

Chaves inaugura hoy el nuevo puente sobre el Odiel, el más largo de España

Huelva. Efe

El presidente de la Junta, Manuel Chaves, inaugura hoy en Huelva el nuevo puente sobre el río Odiel, el más largo de España con 2.022 metros de longitud y que mejorará el acceso por carretera desde la capital a la costa occidental onubense. El nuevo puente, con un presupuesto de 4.380 millones de pesetas y que entrará en funcionamiento mañana miércoles, supondrá una "mejora sustancial" para el acceso a la costa al "dar una solución a la insuficiente capacidad" del actual, cuyo volumen de tráfico registró el pasado verano una media diaria de 40.000 vehículos, según los responsables de la Junta de Andalucía.



Manuel Chaves

El puente, con dos carriles por cada sentido y una anchura de 19,30 metros, será utilizado como salida desde Huelva y como entrada para los vehículos procedentes de Punta Umbría, así como para los que accedan por la H-414 desde Aljaraque —conectada con la nacional 431 hasta Ayamonte— y por la variante de Corrales.

Tras la apertura del puente, en cuya construcción la empresa "Auxini" ha empleado 32.000 metros cúbicos de hormigón y 5.400 toneladas de acero, el viejo Puente-Sifón de Santa Eulalia permanecerá cerrado hasta el 19 de julio por obras de conexión con el nuevo, cuyo futuro nombre será consensuado con el Ayuntamiento.

La Junta expropia 23.000 metros para modificar el trazado Córdoba-Sevilla

Córdoba. Efe

La Consejería de Obras Públicas y Transportes ha expropiado 23.710 metros cuadrados de terrenos para modificar el trazado de casi un kilómetro en la carretera que une Córdoba y Sevilla por la ribera del río Guadalquivir y que en 1991 sufrió un deslizamiento que obligó a su cierre.

Fuentes de la Delegación Provincial de este departamento de la Junta de Andalucía manifestaron que el procedimiento ha afectado al Instituto Andaluz de Reforma Agraria (IARA) y a un particular y que en ambos casos las superficies están destinadas al cultivo de cereal.

La modificación del trazado de la C-431 se realizará entre los kilómetros 25,875 al 26,850 y pretende evitar la situación inestable del subsuelo que provocó el desplazamiento hace dos años.

□ **La Empresa Nacional Carbonífera del Sur, S. A. (Encasur)**, ha puesto a la venta dos de sus edificios singulares de Peñarroya-Pueblonuevo (Córdoba), ya que han quedado en desuso y sin destino futuro dentro de la compañía minera. El director del centro minero de Peñarroya, Longino Osorio, dijo que se trata del antiguo edificio de dirección y de la clínica que atendió durante años al personal de Encasur.

Costa del Sol

Pedro Pérez inauguró ayer las variantes de Marbella y Estepona, en las que se han invertido 15.000 millones

Ningún representante de la oposición estuvo presente en el acto de Estepona

Marbella. Andrés Marina

El secretario de Estado de Economía, Pedro Pérez, inauguró a primera hora de ayer las variantes de Marbella y Estepona, actuaciones que han supuesto una inversión total superior a los 15.000 millones de pesetas. Con la entrada en servicio de estas dos nuevas variantes queda casi completado el programa de autovías en la Costa del Sol, entre Málaga y Estepona.

En el acto de inauguración de las nuevas variantes estuvieron también presentes el primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Marbella, Pedro Román; el alcalde de Estepona, Miguel Castro; el gobernador civil de Málaga, Francisco Rodríguez Caracuel; el presidente de la Diputación Provincial, José María Ruiz Povedano; el presidente de la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol, Javier Ortiz; el consejero de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, López Martos; el secretario general para las Infraestructuras del Transporte Terrestre, Emilio Pérez Touriño, y el secretario de la Subdirección de Carreteras de Andalucía oriental, Rafael Villar. El secretario de Estado de Economía, Pedro Pérez, destacó en la inauguración la importancia de la obra e indicó también que la inversión realizada en carreteras en la provincia de Málaga es de unos 225.000 millones de pesetas.

La variante de Marbella discurre por la zona norte del término municipal y ha sido una obra de gran dificultad, según manifestó el director de la obra, Martín Enciso, debido a la orografía del terreno y las numerosas urbanizaciones existentes. La variante de Marbella está situada entre el kilómetro 174 en Río Verde y el kilómetro 185 en El Real, de la carretera nacional 340, con una longitud total de 11,8 kilómetros. Las dificultades del terreno se han superado con la ejecución de 20 estructuras, cuatro viaductos, cincuenta y siete obras de drenaje, la construcción de 26.000 metros cuadrados de muros y dos túneles de 660 metros. El director de obra indicó que, para salvar la orografía del terreno, se realizaron los dos túneles y una serie de pasos superiores que cubren toda la red viaria de Marbella. Con la nueva variante de Marbella se disminuye el tiempo medio de recorrido en 12 minutos, y se ha calculado un ahorro en los costes de circulación de 2.200 millones de pesetas anuales. Las calzadas son de dos carriles, con arcones exteriores de dos metros y medio. Los túneles están construidos posibilitando una futura ampliación a tres carriles. Se ha estimado que la nueva variante de Marbella tenga un tráfico medio de 25.000 vehículos diarios.

«Provisionalidad»

Por su parte, el secretario para las infraestructuras del transporte, Emilio Pérez Touriño, señaló que «esta obra va a tener un gran impacto social y económico». Pérez Touriño destacó también la complejidad de la construcción de las variantes de Marbella y Estepona, indicó que las nuevas autovías van a suponer un ahorro económico en los costes de circulación de unos 3.000 millones de pesetas y la disminución de 25 minutos en el tiempo medio de recorrido. El secretario general para las Infraestructuras del Transporte Terrestre manifestó también que «la variante de Estepona tiene unas variables estructura-

les y no se puede contemplar hasta su prolongación a Guadiaro, por lo que tiene un sentido de provisionalidad».

La variante de Estepona consta de tres partes, la mejora del firme en 600 metros de la carretera Nacional 340, un trazado nuevo de calzada única de 2.000 metros y un trazado de 5.200 metros de longitud en doble calzada hasta conectar con la autovía de Estepona a Marbella. En la variante de Estepona se han realizado un total de once estructuras, tres de ellas son puentes de, dos puentes de 55 metros, tres pasos superiores sobre la autovía, así como un enlace con el Polígono Industrial. La longitud total de la variante de Estepona es de 7,8 kilómetros y ha sido necesario mover cerca de tres millones de metros cúbicos de tierra. El presupuesto de esta variante ha sido de 2.050 millones de pesetas. Los terraplenes de la carretera se han sembrado de verde, mediante un sistema de hidrosiembra con geomalla.

Inseguridad

En el acto de inauguración de la variante de Estepona no se encontraba ningún representante de los grupos políticos municipales de la oposición. Ayer mismo, los grupos políticos CDS, Izquierda Unida, Solución Independiente y Partido Popular enviaron una carta al ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, mostrando su disconformidad y rechazo «por la forma en que se han llevado las modificaciones y la terminación de la variante». La oposición del Ayuntamiento de Estepona ha calificado esas modificaciones de «injustificadas» y ha señalado la existencia de tres puntos en los que hay «graves riesgos para la seguridad de los usuarios». El PP, IU, Solución Independiente y CDS denuncian la variación del trazado original que en su día se aprobó, la «conexión desastrosa» con el pueblo de Estepona por la avenida de Juan Carlos I y la modificación del nudo de conexión de entrada por el polígono industrial. Según la oposición, la modificación de este acceso va «en perjuicio de todos los vecinos, construyéndose un acceso que no permite el paso de dos camiones, con el consiguiente peligro». Por otra parte, los grupos políticos de la oposición manifiestan en su escrito al ministro de Obras Públicas que la conexión con la avenida de Juan Carlos I, «más que una entrada digna de un municipio turístico, ofrece una imagen bochornosa al desembocar la variante en un camino de tierra».

Por su parte, IU ha calificado de «chapuzas» la variante de Estepona. IU sostiene que la variante de Estepona «se convertirá en un sólido elemento de segregación territorial, prácticamente impermeable al tráfico de vehículos y tránsito de personas, lo que acarreará a corto y medio plazo un alto coste al municipio de Estepona, al tener que mejorar la variante en el futuro».