

4. PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN.

4.3. PROPOSICIONES NO DE LEY ANTE EL PLENO.

ACCIONES PARA CONOCER LOS TRAMOS MÁS PELIGROSOS DE LA RED DE CARRETERAS, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. [9L/4300-0190]

Escrito inicial.

PRESIDENCIA

La Mesa del Parlamento de Cantabria, en su sesión del día de hoy, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 177 del Reglamento de la Cámara, ha acordado admitir a trámite ante el Pleno y publicar la proposición no de ley, N.º 9L/4300-0190, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a acciones para conocer los tramos más peligrosos de la red de carreteras.

Los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas hasta las catorce horas del día anterior a la sesión en que haya de debatirse.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación, de conformidad con el artículo 102.1 del Reglamento de la Cámara.

Santander, 12 de septiembre de 2017

LA PRESIDENTA DEL
PARLAMENTO DE CANTABRIA,

Fdo.: María Dolores Gorostiaga Saiz.

[9L/4300-0190]

"A LA MESA DEL PARLAMENTO DE CANTABRIA

El Grupo Parlamentario Mixto-Ciudadanos, en virtud del presente escrito y al amparo de lo establecido en los artículos 176 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara formula la siguiente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en Pleno

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Según el balance presentado este año por la Dirección General de Tráfico, durante el pasado año se produjeron 1.038 accidentes mortales en vías interurbanas, en los que fallecieron 1.160 personas. Otras 5.067 necesitaron hospitalización como consecuencia de las heridas sufridas. Las carreteras convencionales siguen siendo las vías donde fallece el mayor número de personas (alrededor del 75%).

El parque conjunto de motocicletas y ciclomotores en nuestro país asciende a más de cinco millones de vehículos, de los que casi dos son ciclomotores y más de tres son motocicletas, y todos los estudios y prospecciones anuncian un aumento en el futuro, debido a su consolidación en los desplazamientos urbanos e interurbanos. Según los datos disponibles, la mayoría de los usuarios de motocicletas y ciclomotores realiza una conducción responsable y de acuerdo con la normativa, mostrando un máximo respeto en el cumplimiento de las normas de circulación y hacia los usuarios vulnerables, y desarrollando sus desplazamientos de manera responsable y segura.

Sin embargo, a pesar de este respeto mayoritario, los accidentes de motociclistas son un hecho constatado y reconocido que debe promover acciones correctoras por parte de los ciudadanos y las administraciones públicas. Los de dos ruedas son los vehículos de motor más vulnerables en un accidente de tráfico. Según las estadísticas, de cada diez accidentes mortales y graves que suceden en nuestras carreteras, dos corresponden a usuarios de ciclomotores y motocicletas. Además, en tres de cada cuatro accidentes en los que se ve implicada una moto, dicho accidente es ocasionado por el otro vehículo.

Con el objetivo de reducir la siniestralidad, en 2016, la Dirección General de Tráfico publicó una lista con los tramos denominados de intensificación de la vigilancia de la velocidad (INVIVE), dotados de una vigilancia especial e identificados mediante una señal naranja bajo el límite de velocidad de la vía. Son miles de kilómetros en las carreteras españolas en los que se ha detectado una alta siniestralidad.

El informe de EuroRAP considera, de forma particular, la accidentalidad de los usuarios de los ciclomotores y las motocicletas, encontrando varios tramos en los que se produce un elevado porcentaje de los accidentes mortales y graves de motociclistas. Este dato refleja de forma evidente que la lesividad de los ciclomotores y motocicletas está concentrada en tramos concretos de nuestras vías y que, si se actúa sobre ellos, se podrían evitar muchos de estos accidentes.

En España hay experiencias positivas en este sentido, como, por ejemplo, la experiencia piloto llevada a cabo por la Junta de Castilla y León y la DGT en las carreteras CL-615 y CL-613, consistente en el pintado de marcas de color verde paralelas a las líneas de la calzada, que generan en los conductores la sensación de estrechamiento del carril, lo que les induce a moderar su velocidad, se pasaría a identificar los tramos más peligrosos mediante esta técnica. Técnica que ya se ha aplicado con éxito en países como Suecia y Holanda.

Además de llevar a cabo actuaciones específicas sobre los tramos de concentración de accidentes y puntos de riesgo, se hace necesaria, en cualquier caso, la implementación de políticas integrales de seguridad dirigidas a este colectivo, como adaptar las condiciones de infraestructura y mecanismos de gestión del tráfico en intersecciones, mejorar la adherencia, la conservación y el estado de la red viaria (para evitar situaciones como baches, abombamientos de la calzada, vertidos deslizantes, gravilla, y, en general, obstáculos de cualquier tipo, que afectan a la seguridad vial en general y, muy especialmente, a la de los conductores de motocicletas y ciclomotores) y su control mediante auditorías de seguridad vial, mejoras en los sistemas de seguridad de los vehículos, incentivos para la renovación del parque y el equipamiento seguro, la sustitución, reforma y actualización de los sistemas viales de contención («quitamiedos», guardarraíles y biondas), la mejora de la señalización vertical y la reducción en los tiempos de asistencia en accidente. Políticas que, en muchos casos, no se están llevando a cabo.

Por lo expuesto, se presenta la siguiente Propuesta de Resolución:

El Parlamento insta al Gobierno de Cantabria a:

1. Llevar a cabo las acciones oportunas para conocer los tramos más peligrosos de la red de carreteras cuya titularidad sea de la Comunidad Autónoma de Cantabria, utilizando los datos de accidentes, el algoritmo similar al INVIVE de la Dirección General de Tráfico específico para motos, así como cualesquiera otras fuentes de información de las que disponga o pudiera disponer.

2. Informar a los usuarios de motocicletas y ciclomotores, a través de los medios de los que dispone el Gobierno de Cantabria de estos tramos.

3. Señalizar los tramos más peligrosos que permitan saber al motorista que está en una zona de alto riesgo de manera intuitiva, mediante la correspondiente señalización vertical y horizontal.

4. Sustituir, de manera inmediata, los guardarraíles por sistemas de protección a motoristas homologados en los tramos detectados y catalogados como más peligrosos.

5. Informar a los ayuntamientos de cuáles son los tramos que han sido catalogados en su término municipal como de alta peligrosidad para que tomen las medidas oportunas en el ámbito de sus competencias.

6. Evaluar la red de carreteras de titularidad autonómica en temas que afectan de forma sensible la seguridad en la conducción de motocicletas y ciclomotores, tales como la mejora de la adherencia (con especial atención a las pinturas antideslizantes), los baches, los abombamientos de la calzada, vertidos deslizantes, gravilla, y, en general, obstáculos de cualquier tipo.

7. Conforme a las conclusiones y necesidades detectadas en la evaluación referida en el punto anterior, establecer un plan gradual de actuación para su mejora.

8. Realizar campañas propias de sensibilización y concienciación dirigidas a usuarios de motocicletas y ciclomotores cuyo objetivo sea promover comportamientos más seguros y mejorar las técnicas de conducción; del mismo modo, desarrollar acuerdos con la Dirección General de Tráfico en este mismo sentido. Para todo ello, se deberá contar con la colaboración de clubes automovilísticos, asociaciones de conductores y cualquier otra entidad relacionada con la materia.

En Santander a 5 de Septiembre de 2017

Fdo. Rubén Gómez González. Diputado del Grupo Mixto-Ciudadanos."