



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/31053

20/03/2018

80767

**AUTOR/A:** SERRANO JIMÉNEZ, María Jesús (GS); HURTADO ZURERA, Antonio (GS)

#### RESPUESTA:

La carretera N-432 discurre entre la provincia de Badajoz (p.k. 0,0 en la conexión de la BA-20) y la provincia de Granada (p.k. 431,6 en el fin del enlace a Mercagranada). A continuación, se muestra la evolución de la accidentalidad en los últimos 4 años (2013-2016) en dicha carretera. Los datos corresponden a los partes de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Se señala que no se han considerado para el análisis los correspondientes al año 2017, pues los datos de la accidentalidad general disponibles de dicho año tienen carácter todavía de provisionales.

Año	ACV	VM	AM	HG	HL
2013	106	2	2	17	176
2014	111	10	7	25	175
2015	104	7	6	12	161
2016	108	12	12	33	176

El riesgo de sufrir un accidente en la N-432 entre Badajoz y Granada (ppkk. 0,0 al 431,6) es un -13% inferior al riesgo del conjunto de las carreteras convencionales estatales (RCE), al presentar un índice de peligrosidad de 13,4 en el año 2016 frente al 15,4 en las convencionales de la Red de Carreteras del Estado (RCE).

En relación con los datos de accidentalidad relativos al año 2017, a falta de datos generales, cabe indicar que la accidentalidad mortal correspondiente a víctimas a 24h en la carretera N-432, cuya fiabilidad es mayor, es la que se muestra en la tabla siguiente:

Fecha	Provincia	P.K.	VM	HG	HL
28-ene-17	Córdoba	285,2	1	2	2
28-feb-17	Jaén	391	1	0	0
14-jun-17	Córdoba	191,5	1	1	0
30-jul-17	Córdoba	301	1	0	1
01-sep-17	Jaén	361,8	1	0	2



Fecha	Provincia	P.K.	VM	HG	HL
27-oct-17	Jaén	357,4	1	0	0
04-nov-17	Córdoba	347,4	1	0	0
12-nov-17	Badajoz	155,4	1	0	0

En relación con el accidente mortal registrado el pasado 15 de marzo en el punto kilométrico 322, en el que fallecieron dos personas, según se recoge en el parte resumido de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, el accidente consistió en una colisión frontal de dos vehículos (un turismo y una furgoneta) considerando como principal factor concurrente la velocidad inadecuada para las condiciones de la vía (curva fuerte con señal y velocidad señalizada y pavimento mojado al estar llovisnando). Así, el accidente se produjo cuando circulando en sentido Granada, el conductor del turismo, al trazar curva con desarrollo hacia su derecha invade el carril izquierdo de circulación, colisionando frontalmente con la furgoneta que circulaba correctamente en sentido Badajoz. Posteriormente a la colisión frontal se produjo otra colisión entre el turismo y otro turismo que circulaba detrás de la furgoneta, también en sentido Badajoz, todo ello por circular a velocidad inadecuada para el trazado curvo y estado circunstancial mojado de la vía.

Por otro lado, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento tiene implantado un sistema de gestión de la seguridad vial desde hace muchos años, que viene mejorándolo continuamente y adaptándolo a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, y las particulares características de la Red viaria Estatal que gestiona hace necesario disponer de unos procesos y metodologías propias. Dicho sistema, que es acorde con los procedimientos contemplados en la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, de 19 de noviembre de 2008, permite analizar y hacer un seguimiento de la accidentalidad periódicamente, identificar problemas o carencias de seguridad concretos y definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura.

La Dirección General de Carreteras utiliza el concepto de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) para referirse a los puntos peligrosos de su red. Este concepto está asociado a la existencia de ciertos tramos de la red donde el riesgo de que se produzcan accidentes es mayor que en otras secciones de similares características. En principio, parece ser que la causa de ello se debiese a las características de la carretera y de su entorno en estos tramos, sin embargo, la infraestructura en la mayoría de los casos no es el factor determinante de los accidentes.

De acuerdo con todo lo anterior, la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Fomento ha procedido a la identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) según lo establecido en la Directiva 2008/96/CE, de 19 de noviembre de 2008, y el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (que transpone dicha Directiva al ordenamiento jurídico español). La metodología de cálculo ha sido la desarrollada en las Directrices establecidas en la Orden Circular 30/2012, de 20 de junio de 2012, por la que se aprueban las Directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la RCE.





En este sentido, se indica que actualmente en la carretera N-432 existen dos Tramos de Concentración de Accidentes identificados. Ambos TCA se emplazan en la provincia de Granada, siendo su localización exacta la que se indica a continuación:

<b>Provincia</b>	<b>Carretera</b>	<b>PKI</b>	<b>PKF</b>
Granada	N-432	426,5	427,2
Granada	N-432	427,5	428,0

Con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los tramos de concentración de accidentes identificados, la Dirección General de Carreteras procedió a la señalización de todos los TCA identificados mediante carteles específicos (los ha publicado en la web del Ministerio de Fomento) y también ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior.

En concreto, cabe señalar que en los 2 TCA identificados en la N-432 ya se han ejecutado actuaciones para su tratamiento, consistentes en la mejora superficial del firme y el repintado de marcas viales. Además, se indica que ambos se verán afectados con la puesta en servicio de la Autovía GR-43 Pinos Puente-Atarfe, que en la actualidad se encuentra en ejecución, ya que con esta vía de gran capacidad se reducirá el tráfico de circulación por dichos tramos y supondrá una mejora de la seguridad y fluidez del tráfico en dicho corredor.

Por otro lado, ya se está redactando el estudio informativo de una autovía de nuevo trazado entre Córdoba y Granada considerando una primera fase en la que se construya una de las calzadas y una segunda fase de la segunda calzada cuando el tráfico lo justifique.

La conversión de la N-432 de Badajoz a Granada en la futura autovía A-81 se encuentra incluida en el Plan de Infraestructuras del Transporte y de la Vivienda 2012-2024 del Ministerio de Fomento como una actuación en estudio en el horizonte del Plan, por lo que es una actuación a largo plazo. Entre tanto, como actuaciones más urgentes y a corto plazo, el Ministerio está impulsando actuaciones como la construcción de la autovía GR-43 entre Pinos Puente y Atarfe (Granada), actualmente en obra, o la redacción de los proyectos de la variante de Zafra y de duplicación de la N-432 en su acceso a Badajoz.

Se ha licitado en el Boletín Oficial del Estado (BOE) del 13 de enero de 2018 la rehabilitación superficial y puntualmente estructural del firme de la carretera N-432 entre los PP.KK. 113+000 al 145+000. Tramo: Llerena-Azuaga. Provincia de Badajoz.

Madrid, 31 de julio de 2018