

INDUSTRIA | 40 |

Primera piedra de una planta solar en Don Álvaro capaz de proporcionar energía a 65.000 hogares

SANIDAD | 44 |

El Servicio de Cardiología del Hospital de Mérida llama a un emeritense ya fallecido que pidió cita hace tres años



54 kilómetros, 250 millones de euros

J. L. A. MÉRIDA

La iniciativa andaluza consiste en duplicar la calzada de la carretera actual autonómica A-461, que sale de Santa Olalla y, tras pasar por Zufre y Minas de Riotinto, desemboca a la altura de Zalamea la Real en la nacional 435 Badajoz-Huelva. La estimación es que la nueva autovía tenga 54 kilómetros de recorrido y suponga un desembolso de entre 250 y 300 millones de euros. El proyecto ha recibido el nombre de 'Conexión mediante vía de gran capacidad entre la N-435 y la Ruta de la Plata A-66. Zalamea-Santa Olalla del Cala'.

Deberá plantear el estudio informativo diferentes alternativas en cuanto a trazado y duplicación de la calzada. Entre ellas, el aprovechamiento del corredor de la actual carretera A-461 para una autovía de nueva construcción y la duplicación de la calzada existente, en caso de que lo permita el trazado que hay ahora.

el largo recorrido».

Sin embargo otro escrito de esa comunidad afirma que busca una solución para «canalizar el tráfico de largo recorrido entre la Ruta de la Plata y el núcleo urbano de Huelva, las zonas turísticas de la costa occidental onubense y la zona de producción agraria intensiva del litoral».

«Una autovía no quita la otra, son complementarias y nuestro nuevo plan de infraestructuras contempla las dos», siguen negando las fuentes citadas. Así es, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (Pista) que está en período de información pública, prevé en sus mapas tanto la autonómica Santa Olalla-Zalamea como la nacional Zafra-Fregenal-Zalamea-Huelva.

Este plan, continúan argumentando desde Sevilla, incluye otras conexiones viarias similares para comunicar el interior con la costa en las provincias de Cádiz, Málaga, Granada y Almería. Lo cual no quita, reconocen, que una vez hechas tengan una utilidad mayor que la regional.

La Junta lo descarta

Para la Junta de Extremadura el asunto siempre ha estado bien claro: «El compromiso adquirido por

parte del Ministerio de Fomento, que se refleja en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, es construir una autovía en el corredor Huelva-Zafra; es decir, unir Huelva con Extremadura por autovía. Cualquier otra alternativa no sería admisible en el compromiso del PEIT», respondió a este diario la Consejería de Fomento.

El proyecto del Ministerio, subraya la Junta extremeña, se denomina 'Estudio informativo de la autovía Zafra-Huelva', está en fase de redacción y en su momento se someterá a información pública. En él se analizarán «las diferentes alternativas para este trazado, pero siempre dentro del citado corredor».

Más al sur «es peor»

Para el alcalde de Fregenal de la Sierra, Juan Francisco Ceballos, la noticia sobre la autovía autonómica andaluza indica que el Ministerio ha descartado hacer la suya por Santa Olalla, punto de arranque que dejaría marginado a todo el sur de la provincia de Badajoz y en especial a Fregenal o Higuera la Real. «Puede ser una buena señal», aventura el alcalde.

«Si lo hace la Junta de Andalucía es porque el Ministerio de Fomento no va a acometer esa obra por ahí, y significa que la hace por aquí, por Fregenal».

Desde la perspectiva nacional, que es dar una buena alternativa al paso por Sevilla, «cuanto más al sur se haga la autovía, menos sentido tiene», porque aumentaría el kilometraje.

El trazado previsto por el Ministerio para la conexión con Huelva, por el sur de Extremadura, «va para adelante», asegura el alcalde frexense.

Para la Junta el no hacerla desde Extremadura es «inadmisible»

«Esto puede ser una buena señal», indica el alcalde de Fregenal

La vía estatal podría hacerse de Huelva a Zalamea y conectar con la andaluza



Vista del nuevo tramo, en la comarca del Ambroz, a la altura de la salida a Jarilla. / PALMA

La apertura del tramo entre Villar y Aldeanueva une por autovía Extremadura y Castilla

Ya está en servicio, con una inversión de 48,5 millones

A. S. O. PLASENCIA

Se nota que las autovías no vienen con los radares instalados de serie cuando se abren al tráfico. De lo contrario, otro gallo sancionador cantaría a más de uno. Acaso por eso, o por la novedad de 'estrenarla', hay quien va como un rayo. Pese a las campañas de sensibilización en los medios de comunicación y al ventarrón del norte que barre los llanos del Ambroz. Pasa en el último tramo de la A-66 abierto al tráfico ayer.

Son 14,4 kilómetros comprendidos entre el cruce de Villar de Plasencia y la entrada sur a Aldeanueva del Camino. Llega siete años después ser inaugurado el primero. Pero está dentro del último plazo dado. El que anunció la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, a primeros de diciembre, cuando inauguró pomposamente los 26 kilómetros entre Plasencia Sur y Villar de Plasencia.

El nuevo tramo está desde ayer abierto al tráfico. Pero esta vez no ha habido ministros que lleguen en helicóptero, gobernantes extremeños, ni regidores locales. Todo se ha hecho sin la habitual parafernalia y sin ruido informativo alguno. Y con el hormigón fresco en algunas zonas de cuneta y la jardinería por terminar en varios tramos de medianas, laterales y rotondas de los cruces.

Pero lo importante es que desde ayer puede atravesarse de Norte a Sur Extremadura por la Autovía de la Plata. O ir desde Puerto de Béjar a Sevilla a tra-

vés de 366 kilómetros.

En estos casi 14,5 kilómetros de nuevo trazado el Ministerio de Fomento ha invertido, con fondos Feder de la Unión Europea, más de 48 millones de euros. Cruza la carretera N-630 en dos puntos mediante pérgolas. Los accidentes geográficos más destacados que salva son los arroyos Garganta Ancha, Garganta Madrigala y Garganta Perdida.

La intensidad media diaria de circulación, informa el Ministerio de Fomento, es del orden de los 6.000 vehículos, con un porcentaje de vehículos pesados cercano al 25%.

Enlaces

En la obra se han proyectado varios enlaces. El primero conecta con la provincial CC-15.2 a Casas del Monte y Zarza de Granadilla. Es completo tipo diamante. El segundo, un diamante con pesas, conecta con la provincial CC-90, a Jarilla. El tercero, también tipo diamante con pesas, enlaza con la provincial CC-11.1, a Villar de Plasencia.

En cuanto al trazado, en el tronco el radio mínimo utilizado en planta es de 1.250 metros, la inclinación máxima de la rasante es de 3,5% y los acuerdos verticales convexos mínimos tienen parámetros de 31.000 metros. La sección tipo consta de dos calzadas separadas de siete metros de anchura, arcenes interiores de un metro, arcenes exteriores de 2,5 metros y bermas de 1,5 metros. La anchura de la mediana es de 10 metros.

El firme es una base de sue-

lo-cemento sobre una explanada tipo E-3 obtenida con 80 centímetros de suelo adecuado, de los cuales se estabilizan con cemento los 30 centímetros superiores. Sobre el suelo-cemento se disponen mezclas bituminosas en capas de base, intermedia y rodadura. Esta última está constituida por una mezcla bituminosa de tipo discontinuo con el fin de aumentar la seguridad de la circulación con lluvia.

Estructuras y viaductos

Se han proyectado 24 estructuras para la restitución de todos los caminos y vías de servicio interceptadas por la autovía:

Ocho de ellas son viaductos sobre arroyos y cuatro, pasos superiores: uno en un enlace, dos para paso de camino sobre la autovía y uno para paso de fauna específico de lince. Hay también dos pasos inferiores para vías de enlace bajo la autovía de similar tipología que los viaductos de un solo vano. Y ocho pasos inferiores tipo marco para la reposición de caminos y pasos de fauna.

Asimismo se han levantado dos pérgolas para salvar los dos cruces sobre la actual N-630; una de ellas es doble, para salvar también la antigua vía férrea.

En la zona donde la autovía coincide con la actual carretera N-630 se proyecta el desvío de ésta, de aproximadamente 2,5 kilómetros de longitud.

Los términos municipales por los que transcurre son Granja de Granadilla, Casas del Monte, Jarilla, Cabezabellosa y Villar de Plasencia.