

BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

I LEGISLATURA

Serie F: PREGUNTAS
CON RESPUESTA ESCRITA

17 de abril de 1980

Núm. 308-II

CONTESTACION

Necesidad de desviar la carretera Nacional VI a su paso por la localidad de Betanzos.

Presentada por doña María Victoria Fernández-España y Fernández-Latorre.

PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90 del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de la contestación del Gobierno a la pregunta formulada por la Diputada doña María Victoria Fernández-España y Fernández-Latorre, del Grupo Parlamentario de Coalición Democrática, relativa a necesidad de desviar la carretera nacional VI, a su paso por la localidad de Betanzos, publicada en el B. O. C. G. número 308-I, de 6 de noviembre de 1979.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de marzo de 1980.—El Presidente del Congreso de los Diputados, Landelino Lavilla Alsina.

Excmo. Sr.: En relación con la pregunta formulada por doña María Victoria Fernández-España, sobre necesidad de desviar la carretera nacional VI a su paso por la localidad de Betanzos (La Coruña), tengo la honra de enviar a V. E. la contestación

formulada por el Gobierno, cuyo contenido es el siguiente:

"1. La travesía de Betanzos comienza en el punto kilométrico 581,900 de la RN-VI y termina en el punto kilométrico 583,600 de la misma. Su perfil longitudinal se caracteriza por la difícil curva de Valdancel, en ángulo recto, a la que sigue la curva de la Magdalena, de menor dificultad que la anterior. En todo su recorrido está franqueada por viviendas, sin perder en ningún momento su carácter típicamente urbano. Las mencionadas limitaciones infraestructurales se ven aumentadas con el hecho de que la travesía tiene en algún punto una pendiente de un 7 por ciento.

Sus problemas ordinarios aumentan los índices de peligrosidad por razón de sus mercados dominicales y de sus ferias quincenales (1 y 16 de cada mes), siendo el recinto ferial colindante con la travesía. Esta configuración, que afecta de manera importante a la seguridad vial, es motivo de problemas de fluidez que en algunas ocasiones llegan a producir retenciones que alcanzan al tráfico de acceso a La Coruña capital.

Con independencia de los accidentes objetivamente graves, el conjunto de acciden-

tes de tráfico de Betanzos se caracteriza por su espectacularidad, por la frecuencia con que son protagonizados por vehículos pesados. En bastantes casos los camiones accidentados tuvieron fallo de frenado al combinarse el fuerte descenso con un posible exceso de peso en su carga. En el transcurso de los años, sin que se hayan modificado sustancialmente las condiciones de seguridad de la travesía, ha supuesto un aumento en el grado de sensibilidad de la población hacia el problema que ha ido incrementándose de forma progresiva en los accidentes últimamente acaecidos.

En reuniones mantenidas en el Gobierno Civil de La Coruña para estudiar el problema y las soluciones posibles se había considerado la posibilidad de efectuar desvíos para el tráfico rodado por las vías comarcales del área de Betanzos, soluciones siempre desechadas por la precaria infraestructura de aquéllas y por el alargamiento de los recorridos que suponía. Se han hecho gestiones con la Corporación de Betanzos estudiando posibilidades encaminadas a mejorar las condiciones de seguridad de la travesía, tal como alejar el recinto ferial, habilitación de una zona para estacionamiento, fijación de dos lugares concretos para paradas de autobuses y taxis, necesidad de marcar dos nuevos pasos para peatones protegidos (en particular en una zona escolar), ampliación de vallas separadoras para protección y encauzamiento de peatones (en particular en la curva de Valdoncel y Puente-Nuevo), pintado de ciertas marcas direccionales e incluso la realización de Cursos de Formación para Agentes de la Policía Municipal, así como el posible aumento de su plantilla. En 1979, concretamente, se han puesto en práctica desvíos a la circulación que han dado resultados satisfactorios.

En cualquier caso, la problemática anteriormente citada se ha visto agravada con el paso de camiones transportando mercancías peligrosas, y las soluciones que se proponían para mejorar la seguridad vial en general en la travesía de Betanzos resultaban en cierto sentido insuficientes ante el incremento potencial del peligro con

el paso de mercancías explosivas, tóxicas e inflamables.

La inexistencia de carreteras de desvío cercanas, con suficiente entidad como para permitir la circulación con garantías de las cisternas que transportan mercancías peligrosas aconsejaba como único itinerario hacia La Coruña, utilizables por el tráfico procedente del centro y del sur de la península, el que, a partir de Benavente, siguiera por la N-525 (Zamora-Orense-Santiago) o bien, a partir de Lugo, por la N-640 y posteriormente la C-547 (Guntín-Mellid-Arzúa-Labacolla), que podría continuar a La Coruña utilizando, en Labacolla, el acceso Santiago Norte de la autopista de peaje A-9. Ello supondría, no obstante, un itinerario adicional de cerca de 70 kilómetros.

2. El MOPU tiene redactado y aprobado un proyecto de variante de Betanzos.

La situación de este proyecto es la siguiente:

El expediente ha pasado ya el trámite de información pública. La Dirección General de Carreteras estudió las alegaciones presentadas y, como consecuencia de ellas, se solicitó de la Jefatura Regional la realización de un estudio minucioso sobre reposición de servidumbres, con objeto de satisfacer dichas alegaciones.

Este estudio de reposiciones se llevó a cabo por la Jefatura Regional y se pasó a informe del Ayuntamiento de Betanzos, que ha dado su conformidad a las reposiciones incluidas en el estudio, solicitando al mismo tiempo se incluyese la realización de otros pasos, además de los que el citado estudio comprendía.

Estudiada la petición del Ayuntamiento, la Jefatura estima procedente acceder a sus pretensiones y ha incluido los nuevos pasos solicitados en el estudio realizado. Este estudio, con el correspondiente informe final, se remitirá a la Dirección General de Carreteras para que continúe la tramitación conducente a su aprobación definitiva e iniciación de la expropiación de los terrenos necesarios para la ejecución de la obra.

3. La Administración exige a todos los transportes de mercancías peligrosas el

cumplimiento de las disposiciones contenidas en el "Reglamento Nacional sobre transportes de mercancías peligrosas por carretera" (TPC) aprobado por el Real Decreto 1.999/1979, de 28 de junio, y en el Real Decreto 2.000/1979, de 29 de junio, relativo a la carga y control de la cantidad cargada.

Por otra parte, como desarrollo del citado Real-Decreto 1.999/1979, se ha puesto en marcha la organización de Cursos de "Formación Específica para Conductores" (art. 4.º, b) y asimismo, a partir del día 28 de febrero del presente año, ha entrado en vigor la exigencia de que los conductores lleven las "libretas de control" (Disposición transitoria cuarta).

4. El control se efectúa por el Ministerio de Industria y Energía al exigir las certificaciones correspondientes antes de que

el vehículo salga de la fábrica; posteriormente se le somete a las inspecciones preceptivas, entre ellas la prevista en el artículo 25 del Real Decreto antes citado, de carácter extraordinario, relativo a las cisternas destinadas al transporte de mercancías peligrosas."

Lo que envío a V. E. a los efectos previstos en el artículo 133 del Reglamento provisional del Congreso.

Dios guarde a V. E.

El Ministro de la Presidencia, José Pedro Pérez-Llorca.

NOTA: En la Secretaría del Congreso se encuentran a disposición de los señores Diputados dos anexos remitidos por el Gobierno con la contestación a esta pregunta.

Suscripciones y venta de ejemplares:
SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.
Paseo de Onésimo Redondo, 36
Teléfono 247-23-00, Madrid (8)
Depósito legal: M. 12.800 - 1961
Impreme: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID