

Inaugurado el tramo Río Palancia-Viver de la autovía Mudéjar, A-23

Ramón García Vendrell,
ICCP y Director de las Obras.

Las obras, que comenzaron en junio de 2004, han consistido en la ejecución de uno de los tramos de la citada autovía, con objeto de mejorar la comunicación entre la Comunidad Valenciana y la de Aragón con el sur de Francia.

El tramo finalizado, de 10 220 m de longitud troncal, a los que se les unen casi 5 km de ramales, se desarrolla entre los pp.kk. 39 y 49 de la actual N-234, en la provincia de Castellón.

La solución supone la realización de un nuevo trazado en toda su longitud, cuyo origen se localiza en la margen derecha del río Palancia, cruzando por los términos municipales de Jérica, Benafer y Viver.

La inversión total, que incluye el importe de las obras, la redacción del proyecto, el control de obra y las ex-

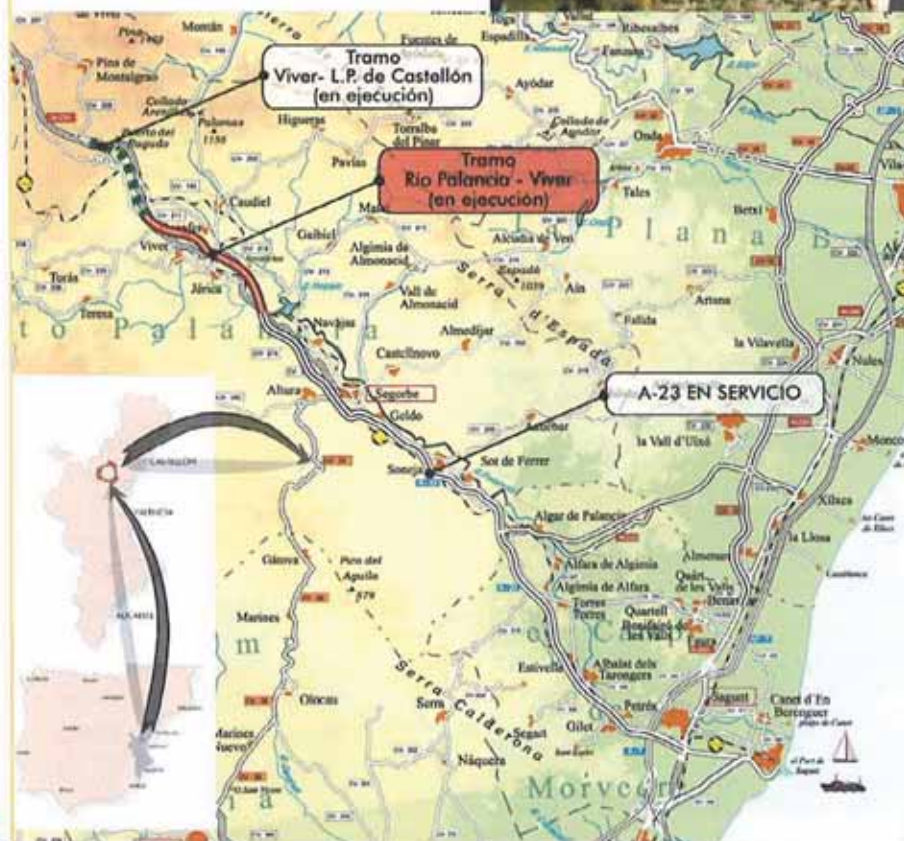


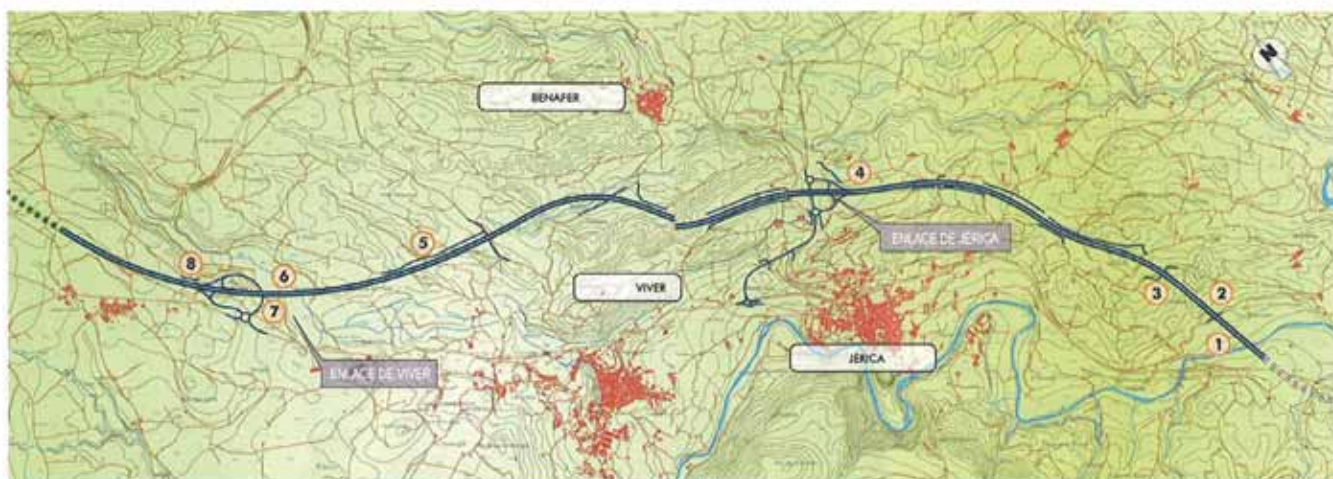
La inversión total realizada en el tramo ha ascendido a 52,6 millones de euros para sus 10,22 km de longitud.

propiaciones, ha ascendido a 57,95 millones de euros, siendo ejecutada en un plazo de 32,5 meses. En cuanto al presupuesto estimado para las expropiaciones, ha ascendido a más de 3,27 millones de euros.

Descripción del trazado

El trazado se inicia en el punto final del Proyecto de Construcción del tramo Segorbe-río Palancia, justo antes del cruce sobre el río Palancia.





Esquema del trazado del tramo finalizado.

Una vez cruzado éste, mediante una estructura de 504 m de longitud compuesto por la estructura principal y otra de acceso, el trazado se desplaza hacia el norte, hasta el enlace de Jérica ubicado en el cruce con la carretera CV-195 a Caudiel. Posteriormente, se adentra en los términos municipales de Benafer y Viver, atravesando por el barranco de Val de Hurón en una zona geológicamente conflictiva por la presencia de travertinos en todo el fondo del valle y que es cruzada por un gran viaducto de 460 m de longitud. En sus inmediaciones se ubica el enlace de Viver. Superado este enlace, el trazado

se une a la carretera actual disponiéndose a su derecha.

Las características geométricas se corresponden con una velocidad específica de 120 km/h, con radios mínimos de 800 m. y pendientes máximas del 5,0 %.

Secciones transversal y del firme

La sección transversal 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 arcenes. También se

destaca la construcción de un tercer carril para vehículos lentos en la calzada derecha, Sagunto-Teruel, en una longitud total de 5659 m.

En cuanto a la sección tipo de firme en el tronco, se corresponde con una categoría de tráfico tipo T1, y está formada por 25 cm de zahorra artificial, 22 cm de mezclas asfálticas en capas intermedias y 3 cm de mezcla asfáltica discontinua en la capa de rodadura.

Enlaces y estructuras

Para conectar con las carreteras existentes se han ejecutado dos en-



A lo largo del tramo se han construido 2 viaductos.

Autovías del Estado

laces; uno en forma de semitrébol, sobre la CV-195, conformado por dos glorietsas que permiten realizar todos los movimientos posibles. Además, se establece un nuevo trazado para la CV-195 hasta la N-234, eliminando así el tráfico de paso del núcleo urbano de Jérica.

El otro enlace, ubicado al final del tramo sobre la actual N-234, en forma de trompeta, se sitúa en la margen derecha del barranco del Val de Hurón, para dar acceso a la N-234.

Así mismo, en el tramo se han ejecutado dos viaductos:

■ Uno al inicio del trazado, de 504 m de longitud, que cruza el río Palancia y la línea del ferrocarril Sagunto-Teruel. Está compuesto de una estructura principal y otra de acceso. La principal está formada por tres vanos, dos laterales de 60 m cada uno y uno central de 90 m. La estructura de acceso está compuesta por 6 vanos de 49 m.

■ El segundo viaducto tiene 460 m de longitud y se sitúa en la zona del acuífero de Magallán. Está formado por 8 vanos de 49 m de luz y dos vanos extremos de 34 m.

Además, se han construido dos pasos superiores, para dar continuidad a los caminos de servicio existentes, y ocho pasos inferiores: dos para el cruce del ferrocarril, dos para la vía verde y cuatro para el resto de viales de la zona.

Así mismo, se han realizado un gran número de obras de drenaje transversal que, dadas sus dimensiones, y en vista de los usos habi-



En la foto superior, vista general del tramo. En la foto inferior, detalle de viaducto en construcción.

Unión importante

Movimientos de tierras:

5 200 000 m³

Suelo seleccionado:

230 000 m³

Zahorras artificiales:

110 000 m³

Mezclas bituminosas:

149 000 t

Acero para armar:

12 500 t

Hormigón estructural:

107 000 m³

Ficha Técnica

Titular:

Ministerio de Fomento.
Demarcación de Carreteras del
Estado en la Comunidad
Valenciana.

Dirección de las obras:

D. Ramón García Vendrell,
ICCP.

Empresa constructora:

Intersa-Construcciones
Rubau (UTE)

Jefatura de las obras:

D. Joan Antoni Porqueras
González, ICCP.

Asistencia técnica:

Saproinco, S.L.

tuales de la zona, también facilitan la conexión entre ambas márgenes de la autovía, garantizando la permeabilidad y acceso a las propiedades colindantes, también gracias a las variantes de caminos realizadas.

Impacto ambiental

El presupuesto de las medidas correctoras, que comprende la protección del sistema hidrológico y del arqueológico, la conservación de la tierra vegetal y siembras y plantaciones posteriores, así como la reposición de las vías pecuarias afectadas, asciende a 1 543 638 euros. ■