

Expte. 2018/132709

Con relación a su solicitud, con fecha de entrada en este Servicio de 28 de febrero de 2018, adjunto remito copia del informe emitido por el Ingeniero Jefe del Negociado de Conservación y Vialidad Navarra Oeste, que contiene la contestación a su solicitud.

Lo que comunico a Vd., a los efectos oportunos.

Pamplona, 13 de marzo de 2018

EL DIRECTOR DEL SERVICIO



Nafarroako Gobernua
Gobierno de Navarra
Garapen Ekonomikoa
Desarrollo Económico

Zainketa Zerbitzua
Servicio de Conservación

Juan Serrano Medrano

FUNDACIÓN CEA
C/ Almagro, 31
28010 MADRID

Expediente: 2018/132709

En relación con el expediente de referencia, con fecha de entrada en este Servicio el 28 de febrero de 2018, en el que la Fundación CEA (Comisariado Europeo del Automóvil), solicita; se le informe en relación al estado de la A-10 (Autovía de la Barranca), en ambos sentidos, citando expresamente los socavones y la gravilla presente en calzada. En vista de lo descrito comentar:

- Los socavones han sido producto de las sucesivas tormentas de frío y nieve/hielo que hemos venido sufriendo desde el 1 de diciembre y hasta la fecha. Estas situaciones meteorológicas continuadas provocan la aparición repentina de baches debidos a la degradación acelerada del firme existente. A esta circunstancia se une la imposibilidad de realizar reparaciones del firme con aglomerado en caliente que exigen una climatología favorable para poderse ejecutar. Por tanto, la solución temporal para evitar la presencia de baches en calzada consiste en rellenarlos con aglomerado en frío.
- El parcheo con aglomerado en frío es un tratamiento que persigue evitar un peligro inminente para la seguridad vial, cuya durabilidad está igualmente condicionada por las meteorología y del tráfico que soporte la carretera. En presencia de lluvia y nieve se acentúa su deterioro y disgregación, aportando presencia de gravilla en calzada.
- El bacheo en frío es una solución técnicamente admisible para las circunstancias expuestas anteriormente y de uso habitual en conservación de carreteras, que en ningún caso queda anulada por la alternativa (siempre posterior) de repararse con aglomerado en caliente. Su principal ventaja es la inmediatez de actuación que no requiere el concurso de maquinaria específica cuyo uso debe programarse, ni de una situación meteorológica específica. Posteriormente los técnicos de conservación deben valorar la conveniencia u oportunidad de plantear una posterior operación de reparación con aglomerado en caliente en función de otros factores como puede ser el económico y el estado global de los tramos.
- Estos trabajos de bacheo en frío fueron ejecutados perfectamente según fueron programados suponiendo una actuación periódica durante la duración de los temporales. Además, ante pequeños periodos intermedios de tiempo favorable se ha actuado con MBC, en los días que se ha podido, siguiendo con las labores esta semana y siguiendo con ellas en lo que sucesivo hasta completar las reparaciones.
- También se ha programado una actuación para realizar en los próximos 15 días de mayor envergadura con el fin de intentar dejar la autovía en condiciones de viabilidad anteriores a las tormentas.

- Finalmente, una vez hayan terminado todas las labores descritas, se ha programado un barrido completo de la infraestructura con el fin de extraer los restos de aglomerado en frío dispersos por la misma.

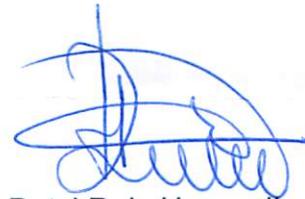
Lo que comunico para su conocimiento y efectos oportunos.

Pamplona, a 7 de marzo de 2018
EL JEFE DE NEGOCIADO,

Vº.Bº.
EL JEFE DE LA SECCION,



Pedro Soto Valcarce



Patxi Ruiz Urmendia

SR. DIRECTOR DEL SERVICIO DE CONSERVACIÓN.-