



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/16304

21/08/2017

45243

AUTOR/A: SERRANO JIMÉNEZ, María Jesús (GS)

RESPUESTA:

En relación con la información solicitada, se señala que la ejecución de una estructura o de una obra de fábrica implica la aparición de zonas de transición, que constituyen puntos singulares, con una variación de rigidez vertical de la vía. Las soluciones constructivas que se definen y ejecutan en estas zonas son tanto las «cuñas técnicas» de empleo habitual en obras ferroviarias como las «losas de transición» en empleo habitual en obras de carreteras. Ambas soluciones pretenden graduar la variación de rigidez vertical de la vía, de manera que se consiga una transición «progresiva» conforme el vehículo se aproxima a la estructura.

Se pretende con ello garantizar la compactación en estas zonas, donde los equipos habituales de compactación no pueden entrar, y que no se produzcan asentamientos posteriores y por tanto que no haya falta de confort en el usuario de la carretera.

Para asegurar la continuidad en toda la carretera la pavimentación se realiza de manera continua en todo el tramo de obra de que se trate. No se pavimenta solo el «entronque» o «transición del puente» con el terraplén de la carretera. Es posible que en casos puntuales se haya producido un asentamiento en la transición del puente-terraplén, justo detrás del estribo de la obra, y esto en ocasiones se solventa pavimentando únicamente esa zona. Lo que se pretende es que ese posible asentamiento quede solventado mediante el relleno del firme. En ocasiones el asentamiento puede producirse por problemas en la cimentación de la traza de la carretera y en estas ocasiones son precisas otras soluciones (que no sean repavimentar únicamente porque acrecentarían el problema).

Por último, se indica que ambas soluciones tienen un diseño óptimo para su comportamiento a largo plazo y para su ejecución. No se trata de un problema en la forma de realizar el cajero.

Madrid, 15 de noviembre de 2017