



**PLA DIRECTOR SECTORIAL DE CARRETERES
(ILLA DE MALLORCA)**

**DOCUMENT N°5
PROGRAMES D'ACTUACIÓ**

PROGRAMA DE SEGURETAT VIAL

Novembre 2009

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ.....	3
2. OBJECTIUS.....	4
2.1. OBJECTIUS GENERALS.....	4
2.2. OBJECTIUS ESPECÍFICS.....	4
3. SITUACIÓ ACTUAL.....	5
3.1. MOBILITAT.....	5
3.1.1. Sistema viari de Mallorca: evolució.....	5
3.2. ACCIDENTALITAT.....	7
3.2.1. Xifres absolutes.....	7
3.2.2. Evolució.....	8
3.2.3. Causes dels accidents amb víctimes.....	9
3.2.4. Tipus d'usuari.....	16
3.3. AGENTS QUE INTERVENEN EN L'ACCIDENTALITAT.....	22
3.3.1. Infraestructures.....	23
3.3.2. Vehicles.....	23
3.3.3. Conductors.....	24
4. LINIES D'INTERVENCIÓ.....	26
4.1. ESTRUCTURACIÓ TERRITORIAL.....	26
4.2. ACTUACIONS ESPECÍFIQUES DE SEGURETAT VIAL.....	26
4.3. CONSERVACIÓ DE LA XARXA.....	28
4.4. EXPLOTACIÓ DE LA XARXA.....	28
4.5. AUDITORIES DE SEGURETAT EN EL PROCÉS DE DISENY, CONSTRUCCIÓ, CONSERVACIÓ I EXPLOTACIÓ.....	29
4.6. ESTUDIS, FORMACIÓ I COMUNICACIÓ.....	30
5. ELS PROGRAMES BIANUALS.....	31
6. PRESSUPOST DEL I PLA GLOBAL DE SEGURETAT VIAL.....	32

Annex nº1: Dades d'accidentalitat 2001-2006.

Annex nº2: Estudi d' accidentalitat de la xarxa de carreteres del Consell de Mallorca 2007.

1. INTRODUCCIÓ.

Des de que en 2001 se va atribuir les competències als Consells Insulars en matèria de carreteres i camins, no s'ha redactat cap Pla Global de Seguretat Vial.

Fins aquest moment la política seguida en seguretat vial ha estat basada en l'eliminació de TCA's de la xarxa de carreteres, és a dir, en mesures a executar damunt de la pròpia infraestructura. Ara es vol donar un pas endavant passant a més de la política de seguretat vial pal·liativa a un altra preventiva.

Per produir aquest canvi en els plantejaments seguits fins ara es proposa desenvolupar el **I Pla Global de Seguretat Vial 2009-2015**, que a diferència del fet fins ara pretén l'obertura a uns altres àmbits distints de la pròpia infraestructura profunditzant en el coneixement del problema, ampliant les mesures a adoptar i millorant l'avaluació dels resultats.

Aquest Pla Global queda obert a totes les facetes des de les que escometre estratègies per la millora de la seguretat de la circulació per carretera i tindrà les següents característiques:

- Es desenvoluparà mitjançant Programes Bianuals
- Contemplarà un enfocament multidisciplinari
- Ampliarà els indicadors de la Seguretat Vial
- Estimularà la creativitat i el pensament innovador
- Aprofundirà en els anàlisis costos/ eficàcia
- Facilitarà la informació per i del usuari
- Participaran organismes independents

Els **Plans de Seguretat Vial Bianuals** establiran les actuacions a realitzar per la millora de la circulació de xarxa de carreteres de Mallorca.

L'objectiu d'aquests plans de seguretat vial bianual, serà la reducció de l'accidentalitat i així aconseguir l'objectiu fixat per la Unió Europea de reduir en un 50% el nombre de víctimes mortals en carretera entre 2000 y 2010.

En cadascú dels plans bianuals es farà un anàlisi dels resultats obtinguts en l'anterior pla, per tal d'aprofitar i potenciar les experiències que millors resultats hagin proporcionat, i modificar o desistir d'aquelles altres que no hagin complert adequadament les expectatives plantejades.

2. OBJECTIUS.

Els objectius que planteja el pla es dividiran en generals i específics.

2.1. OBJECTIUS GENERALS.

- Aconseguir que les xifres de mortalitat en 2010 no superin el 30% dels registrats a 2006.
- Compatibilitzar l'increment de la mobilitat amb la millora de la seguretat vial.
- Involucrar la societat en la consecució dels anteriors objectius.

2.2. OBJECTIUS ESPECÍFICS.

- Millorar les condicions de seguretat de les carreteres del sistema viari de Mallorca, actuant preferentment en aquells trams amb majors dèficits de seguretat, i establint procediments de disseny i construcció que garanteixen que les noves carreteres disposen de les millors característiques de seguretat.
- Difondre la informació sobre accidentalitat, a fi de col·laborar en la conscienciació de l'usuari.
- Fomentar l'intercanvi d'informació entre organismes, atenent a les seves indicacions i emetent recomanacions per a un millor coneixement del problema.
- Prestigiar la senyalització fent-la més útil i evitant incongruències.

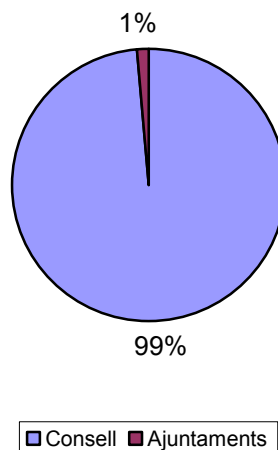
3. SITUACIÓ ACTUAL

3.1. MOBILITAT.

3.1.1. Sistema viari de Mallorca: evolució.

A diferència de la major part de les Comunitats Autònomes espanyoles, les carreteres de Mallorca són gestionades quasi únicament per una Administració, el Consell de Mallorca al qual pertanyen el 99% dels Km de carreteres de Mallorca, solament un 1% de les carreteres son propietat dels distints ajuntaments de l'illa.

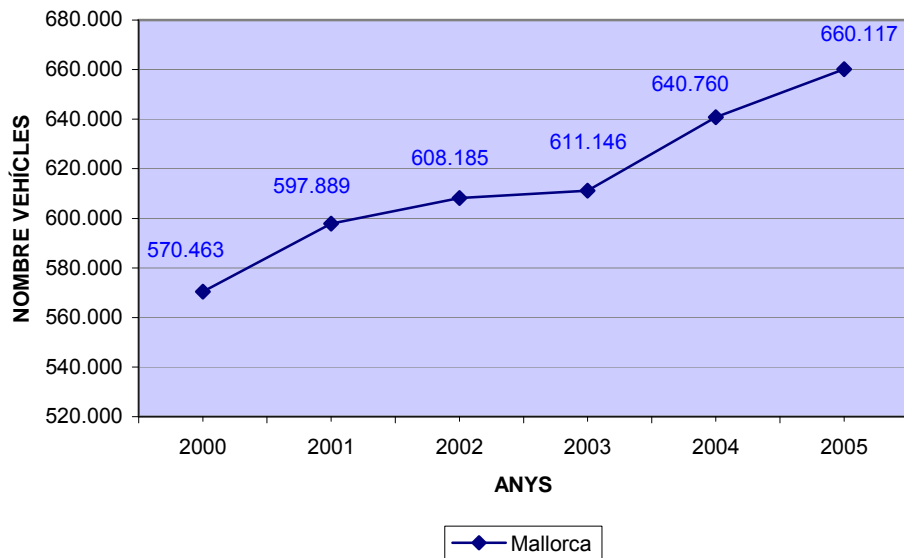
Titularitat de la xarxa de carreteres en funció dels km que pertanyen a cada Administració



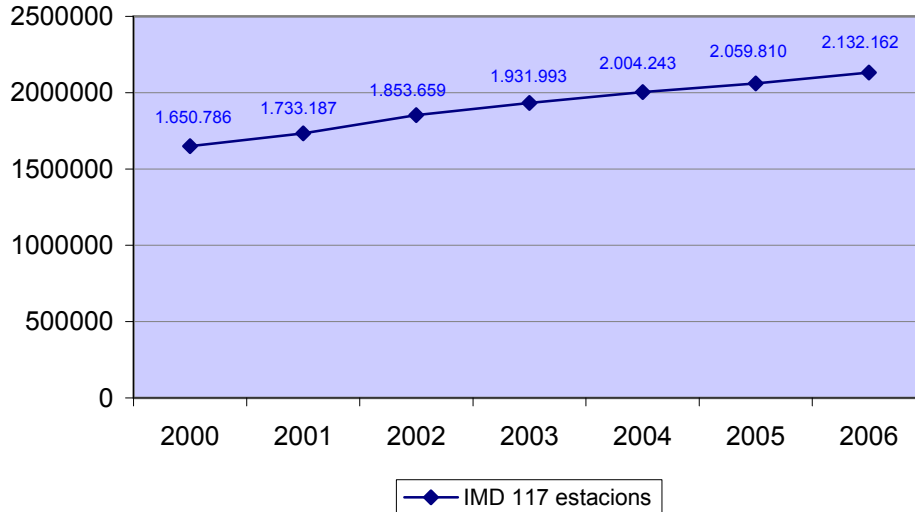
És important tractar d'anticipar-se a la futura demanda de transport, si es vol des del planejament, anar adaptant les infraestructures existents al que realment serà sol·licitat pels ciutadans.

A la següent gràfica, les pot observar l'evolució del parc de vehicles en el període 2000/2005. En aquest període la taxa mitja de creixement interanual ha estat del 2,98%.

EVOLUCIÓ DEL PARC DE VEHICLES (Període 2000/2005)

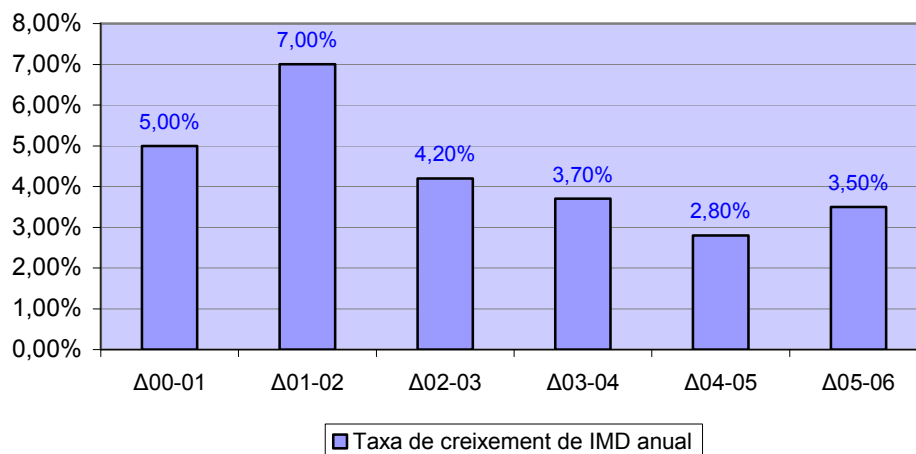


De la mateixa manera es representa l'evolució del trànsit del 2000-2006 (117 estacions)



Entre 2000 i 2006, el creixement absolut del trànsit a Mallorca ha estat del 29,2% (la mesura obtinguda a partir de 117 estacions es pot considerar prou representativa del conjunt de l'illa).

Fent la mitjana dels sis creixements interanuals que s'han registrat en el període de referència, s'obté un valor del 4,4%. Aquest creixement interanual mitjà es pot considerar força alt, atès que les mitjanes de creixement de referència se situen entre el 3% i el 4% per a períodes temporals com l'analitzat.



3.2. ACCIDENTALITAT

3.2.1. Xifres absolutes

En línia amb el plantejament de la Unió Europea sobre reducció de la mortalitat, el Consell, mitjançant aquest Pla de Seguretat Vial, **es proposa com objectiu reduir un 30% per al 2010** els morts en accident de trànsit respecte de l'any 2006

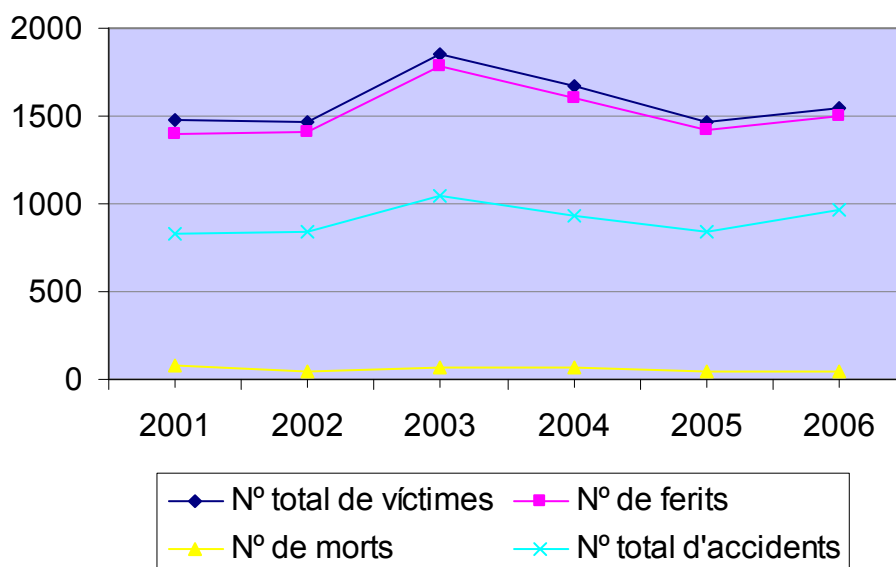
La següent taula recull les xifres globals dels accidents produïts durant el període 2001/2006 en les carreteres de Mallorca, les xifres de l'any 2006 serviran com punt de referència de cara a avaluar el compliment de l'objectiu assenyalat en el paràgraf anterior.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nº total de víctimes	1475	1461	1853	1675	1466	1551
Nº de ferits	1399	1411	1789	1606	1419	1501
Nº de morts	76	50	64	69	47	50
Nº total d'accidents	830	842	1044	934	846	964

3.2.2. Evolució

La següent gràfica mostra l'evolució de l'accidentalitat en la xarxa de carreteres de Mallorca.

**ACCIDENTALITAT A LES CARRETERES DE MALLORCA
2001/2006**



Per tal de reduir el nombre de morts anual ha de haver-hi un canvi de plantejament que es tracta de escometre a través d'aquest Pla de Seguretat Vial, ja que la xifra de morts es manté prou constant anualment.

3.2.3. Causes dels accidents amb víctimes

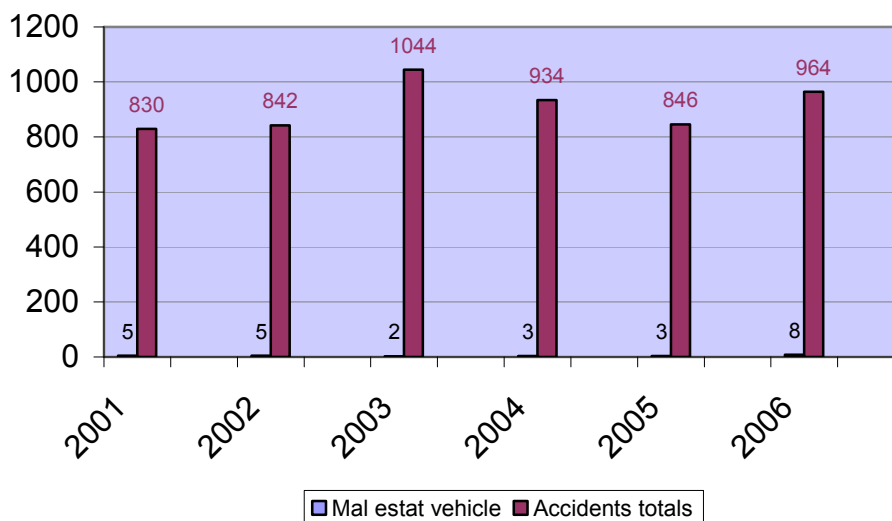
Com es pot comprovar a la següent taula, els factors concurrents que desencadenen l'accident, predominen la velocitat inadequada, la distracció del conductor, l'estat psicofísic del conductor. La suma d'aquests representa el 60% de les causes que provoquen l'accident.

NUM TOTAL ACCIDENTS	2001		2002		2003		2004		2005		2006	
	830	%	842	%	1044	%	934	%	846	%	964	%
Mal estat vehicle	5	0,60	5	0,59	2	0,19	3	0,32	3	0,35	8	0,83
Altres factors	20	2,41	13	1,54	17	1,63	11	1,18	36	4,25	113	11,72
Inexperiència conductor	13	1,57	10	1,19	22	2,11	12	1,28	26	3,07	55	5,70
Distracció	231	27,83	250	29,69	268	25,67	268	28,69	533	63,00	837	86,82
Sense opinió definida	7	0,84	12	1,43	3	0,29	4	0,43	7	0,83	122	12,65
Sense factors	86	10,36	81	9,62	108	10,34	98	10,49	49	5,79	110	11,41
Infraccions Normes de circulació	342	41,20	331	39,31	407	38,98	373	39,94	726	85,81	871	90,35
Meteorologia adversa	3	0,36	11	1,31	6	0,57	3	0,32	21	2,48	76	7,88
Velocitat inadequada	163	19,64	205	24,35	241	23,08	224	23,98	269	31,79	379	39,31
Averia mecànica	5	0,60	3	0,36	3	0,29	6	0,64	16	1,89	16	1,66
Cansament i son	47	5,66	35	4,16	53	5,08	45	4,82	56	6,62	78	8,09
Estat de la via	9	1,08	18	2,14	7	0,67	15	1,61	21	2,48	57	5,91
Alcohol i drogues	39	4,70	44	5,23	45	4,31	40	4,28	85	10,05	166	17,22
Estat de la senyalització	---	---	1	0,12	1	0,10	---	---	8	0,94	9	0,93
Tram en obres	---	---	---	---	3	0,29	4	0,43	26	3,07	32	3,32
Irrupció animal	---	---	---	---	---	---	---	---	4	0,47	35	3,63
Malaltia	---	---	---	---	---	---	---	---	1	0,12	13	1,34

A continuació es presenten una sèrie de gràfiques que desglossen l'anterior taula en funció de les causes dels accidents i la seva evolució al període 2001-2006.

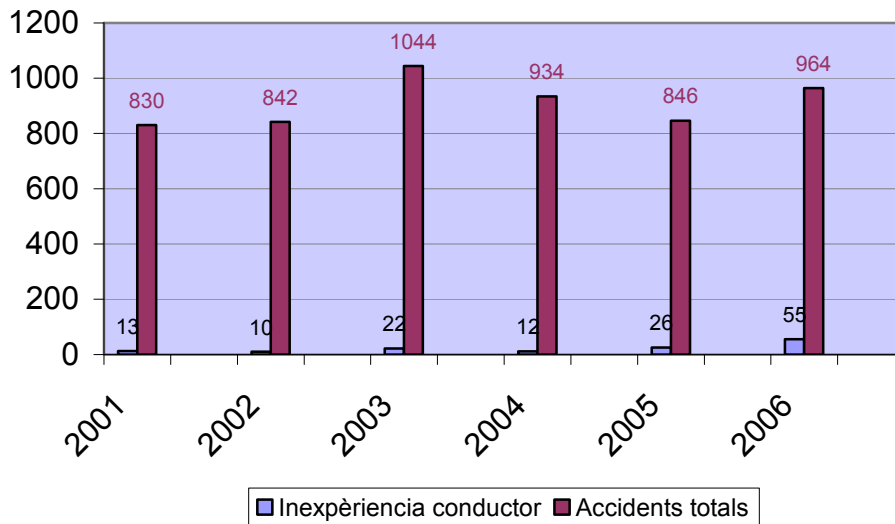
Com es reflecteix en la següent taula la tendència en els últims anys, dels accidents a causa del mal estat del vehicle es pràcticament constant des de 2001, només a l'any 2006 creix lleugerament per sobre de la mitja que està en 5,2 accidents per any en els darrers sis anys.

Evolució d'accidents a causa del mal estat del vehicle



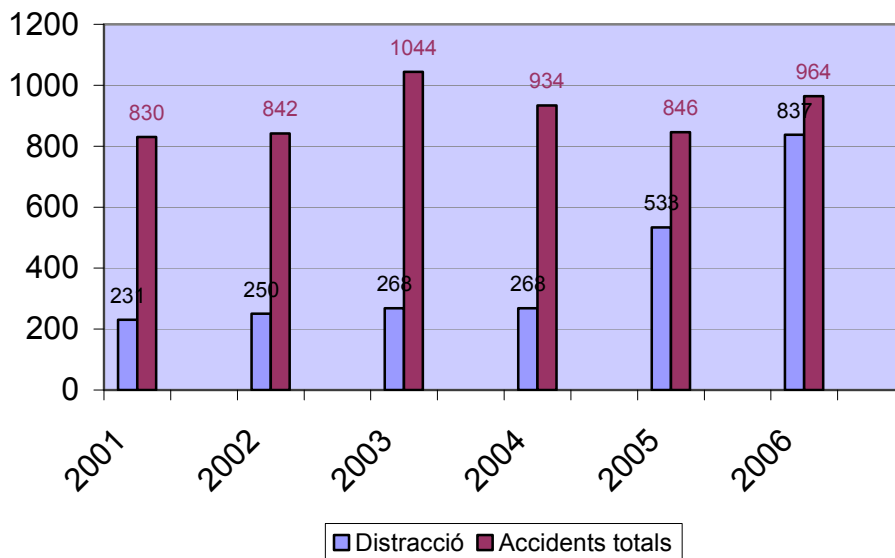
La inexperiència del conductor com causa o factor determinant en la producció d'accidents es reflecteix en la següent taula. Com es pot observar les xifres s'han mantingut pràcticament constants al llarg d'aquests sis anys, solament duplicant-se respecte a la tendència habitual en l'últim any

Evolució d'accidents a causa de la inexperiència del conductor



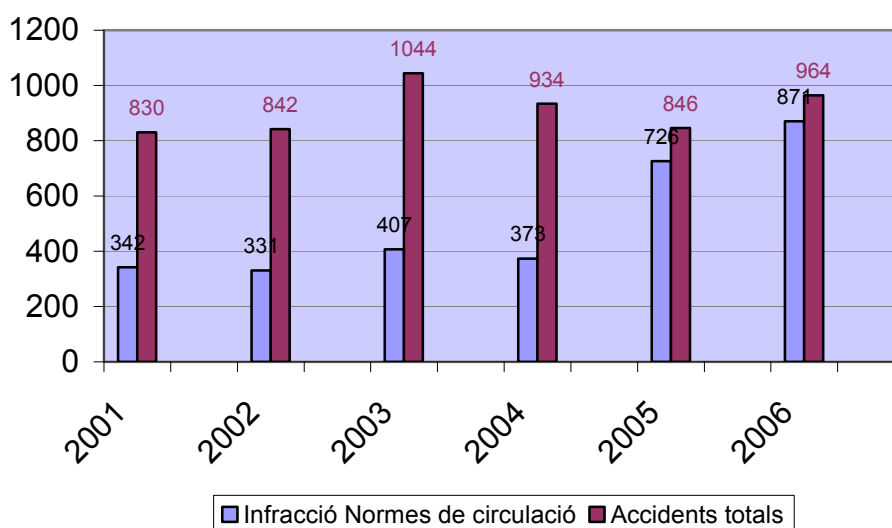
La distracció com mostra el següent gràfic és un factor determinant en la producció d'accidents totals en aquest període. En els últims sis anys, la distracció del conductor, almenys ha contribuït en un 25% de les xifres totals d'accidents

Evolució d'accidents a causa de la distracció



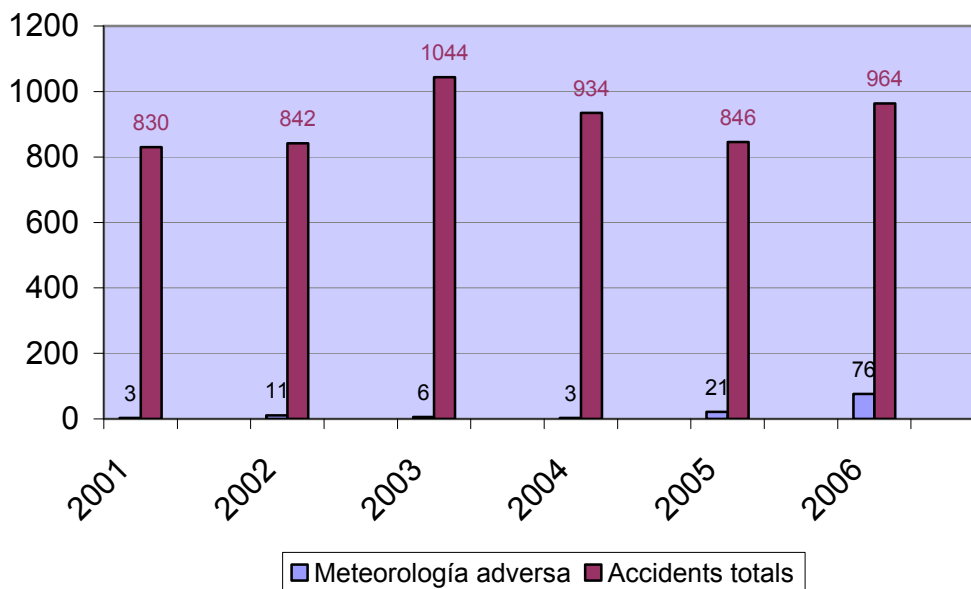
Anàlogament amb la causa anterior la infracció de les normes viàries és un factor determinant en la tendència general dels accidents totals. Els conductors infringeixen amb bastant assiduïtat les normes de circulació. En aquest cas contribueixen en més d'un 30% al llarg de tots els anys pertanyents al període d'estudi.

Evolució de accidents a causa de la infracció de les normes de circulació



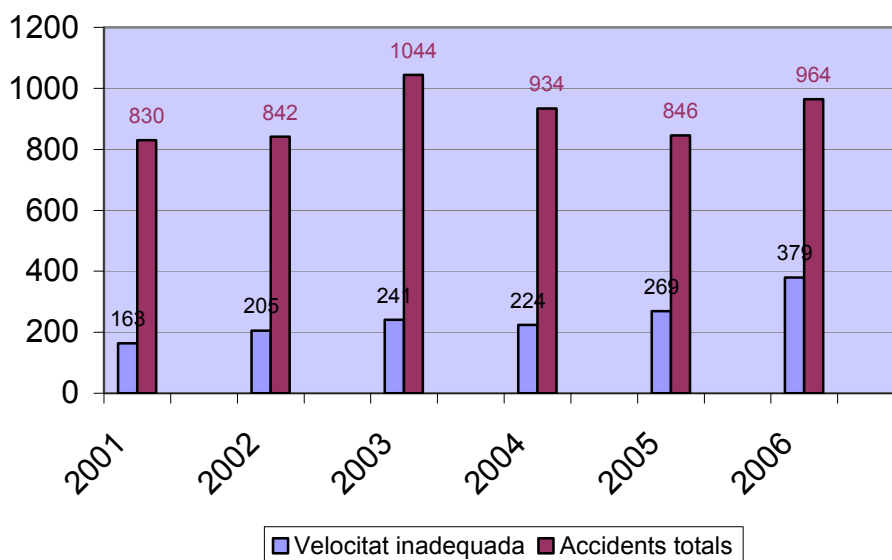
La meteorologia adversa té una petita incidència sobre les xifres d'accidents totals. Tant sols a l'any 2006 ha augmentat respecte de les xifres habituals, arribant a produir-se 76 accidents a causa de els factors climatològics externs.

Evolució d'accidents a causa meteorològia adversa



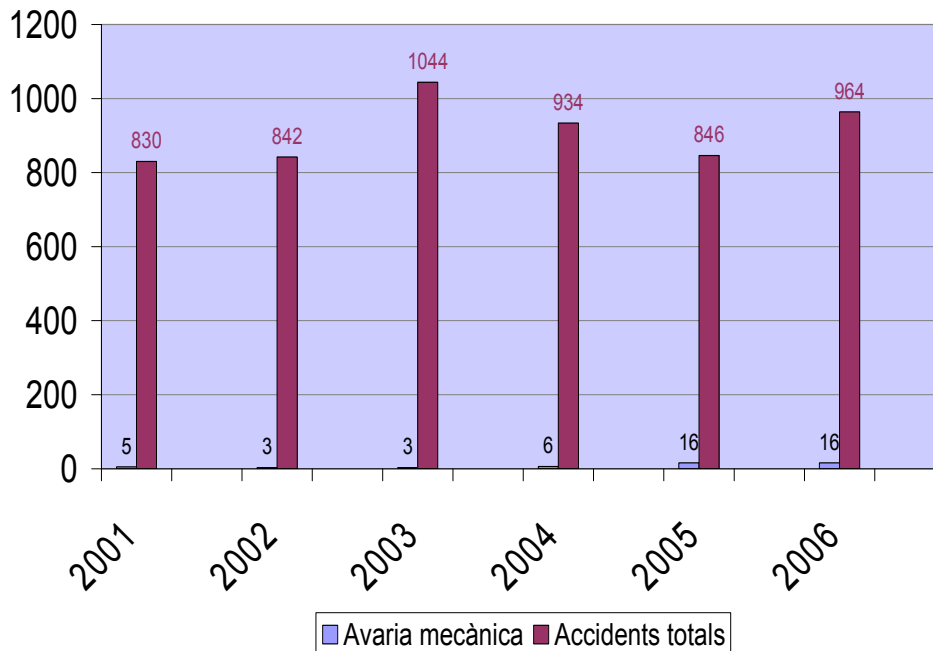
A causa de la velocitat inadequada s'han produït el 25% dels accidents en el període d'estudi com mostra el següent gràfic. Juntament amb altres factors és una causa determinant en la producció d'accidents totals en aquest període.

Evolució d'accidents a causa de velocitat inadequada



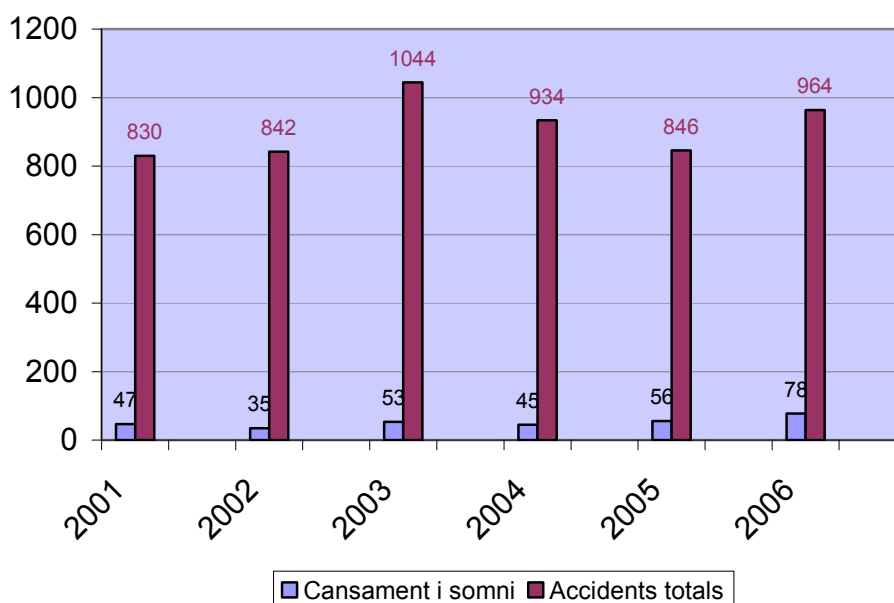
Com mostra la següent taula l'avaria mecànica del vehicle gairebé no té incidència en les xifres totals d'accidents en el període que estem estudiant.

Evolució d'accidents a causa de avaria mecànica



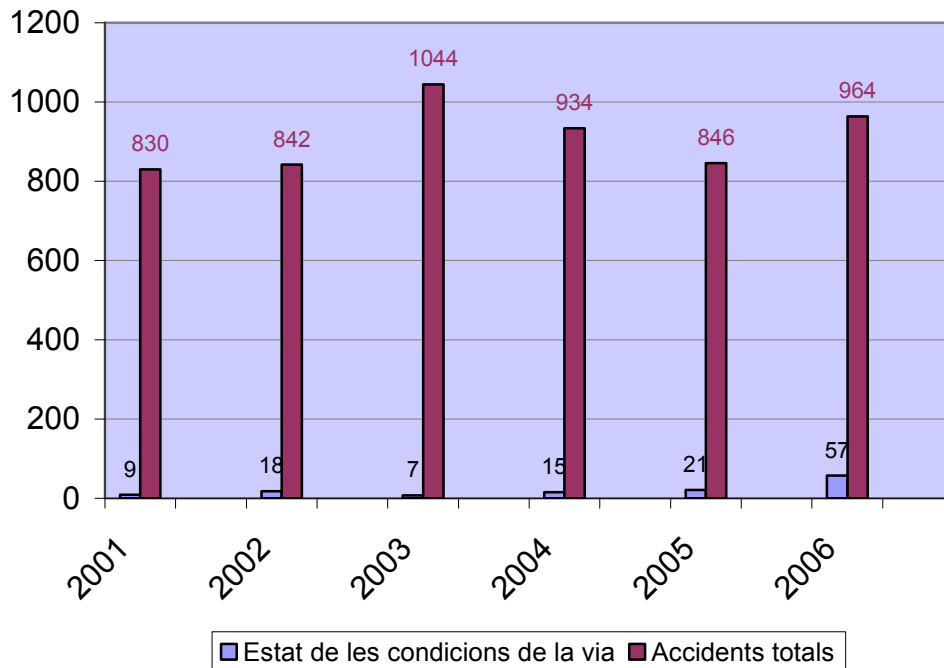
Les xifres de cansament i son en els conductors que han produït accidents s'han mantingut pràcticament constants al llarg de tot el període. En el següent gràfic queda reflectit.

Evolució d'accidents a causa de cansament i somni



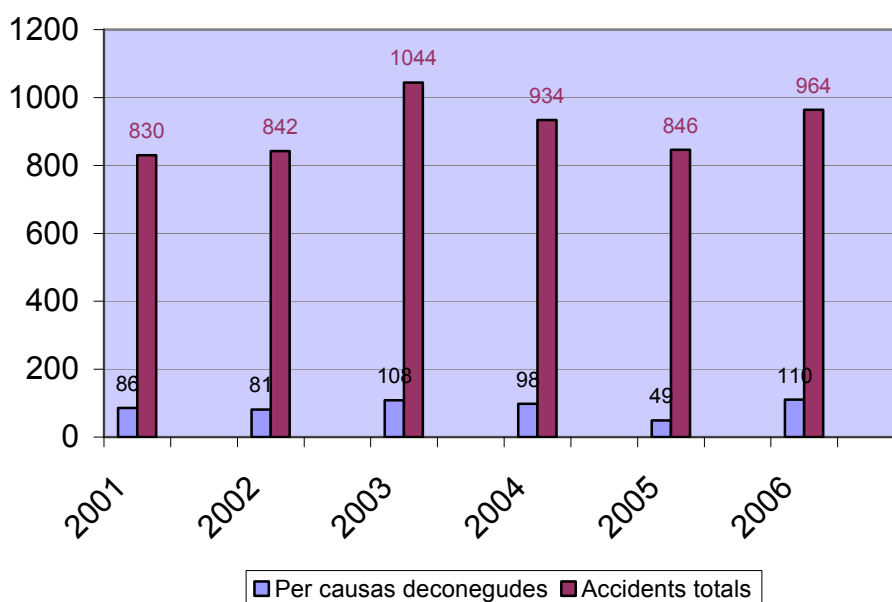
Les xifres d'accidents produïts a causa de l'estat de les condicions de la via s'han mantingut, anàlogament amb les dades de l'anterior gràfica, pràcticament constants al llarg de tot el període.

Evolució d'accidents a causa de les condicions de la via



Els accidents produïts per causes desconegudes semblen seguir una tendència descendent en el període d'estudi, com mostra el gràfic següent, al contrari que la tendència general, el que vol dir que la majoria dels accidents es sap perquè es produeixen.

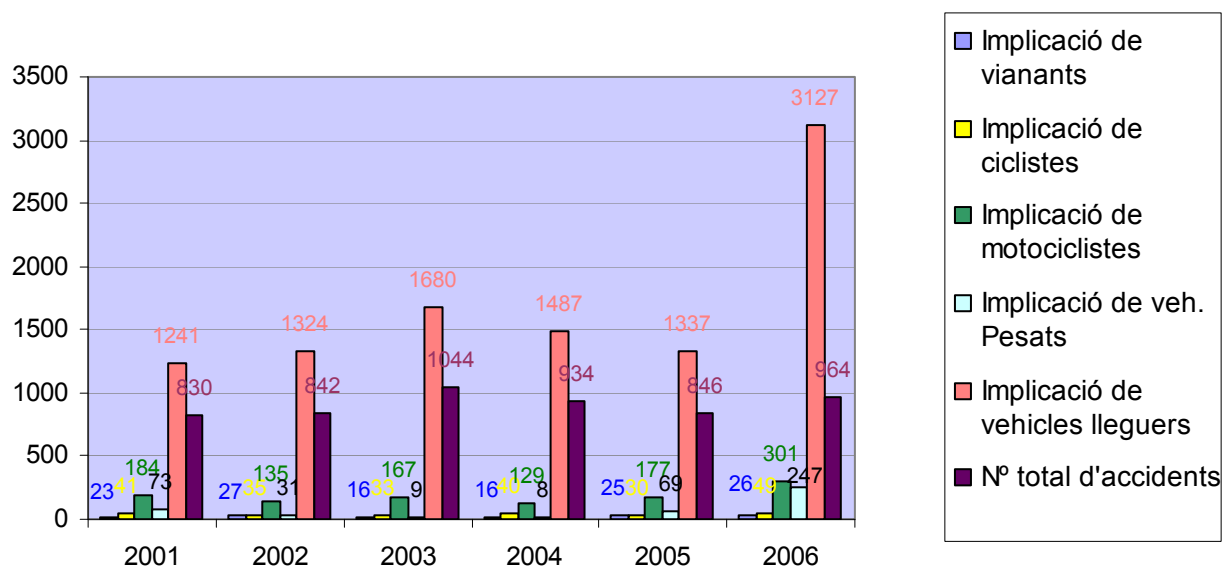
Evolució d'accidents per causes desconegudes



3.2.4. Tipus d'usuari

Si s'observa curiosament les dades que a continuació es presenten, cap destacar que en relació al tipus d'usuari implicat en els accidents, predomina l'accidentalitat en els usuaris de motocicletes i turismes, front accidents amb vehicles pesats i vianants. És important esmentar que el percentatge d'accidents amb vehicles pesats ha arribat a un 10,86% en l'any 2006, augmentant en consideració les xifres d'accidents amb implicació d'aquest tipus d'usuari en els dos últims anys. En canvi l'accidentalitat amb la implicació de qualsevol altre tipus d'usuaris no ha sofert grans canvis i es manté una tendència pràcticament constant al llarg del període d'estudi.

EVOLUCIÓ DELS ACCIDENTS EN FUNCIÓ DEL TIPUS D'USUARI

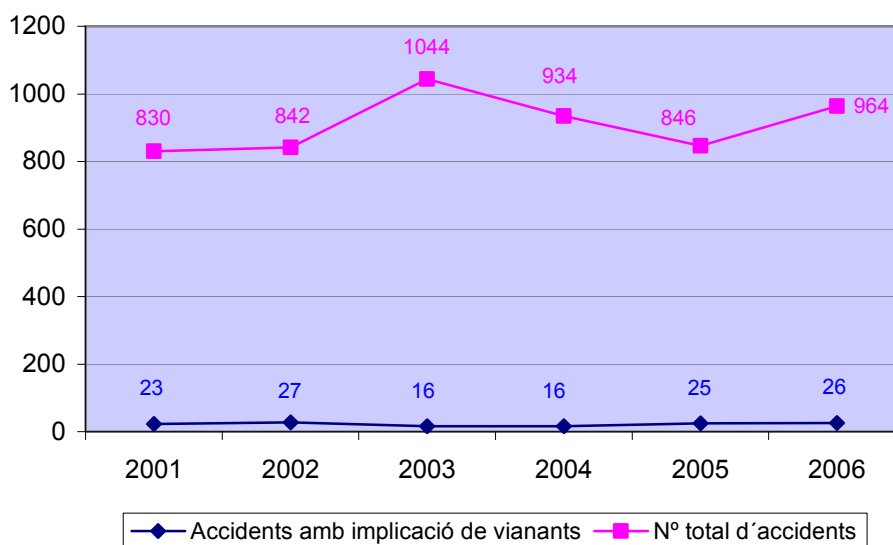


1.-ACCIDENTS AMB IMPLICACIÓ DE VIANANTS.

El nombre d'accidents amb implicació de vianants al període 2001-2006 s'ha mantingut prou constant, com es pot comprovar a la següent taula, amb xifres entre el 3,21 i el 1,71 % del total d'accidents.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Accidents implicació vianants	23	27	16	16	25	26
Núm. total accidents	830	842	1044	934	846	964
% respecte al total	2,77	3,21	1,53	1,71	2,95	2,69

EVOLUCIÓ D'ACCIDENTS AMB VIANANTS (Període 2001/2006)

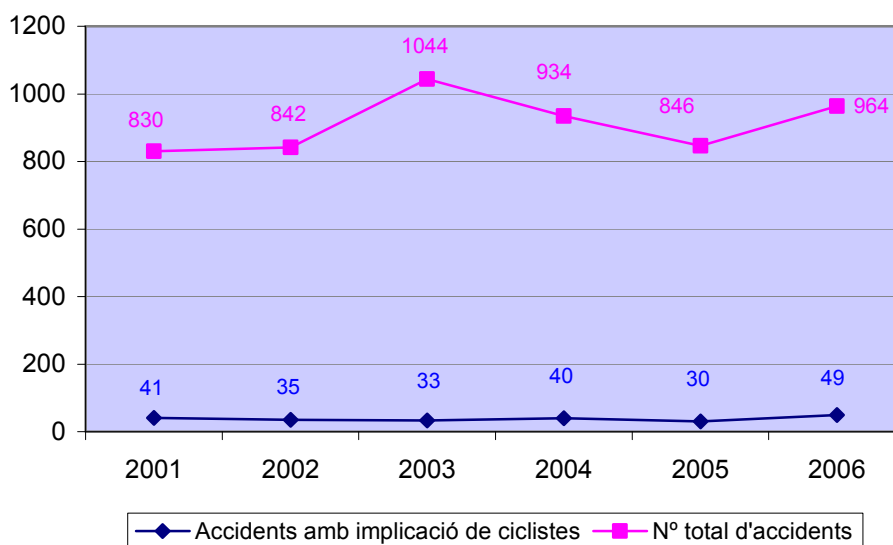


2.-ACCIDENTS AMB IMPLICACIÓ DE CICLISTES

El nombre d'accidents amb implicació de ciclistes al període 2001-2006 s'ha mantingut prou constant, com es pot comprovar a la següent taula, amb xifres entre el 3,16 i el 5,08 % del total d'accidents.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Accidents implicació de ciclistes	41	35	33	40	30	49
Núm. total de accidents	830	842	1044	934	846	964
% respecte al total	4,94	4,16	3,16	4,28	3,55	5,08

EVOLUCIÓ ACCIDENTS AMB CICLISTES (Període 2001/2006)

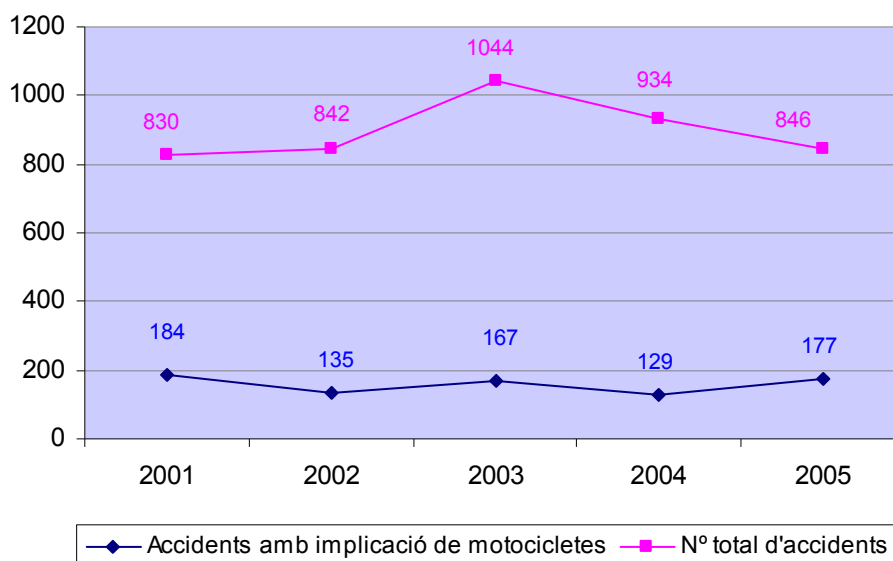


3.- ACCIDENTS AMB IMPLICACIÓ DE MOTOCICLETES

Els nombre d'accidents amb implicació de motocicletes al període 2001-2005, com es pot comprovar a la taula, s'ha mantingut constant durant tot el període d'estudi.

	2001	2002	2003	2004	2005
Accidents amb implicació de motocicletes	184	135	167	129	177
Núm. total de accidents	830	842	1044	934	846
% respecte al total	22,17	16,03	16,00	13,81	20,92

EVOLUCIÓ ACCIDENTS AMB MOTOS (Període 2001/2005)

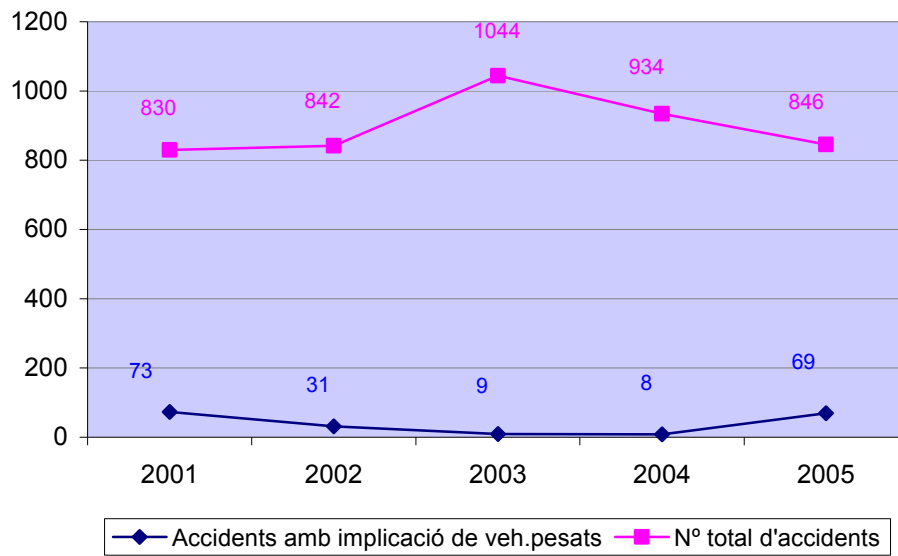


4.- ACCIDENTS AMB IMPLICACIÓ DE VEHICLES PESATS

El nombre d'accidents amb implicació de vehicles pesats al període 2001-2005 ha sofert una notable variació. Dels 9 accidents comptabilitzats a l'any 2003 s'ha passat a 69 accidents amb implicació de vehicles pesats a l'any 2005, xifra similar a la de 73 accidents comptabilitzats a l'any 2001.

	2001	2002	2003	2004	2005
Accidents implicació de veh. pesats	73	31	9	8	69
Núm. total accidents	830	842	1044	934	846
% respecte al total	8,79	3,68	0,86	0,86	8,16

EVOLUCIÓ ACIDENTS AMB VEH. PESATS (Període 2001/2005)



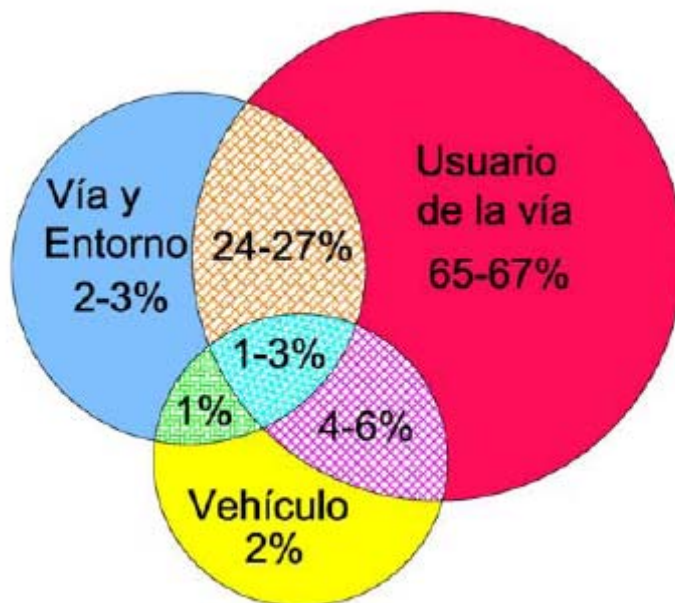
3.3. AGENTS QUE INTERVENEN EN L'ACCIDENTALITAT.

A l'hora d'analitzar els diversos factors que poden tenir responsabilitat en la producció d'accidents, és habitual agrupar les seves causes al voltant de tres factors principals:

- Factor infraestructura
- Factor vehicle
- Factor humà.

S'han realitzat estudis orientats a obtenir informació sobre la distribució de responsabilitats de cadascun d'aquests factors, analitzats conjunta o individualment. Els resultats obtinguts varien segons les circumstàncies i variables tingudes en compte en aquests estudis; com per exemple, l'entorn geogràfic en el qual s'han realitzat, el període d'estudi, o la tipologia de les vies analitzades.

El següent gràfic mostra el resultat de les dades aportades pel consell en les quals s'aprecia la gran importància del factor humà, aïlladament o en conjunció amb la via.



En la pràctica totalitat dels estudis realitzats s'arriba a conclusions similars en el que al factor humà es refereix. En tot cas, resulta evident la importància de treballar conjuntament sobre els tres factors esmentats.

3.3.1. Infraestructures

En aquest Pla Director es pretén potenciar i realitzar una seguretat vial preventiva, actuant sobre els punts potencialment perillosos (en els quals l'accidentalitat encara no és significativa però podria evolucionar negativament)

Aquesta planificació aposta per tres aspectes fonamentalment:

-Seguretat Viària, com variable prioritària, adoptant una actitud preventiva enfront del tradicional enfocament curatiu. La Seguretat Vial intervé des de la concepció de qualsevol actuació viària. Atès que un alt percentatge dels accidents es produeix de forma aleatòria al llarg de la xarxa, sense que es puguin associar a trams de característiques determinades, la prioritització de les actuacions de seguretat vial es recolza en dos pilars fonamentals: Auditories internes en totes les fases de la gestió de la carretera, i procediments de detecció i tractament dels trams de concentració d'accidents (TCA)

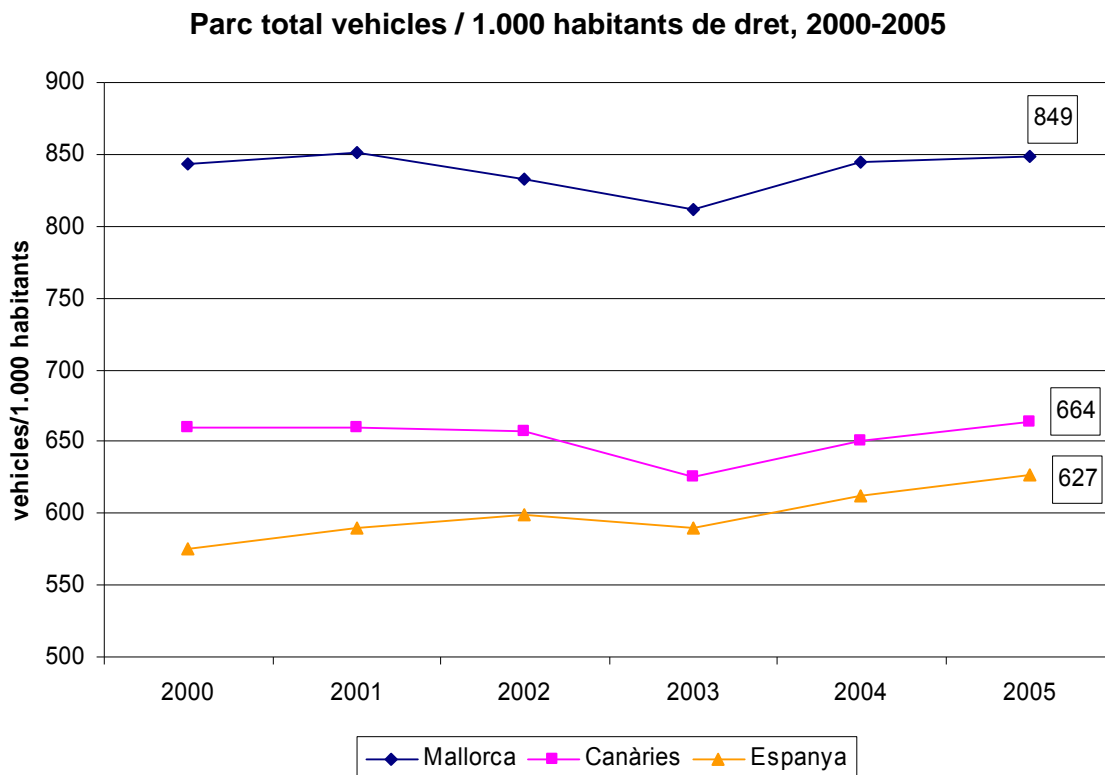
-Conservació dinàmica de la xarxa, introduint elements de gestió de trànsit que permetran millorar la seva mobilitat, i aprofundint en la normativa tècnica específica de les carreteres i en el desenvolupament d'instruments de protecció de la xarxa.

-Millora de la integració mediambiental, de les carreteres de la xarxa. La millora de la infraestructura viària, amb la creació a més d'un entorn adequat en el qual, en cas d'error humà, la probabilitat de sofrir lesions greus sigui el més baixa possible, contribuirà positivament a fer que les carreteres siguin més segures

3.3.2. Vehicles

Quan es tracta de relacionar vehicle amb accidentalitat, és necessari contemplar variables com tipus de vehicle, la seva antiguitat i el seu estat. Sense perdre de vista la importància de relacionar-lo amb el nombre de quilòmetres recorreguts per cada classe de vehicle i les característiques dels conductors que els manegen habitualment, com l'edat i l'experiència.

En el següent gràfic és pot apreciar l'evolució del parc de vehicles de Mallorca, comparant-lo amb Canàries i Espanya.

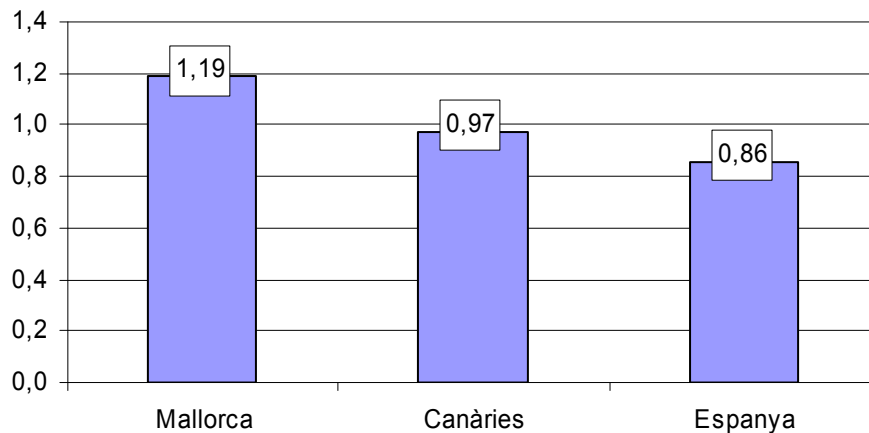


Font: DGT, IBAE

3.3.3. Conductors

Sembla que els conductors son la part fonamental del problema de l'accidentalitat. I de la solució a aquest problema. El gràfic següent recull el nombre de permisos de conduir expedits a Mallorca en l'any 2005, comparat amb les illes Canàries i Espanya.

Turismes / llicències de conducció, 2005



Font: DGT

Com es pot apreciar, Mallorca presenta un nivell de motorització per càpita molt més elevat, no només que el conjunt de l'Estat, sinó també que les Illes Canàries, una Comunitat Autònoma amb unes característiques territorials i d'estructura econòmica molt similars a les de la nostra illa.

D'entrada, es podria intentar justificar aquest excés de motorització en base a tres motius principals:

- Una presència molt abundant de vehicles de lloguer a Mallorca.
- Un elevat nombre de persones que disposen d'un segon i, fins i tot, un tercer vehicle; així com també un elevat nombre de famílies en què cadascun dels membres disposa del seu propi vehicle.
- Un nombre molt alt de residents de fet no empadronats a Mallorca, però que tenen el seu vehicle censat a l'illa.

L'argument que millor reforça aquests tres motius apuntats és el fet que a Mallorca hi ha gairebé un 20% més de turismes que de llicències de conducció, superant de llarg la ràtio corresponent tant a les Illes Canàries com, sobretot, al conjunt d'Espanya.

4. LINIES D'INTERVENCIÓ.

A continuació se presenten les principals línies d'actuació a desenvolupar en aquest Pla Global en referència a la millora de la seguretat de la circulació per la xarxa de carreteres de Mallorca.

4.1. ESTRUCTURACIÓ TERRITORIAL

1.- Condicionament de la xarxa actual.

Es realitzaran millores en aquells punts de la xarxa actual amb perillositat relativa significativament superior a la de trams de característiques similars i en aquells altres que es necessària una actuació per raons de capacitat o accessibilitat. Els programes bianuals de seguretat recolliran les actuacions a executar

4.2. ACTUACIONS ESPECÍFIQUES DE SEGURETAT VIAL

2.-Programa de supressió d'obstacles als marges de la carretera

Estes actuacions consistiran en la retirada d'obstacles pròxims a la calçada, la conversió de cunetes convencionals en cunetes de seguretat, adaptació de passos salvacunetes a perfils en pic de flauta, i ampliació de bermes per a disminuir la probabilitat d'accident en cas de sortida de la via, també s'evitaran en noves construccions les cunetes triangulars de molta fondària. Es començarà per aquelles carreteres que no tinguin vorals i amb aquelles que a més de alta velocitat tinguin voral inferior a 1,5 m i IMD major a 3000 veh/dia, les actuacions concretes es recolliran als programes bianuals.

3.- Programa de condicionament dels sistemes de contenció de vehicles

En aquells trams no inclosos al programa anterior i en els que una eixida de la via tingui una alta probabilitat d'ocasionar un accident greu, s'adaptaran, progressivament en funció de la disposició pressupostària, les barreres a lo disposat a l'ordre circular 321/95 del Ministeri de Foment. Les actuacions es realitzaran a totes les vies de la xarxa de carreteres de Mallorca, es realitzarà un cens dels terminals de barrera en cua de peix encara existents i un programa de substitució dels mateixos, per abatiments de la barrera.

4.- Programa de sistemes de contenció per a motoristes.

En aquells itineraris més freqüentats per motoristes, s'instal·laran dispositius de contenció en els que no sigui possible la col·lisió amb els postes de les barreres.

5.- Programa de vies ciclistes.

En aquest cas caldrà distingir entre els carrils bici en l'entorn urbà i periurbà i els vials bici en els entorns més freqüentats pels ciclistes.

Dels casos citats en el paràgraf anterior és objecte d'aquest pla director el cas de la circulació amb bicicleta fora de l'entorn urbà. Aquesta és una activitat molt freqüentada i tota la illa. Per això els programes de seguretat bianuals haurien de recollir les carreteres en les quals és necessari disposar de vial-bici, aquelles que per l'elevat nombre de ciclistes que és habitual trobar en lloc de vial-bici caldria realitzar un carril bici amb circulació separada i la possibilitat que en carreteres petites o en alguns trams es pugui restringir el trànsit a motor els caps de setmana.

6.- Programa de travessies.

La principal actuació a portar a terme en les travessies és intentar eliminar totes aquelles que presentin trànsits elevats mitjançant la construcció de variants. Aquests projectes de variants hauran de ser complementats amb una adequació de la travessia, per tal de que la travessia quedi harmonitzada dins un entorn urbà.

D'altra banda i mentre no existeixin variants les actuacions es centraran en limitar i moderar la velocitat dels vehicles al seu pas per l'entorn urbà. Aquest tipus de mesures podrien ser:

- Bandes sonores a l'entrada de la població.
- Semàfors amb pulsadors
- Passos de vianants
- Estretament de carrils
- Illetes centrals
- Carrils d'alineació

7.- Millores de senyalització orientativa i de codi.

S'adequarà les distàncies d'avançament a la norma 8.2 I.C quan es faci un Reforç de ferm.

4.3. CONSERVACIÓ DE LA XARXA

Tota millora en matèria de conservació tenen repercussió en seguretat vial. El programa de conservació d'aquest pla, recull totes les actuacions que es van a portar a terme en relació a la seguretat vial.

4.4. EXPLOTACIÓ DE LA XARXA

L'explotació d'una carretera ha d'encaminar-se a millorar el servei prestat, minimitzant les retencions de trànsit i per tant reduint els temps de viatge. Per tant una adequada explotació comporta uns majors nivells de seguretat en la carretera.

7.- Modernització del pla d'aforaments.

Per a conèixer amb major detall el trànsit que circula per les carreteres de Mallorca, s'haurien d'instal·lar més estacions d'aforament. Cadascun dels plans bianuals haurà de detectar els punts que és necessari un major coneixement de la Xarxa i per tant la instal·lació de nous aforaments.

8.- Estudi de prognòsis del trànsit.

Per a conèixer com es redistribuirà el trànsit segons es vagin posant en servei les noves infraestructures previstes en el pla director.

9.- Detecció dels trams de congestió

És important conèixer els trams de congestió d'una xarxa ja que solen generar accidents una vegada superat el tram per la tendència d'intentar recuperar el temps que s'ha estat en la congestió i que el conductor sol donar per perdut. En aquest pla s'ha prestat especial interès en aquests trams i en la forma d'eliminar-los.

4.5. AUDITORIES DE SEURETAT EN EL PROCÉS DE DISENY, CONSTRUCCIÓ, CONSERVACIÓ I EXPLOTACIÓ.

Amb la finalitat de garantir els millors nivells de seguretat s'han de realitzar auditories en cadascuna de les fases d'una carretera.

10.- Criteris dels projectes

Cadascuna de les decisions preses per a la redacció de l'annex de seguretat vial haurà d'estar consensuada amb els tècnics competents del Consell de Mallorca i haurà d'estar justificada remarcant la possible incidència que suposarà en la millora de la seguretat vial.

En els nous projectes s'haurà de recollir tot l'esmentat, en aquest programa de seguretat vial per tal d'evitar sinistres i realitzar uns nous projectes amb unes condicions òptimes en quan a la seguretat vial. Tenint especial atenció als obstacles als marges de les carreteres, als elements de contenció, a la tipologia de les cunetes a emprar (evitant cunetes d'un calat excessiu) i disposant de sistemes de protecció per a motoristes adients.

11.- Auditoria de carreteres en servei

Els programes bianuals han de basar-se en auditories de les carreteres en servei, que detectin les possibles deficiències i proposin la seva solució a curt o mig termini.

4.6. ESTUDIS, FORMACIÓ I COMUNICACIÓ

12.- Convenis de col·laboració amb escoles tècniques i associacions externes en matèria de seguretat.

Convenis que donin lloc a noves tècniques per a millorar la seguretat vial.

13.- Curs sobre la redacció de l'annex de Seguretat Vial en els Projectes de Construcció.

Aquests cursos haurien d'estar encaminats a posar al dia a aquells professionals que treballen en tant en la redacció com en la construcció de carreteres i si puguin incloure en aquestes els últims avanços en matèria de seguretat.

5. ELS PROGRAMES BIANUALS

Les directrius, estudis i treballs descrits en aquest Pla Global es desenvoluparan i materialitzaran per mitjà de Programes Bianuals de Seguretat Vial. Així, el primer d'aquests programes serà el corresponent al bienni **2009/2010**. Aquests programes recolliran les actuacions a desenvolupar pel Departament d'Obres Públiques del Consell Insular de Mallorca en el corresponent període. Així mateix contindran els terminis i pressupostos de les actuacions previstes, i els criteris per a l'avaluació periòdica del grau de compliment, i dels resultats obtinguts. Per a això, cada actuació definirà els indicadors que han d'utilitzar-se per a valorar el major o menor èxit dels objectius contemplats.

Els programes es redactaran d'acord amb el següent esquema:

- **Anàlisi descriptiu del trànsit i l'accidentalitat.** Amb caràcter obligatori incorporarà un informe sobre els accidents mortals produïts, el mapa anual d'accidents i índexs de sinistralitat, i un informe bàsic d'accidentalitat en les carreteres de la Illa de Mallorca.

- **Propostes d'actuació** que contemplaran:
 - Actuacions viàries a portar a terme
 - Estudis a desenvolupar en el bienni
 - Cursos i formació que es duren a terme en el bienni
 - Pressupost, diferenciant entre construcció i conservació de carreteres
 - Seguiment de les actuacions proposades en el programa anterior.
 - S'avaluarà l'eficàcia de les mesures adoptades.

6. PRESSUPOST DEL I PLA GLOBAL DE SEGURETAT VIAL.

Com a pressupost en matèria de seguretat vial es destinarà una quantitat anual de tres milions d'euros (3.000.000 €). Com que la durada del Pla Director Sectorial de Carreteres és de vuit anys la **quantitat total destinada per al Pla de Seguretat vial serà de vint-i-quatre milions d'euros (24.000.000 €) (euros constants a 31 de desembre de 2008).**

En aquesta dotació econòmica es farà front a les següents matèries:

- Actuacions viàries a portar a terme per tal de millorar la seguretat vial
- Estudis a desenvolupar en referència a la seguretat vial
- Cursos i formació em matèria de seguretat vial
- Avaluació de l'eficàcia de les mesures adoptades en matèria de seguretat vial.

ANNEX 1: DADES D'ACCIDENTALITAT (2001-2006)

DADES D'ACCIDENTALITAT 2001

DADES D'ACCIDENTALITAT 2002

DADES D'ACCIDENTALITAT 2003

DADES D'ACCIDENTALITAT 2004

DADES D'ACCIDENTALITAT 2005

DADES D'ACCIDENTALITAT 2006

ANNEX 2: ESTUDI D' ACCIDENTALITAT DE LA XARXA DE CARRETERES DEL CONSELL DE MALLORCA 2007