio de fin de semana.

ACCIDENTES POR DIAS DE LA SEMANA

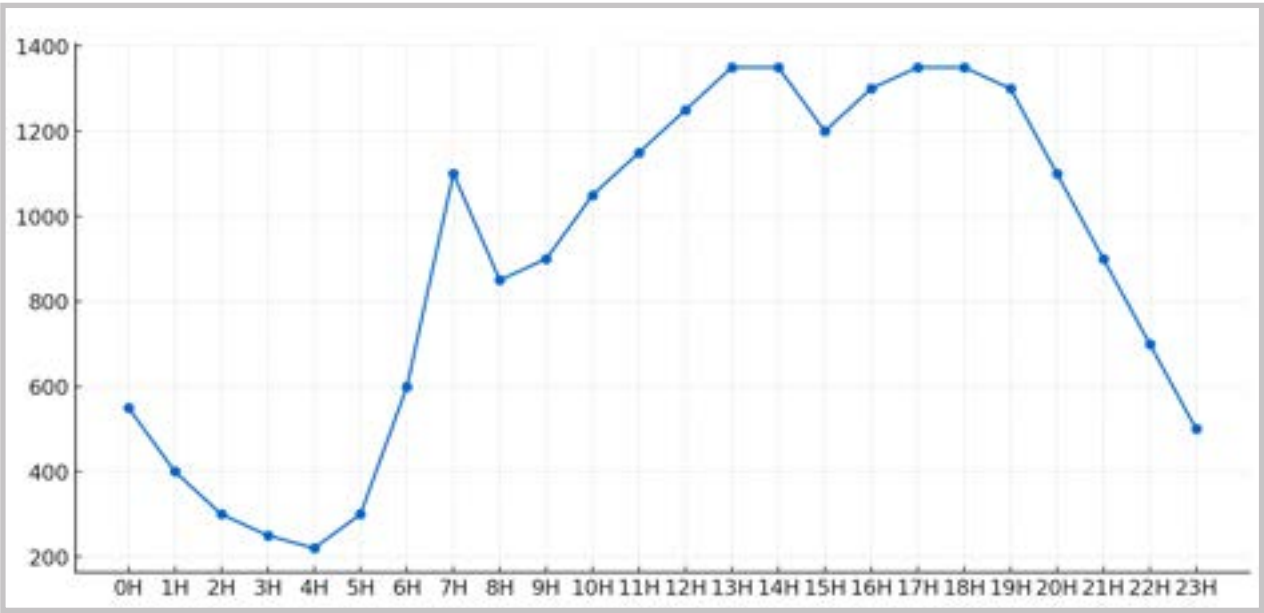
DIAS	ACCIDENTES				
	2021	2022	2023	2024	VARIACIÓN % 23-24
LUNES	2.470	2.791	2.857	3.044	6,55
MARTES	2.582	2.997	3.160	3.101	-1,87
MIÉRCOLES	2.610	3.082	3.047	3.071	0,79
JUEVES	2.727	3.071	3.162	3.159	-0,09
VIERNES	3.099	3.321	3.325	3.361	1,08
SÁBADO	2.370	2.664	2.643	2.732	3,37
DOMINGO	2.099	2.295	2.481	2.230	-10,12
TOTAL	17.957	20.221	20.675	20.698	0,11%

SINIESTROS POR DIAS DE LA SEMANA 2024



Las horas cuando se producen mayor número de siniestros van vinculadas a las horas de mayor movimiento y se concentran sobre todo por la tarde y teniendo el pico al anochecer, así pues, el momento estadísticamente con más siniestros sería en el mes de Octubre al atardecer de un viernes.

POR HORA DEL DÍA



4.4 TIPOLOGÍA DE LAS VÍCTIMAS

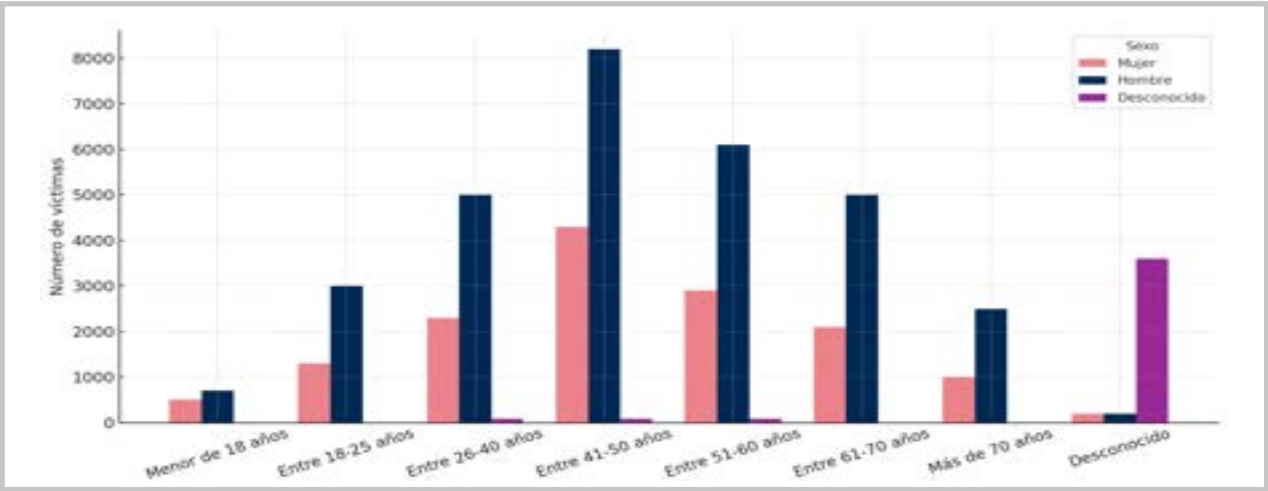
Se muestra a continuación en un cuadro detallado, el tipo de víctima de los siniestros viales, distinguiendo entre hombre o mujer, con especificación de intervalos de edad.

VÍCTIMAS SEGÚN EDAD Y SEXO 2024

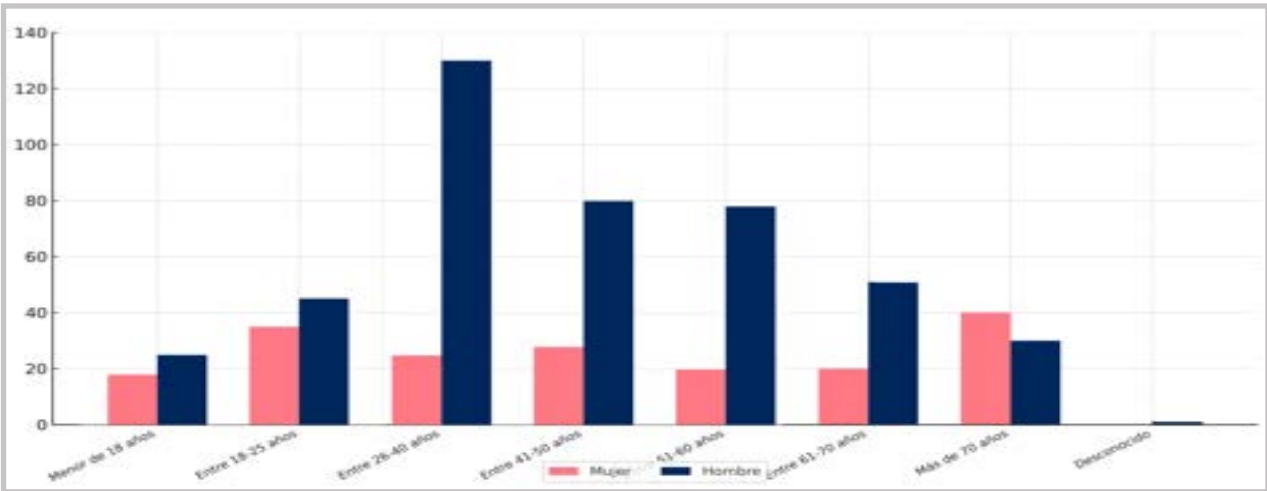
SEXO	MUJERES				HOMBRES				DESCONOCIDOS				TOTAL			
	HERIDAS LEVES	HERIDAS GRAVES	FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS	HERIDOS LEVES	HERIDOS GRAVES	FALLECIDOS	TOTAL VÍCTIMAS	HERIDOS LEVES	HERIDOS GRAVES	FALLECIDOS	TOTAL VÍCTIMAS	HERIDOS LEVES	HERIDOS GRAVES	FALLECIDOS	TOTAL VÍCTIMAS
Menor de 18 años	241	7	.	248	323	12	.	335	.	.	.	.	564	19	.	583
Entre 18-25 años	580	19	1	600	917	42	4	963	.	.	.	.	1.497	61	5	1.563
Entre 26-40 años	1.429	34	.	1.463	2.371	133	5	2.509	.	.	.	.	3.800	167	5	3.972
Entre 41-50 años	704	22	1	727	1.330	77	2	1.409	.	.	.	.	2.034	99	3	2.136
Entre 51-60 años	571	29	.	600	983	74	3	1.060	.	.	.	.	1.554	103	3	1.660
Entre 61-70 años	282	19	1	302	408	39	.	447	.	.	.	.	690	58	1	749
Más de 70 años	273	38	4	315	211	26	5	242	.	.	.	.	484	64	9	557
Total	4.080	168	7	4.255	6.543	403	19	6.965	9	.	.	9	10.623	571	26	11.220

Se constata que la mayor victimización se concentra entre los 26 y los 50 años, sobre todo en hombres de una forma muy notoria. Esto se debe además del carácter más agresivo en la conducción de los hombres al hecho que son protagonistas en mayor número de la conducción de vehículos.

DISTRIBUCIÓN DE VÍCTIMAS POR EDAD Y SEXO 2024



DISTRIBUCIÓN DE HERIDOS GRAVES POR EDAD Y SEXO

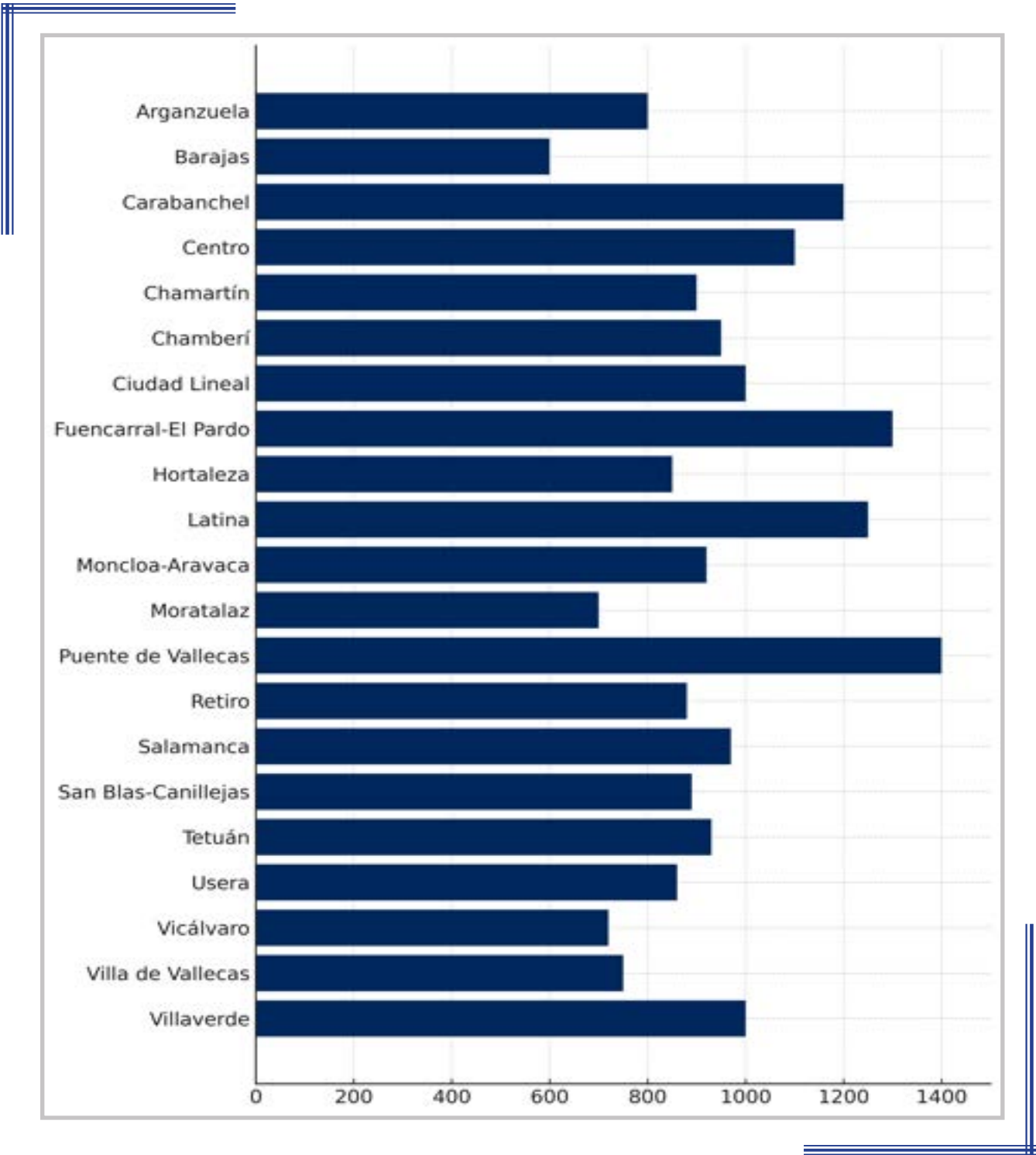


Resulta significativa la mayor victimización de los hombres en heridos graves con la proporción de 70,62% hombres y 29,37% mujeres. Estas proporciones bajan si sólo atendemos a las víctimas incluyendo las leves en los hombres suponen el 65,51 % y las mujeres el 38,4%. Se ha producido un ligero descenso en hombres y un ligero incremento en mujeres respecto al año anterior. Esta proporción cambia de un 53,27% hombres y 46.72% mujeres en el tramo de edad a partir de 60 años, sobre todo en los atropellos y en esas edades la figura del conductor se reduce.



4.5 GEORREFERENCIACIÓN DE LOS SINIESTROS

En el gráfico obtenido de la página de Datos Abiertos se constata que los 5 distritos con más siniestros son Puente de Vallecas, Chamartín, Carabanchel, Salamanca y Ciudad Lineal. Hay que tener en cuenta que para un estudio más exacto habría que desglosar los ocurridos en Calle 30, que probablemente influyan en los distritos por dónde pasa Calle 30, y en vías de alta intensidad y distinguirlos de la red local. Esto es una cuestión que se debe abordar en próximas memorias.



Comparando con el año anterior se observa que en los distritos de Arganzuela y Tetuán han aumentado más de un 15 % los siniestros por lo que deben ser objeto de análisis y destaca en la parte positiva el distrito de Villa de Vallecas.

SINIESTRALIDAD POR DISTRITO

DISTRITO	2021	2022	2023	2024	VARIACIÓN % 2023-2024
ARGANZUELA	856	905	937	1088	16,12 %
BARAJAS	317	386	414	394	-4,83 %
CARABANCHEL	1090	1226	1355	1439	6,20 %
CENTRO	1049	1201	1354	1327	-1,99 %
CHAMARTÍN	1195	1422	1397	1471	5,30 %
CHAMBERÍ	941	1037	919	954	3,81 %
CIUDAD LINEAL	1142	1292	1244	1245	0,08 %
FUENCARRAL-EL PARDO	942	1105	1201	1097	-8,66 %
HORTALEZA	725	799	808	768	-4,95 %
LATINA	899	986	972	965	-0,72 %
MONCLOA-ARAVACA	1031	1147	1046	1051	0,48 %
MORATALAZ	495	539	551	574	4,17 %
PUENTE DE VALLECAS	1325	1466	1549	1530	-1,23 %
RETIRO	863	930	997	1010	1,30 %
SALAMANCA	1329	1508	1414	1393	-1,49 %
SAN BLAS-CANILLEJAS	839	1025	987	949	-3,85 %
TETUÁN	779	897	879	1014	15,36 %
USERA	742	827	849	820	-3,42 %
VICÁLVARO	354	330	399	388	-2,76 %
VILLA DE VALLECAS	467	550	630	517	-17,94 %
VILLAVERDE	576	643	771	704	-8,69 %
TOTAL	17956	20221	20673	20698	0,12 %





AÑO	2019	2021	2022	2023	2024	VALOR META 2023
POBLACIÓN INE	6.663.394	6.751.251	6.750.336	6.871.903	7.125.583	
%VARIACIÓN POBLACIÓN RESPECTO A 2019		1,32%	1,30%	3,12%	6,93%	
POBLACIÓN FLOTANTE	5.336.462	5.406.903	5.405.386	5.502.959	5.706.278	
VÍCTIMAS	13.429	10.193	11.433	11.469	11.233	
ÍNDICE VICTIMIZACIÓN	2,52	1,89	2,11	2,08	1,96	1,26



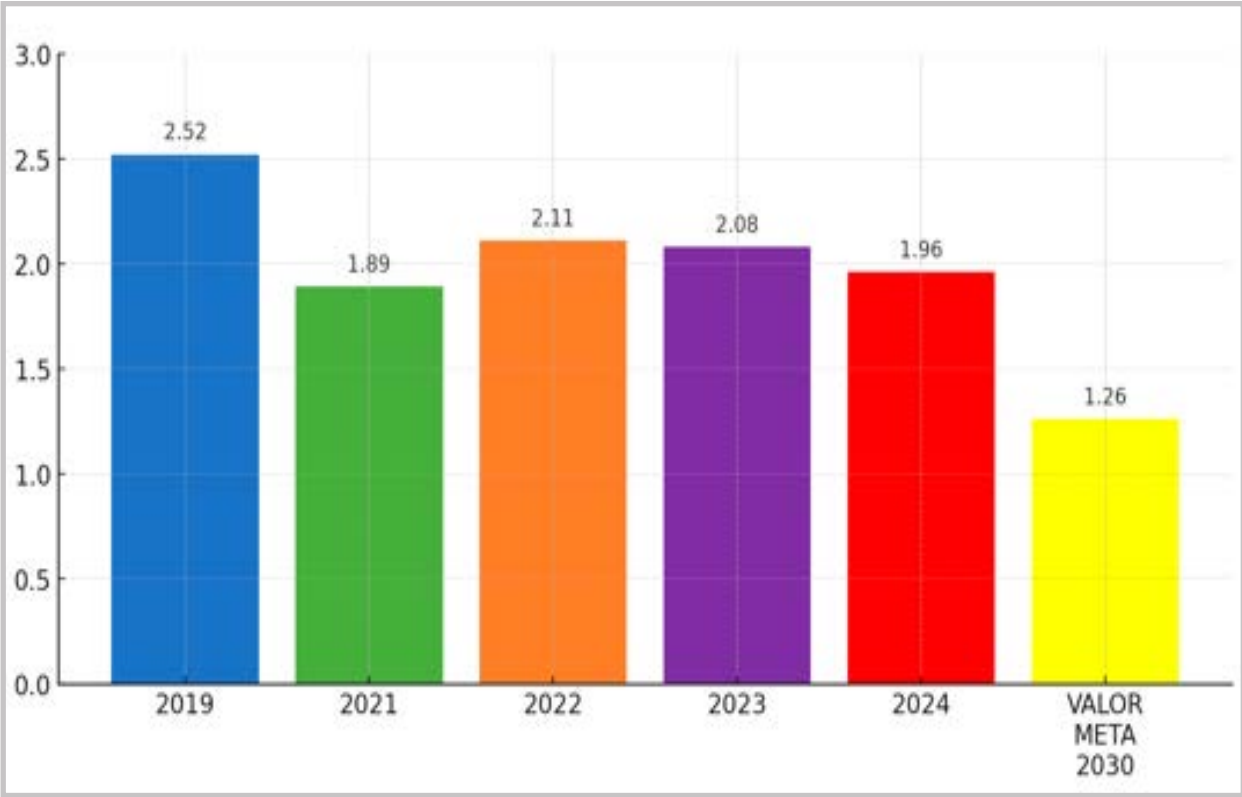
En el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021 – 2030, se establece como objetivo específico reducir la tasa de victimización en un 50 % con respecto al año 2019. En el propio Plan, se determina una cifra de referencia de población flotante determinada en el Plan de Seguridad Vial 2012 – 2020 con la variación porcentual del incremento de población del conjunto de la Comunidad de Madrid, que se recoge en el siguiente cuadro, se va señalando la evolución de la población flotante donde a su vez se contemplan los datos que nos permiten conocer la tasa de Victimización. **La tasa de victimización es la relación que se establece entre el número de víctimas y la población flotante. Esta tasa permite contar con un dato global que determina nuestra orientación hacia el objetivo.**

En 2024 se obtiene una menor tasa de victimización que en 2023 en un pequeño porcentaje no consiguiendo avanzar de forma importante hacia el objetivo marcado para 2030.

La población reflejada por el Instituto Nacional de Estadística de la Comunidad Autónoma de Madrid en 2024: es de 7.125.583 habitantes con un índice de aumento de 6,93 % respecto al punto de partida de 2019 resultando una población flotante de 5.706.278 en 2024. En 2024 se han producido 11.232 víctimas por siniestros de tráfico por lo que **el índice de victimización es 1,96. La Tasa o índice de victimización es la relación que existe entre el número de víctimas por siniestros viales/Mil habitantes de la población flotante.**

La ligera mejora de la tasa respecto a 2023 es consecuencia más por el crecimiento de la población que por el descenso en las víctimas.

ÍNDICE DE VICTIMIZACIÓN





6.2 FALLECIDOS POR TIPO DE USUARIO

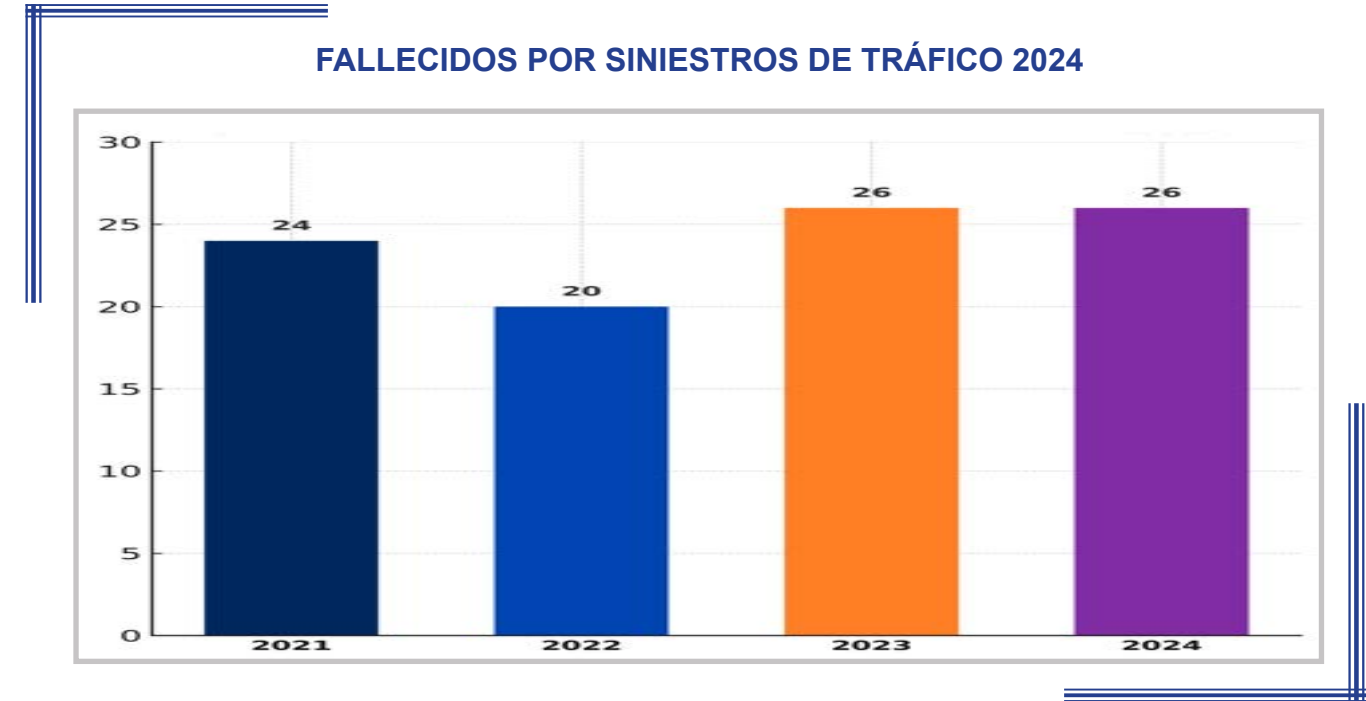
TIPOLOGÍA DE LAS VÍCTIMAS EN ACCIDENTES MORTALES

CONCEPTO	PEATONES	CONDUCTORES	CONDUCTORES	PASAJEROS		PASAJEROS	
AÑO	FALLECIDOS	MOTOS Y CICLOMOTORES FALLECIDOS	VHS. CUATRO RUEDAS FALLECIDOS	VHS. CUATRO RUEDAS FALLECIDOS	CICLISTAS FALLECIDOS	MOTOCICLETAS FALLECIDOS	TOTAL
2023	11	11	2	1	1	0	26
2024	15	4	2	1	3	1	26



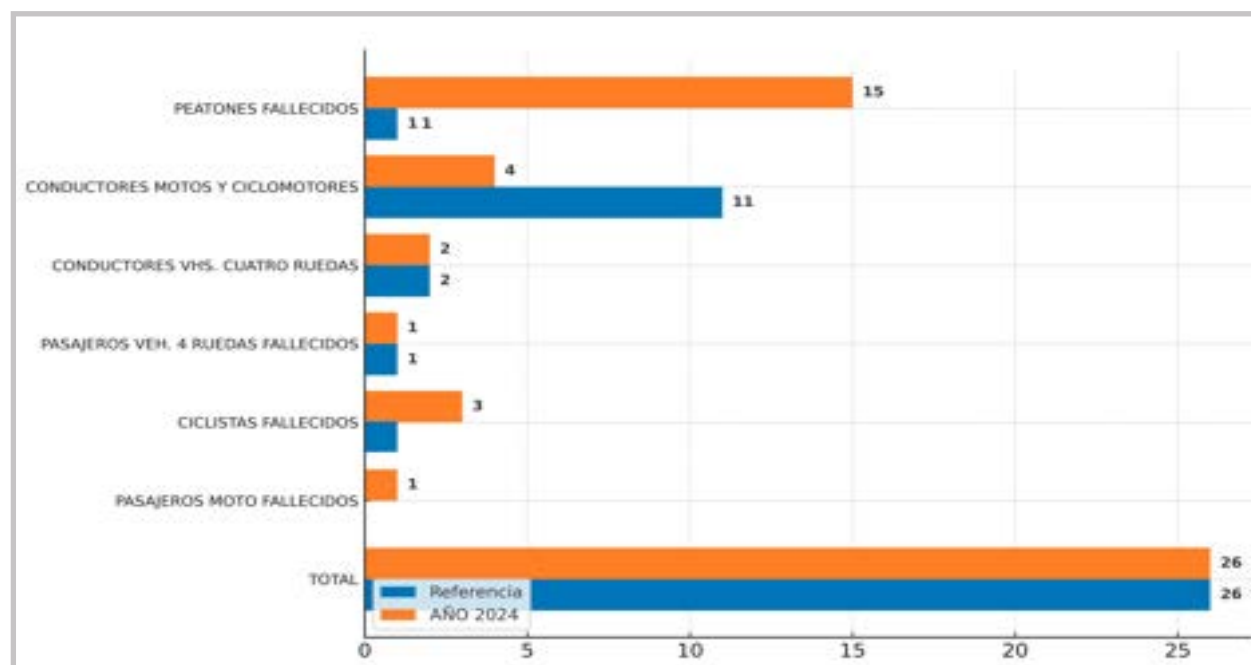
6.1 DATOS COMPARADOS CON AÑOS PRECEDENTES

Los fallecidos han sido los mismos que en 2023, sin conseguir un avance en este apartado.

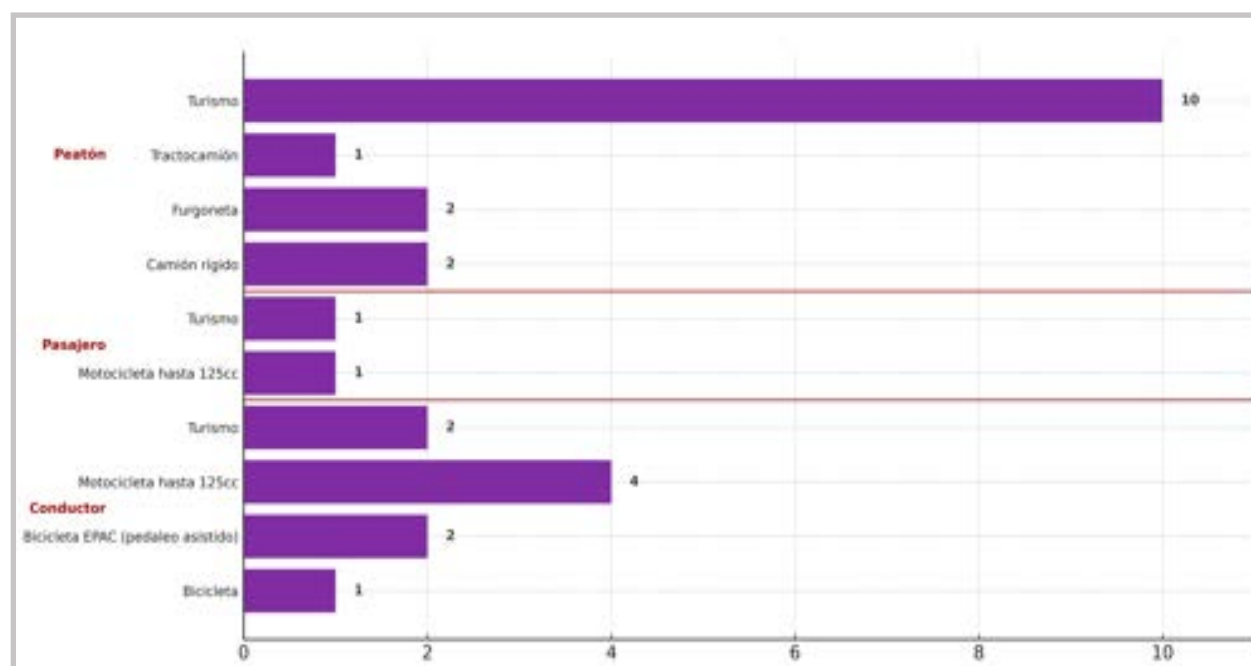


AÑO	CONDUCTOR					PASAJERO			PEATÓN					
	BICICLETA	BICICLETA EPAC (PEDALEO ASISTIDO)	MOTOCICLETA HASTA 125CC	TURISMO	TOTAL	MOTOCICLETA HASTA 125CC	TURISMO	TOTAL	CAMIÓN RÍGIDO	FURGONETA	TRACTOCAMI ÓN	TURISMO	TOTAL	TOTAL
2024	1	2	4	2	9	1	1	2	2	2	1	10	15	26

TIPOLOGÍA DE FALLECIDOS



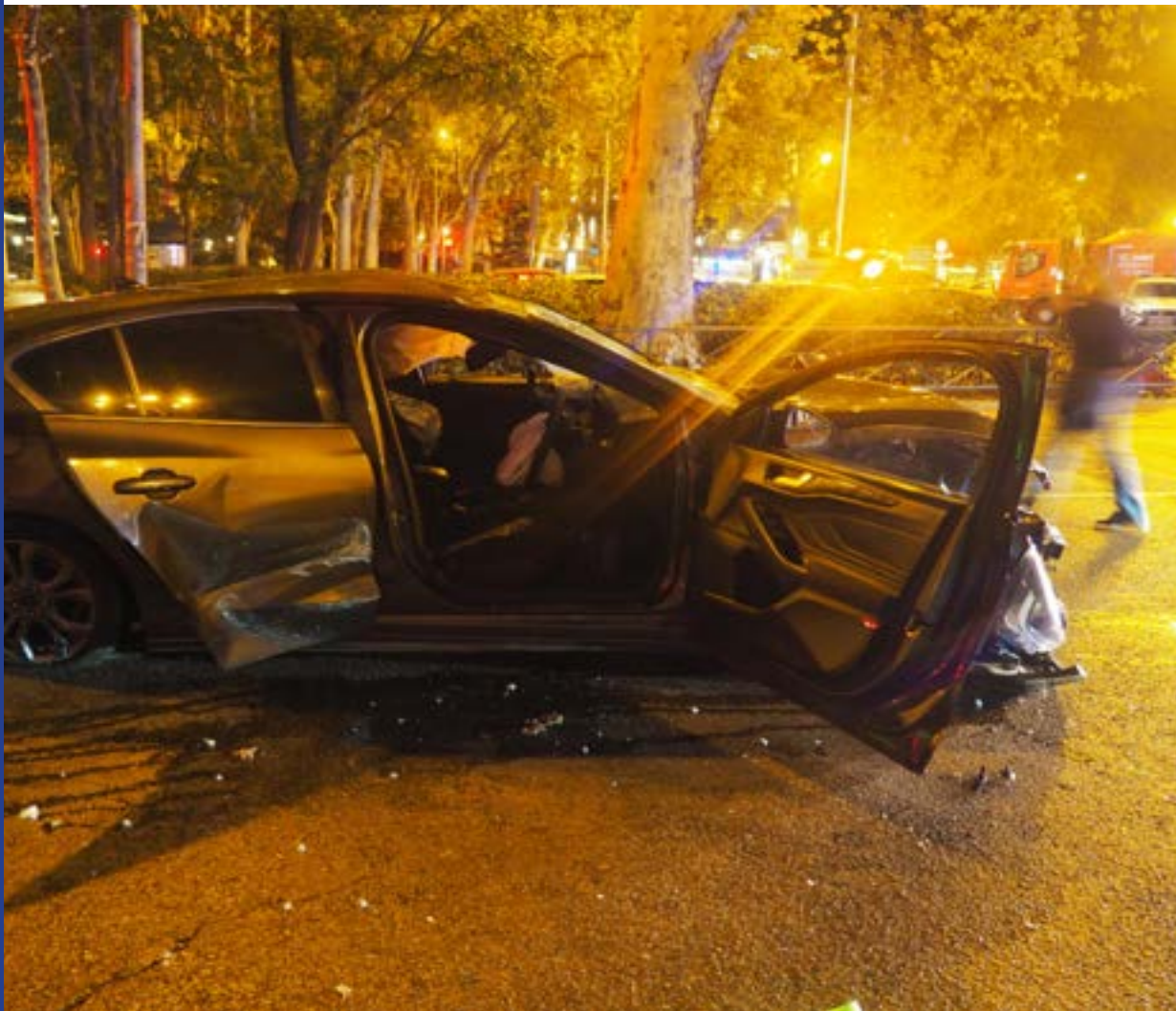
TIPOLOGÍA DE FALLECIDOS 2024



Hay que destacar el brutal incremento con un 36,36% de fallecidos en atropellos lo que nos indica que es necesario realizar acciones preventivas para disminuir esta lacra. Por otra parte, se ha producido un importante descenso un 63,63 % de víctimas de conductores motoristas. Se ha incrementado las víctimas de 1 a 3 en bicicletas. Se repiten de forma sustancial, la presencia entre los fallecidos de los colectivos vulnerables: en especial el peatón de forma abrumadora, usuario de bicicleta y una disminución en conductores y pasajero de motocicleta. Sumando las 3 categorías han supuesto 23 fallecidos con un 88,46% de los fallecidos pertenecen a los colectivos vulnerables.



7. DATOS DE HERIDOS GRAVES



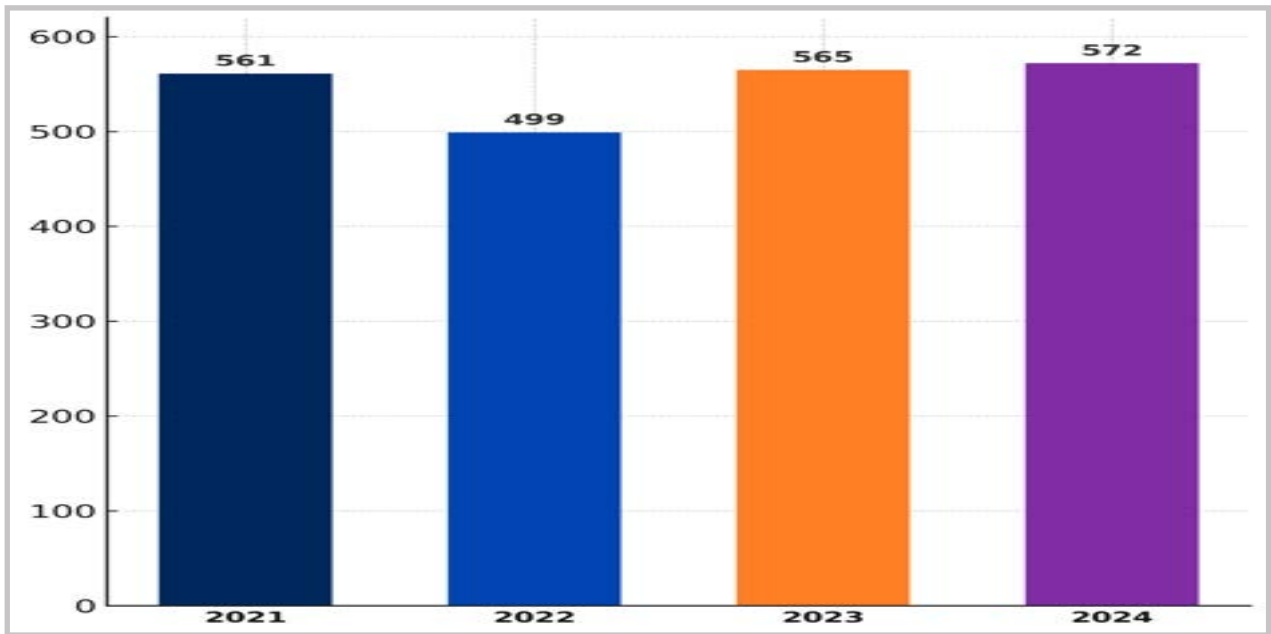
7.1 DATOS GENERALES



Se han incrementado un 1.23% los heridos graves respecto a 2023 e incluso superando a 2019. En la siguiente tabla se recogen todos los conductores, pasajeros, y peatones heridos graves.

TOTAL HERIDOS GRAVES

AÑO TIPO \ AÑO	2021	2022	2023	2024
SIN ESPECIFICAR	1	1	5	4
AUTOBÚS	18	21	28	23
AUTOBÚS ARTICULADO	0	1	0	2
AUTOBÚS EMT	1	1	0	3
BICICLETA	28	24	24	26
BICICLETA EPAC (PEDALEO ASISTIDO)	8	3	6	10
CAMIÓN RÍGIDO	4	7	8	4
CICLO	0	0	0	1
CICLOMOTOR	20	33	17	6
CUADRICICLO LIGERO	1	0	0	0
CUADRICICLO NO LIGERO	0	1	1	0
FURGONETA	14	13	24	18
MAQUINARIA DE OBRAS	2	0	1	0
MOTOCICLETA > 125CC	121	99	128	126
MOTOCICLETA HASTA 125CC	152	119	138	150
OTROS VEHÍCULOS CON MOTOR	7	5	5	4
PATINETE NO ELÉCTRICO	0	1	0	0
TODO TERRENO	6	0	7	2
TRACTOCAMIÓN	0	0	0	0
TURISMO	150	149	146	166
VEHÍCULO ARTICULADO	0	0	0	1
VMU ELÉCTRICO	28	21	25	26
TOTAL	561	499	563	572



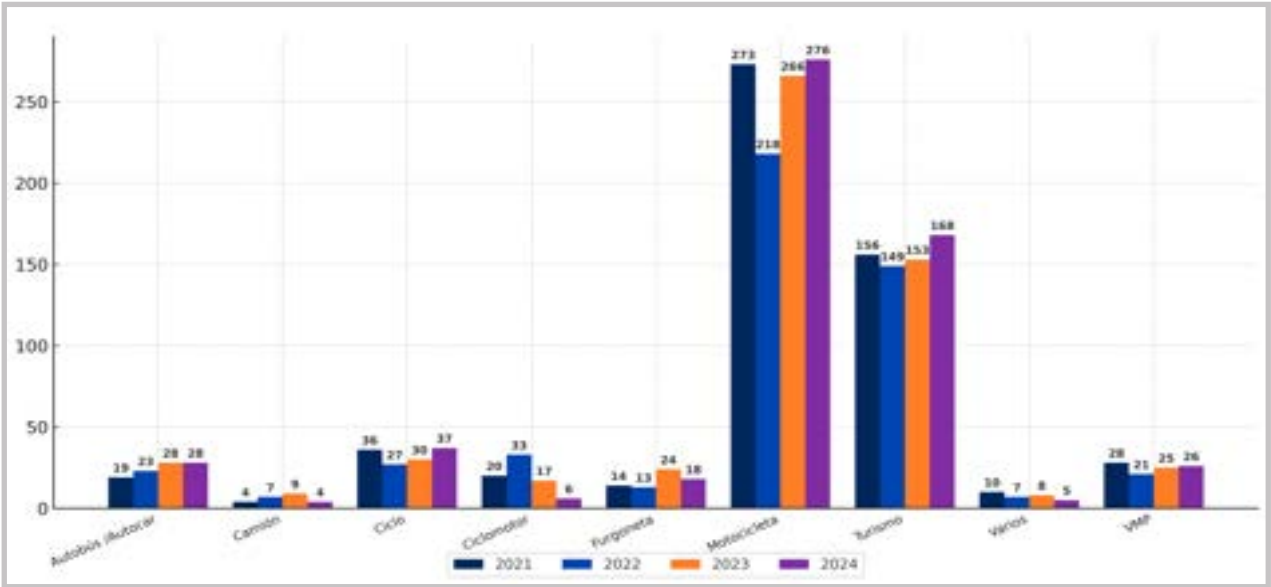
HERIDOS GRAVES Y FALLECIDOS POR TIPO DE VEHÍCULOS Y TIPO DE USUARIOS IMPLICADOS

TIPO	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS
CONDUCTOR	352	9
BICICLETA	25	1
BICICLETA EPAC (PEDALEO ASISTIDO)	10	2
CICLO	1	
CICLOMOTOR	5	
FURGONETA	5	
MOTOCICLETA > 125CC	110	
MOTOCICLETA HASTA 125CC	131	4
OTROS VEHÍCULOS CON MOTOR	3	
TODO TERRERO	1	
TURISMO	36	2
VMU ELÉCTRICO	25	
PASAJERO	57	2
AUTOBÚS	11	
AUTOBÚS ARTICULADO	1	
AUTOBÚS EMT	1	
CAMIÓN RÍGIDO	1	
FURGONETA	1	
MOTOCICLETA > 125CC	10	
MOTOCICLETA HASTA 125CC	6	1
TURISMO	25	1
VMU ELECTRICO	1	
PEATÓN	163	15
SIN ESPECIFICAR	4	
AUTOBÚS	12	
AUTOBÚS ARTICULADO	1	
AUTOBÚS EMT	2	
BICICLETA	1	
CAMIÓN RÍGIDO	3	2
CICLOMOTOR	1	
FURGONETA	12	2
MOTOCICLETA > 125CC	6	
MOTOCICLETA HASTA 125CC	13	
OTROS VEHÍCULOS CON MOTOR	1	
TODO TERRERO	1	
TRACTOCAMIÓN		1
TURISMO	105	10
VEHÍCULO ARTICULADO	1	0
TOTAL	572	26

VARIACIÓN 2023 - 2024

TIPO	VARIACIÓN 2023 - 2024
SIN ESPECIFICAR	-20%
AUTOBÚS	-17,86%
AUTOBÚS ARTICULADO	0
AUTOBÚS EMT	0
BICICLETA	8,33%
BICICLETA EPAC (PEDALEO ASISTIDO)	66,67%
CAMIÓN RÍGIDO	-50%
CICLO	0
CICLOMOTOR	-64,71%
CUADRICICLO NO LIGERO	-100%
FURGONETA	-25%
MAQUINARIA DE OBRAS	-100%
MOTOCICLETA > 125CC	-1,56%
MOTOCICLETA HASTA 125CC	8,7
OTROS VEHÍCULOS CON MOTOR	-20%
SIN ESPECIFICAR	-100%
TODO TERRENO	-71,43%
TRACTOCAMIÓN	-100%
TURISMO	13,70%
VEHÍCULO ARTICULADO	0
VMU ELÉCTRICO	4%
TOTAL	1,24%

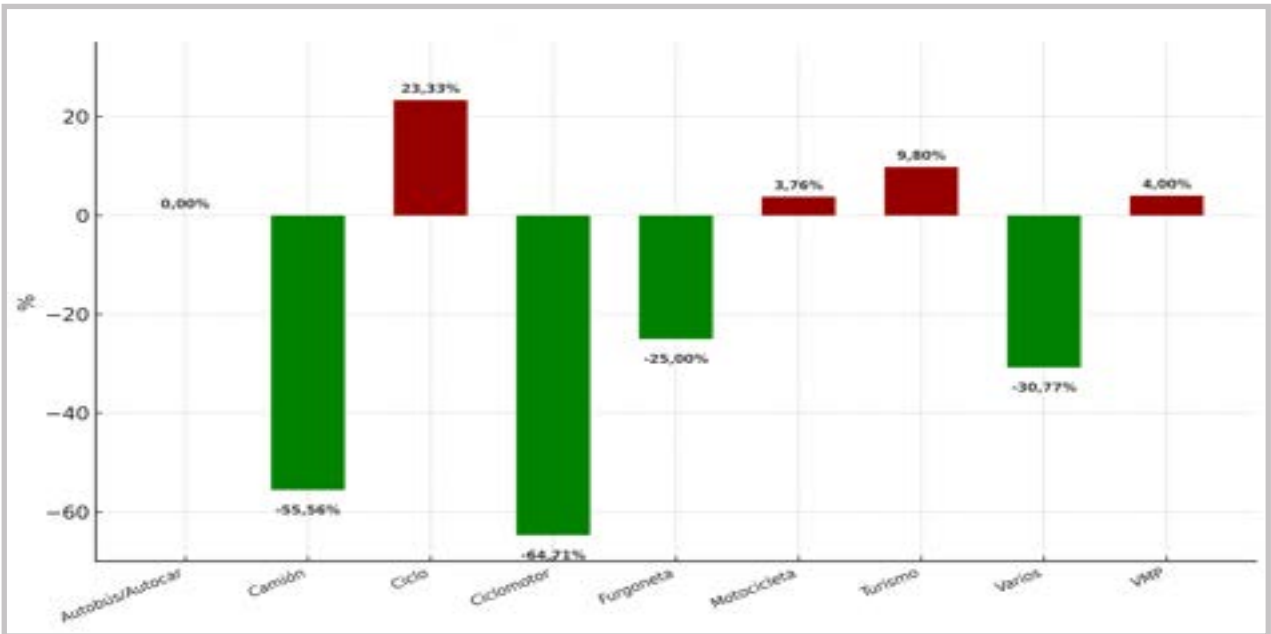
HERIDOS GRAVES POR TIPO DE VEHÍCULOS



Si observamos los gráficos, extraeremos algunas evidencias que deben ser objeto de atención preferente. En primer lugar, se destaca la gran cantidad de heridos graves en siniestros en moto siendo el vehículo que más heridos graves produce, incluso que los atropellos.

Destaca la producción de heridos graves en los siniestros hay un aumento importante en ciclos producido sobre todo por los ciclos con pedaleo asistido (66,67%), teniendo en cuenta la ampliación del Servicio de Bicimad, con un aumento importante de uso. Ha habido un ligero incremento de heridos graves en turismo (13,70%) y motocicleta de hasta 125 cc con un 8,7% y VMP. Por el contrario, hay un descenso significativo de heridos graves en ciclomotor, debido a su disminución de uso y también es significativo el descenso de heridos graves en conductores de camión y autobuses.

VARIACIÓN % POR TIPO DE VEHÍCULO 2023 - 2024





8. ATROPELLOS

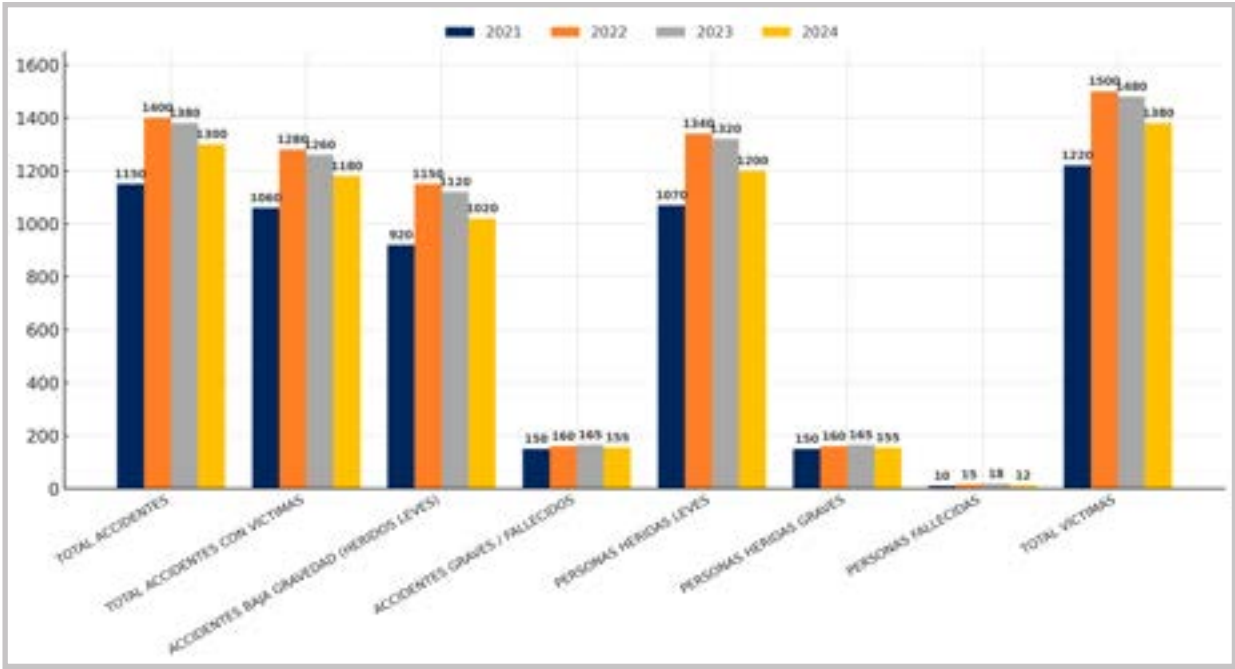


En este capítulo se recoge **exclusivamente como víctima a la figura del peatón**. En 2024 hay que señalar que se han producido 15 fallecidos en atropellos.

ATROPELLOS
DATOS GENERALES

CONCEPTO AÑO	TOTAL ACCIDENTES	TOTAL ACCIDENTES CON VICTIMAS	ACCIDENTES DE BAJA GRAVEDAD (HERIDOS LEVES)	ACCIDENTES GRAVES / FALLECIDOS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VICTIMAS
2021	1.144	1.065	905	160	1.058	160	10	1.228
2022	1.404	1.283	1.130	153	1.347	152	8	1.507
2023	1.415	1.277	1.094	183	1.306	183	11	1.500
2024	1.318	1.187	1.023	164	1.200	164	15	1.379
% VARIACIÓN 2023 - 2024	-6,86%	-7,05%	-6,49%	-10,38%	-8,12%	-10,38%	36,36%	-8,13%

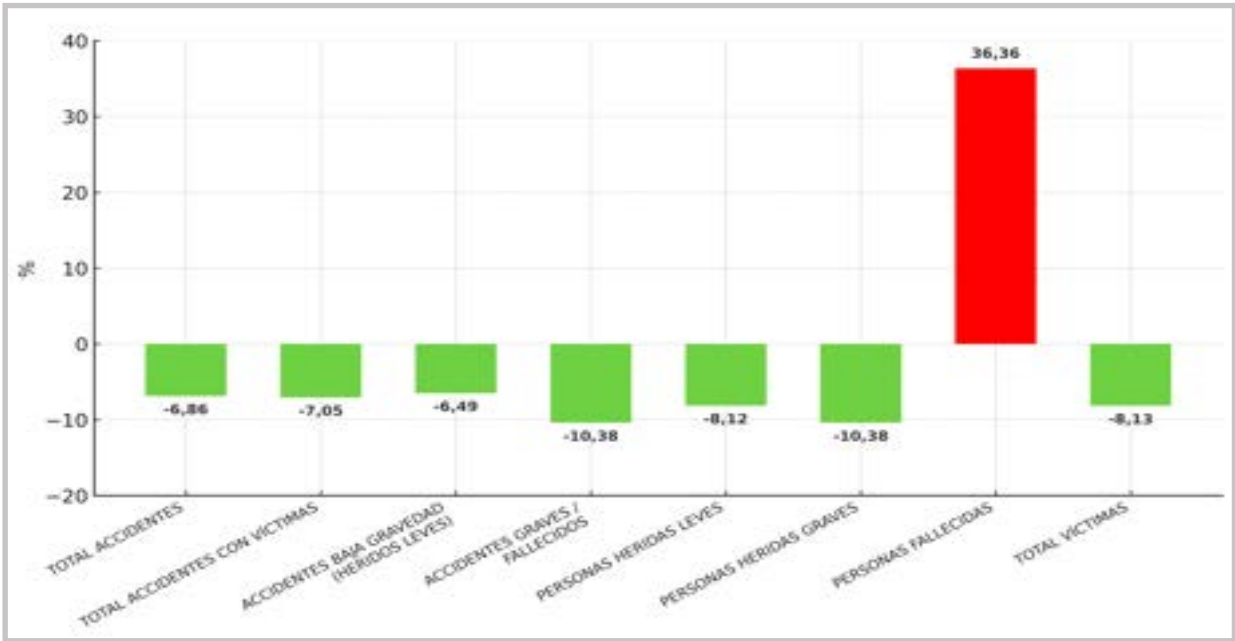
EVOLUCIÓN ATROPELLOS



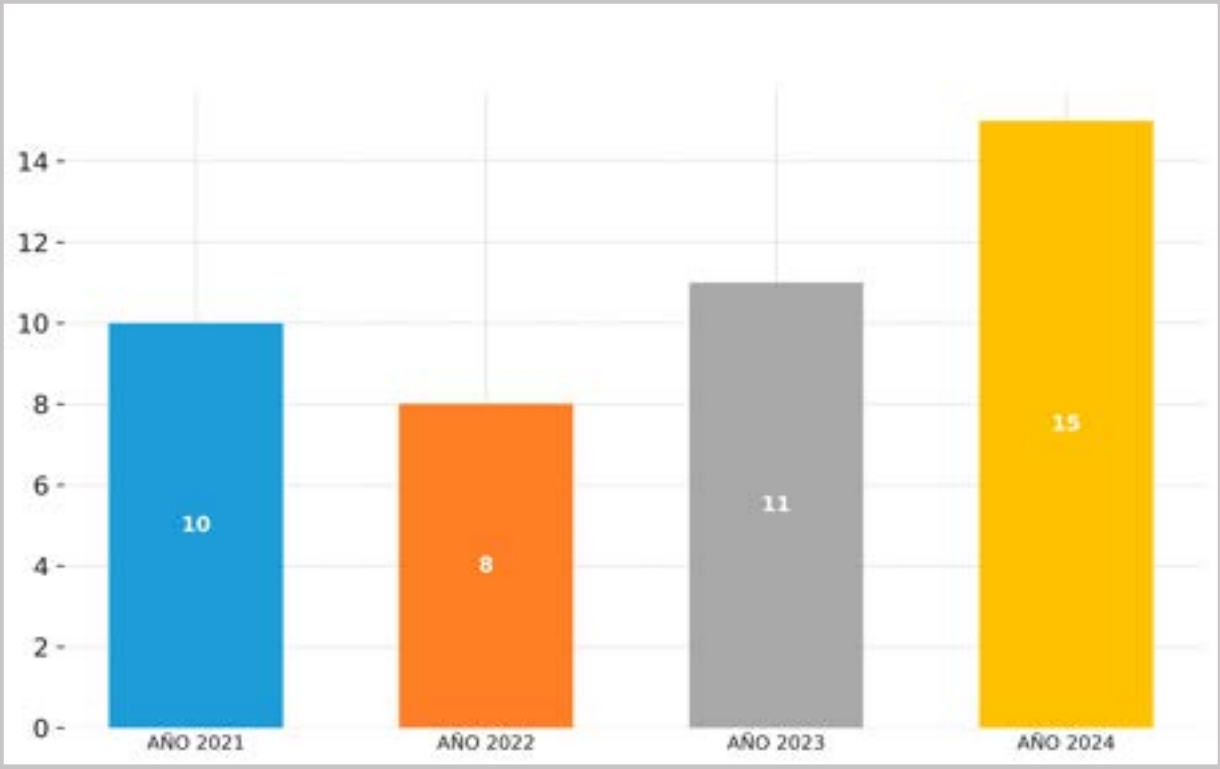
VARIACIÓN PORCENTUAL DE ATROPELLOS

La comparativa respecto a 2023 arroja resultados positivos en casi todas las variantes, pero lamentablemente se han producido un gran incremento del 36,36 % en el número de fallecidos, aunque hay que tener en cuenta que las cifras absolutas son bajas y la más mínima variación dispara las comparaciones porcentuales.

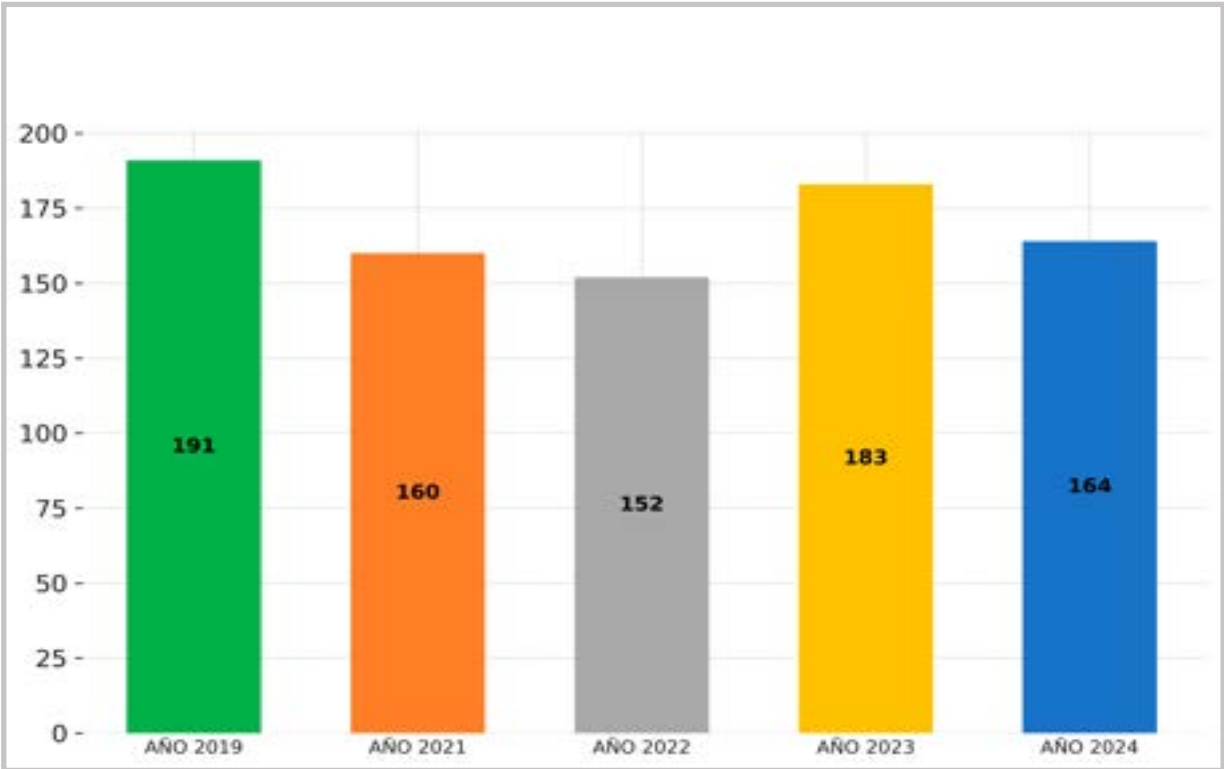
% VARIACIÓN 2023 - 2024



FALLECIDOS POR ATROPELLO



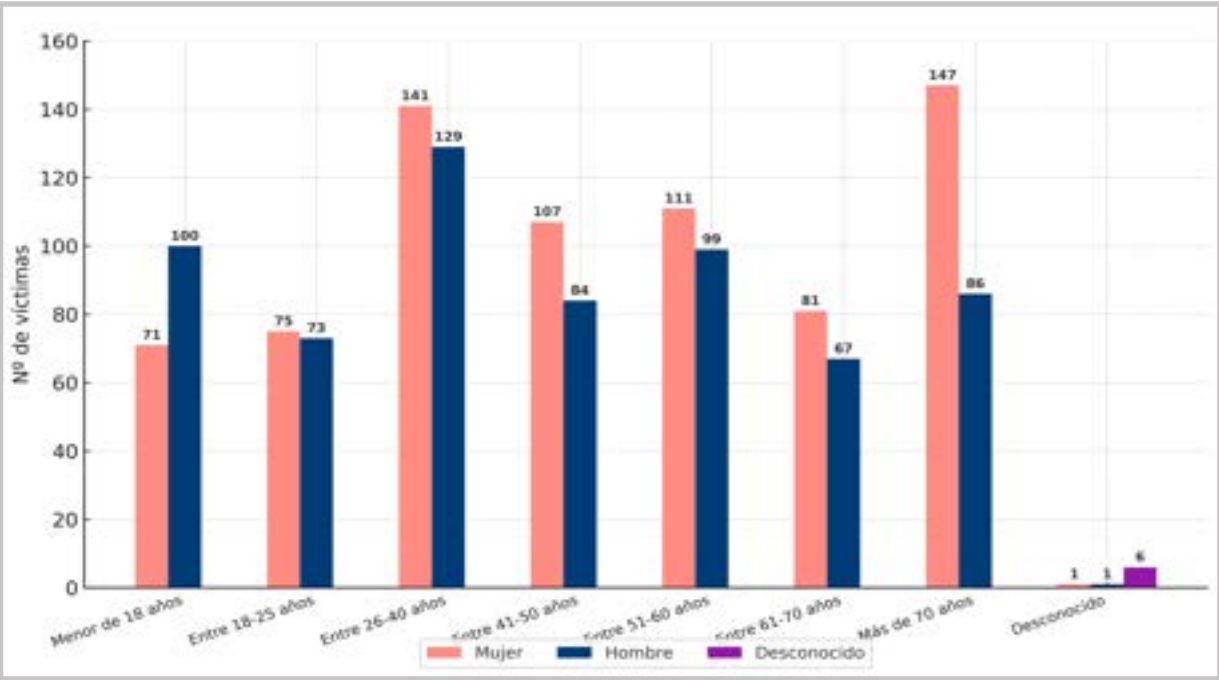
HERIDOS GRAVES EN ATROPELLOS



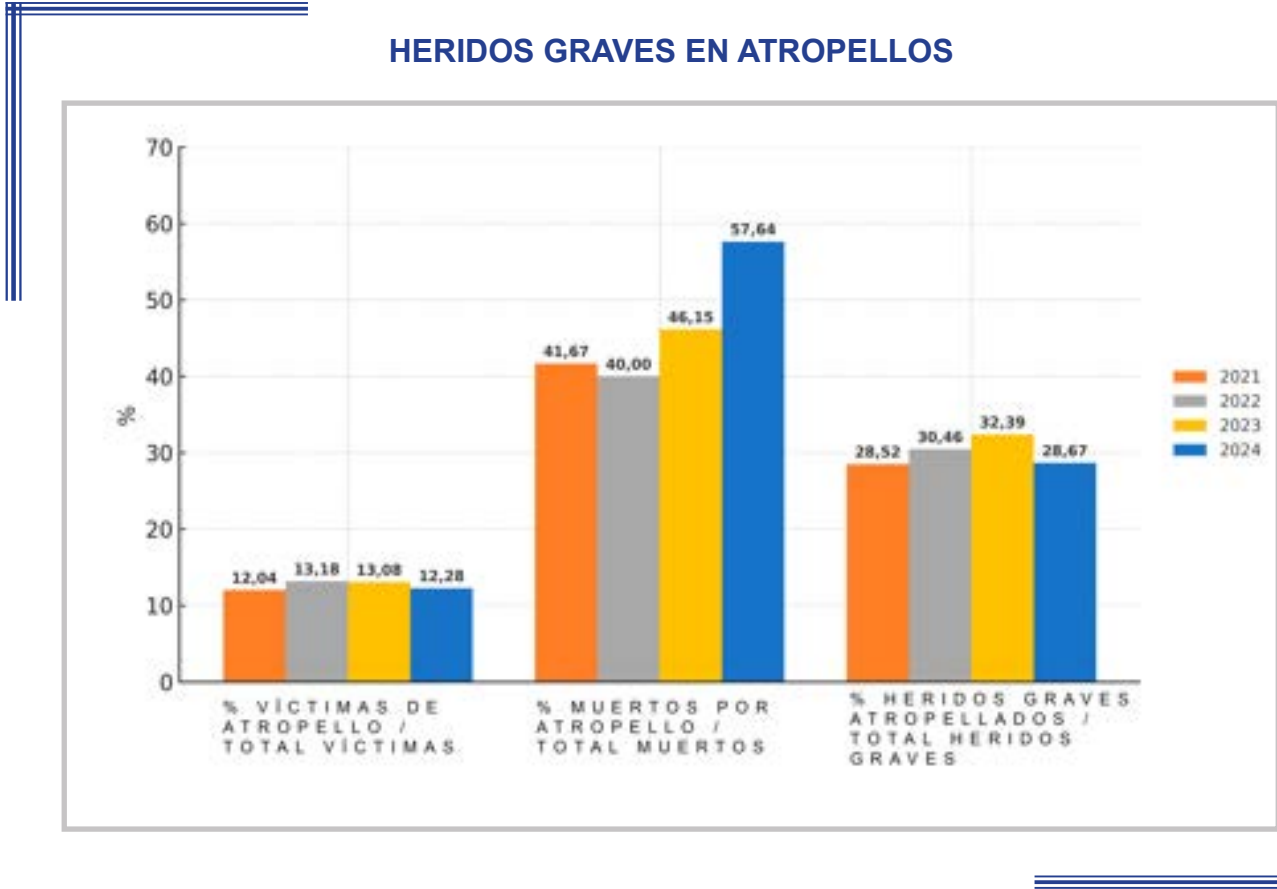
ATROPELLO SEGÚN SEXO Y EDAD

SEXO	MUJER				HOMBRE				DESCONOCIDO				TOTAL			
	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS
EDAD																
Menor de 18 años	67	4	-	71	95	5	-	100	-	-	-	-	162	9	-	171
Entre 18-25 años	67	7	1	75	62	7	4	73	-	-	-	-	129	14	5	148
Entre 26-40 años	128	13	-	141	114	14	5	129	-	-	-	-	242	27	5	270
Entre 41-50 años	96	11	1	107	77	7	2	84	-	-	-	-	173	18	3	191
Entre 51-60 años	97	14	-	111	87	10	3	99	-	-	-	-	184	24	3	210
Entre 61-70 años	63	17	1	81	58	9	-	67	-	-	-	-	121	26	1	148
Más de 70 años	119	26	4	147	62	20	5	86	-	-	-	-	181	46	9	233
Desconocido	1	-	-	1	1	-	-	1	6	-	-	6	8	-	-	8
TOTAL	638	92	7	734	556	72	19	639	6	-	-	6	1.200	164	26	1.379

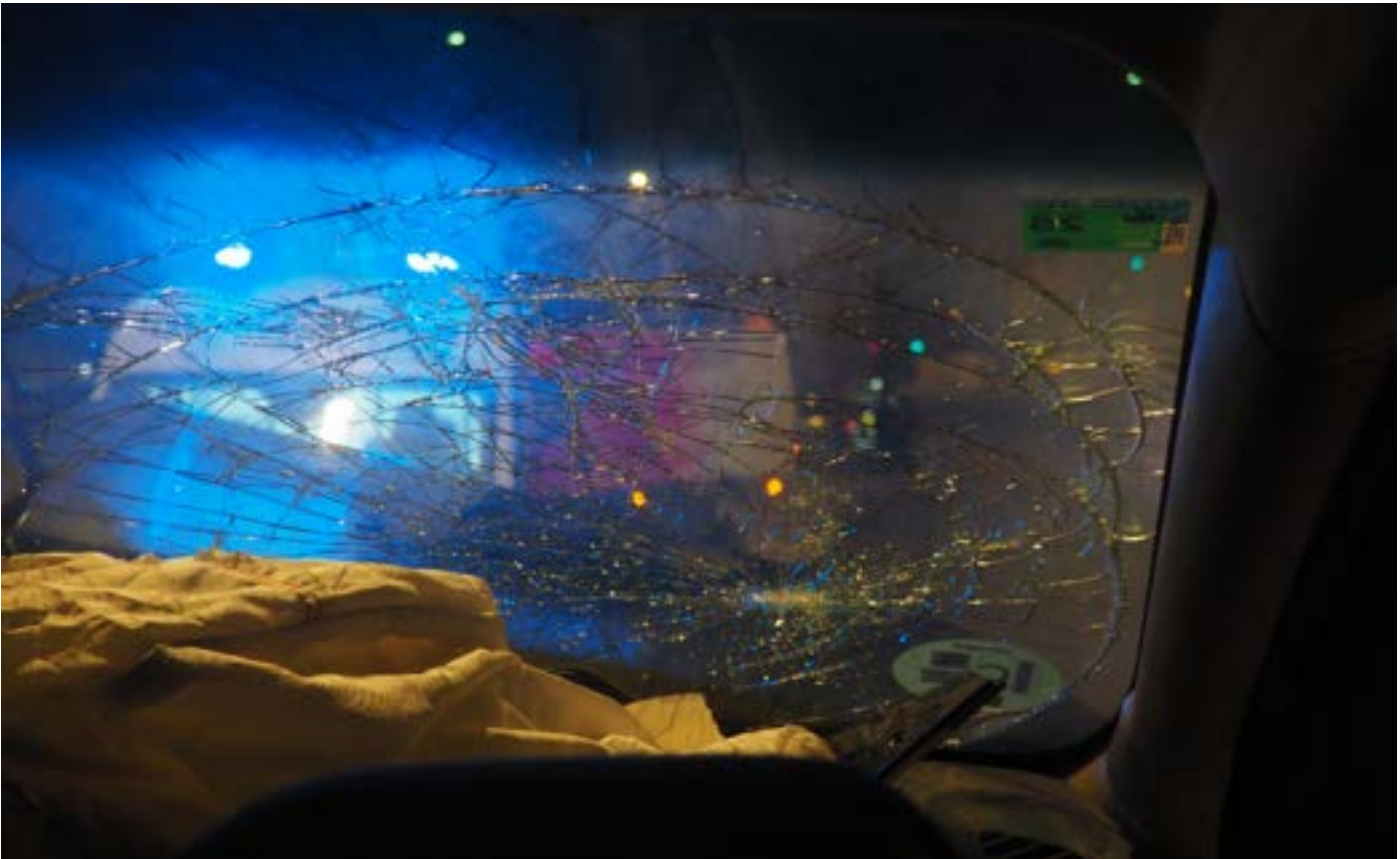
DISTRIBUCIÓN DE VÍCTIMAS POR EDAD Y SEXO 2024



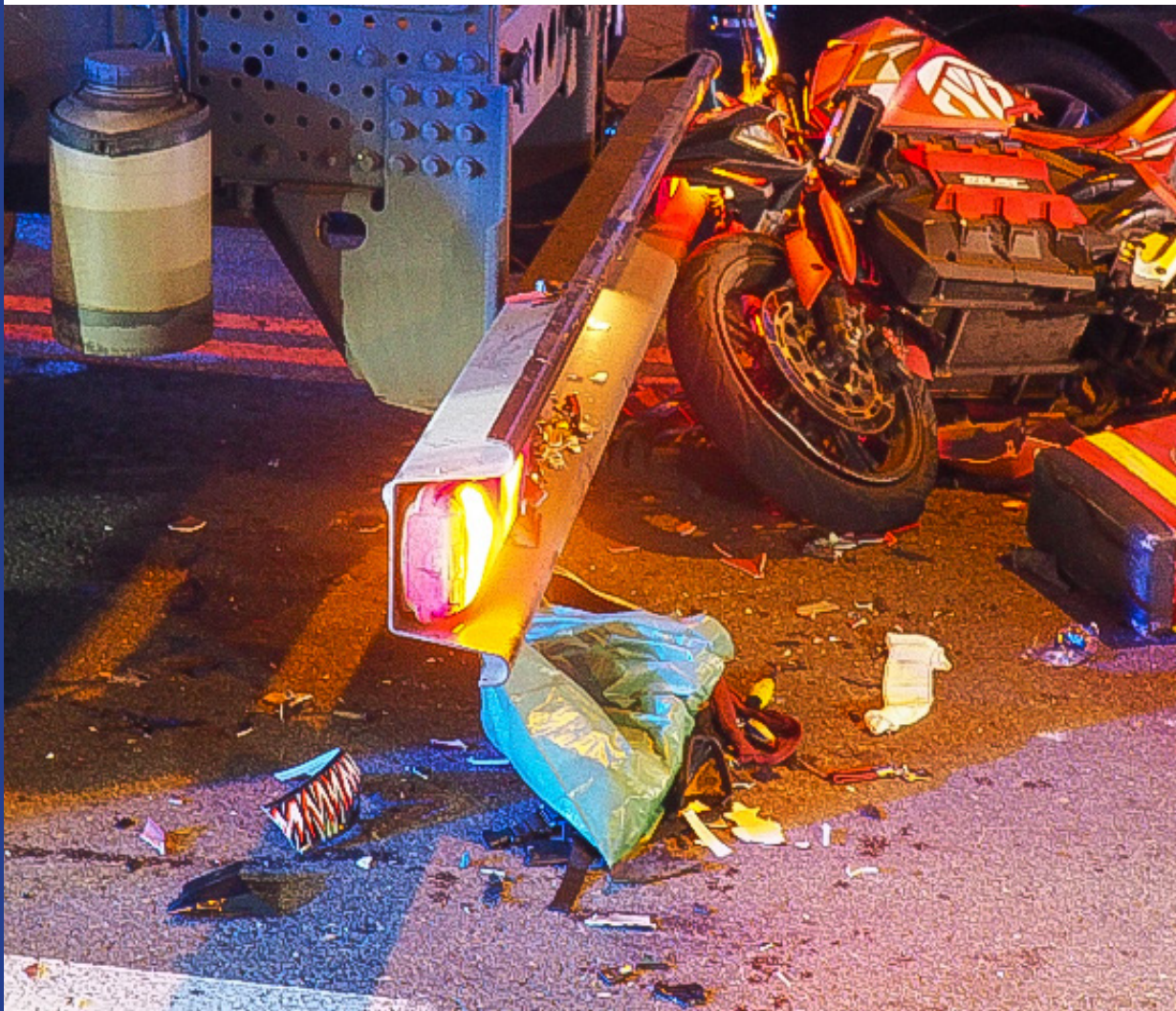
Al contrario que la siniestralidad vial general en la que los hombres suelen ser la mayoría de las víctimas, **en el caso de los atropellos a partir de la mayoría de edad predominan las mujeres y el caso más llamativo en personas de avanzada edad.** La acción más habitual en el atropello es el cruce de la calzada de forma o lugar indebido por parte del peatón, aunque en uno de los lugares donde se producen más atropellos es en los pasos de peatones sin semáforo, lo que denota también la indisciplina de los vehículos en esta materia.



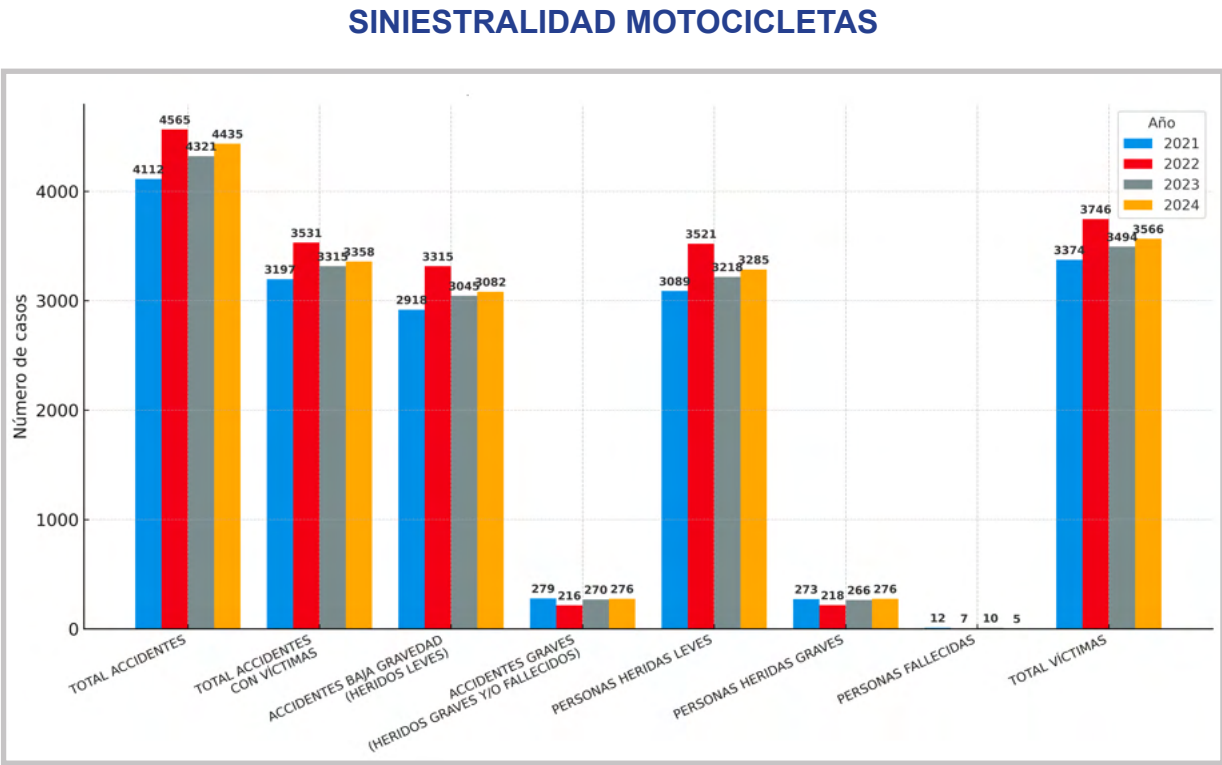
Según el cuadro de ratios en los últimos años se producen ligeros descensos, pero en 2024 se ha cambiado la tendencia positiva los años anteriores en fallecidos, aunque ha habido reducción en heridos graves y víctimas. **Los peatones fallecidos en atropellos han supuesto un 57,69% de los fallecidos en siniestros de tráfico lo que indica que hay que abordar urgentemente esta realidad.**



9. ACCIDENTES DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTOR



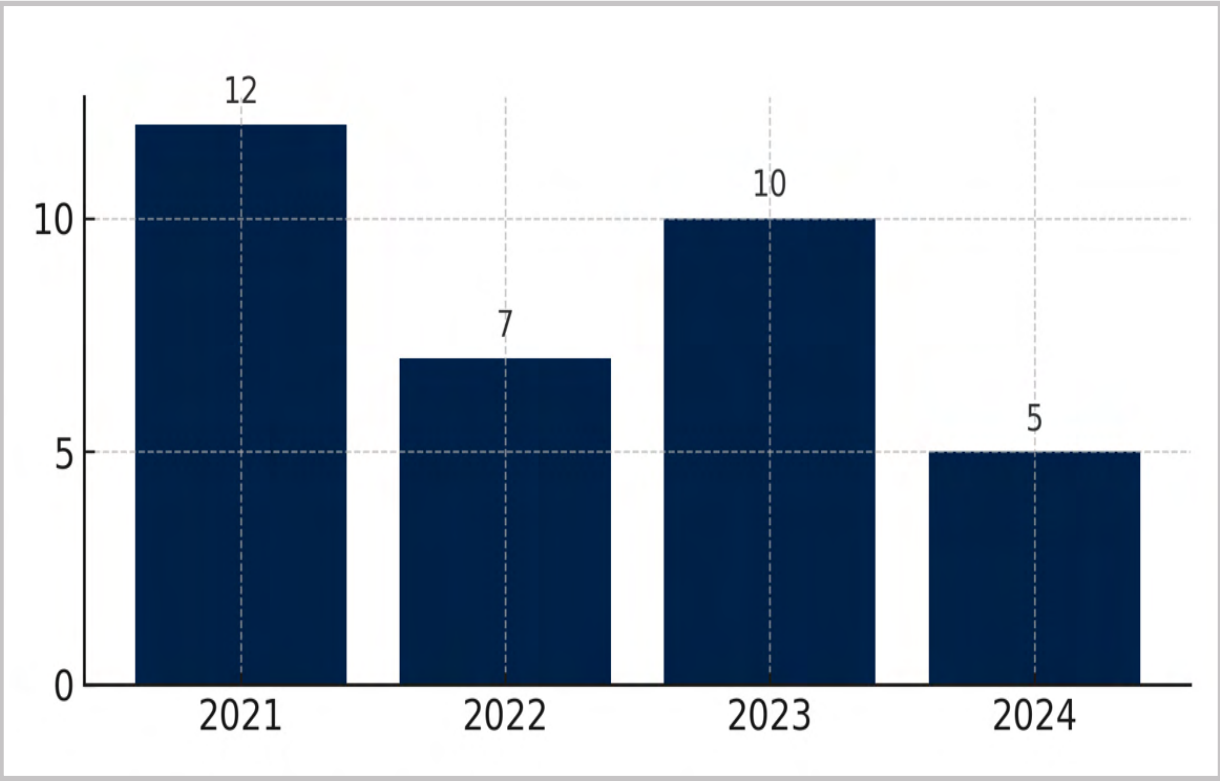
Pero con la comparación entre 2023 y 2024, partiendo de cifras altas hay un ligero aumento en todos los ítems, si bien se ha producido un esperanzador descenso en el número de fallecidos.



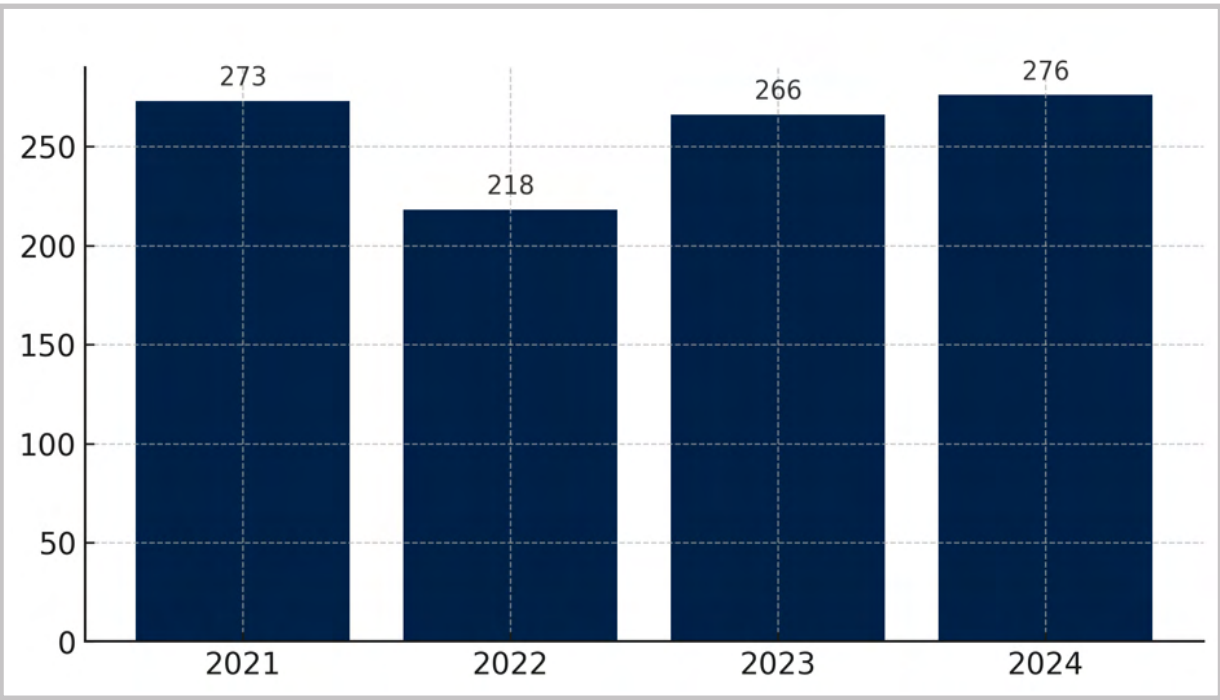
CONCEPTO AÑO	TOTAL ACCIDENTES	TOTAL ACCIDENTES CON VÍCTIMAS	ACCIDENTES DE BAJA GRAVEDAD (HERIDOS LEVES)	ACCIDENTES GRAVES / FALLECIDOS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS
2021	4.112	3.197	2.918	279	3.089	273	10	3.372
2022	4.565	3.531	3.315	216	3.521	218	8	3.747
2023	4.321	3.315	3.045	270	3.218	266	11	3.495
2024	4.435	3.358	3.082	276	3.285	276	15	3.576
% VARIACIÓN 2023 - 2024	2,64%	1,30%	1,22%	2,22%	2,08%	3,76%	-50,00%	2,06%

La siniestralidad en la que resulta implicado el vehículo motocicleta tiene una gran incidencia en la producción de heridos graves, aunque en este año han descendido los fallecidos con relación a su grado de presencia en la movilidad (véase censo de vehículos).

FALLECIDOS EN MOTOCICLETAS



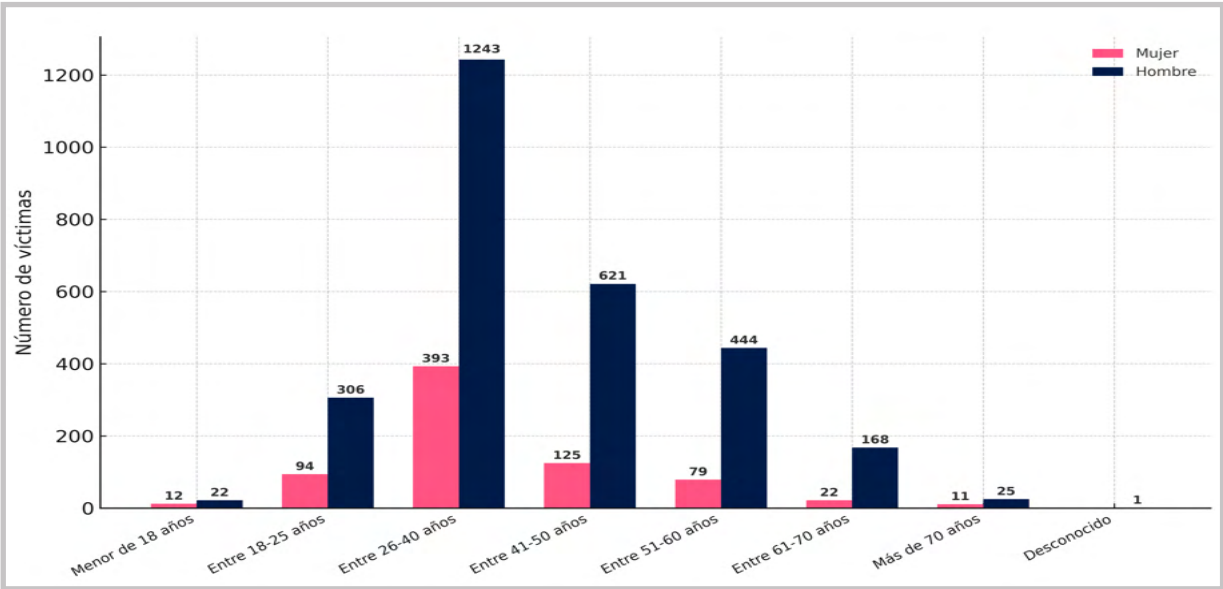
HERIDOS GRAVES EN MOTOCICLETAS



ACCIDENTES MOTOCICLETAS SEGÚN EDAD Y SEXO 2024

SEXO	MUJER				HOMBRE				TOTAL			
	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS
MENOR DE 18 AÑOS	11	1	-	12	22	-	-	22	33	1	-	34
ENTRE 18-25 AÑOS	87	7	-	94	285	21	-	306	372	28	-	400
ENTRE 26-40 AÑOS	380	13	-	393	1.144	97	2	1.243	1.524	110	2	1.636
ENTRE 41-50 AÑOS	118	6	1	125	568	52	1	621	686	58	2	746
ENTRE 51-60 AÑOS	70	9	-	79	403	40	1	444	473	49	1	523
ENTRE 61-70 AÑOS	20	2	-	22	148	20	-	168	168	22	-	190
MAS DE 70 AÑOS	7	4	-	11	21	4	-	25	28	8	-	36
TOTAL	693	42	1	736	2.591	234	4	2.829	3.284	276	5	3.565

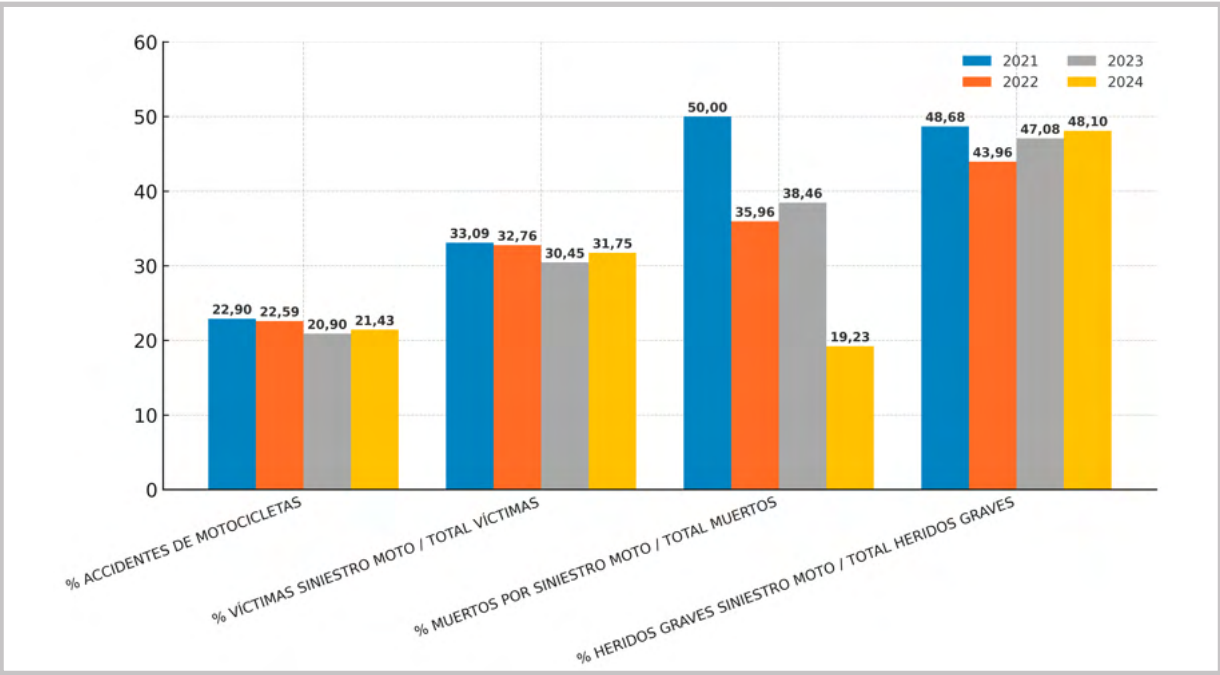
DISTRIBUCIÓN DE VÍCTIMAS POR EDAD Y SEXO 2024



Se destaca la preponderancia de los hombres en la víctima puesto que son mayoría también en los usuarios.

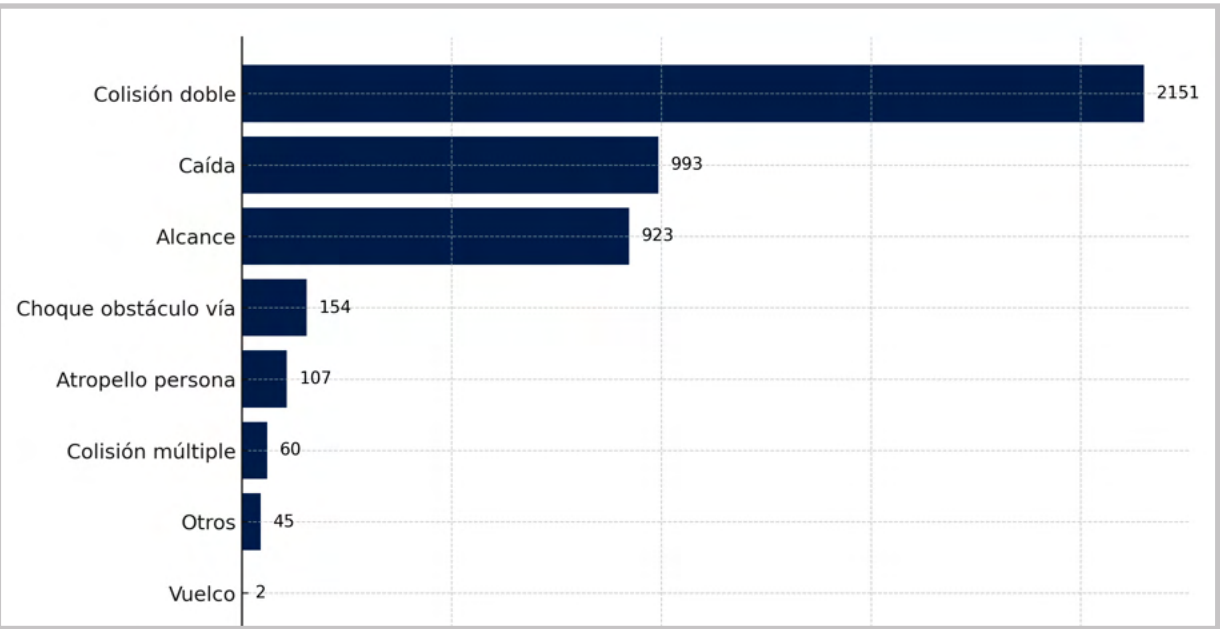


RATIO SINIESTROS MOTOCICLETAS



Las ratios en siniestros en moto **con resultado lesivo empeoran respecto a 2023 con un 48,25 % de los heridos graves y mejora notablemente en fallecidos con un 19,23% de ratio en siniestros con motocicleta.**

TIPOS DE SINIESTROS

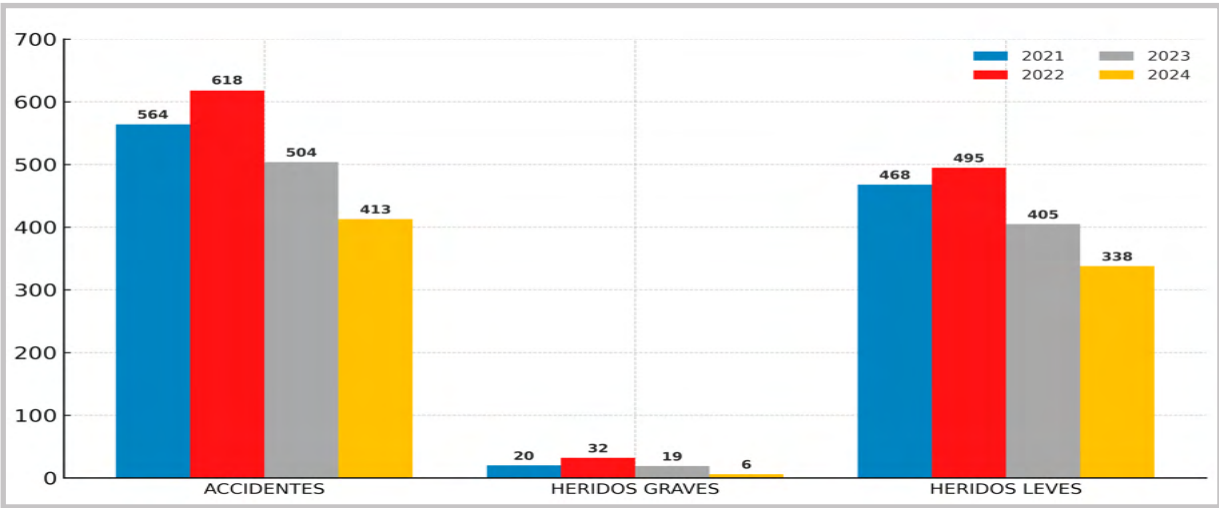


El tipo de siniestro más habitual en motocicleta es la colisión doble seguido de la caída y posteriormente el alcance, lo que da la idea de cuando se produce el siniestro es por la falta de control del vehículo en las circunstancias del tráfico.

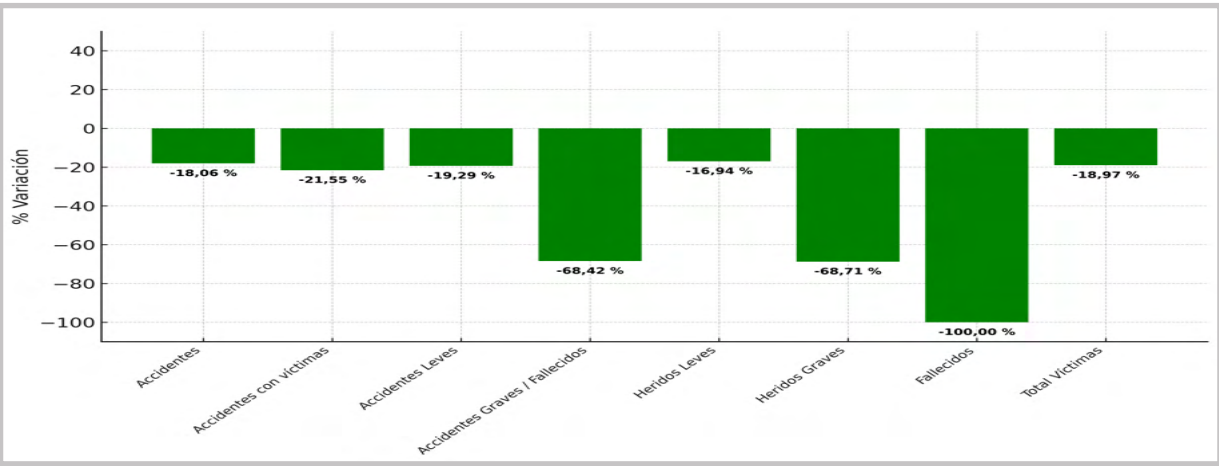
9.1 CICLOMOTOR

SINIESTRALIDAD CICLOMOTORES

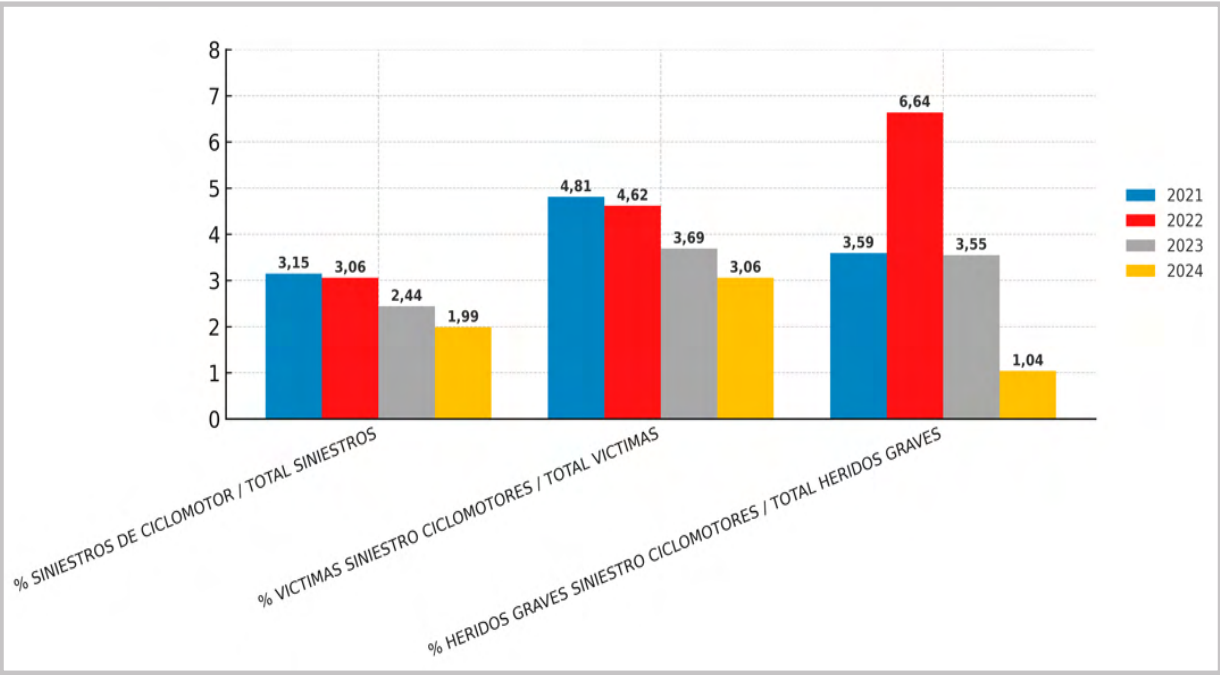
CONCEPTO AÑO	ACCIDENTES	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES
2021	564	-	20	468
2022	618	-	32	495
2023	504	2	19	405
2024	413	-	6	338
% VARIACIÓN 2023 - 2024	-18,06%	-100,00%	-68,42%	-16,54%



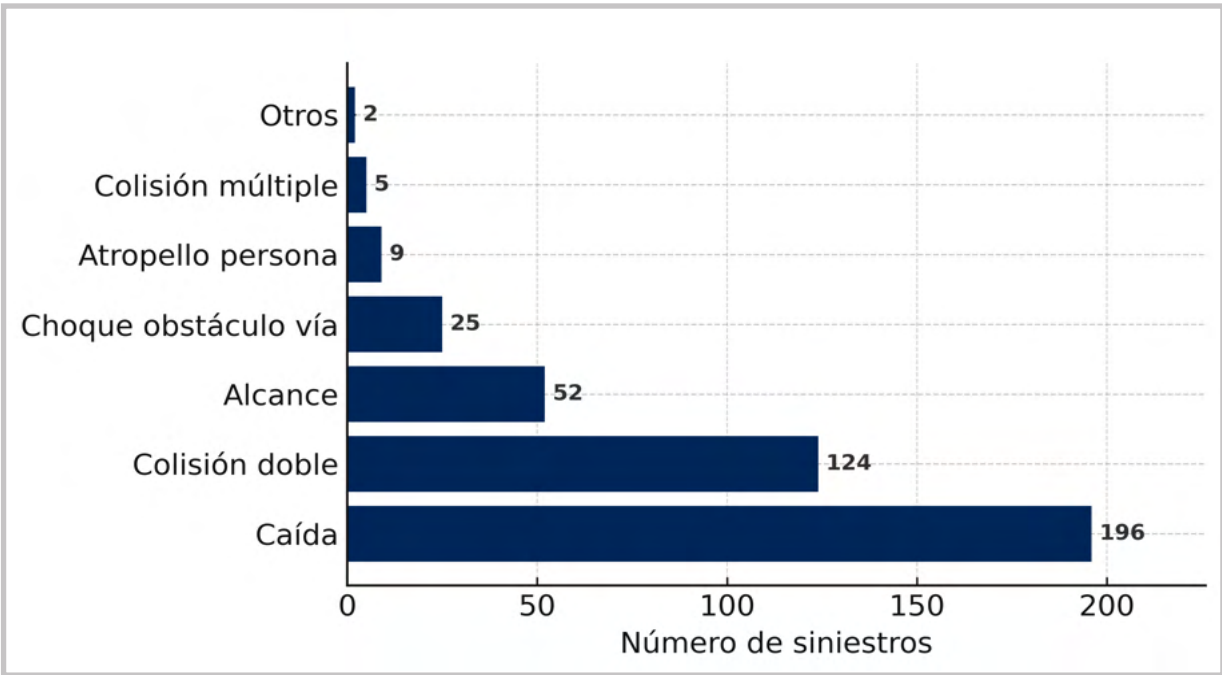
VARIACIÓN % 2023 - 2024



RATIO SINIESTROS CICLOMOTORES

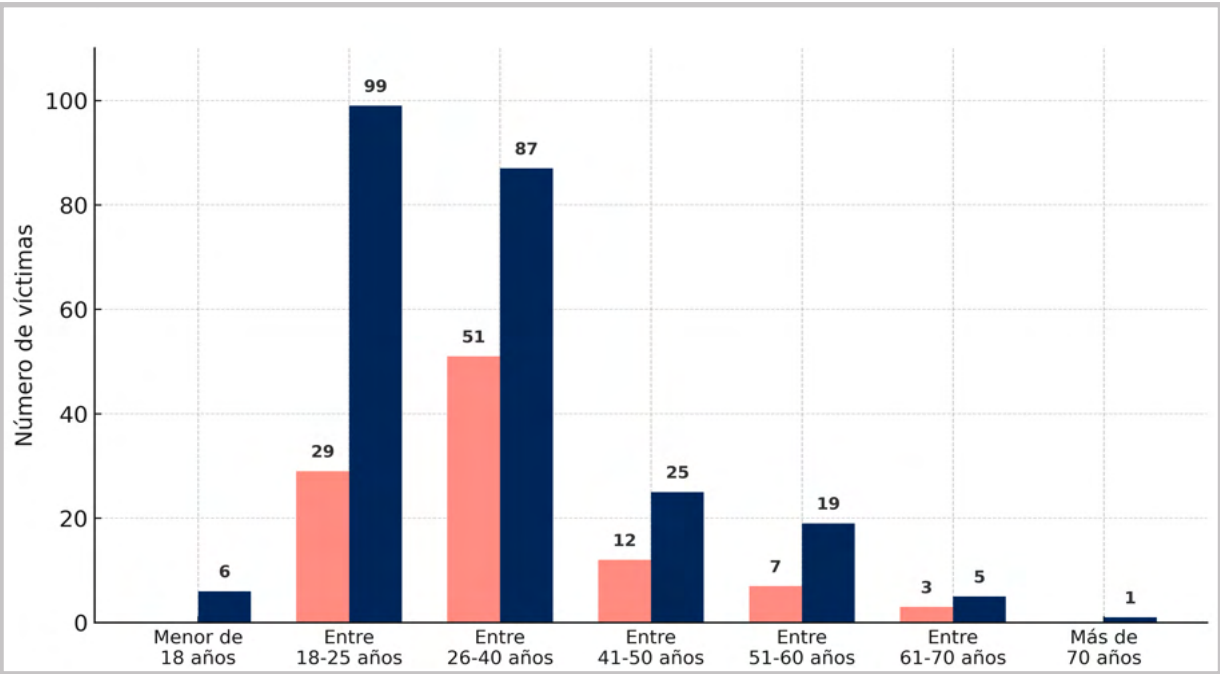


TIPOS DE SINIESTROS



Hay un descenso generalizado en las ratios siendo especialmente indicativa la ratio de heridos graves que se ha quedado en 1,04% y en el tipo de siniestro destaca sobre todo la caída por delante de la colisión doble

DISTRIBUCIÓN DE VÍCTIMAS POR EDAD Y SEXO 2024

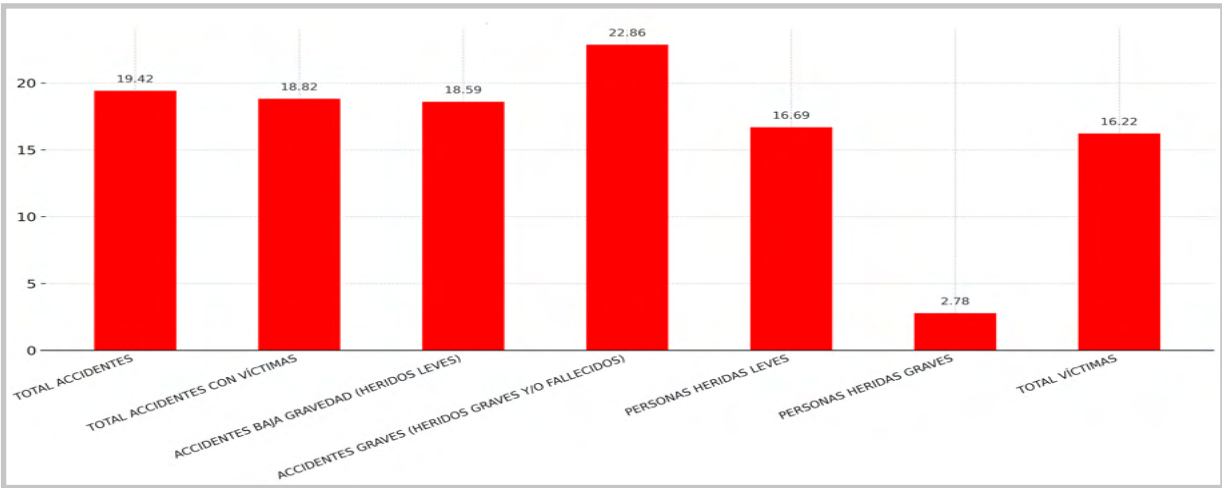




La siniestralidad de este tipo de vehículos aumenta por el incremento en su uso dentro del tráfico en la ciudad y por la falta de exigencia de requisitos y comprobación administrativa para la conducción de estos vehículos y por su vulnerabilidad.

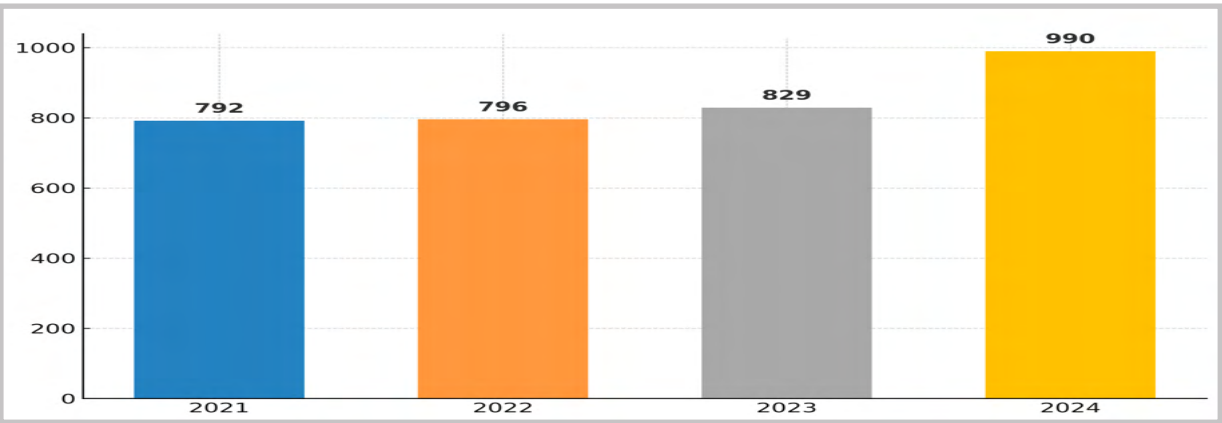
CONCEPTO	TOTAL ACCIDENTES	TOTAL ACCIDENTES CON VICTIMAS	ACCIDENTES DE BAJA GRAVEDAD (HERIDOS LEVES)	ACCIDENTES GRAVES / FALLECIDOS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VICTIMAS
TIPO DE VEHÍCULO								
BICICLETAS 2021	792	648	609	39	618	36	-	654
BICICLETAS 2022	796	644	612	32	633	27	2	662
BICICLETAS 2023	829	659	624	35	641	36	1	678
BICICLETAS 2024	990	783	740	43	748	37	3	788
% VARIACIÓN 2023 - 2024	19,42%	18,82%	18,59%	22,86%	16,69%	2,78%	-200,00%	16,22%

% VARIACIÓN 2023 - 2024

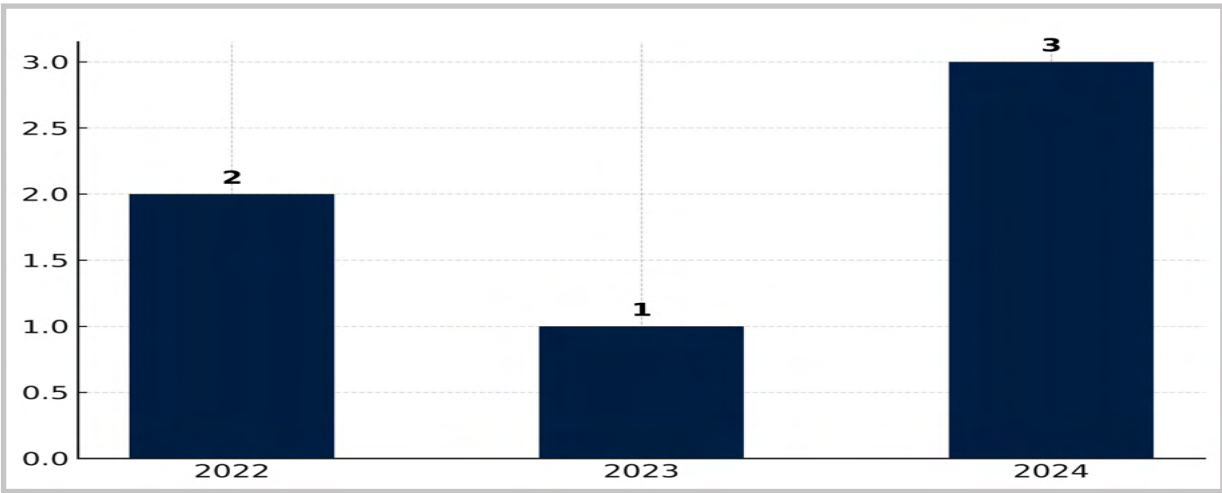


En el apartado de las bicicletas la siniestralidad de estos usuarios ha aumentado de forma muy significativa sobre todo en las bicicletas de pedaleo asistido y se han producido 3 fallecidos

TOTAL SINIESTROS BICICLETAS

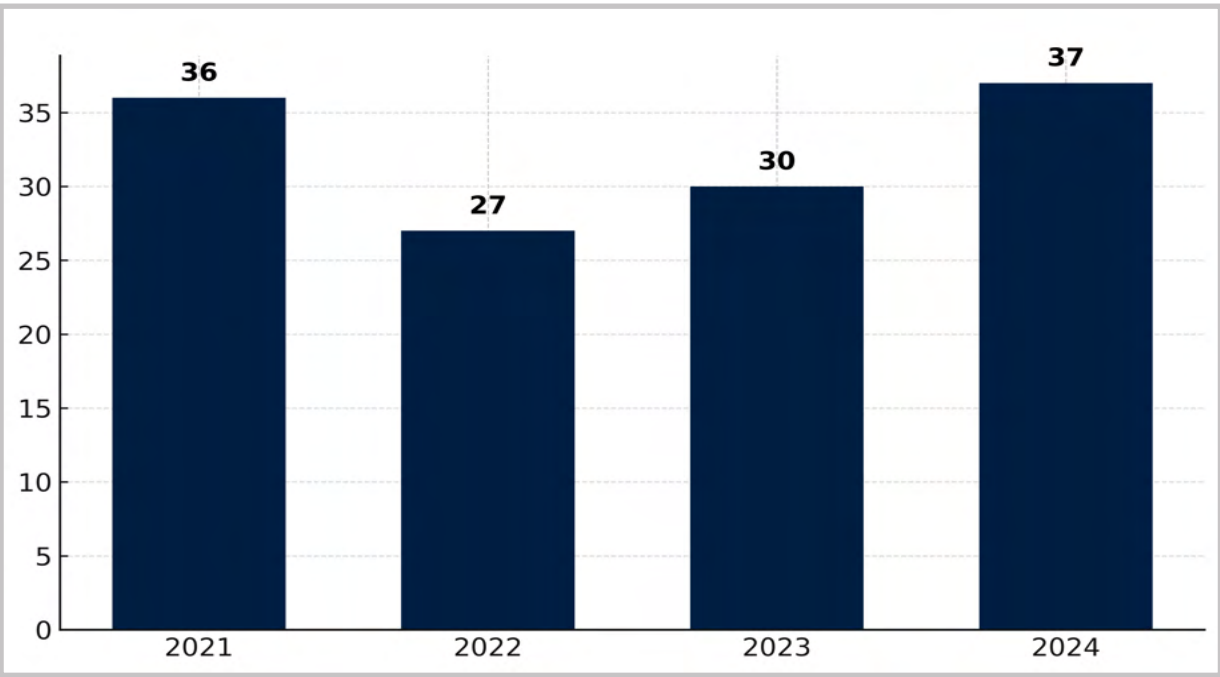


FALLECIDOS BICICLETA



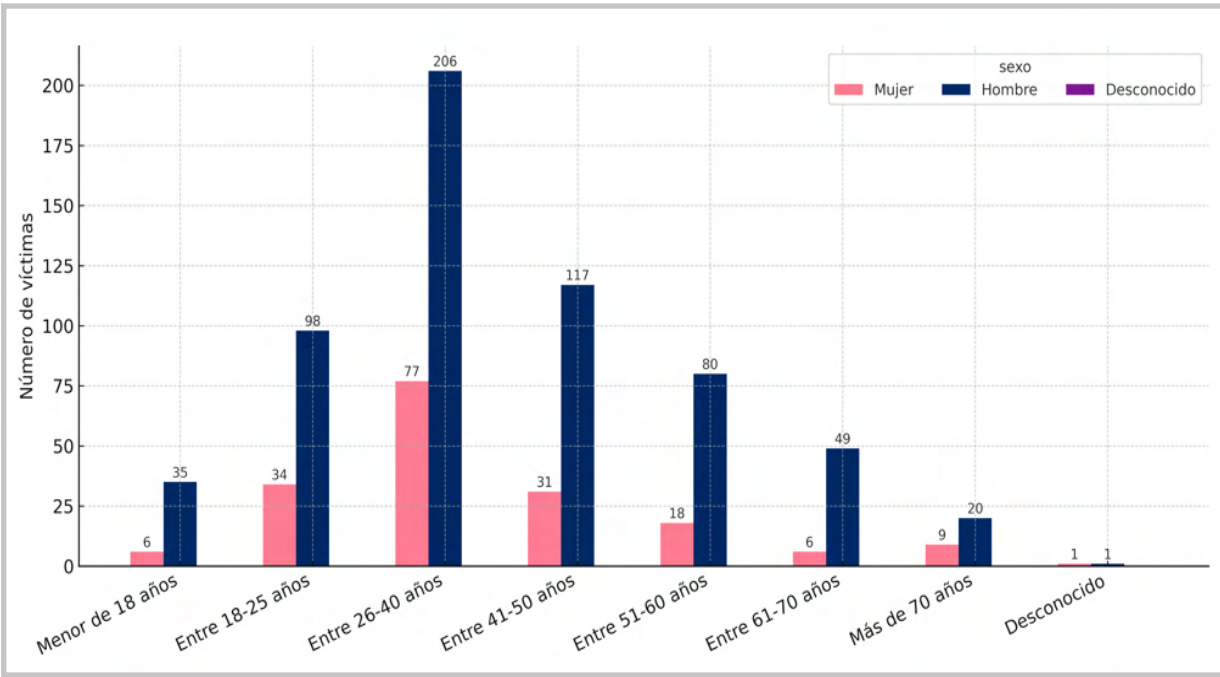
En 2024 se han producido 3 fallecidos en bicicleta triplicando la cifra del año anterior.

HERIDOS GRAVES BICICLETA



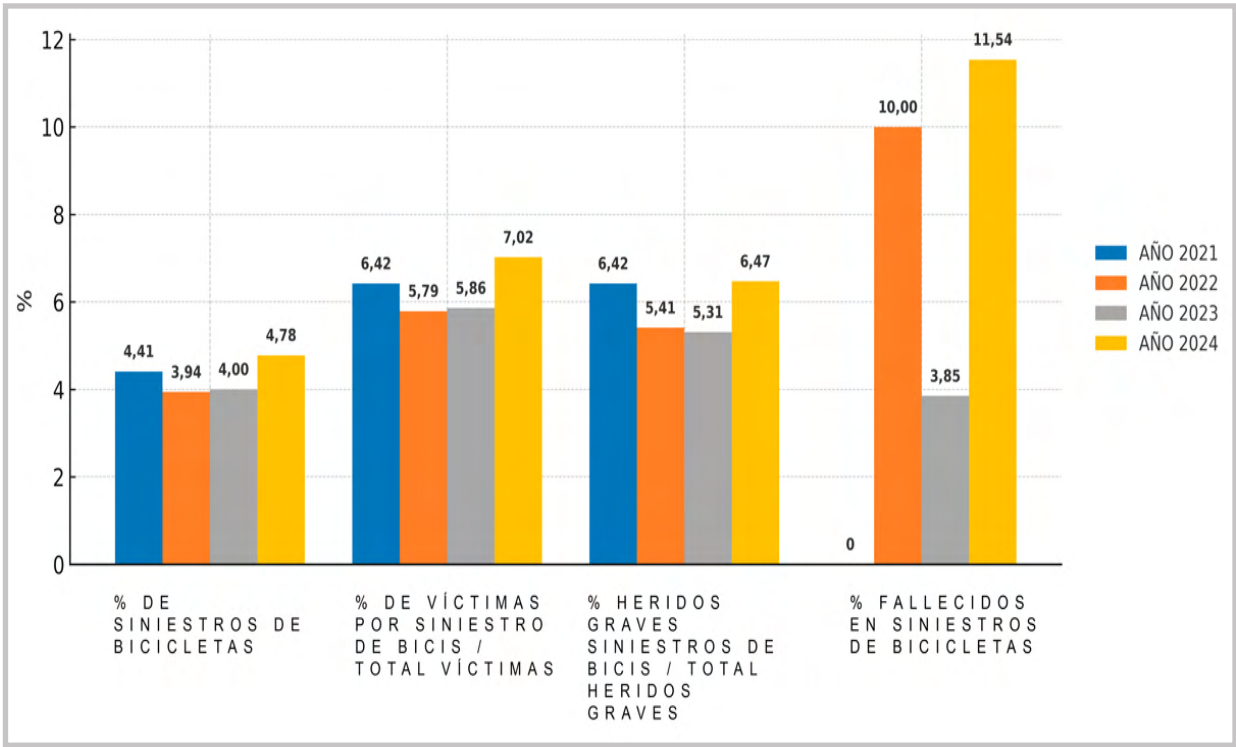
También se ha incrementado de forma significativa los heridos graves.

DISTRIBUCIÓN DE VÍCTIMAS POR EDAD Y SEXO 2024

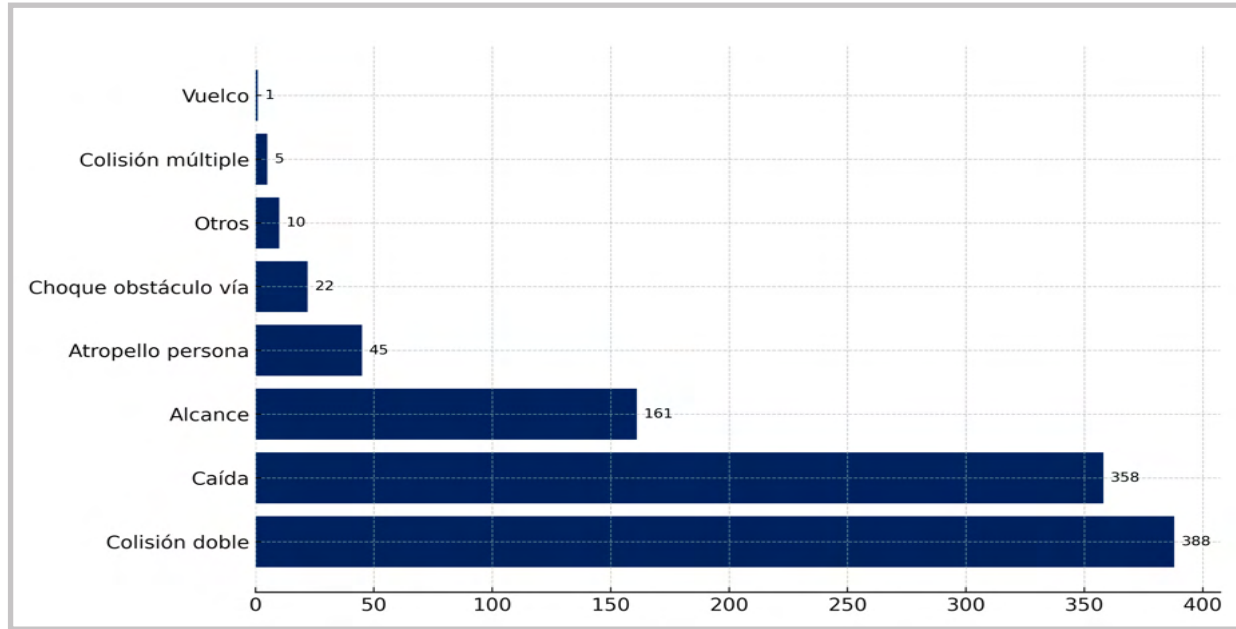


También hay una mayoría de víctimas y usuarios hombres. En este vehículo la aportación de menores es mayor debido a que es un vehículo al que tienen más acceso y sobre todo son hombres. Si tenemos en cuenta las ratios observamos una subida en todas las variables, destacando los fallecidos y el tipo de siniestro más habitual son las colisiones dobles y las caídas.

RATIO SINIESTROS DE BICICLETAS



TIPOS DE SINIESTROS



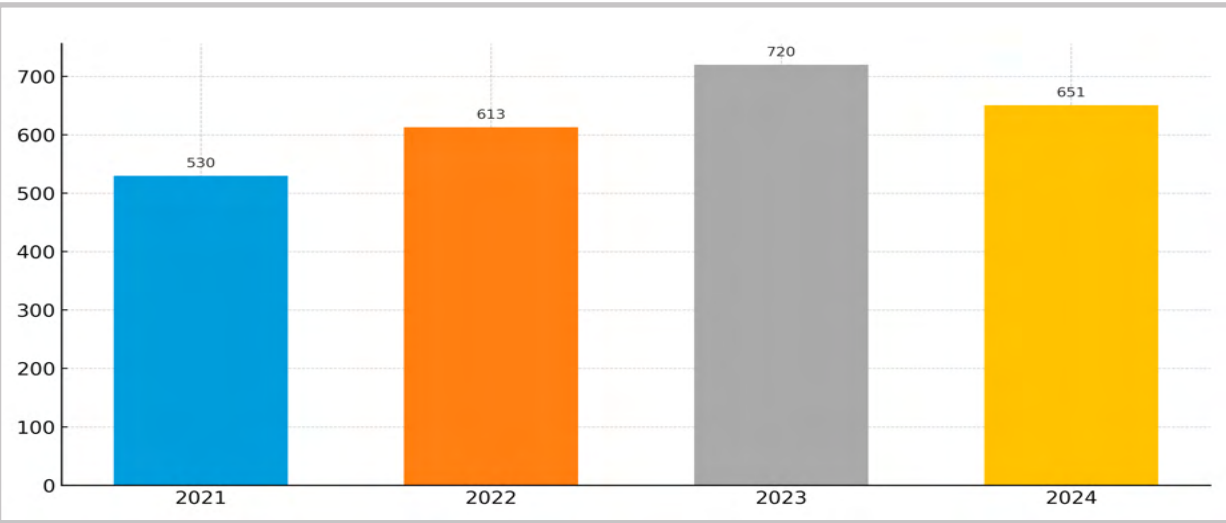
En el apartado de los VMP hay un descenso por primera vez en los últimos 4 años del número de siniestros, aunque se mantiene el número de heridos graves respecto a 2023. Hay una mejora en todas variables, excepto en heridos graves.

Desde el mes de Octubre de 2024 se han suspendido las autorizaciones de empresa de VMP de uso compartido lo que ha influido en la disminución de uso y por consiguiente de la siniestralidad.

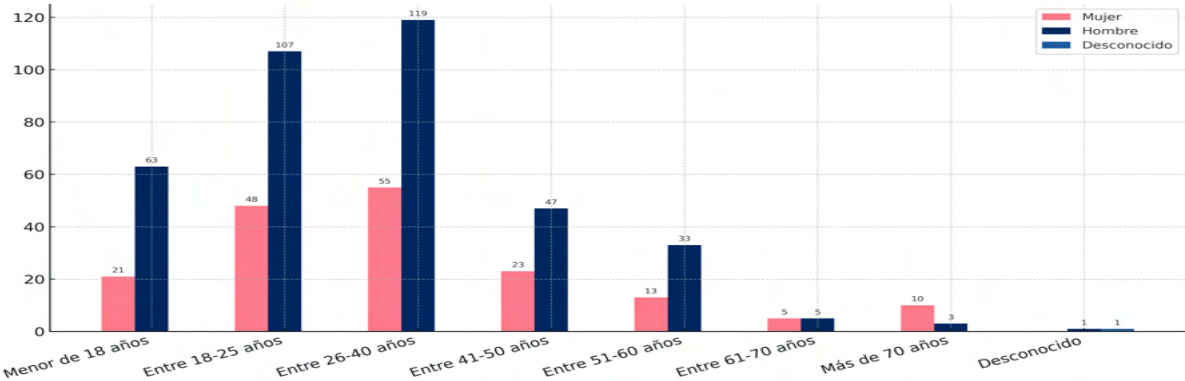
AÑO	TOTAL ACCIDENTES	TOTAL ACCIDENTES CON VICTIMAS	ACCIDENTES DE BAJA GRAVEDAD (HERIDOS LEVES)	ACCIDENTES GRAVES / FALLECIDOS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VICTIMAS
2021	530	432	402	30	406	28	1	435
2022	613	516	492	24	497	21	-	518
2023	720	588	560	28	581	25	-	606
2024	651	531	505	26	528	26	-	554

SEXO	MUJER				HOMBRE				TOTAL			
	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS	PERSONAS HERIDAS LEVES	PERSONAS HERIDAS GRAVES	PERSONAS FALLECIDAS	TOTAL VÍCTIMAS
MENOR DE 18 AÑOS	19	2	-	21	58	5	-	63	77	7	-	84
ENTRE 18-25 AÑOS	46	2	-	48	105	2	-	107	151	4	-	155
ENTRE 26-40 AÑOS	54	1	-	55	114	5	-	119	168	6	-	174
ENTRE 41-50 AÑOS	21	2	-	23	45	2	-	47	66	4	-	70
ENTRE 51-60 AÑOS	13	-	-	13	29	4	-	33	42	4	-	46
ENTRE 61-70 AÑOS	5	-	-	5	5	-	-	5	10	-	-	10
MÁS DE 70 AÑOS	10	-	-	10	3	-	-	3	13	-	-	13

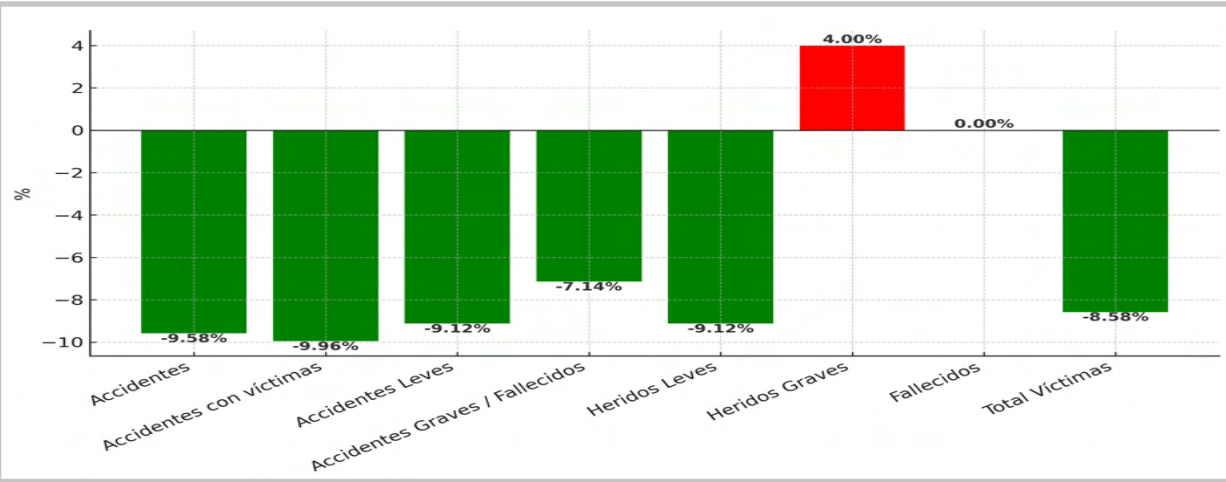
TOTAL SINIESTROS VMP'S



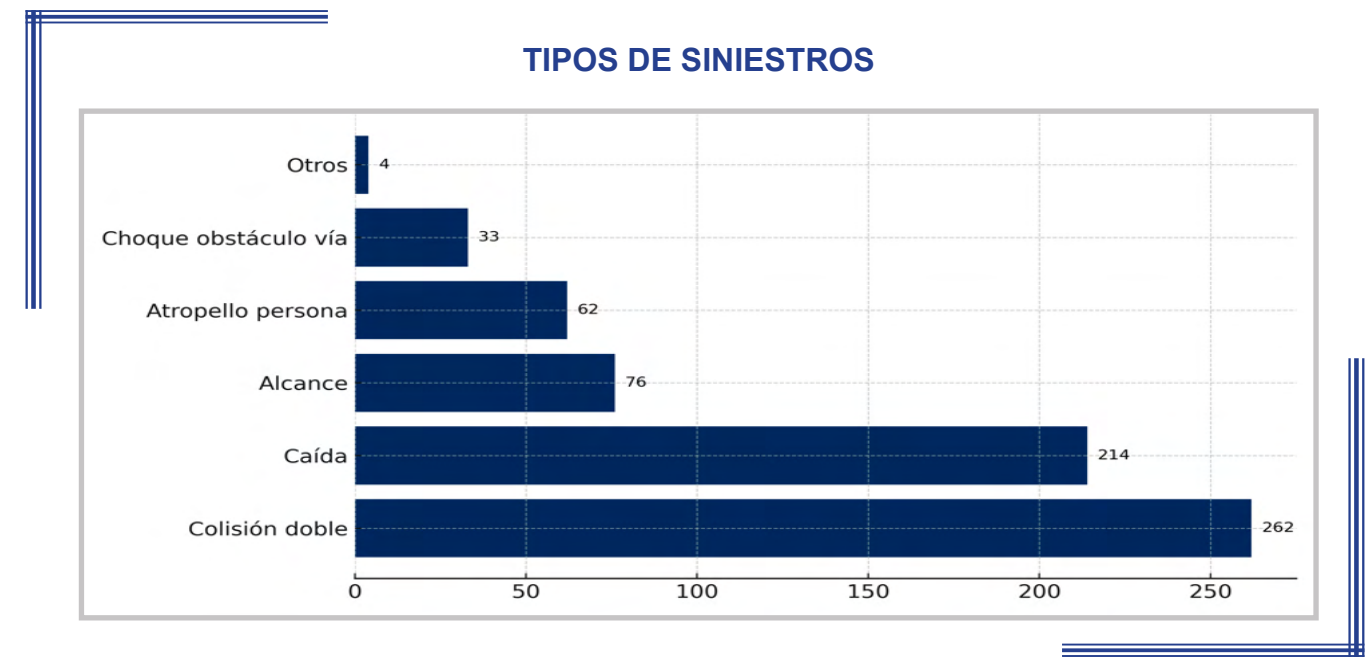
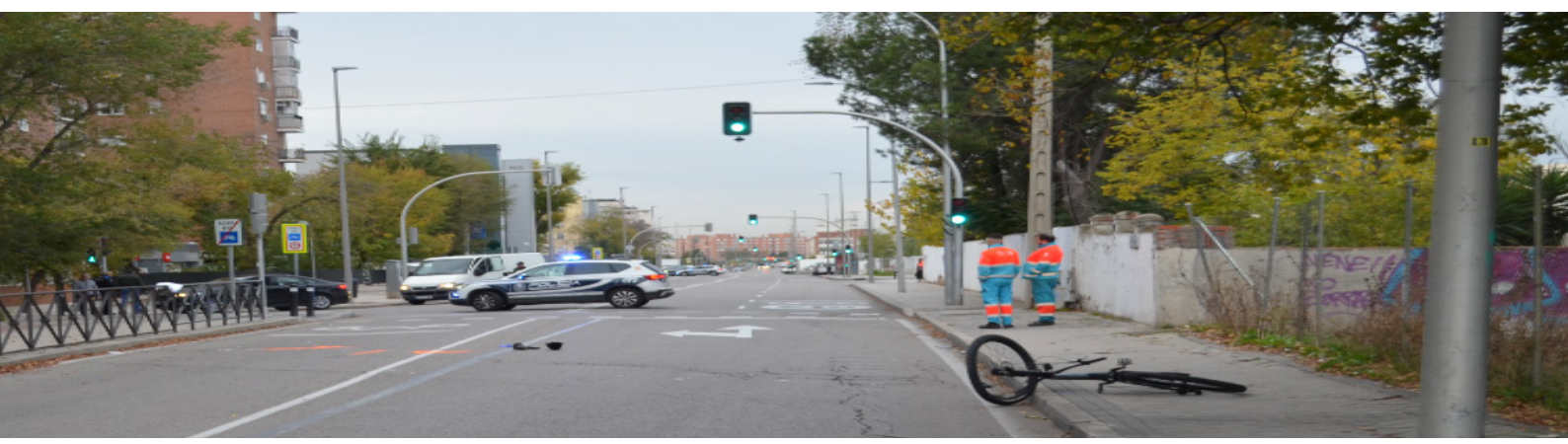
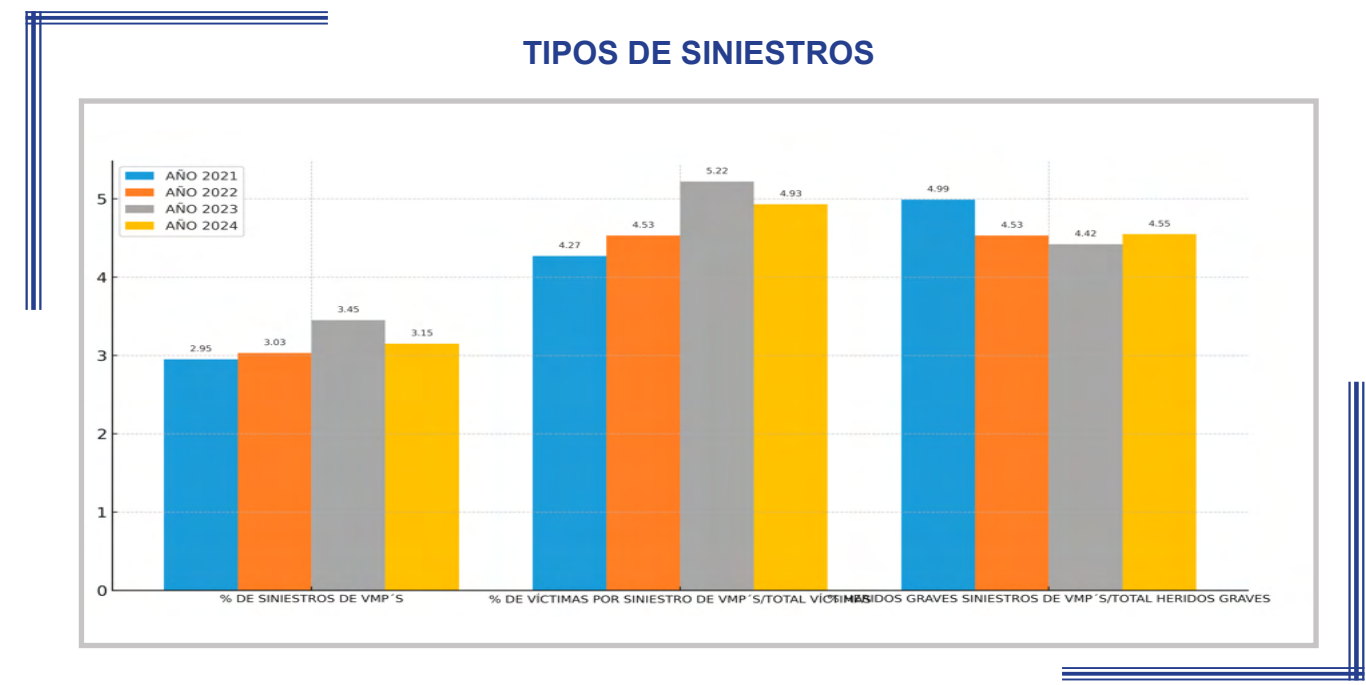
DISTRIBUCIÓN DE VÍCTIMAS POR EDAD Y SEXO 2024



VARIACIÓN % 2023 - 2024



Hay una preminencia clara de los hombres jóvenes entre las víctimas de VMP. Si tenemos en cuenta las ratios obtenidas por los vehículos de micromovilidad sostenible (bicicletas y VMP) ambas ya suponen el 8% de los siniestros y el 11% de los heridos graves, por lo que hay que incrementar la educación vial y la vigilancia sobre el uso de estos vehículos.





Cuando se produce un siniestro vial el conductor o implicado en el mismo pueden ser sometidos a la prueba de alcoholemia y/o drogas si son requeridos para ello. Uno de los Objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial es reducir la siniestralidad asociada al consumo de alcohol y drogas.

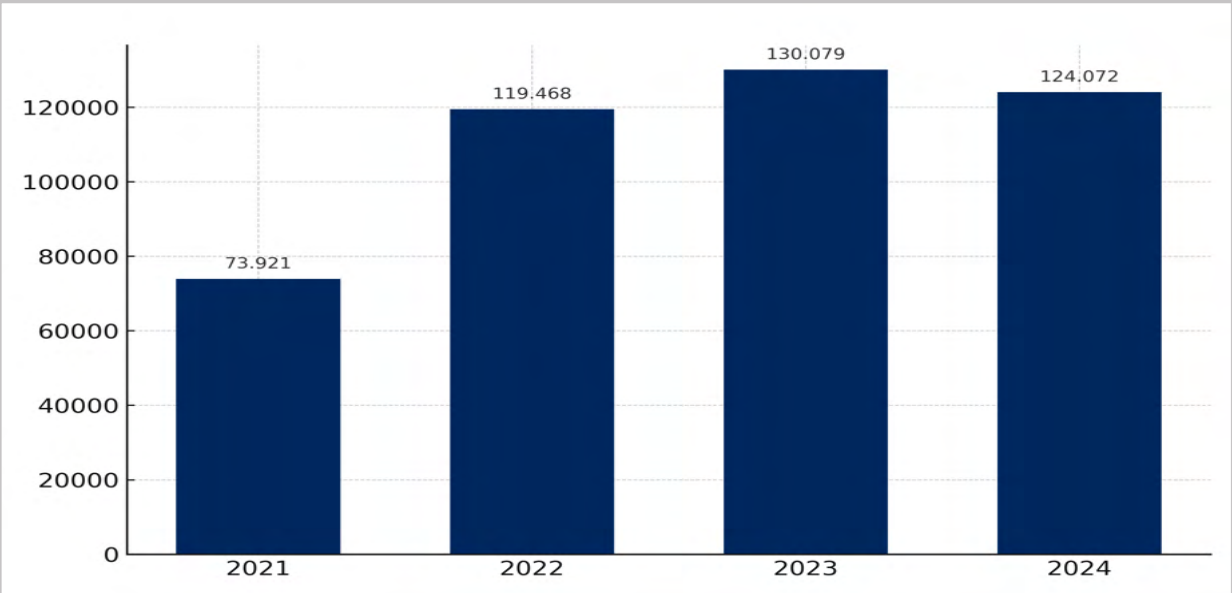
Se han realizado 13.498 pruebas de alcoholemia relacionadas con siniestros viales, con un aumento de 4.638 pruebas más que en 2023 y superando las realizadas por siniestros en los años anteriores.

PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA GENERAL

ORIGEN	ACCIDENTES					INFRACCIONES			CONTROL					TOTAL
AÑO	POSITIVA	NEGATIVA	NO PUEDE	SE NIEGA	TOTALES	POSITIVA	NEGATIVA	TOTALES	POSITIVA	NEGATIVA	NO PUEDE	SE NIEGA	TOTALES	
2021	1276	1076	9	75	2436	503	14	617	1812	69032	1	23	70868	73921
2022	1470	1347	17	88	2922	538	24	562	2828	113123	1	32	115984	119468
2023	1423	7333	31	73	8860	546	43	589	3322	117286	1	21	120630	130079
2024	1423	1195	32	87	13498	462	52	514	2501	107536	3	20	110060	124072

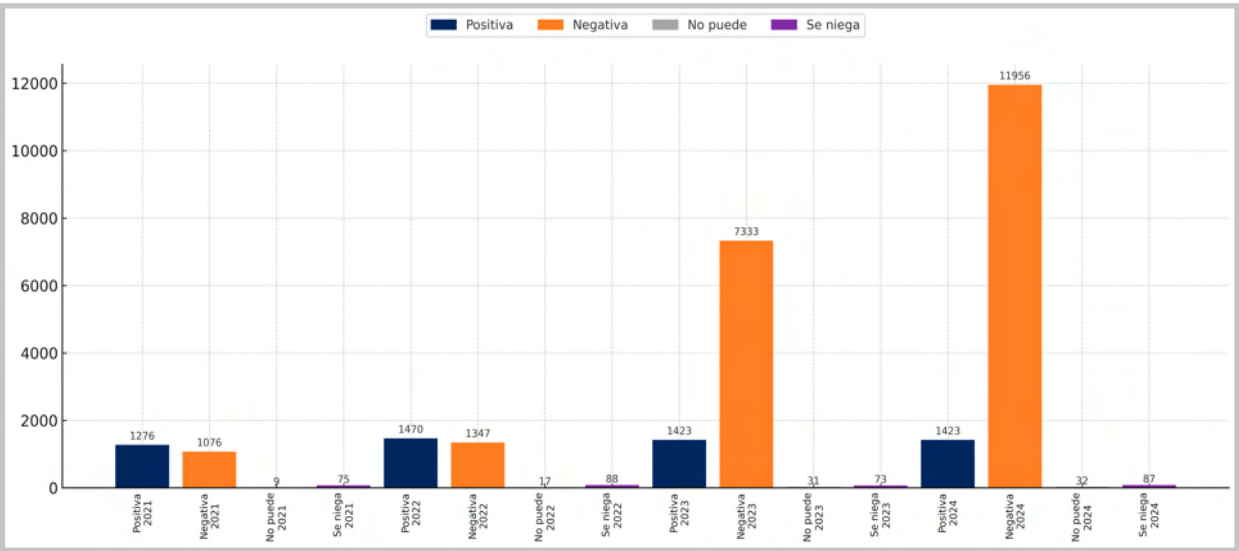
PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA - TOTALES

AÑO	POSITIVA	NEGATIVA	NO PUEDE	SE NIEGA	TOTALES
2021	3.691	70.122	10	98	73.921
2022	4.836	114.494	18	120	119.468
2023	5.291	124.662	32	94	130.079
2024	4.386	119.544	35	107	124.072
TOTALES	18.204	428.822	95	419	447.540



En conjunto se puede observar que en 2024 ha habido un ligero descenso del número de pruebas de alcoholemia realizadas, aunque se parten de unos números bastante altos. Los resultados de las pruebas por todos los motivos tienen como resultado que el 96,35% son negativas, el 3,53 % son positivas y el 0,11 se niega o no puede someterse a la prueba. Se ha producido un leve descenso en el porcentaje de positivos respecto al año anterior que era del 4,06 %.

PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA EN SINIESTROS

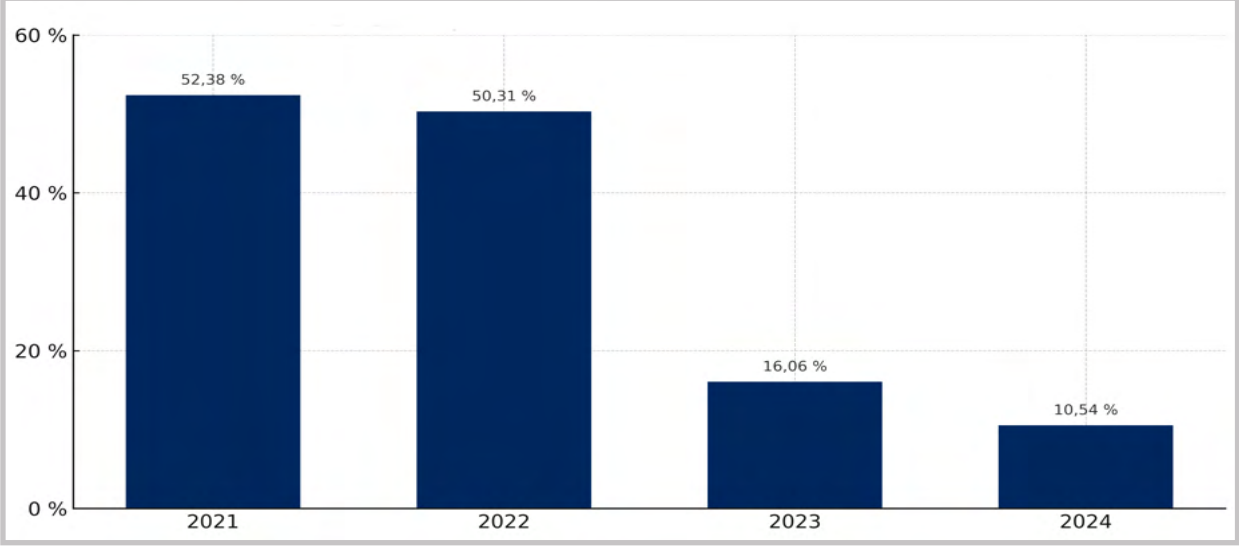


Si nos centramos únicamente en las pruebas de alcoholemia por el motivo de la ocurrencia de un siniestro de tráfico. Tras la aprobación de la Instrucción 4/ 2024 /CCTAD sobre Actuaciones en Materia de Seguridad y Siniestralidad Vial y la obligación para los componentes de Policía Municipal de Madrid de realizar pruebas de alcoholemia a los implicados en accidentes cuando haya heridos ha tenido su reflejo evidente en las estadísticas al realizar un mayor número de pruebas.

La principal diferencia es la disminución importante del porcentaje en resultados positivos con un 10,54% de positivos del total de pruebas realizadas en siniestros mientras en 2023 ya era de 16% y anteriormente en 2022 antes de aplicarse la nueva Instrucción era 50,31%. Esta disparidad de resultados se explica en una mayor disponibilidad de material para hacer pruebas y que se hacen de forma generalizada y no sólo cuando existían síntomas evidentes, lo que provocaba menos pruebas y un mayor porcentaje de positivos, aunque los números absolutos de positivos sean semejantes.



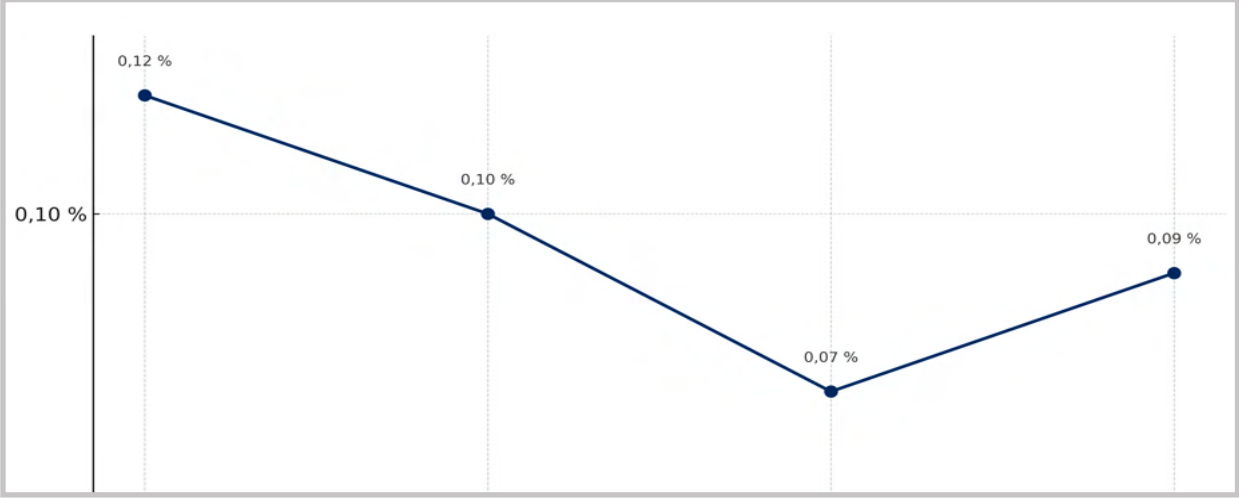
PORCENTAJE POSITIVOS ALCOHOL EN SINIESTROS



En el campo del uso de drogas en la conducción en 2024 se ha producido un incremento importante de positivos tanto en números absolutos como porcentuales.

Se supera este año los positivos a las pruebas negativas, puesto que en la prueba drogas se es más selectivo al realizarlas debido a su coste y escasez.

PORCENTAJE NEGATIVA A SOMETERSE

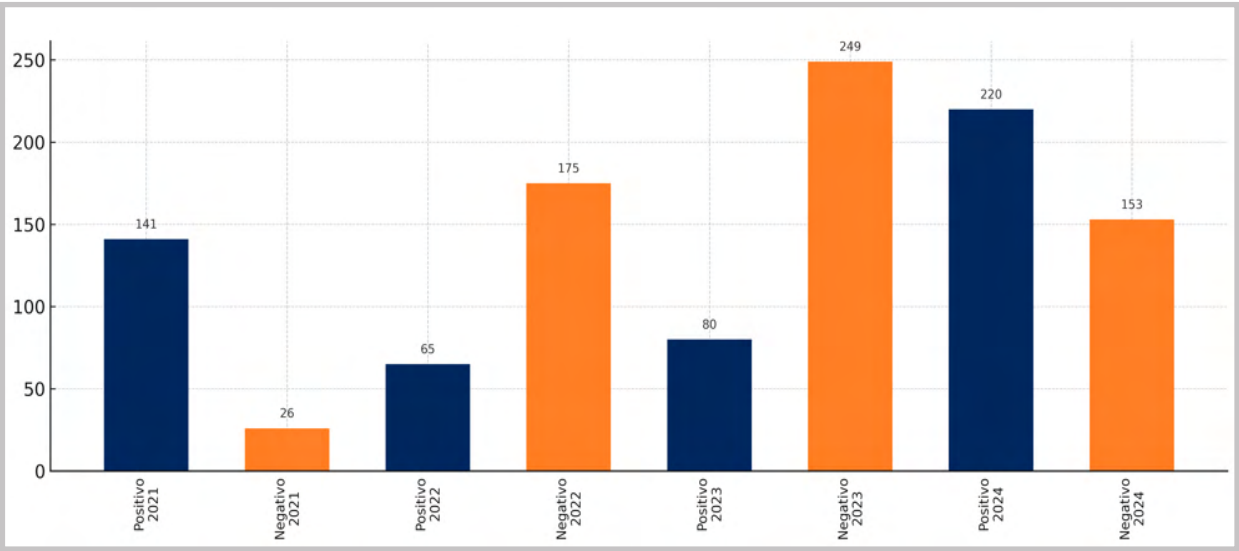


El porcentaje de negativas a someterse en 2024 sube ligeramente manteniéndose en porcentajes muy bajos.

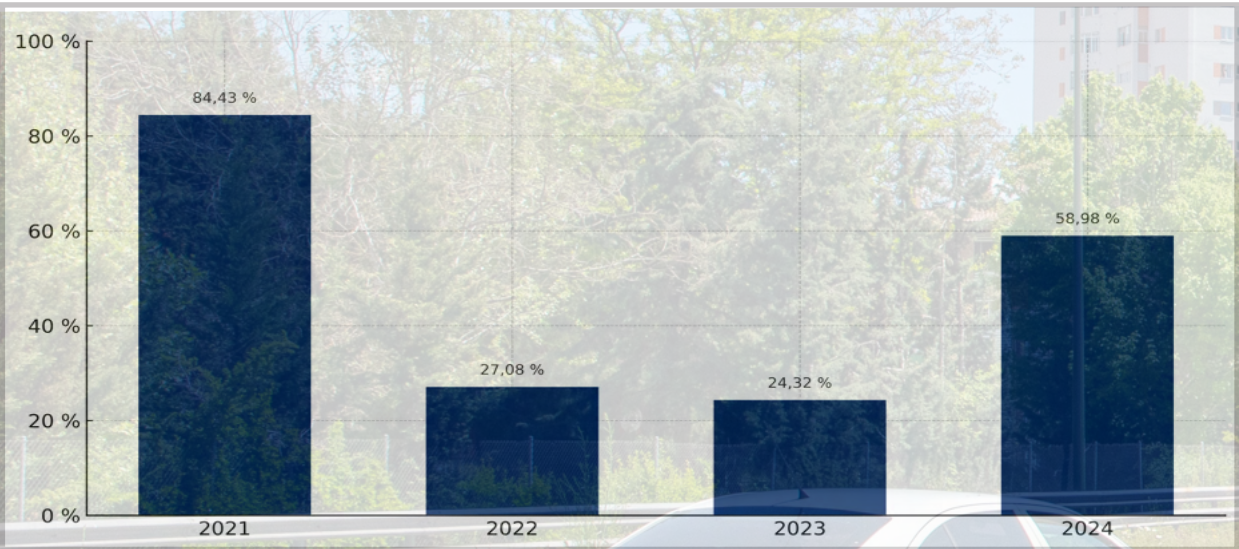


A continuación, analizamos las pruebas por consumo de drogas en la conducción.

PRUEBAS DROGAS EN SINIESTROS

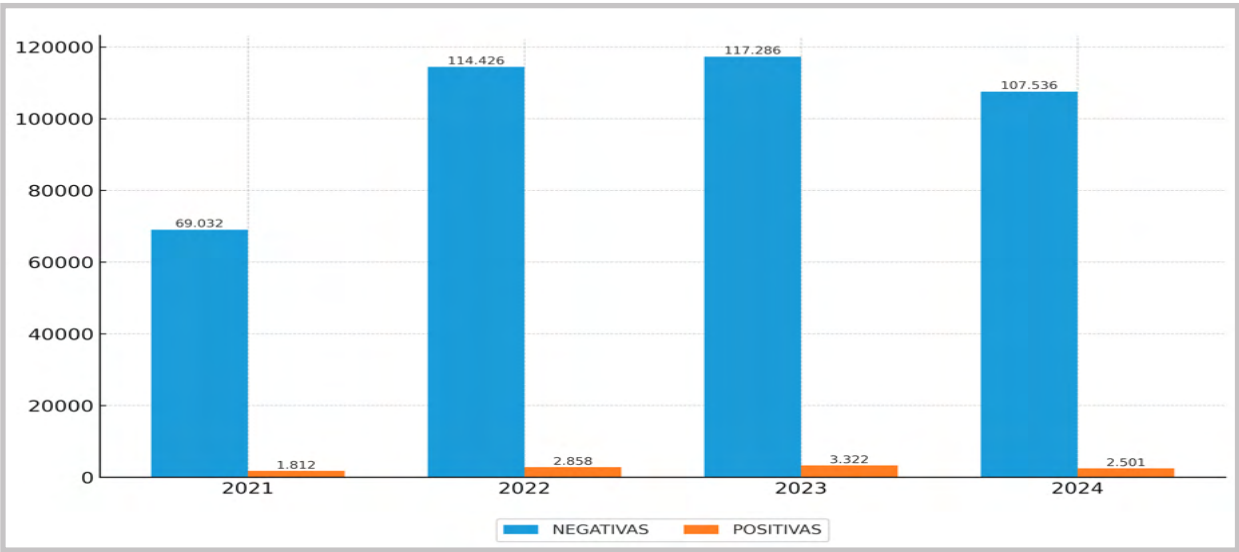


PORCENTAJES POSITIVOS DROGAS EN SINIESTROS



Otra cuestión para tener en cuenta es la labor preventiva con la realización de pruebas en controles preventivos, que se han incrementado de forma notable.

CONTROLES PREVENTIVOS DE ALCOHOLEMIA





REGE CAROLO III
ANNO
MDCCLXXVIII

EL GENERALI

P

COMPLETO

ATENCIÓN

Metro

Shutterstock

Quincy 112

Publico 24h
Vigilante
Jorge Juan



Este apartado en la Memoria de Siniestralidad viene dado por el propio Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 que establece en su Objetivo 8-Reducir el número de fallecidos y heridos graves con ocasión de accidentes laborales relacionados con la seguridad vial.

Entre las acciones previstas en el Plan está el Implementar en el parte estadístico de accidente los campos específico-relacionados con la actividad profesional, cuestión que se ha introducido en el Parte Estadístico de Accidentes (PEA)

Se considera “accidente laboral de tráfico” aquel siniestro de tráfico cuando el trabajador accidentado se encuentra en una de las siguientes circunstancias:

- a. Es conductor o pasajero de un vehículo que se ha visto implicado en el accidente o cualquier otra circunstancia del tráfico que haya producido lesiones en el trabajador.
- b. Ha sufrido daños a consecuencia del accidente de tráfico como peatón.

Se consideran dos tipos de accidentes laborales de tráfico:

- A.** Accidente laboral de tráfico“in itinere”, definido como aquel que sufre el trabajador en los desplazamientos al ir o al volver del domicilio habitual al centro de trabajo con tres condicionantes:
- » Que ocurra en el camino de ida y vuelta.
 - » Que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente.
 - » Que se emplee el itinerario habitual.
- B.** Accidente de tráfico en jornada laboral, también denominado accidente en misión, definido como aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo.

De forma más concreta la Acción 2 dentro del Objetivo 8 del Plan, ya citado, dice:” Contemplar en la Memoria anual de Accidentes de tráfico un apartado específico sobre “accidentes laborales de tráfico”.

Así pues, para cumplir con esta acción prevista en el propio Plan se ha introducido este capítulo en la Memoria.

AÑO	BOMBEROS, POLICIA, AMBULANCIA	AUTOBÚS LÍNEA DISCRECIONAL	AUTOBÚS LÍNEA REGULAR	AUTOBÚS EN TRANSPORTE DE MENORES	AUTOBUS ESCOLAR	AUTOBUS URBANO	EN MISIÓN	EN PRÁCTICAS AUTOESCUELA	IN ITINERE	SERVICIO DE LIMPIEZA O RECOGIDA DE BASURA	SERVICIO DE MANTENIMIENTO VIARIO	TAXI	TRANSPORTE DE MENORES AL COLEGIO	TRANSPORTE PROFESIONAL DE MERCANCÍAS	VTC	TOTAL
2022	200	18	94	1	9	356	454	14	1.918	81	11	766	46	517	958	4.898
2023	230	40	173	5	16	375	558	18	2.533	69	21	886	55	469	1.196	5.945
2024	255	54	274	4	2	277	561	14	2.875	100	10	1.009	55	386	1.247	6.315

Se observa un incremento de un 6,22% en todos tipos de siniestros que se consideran que tienen relación con la actividad laboral.

De la totalidad de vehículos implicados en siniestros que son 29.149 hay 6.315 cuya actividad en el momento del siniestro está relacionada con el ámbito laboral así pues un 21,66% de los vehículos implicados en siniestros ejercen una actividad laboral o en itinere. Hay que tener en cuenta que en muchos casos no se refleja la actividad. El caso más numeroso es in itinere y llama la atención la siniestralidad en la actividad laboral de VTC y taxi.





Los Enclaves de Concentración de Accidentes (ECA) son aquellas intersecciones y tramos longitudinales iguales o inferiores a los doscientos metros (200 m.) de vías en las que se tenga constancia de la reiteración de tres o más accidentes de circulación de cualquier tipo a lo largo de tres años. Tras esta identificación se hace un estudio de ordenación y regulación del tráfico exhaustivo para mejorar las condiciones de seguridad vial en dicho enclave por parte de la Comisaría de Análisis Vial Urbano y se traslada a los órganos competentes para su ordenación y regulación.

En 2024 se han examinado por parte del personal de la CAVU 104 puntos. De estos 27 han aparecido nuevos y 78 enclaves más, bien porque en ellas se había generado anteriormente propuesta de regulación u ordenación viaria (26 situados), o porque se incluyeron en las anteriores Memorias de siniestralidad, (52 zonas, mencionadas en el párrafo anterior). A éstas hay que unir 2 localizaciones que se han segregado tras detectar una siniestralidad inusual en el emplazamiento.

La metodología establecida que se ha utilizado es que, en los lugares no estudiados con antelación se cotejan todos los siniestros acaecidos entre 2021 y 2023. Sin embargo, en aquellos ya comprobados con anterioridad, de los que se tenían datos anteriores, se investigan únicamente los ocurridos en 2023.

Tras un primer análisis sobre la referenciación de cada uno de los accidentes de los 108 enclaves, se constata que 22 de las localizaciones definidas inicialmente no pueden considerarse como E.C.A., toda vez que no reúnen las condiciones que lo definen. De estos 22 lugares, 13 procedían de los datos facilitados por la Sección de Estadística, es decir, fueron extraídos exclusivamente mediante la referencia a la denominación postal, no por localización geográfica.

Como resultado del análisis exhaustivo realizado, se han iniciado 23 propuestas de modificación de la ordenación o regulación viaria. De ellas, 14 son por cuestiones directamente relacionadas con la siniestralidad. De los 23 expedientes, 13 ya han sido resueltos satisfactoriamente a lo largo de 2024 y enero de 2025.

Se expone el resultado estadístico sobre causas de los accidentes y concurrencia de presencia de alcohol en los conductores, **en relación con los más de 1700 accidentes analizados con ocasión del presente memorando y su variación en relación a los resultados del año anterior.**

• CAUSAS DE LOS ACCIDENTES:

*	No respetar semáforo	11.95 % (9.87 %) (a)
*	No respetar Ceda el paso o Stop	5.21 % (3.89 %) (b)
*	Movimientos prohibidos	12.85 % (15.43 %)
*	No ceder preferencia de paso sin señalizar	24.01 % (20.10 %)(b)
*	Distancia de seguridad	25.71 % (26.08 %)
*	Salida de la vía	4.93 % (3.83 %)
*	Otros	13.42 % (20.81 %)

• CONCURRENCIA DE ALCOHOL:

*	Presencia de alcohol	5.32 % (6.04 %) (c)
---	----------------------	---------------------

• REPARTO DE RESPONSABILIDAD EN ATROPELLOS:

*	Conductor	50 %
*	Peatón	50 %

Del resultado que se desprende tras el estudio realizado cabría destacar:

- a) Un porcentaje significativo, y superior en casi dos puntos con respecto al año anterior, de los siniestros producidos con ocasión de no respetar la regulación semafórica.
- b) Un incremento relevante de casi 4 puntos en los accidentes por no ceder la preferencia de paso sin señalizar, donde en muchos casos están presentes los cambios de carril invadiendo el contiguo, así como de otro punto y medio en los lugares en los que sí está marcada la prioridad.
- c) Una presencia notable del alcohol en la conducción. Recordar a este respecto que la indisciplina detectada en los controles preventivos de alcohol se ha venido moviendo escasas décimas en el entorno del 2,5 % en los últimos 13 años.

En el CUADRO RESUMEN DEL ANÁLISIS DE LOS E.C.A's, desglosado por Distritos, se recoge la existencia o no de propuesta de acción, el tipo y una descripción somera de la medida solicitada de cada uno de los enclaves.



ANEXO

**CUADRO RESUMEN DEL ANÁLISIS
DE ENCLAVES DE CONCENTRACIÓN
DE ACCIDENTES POR DISTRITOS
DE LOS AÑOS**

2021 - 2022 - 2023

CENTRO

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
CALLE SEGOVIA - RONDA SEGOVIA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE LUNA - CALLE CORREDERA BAJA DE SAN PABLO	ESTUDIADO	Cambiar la Ubicación de la señal R-1 (Ceda el Paso).	
CALLE GRAN VIA - CALLE SAN BERNARDO	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
PLAZA EMPERADOR CARLOS V, 8	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
PLAZA EMPERADOR CARLOS V - PASEO PRADO	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE ALCALA - CALLE GRAN VIA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE ALCALA - PLAZA CIBELES	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE GRAN VIA, 1	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE GRAN VIA - CALLE SILVA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
GTA. RUIZ JIMENEZ - CALLE ALBERTO AGUILERA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
GTA. RUIZ JIMENEZ - CALLE SAN BERNARDO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PLAZA CIBELES - PASEO RECOLETOS	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PLAZA CANOVAS DEL CASTILLO - PASEO PRADO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PLAZA CIBELES - PASEO PRADO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		



ARGANZUELA

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
CALLE MENDEZ ALVARO - CALLE RETAMA	ESTUDIADO		
PASEO DELICIAS - CALLE GENERAL PALANCA	ESTUDIADO	Pintar marcas viales flechas direccionales en todos los carriles para que solo se puede girar a la izquierda desde el primer carril, así como pintar línea continua en el primer carril para prohibir el giro desde los otros carriles.	EJECUTADA
CALLE MENDEZ ALVARO - CALLE PEDRO BOSCH	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

RETIRO

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
AVENIDA DEL MEDITERRANEO, 11 - TUNEL PLAZA MARIANO DE CAVIA - PASEO REINA CRISTINA, 26	ESTUDIADO	Instalación sistema de alerta por semáforo y posible retención de vehículos, retirar hito que incorpora señalización que tapa señales y reponer 3 hitos H-75 en el primer acceso, y ambos accesos modificar señalización vertical.	TRAMITADA
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA - AUTOV. M-30	ESTUDIADO	Eliminar señalización horizontal del carril bus	CERRADA
CALLE DOCTOR ESQUERDO - AVDA. NAZARET	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA.	
PLAZA MARIANO DE CAVIA - AVDA. MENENDEZ PELAYO	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA.	
PLAZA CONDE DE CASAL - CALLE DOCTOR ESQUERDO	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA.	
PASEO INFANTA ISABEL - CALLE ALFONSO XII - AVDA. CIUDAD DE BARCELONA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA.	
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA - CALLE COMERCIO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 2	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PASEO PRADO, 1	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PLAZA CIBELES, 1	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PLAZA INDEPENDENCIA / CALLE ALCALA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
CALLE MARIA DE MOLINA - CALLE VELAZQUEZ	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. VELAZQUEZ - CALL. DIEGO DE LEON	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. ALCALA - CALL. GOYA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. AMERICA - CALL. FRANCISCO SILVELA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
PASEO CASTELLANA - GTA. EMILIO CASTELAR	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. GOYA - CALL. VELAZQUEZ	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. DOCTOR ESQUERDO - CALL. O'DONNELL	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE MARIA DE MOLINA, 6	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. O'DONNELL, 50	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AUTOVIA M-30 CALZADA 1 - CALLE DE ALCALA	ESTUDIADO	Añadir en carril derecho otra flecha de giro más e inscribir dos palabras "solo" entre ambas flechas.	EJECUTADA
AVDA. BRASILIA - AVDA. BONN	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE ALCALA - PLAZA MANUEL BECERRA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE DOCTOR ESQUERDO - CALLE JORGE JUAN	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE FRANCISCO SILVELA - CALLE DIEGO DE LEON	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE GOYA - CALLE PRINCIPE DE VERGARA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE MARIA DE MOLINA, 2	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE O'DONNELL - CALLE AGUIRRE	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE VELAZQUEZ - CALLE JOSE ORTEGA Y GASSET	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE VELAZQUEZ - CALLE JUAN BRAVO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PLAZA COLON - PASEO RECOLETOS	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		



PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
PLAZA DE CUZCO	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
TÚNEL MARIA DE MOLINA - CALLE LOPEZ DE HOYOS	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. PIO XII - AVDA. BURGOS	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. AMERICA - CALLE CARTAGENA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. CONCHA ESPINA - CALLE SERRANO	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. MARIA DE MOLINA - CALLE PRINCIPE DE VERGARA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE MARIA DE MOLINA - CALLE SERRANO	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
PASEO CASTELLANA - CALLE JOAQUIN COSTA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. FRANCISCO SILVELA - CALLE PRINCIPE DE VERGARA	ESTUDIADO	Reforzar la prohibición de giro prohibido a la izquierda instalando otra señal R-303 en el báculo del semáforo.	EJECUTADA
AVDA. ALBERTO ALCOCER - CALLE PADRE DAMIAN	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE AGUSTIN DE FOXA, 40	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE JOAQUIN COSTA - CALLE VELAZQUEZ	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PASEO CASTELLANA - CALLE PADRE FRANCISCO PALAU Y QUER	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PASEO CASTELLANA - PLAZA CUZCO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PLAZA CASTILLA - PASEO CASTELLANA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PLAZA JOSE MARIA SOLER, 7	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PLAZA DE CUZCO	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
TÚNEL MARIA DE MOLINA - CALLE LOPEZ DE HOYOS	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. PIO XII - AVDA. BURGOS	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. AMERICA - CALL. CARTAGENA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. CONCHA ESPINA - CALLE SERRANO	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. MARIA DE MOLINA - CALLE PRINCIPE DE VERGARA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE MARIA DE MOLINA - CALLE SERRANO	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
PASEO CASTELLANA - CALLE JOAQUIN COSTA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. FRANCISCO SILVELA - CALLE PRINCIPE DE VERGARA	ESTUDIADO	Reforzar la prohibición de giro prohibido a la izquierda instalando otra señal R-303 en el báculo del semáforo.	EJECUTADA
AVDA. ALBERTO ALCOCER - CALLE PADRE DAMIAN	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE AGUSTIN DE FOXA, 40	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE JOAQUIN COSTA - CALLE VELAZQUEZ	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PASEO CASTELLANA - CALLE PADRE FRANCISCO PALAU Y QUER	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PASEO CASTELLANA - PLAZA CUZCO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PLAZA CASTILLA - PASEO CASTELLANA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PLAZA JOSE MARIA SOLER, 7	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

TETUAN

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
PLAZA DE LIMA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE DE SAN GERMAN - PASEO DE LA CASTELLANA - CALLE DEL PROFESOR WAKSMAN	ESTUDIADO	Homogeneizar lo que está en calle (prohibido el giro a la derecha) con lo que hay en incaweb (permitido).	
CALLE DE ORENSE - CALLE DE RAIMUNDO FERNANDEZ VILLAVERDE	ESTUDIADO	Retrasar la línea continua del carril bus, para que sea discontinua y los vehículos puedan acceder antes al carril para realizar el giro en la C/ Raimundo Fernández Villaverde con C/ Agustín de Betancourt.	
CALLE BRAVO MURILLO - CALLE SAN GERMAN	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE SOR ANGELA DE LA CRUZ - CALLE INFANTA MERCEDES	ESTUDIADO	Actualizar incaurbano. Falta inventariar dos señales R- 400c de sentido obligatorio de frente, una en la mediana de la salida del túnel y otra en el báculo del semáforo de la confluencia.	
CALLE SOR ANGELA DE LA CRUZ - CALLE POETA JOAN MARAGALL	ESTUDIADO	Reponer señal R-303 (prohibido giro a la izquierda) de la mediana, y modificar la marca vial en la C/ Poeta Joan Maragall. Modificar marcas viales mediante la instalación de línea continua entre los dos carriles de la derecha, limitando el giro a la derecha al primero y obligando a seguir de frente desde el segundo.	
PASEO. CASTELLANA, 89	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE DE RAIMUNDO FERNANDEZ VILLAVERDE - CALLE ALONSO CANO - CALLE EDGAR NEVILLE	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		



CHAMBERI

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
AVDA. REINA VICTORIA - AVDA. PABLO IGLESIAS	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. CEA BERMUDEZ - CALL. VALLEHERMOSO	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
PASEO CASTELLANA - PLAZA SAN JUAN DE LA CRUZ	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. RAIMUNDO FERNANDEZ VILLAVERDE - PASEO. CASTELLANA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE ALBERTO AGUILERA - CALLE VALLEHERMOSO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE GENOVA - PLAZA COLON	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
GTA. RUIZ JIMENEZ - CALLE CARRANZA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PASEO CASTELLANA, 5	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
PASEO GENERAL MARTINEZ CAMPOS - CALLE MIGUEL ANGEL	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		



FUENCARRAL - EL PARDO

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
AVDA MONFORTE DE LEMOS - CALLE GINZO DE LIMIA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA MONFORTE DE LEMOS - CALLE PEDRO RICO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

MONCLOA - ARAVACA

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
C/ SINESIO DELGADO, TUNEL Y ACCESOS	ESTUDIADO	Unificar la señalización vertical y horizontal de límite de velocidad.	
C/ DE ARRIAZA - CUESTA DE SAN VICENTE	ESTUDIADO	Redirigir con marcas viales el carril bus, pintar zona exclusión al tráfico antes del carril bici, y señalizar vertical y horizontalmente la pérdida del carril.	
GLORIETA DE SAN VICENTE NUM 1	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALL. SINESIO DELGADO - AVDA. MIRAFLORES	ESTUDIADO	Modificar flecha direccional del carril izquierdo de la glorieta para que indique de frente y a la izquierda, y los vehículos puedan hacer el giro a la izquierda, sentido A-6.	
PLAZA CARDENAL CISNEROS, 1	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVENIDA REYES CATOLICOS - AVENIDA DE LA MEMORIA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AUTOV. M-500, 0	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. MEMORIA, 2	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. REYES CATOLICOS, 2	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		



LATINA

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
AVDA MONFORTE DE LEMOS - CALLE GINZO DE LIMIA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA MONFORTE DE LEMOS - CALLE PEDRO RICO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

CARABANCHEL

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
AVDA. POBLADOS - CALLE BELZUNEGUI	ESTUDIADO	Repetir el semáforo y delimitar los carriles de circulación con marcas viales.	EJECUTADA
AVENIDA DE LA PRINCESA JUANA DE AUSTRIA – A-42 - AVENIDA DE LOS POBLADOS	ESTUDIADO	Modificar y repintar marcas viales de los carriles que faltan o son incompatibles en la glorieta y en el nº 157 de la Av. de los Poblados.	EJECUTADA
CALLE GENERAL RICARDOS - PASEO MARCELINO CAMACHO	ESTUDIADO	Homogeneizar incaurbano con lo que hay en calle. Actualización en incaurbano la marca vial del carril bus.	EJECUTADA
CALLE AGUACATE - CALLE VIA LUSITANA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE VIA LUSITANA - CALLE BRAGANZA	ESTUDIADO	Modificar marca vial (línea continua) del carril bus y flecha direccional del segundo carril para que los vehículos puedan acceder antes para realizar el giro, así como actualizar incaurbano.	TRAMITADA
GTA. MARQUES DE VADILLO - CALLE ANTONIO LOPEZ	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AUTOV. A-42, +00500S	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. CARABANCHEL ALTO - AVDA. PESETA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. POBLADOS - CALLE EUGENIA DE MONTIJO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE VIA LUSITANA - AVDA. POBLADOS	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE VIA LUSITANA - CALLE HALCONERO DEL REY	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		



USERA

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
C/ MARCELO USERA - C/ PILARICA	ESTUDIADO	Regular semafóricamente los cruces que faltan por semaforizar.	TRAMITADA
AVDA. RAFAELA YBARRA - CALLE RICARDO BELTRAN Y ROZPIDE	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AUTOV. A-42, +00500E	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AUTOV. A-42, +00600E	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. ANDALUCIA - AVDA. LOS ROSALES	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. ANDALUCIA - AVDA. POBLADOS	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE DOCTOR TOLOSA LATOUR, 16	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

MORATALAZ

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
CALL. CAMINO DE LOS VINATEROs - CALL. ARROYO DE LA MEDIA LEGUA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AUTOV. A-3, +00400E	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AUTOV. A-3, +00500E	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AUTOV. A-3, +00600E	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AUTOV. M-23, 0	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE FUENTE CARRANTONA - AUTOV. M-23	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE FUENTE CARRANTONA - AVDA. DOCTOR GARCIA TAPIA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE FUENTE CARRANTONA - CALLE HACIENDA DE PAVONES	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE FUENTE CARRANTONA, 61	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

PUENTE DE VALLECAS

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
AVENIDA DE LA ALBUFERA NUM 1	ESTUDIADO	Pintar flechas direccionales, de frente en el carril izquierdo y de frente y a la derecha en el derecho entre la línea de detención y la intersección.	EJECUTADA
AVDA. ALBUFERA - AUTOV. M-40 (CALZADA EXTERIOR)	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. ALBUFERA - AUTOV. M-40 (CALZADA INTERIOR)	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. BUENOS AIRES - AVDA. MIGUEL HERNANDEZ	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. ALBUFERA - AVDA. PABLO NERUDA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. ALBUFERA - AVDA. RAFAEL ALBERTI	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. ALBUFERA, 319	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. ENTREVÍAS, 2	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. PABLO NERUDA - CALLE EXTREMEÑOS	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE MENDEZ ALVARO - AVDA. ENTREVÍAS	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

CIUDAD LINEAL

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
AUTOVIA M-30 CALZADA 2 – CALLE DE ALCALA	ESTUDIADO	Añadir en el carril derecho otra flecha de giro a la derecha inscribiendo la leyenda "solo" entre las dos flechas. Valorar la instalación de señalización vertical informativa de dirección de carriles.	EJECUTADA
AUTOV. M-30 - AUTOV. M-11	ESTUDIADO	Retirar S-7 (70) ubicada al inicio del ramal e instalar en el mismo lugar una señal R-301 a una velocidad más reducida acompañada de señal advertencia peligro -13a (curva peligrosa a la derecha)	EJECUTADA
AUTOV. A-2, +00500E	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AUTOV. A-2, +00500S	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE ARTURO SORIA - AUTOV. M-11	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE ARTURO SORIA - CALLE AÑASTRO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE ARTURO SORIA - CALLE JOSE DEL HIERRO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

HORTALEZA

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
GLORIETA RIO URUBAMBA	ESTUDIADO	Reubicar la señal R-101 junto a la R-1; reponer bandas, cambiar señalización de ceda el paso R-1 por la de STOP R-2, así como señalizar S-11a (dos carril con retención).	TRAMITADA
AVDA. LOGROÑO - AUTOV. M-40	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE DULCE CHACON - AVDA. INGENIERO EMILIO HERRERA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. NICETO ALCALA ZAMORA - AUTOV. M-11 - CTRA ESTACION DE HORTALEZA)	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. ANDES, 50	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. NICETO ALCALA ZAMORA - AVDA. INGENIERO EMILIO HERRERA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

VILLAVERDE

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
AVDA. ANDALUCIA - AUTOV. M-40	ESTUDIADO	Cambiar señalización de Ceda el Paso R-1, por la de Stop R-2, así como instalar señalización preaviso así como bandas transversales antes del mismo.	TRAMITADA
AVDA. ANDALUCIA - AVDA. GRAN VIA DE VILLAVERDE	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE DOMINGO PARRAGA, 84	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. ANDALUCIA - CALLE ANOETA	ESTUDIADO	Apertura del carril bus 20 o 30 metros con anterioridad a la C/ Anoeta, para tomar la salida hacia la misma.	EJECUTADA
AVDA. ANDALUCIA / CALLE ALCOCER	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. ANDALUCIA / CALLE UNANIMIDAD	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. REAL DE PINTO / CALLE VALLE DE TOBALINA	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

VILLA DE VALLECAS

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
AVENIDA DEL ENSANCHE DE VALLECAS - AUTOVIA M-45	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. MAYORAZGO - AUTOV. M-45	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE REAL DE ARGANDA - CALLE PEÑARANDA DE BRACAMONTE	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CTRA. VILLAVERDE A VALLECAS - CALLE CASAS DE MIRAVETE	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

VICÁLVARO

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
AVENIDA DE LA AURORA BOREAL - CALLE DE MINERVA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
CALLE CASALARREINA - AVDA. DAROCA	ESTUDIADO	NO NECESARIA PROPUESTA	
AVDA. CANILLEJAS A VICALVARO / AUTOP. R-3	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. DEMOCRACIA - BULEV. JOSE PRAT	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		



SAN BLAS

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
PLAZA DE ALSACIA	ESTUDIADO	Modificar la señalización horizontal de la plaza para homogeneizar tanto los movimientos de salida como los giratorios, evitando la disparidad existente en la misma	EJECUTADA
C/ ZALDIVAR - C/ VALDECANILLAS	ESTUDIADO		
M-40 -AV. CANILLEJAS A VICALVARO GLORIETA	ESTUDIADO	Pintar marcas viales carriles de circulación en la glorieta y actualizar inca urbano. Hay inventariadas dos R-1 ceda el paso y hay dos R-2 stop en calle.	TRAMITADA
AVDA. ARCENTALES - AVDA. CANILLEJAS A VICALVARO	ESTUDIADO		
AVDA. ARCENTALES - AUTOV. M-40	ESTUDIADO		
PLAZA. GRECIA - AVDA. ARCENTALES	ESTUDIADO	Modificar Marcas viales de los carriles de circulación. Pintar línea continua entre el primer y el segundo carril, así como flechas direccionales.	TRAMITADA
AVDA. CANILLEJAS A VICALVARO - AVDA. GUADALAJARA	ESTUDIADO	Repintar marcas viales de blanco y actualizar Incaurbano.	EJECUTADA
CALL. ALCALA - AVDA. CANILLEJAS A VICALVARO	ESTUDIADO		
CARRETERA DE VICALVARO A LA ESTACION DE O'DONNELL (M-214 ó CARRETERA POLIGONO DE LAS MERCEDES) - AV. DE ARCENTALES (AV. MARCONI SEGÚN GOOGLE)	ESTUDIADO	Instalar elementos de calmado de tráfico (bandas reductoras) y reforzar la señalización vertical de Stop.	TRAMITADA
AVDA. ARCENTALES - CALLE ESTOCOLMO	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
CALLE AMPOSTA - CALLE POBLADURA DEL VALLE	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AVDA. ARCENTALES, 80	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		

SAN BLAS

PUNTO	ACTUACIÓN	REFERENCIA SUCINTA DE LA PROPUESTA	ESTADO
AEROP. TERMINAL T-1, 0	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
AEROP. TERMINAL T-4, 0	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		
INTER. AEROPUERTO T-1, T-2, T-3, 0	SIN VARIACIÓN DESDE SU ANTERIOR ANÁLISIS		



- Hay una disminución pequeña de la movilidad respecto a 2023 con menos 0,38%, en el interior de M-30 ha descendido un - 2,15%, sin embargo, en la propia M-30 ha aumentado la circulación en +7,20 %; entre M-40 y M-30 se desciende un -12,45 %. Hay que tener en cuenta la incidencia de las restricciones a la circulación de las medidas de la Estrategia Madrid 360 que limitan el acceso a vehículos por sus características medioambientales, la consolidación del teletrabajo y el incremento de usuarios de transporte público y nuevas formas de movilidad.
- En 2024 se han producido una cifra ligeramente superior de siniestros, pero se han producido menos víctimas, aunque un mayor número de heridos graves (+1,24%), igualándose la cifra de fallecidos sin conseguir avanzar en la consecución de los objetivos marcados de reducir herido graves y fallecidos,
- El siniestro más lesivo es el atropello que con un 6,68% del total de siniestros causa el 28,38% de los heridos graves y en fallecidos un 57,64%. En los siniestros sufridos por motocicletas la ratio de heridos graves por siniestros alcanza el 48,1% incrementando un poco el año anterior y en fallecidos ha descendido a la mitad con un 19,23 % de los totales siendo el dato más positivo de este año.
- Entre 2024 y 2023 hay un aumento del 19,42% en ciclos con un aumento importante del uso, un aumento de un 5,94% en camiones y en furgonetas de un 3'77%, lo que denota que se incrementan los siniestros relacionados con la actividad laboral y un 2'64% en motocicletas. El descenso más significativo de un 18% en ciclomotores que denota que es un vehículo con menor utilización y es de destacar el descenso por primera vez en 5 años del 9,58% de siniestros con VMP, debido fundamentalmente al descenso de uso por la anulación de los contratos de alquiler de patinetes en Madrid a mediados del año 2024.
- Resulta significativa la mayor victimización de los hombres en heridos graves con la proporción de 70,62% hombres y 29,37% mujeres. Estas proporciones en las víctimas si se añaden los heridos leves en los hombres suponen el 65,51 % y las mujeres el 38,4%. Se ha producido un ligero descenso en hombres y un ligero incremento en mujeres respecto al año anterior. Esta proporción cambia significativamente de un 53,27% hombres y 46.72% mujeres en el tramo de edad a partir de 60 años, y sobre todo en los atropellos.
- En 2024 se obtiene una menor tasa de victimización que en 2023 en un pequeño porcentaje no consiguiendo avanzar de forma importante hacia el objetivo marcado para 2030. La tasa de victimización es de 1,96/ y la meta para 2030 es 1,26. La ligera mejora de la tasa respecto a 2023 es consecuencia más por el crecimiento de la población que por el descenso en las víctimas.
- Los fallecidos han sido los mismos que en 2023, sin conseguir un avance en este apartado. Hay que destacar el brutal incremento con un 36,36% de fallecidos en atropellos lo que nos indica que es necesario realizar acciones preventivas para disminuir esta lacra. Por otra parte, se ha producido un importante descenso un 63,63 % de víctimas de conductores motoristas. Se ha incrementado las víctimas de 1 a 3 en bicicletas. Se repiten la presencia entre los fallecidos de los colectivos vulnerables el peatón de forma abrumadora, usuario de bicicleta y una disminución en conductores y pasajero de motocicleta. Sumando las 3 categorías han supuesto un 88,46% de los fallecidos pertenecen a los colectivos vulnerables.

- Se han incrementado un 1.23% los heridos graves respecto a 2023 e incluso superando a 2019. Se destaca la gran cantidad de heridos graves en siniestros en moto siendo el vehículo que más heridos graves produce y en ciclos de pedaleo asistido.
- La comparativa sobre atropellos respecto a 2023 arroja resultados positivos en casi todas las variantes como heridos leves y graves, pero lamentablemente se han producido un gran incremento del 36,36 % de fallecidos con 15 víctimas. Los peatones fallecidos en atropellos han supuesto un 57,69% de los fallecidos en siniestros de tráfico lo que indica que hay que abordar urgentemente esta realidad y que estamos más lejos de lograr los objetivos del Plan de Seguridad Vial.
- En siniestros con motocicleta la comparación entre 2023 y 2024, partiendo de cifras altas hay un ligero aumento en heridos leves y graves, si bien se ha producido un esperanzador descenso en el número de fallecidos. Las ratios en siniestros en moto con resultado lesivo empeoran respecto a 2023 con un 48,25 % de los heridos graves y mejora notablemente en fallecidos con un 19,23% de ratio en siniestros con motocicleta.
- En el apartado de las bicicletas la siniestralidad de estos usuarios ha aumentado de forma muy significativa sobre todo en las bicicletas de pedaleo asistido y se han producido 3 fallecidos y ha habido un incremento en los heridos graves. Esto supone que el 11.54 % de los fallecidos y el 6.47 % de los heridos graves se producen por siniestro en bicicleta.
- En el apartado de los VMP hay un descenso por primera vez en los últimos 4 años del número de siniestros, aunque se mantiene el número de heridos graves respecto a 2023. Hay una mejora en todas variables, excepto en heridos graves que suponen ya el 4,55% de los totales.
- Tras la aprobación de la Instrucción 4/ 2024 /CCTAD sobre Actuaciones en Materia de Seguridad y Siniestralidad Vial establece la obligación para los componentes de Policía Municipal de Madrid de realizar pruebas de alcoholemia a los implicados en accidentes con heridos ha tenido su reflejo evidente en las estadísticas al realizar un mayor número de pruebas. Se han realizado 13.498 pruebas de alcoholemia relacionadas con siniestros viales, con un aumento de 4.638 pruebas más que en 2023 y superando las realizada por siniestros en los años anteriores. La principal diferencia es la disminución importante del porcentaje en resultados positivos con un 10,54% de positivos del total de pruebas realizadas en siniestros mientras en 2023 ya era de 16% y anteriormente en 2022 antes de aplicarse la Instrucción era 50.31%. Esta disparidad de resultados se explica en una mayor disponibilidad de material para hacer pruebas y que se hacen de forma generalizada y no sólo cuando existían síntomas evidentes, lo que provocaba menos pruebas y un mayor porcentaje de positivos, y se aumenta la labor preventiva.

En conclusión, los resultados en 2024 tras unos años de avance en la seguridad vial 2021 y 2022 y estancamiento en 2023 no son alentadores. Es necesario una intensificación de las acciones preventivas para lograr los objetivos, en coordinación con el resto de los actores de la movilidad y la colaboración de los usuarios para lograr cada vez una mejor seguridad vial.

La presente Memoria de Siniestralidad Vial ha sido redactada por el grupo coordinado por el Comisario Principal de Seguridad Vial Gerardo del Rey Fernández y compuesto por el Comisario de Policía Judicial de Tráfico Fernando Argote Cardeñosa; La Comisaria de Análisis Vial y Urbano Raquel Mateos Villares; el Comisario de Servicios Especiales Jose Luis Pérez Santos y con la inestimable colaboración del Policía Jorge Iglesias Rodríguez del Departamento de Desarrollos Informáticos por la aportación de los datos.