



Se eliminará la travesía del municipio de Barracas aumentando con ello la seguridad vial

Fomento abre al tráfico la Variante de Barracas de la Autovía Mudéjar A-23, en Castellón

- El presupuesto de adjudicación del tramo es de 33,1 M€
- La longitud de la variante es de 3,5 km

Madrid, 27 de julio de 2007(Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento abre hoy al tráfico la variante de Barracas, de 3,5 kilómetros de longitud, ubicada en el tramo Víver-límite de provincia con Teruel, de la autovía Mudéjar A-23 en la provincia de Castellón, que cuenta con un presupuesto de adjudicación de 33,1 millones de euros y fueron adjudicadas a la empresa Pavasal.

El pasado 21 de diciembre de 2006, coincidiendo con la inauguración del tramo contiguo límite de Provincia de Castellón-Sarrión, ya se pusieron en servicio los últimos dos kilómetros y medio del tramo Víver-límite de provincia con Teruel con objeto de facilitar la conexión con la N-234 a través del semienlace norte de Barracas.

Hoy se ponen en servicio otros tres kilómetros y medio de autovía y el semienlace sur de Barracas con lo cual se elimina la travesía de este municipio. Sólo queda por poner en servicio la zona de las Cuestas del Ragudo que se encuentra en las últimas fases de ejecución.

Descripción del tramo Víver-L.P. Teruel

El tramo Víver-L.P. Teruel de la autovía Mudéjar A-23 tiene una longitud de 14,205 Km. y cuenta, además, con 15,357 Km. de carriles de vías de servicio, ramales de enlaces y reposición de caminos.



A lo largo del recorrido se atraviesan terrenos con orografía diversa, encontrando zonas de carácter montañoso (cuestas de Ragudo), y otras más onduladas, e incluso llanas (zona de Barracas).

La autovía está compuesta por dos calzadas con dos carriles de 3,5 m de anchura cada uno, arcén exterior de 2,5 m., arcén interior de 1,0 m. y mediana de 10 m. entre bordes de arceles. Además se ha previsto, en gran parte del tramo, un carril adicional para vehículos lentos, pasando el tronco a estar formado por tres carriles de 3,5 m. de anchura.

Estructuras

Se han diseñado a lo largo de la traza un total de 15 estructuras de diversos tipos para salvar los barrancos existentes y vías de ferrocarril, formar los enlaces y dar continuidad a distintos caminos. Del total de estructuras, 14 corresponden a pasos inferiores diseñados a modo de pórticos abiertos, marcos y bóvedas, siendo la que resta un viaducto que salva la vaguada del río Val de Hurón en su intersección con la carretera de Pina. Este viaducto está formado por 5 vanos de 33,50 m. de luz y uno de 40,00 m de luz, con una longitud total de 207,50 m.

Medidas ambientales

Se han adoptado las medidas medioambientales correspondientes, como la recuperación y extendido de tierra vegetal, hidrosiembras, siembras, plantaciones, trasplante de sabinas, tratamientos de frentes rocosos, protección del patrimonio arqueológico, protección del sistema hidrológico mediante construcción de 8 balsas drenantes para la protección de cauces, zonas permeables y puntos de recarga de los acuíferos, etc.

Se ha previsto también la reposición de la vía verde del antiguo ferrocarril de Ojos Negros, así como de las distintas vías pecuarias y caminos agrícolas interceptados.