

**DIARI DE SESSIONS DE LA
COMISSIÓ NO PERMANENT
PER ESTUDIAR L'ALTA SINISTRABILITAT
A LES CARRETERES I VIES URBANES DE LES ILLES
BALEARS
DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS**

PM 468-1997

Fq.Con.núm.33/27

IV Legislatura

Any 1997

Número 6

**Presidència
de l'Honorable Sr. Manuel Jaén i Palacios.**

Sessió celebrada dia 10 de setembre del 1997, a les 11 hores.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

I.- COMPAREIXENCES:

- | | |
|---|----|
| 1) Del Sr. Joan Manel Pérez i Rivas, cap del Servei de Carreteres. | 82 |
| 2) Del Sr. Francesc Rosselló, cap del Servei de Vies i Obres del Consell Insular de Mallorca. | 93 |

EL SR. PRESIDENT:

Comparece ante esta comisión el Sr. Pérez Rivas, jefe de Carreteras, y le acompaña el ingeniero D. Juan Cifre.

Antes de iniciar la sesión, substitutiones en los grupos parlamentarios.

Sra. Thomàs.

LA SRA. THOMÀS I ANDREU:

Sr. President, Margalida Thomàs substitueix Eberhard Grosske.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias.

¿Hay alguna otra sustitución?

I.1) Compareixença del Sr. Joan Manel Pérez i Rivas, cap del Servei de Carreteres.

Sr. Pérez Rivas, buenos días; Sr. Cifre, buenos días. Le voy a conceder la palabra para que exponga usted lo que considere oportuno al objeto de esta comisión, que es el estudio de la sinistralidad en las carreteras y en las vías urbanas de las Islas Baleares, y después los grupos parlamentarios tendrán un turno de intervención, con réplica también, (...) podrá hacer para entrar en algún debate, si hay algún punto de interés que consideren oportuno. Tiene la palabra.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE CARRETERES (Joan Manel Pérez i Rivas):

Muchas gracias. Sr. Presidente. Señoras y señores diputados. En primer lugar quiero y debo manifestar a todas sus señorías mi satisfacción y apoyo por el hecho de que el *Parlament de les Illes Balears* haya creado esta comisión destinada a analizar la accidentalidad de nuestras carreteras, ello demuestra la preocupación del Parlamento, al igual que gran parte de los ciudadanos y, en definitiva, de todos los que trabajamos en este ámbito, por el incremento de accidentes detectado el pasado año en la red de carreteras de nuestras islas. Pretendo expresar mi opinión desde la sinceridad y, lo que es más importante, desde la intención de que todo lo que pueda aportar desde mi punto de vista sea constructivo o, lo que es lo mismo, buscando soluciones a los problemas y no buscando problemas a las soluciones. Trataré de hacer una composición de lugar ajustada lo más posible a la realidad y sobre todo teniendo en cuenta que lo que vamos a discutir se refiere o afecta a la vida humana y, en consecuencia, debe tratarse de forma exquisita.

Antecedentes: Como sus señorías conocen, Baleares dispone de dos redes de carreteras, dependientes de sendas administraciones, una autonómica y otra dependiente de los consells insulares. La primera soporta el mayor tráfico y, en consecuencia, el número de accidentes y es la que yo exclusivamente me voy a referir en esta comparencia; la segunda corresponde a la antigua red de caminos vecinales, que, con el paso de los años, ha tomado carta de naturaleza por la sucesiva mejora y adecuación que se ha llevado a cabo durante los últimos años, siendo la que comunica los principales tráfico turísticos.

Dispone la red autonómica, a la que me voy a referir, de 1.400 kilómetros de carreteras, de los cuales aproximadamente 1.000 se sitúan en Mallorca, 200 en Menorca, 200 en Ibiza y Formentera. Dentro de dicha red, disponemos aproximadamente de 70 kilómetros de autopistas y el resto de carreteras varía desde los 7 metros de anchura, con arcenes de 1'5 metros de anchura, hasta otras de 5 metros de anchura y que carecen de arcén, flanqueadas por muros a ambos lados.

Es imprescindible mencionar que Baleares fue pionera en toda España en dos innovaciones fundamentales: las rotondas, la red cuenta en la actualidad con más de 70 en las tres islas, y los firmes porosos o drenantes, ya que la fórmula de firme drenante fue experimentada con éxito por primera vez en Baleares hace aproximadamente una década, adelantándose a la península y extendiéndose a la práctica totalidad de carreteras de nuestra red. En la actualidad, aproximadamente unas 170 personas se dedican a las labores de proyecto, construcción, conservación y explotación de las carreteras de la CAIB. Tenemos que tener en cuenta que dicha red corresponde a la antigua red comarcal y local, bautizadas así desde hace más de treinta años y que comunica las principales poblaciones y centros turísticos de las Islas. Pese a no disponer Baleares de carreteras de la red nacional básica, al haberse transferido la red en su totalidad, lo que se conoce vulgarmente como carreteras nacionales, como veremos posteriormente, soportan tráfico muy superiores a la mayoría de ellas. Ello puede deberse sobre todo a que las islas, y en particular Mallorca, es una gran conurbación o área metropolitana, con tráfico de corto recorrido quasisurbano, al existir una gran conexión entre Palma y el resto de núcleos urbanos de la islas, fenómeno que, con los años, se ha generalizado y acrecentado de forma más evidente.

El hecho de que el pasado año se produjera un incremento de la accidentalidad en valor absoluto, tras varios años de reducción progresiva, lógicamente ha levantado la señal de alarma entre los estamentos y también la opinión pública.

Una vez realizado un somero repaso a la infraestructura viaria de que disponemos, paso a continuación a exponer cómo se detectan y evalúan los accidentes que en nuestra red se producen.

En primer lugar, tras la actuación, si procede, de nuestras brigadas del despeje de la vía y una vez reanudado el tráfico, se procede a analizar las causas directas del accidente. En caso de no intervenir nuestros equipos, recibimos periódicamente la relación de accidentes con víctimas por parte de la Dirección Provincial de Tráfico, que pasamos a procesar distinguiendo y anotando todas las variables que han podido intervenir en el accidente, a saber: nocturnidad, lluvia, etc., según las anotaciones que la Guardia Civil de Tráfico nos aporta, muchas de ellas de gran valor y utilidad. Una vez procesados los datos, introducimos una nueva variable de que disponemos, que es la intensidad de tráfico, dato obtenido en nuestra completa red de aforos, factor muy importante, pues nos permite relativizar la importancia de un presunto punto negro respecto de otro, es decir, se trata de tener en cuenta, además del número de accidentes con víctimas que se producen en un lugar determinado, el número de vehículos que pasan por dicho punto, ya que a igualdad de número de accidentes, es mucho más peligroso un tramo por el que pasan dos mil vehículos al día que otro por el que pasan cien mil cada día, por ejemplo, la vía de cintura; para ello, al igual que establece la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, aplicamos una fórmula matemática que relaciona ambos conceptos y obtenemos un coeficiente que denominamos índice de peligrosidad, por el que ordenamos de mayor a menor la totalidad de puntos detectados. Después de un análisis punto a punto, desechando aquellos no representativos, elaboramos una relación de puntos de la red sobre los que actuar, que se incorporan al plan de obras del año siguiente; de este modo, por ejemplo, se han ejecutado durante el último período seis nuevas rotondas.

Del análisis anteriormente citado cabe enumerar las posibles causas de accidentes:

Primero, el vehículo, es causante de una muy pequeña parte de los accidentes, sobre todo teniendo en cuenta la renovación del parque automovilístico llevada a cabo los pasados años. También, quizá en Baleares habría que añadir un apartado en este sentido, que existe, quizá, más vehículos con alta potencia que en otras comunidades autónomas, quizás, pienso, es una suposición mía, realmente no la apoyo en datos pero sospecho que tenemos mayor potencia media por vehículo, entonces, eso lógicamente invita más a correr por parte de los conductores.

Segundo, la carretera, igualmente podríamos decir que en si misma es responsable de muy pocos accidentes, son las circunstancias coadyuvantes como lluvia, niebla, amanecer y ocaso que limitan la visibilidad o la adherencia del vehículo a la calzada y requiere más atención y precaución por parte del conductor. Existe otro factor muy a tener en cuenta en Baleares, que es la gran parcelación de la propiedad, que hace que existan numerosos accesos a la vía, lo cual complica necesariamente el tráfico; se da la circunstancia de que, a pesar de existir numerosas obras en ejecución en nuestra red y muchas veces las empresas no cumplir estrictamente las especificaciones de la dirección técnica en materia de señalización de obras, no se han producido accidentes de consideración en los últimos años, a excepción de un atropello de un operario hace aproximadamente dos años. Por otro lado, hay que tener en cuenta que años especialmente lluviosos tienen, lógicamente, una repercusión inmediata en el número de accidentes respecto de años secos.

El conductor, muchos accidentes, más del 95% de los mismos, son debidos a la imprudencia de los conductores, como, sobre todo, el exceso de velocidad y a veces, desgraciadamente, los padecen no sólo ellos sino otros conductores que no tienen relación con las causas del mismo. Otros responden a factores intrínsecos al conductor, aunque no sean imprudencias, como despistes, exceso de confianza, etc., además, en Baleares existe un factor añadido muy a tener en cuenta, existe un número importante de conductores que circula con vehículos de alquiler y que no conoce la carretera y que además el vehículo que emplean no es el habitual. El alto nivel de vida de Baleares, por otra parte, permite la adquisición de vehículos más fácilmente por la juventud, lo cual tiene su repercusión en la accidentalidad, pues un 30% de los accidentes está causado por conductores de entre 18 y 25 años. Para que nos hagamos una idea de la escasa educación vial de que generalmente adolecemos los españoles respecto de otros ciudadanos de la CEE basta con comprobar el poco respeto que procesamos a los pasos de cebra, asunto casi sagrado en otros países y que no pocas veces ha provocado atropellos en las zonas turísticas, al confiar los peatones que se le respetaría el paso por parte de los conductores, es por ello que en nuestro departamento nos resistimos a la instalación de pasos de cebra en travesías urbanas, debido a que puede resultar una trampa mortal para peatones que cruzan dicho paso de cebra confiados en tener prioridad.

Por último, añadiría otras dos causas que no figuran en las que habitualmente se comentan en materia de seguridad vial, que yo voy a añadir: Cuarto, causas fortuitas, a veces, en contadas ocasiones, existen causas fortuitas que podríamos calificar de fatalidad y que son causa también de accidentes, como manchas de aceite en la calzada, un conductor que sufre un infarto conduciendo, un desprendimiento de rocas, la aparición súbita de animales atravesando la vía, etc.

Quinto, la intensidad de tráfico. Existe un quinto factor que yo añadiría, aunque no sea muy ortodoxo para los puristas en materia de seguridad vial, dicho factor viene a ser un compendio de todos los demás factores, me refiero a la intensidad de tráfico. La intensidad de tráfico, cuando alcanza un determinado umbral, no permite errores ni al vehículo, ni al conductor, ni a la carretera, pues cualquier fallo, por pequeño que sea, de cualquier factor desencadena un accidente automáticamente, al estar totalmente saturada la vía, por ejemplo, invadir el carril contrario, es decir, un despiste de un conductor en una vía poco saturada le permite unos segundos de reacción para volverse a incorporar al carril, cosa que en una vía totalmente saturada, si ese conductor tiene el error, la distracción, de cambiar de carril, automáticamente se encontraría con un vehículo que circula en dirección contraria.

Esto puede resumirse en una ley de probabilidades implacable. A mayor tráfico, mayor riesgo de accidentes, incrementándose dicho riesgo a partir de cuando se atraviesa el límite de saturación. Precisamente, quiero comentar el estudio realizado a principios de año por el equipo de análisis de datos del Departamento de Carreteras en relación a la accidentalidad de la autopista de Inca, comparativamente, respecto a la antigua carretera de Inca, y vemos como pese al incremento de tráfico que se ha producido en estos años, en valor absoluto, los accidentes se mantienen, y, por otra parte, el índice de peligrosidad se ha reducido a la mitad, debido a que en los últimos seis años el tráfico también ha crecido un 33%. Concretamente, tenemos el gráfico éste de aquí; vemos en el gráfico adjunto que en la carretera de Inca hemos pasado de 122 accidentes con víctimas en el año 91 (...), al año 96, con 78 accidentes y 40.000 vehículos de tráfico; esto se ha obtenido contando el tráfico y los accidentes tanto de la autopista de Inca como de la carretera (...).

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Pérez Rivas, un momento, porque se graba la sesión y, por tanto, convendría que se acercase un poco el micrófono, éste que tiene aquí, este micrófono, que se lo acercase.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE CARRETERES (Joan Manel Pérez i Rivas):

Comentaba que, como vemos en el gráfico adjunto, en la carretera de Inca hemos pasado de 122 accidentes con víctimas, nosotros únicamente contabilizamos accidentes en los que ha habido víctimas. En 1991, me refiero, a víctimas, tanto muertos como heridos, con una intensidad de 29.000 vehículos, al año 96, con 78 accidentes y 41.000 vehículos de intensidad de tráfico; es decir, vemos que el número de accidentes, pese a una oscilación, ha ido evolucionando a la baja en número de accidentes, en valor absoluto, pero lo que es más importante, el índice de peligrosidad, es decir, la relación entre el número de accidentes y el tráfico que soporta esa determinada vía hemos visto que se reduce prácticamente a la mitad, es decir, hemos sumado el efecto del tráfico y de los accidentes uniendo autopista de Inca con la carretera antigua.

La accidentalidad en Baleares: Tal y como se observa en el otro gráfico adjunto, la accidentalidad, en lo que se refiere al número de muertos, venía descendiendo en los últimos años hasta que en el año 96 se produjo un incremento que nos retrasaba a niveles de 1990, es decir, después de una serie de años en los cuales la evolución ha sido a la baja, desgraciadamente, en el año 96 se produce un incremento de muertos, como se puede apreciar en este gráfico de aquí, que está a su disposición, si luego lo quieren recoger. Son datos tomados de la Dirección General de Tráfico, de la prensa, etc. A mi juicio, las causas son las ya comentadas y muy probablemente el haberse tratado de un año lluvioso puede haber influido negativamente, sobre todo si incidimos en el factor saturación de la vía, que amplifica los efectos de un accidente automáticamente, para ello debemos hablar necesariamente de la intensidad de tráfico en Baleares, concretamente.

La intensidad de tráfico en Baleares: Tal y como se refleja en los mapas de tráfico que aquí se muestran, estamos en niveles de intensidad de tráfico muy superiores a los de otras comunidades autónomas, donde la intensidad media diaria está muy lejos de la saturación, por ejemplo, pasan más vehículos por la carretera Palma-Andratx, de dos carriles, que desde Madrid a Barcelona a partir de Guadalajara hasta la entrada a Barcelona, y allí concretamente se trata de una autovía de cuatro carriles. Estos datos están también a su disposición en el mapa de tráfico que publica la Dirección General de Carreteras, es decir, se ha dado incluso en algunas ocasiones que se nos ha llamado por parte de la Dirección General de Carreteras para preguntarnos si los datos que habíamos facilitado no tenían errores de cifras, porque no entendían como por la vía de cintura estaban pasando 100.000 vehículos en un día concreto. En este momento estamos ya en una media de 100.000 vehículos al día. Expertos en ingeniería de tráfico consideran que una carretera de dos carriles está saturada a partir de 30.000 vehículos/día, si dispone de condiciones ideales (amplios arcones, falta de intersecciones, tramos rectos y sin curvas, pendientes sensiblemente en horizontal, etc.); si las condiciones de trazado son medias, la saturación se alcanzaría a los 15.000 o 20.000 vehículos/día, como vemos aquí..., como vemos aquí, perdón, muchas carreteras de Baleares están al borde de la saturación. La saturación en autopistas de cuatro carriles se produce a partir de 80.000 vehículos/día; en autopista, las condiciones son siempre ideales, lógicamente, las curvas son de radio grande, las pendientes son sensiblemente horizontales y prácticamente no hay problemas de visibilidad, y en este caso, en Baleares, tanto en la vía de cintura como en la autopista al aeropuerto, se rondan los 100.000 vehículos al día de intensidad media diaria al año; afortunadamente, tanto una como otra están a punto de incrementar en un carril por sentido, lo que resolverá el problema planteado.

A título de ejemplo, aportamos datos en una serie de estaciones de aforo representativas, donde se puede comprobar la evolución del tráfico en los últimos años. Concretamente, tengo aquí la evolución del tráfico en una serie de estaciones: Ésta sería la llegada a Inca, la carretera de Inca, vemos como, del año 75 al 96, hemos pasado de 10.000 a casi 30.000 vehículos/día, se ha triplicado el tráfico y la carretera es la misma; en la vía de cintura, hemos pasado, del año 85, de los 20.000 a los 100.000 que comentaba; en la autovía central, a la altura de Son Cladera, hemos pasado de los 10.000 del año 80 a los 50.000 del año 96, el año pasado; en la carretera Palma-Cala Rajada, hemos pasado de los 5.000 o 6.000 vehículos del año 80 a los 16.000, 18.000 del año 06, del año pasado; en la carretera Palma al *port d'Andratx*, hemos pasado de 14.000 vehículos, casi, a casi 40.000, que es lo que comentaba anteriormente, en el año 96; en la autopista de levante, a la salida del aeropuerto, hemos pasado de los 3.000 vehículos del año 80 a los casi 100.000 del año 2.000, repito que se ha triplicado el tráfico y la carretera, autopista en este caso, es la misma.

¿Cuáles son las causas de dicha intensidad de tráfico tan elevada? A mi juicio, existen tres factores fundamentales: Primero, lo ya apuntado anteriormente, la existencia de un tráfico quasiurbano, de trayectos cortos entre Palma y núcleos turísticos; segundo, la alta tasa de vehículos que existe en Baleares, casi mil vehículos por cada mil habitantes, que lógicamente debe tener su reflejo en el tráfico; tercero, el gran número de vehículos de alquiler matriculados fuera de Baleares que circulan por nuestras carreteras y no se contabilizan, también los vehículos de residentes extranjeros, que cada vez son más, y de turistas nacionales, que incrementan el tráfico de forma apreciable, sobre todo en verano, y tiene una incidencia mayor precisamente por el hecho de estar las carreteras al límite de la saturación.

Ahora paso a enumerar las actuaciones que podemos realizar por parte del Departamento de Carreteras para evitar la accidentalidad, es decir, en ese factor, carretera, del que hablaba anteriormente, qué actuaciones por parte del Departamento de Carreteras podemos llevar a cabo.

A mi juicio, y en consonancia con lo apuntado anteriormente, si se considera al conductor la causa fundamental de los accidentes, deberemos actuar sobre dicha causa, es decir, en primer lugar, no olvidarnos del conductor, que es un factor en gran parte causante de accidentes. Por ello, considero que la educación vial desde la niñez, sobre todo, y las campañas de televisión tienen una incidencia nada desdeñable.

Una vez analizada la red, los accidentes y sus causas, vamos a buscar posibles soluciones al problema planteado en lo que compete al Departamento de Carreteras, es decir, minimizar el factor que venimos a denominar estado de la vía. En primer lugar, es necesario tener en cuenta algo que no debemos olvidar, partimos de dos condicionantes claros: Primero, en primer lugar, un presupuesto limitado y prefijado, pues debe atender varios frentes simultáneamente, sin abandonar ninguno de ellos, desde labores puramente de mantenimiento estético de la carretera, pasando por hacerse cargo de gastos de conservación permanente hasta iniciar la mejora de carreteras y realizar otras de nueva planta. Sería tan irresponsable por nuestra parte desatender un determinado punto de la red por negligencia o desinterés como llevar a cabo un derroche de medios en otro lugar y desperdiciar unos recursos que la sociedad ha puesto en nuestras manos para que sean gestionados con sensatez y tratando de obtener un rendimiento óptimo de los escasos recursos disponibles, pues ello obligaría a desatender otros puntos por falta de disponibilidad presupuestaria. Estableciendo un símil sanitario, sería como si un médico dispone de un botiquín pequeño en un hospital de campaña y emplea todas las medicinas en el primer paciente que llega herido. A título de ejemplo, comentaré que existen necesidades actualmente en el Servicio de Conservación por valor de más de 5.000 millones de pesetas y únicamente 1.400 millones para atenderlas. En segundo lugar, una tramitación administrativa, que debe respetarse escrupulosamente, antes de acometer cualquier nueva actuación y que requiere unas garantías y plazos inexcusables, es decir, que no se puede iniciar la reparación de un tramo, hacer algo, sin una tramitación administrativa, lógicamente.

Partiendo de esas dos premisas, que condicionan todo nuestro trabajo a partir de ahora, voy a exponer las actuaciones que en materia de seguridad vial hemos emprendido en el Departamento de Carreteras:

Primero, un estudio de accidentalidad, que ya he comentado, anual, que pretende detectar los puntos conflictivos de la red para resolverlos mediante el presupuesto del próximo año; concretamente, en el año 96 se han detectado una veintena de puntos negros, en el año 96 se ha acabado de procesar y de realizar, hace un mes, hace un par de meses, y se han detectado una veintena de puntos negros, de los cuales se han resuelto, o están en vías de solución, ocho, es decir, ocho de ellos ya están, nos anticipamos a los resultados obtenidos.

Dos, mejora de la señalización ordinaria y orientativa de Baleares, desde hace varios años se viene llevando a cabo un plan de señalización orientativa con el fin de conseguir la mejor señalización posible de nuestra red de carreteras, mediante la sustitución por modernos carteles y flechas de aluminio, pórticos, es decir, aquellas estructuras metálicas que soportan los paneles indicativos, y banderolas, que viene a ser algo parecido, de grandes dimensiones, que se van instalando permanentemente a medida que las posibilidades presupuestarias lo permitan y cuya actuación finalizará probablemente el próximo año.

Tercero, asfaltado de todas las carreteras con firmes porosos o drenantes, en la actualidad se asfalta la totalidad de carreteras con firmes porosos o drenantes, con lo que se logra minimizar el efecto de la lluvia sobre la carretera.

Cuarto, cursos de señalización al personal de las empresas constructoras, en el presente año y como experiencia nueva en Baleares se va a organizar por el Departamento de Carreteras un primer curso de señalización dirigido a las empresas constructoras que trabajan habitualmente en obras de carreteras, con el fin de recordar las obligaciones a las empresas de unificar criterios y metodología a la hora de acometer las obras, pese a que, como he comentado anteriormente, no se suelen producir accidentes de importancia en tramos en obras, éste concretamente es el documento que vamos a repartir y comentar entre las empresas.

Cinco, señalización específica de puntos muy concretos y determinados, se ha experimentado con letreros en catalán y castellano advirtiendo a los conductores de los riesgos que existen en determinados puntos de nuestra red.

Sexto, pavimentos especiales en tramos especiales y puntuales, en tramos en que por razón de pendiente y tráfico es necesario obtener adherencias muy elevadas, se ha procedido a experimentar con nuevos pavimentos, que, aunque mucho más caros, puedan resolver el problema puntualmente planteado.

Séptimo, instalación de barreras de seguridad, con el fin de proteger a los vehículos de caídas, impacto con árboles, etc., se ha incrementado notablemente la inversión en barreras de seguridad, ya sean metálicas o de hormigón, pasando de 40 millones de inversión en el año pasado a más de 100 en el presente y a una estimación de 120 para el próximo año; hay que tener en cuenta que el abusar de las barreras de seguridad puede resultar un arma de doble filo, pues el rebote de un vehículo contra una barrera puede provocar un choque frontal con un vehículo que viene en dirección contraria.

Octavo, señalización horizontal, en los últimos años se ha incrementado la inversión en dicho capítulo, pese a que las posibilidades presupuestarias son, como ya he indicado, muy limitadas. Octavo, limpieza de márgenes de la carretera que permitan dar mayor visibilidad a los vehículos en las curvas, en este sentido la red secundaria ha mejorado bastante al aplicarse campañas importantes de siega y aplicación de herbicidas.

Noveno, y finalizando, la mejora de las condiciones de drenaje de las carreteras, arreglo de cunetas e instalación de caños, alcantarillas y tajeas, además de prolongar la vida de la carretera, facilita la evacuación del agua y evita el fenómeno denominado aquaplaning o hidroplaneo, muy frecuente cuando los coches no reducen la velocidad al llegar a una zona encharcada, se deslizan y pierde el conductor el control del vehículo.

En resumen, espero haber explicado correctamente la situación actual, las causas y circunstancias que, a mi juicio, confluyen en la existencia de accidentes en nuestras carreteras. Muchas gracias, y a su disposición.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Pérez Rivas.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el Sr. Balanzat.

EL SR. BALANZAT I TORRES:

Gràcies, Sr. President. Benvingut, Sr. Rivas.

Un parell de coses, al llarg de la seva intervenció, de diferents maneres ha vingut a dir, o com a mínim així ho he entès, que la saturació de cotxes que hi ha a les nostres illes és el que provoca..., és a dir, que quan més cotxes hi ha, més accidents hi ha, lògicament, i que això també és, òbviament, conseqüència, de la saturació de vehicles que hi tenim, ha mencionat que hi ha quasi mil vehicles per mil habitants, pràcticament a vehicle per habitant, i la meua pregunta és la següent, és a dir, si el Govern balear constata que les carreteres estan saturades o gairebé saturades, el Govern balear constata que, com més cotxes hi tenim, més accidents hi ha, ¿no creu el Govern balear que seria raonable pensar que en lloc de donar cabuda per absorbir cada vegada més cotxes i, per tant donar solucions, diguem-ne, desenvolupistes, és a dir, com que hi ha més cotxes, hi hem de fer més carreteres, no seria raonable pensar que s'haurien de buscar alternatives i mesures per evitar aquesta massificació de vehicles?, m'explíc, per exemple, són coses de què ja s'ha parlat altres vegades, jo sé que el Govern balear ha de donar resposta, i resposta immediata, al problema de col·lapse que hi ha, però jo crec que el Govern balear també ho ha de planificar una mica a mig i a llarg termini i hauria de pensar, tal vegada, si es millora la xarxa, si s'estimula el transport públic, com, per exemple s'ha parlat algunes vegades de l'ampliació de la xarxa de la línia de tren, per exemple, no s'ha comentat el tema de ciclistes, carrils-bici, per exemple, què pensa el Govern del carril-bici, és a dir, no pensa el Govern, per concloure, que s'hauria de pensar no en absorbir cada vegada més cotxes i, per tant, fer cada vegada més carreteres, sinó pensar com podem fer perquè no tenguem tants cotxes a les nostres illes? Res més, gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Balanzat. Puede contestar, Sr. Pérez Rivas.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE CARRETERES (Joan Manel Pérez i Rivas):

Bé, jo li contestaré només que hem de tenir en compte que del que parlam avui, que és el creixement de la qüestió de perillositat i accidents, es refereix a l'any passat. Sincerament, des de fa uns anys, ha davallat el nombre d'accidents i de morts, és a dir, que, efectivament, s'ha encès el llum d'alarma, però hem de tenir en compte que son només a l'any passat. Enguany, fins ara, hi ha un 20% menys d'accidents que l'any passat, és una xifra de la qual, de moment, estam contents.

Després, quant al tema de la saturació, hem de tenir en compte que si hi ha mil cotxes per mil habitants, jo supòs que si no hi ha més arribades i més creixement, en principi hi ha, no dic saturació, però hi arribam pràcticament, és el que pens, és a dir, (...) dos cotxes al mateix temps, i per altra banda, els temes alternatius de transports, sincerament, jo soc aquí en qualitat de funcionari del Departament de Carreteres i no és la meva..., jo no he vingut aquí per parlar d'altres temes, només em circumscriu al tema de carreteres, és a dir, que, en principi, no vull donar a títol particular quina és la meva opinió, ho podem comentar, però jo soc aquí en qualitat de cap de Carreteres i, en principi, no consider que jo tenguí autoritat per proposar tal...

Després, quant al tema del carril-bici, jo li vull dir que ara mateix hi ha en tramitació un carril-bici de ses Salines a port Fornells, a Menorca, que realment serà una cosa que quedarà bé, jo pens que hi quedarà integrada, i després tenim intenció de fer molts més carrils, el que passa és que tenim un pressupost limitat, estam pràcticament en situació de guerra, perquè ja hi ha un trànsit molt important i realment ara hem de solucionar els punts negres que detectam, i si qualsevol d'aquests punts negres té com a conseqüència que hi ha un accident amb moltes bicicletes, és a dir, un carril-bici d'una zona turística on atropellen contínuament ciclistes, lògicament, sortirà dins la seguretat vial i nosaltres hi cercarem un remei; en principi, no és que ens hàgim oblidat del tema de bicicletes, el tenim en compte, i si, per mor d'un estudi de seguretat vial surt a un punt molt trànsit de bicicletes, nosaltres hi actuarem en primer lloc, perquè, lògicament, a un accident entre un cotxe i una bicicleta, la bicicleta té totes les de perdre.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Pérez Rivas. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, la Sra. Margalida Thomàs tiene la palabra.

LA SRA. THOMÀS I ANDREU:

Gràcies, Sr. President. També agraesc la compareixença del Sr. Pérez i Rivas, i li planteig dos temes arran de la informació i de la seva intervenció, Dins les actuacions que s'han plantejat per evitar l'accidentalitat, la primera ha estat l'actuació sobre els conductors, i ha explicat l'educació vial i les campanyes de televisió, aquí he volgut entendre que són campanyes de la Direcció General de Trànsit, que són les que de manera habitual o periòdica es donen, però allò que volia plantejar és si per part del departament o de la Conselleria de Foment també hi ha prevista coordinació amb la Direcció General de Trànsit o amb altres organismes per tal de llançar, igualment, campanyes de prevenció cap a la gent jove o, de qualque manera, alertar la societat, els ciutadans i ciutadanes, de la perillositat a les nostres carreteres, i en aquest sentit pens que una part del pressupost de la Conselleria de Foment hauria d'anar dedicat a això, precisament perquè la millor solució sempre és la prevenció, que no la solució *a posteriori* de l'accident produït.

Per altra banda, d'una altra actuació de què ja s'ha parlat és la millora de l'asfaltat en els punts negres, de manera que hi hagi paviments porosos, i voldria saber, en aquest moment, quin índex o quin percentatge de carreteres de la Comunitat Autònoma encara necessita canviar el seu paviment, és a dir, en quin gran de canvi som i, si encara no s'ha canviat a les carreteres principals, si coincideix realment amb les carreteres on hi ha major sinistrabilitat, independentment de les autopistes, que ja seria un altre tema, però a les carreteres de la Comunitat Autònoma, per exemple, a la carretera Palma-Manacor, si en aquest moment encara està en un grau baix de reforma del seu ferm i, per tant, provoca que hi hagi aquest índex d'accidents tan elevat en aquesta via de comunicació. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Thomàs. Sr. Pérez Rivas, puede contestar.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE CARRETERES (Joan Manel Pérez i Rivas):

El tema de la regulació del trànsit damunt les nostres carreteres no és una competència pròpia de la Conselleria de Foment, lògicament, i això el que no vol dir és que després no hi hagi un acord, que donem totes les nostres dades a la Direcció General de Trànsit i que facem una actuació conjunta. El que passa és que això seria sortir, una mica, de la nostra competència. Pens que no posarem mai cap entrebanc i volem col·laborar i ajudar, de tota manera, però en principi és un tema que no correspon a la nostra conselleria.

Després, sobre el tema de l'asfaltat amb ferms porosos jo li voldria dir que tenim pràcticament el 90% de les nostres carreteres fetes amb ferm porós; el que passa és que el ferm porós té una vida de 3 anys, 4 anys, i automàticament s'ha de tornar a posar una capa, no per raó que la plataforma de la carretera s'enfonsi, sinó perquè quan hi ha un trànsit molt elevat com tenim ara, passar un vehicle cada dia molta gent ens demana per què la pintura se'n va; ho pintes el mes de gener i el mes d'abril o el mes d'agost pràcticament se n'ha anat la pintura; la pintura se'n va precisament a les carreteres que tenen un trànsit més fort, perquè nosaltres feim anàlisis, feim proves, el que passa és que si passa cada dia un cotxe, un cotxe, un cotxe, i automàticament la pintura..., i això ens passa, i això ens obliga automàticament a fer una campanya de ferms que es fa cada any per asfaltar les carreteres que estan en un estat més deplorable; concretament la carretera de Manacor, ara pràcticament, el dia 15 o el dia 16, es farà un asfaltat de tots els trams intermedis que no estan un estat, lògicament, bo.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Pérez Rivas. ¿Quiere intervenir de nuevo? No.

Grupo Parlamentario Socialista, perdón, Nacionalista-PSM, Sra. Bover.

LA SRA. BOVER I NICOLAU:

Moltes gràcies, Sr. President. També voldríem agrair al Cap del Servei de carreteres, Sr. Joan Manel Pérez Rivas, la seva compareixença aquí.

Seré molt breu, només li demanaré tres preguntes concretes. Vostè ha comentat que la culpa del percentatge més elevat d'accidents de les nostres carreteres la té l'home o la dona que condueix el vehicle; és ver, perquè segons les estadístiques que ens han passat als diputats i diputades d'aquesta comissió és així, però també som conscients que indirectament són les vies, les carreteres, les que fan que el conductor o la conductora pugui tenir aquest accident; per tant jo li demanaria..., bé, sabem també que es repeteixen molt de punts negres any rera any, vostè ha comentat que es fa un estudi de sinistrabilitat i tenen previst arreglar aquests 20 punts negres que s'han comptabilitzat, i una de les preguntes que li faria és quins punts negres pensen anar arreglant amb el pressupost de l'any que ve, del 1998, i els doblers, els recursos econòmics que hi dedicaran, si em pot contestar ara.

Un altre tema que també m'agradaria que em pogués contestar és si tenen previst un pla de millora de les característiques geomètriques del traçat de les carreteres, ja que també sembla ser que és una de les causes indirectes dels accidents aquí, a les nostres carreteres. I també un altre punt és que vàrem sentir que es va presentar un projecte de ruta cicloturística del Pla de Mallorca; ens interessaria saber si aquest projecte va endavant, si està aprovat, si ens pot dir els recursos econòmics que s'hi dediquen i també per quins pobles ha de passar aquesta ruta cicloturística. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Bover. Sr. Pérez Rivas.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE CARRETERES (Joan Manel Pérez i Rivas):

Bé, en principi els punts negres, efectivament, ja he dit abans que tenim 26 punts negres i que fins ara tenim pràcticament resoltos, perquè enguany estan en obres, 8 punts negres que llevaríem d'aquesta llista. Però a part de tot això hem d'estudiar ara, una vegada que (...) -ja dic que fa un mes i busques que s'ha fet el darrer estudi (...) - i en principi no tenim pressupostats encara aquests punts negres; en principi s'ha de fer un estudi de quines són les solucions: una vegada detectat el punt negre hem d'arribar a una solució, és a dir, hi ha punts negres amb un cost molt petit perquè suposa fer una petita rodona o millorar una intersecció perquè ens hem adonat que la situació està bé, el que passa és que si passen 20.000 o 100.000 vehicles per allà és molt probable que una persona de cada 100.000 persones que passen cada dia, idò no se n'adoni, badi una mica i tenguí un accident. En principi això és el que li dic.

La segona qüestió eren les causes dels accidents, no? Bé, jo em remet al que he dit abans, o sigui, apart de les tres causes principals jo pens que la intensitat de trànsit és com un amplificador de les conseqüències dels accidents; en principi, si tu tens un error per part del conductor del cotxe o de la carretera, lògicament si la intensitat de trànsit és molt forta, això automàticament desencadena un accident.

I el tema de la ruta cicloturística és un projecte que està fet per nosaltres, pel Departament de Carreteres. En principi, si no ho record malament, no he duit l'expedient però està aprovat per part de la Direcció General i ara s'ha d'estudiar de quina manera les diverses conselleries han d'intervenir en aquest tema.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias. ¿Quiere intervenir de nuevo? Tiene la palabra.

LA SRA. BOVER I NICOLAU:

Gràcies, Sr. President. El que no m'ha contestat, si m'ho pot dir, és per quins pobles ha de passar la ruta cicloturística, i si no ja demanarem documentació a la Conselleria de Foment; si ho pot comentar.

I una altra de les coses que se m'ha oblidat és la urgència perquè les carreteres surtin de dins els pobles, com ens passa a Vilafranca, que està aprovat ja el projecte de desviament de la carretera i, com vostès ja saben, perquè ja ha sortit a la premsa en diferents ocasions, hem tengut bastants d'accidents, ja, a la carretera que travessa aquests pobles. També vull preguntar -en certa manera no és una pregunta sinó que és un prec- el fet que s'agiliti aquest tema. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Bover. Sr. Pérez Rivas.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE CARRETERES (Joan Manel Pérez i Rivas):

Sí, concretament per a la variant de Vilafranca pràcticament estan en tramitació les expropiacions; vostè sap que la tramitació administrativa d'una obra du un temps necessari (...) s'ha d'expropiar, i fins que no es disposa de tots els terrenys no es pot actuar en les obres, no es pot subhastar l'obra. Això està en tramitació i jo pens que això és una decisió de la Direcció General, però jo supòs que l'any que ve estarà inclosa dins el nostre pla d'obres.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el Sr. Triay.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Gràcies, Sr. President. Gràcies, Sr. Pérez Rivas, per haver vingut avui aquí, a aquesta comissió que, efectivament, és conseqüència de la preocupació que hi ha dins tota la societat, i el Parlament no pot ser menys, per l'increment d'accidentalitat i també per la importància de l'accidentalitat, perquè no tan sols és que un any hagi augmentat respecte de l'any anterior el nombre de morts i de grans ferits i, a més, ho hagi fet quan en el conjunt d'Espanya s'evoluciona en sentit contrari, a la baixa, sinó que, a més, aquest conjunt d'any darrers les Illes Balears van, en quasi tots els indicadors de sinistralitat, van davant, quant a morts..., fins i tot en termes absoluts, essent una comunitat tan petita, està entre les comunitats que tenen més morts, i en termes relatius, en relació al nombre de conductors o de vehicles, etc., també anam en els primers llocs: el primer o el segon o el tercer, sempre molt per damunt de la mitjana i, per tant, jo crec que això ens obliga a reflexionar per cercar solucions.

La veritat és que cada vegada que sentim un responsable d'una de les àrees que d'una manera o d'una altra tenen a veure o poden tenir a veure amb l'accidentalitat, ens trobam que tothom va tot el possible per evitar-ho i tothom pren les mesures adequades, però, de fet, *entre todos la mataron y ella sola se murió*; de fet els accidents hi són i els accidents mortals hi són i es produeixen d'una manera dramàtica; perquè joestic d'acord amb vostè que la carretera no és culpable, generalment, dels accidents o dels accidents mortals, és el conductor, efectivament, i jo crec que això és una qüestió que jo ja la tenia així de clara quan vam plantejar constituir aquesta comissió i vaig observar que hi havia com unes enormes reticències per constituir-la, precisament per part del Govern i dels responsables de carreteres, com si tenguessin por que aquí els sotmetéssim a un judici per l'estat de les carreteres, i ja sabem que les carreteres no causen els morts, els causen els conductors, els causen l'alcoholisme, el causen..., molts d'accidents es produeixen quan la via va buida, en hores nocturnes, quan no hi ha circulació i es produeixen accidents mortals, en zones urbanes, que estan fora de la responsabilitat de les persones que avui són aquí, molt importants, també, els accidents en zones urbanes, especialment a Palma.

Però bé, anem, en qualsevol cas, a analitzar què es pot fer des de la carretera per tractar de reduir aquesta mortalitat. Jo li voldria demanar, ja que vostè ha aportat aquí uns documents, si els ens pot deixar, a la comissió parlamentària, si ens pot deixar també aquest estudi anual d'accidentalitat, el darrer i els dos o tres anteriors per poder fer algun tipus d'avaluació comparativa, i anar una mica a allò que és el fet de l'estat de la carretera. La meua opinió -crec, no ho sé, potser no estigui prou emparada en les dades- no coincideix exactament amb el que vostè ha dit, i és que les noves carreteres o les noves autopistes suposen un increment de comoditat, un increment de velocitat, hi ha més capacitat, però no necessàriament tenen per què suposar una disminució de morts, perquè l'atenció del conductor, la velocitat a què va, etc., idò és totalment diferent. És ben sabut que les carreteres pèssimes tenen pocs accidents perquè la gent va amb la màxima atenció; comentàvem aquí, en una altra reunió, que en el coll de Sóller tradicionalment hi ha hagut pocs accidents perquè l'atenció del conductor és màxima, o almanco ens ho deia un enginyer, també, amb tradició en matèria de carreteres. Bé, m'agradaria que explicàs una mica en qüestió de morts, no d'accidents, com ha evolucionat això de la carretera d'Inca per tenir-ho més detallat.

El que vull dir és que no podem esperar a tenir les grans inversions per solucionar tot allò que es pugui solucionar per assegurar les més bones condicions de seguretat de les vies existents, que sempre seran la majoria, a més, perquè al cap i a la fi la majoria de vies continuaran en les condicions actuals i no es convertiran en autopistes i, en aquest sentit, idò clar, el tema dels ferms llenegadissos, dels paviments que són relliscants, és una qüestió molt important, que fa molt perilloses les carreteres els dies de pluja; les cruïlles que es van substituint per rodones amb molt bon criteri però que encara queda molt per fer també és un element a tenir en compte; les vies de servei, vostè ha esmentat que hi ha molts d'accessos privats a les carreteres i moltes vegades és més: s'ha fet una gestió de la carretera o de l'espai adjacent a la carretera que l'ha convertida, en alguns trams, en una espècie de zona comercial, zona industrial o zona de serveis que dóna directament a la carretera. Està clar que això exigeix construir una via de serveis perquè tinguin només un punt d'entrada i un punt de sortida per poder assegurar que aquells que circulen al llarg d'aquesta carretera no es trobin amb aquestes sorpreses en cadascun dels punts de les activitats que s'han localitzat al llarg de la carretera o en aquell tram de carretera.

Després, sobre la via de cintura voldria fer un comentari perquè, efectivament, la via de cintura, idò clar, és la carretera més important, sense cap dubte, per aquesta intensitat altíssima que té, però que simultàniament la via de cintura -entenc jo- té una velocitat permesa excessiva, amb les condicions de trànsit en què es troba, la qual cosa la fa perillosa, no té il·luminació i, per tant, amb aquesta intensitat de trànsit la falta d'il·luminació jo crec que augmenta la perillositat de la carretera, té entrades i sortides que tal vegada amb poc trànsit seria acceptable l'encreuament tan curt entre entrada i sortida però que, a mesura que la intensitat de trànsit augmenta i que els carrils, no tan sols els d'avançament sinó tots els carrils, van amb una àmplia ocupació, idò es converteixen en punts molt delicats i que a tots ens posen una mica els pèls de punta, moltes vegades, fer aquest tipus de maniobra.

Per altra part, vostè ha dit que necessitava 5.000 milions de pessetes per tenir les carreteres en condicions de manteniment adequat i que en disposava de 1.500, aquestes són les xifres que he entès, no?, per conservació, manteniment o conservació; això significaria, idò, que cada any posam el 25% del total, serien quatre anys. Bé, si aquesta és la xifra no sembla que estigui molt allunyada l'annualitat del que són les necessitats, però en qualsevol cas m'agradaria que ens il·lustràs sobre què necessitaríem dedicar a manteniment, al marge de noves vies, de noves obres, per poder dir -cosa tan difícil- que des de Carreteres es fa tot el possible perquè allò que afecti la carretera no sigui causa d'accidents, especialment d'accidents greus, mortals o de grans ferits a Mallorca, Menorca o Eivissa o Formentera. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Triay. Puede contestar, Sr. Pérez Rivas.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE CARRETERES (Joan Manel Pérez i Rivas):

Bé, en primer lloc m'ha fet un comentari en relació amb altres comunitats autònomes, altres llocs; bé, les dades que tenim nosaltres d'aquesta publicació que és el Pla nacional de seguretat vial per a l'any 1997 del Ministeri d'Interior ens diuen que, pràcticament, el nombre d'accidents i el nombre de morts està relacionat amb el parc automobilístic, de manera que si el parc automobilístic de Balears és un 3%, tenim un 3,7% dels accidents de tot Espanya, és a dir, això vol dir que nosaltres estam una mica per damunt de la mitjana que ens correspondria, perquè si tenim un 3% d'això...; això són dades de l'any 95 i em sembla que les dades són..., sí: "*al finalizar 1995*", això vol dir que són dades de l'any 95, des de l'any 95 fins a ara jo crec que ens ha pujat molt el parc automobilístic, o sigui, encara ens ha pujat la duració de les vies; l'efecte que pot tenir el trànsit damunt els accidents ens suposa, lògicament, un problema. O sigui, en principi, més o manco, se'ns correspon el parc automobilístic amb el nombre d'accidents; això vol dir que lògicament hi ha una correlació entre trànsit i perillositat.

Després el tema de les carreteres per on no passa ningú; el coll de Sóller, que pràcticament podem dir que el coll de Sóller és una carretera que no té problemes, clar, si pel coll de Sóller passassin 20.000 o 30.000 vehicles segurament tendríem un mort cada dia, el que ens passa a carreteres més complicades però amb més trànsit, en principi la carretera de Manacor, la carretera d'Inca, que són carreteres convencionals, però a mesura que tu tens un trànsit important, a mesura que poses entrebancs al trànsit, lògicament tenim accidents.

Després m'ha fet el comentari que, bé, s'han de fer més rodones, que s'han de resoldre interseccions. Efectivament, si d'aquest estudi que hem fet surten punts negres que es poden resoldre amb una rodona, lògicament s'han de fer; el que passa és que tampoc no hem d'abusar de les rodones, perquè és una solució que moltes vegades se'ns proposa i, lògicament, la rodona és un problema, és una dificultat per al trànsit, lògicament.

Després el tema dels fermes antirelliscants. En principi, nosaltres totes les actuacions que feim es fan amb fermes porosos, en principi, entre un 90% i un 100% dels fermes que es posen són porosos, i pràcticament nosaltres tenim la xarxa de carreteres amb un 90% de fermes porosos. Quin és el problema?, que a mesura que el trànsit passa per damunt el ferm porós aquest va perdent la rugositat, però en principi un ferm porós posat enguany dura tres anys perfectament, si no hi ha un trànsit molt..., amb un trànsit fort pot durar tres anys.

Les vies de servei, lògicament, és una solució que s'ha de fer, és a dir, recollir tot el trànsit local i tot el trànsit de finques; el que passa és que això, lògicament, té uns problemes d'expropiació complicats, però s'ha de fer i, efectivament, poc a poc s'ha d'incorporar a les carreteres importants.

La solució de reduir la velocitat a la via de cintura em sembla bé, el que passa és que una via que està pràcticament saturada, si nosaltres encara reduïm la velocitat quedarà més agreujat el problema. L'enllumenat de la via de cintura és un projecte que ja està redactat, amb un pressupost de 600 milions de pessetes; això vol dir el que he comentat abans: si nosaltres, un 50% del pressupost de conservació, el dedicam a enllumenar la via de cintura, després ens vindran d'un altre lloc i ens diran que per què hem deixat uns temes que també eren importants i també eren prioritaris, és a dir, que és una pràcticament d'equilibri per no deixar cap tema sense arreglar, però al mateix temps tenim un pressupost limitat.

Això del tema del pressupost de manteniment, que nosaltres tenim un pressupost de 1.400 milions de pessetes per unes necessitats de 5.000 milions de pessetes, lògicament, a mesura que vagin passant els anys i que totes les obres importants estiguin fetes, o sigui, a mesura que les principals autopistes, les millores de carreteres importants, pràcticament tot el pressupost del departament de Carreteres, que són 6.000 milions de pessetes, es podria dedicar a conservació, però lògicament les condicions de trànsit que tenim ara jo pens, particularment, malgrat això sigui un tema més polític, jo pens que s'ha de resoldre; per exemple, el tercer carril de l'accés a l'aeroport s'ha de fer, perquè si tenim una carretera saturada la gent vol arribar a l'aeroport i li diu que no, que això no es pot eixamplar perquè ja hem arribat a un límit i no es pot resoldre; és clar, la gent, fins i tot ara mateix que estan les obres en execució, ens demana per què no obrim d'una vegada el tercer carril encara que estigui en obres. O sigui que, realment, a mesura que es vagin fent totes les obres importants, les obres de construcció, pràcticament tot el pressupost de carreteres anirà dedicat a conservació.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Pérez Rivas. Sr. Triay, tiene la palabra.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Gràcies, Sr. Pérez Rivas. Li volia fer un altre comentari complementari; bé, aquestes estadístiques de l'any 95 que vostè ens diu -m'agradaria també poder disposar del document- que tenim el 3% del parc, el teníem, i el 3,7% dels accidents. Ja en primer lloc, fins i tot amb aquest mateix indicador, ja estaríem un 20% per damunt del parc, és a dir, tendríem una accidentalitat superior, bastant superior al percentatge d'Espanya.

Però, per altra part, jo crec que aquest tipus d'estadístiques són relativament (...), m'agradaria poder discutir en pròximes compareixences amb algunes persones expertes en l'anàlisi d'accidents, perquè jo entenc que el parc no és la funció definitiva que crea els accidents perquè, per molts de vehicles que tinguem per habitant, aquests vehicles és impossible que puguin funcionar o circular de la mateixa manera que circulen a zones, o a províncies, o a comunitats aquí a on el percentatge del parc és més baix en relació a la població, perquè realment el que compta és el nombre de conductors i no hi pot haver, per tant, més vehicles que conductors.

És vera que a les Illes Balears vostè em dirà que tenim vehicles de lloguer; sí, ja sabem que tenim un nombre de vehicles de lloguer, possiblement 30.000, que circulen el mes d'agost i que, a més, circulen 12 hores cada dia, no circulen només una estona, però també hem de tenir en compte que a moltes altres comunitats tenen fenòmens importantíssims de trànsit de pas, de trànsit entre comunitats autònomes, entre províncies, que aquí no existeix perquè som unes illes; per tant, aquí no hi ha cap trànsit de pas, només és un trànsit intern. I quan s'utilitzen aquests altres tipus d'indicadors i quan es veu el nombre d'accidents, que supòs que aquests accidents són morts o grans ferits, perquè si no el nombre d'accidents és molt difús, si s'utilitzen altres indicadors com aquest nombre de conductors, etc., veim que la situació de les Illes Balears és molt més desfavorable; per tant, la situació és molt més i, per tant, l'accidentalitat és molt més alta, probablement -perquè aquí no venim a discrepar, sinó a analitzar i comprendre i poder trobar solucions- probablement per aquest fenomen que ha quedat clar en el principi de la seva exposició: que constituïm com a àrees metropolitanes aquí on hi ha un trànsit molt intens perquè hi ha una interrelació contínua entre petites àrees del territori que sumen que totes les carreteres carreguin encara que no hi hagi trànsit de gran recorregut, que no existeix.

I a més, també -ho han plantejat altres diputats encara que no sigui el tema d'avui- perquè no existeix un transport públic alternatiu i, per tant, quasi necessàriament qualsevol desplaçament s'ha de fer en vehicle privat, tant si és un desplaçament de feina com si és un desplaçament de diversió, d'excursió, com si és un desplaçament d'oci nocturn, de discoteca, de copes, del que sigui, i tot això suma, primer trànsits molt alts, i després una perillositat que jo crec que entre tots, de bona fe, la veritat, li hauríem de trobar mesures. Probablement tant es pugui fer des de Carreteres com es pugui fer des de la Guàrdia Civil de trànsit, i són dues coses absolutament distintes; vull dir que hem de sumar molts d'esforços distintes per tractar de reconduir aquesta situació: que els conductors actuïn sense temeritat i en condicions adequades i que la carretera no sigui causant d'aquestes circumstàncies imprevistes o insuficientment senyalitzades, o que una pluja converteixi la carretera en una pista de patins o aquestes altres circumstàncies que coneixem. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Triay. Sr. Pérez Rivas.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE CARRETERES (Joan Manel Pérez i Rivas):

Sí, només vull comentar el tema del trànsit. Jo, sincerament, aquesta diferència que hi ha, lògicament, és que realment el trànsit, encara que hi hagi una desproporció entre el parc automobilístic i el nombre d'accidents percentual, jo pens que aquí s'empra més el cotxe que a la península. Jo tenc aquí les dades, aquí costa molt poc sortir de Palma i anar a Alcúdia o anar a Pollença o anar a tal lloc; en canvi a les grans ciutats pràcticament és un trànsit més urbà més que un trànsit de carretera, aquí la carretera pateix molt més les conseqüències de la disponibilitat de cotxe per part de la gent que en un lloc més urbà; l'urbanita, en principi, és més una persona que no fa servir més el cotxe per trànsits fora de la seva ciutat i aquí pràcticament aquest trànsit ja ens ho diu, aquí hi ha uns trànsits ridículs, aquí són autovies, o sigui, l'autovia Madrid-Barcelona és una autovia fins a Saragossa i de Saragossa a Barcelona és autopista de peatge, té uns trànsits molt més petits que la carretera..., pràcticament té el mateix trànsit que la carretera d'Alcúdia, molt menys que la carretera d'Inca, etc., etc., o sigui, que vol dir que el fet que hi hagi més diferència entre parc i accidents és conseqüència que es fa servir més el cotxe aquí que a la península. És la meva opinió.

I després això del trànsit, la utilització de mitjans privats de transport més que els públics, això ja és un tema de conscienciació, també de comoditat, perquè també jo si he d'anar a Inca, sincerament m'ho han de posar molt malament perquè jo no agafi el cotxe i me'n vagi a Inca en lloc de deixar el cotxe a la plaça d'Espanya, davallar, esperar que surti el primer autobús o el primer tren...; lògicament, si la gent té una possibilitat d'agafar el cotxe des de ca seva fins a un lloc i tothom sempre frissa, perquè si ha d'anar a dinar a Inca ha de preparar la sortida amb dues hores de... i, en principi, la gent agafa la possibilitat que té. Això és una qüestió personal més que del que he vingut a parlar avui.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Pérez Rivas. Por el Grupo Parlamentario Popular el diputado Sr. Soler tiene la palabra.

EL SR. SOLER I CLADERA:

Gràcies, Sr. President. Vull agrair la compareixença del Sr. Pérez Rivas i l'exposició ampla, detallada i concreta que ha fet, des del seu punt de vista, sobre el que són les causes de sinistrabilitat...

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Soler, un momento. Por favor, ruego un poco de silencio.

EL SR. SOLER I CLADERA:

Hi ha algunes qüestions, sobretot derivades d'anteriors compareixences que hi ha hagut davant aquesta comissió, sobre les quals li demanaria que pogués fer alguna matisació. La primera està relacionada amb els denominats punts negres. En anteriors intervencions que hi va haver dins aquesta comissió es va venir a dir, per part dels intervinents, que amb els punts negres realment l'únic que es feia era analitzar-los, prendre dades i llavors quedaven les qüestions arxivades i pràcticament entre els cinc o els deu darrers anys s'havien fet molt poques actuacions en relació als punts negres. M'agradaria saber, des del seu punt de vista, si aquestes opinions, si aquestes impressions manifestades aquí en compareixença s'ajusten a la realitat o no.

Una altra qüestió és l'adherència dels ferms de les carreteres de la Comunitat Autònoma de Balears. Jo li demanaria si tenen dades comparatives de la situació d'adherència a les nostres carreteres en relació a les del conjunt de l'Estat espanyol o a les d'altres comunitats autònomes, és a dir, si es pot dir, com algú ha dit, que els ferms de les carreteres de Balears són manco adherents que els de la resta de l'Estat, si aquesta afirmació, des del seu punt de vista, és certa o no és certa.

Llavors també vostè feia una comparació, en concret amb el traçat Palma-Inca, de la diferència entre la carretera convencional i l'autovia pel que fa a la sinistrabilitat tenint en compte l'increment de trànsit que hi ha hagut. Jo li voldria demanar si tenen dades o alguna dada comparativa de l'enllaç entre Palma i Manacor, que en aquest cas parlem simplement de via convencional, és a dir, no d'autovia, a veure si ha estat la mateixa l'evolució de la sinistrabilitat durant aquests anys passats a la carretera Palma-Manacor que no el traçat Palma-Inca.

Una qüestió que va exposar també el responsable de la Prefectura Provincial de Trànsit i que veig que vostè també hi coincideix com a una causa no determinant però una causa certament important o peculiar de la nostra comunitat autònoma, era la qüestió dels accessos a propietats. Jo li voldria demanar -i el Sr. Triay també li havia fet aquesta observació- si sobre aquesta qüestió, si sobre els accessos a propietats pensen o creuen que hi ha solucions tècnicament viables i econòmicament bones, sobre els accessos a propietats.

Una altra qüestió, la darrera qüestió seria si tenen dades comparatives d'inversió en matèria de carreteres entre el que seria la Comunitat Autònoma de Balears i la resta de l'Estat espanyol, en aquest cas el que seria xarxa de carreteres nacionals per part de l'Estat dins aquests darrers anys. Aquestes, des del nostre punt de vista, són les qüestions que li formulam. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Soler. Sr. Pérez Rivas, tiene la palabra para contestar.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE CARRETERES (Joan Manel Pérez i Rivas):

Bé, en principi, és això dels ferms de Balears, si són millors o pitjors, els ferms de Balears realment no tenen les millors condicions d'àrids de material que a altres llocs. Això, què vol dir?, que ens obliga periòdicament a anar més ràpid, a mesura que es van polint com a conseqüència del trànsit, ens obliga a reposar altres capes més ràpidament, no vol dir res més. En principi, és la primera conclusió que hem de treure, el trànsit de cotxes, no el de camions, el de camions és el que espanya la carretera, però el trànsit de cotxes l'únic efecte que té és que bàsicament ens va deixant la carretera com un mirall, i així hem d'anar vius en el sentit que cada dos o tres anys, automàticament, hem de tornar a posar una altra capa de ferm en condicions, perquè clar ..., si tenguéssim les millors pedreres de la península, lògicament això en lloc de tres anys seria cada cinc anys amb el mateix trànsit, el problema que tenim aquí és que a part de no tenir els millors àrids, tenim el trànsit més important, pràcticament, de tota Espanya. Això ens obliga a anar una mica més endavant de les circumstàncies, corregint els problemes que ens trobam. Concretament, hi ha qualche lloc on el trànsit és molt poc, com a les costes de Xorriego, i la pendent de les costes tenen una circumstància afegida, les costes tenen una pendent de manera que el pes del cotxe damunt la carretera és inferior que en un lloc que sigui pla, lògicament el cotxe perd una part, un percentatge de la seva adherència a la carretera, en conseqüència hem d'incrementar l'adherència artificialment amb una capa o amb un material específic, això no es pot traslladar a totes les carreteres de Balears, perquè això suposaria que pràcticament asfaltariem una carretera per any, i deixariem totes les carreteres sense atendre. Aquest és un problema que tenen per tot, és un problema de pressupost perquè el més fàcil és fer les coses amb un pressupost exagerat, però amb un pressupost limitat, realment s'han de fer les coses amb una mica de seny.

El tema d'un estudi de seguretat o d'accidentalitat a la carretera de Manacor no es pot fer mentre no es faci l'autopista, es faria una vegada que l'autopista estigués feta, independentment del traçat que s'arribés a fer, comparariem els accidents que tenim ara i l'evolució, si realment a mesura que tu dones al trànsit més facilitats, perquè has fet una carretera més còmoda, una autopista, lògicament l'accidentalitat davallarà, això ens diu la lògica, per què?, perquè l'autopista té uns índexs de saturació molt més alts que una carretera normal. En principi, una autopista, com hem comentat abans, comença la seva saturació a 80.000 vehicles/dia, i una carretera amb 15 o 20.000, si la carretera no té les condicions ideals, pràcticament està saturada, o sigui que, lògicament reduiríem el problema, això no vol dir que la solució definitiva per resoldre això sigui fer autopistes a tot arreu, s'ha d'estudiar i s'ha de mirar, però si tenim un trànsit que no l'hem creat nosaltres, sinó que l'hem heretat, hem de cercar una solució.

Després, el tema comparatiu amb altres comunitats autònoma, i això ja ho he dit, tenim uns àrids pitjors, però hem de fer feina amb el que tenim.

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Soler.

EL SR. SOLER I CLADERA:

Sí, quedava el tema sobre els punts negres, i també, arrel de la intervenció que ha fet vostè en aquests moments, és clar que en relació a l'adherència el que els obliga és a fer, a renovar, a fer més renovació, en lloc de cada cinc anys, com es pugui fer a la península, fer-ho cada tres anys. Jo li voldria demanar ja, dit amb unes altres paraules, si jo vaig amb el meu cotxe per una carretera mitjana de Balears i compar aquest anar amb el cotxe per una carretera mitjana de la península, el nivell d'adherència, a la pràctica, és el mateix o no, conduint per exemple avui, demà o passat demà. I quedava el tema dels punts negres.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Soler. Puede contestar, Sr. Pérez Rivas.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE CARRETERES (Joan Manel Pérez i Rivas):

Lògicament en una carretera de la península que tenguim uns àrids d'una pedrera bona, en principi, per exemple, la Diputació Foral de Navarra té una pedrera seva, especial, on tots els contractistes han d'anar allà, perquè és la millor pedrera de la Comunitat Autònoma, i en principi tots els contractistes han de comprar a la Comunitat Autònoma els àrids i després ells hi han d'afegir altres elements per completar l'aglomerat. El que passa és que, sincerament, aquí no en tenim, perquè totes les pedreres de material en condicions són a zones protegides, i lògicament no es poden tocar, no?

Després també m'ha demanat pel tema d'inversions comparatiu amb altres comunitats autònomes. Bé, en matèria d'inversions jo no tinc dades, però només hem d'agafar el cotxe i fer una volta per la península, encara que no tenguim dades, i te'n tems que pràcticament per anar a un lloc on no hi passa ningú, tenc una autopista impressionant, i aquí no en tenim. Això no vol dir que jo vulgui fer una autopista a la Serra de Tramuntana, però vol dir que lògicament no tenim el mateix nivell d'inversió.

El tema de punts negres, bé, el tema de l'estudi de la seguretat vial no és un tema que s'arxiva immediatament després de fer-ho, això s'estudia, n'hi ha molts que tenen una solució relativament barata, econòmica, i això es fa automàticament, i hi ha temes que són més complicats i s'integren dins el pressupost de l'any que ve, i altres que tenen més dificultats, hi ha temes, per exemple, que són de encreuaments urbans, on hi ha molts d'atropellaments, i això realment no té una solució automàtica, de dir, posam aquí un semàfor, no és la solució, perquè realment no pots posar un semàfor cada vint metres, la gent travessa la carretera on li va millor, no va expressament al semàfor per travessar, o sigui que pràcticament els encreuaments urbans són el problema més complicat que ens trobam dins l'estudi de seguretat vial, i no tenen més solució que una ronda o una variant que en principi s'ha de fer, i això costa 500, 800 milions de pessetes, i realment hem d'esperar que es pugui fer pressupostàriament, no té més solució; em referesc a Can Picafort, a Can Bellotera d'Eivissa, a llocs a Sant Lluís, etc., tenim aquest problema, moltes vegades les urbanitzacions i els pobles segueixen la carretera en lloc d'apartar-se de la carretera, la carretera és un bon suport per a negocis, habitatges, etc., i nosaltres després heretam una situació que hem de resoldre, i tothom ens demana a nosaltres solució quan la carretera no ha estat la culpable del problema.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Pérez Rivas. Finalizada la comparecencia, agradezco la presencia al Sr. Pérez Rivas i al Sr. Cifre.

A continuación va a comparecer el Sr. Francesc Rosselló, a quien ruego que hagan pasar. Vamos a continuar.

I.2) Compareixença del Sr. Francesc Rosselló, cap del Servei de Vies i Obres del Consell Insular de Mallorca.

Vamos a continuar. Comparece ante la comisión el Sr. Francesc Rosselló, cap del Servei de Carreteres del Consell Insular de Mallorca. Buenos días y bien venido a la comisión. Le voy a conceder la palabra para que exponga usted, en conocimiento de los señores y señoras diputados, cuál es el objeto de esta comisión, las causas de sinistralidad y accidentalidad en las carreteras y vías urbanas de las Baleares, y después de su exposición, los grupos parlamentarios podrán intervenir si lo consideran oportuno formulándole preguntas u observaciones que consideren convenientes. Tiene la palabra.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE VIES I OBRES DEL
CONSELL INSULAR DE MALLORCA (Francesc Rosselló):

Muy bien. Muchas gracias.

Empezaré haciendo un análisis técnico para establecer unos criterios homogéneos a la hora de estudiar y valorar la accidentalidad en las carreteras, para que sepamos de qué estamos hablando.

En principio hay una serie de índices o ratio, como índices de peligrosidad, de accidentalidad y de mortalidad que nos definen en función de los accidentes con víctimas, accidentes mortales o víctimas mortales en relación con los vehículos por kilómetro, unos ratios que nos permitirían comparar actuaciones en nuestra comunidad con el resto de la nación. Asimismo existen otros ratios como son la gravedad y la intensidad de los accidentes que comparan las víctimas mortales, los accidentes mortales y los accidentes con víctimas o los kilómetros, todos estos ratios (...) un análisis comparativo. Quiero decir todo esto para que se puedan establecer unos criterios homogéneos a la hora de tomar unas muestras y de establecer las características que debemos estudiar en los accidentes, es decir, la tipología de los accidentes, analizar los partes que nos presenta la Dirección General de Tráfico, analizar cuál es la tipología y los porcentajes de cada tipo de accidente, salida, vía, colisión, frontolateral, frontal o atropellos, las circunstancias concurrentes, como distracción, infracción de la norma, velocidad inadecuada o cansancio -les estoy diciendo un poco en el orden que según un estudio realizado en carreteras de índice de intensidad media diaria entre 1.000 vehículos día y media de 1.500, en cierta manera comparables con nuestra red, del Consell Insular, van saliendo en cuanto a su prioridad.

Bueno, analizados todos estos datos, como luminosidad, lugar del accidente, climatología, tipos de días, he podido estudiar los accidentes que se han producido en los últimos ..., dada la premura de tiempo, me enteré con poco tiempo de esta comparencia, en los últimos tres años, para compararlos con los que se han hecho a nivel nacional de carreteras similares.

Datos del 92; accidentes mortales: 11; 93, 15; 94, 6; 95, 8 i 96, 11. Estamos en un promedio de accidentalidad de entre 6 y 15 accidentes, una media de 9 o 10 accidentes mortales al año.

Y en cuanto a los ratios que antes había definido, estamos con unos datos de severidad y de gravedad bastante inferiores a los que salían en los estudios de la red nacional, si a ellos les salían en torno al 10'4, al 9'4 la severidad y la gravedad, es decir la relación entre accidentes mortales y accidentes con víctimas, y a nosotros nos sale el 5'3 y el 6'15. Donde estamos un poco por encima es en el tema de la densidad, es decir, 9 accidentes por kilómetro que sobre 18'75 en este estudio, a nosotros nos resulta un 23'78.

En general, además de los datos de los partes de accidentes, hemos trabajado sobre los puntos negros que nos facilita la Dirección General de Tráfico. Los puntos negros desde el año 93-94 han oscilado en la red del Consell entre 4 y 6. No se ha repetido ningún año un punto negro, no ha habido víctimas mortales en puntos negros, en los últimos cuatro años. Eso quiere decir que hay una cierta aleatoriedad en los accidentes mortales que ocurrieron en nuestra red, es decir, no tenemos puntos negros con víctimas mortales definidos, y desde el año 93 aproximadamente, la filosofía del servicio ha sido ir actuando sobre los datos de que disponíamos de puntos negros, y la verdad es que esto posiblemente haya sido una causa para que no se repitieran y que se haya disminuido drásticamente la accidentalidad de los puntos negros que iban apareciendo año tras año.

En cuanto a número de accidentes con víctimas estamos, parecido a la media nacional de diputaciones, entorno a los 150 accidentes con víctimas anuales, y los demás datos son muy similares, excepto en lo que he dicho que estamos menos severos y menos graves extrañamente porque tenemos unas carreteras que difícilmente perdonan porque están contenidas entre paredes secas, en un porcentaje muy elevado, y evidentemente es difícil ganar visibilidad o que cualquier fallo humano o mecánico permita una salida airosa al accidente.

Estas actuaciones en el Consell evidentemente ...hemos ido actuando sobre los datos de partes de accidentes, hemos elaborado listados de accidentes en cada carretera, en cada kilómetro, hemos elaborado unos mapas de accidentalidad que también nos dan una visión muy global de dónde ocurren, y quizá también deberíamos empezar a actuar sobre el término que se ha acuñado de tramos de concentración de accidentes, es decir, ya no sólo puntos negros, sino revisar los tramos, suelen ser unos tramos de 1 o 1'5 kilómetros, el criterio sobre el que se define varía de unas comunidades a otras, son aquellos en que o bien el índice de peligrosidad es casi el doble que un tramo de similares características de la red o en los que se define un número determinado de accidentes con víctimas en el tramo, para hacer actuaciones de éstas.

Dadas las características y los medios humanos y económicos de que dispone la red del Consell, también se ha acuñado últimamente un concepto que es el de medidas de bajo costo, que están caracterizadas por el bajo costo, es decir que son una inversión de se amortiza en un período muy corto, tienen una implantación rápida, generalmente son medidas que no implican expropiaciones que se puedan hacer y tienen una rentabilidad muy alta, valorando lo que podría ser el coste de los accidentes, que supongo que el Sr. Director General de Tráfico, ya habló el otro día, y valorando en qué período se amortizaría la inversión en función de la disminución del coste de estos accidentes. estas medidas de bajo costo que son las que más o menos hemos venido adoptando habitualmente en el Consell en los últimos años, porque hacemos intervenciones puntuales en intersecciones, en curvas o en tramos, o adoptando firmes con pavimentos más rugosos y menos deslizantes, ...-un momento, que le he dejado esto a un periodista y me ha cambiado los papeles- ... Yo creo que lo que se debería de hacer en una red como la nuestra es seguir aplicando estas medidas de bajo costo pero sistematizando mejor la información, es decir, no disponemos en el Consell de una campaña de aforos, por ejemplo, esta campaña de aforos evidentemente es un dato importante a la hora de valorar los accidentes, porque siempre van a venir en función del número de vehículos por kilómetro que circulan por las carreteras, empezar por realizar una campaña de aforos que no es una cosa excesivamente costosa, se empezaría con una campaña continua y después se debería ir sistematizando, llevar registros de los partes de accidentes de los cinco últimos años y elaborar los mapas de carreteras con estos accidentes, esto más o menos lo venimos haciendo, debiendo haber una relación muy fuerte con la Dirección General de Tráfico, estudiando estos partes y lo que debería hacerse es crear un equipo, un grupo de trabajo que investigara inmediatamente cualquier accidente, en el momento en que ocurre un accidente se fueran a investigar si ha habido causas imputables a la carreteras, porque éste es un tema quizás en el que no hay acuerdo claro, porque como causas imputables directamente como factor único a la carretera, las estadísticas nos dan un 2'1%, ahora bien, en general como fallo humano como factor único se dan cifras del orden del 65% y del vehículo entre el 3 y el 4%, ahora bien, lo que hemos de tener en cuenta son aquéllos casos en los que por el trazado o por la señalización o equipamiento que tenga la carreteras, no permita contrarrestar los efectos de los fallos humanos o del vehículo. Es decir, en general se tratarán de factores concurrentes por el estado de la carretera, y aquí a lo mejor ya se podrían llegar a cifras en torno al 20%, es decir que de lo que se trata es (...) de la infraestructura no sólo evitar accidentes, sino intentar paliar sus efectos.

En nuestro caso lo tenemos un poco difícil, por el tema de las paredes secas, desde luego, porque lo importante es que en el momento en que uno se despista, pueda tener una salida que le permita no tener una colisión. Siguiendo con el tema de la implantación de estas medidas, pues habría que establecer unos registros por accidentes, de las medidas de bajo coste por accidente o preventivos que se hayan adoptado, y establecer unos criterios de grupos, de tipos de actuaciones como los que se han establecido en la Dirección General de Carreteras que pueden ser balizamientos, señalización, sistemas de contención, mejora de características superficiales, mejora de características geométricas, intersecciones, controles de accesos y travesías e iluminación. Estos son unos grupos que si los homogeneizamos ya podemos valorar y comparar mejor con otras administraciones u organismos.

Asimismo debe hacerse una revisión de señales verticales, homogeneizando itinerarios, esto ya desde el Consell desde hace dos años lo venimos haciendo, un repintado de (...), también lo venimos haciendo y un análisis de tramos con distancia de parada pequeña, inferior a la teórica. Esto es un poco lo que venimos haciendo pero sin sistematizar, sin tener una campaña de aforos, y tal, que es lo que a partir de ahora deberíamos ya sistematizar. Esto como medidas a corto plazo. Si hemos de hablar a medio plazo, entiendo que lo que debería hacerse es crear un gabinete de seguridad vial en el que participaran el Govern, el Consell Insular y la Dirección General de Tráfico. Este gabinete establecería unos modelos estadísticos ya de los informes de accidentes y se podría estudiar directamente en aplicación de la carretera en cada uno de ellos, creando un grupo de trabajo que los investigara y decidiera si es pertinente o no la aplicación de estas medidas, después cada organismo podría establecer el coste de estas medidas de bajo coste y hacer a continuación la prioridad en función de las disponibilidades económicas, según los criterios que adoptara el gabinete, unos criterios generales, hacer la implantación y luego hacer una evaluación de los efectos de éstas en función de las tasas de rendimiento que se obtuvieran.

Esto un poco en definitiva era un esquema general de la intervención, he tenido muy poco tiempo para prepararla, pero ya me pongo a su disposición para las preguntas que quieran hacer. No he hablado de intervenciones concretas nuestras, sino de conceptos generales.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Rosselló.

Suspendemos la sesión por cinco minutos.

(El Molt Honorable Senyor President del Parlament passa a dirigir el debat)

EL SR. PRESIDENT:

... comissió i aquestes compareixences, i, en primer lloc, demanariem la paraula al representat del Grup Mixt, Sr. Balanzat.

EL SR. BALANZAT I TORRES:

Gràcies, Sr. President. Benvingut, Sr. Rosselló a aquesta comissió. Jo voldria comentar un aspecte molt concret, vostè ha fet referència a un moment de la seva intervenció a la coordinació entre administracions, vostè comentava que seria desitjable el fet que es creàs un gabinet de seguretat vial, on hi hagués el Consell, el Govern i Trànsit. Jo li volia emanar dues coses. En primer lloc, en aquests moments, com està, ara mateix, la coordinació entre Govern Balear i Trànsit, per part del Consell de Mallorca i si pensa que una major coordinació milloraria o redundaria en favor de baixar les taxes de sinistralitat que tenim a Mallorca.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Rosselló, té vostè la paraula.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE VIES I OBRES DEL CONSELL INSULAR DE MALLORCA (Francesc Rosselló):

En aquest moment l'única coordinació que tenim en aquest aspecte és que rebem els informes d'accidents amb víctimes de la Direcció General de Trànsit, i actuam dins el nostre àmbit de les carreteres del Consell, és a dir, no hem fet coordinació directa amb les carreteres del Govern en aspectes d'accidentalitat. Intervenim sobre els nostres punts negres, però no hi ha una coordinació directa. Evidentment, el que he comentat és que seria desitjable a mitjan termini establir aquest gabinet per homogeneïtzar criteris, perquè, a més, hi ha una part de la xarxa del Govern que pot ser molt similar a la xarxa del Consell Insular i que evidentment, tot això redundaria en benefici d'un millor estudi de seguretat vial. És a dir es podrien coordinar, estandaritzar, sistematitzar les dades, els registres i evidentment redundaria en benefici d'això.

Quant a tenir un equip de treball que estudia accident per accident, tenir unes dades ben registrades, estudiar les mesures d'implantació que es poden fer, jo crec que, evidentment, a un moment donat seria desitjable.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Balanzat.

Per part del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida, té la paraula la seva portaveu, Sra. Margalida Thomàs.

LA SRA. THOMÀS I ANDREU:

Gràcies, Sr. President. Benvingut a aquesta comissió, Sr. Rosselló. Jo voldria que concretàs una mica més la seva intervenció pel que fa referència a dos aspectes, un és el tema dels punts negres que estan detectats per la xarxa de les carreteres del Consell Insular de Mallorca, quants de punts negres es consideren, quines actuacions pensen dur a terme, quina inversió és prevista per a enguany en aquests punts negres. Per altra banda, ens ha explicat les mancances que es tenen en el sentit de manca de coordinació amb el Govern balear, i manca d'homogeneïtzació en segons quins aspectes de criteris per dur a terme actuacions, però el que també voldria que concretàs és, independentment dels aspectes de les causes de la sinistrabilitat que són imputables a factors humans, que evidentment amb els anteriors compareixents s'ha destacat el tema del factor humà, de la responsabilitat del conductor, tots aquells altres que vostè considera que també, des del punt de vista d'infraestructures donen aquesta major causa de sinistrabilitat. Ha parlat del tema de les parets seques, respecte de les carreteres del Consell Insular, però jo voldria que també ens poguéssim especificar el tema dels fermes de la carretera, dels fermes porosos, si les carreteres del Consell Insular, la seva reposició, el seu manteniment és igual que les del nivell del Govern balear que parlen d'una durada de 2 o 3 anys, si, en aquest sentit, el Consell Insular fa una actuació també puntual, de cada 2 o 3 anys canviar el ferm i millorar la infraestructura de la carretera.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Rosselló, té vostè la paraula.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE VIES I OBRES DEL CONSELL INSULAR DE MALLORCA (Francesc Rosselló):

Bé, quant a la primera qüestió, que era la dels punts negres, ja he comentat anteriorment que des de l'any 93 venim actuam damunt aquests punts negres, amb inversions, directament ..., sí des de l'any 93, he dit que normalment estaven entre 4 i 6, els punts negres que tenim a la xarxa cada any, que no s'han repetit i que no hi ha hagut víctimes mortals, això és important, demostra un poc una aleatoritat quant a accidentalitat. Hem vengut actuam i actuam sobre tots els punts negres que ens ha anat passant la Direcció General de Trànsit que ens passava un llistat de punts negres. Aquí davant tenc, per exemple, a Cala d'Or, una corba que hi havia a l'entrada entre Calonge i Cala d'Or, s'ha arreglat, no hi ha tornat a haver accidents; a Portocristo, era un punt negre l'any 93, on es va fer la rodona devora la benzina de la sortida de Portocristo, també era un punt negre; aquí ja tenim un altre punt que és un poc més conflictiu, aquest, són els ciclistes, la sortida de l'hotel Delta, clar, allò és una recta, amb bona visibilitat, amb bon ferm, però allà hi van 400, 500 ciclistes de ruta, i surten i entren per allà amb una freqüència brutal. Un any va aparèixer un punt negre allà, i evidentment no ha tornat aparèixer, s'ha pres qualque mesura quant a senyalització; però en aquesta carretera de tant en tant hi ha algun atropellament a un ciclista. Aquesta carretera té ara ja 12 o 13 quilòmetres de ferm amb voreres. Les voreres són un bon resguard per als ciclistes; ara a la nova normativa de seguretat vial es permet circular per les voreres expressament vehicles com a tractors, bicicletes, etcètera; no és com abans que la vorera només era per aturar-se, ara s'hi pot circular i això als ciclistes, els dona un respir.

Continuant, aquí tenc una altra referència de l'any 95. Sortien tres o quatre punts negres, hem actuat a tots; normalment eren interseccions o revolts. De l'any 96, a la carretera de Sineu n'hi havia hagut, evidentment ara ja...; a la intersecció de la carretera que va de Son Cervera cap a s'Illot amb la carretera nostra que ve des de Portocristo, hi ha un projecte fet d'una rodona des de fa molts d'anys, que l'havien de desenvolupar els responsables d'un polígon de serveis que s'estava fent en aquells moments, fa tres o quatre anys. Pareix ser que no va anar bé, la promotora va aturar; i per una altra banda hi ha un projecte del Govern d'una via de ronda que sortia d'allà, i que també contemplava una rodona. És a dir que és un projecte que està com a mig paralitzat per circumstàncies adverses dels veïnats. Tenc aquí a la 4023, que és la carretera que va de Portocristo a Son Cervera, tenim un punt negre a l'any 96, que és el que deim el revolt de ses Andreues, que està després del safari, que és un doble revolt que hi ha allà. Ja tenim el projecte fet enguany per actuar en aquest punt negre.

I després tenim la sortida de Portocristo; aquí realment el que hi ha més bé és un TCA, és a dir un tram de

concentració d'accidents. Hi ha molt de trànsit a partir de la benzina cap a Son Cervera, és relativament estret a 100 metres escassos; i no és que hi hagi cap revolt, hi ha una sèrie d'accessos a finques confrontants, amb parets altes, amb poca visibilitat. Aquí jo ja tenc en ment actuar en aquest tram. Això s'ha d'exemplar, perquè s'observa en aquest mapa de carreteres que nosaltres anam fent amb les dades que ens dóna la Direcció General de Trànsit, es veu els punts en aquest tram; en general els trams de concentració d'accidents els veus en tota aquesta carretera de la costa de Llevant, a la perifèria de Palma i qualque tram de la part de Pollença; a zones turístiques o zones a prop de Palma. Després a la resta de la xarxa, tota la trama mallada que hi ha al centre de l'illa no veus una cosa concentrada.

És a dir que la inversió que venim fent al Consell des de l'any 93-94, el 70% estaria dedicada a resoldre o punts negres o punts d'especial sinistralitat, que encara no tinguin tres accidents amb víctimes, són trams que per la seva singularitat, revolts o interseccions, hi ha hagut qualque accident també. Després, la resta normalment l'hem dedicat a les capes de (...). Jo no crec que només ens durin dos anys aquestes capes. Evidentment l'intensitat mitjana nostra és inferior a la de les carreteres del Govern, no pateixen tant. Hauríem de fer unes anàlisis en coordinació amb el Govern, que supòs que ja ha fet, per veure quina és la pèrdua de rugositat, quina és la colmatació, la pèrdua de capacitat de drenatge d'aquestes. Ara, sí que hi ha una dada interessant en els informes d'accidents que he estudiat des de tres anys, devers 25 o 26, només un era amb carretera banyada. Per ventura això vol dir també que aquestes capes sí han funcionat com a antilliscants, per evitar l'aquaplaning i tots aquests efectes.

Quant a la imputabilitat de les carreteres, és molt difícil de contestar una dada concreta. No tenc dades que diguin... als informes que m'han donat, de 26 accidents mortals, només un figura com a imputable, en concurrència amb un altra factor, no sé si era distracció, velocitat inadequada o una cosa així. Però el que pareix que es dedueix de les dades d'estudis similars, que és el que comentava a la meva intervenció, és que efectivament, si hem d'analitzar la possibilitat d'intervenir, és a dir, ens hem de concentrar més; a cada accident hi hauria d'haver una fluïdesa molt important, molt ràpida, entre la Direcció General de Trànsit almanco, de forma que ens passassin un fax: "Hi ha hagut un accident mortal aquí", i enviar almanco un tècnic almanco allà a revisar les condicions en què s'ha produït l'accident, si plou o no, si hi havia un arbre, si hi havia pedres... i elaborar un informe. Això ho hem de començar a fer ara un poc. Jo no tenc dades per comunicar quin percentatge, evidentment segons els informes molt poc. Anam actuant sobre punts negres, sobre punts singulars amb accidents.

Ja li he comentat la qüestió dels fermes, nosaltres en lloc de dos, per ventura tres o quatre anys sí que ens durarà. He de fer uns anàlisis de laboratori de característiques superficial fonamentalment, i de capacitat drenant. Però no li puc donar dades.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Vol tornar a intervenir, Sra. Thomàs?

Per part del Grup Parlamentari Nacionalista-PSM té la paraula la seva portaveu Sra. Catalina Bover.

LA SRA. BOVER I NICOLAU:

Gràcies, Sr. President. També vull donar les gràcies per la intervenció i la informació que ens ha passat el Sr. Rosselló. Li faré unes preguntes concretes, però abans també volia fer esment al que ja ha comentat la portaveu d'Esquerra Unida, que sí que és molt important aquesta coordinació entre les diferents administracions. Saben que des de la Conselleria de Foment, i també des de la Direcció General de Trànsit existeix una comissió de feina en aquest tema, i hi ha un transvasament d'informació. Per tant, nosaltres demanaríem que el Consell Insular també estigués dins aquesta comissió; ja que no s'ha d'oblidar que també té unes competències en vies i carreteres.

Som conscients també que la tipologia de les carreteres del Consell Insular, antics camins veïnals que s'han convertit, per obligació diguem, en carreteres transitades, tenen unes característiques que són molt agradables cap als mateixos mallorquins i mallorquines, també al turisme que pot venir. Una d'elles són els marges, de què ja hem parlat abans, que estan a la vorera de les carreteres, i tot el paisatge de què poden gaudir passejant per elles. Per tant, sabem que totes aquestes característiques a vegades no casen amb les necessitats o el nombre de vehicles que transiten per aquestes carreteres. Creim necessari que es facin unes actuacions, uns plans de les carreteres del Consell Insular, però sempre tenint en compte aquests elements: Les característiques de les carreteres del Consell Insular, que puguin ser després transformades cap a un turisme ja més de qualitat, com pot ser el cicloturisme que podem tenir nosaltres ara ja, que és una de les preguntes que li vull ver, concretament si es té previst fer una ruta o adequar algunes carreteres del Consell Insular, fer unes vies cicloturístiques, o fer un carril bici, cara al 98.

També un altre punt seria si es té previst -que tenc notícies que s'ha fet ja a altres indrets- emprar oli reciclat en la pavimentació de les carreteres. No entenc de materials (...) Se'ns ha comentat que el material que tenim a les pedreres d'aquí, de Mallorca, no és l'apropiat, no és el millor per adequar les carreteres, però sí sé que a altres illes s'ha utilitzat aquest oli reciclat per donar un ús a aquest tipus de material a l'asfaltat de carreteres. Voldria saber si es té previst o no al Consell Insular de Mallorca.

I també vull demanar-li si s'ha estudiat la possibilitat de restringir el trànsit a algunes carreteres bàsicament turístiques de la xarxa viària del Consell Insular de Mallorca. Sabem que en ocasions les administracions no tenen recursos econòmics adequats per manteniment de carreteres. No tan sols s'han de mantenir, sinó que s'han d'arreglar els punts negres, tal com ha fet el Consell Insular de Mallorca; les dades estadístiques de sinistrabilitat així ho diuen; però sí ens agradaria saber si s'ha estudiat la possibilitat de reduir a algunes vies el trànsit bàsicament a transport turístic.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Rosselló, té vostè la paraula.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE VIES I OBRES DEL CONSELL INSULAR DE MALLORCA (Francesc Rosselló):

Gràcies. El primer punt és un poc el mateix que hem comentat a la intervenció d'Esquerra Unida sobre la coordinació. Nosaltres, ja ho he dit, estam en certa manera coordinats amb la Direcció General de Trànsit, rebem tots els informes, relacions de punts negres. No tenim cap altra coordinació amb la Conselleria de Foment. És desitjable, i jo crec que la idea seria començar a parlar d'aquest assumpte amb la Conselleria.

Quant al cicloturisme i als carrils bici, en principi ara tenim prevists uns quants de carrils bici que ens han demanat per a sortides de pobles per anar a poliesportius. Aquest és un punt molt important, hi van molts d'al·lots en bicicleta. És al cas de Cala d'Or, que tenen el poliesportiu com a 700 metres abans de la primera rodona quan hi arribes; que és una carretera relativament ràpida, que ja té voreres. Encara que tenguim voreres, el fet que hi vagin molts d'al·lots augmenta la perillositat d'aquest tram. I un altre que ens han demanat, i que estam estudiant també, és el de s'Horta cap al poliesportiu, que està un poc més a prop, prop de 300 metres, crec.

Quant a la resta, hem de diferenciar entre el cicloturisme i el ciclisme de ruta. El ciclisme de ruta va per la carretera; ja pots intentar posar carrils bici, que aniran per les carreteres; són gent que fa 150 o 200 quilòmetres. Jo he vist a la Comunitat Valenciana que els han fet unes voreres colorejades, unes bandes dins la mateixa calçada de la carretera, l'única separació és una marca vial amb ressalt, que tot d'una que un cotxe la trepitja, amb uns ressalts que hi ha de 25 centímetres, i amb diferent color voreres a les dues bandes per a ciclistes. Això és una inversió molt costosa. Jo crec que nosaltres en aquest moment no estam en condicions per fer inversions per turisme de ruta d'aquesta envergadura. Hem de millorar les carreteres on hi ha més trànsit, aquesta del cap Blanc; anam prolongant la carretera amb voreres fins a on podem, anam augmentant la qualitat de la carretera i l'amplària. Però quant al ciclisme en ruta les altres inversions són procurar tenir el ferm en bones condicions, perquè en carreteres de muntanya és perillós, és estrany que no hi hagi més accidents, perquè, qui no s'ha trobat un ciclista que davalla d'una muntanya i surt dels revolts?

També estudiam la idea de fer carrils bici a Marratxí, per anar pel camí vell de Bunyola, des del camí de sa Cabana fins a la intersecció de la urbanització des Garrovers. Això és un quilòmetre i mig, més o manco, anant pel camí vell de Bunyola, quant ja comença el terme de Marratxí. Ara, jo comprenc que un carril bici sobretot si és per turisme és molt perillós, hem vist el de Can Picafort. Per al cicloturisme jo aconsellaria que s'estudiassin altres tipus de mesures: habilitar camins rurals, aprofitar infraestructures existents, com vies de tren, depèn de si s'ha de potenciar el ferrocarril, mirar si queden línies que estan exemptes i que no s'han de potenciar. Però per a cicloturisme els carrils adossats a la carretera són molt perillosos; almanco sempre has de deixar un desnivell, una bardissa, qualche cosa que eviti que es pugui invadir el carril de ciclistes, perquè el cicloturisme és un ciclisme que no va amb la concentració amb què va un ciclista de ruta. I això és un poc el que tenim estudiat quant a carrils bici i tot això.

Quant a les restriccions de trànsit, no, encara no hem pres cap mesura. Evidentment a arrel de esdeveniments ocorreguts la setmana passada, tenim l'exemple de sa Calobra, sabem que és una carretera que espanta, perquè les condicions geomorfològiques de la muntanya espanten. La inversió que s'hauria de fer per assegurar aquella carretera és molt forta; totes aquestes barreres antidesprendiments són cares, prop de 30 o 40.000 pessetes el metre. Tampoc no és una casta de penya-segat molt clar, d'aquell que hi puguis posar una xarxa. S'hauria de fer un estudi, s'haurà de fer, i el farem ja de fet, ara evidentment hem d'actuar, hem de fer un estudi de la zona de més alt risc, per actuar i veure quines mesures podem posar. La roca que va caure l'altre dia devia fer 15 tones; es va xapar en dos trossos, un en devia tenir 10 i l'altre 5. Això amb una xarxa difícilment es contendrà, però sempre pots esmorteir l'impacte, i això és important.

Això ho deia perquè s'ha parlat que el trànsit en aquesta carretera d'autocars, fins i tot d'autocars de dos pisos, és molt fort, hi ha unes hores determinades que hi van 60 o 70 autocars que davallen i pugen després, i combinat amb una quantitat de cotxes de lloguer i de turistes enorme. Pensam si aquí hem de prendre mesures restrictives de trànsit. A totes aquestes mesures hi ha després una pressió dels veïns molt forta, és molt difícil reduir el tonatge, o posar un horari restrictiu de circulació, perquè són mesures molt antipopulars, almanco per a la gent que viu allà.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Vol tornar a intervenir? Per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula el Sr. Francesc Triay.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Gràcies, Sr. President, i gràcies, Sr. Rosselló, per estar avui aquí amb nosaltres tractant de reflexionar conjuntament sobre aquestes xifres tan altes d'accidents mortals i amb ferits a les Illes Balears, en carreteres i vies urbanes, i tractant entre tots, per tant totes les administracions, de veure quines solucions o quines actuacions podrien pal·liar aquest greu problema. No hi ha dubte que la xarxa del Consell de Mallorca en concret és una xarxa de carreteres important, perquè si són 660 quilòmetres, i el Govern ens ha dit ara fa un moment que són 1.000 quilòmetres que té a Mallorca, ja es veu que hi ha un pes relativament important, encara que òbviament tinguin unes característiques o unes intensitats de trànsit inferiors. Per cert, jo li volia demanar si es coneixen les intensitats de trànsit de les carreteres del Consell de Mallorca, i si és que no, quan es disposarà ja dels instruments per anar fent un mapa de trànsit amb coneixement precís. Però en qualsevol cas sí que li volia demanar de quin ordre de magnitud creu que són les diferents carreteres del Consell de Mallorca, la intensitat de trànsit, per fer-nos una idea, en comparació amb el que hem vist de les intensitats de les carreteres de la Comunitat Autònoma.

Durant aquests dies aquí hem manejat, jo crec que en algun cas amb alguna confusió, dos conceptes diferents de punt negre en carretera; perquè la Direcció General de Trànsit i la Prefectura Provincial manegen un concepte de punt negre que és en termes absoluts, i per tant vol dir que a tal punt de carretera s'han produït tres accidents, i això ja en aquest any el qualifica de punt negre; la qual cosa fa que molts de punts negres es mantenen al llarg dels anys, no són subsanats. I s'aplica un altre criteri per part de Carreteres, sembla ser que amb criteris de la Direcció General de Carreteres de l'Estat, que els punts negres els relativitzen en funció del trànsit, i per tant no interessa tant el nombre d'accidents sinó el nombre d'accidents en relació amb el trànsit que passa per aquesta carretera. Jo voldria saber en aquests punts negres de què ens ha parlat de quin criteri estam parlant; m'imagín que és el criteri quantitatiu i directe que aplica Trànsit, i que per tant en aquest sentit el fet que aquest punts no es repeteixin i que no hi hagi víctimes mortals, doncs és un element reconfortant, en certa manera, quant a la gestió d'aquestes carreteres.

M'agradaria que ens explicàs una mica més, perquè crec que és nova, la qüestió de les mesures de baix cost: quines són aquestes mesures de baix cost, què podríem fer en concret dins aquest concepte, per una part. Per una altra part, un tema que ja han tocat altres diputats, la coordinació entre administracions en matèria de seguretat vial: Jo vaig entendre del cap provincial de Trànsit, del Sr. Corominas, que ens deia que havia existit un organisme de coordinació balear provincial de seguretat vial, i que ara s'havia de relançar; però no ho vaig veure molt clar. Li volia demanar si vostè, que fa anys que està amb el tema de les carreteres del Consell de Mallorca, ha participat mai en un organisme d'aquest tipus, de coordinació d'administracions aquí, a Mallorca o a les Illes Balears; perquè crec que és un de les coses necessàries, i a les quals no tan sols el Govern i el Consell de Mallorca, i Trànsit i Guàrdia Civil, crec que també l'Ajuntament de Palma hi hauria de participar, tenint en compte la importància dels accidents i el nombre en què es produeixen.

I per altra part, com que em consta que vostè ha assistit a un congrés de seguretat vial a carreteres de diputacions i d'ajuntaments, també li voldria demanar, per facilitar els treballs de la comissió, si podríem tenir la documentació que es va elaborar en aquest congrés dins l'any 97. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Triay. Sr. Rosselló, té la paraula.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE VIES I OBRES DEL CONSELL INSULAR DE MALLORCA (Francesc Rosselló):

Gràcies. Quant a la primera qüestió, d'IMD realment no tenim campanya d'aforaments, des que jo he entrat al Consell. El que passava és que abans, pel que es veu, el Govern també aforava carreteres de la Diputació. Jo tenc dades d'aforaments fins a l'any 83, no de totes, però de les més importants, ens donaven aforaments de la Diputació, i és el mapa que tenc jo d'aforaments, de l'any 83. En tenc del 79, del 73, és a dir els mapes d'aforaments que es varen fer, però aforades pel Govern.

Quant a les dades amb què jo compt de després, també m'he servit un poc *-a falta de pan, buenas son tortas-* de les dades que ens donava el Pla director de carreteres, perquè s'ha fet un estudi d'avaluació, en funció d'un repartiment de trànsit, amb un model que ja sabem que funciona o no funciona, però que ens donava unes previsions per a l'any 2000, si s'hagués posat en marxa el Pla; i també és una referència per comentar la qüestió que em feia en quines quantitats estam. Jo, pel que he vist, estam que aproximadament un 20% dels trams de la nostra xarxa supera els 3.000 vehicles d'IMD. Arribam a tenir 5, 6, 7 i 8.000 vehicles a trams de la zona de Cala Millor, per exemple, de Portocristo, de per aquelles bandes. Evidentment, a la zona centre estam per 700, 800, 900, mil i busques, ens movem dins aquestes quantitats.

Quant als criteris dels punts negres, són els que ens ha passat la Direcció General de Trànsit, amb el criteri de tres accidents amb víctimes en un mateix punt. Nosaltres també hem actuat no només en aquests punts negres, sinó en elements singulars del traçat en què hi havia hagut qualque accident: En els punts negres hem actuat en tots, pràcticament; i en els punts d'especial sinistralitat, on hi ha hagut un o dos accidents, amb o sense víctimes, normalment amb víctimes, però menys restrictiu.

A la meua intervenció ja he comentat que la tendència és analitzar els TCA, no punts, sinó trams de concentració d'accidents, i s'han fet actuacions puntuals al País Basc, a una ponència dins el congrés aquest de què parlàvem; i una avaluació dels beneficis quant a reducció d'accidentalitat, i tot això. El que passa és que sempre hi ha una discussió quant a un tema molt espinós, quan (...) un mort, hi ha unes diferències brutals. A Espanya, quan s'han fet anàlisis estadístiques, estaven entre 25 i 30 milions; hi ha llocs de la Comunitat Europea que arriben als 300. Evidentment això, si ho valores poc, i estàs estudiant les taxes de rendibilitat de les mesures de baix cost, hi va en contra, perquè si valores (...), el període d'amortització serà més llarg.

Quant a aquestes mesures de baix cost, a la Direcció General de Carreteres han fet una divisió en nou grups: abalisament, és a dir abalisar (...) d'aresta, divisòries en divergències, captafars, senyalització vertical, horitzontal, marques vials amb ressalt, tot això; sistemes de contenció, barreres de seguretat, en aquest tema he de dir que s'està modificant el criteri de barreres de seguretat doble ona, ens hi haurem d'adaptar, perquè ara en lloc d'encastar (...) que es feia, el que es fa és posar (...) en sentit contrari, però sense formigó, clavades amb una màquina, d'un material dúctil, que quan un cotxe hi pega es doblega, el suport surt del seu forat, i la barrera treballa millor en rebre l'impacte del vehicle. Els sistemes de contenció poden ser barreres de seguretat, o altres, baranes. Millores de característiques superficials: intentar millorar la rugositat, el coeficient de fricció transversal, intentar evitar zones d'embassament. Canvis geomètrics: millores de traçat en planta, millores de canvis de rasant, millores en general que impliquen modificació del traçat. Actuacions en interseccions: rodones, carrils, millores, millora de visibilitat simplement, que pot ser el cas de camins petits. Control d'accesos, de passos de vianants, fonamentalment a travesseres. Actuacions a travesseres quant a intentar disminuir la velocitat d'entrada a travesseres, poden ser semàfors de control de velocitat, o actuacions que s'han fet a França, han fet un experiment a França de mesures de..., l'important quant entres a una travessera és la percepció que ha de canviar la forma de conduir, i aquí el problema és que aquests grans vials que entren dins una ciutat, (...) et trobes un semàfor i es peguen bufetada; la percepció que té l'usuari que entra en un terreny que no és el mateix, que l'hàbit de conduir a 90, 100 o 120 s'ha de modificar. Llavors s'han intentat una sèrie de mesures: s'han fet guals colorejats, una espècie de passos de vianants amb 7 o 8 centímetres d'altària, i 4 o 5 metres, colorejats de vermell, amb òxid de ferro, i pintats de blanc, amb triangles i pas zebra. S'han emprat fins i tot *chicanes* amb pintura, perquè està comprovat que un estrenyiment fa reduir la velocitat a l'usuari, i s'han fet amb pintura blanca petits estrenyiments de la calçada, i evidentment rodones també, normalment hi ha a grans ciutats on arriben vies importants, bé s'implanten moltíssim a les perifèries de les ciutats les rodones per modificar l'hàbit de conduir, de la velocitat. I després també enllumenats, enllumenats de rodones, de vials semiurbans, i tot això. Aquests són els grups on treballa la Direcció General de Carreteres en mesures de baix cost.

I quant a la coordinació amb la Direcció General de Trànsit, tenim la remissió dels informes d'accidents i dels informes de punts negres, i mai no he conegut jo aquest organisme amb el Govern i tot això, almanco des que joestic en el Consell, no ha intervengut un organisme d'aquest tipus.

Quant a la documentació de (...), es va publicar d'un congrés que va fer el Govern de seguretat vial, tenc un llibre on hi ha pràcticament totes les ponències que es varen fer i les intervencions que es varen fer, i evidentment el podem facilitar a aquesta comissió.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Triay, vol tornar a intervenir?

Sr. Soler, per part del Grup Parlamentari Popular.

EL SR. SOLER I CLADERA:

Gràcies, Sr. President. En primer lloc, agrair la compareixença avui del Sr. Rosselló davant aquesta comissió. Jo començaré per les darreres paraules a què ell feia referència. A la compareixença que hi va haver del cap de la Direcció Provincial de Trànsit, es manifestava que hi havia una espècie, així ho vàrem entendre, de comissió de seguretat vial on hi participaven responsables de la Direcció Provincial de Trànsit i del Govern balear, ell mateix va dir que no estava previst ni estava contemplat en aquells moments la pertinença a aquesta comissió dels consells insulars, i nosaltres precisament li vàrem recalcar que creïem que, en el cas de la nostra comunitat autònoma, era importantíssim que els tres consells insulars fossin presents a aquesta comissió en concret, donades les responsabilitats que tenen a cadascuna de les illes en matèria de xarxa viària.

Per altra part, pràcticament totes les altres preguntes que li han fet els anteriors intervinents han deixat el tema bastant tancat, només unes qüestions concretes o puntuals que sí m'agradaria demanar-li. En primer lloc, quant a la conservació de la xarxa viària del Consell Insular de Mallorca, quina és la quantitat que es destina anualment a aquesta finalitat i, des del seu punt de vista, quina seria, en el seu cas, la xifra òptima de recursos per tenir una millor conservació.

Per altra part, en relació a la qüestió de l'adherència dels ferms, vostè deia que donades les intensitats de trànsit que tenen les carreteres de la xarxa viària del Consell Insular de Mallorca, el període de temps és bastant major que el del Govern, és a dir, si el Govern parlava d'un 3 anys, vostè parlava que tal volta podrien ser uns 5 anys el que es calculà en aquest sentit. Jo, al marge dels càlculs el que li demanaria és durant aquest temps, amb quina periodicitat s'han anat renovant aquestes capes de rodadura, per així dir-ho, que afecten l'adherència.

I també un altre aspecte, vostè ha fet incidència en la senyalització, quines previsions d'inversions tenen en aquests anys que vendran en relació a millorar la senyalització de les carreteres de la xarxa viària del Consell Insular.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Rosselló, té vostè la paraula.

EL SR. CAP DEL SERVEI DE VIES I OBRES DEL CONSELL INSULAR DE MALLORCA (Francesc Rosselló):

Insistir un poc en el tema que no he participat en aquesta comissió de la Direcció de Trànsit i, sense saber-ho, he exposat el que jo considerava desitjable, de fer un gabinet, una comissió o el que es vulgui dir, amb intervenció dels consells, evidentment.

Quant a la conservació, les impressions que tenim darrerament, els darrers anys en el Consell Insular de Mallorca, s'estimen aproximadament en uns 500 milions, amb possibles ampliacions pressupostàries, una vegada feta la liquidació del Consell en 100 o 150 milions més. En conservació, fa una sèrie d'anys s'estimava que l'ideal seria tenir un milió per quilòmetre, per ventura abans seria un poc més, o sigui que per ventura, amb 800 milions ..., parlem de conservació inclosa la inversió que hem fet en punts negres i evidentment amb l'extensió de capes de rodades drenant.

Encara no hem arribat al moment de repetir cap drenat nosaltres, es varen començar a fer aproximadament fa 5 anys, i bé, no he observat problemes seriosos encara, per ventura haurem de fer anàlisis més de laboratori per comprovar les que ja es varen fer els primers anys, el que feim és ..., no les tenim totes les carreteres, per ventura està sobre el 60 o 70% on tenim capa drenant, evidentment anam fent la capa drenant a les carreteres que tenien més intensitat de trànsit, hi ha carreteres de la zona centre que encara no tenen capa drenant, anam fent, ara començarà, per ventura, el moment de revisar les primeres capes i estudiar quines s'han de renovar també.

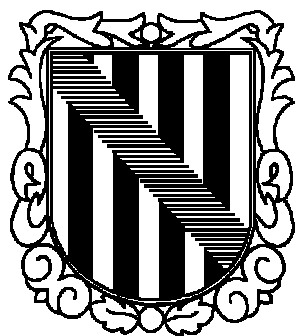
Quant a previsions d'inversions en senyalització, bé, en el darrer any i a partir de l'any passat s'han fet ja sis projectes de senyalitzar tota l'illa, és a dir els projectes de zona sud, zona centre i zona nord, quant a senyals d'orientació i de direcció, (...) cartell de presenyalització, cartell de confirmació i senyal de direcció a la xarxa, procurant establir un criteri similar en converses que hem tengut amb el Govern balear quant al tipus de senyal que es posava i quant a una sèrie de característiques que s'aplicaven quant a quines són les poblacions principals, quines no ho són, quant al tamany de lletra que havies de posar a un cartell, ... i hem procurat fer-ho amb les mateixes característiques que ho feia el Govern, en consultes que hem fet abans de preparar els projectes. I quant a senyalització horitzontal també estam un poc complint el que et diu la teoria, és a dir cada dos anys renovar la pintura, enguany en pocs mesos a tota l'illa es renovarà la pintura de marca vial, són projectes de 20 i busques de milions de pessetes, en la senyalització vertical tal vegada ens gastam prop de 70 milions i en senyalització horitzontal prop de 40 i busques milions de pessetes. Aquesta és la inversió que es va fer l'any passat en projectes que estan en fase d'adjudicació o estan adjudicats, ja.

Res més.

EL SR. PRESIDENT:

Vol tornar a intervenir?

Moltes gràcies, senyores i senyors diputats. Moltes gràcies, Sr. Rosselló per la seva compareixença. I no havent-hi més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió.



**DIARI DE
SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES
BALEARS**

PREU DE LA SUBSCRIPCIÓ

Un any	2.000 pessetes.
Sis mesos	1.000 pessetes.
Tres mesos	500 pessetes.
Preu de l'exemplar	100 pessetes.

Redacció i Administració
PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS
C/ Palau Reial, 16
PALMA DE MALLORCA

Imp. Parlament de les Illes Balears. Palma