

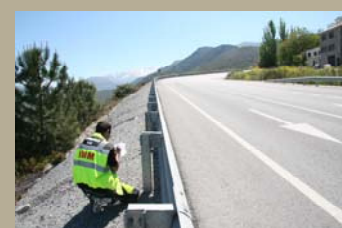
# Informe de estado y seguimiento de la A-395 Sierra Nevada - Granada

IDF 145/2010

*NOTA. El presente informe, que se ampara en el derecho a la denuncia de los ciudadanos sobre aquellos aspectos relacionados con la seguridad vial, se aleja intencionadamente de análisis complejos y hace uso de un lenguaje sencillo.*



2010



## Informe de estado y seguimiento de la A-395 (Granada – Sierra Nevada)

- Desde hace más de dos años, la Asociación Mutua Motera viene realizando el seguimiento sobre el estado de conservación y mantenimiento de la carretera A-395. Este informe se centra a modo de ejemplo en el tramo comprendido entre el kilómetro 8 y el 14 de la referida vía.
- Este departamento, a través del presente informe, pretende demostrar que el estado de la carretera A-395 incumple el Reglamento General de Circulación, la Ley de Seguridad Vial y las diferentes normativas técnicas al efecto, constituyéndose en un grave riesgo para la circulación y pudiendo encuadrarse perfectamente los hechos en todos los puntos del artículo 385 del Código Penal.

05 de mayo de 2010 (Asociación Mutua Motera/ I.D.F.).

Desde el Departamento de Investigación Desarrollo y Formación de la Asociación Mutua Motera, los hechos y situaciones que acompañan el presente informe son sobradamente susceptibles de ser, cuando menos, examinadas por las siguientes entidades y administraciones:

- Fiscal Coordinador de Seguridad Vial
- Dirección General de Tráfico
- Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados

La A-395, se muestra como un claro ejemplo de las actitudes y conductas, por acción u omisión, relacionadas con el estado de la red viaria, contrarias a la seguridad vial y al derecho a una movilidad segura de los ciudadanos.

### DESCRIPCIÓN DE LA VÍA.

El tramo sometido a estudio transcurre por suelo de la provincia de Granada y enlaza principalmente diferentes zonas turísticas con vías principales y la capital Granada.

Sus características técnicas principales atienden a la configuración de una carretera convencional, de calzada única y dos sentidos de circulación. De anchos variables según la zona, mantiene arcén en determinados tramos.

El firme es de aglomerado asfáltico, de forma general, en buenas condiciones.

El tipo de transporte atiende principalmente a usuarios de la vía de carácter turístico. Su uso es frecuentado por motociclistas debido a su espectacular belleza y trazado.

#### Metodología aplicada.

---

- Control de seguimiento temporalizado de dos años de duración aproximadamente.
- Inspección visual de incidencias.
- Se ha considerado incidencia aquella situación contraria a la Ley que perjudica en su forma activa o pasiva a la seguridad vial de los usuarios.

Normativa que se ha tenido en consideración para las valoraciones realizadas en el presente informe.

---

#### Normativa legal básica.

- REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/90, de 2 de marzo, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRAFICO, CIRCULACION DE VEHICULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL.
- REAL DECRETO 1428/03, de 21 de noviembre, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACION PARA LA APLICACION Y DESARROLLO DEL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRAFICO, CIRCULACION DE VEHICULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/90, de 2 de marzo

#### Medio ambiente.

El artículo 45 de la Constitución Española establece el derecho de todos los ciudadanos a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo y la obligación de los poderes públicos de velar por la utilización racional de los recursos naturales con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente.

- Real Decreto 105/08 por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.
- Ley 10/98, de 21 de abril, de Residuos.

#### Normativa Técnica.

- Norma 6.1 I.C. Sobre sección de firmes.

- Norma 8.1 I.C. Sobre señalización vertical.
- Norma 8.2 I.C. Sobre marcas viales.
- Instrucción 8.3 IC. Sobre señalización de obras.
- Orden Circular 321/95 TyP (Recomendaciones sobre sistemas de contención de vehículos).
- Orden Circular 28/2009 (Sobre criterios de aplicación de barreras de seguridad metálicas).
- Orden Circular 18/04 (Sobre criterios de empleo de sistemas de protección de motociclistas)
- Orden Circular 18bis/2008 (Sobre criterios de empleo de sistemas de protección de motociclistas).
- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes (PG-3).

#### Definición de carretera:

Definición de Carretera según la Ley de Seguridad Vial (RDL 339/90). A los efectos de esta disposición normativa, es toda vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía.

#### Responsabilidades y obligación de cumplimiento legal. Repertorio básico.

RDL 339/90 (Ley de Seguridad Vial).

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Los preceptos de esta Ley serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

RDL 339/90 (Ley de Seguridad Vial).

Artículo 10. Obras y actividades prohibidas

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlo peligrosos o deteriorar aquella o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

4. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

Real Decreto 1428/2003 (Reglamento General de Circulación).  
SECCIÓN 2.ª RESPONSABILIDAD DE LA SEÑALIZACIÓN EN LAS VÍAS. Artículo 139.  
Responsabilidad.1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa (artículo 57.1 del texto articulado).



## SITUACIÓN ACTUAL

02 de mayo del año 2010

Las siguientes imágenes se corresponden tan solo con algunos de los ejemplos de incumplimiento legal que se pueden localizar en el tramo comprendido entre el kilómetro 8 al kilómetro 15.

Durante el año 2008 se produjeron en España accidentes 93.161 con víctimas, con el resultado de 134.047. De estos accidentes 49.330 se produjeron en zona urbana y 43.831 en carretera.

Durante el mismo año, tomado como referencia por tener a disposición cifras ya consolidadas a 30 días 1.533 camino, con el resultado de estos últimos de 123 personas fallecidas y 2.176 heridos.

### Zona kilómetro 8,800. Sentido Granada.

Descripción de la incidencia: Existencia de una cadena y postes IPN de sustentación como sistema lesivo de limitación de acceso a una propiedad colindante en la zona de dominio público. Afecta a la seguridad pasiva de la vía.

Fotografía 001.



Fotografía 002.



Zona kilómetro 8,800. Sentido Sierra Nevada.

Descripción de la incidencia: Instalación de un sistema para la protección de motociclistas denominado BMSNA2/120b que no supera la normativa UNE 135900. A estas incidencias se suma la presencia de áridos en el arcén, la distancia entre postes de sujeción a 4 metros, existe tornillería suelta y una altura superior a 30 centímetros, medida en la parte inferior del faldón. Afecta a la seguridad pasiva y activa.

Fotografía 003.



Fotografía 004. Postes a cuatro metros y fotografía identificación del sistema.



Fotografía 005. Áridos en la parte transitable del arcén.





### Zona kilómetro 9,100. Sentido Sierra Nevada.

Descripción de la incidencia: Presencia de sistema de contención de desprendimientos con soporte de postes IPN y cartel de "Vendo oro" en la zona de dominio público. Afecta a la seguridad pasiva.

### Zona kilómetro 10,950. Sentido Granada.

Descripción de la incidencia: Presencia de cable con funciones de limitación de acceso a una propiedad, en la zona de dominio público de la carretera, afectando a la seguridad pasiva de usuarios vulnerables.

Las barreras metálicas de seguridad presentan una carencia de tornillería que muestra un bajo nivel de mantenimiento.

La presencia de áridos en el arcén afectando gravemente a la seguridad activa y a la disposición de uso seguro del mismo.

Fotografía 06.



Fotografía 07 y 07 bis. Carencia de tornillería afectando al comportamiento dinámico del sistema.



Fotografía 08. Presencia de áridos en el arcén.



### Zona kilómetro 11,500. Sentido Granada.

Descripción de la incidencia: Carencia de señalización de Stop en vía de acceso y falta de limpieza de cunetas.

Fotografía 09. Presencia de basuras en el arcén.



Fotografía 10. Carencia señalización STOP.



Zona kilómetro 11,500. Sentido Sierra Nevada.

Descripción de la incidencia: Poste IPN para instalación de cadena de limitación de acceso a finca colindante. La incidencia afecta a la seguridad pasiva especialmente de usuarios vulnerables.

Fotografía 11.



Fotografía 12.



### Zona kilómetro 11,500. Sentido Sierra Nevada.

Descripción de la incidencia: La barrera metálica de seguridad no garantiza un comportamiento dinámico óptimo debido a las incidencias presentadas en su mantenimiento e instalación. Se observa la carencia de tornillería, deformaciones, combinaciones estructurales, etc contrarias a las normas técnicas.

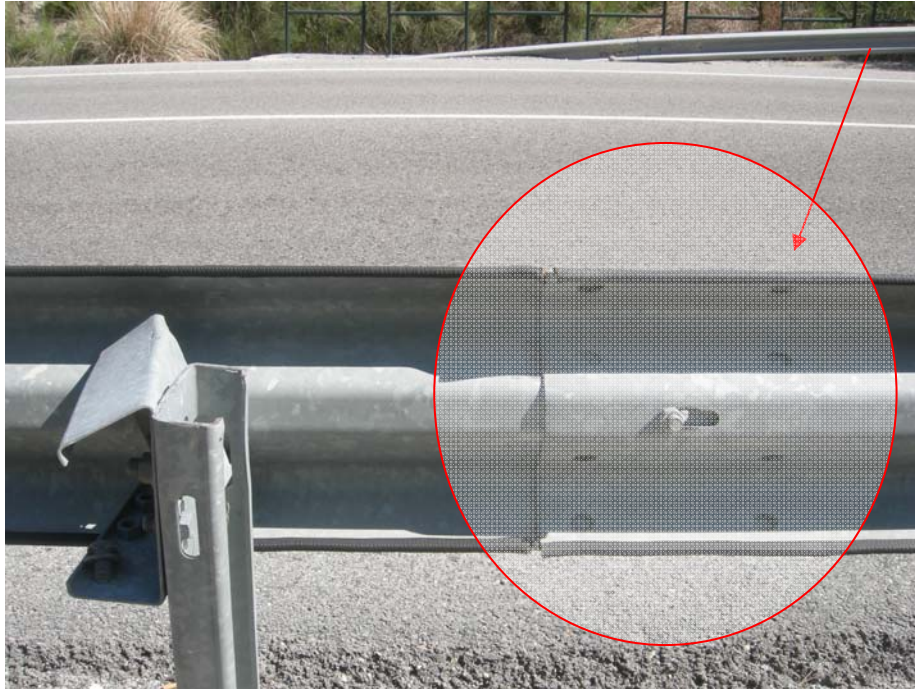
Fotografía 13. Panorámica de la localización de la barrera.



Fotografía 14. Tornillo separador suelto. Uno de los muchos ejemplos.



Fotografía 15. Carencia de tornillería y superposición incorrecta. Se observan los tornillos que faltan sobre la pieza "separador".



Fotografía 16. Se observan los tornillos que faltan sobre la pieza "separador".



### Zona kilómetro 12,300. Sentido Sierra Nevada.

Descripción de la incidencia: Presencia de áridos en el arcén inutilizando su uso por ciclistas y usuarios de ciclomotores y afectando a su seguridad activa. Instalación de embellecedores plásticos sin ninguna eficacia en seguridad pasiva.

Fotografía 17. Presencia de áridos en el arcén y la instalación de un equipo fijo de cinemometría, generan una percepción del usuario de intenciones recaudatorias de la administración, a las que se suman otras incidencias de la vía.



Fotografía 18. Panorámica de la situación.



### Zona kilómetro 13. Sentido Sierra Nevada.

Descripción de la incidencia: Acceso al camping de Reina Isabel presenta áridos en calzada en la zona de detención y aceleración, la carencia de la señalización vertical y horizontal de STOP. Por otro lado, el tramo de la vía principal presenta una barrera metálica de seguridad deformada desde hace más de un año con modificaciones que alteran su comportamiento dinámico esperado no estando protegida para usuarios vulnerables.

Fotografía 19. Panorámica del estado de la barrera.



Fotografía 20. Panorámica de la situación desde el acceso del camping.





Fotografía 21. Zona de detención. Las flechas indican las zonas de presencia de áridos.



Zona kilómetro 14,200. Sentido Sierra Nevada. Mirador Balcón de Canales.

Descripción de la incidencia: carencia del STOP para la incorporación del a la vía preferente desde la zona de servicios.

Fotografía 22.



Zona kilómetro 14,200. Sentido Sierra Nevada. Mirador Balcón de Canales.

Descripción de la incidencia: Presencia de áridos en el arcén, barrera metálica de seguridad con defectos graves de instalación y conservación. A estas incidencias debemos sumar la instalación de un sistema de protección para motoristas que no garantiza la integridad de los mismos, no habiendo superado la prueba UNE 135900 y en el mismo sentido habiendo sido alterado gravemente en la ejecución de su instalación.

Fotografía 23. Identificación visual del sistema y del tramo.



Fotografía 24. Imagen de apoyo a la identificación visual del sistema y del tramo. Se observa la instalación de un BMSNA2/120 b, con alteración de la sujeción a 4 metros.



Fotografía 25. Las flechas indican la carencia de piezas de sustentación.



Fotografía 26. Presencia de deformaciones graves.



Fotografía 27. Carencia de tornillería principal.



Fotografía 28. Otro ejemplo de la carencia de tornillería del sistema base "barrera metálica de seguridad".



Fotografía 29. Deformaciones que afectan al ancho de trabajo.



Fotografía 30. Combinación con poste tubular y poste tipo "C".



Fotografía 31. Presencia de áridos en el arcén.



Fotografía 32. Situación de un panel direccional. Ejemplo de mantenimiento.



Fotografía 33. Nuevo ejemplo de la carencia de tornillería.



Fotografía 34. Detalle del arcén.



### Notas finales.

Este informe guarda por objeto restituir la seguridad activa y pasiva de la carretera A-395, habiendo sido finalizado en modo resumen durante el mes de mayo de 2010, después de dos años de investigación y seguimiento.

Este informe no pretende ser una auditoría del tramo, pero si es una denuncia sobre la situación contraria a la ley y a las diferentes normas técnicas desde el kilómetro 8 al 14 de la carretera referenciada.

El resto de la carretera mantiene un perfil similar en mantenimiento y conservación afectando a los derechos e intereses de sus usuarios.

Departamento de Investigación Desarrollo y Formación  
Asociación Mutua Motera