



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/6115

08/05/2024

17054

**AUTOR/A:** SILVA MÉNDEZ, María Carmen Da (GPlural)

#### RESPUESTA:

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS) es conocedor del estado de las carreteras de su red, así como de las intensidades de tráfico existentes y sus crecimientos, diseñando en consecuencia una planificación, proyectos, obras y explotación acorde con sus necesidades.

En este sentido, cabe indicar que la N-541 entre Ourense y Pontevedra sirve a un itinerario que también puede ser atendido actualmente a través de vías de alta capacidad, concretamente la autovía A-52 desde Ourense hasta O Porriño, la A-55 hasta Puxeiros y, finalmente, la AP-9 hasta Pontevedra. En el tramo de peaje de la AP-9 entre Puxeiros y Pontevedra el MITMS tiene una autovía planificada, la A-57, de la cual está siendo ejecutado el primer tramo de la circunvalación de Pontevedra entre Vilaboa y Ermida.

Los tráficos actualmente existentes en la N-541 en las provincias de Ourense y Pontevedra no presentan cifras ni crecimientos que justifiquen la planificación de una nueva vía alternativa.

Hay que reseñar que ningún tramo de la carretera N-541 ha sido considerado como Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) dentro de las dos últimas actualizaciones de dichos tramos, ni en la provincia de Ourense ni en la de Pontevedra.

Han finalizado el 9-5-2024 las obras de los pretiles del viaducto sobre el río Lárez de la N-541.

El diseño de las intersecciones y el trazado de la carretera de la N-541 es correcto.



Las principales travesías de la N-541 disponen de aceras y cuentan con una limitación de velocidad adecuada.

En lo que se refiere a las competencias del Ministerio del Interior, se señala que en el período 2019-2023 en la provincia de Pontevedra, la carretera N-541 no presenta una intensidad media de circulación diaria de vehículos muy elevada, si se compara con otras a nivel provincial de Pontevedra y teniendo en cuenta que no presenta una alta siniestralidad con respecto al resto de vías de esta provincia (registra en torno al 1.43% de los siniestros con víctimas de la provincia). Si bien es cierto que durante el año 2022 el número de fallecidos fue superior, como consecuencia de un único accidente sufrido por un transporte colectivo de viajeros y no por accidentes aislados entre sí.

No obstante, debido a su trazado y su ubicación en un entorno rural con importante vegetación, la existencia de posibles zonas sombrías y, en ocasiones, de condiciones meteorológicas adversas establecen la necesidad en mayor medida de que el usuario tenga que adaptar la conducción a las condiciones de la vía y ser especialmente cauteloso respecto al cumplimiento de las normas de circulación existentes, como así indica el análisis de los factores de riesgo de los siniestros, en los que el comportamiento del conductor está presente en un porcentaje importante de los siniestros con víctimas de la citada vía, siendo la velocidad inadecuada, las distracciones y el no respetar la prioridad los predominantes.

En relación con la vía en su tramo de la provincia de Ourense, se señala que tampoco es una vía ni un tramo de especial siniestralidad, salvo en lo relativo a la invasión de fauna salvaje en la calzada, cuestión grave y general en esta provincia, en el resto de Galicia y en otras Comunidades Autónomas. A este respecto, se señala que la cantidad de animales salvajes (sobre todo, jabalíes y corzos en esta provincia) es competencia de los Organismos competentes en gestión del medio rural y del medio ambiente (las Comunidades Autónomas, Xunta de Galicia, en este caso) y son las encargadas de adoptar un control efectivo de su población (mayor caza, control de reproducción de ciertas especies...).

Por otro lado, se señala que en el punto kilométrico 29,5, antes de la travesía de Godás do Río y del desvío a O Carballiño, en 2018 fue remodelada la intersección por el entonces Ministerio de Fomento, repintándose la misma y modificando la señalización vertical de velocidad, instalando la Dirección General de Tráfico (DGT) en el pk 29.4 una cabina móvil de radar fijo para pacificar la circulación en dicha intersección y en la travesía posterior de Godás do Río, siendo también una petición formulada por los vecinos de dicha localidad.

Asimismo, en febrero del presente año 2024, la DGT ha instalado en la travesía de la N-541 de O Carballiño dos paneles (uno por sentido) informando de “Travesía



perigosa/peligrosa” y de la velocidad máxima (50) en dicha travesía, iluminándose parte del panel correspondiente con LED’s al paso de los vehículos.

Finalmente, se indica que los sistemas de control en velocidad en travesías (CVT) que fueron instalados por la DGT entre 1988-1992 en las travesías de la N-541 de Punxín, Dacón (Maside) Brués y de Almuzara (ambas en el término municipal de Boborás), sistemas que cerraban el ciclo a rojo en semáforos si se sobrepasaban los 50 km/h, se encuentran abandonadas por los respectivos Ayuntamientos, puesto que la DGT se hacía cargo de su instalación y mantenimiento el primer año, pero era el Concello quien posteriormente debía hacerse cargo del mantenimiento correspondiente.

Madrid, 20 de junio de 2024