



## Fomento licita las obras de acondicionamiento del Puerto del Querol en la N-232, en Castellón

- El presupuesto de las obras asciende a cerca de 64,9 M€ (IVA incluido)
- Todo el tramo de Barranco de la Bota- Masía de la Torreta, se verá mejorado

Madrid, 24 de junio de 2016 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento, según publica hoy el Boletín Oficial del Estado, ha licitado las obras de “Acondicionamiento del Puerto del Querol. N-232, p.p.k.k. 46,300 al 54,900. Tramo: Barranco de La Bota – Masía de La Torreta”, en la provincia de Castellón. El presupuesto de licitación de las obras es de 64.875.432 euros (IVA incluido).

El Puerto del Querol, en la carretera N-232, es la principal vía de comunicación entre las comarcas castellanenses del Maestrazgo y de Els Ports y la aragonesa del Bajo Aragón.

Las características de la carretera N-232 en el tramo Barranco de la Bota-Masía de la Torreta, que presenta una inclinación pronunciada en la subida al propio puerto de Querol, y los problemas de vialidad invernal en una zona situada a cotas en el entorno de los 1.000 m de altitud, han motivado la necesidad de estas obras a fin de mejorar la capacidad, funcionalidad y seguridad vial del tramo.

### **Características técnicas**

Los 7,75 km de longitud de su trazado, discurren en el entorno del corredor que ocupa actualmente la N-232, en el tramo comprendido entre los p.k. 46,3 y 54,9, cruzando los montes de Vallivana (Puerto del Querol), desarrollándose íntegramente por el término municipal de Morella.



# Nota de prensa

La sección tipo de la calzada principal se compone de carriles de 3,5 m variando de una sección con 3 carriles a 2 carriles, según la disposición del carril adicional para vehículos lentos, arcenes de 1,5 m y bermas de 1,0 m en desmote y 1,3 m en terraplén.

El proyecto incluye un único enlace en Vallibona, que conectará con la antigua nacional, que funcionará como vía de servicio, y con la carretera autonómica CV-111.

Se construirán doce estructuras, de las cuales ocho son viaductos, un paso superior, dos pasos inferiores y un falso túnel.

Con la solución propuesta se ha tratado de buscar el máximo equilibrio entre la afección medioambiental y la viabilidad técnico-económica, mejorando el nivel de servicio y la seguridad vial.

