



La sinistralitat a l'autopista de Lluçmajor a Palma triplica la de la carretera Lluçmajor-Campos

Les dades de sinistralitat no assenyalen una millora de la seguretat amb la construcció d'autopistes ni apunten a la carretera de Campos com una via especialment perillosa. El gran argument del Consell per justificar l'autopista es desmunta amb les dades de la DGT i amb les de la pròpia institució insular

Nombrosos trams viaris de Mallorca presenten índexs de sinistralitat i de congestió similars o pitjors que els de la carretera de Campos. Les xifres oficials desmunten els dos arguments del Consell per construir l'autopista. Així com s'ha reduït la sinistralitat a la carretera de Campos ha augmentat a l'autopista, any rere any.

Plataforma Antiautopistes, 23 de març de 2019

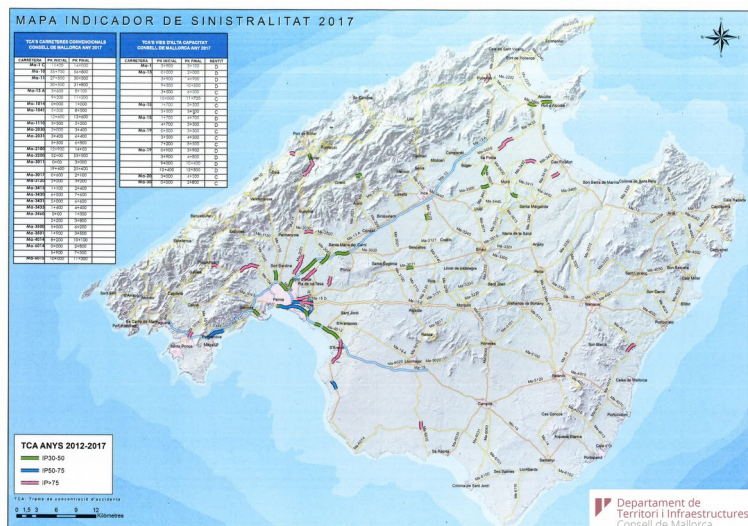
L'autopista Palma-Lluçmajor és tres vegades més perillosa que la carretera de Campos. Així ho demostra un estudi duit a terme per la Plataforma Antiautopistes a partir de les dades de la *Dirección general de Tráfico* (DGT). Les dades que aporta el web de la DGT confirmen que la carretera de Campos no és una de les més perilloses de Mallorca, com s'ha argumentat reiteradament, i que les autopistes no milloren *per se* la seguretat. La sinistralitat no pot ser l'argument per a la construcció d'una nova autopista que, recordem-ho, aquests dies està arrasant 52 Ha (més de mig milió de metres quadrats!) de conradís i arbredes de gran valor agrari, paisatgístic i ecològic.

En el període 2014-17 (encara no estan disponibles les dades de 2018) hi ha hagut 4 víctimes mortals en accident a la carretera de Campos i 12 a l'autopista Palma-Lluçmajor. La diferència en la intensitat mitjana diària de trànsit (IMD) no justifica aquesta desproporció i tira per terra la pretensió que l'autopista sigui més segura. Així, **l'autopista**, amb un aforament de 32.000 vehicles diaris (en el PK 20,6), **triplica la sinistralitat de la carretera** de Campos, amb 22.000 vehicles diaris (PK 35,5). És notablement fals que l'autopista sigui més segura; al contrari: és més letal.

Recordem que dijous passat, dia 14, la consellera responsable de Carreteres, Mercedes Garrido, va presentar en el Ple de la institució un paquet de mesures «per reduir la sinistralitat a les carreteres». Entre les actuacions que detalla la nota publicada en el web de la institució insular **no s'inclou l'autopista de Lluçmajor a Campos**, tot i que és el projecte més costós que ha emprès el Consell de Mallorca en tota la dècada.

Les raons de seguretat han estat sempre l'argument adduït per la institució insular per justificar una obra d'impacte desmesurat (51,7 Ha de terreny de gran valor agrícol i paisatgístic

destruïdes) i cost elevadíssim (33 milions d'euros). Doncs bé, en el mapa indicador de sinistralitat de 2017, publicat aquest mes pel mateix Consell de Mallorca, **no apareix la carretera de Lluçmajor a Campos com un dels punts negres de la xarxa viària mallorquina**. Entre els punts negres, en canvi, apareixen nombrosos trams de via ràpida, o vies d'accés a les autopistes o pròximes a aquestes infraestructures.



Font Consell de Mallorca. Mapa indicador de sinistralitat

En paral·lel, les dades que aporta el web de la Direcció General de Trànsit (DGT), confirmen que la sinistralitat no pot ser l'argument per a la construcció d'aquest tram d'autopista.

Any	Víctimes mortals autopista Ma-19	Víctimes mortals carretera Lluçmajor-Campos (Ma-19)
2104	0	1
2015	6	2
2016	3	1
2017	3	0
Total	12	4

Font DGT. Elaboració pròpia

Cal advertir una dada encara més greu i significativa: **en el període 2014-2017 s'ha incrementat la sinistralitat a l'autopista, mentre que s'ha reduït la de la carretera de Campos**, singularment d'ençà que s'hi ha reduït la velocitat a 80 km per hora i s'han adoptat unes mesures de seguretat molt simples: prohibir els avançaments amb una línia contínua i instal·lar un radar fix en el tram més perillós.

Pel que fa al conjunt dels accidents amb víctimes registrats, la desproporció és encara major: en el període 2014-17 hi ha hagut un total de 386 accidents amb víctimes a l'autopista per 23 a la carretera de Campos. **L'autopista és setze vegades més perillosa que la carretera!** En el punt de màxima intensitat de trànsit (a l'entrada de Palma) els mapes del Consell registren un trànsit de

136.349 vehicles (sis vegades més que els 22.019 de la carretera de Campos). **El nombre de sinistres amb víctimes, en canvi, és setze vegades major.**

Any	Accidents amb víctimes autopista Ma-19	Accidents amb víctimes carretera Lluçmajor-Campos (Ma-19)
2014	73	3
2015	82	8
2016	96	6
2017	135	6
Total	386	23

Font DGT. Elaboració pròpia

El recompte de ferits tampoc no justifica la pretensió que l'autopista sigui més segura. Hi ha hagut 34 ferits greus a l'autopista per 7 que s'han registrat a la carretera de Campos.

Any	Ferits greus a l'autopista Ma-19	Ferits lleus a l'autopista Ma-19	Ferits greus a la carretera de Lluçmajor a Campos (Ma-19)	Ferits lleus a la carretera de Lluçmajor a Campos (Ma-19)
2014	10	73	3	6
2015	13	141	2	9
2016	6	187	1	9
2017	5	226	1	9
Total	34	647	7	33

Font DGT. Elaboració pròpia

La xarxa viària de Mallorca té nombroses carreteres més perilloses que la de Lluçmajor a Campos: més enllà del fet, constatable, que les autopistes reuneixen bona part de la sinistralitat del conjunt de les Balears, hi ha moltes carreteres convencionals més perilloses que la de Lluçmajor a Campos.

Cal preguntar-se si el Consell de Mallorca té previst convertir en autopista totes les carreteres de l'illa.

Observem, en el quadre següent, que, en el període 2013-17 l'autopista Palma Lluçmajor (Ma-19), sola, reuneix quasi la meitat de les víctimes mortals dels accidents en totes les autopistes i autovies de les Balears i que, en canvi, el tram de la Ma-19 entre Campos i Lluçmajor no és més letal que la carretera Campos-Felanitx, que té una intensitat de trànsit dues vegades menor (12.000 vehicles davant 22.000).

Caldrà, doncs, demanar als partits del pacte (PSOE-MÉS-Podem) fins quan fan comptes mantenir la seva promesa que la de Campos serà la darrera autopista que es construeixi a Mallorca quan

l'argument adduït per a fer aquesta obra (la sinistralitat) ens portaria a perllongar el «desdoblament» fins a Manacor i a convertir en autopistes la carretera de Sineu o la de sa Pobla a Alcúdia, **que dupliquen llargament les xifres de sinistralitat del tram Campos-Llucmajor**. O estendre els famosos «desdoblaments» a altres carreteres convencionals com la del Port d'Alcúdia a Artà que triplica les xifres de mortalitat de la carretera Llucmajor-Campos amb una intensitat de trànsit menor.

També són rellevants, en aquest sentit, les xifres de sinistralitat de la carretera entre Santanyí i Manacor o entre Palma i Sóller.

	Morts	Ferits greus	Ferits lleus
Total Balears	183	931	7555
Total autopistes i autovies	27	105	2199
Autopista Ma-19 Palma-Llucmajor	12	34	647
Carretera Ma-11 Palma-Sóller	2	12	123
Carretera Ma-12 Port d'Alcúdia-Artà	12	10	45
Carretera Ma-13 Sa Pobla Alcúdia	7	11	74
Carretera Ma 14 Santanyí Manacor	3	11	40
Ma-3011 Palma-Sineu	9	19	156
Ma-6015 Llucmajor-s'Estanyol	2	3	28
Ma-6040 Campos-Sa Colònia	2	2	21
Carretera Ma-15 Palma-Manacor	3	33	292
Carretera Ma 5120 Campos-Felanitx	4	5	20
Carretera Llucmajor-Campos	4	7	33

Font DGT. Elaboració pròpia. Període 2013-17

L'elevada sinistralitat del tram d'autopista de la Ma-19 desqualifica la pretensió que aquest tipus de vies, per si mateix, millori la seguretat. D'altra banda, observam que la carretera Llucmajor-Campos no té un balanç de sinistralitat pitjor que el d'altres carreteres de Mallorca, **malgrat l'evidència que és la continuació d'una autopista que sí que és singularment perillosa atès que, per si sola, reuneix pràcticament la meitat dels morts en autopista en el conjunt de les Balears**.

Els responsables de trànsit i carreteres a les Balears no poden al·legar cap autoritat moral davant l'evidència que han aplicat, al llarg dels darrers quaranta anys, una política continuada d'expansió de les infraestructures viàries que només ha incrementat el col·lapse i la sinistralitat que patim. Les Illes Balears, que per població són la desena província d'Espanya, registraren el 2017 un total de 68 víctimes mortals en accidents de trànsit en vies interurbanes i urbanes: això **ens situa en la terrible posició de ser la cinquena província espanyola amb més morts** per accident de trànsit només per darrere Barcelona, Madrid, Múrcia i València (anuari estadístic de la DGT, pàgina 34).

L'altre gran argument del Consell per construir i justificar políticament l'autopista (la congestió) tampoc no se sosté, atès que presenten intensitats de trànsit iguals o superiors (IMD) les carreteres de Manacor a Porto Cristo (Ma-4020), de s'Arenal a Badia Gran (Ma-6014), d'Andratx al Port d'Andratx (Ma-1 PK 29,2), de Peguera a Andratx (Ma-1 PK 22,7) o de Pollença al Port de Pollença (Ma 2200 PK 55,7).

Carretera	Punt Kilòmetric	IMD
Pollença al Port de Pollença (Ma-2200)	55,7	20.940
Manacor a Porto Cristo (Ma-4020)	5	21.437
s'Arenal a Badia Gran (Ma-6014) Andratx al Port d'Andratx (Ma-1 PK 29,2)	2,5	21.756
Andratx al Port d'Andratx (Ma-1)	29,2	27.122
Peguera a Andratx (Ma-1)	22,7	28.454
Llucmajor a Campos (Ma-19)	35,5	22.019

Font: Mapa d'aforaments de les carreteres de Mallorca (2016). Consell insular. Elaboració pròpia

La pregunta, novament, és si el Consell té intenció de fer arribar les autopistes directament des del port d'Andratx al de Pollença, des de Palma dins a Alcúdia i a Artà i des de l'Aeroport fins a Porto Cristo i el cap Blanc. Perquè aquesta és la conclusió que es deriva dels dos arguments (sinistralitat i congestió) que han fet servir per executar l'autopista de Campos.

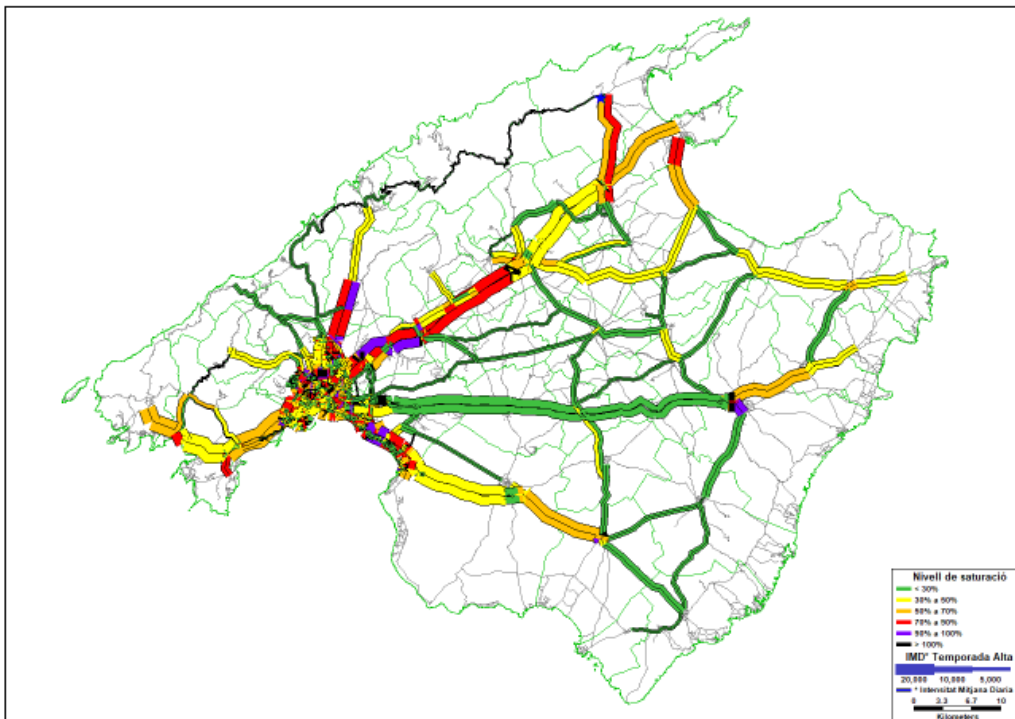


Figura 5: Nivell de saturació Mallorca (dia típic estiu). Situació actual

Font: PDSM de les Illes Balears. Pàg. 14

El Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears (Pàg. 14, vegeu figura anterior) confirma la nostra afirmació: el tram Campos-Llucmajor no és dels més saturats de les Illes Balears. En un dia d'estiu (moment de màxima saturació, atesa l'atracció dels vehicles cap a les platges del Llevant i el Migjorn), la carretera de Llucmajor a Campos està menys saturada que molts d'altres trams viaris de les Balears amb carretera convencional (Alcúdia, Pollença, Sóller, Andratx...) i molt menys saturada que els principals accessos a Palma amb autopistes de tres carrils.

Finalment, recordem que el Pla director sectorial de mobilitat (PDSM) aprovat inicialment en aquesta legislatura no preveu la construcció de noves autopistes, sinó – i en això és transparent – la reducció del 57% al 35% de l'ús del cotxe particular per part dels residents (un objectiu que aplaudim però que és summament contradictori amb la inversió de més de 200 milions d'euros en asfalt per part del Consell de Mallorca en aquesta legislatura, la més alta de la dècada).



Objectiu	Indicador	2017	2026	2050
1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del transport públic, especialment als col·lectius vulnerables	% municipis amb un mínim de 4 connexions diàries amb la capital	98%	100%	100%
	Mitjana expedicions/dia radials	29	36	44
	Abonament Social	No	-50%	-50%
2. Reduir la contaminació generada per la mobilitat	Reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle respecte al 2005	-28%	20%	60%
3. Reduir l'accidentalitat	Morts per milió d'habitants	45	37	0
4. Minimitzar el consum energètic	Reducció de consum d'energies renovables respecte al 2005	-28%	20%	60%
5. Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments	% d'autocontenció	63%	70%	75%
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	% Ús del cotxe residents	57%	35%	35%
	% Ús del cotxe turistes	41%	30%	30%
7. Flexibilitzar el transport públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat	Relació temps transport públic/ temps vehicle privat en les relacions radials	1,36	1,10	1,00
8. Optimitzar la connexió entre illes	Tarifa plana interinsular.	Var.	30 €	
	Freqüència Formentera-Eivissa (hivern)	1 hora	30 min.	

Taula 3: Indicadors d'objectius

Font: PDSM. Pàg. 23



Figura 44: Via amb 3 carrils i mitjana central a la C-55 de Barcelona

Vies	km
Peguera-Andratx	10
Palma-Sóller	18
Sa Pobla-Alcúdia	14
Manacor-Artà	22
Campos-Santanyí	11
Campos-Felanitx	9
Eivissa-Sant Josep	11
Santa Eulàlia-Sant Joan	12
Maó-Ciutadella	35
TOTAL	142

Taula 21: Proposta vies implantació mesures de seguretat addicionals

Carretera 2+1 amb dos carrils i mitjana central. Font: PDSM. Pàg. 21.

Per acabar, el PDSM elaborat pel Govern de les Illes defensa el lloable objectiu de reduir a 0 els morts en accident de trànsit i, per assolir aquesta fita, no es proposa construir noves autopistes ni desdoblament de carreteres, sinó reduir la velocitat de circulació o implantar elements de seguretat a les vies principals. Pel que fa a la causa principal de sinistralitat, el PDSM és clar: la velocitat. A la pàgina 27 s'hi especifica: «Pel que fa a seguretat, a un territori com les illes on les distàncies són mínimes i els nuclis urbans són petits es considera necessari reduir la màxima velocitat de circulació. A menys velocitat, menys risc de tenir un accident i menys gravetat».

La tremenda hipocresia del Govern i el Consell es posa de manifest en la **proposta de crear carrils 2+1** en vies que tenen, com ja hem demostrat, exactament les mateixes característiques que la carretera de Campos: Peguera-Andratx, Palma-Sóller, Sa Pobla-Alcúdia; Manacor-Artà; Campos-Santanyí o Campos-Felanitx. Mig milió de metres quadrats de conradís i arbrat entre Lluçmajor i Campos estan sent sacrificats en ares d'un model de mobilitat que no afegeix ni seguretat ni fluïdesa al trànsit i que el propi Govern balear descarta en la seva planificació per al futur immediat.

Els problemes de trànsit i de seguretat de la carretera de Campos podrien haver-se resolt amb mesures que limitassin la velocitat, la congestió i la possibilitat de xocs frontals, amb un impacte ecològic i econòmic molt menor. Però els tres partits del pacte (PSOE, MÉS i Podem) han decidit sacrificar el futur i la seva credibilitat com a forces ecologistes amb aquest nou sacrifici a l'altar de la congestió, el col·lapse, la inseguretat i la contaminació.

És hora de seguir exigint als polítics que aturin una destrucció mancada de seny i de tot fonament i ancorada en el model d'un passat que hem de superar.

Per a evitar els xocs frontals, que són els que produeixen més víctimes mortals a les carreteres, es proposa que a totes aquelles vies primàries que no hagin estat desdoblades implantar mesures de seguretat addicionals, com per exemple una mitjana central més un carril addicional per avançar allà on sigui factible. Aquesta és una solució habitual als països nòrdics i recentment s'ha implantat a vies com la C-55 a Barcelona. En aquest darrer cas, després de la implantació de la mesura no ha registrat víctimes mortals quan, de mitjana, aquesta via registrava 4-5 víctimes mortals a l'any.

Font: PDSM. Pàg. 210

FONTS:

1. DGT <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/ficheros-microdatos-accidentalidad/> i elaboració pròpia
2. Mapa d'aforaments de les carreteres de mallorca. Consell de Mallorca 2016. <https://www.conselldemallorca.cat/media/51791/mapaafors2016.pdf>
3. *Mapa de movilidad* de la DGT <http://mapamovilidad.dgt.es/home.htm;jsessionid=53EE6D96C60B9AF42EF8D968FE1B2174>
4. *DGT Anuario estadístico de accidentes 2017* <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-de-accidentes/Anuario-estadistico-de-accidentes-2017.pdf>
5. Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears. Memòria. Aprovació inicial 16 de juny de 2018. Disponible en línia.

Més informació: Margalida Rosselló 655 84 16 26