



La alternativa más eficiente para el interés general

Mitma presenta el Anteproyecto para cerrar la SE-40 entre Dos Hermanas y Coria del Río con un viaducto para cruzar el Guadalquivir

- El anteproyecto ha realizado un riguroso análisis técnico y multicriterio de diversas alternativas y concluye que la solución óptima es la construcción de un puente.
- El viaducto requiere menos tiempo y coste para estar operativo, ya que se reducen plazos de obra, riesgos medioambientales, incertidumbre y vulnerabilidad en la explotación frente al túnel.
- El túnel tendrá 3,6 km de longitud y un gálibo de 70,8 metros para garantizar la navegabilidad del río y cuenta con un presupuesto de ejecución de unos 460 millones de euros, menos de la mitad que la alternativa de túnel corto.
- Está previsto construir 3,5 km de carril bici paralelo al trazado y 3,5 km de sendas peatonales y ciclistas y generar 72.000 m² de nueva superficie forestal en corredor verde asociado.
- El Anteproyecto se someterá a información pública en los próximos días. En paralelo se avanza en la construcción del arco noroeste de la autovía, confirmando el compromiso del Ministerio con el proyecto de completar la infraestructura.

Sevilla, 22 de septiembre de 2022

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha aprobado el Anteproyecto para el cierre de la autovía de la SE-40 entre Dos Hermanas y Coria del Río, que implicará una fuerte mejora de la movilidad metropolitana y de la seguridad vial al descongestionar la SE-30 y apostar por la movilidad activa y sostenible. Tras un riguroso y exhaustivo estudio de alternativas, en el que se han analizado todas las posibilidades, el Ministerio ha optado por construir un viaducto para cruzar el río Guadalquivir. Y es que la opción del puente ha resultado ser la más eficiente para el interés general por su coste, plazo de ejecución, impacto medioambiental y menor riesgo, tal y como ha explicado hoy el secretario



general de Infraestructuras, Xavier Flores, a los representantes de diversas administraciones y a los medios de comunicación en Sevilla.

En concreto, Flores se ha reunido con el alcalde de Coria del Río, con el de Dos Hermanas, con el de Sevilla y con la Junta de Andalucía para explicar el Anteproyecto, que ha permitido elegir la opción óptima para cerrar por el sur la autovía SE-40, y que está previsto que se someta a información pública en los próximos días.

“El año que viene será el año de la SE-40. El Gobierno ha dado un paso importante para desencallar la infraestructura y cerrarla, tanto por el sur con un viaducto, como por el arco noroeste, donde el tramo Valencina-Salteras se encuentra en información pública, y en los próximos meses se someterá al mismo trámite el tramo Espartinas-Valencina, lo que muestra el compromiso del Ministerio con el proyecto de completar la autovía sevillana. Tomamos las decisiones óptimas para avanzar y que el año que viene ya se liciten obras y arranquen los proyectos”, ha asegurado Flores.

Características

El Anteproyecto recoge así la construcción de unos cinco kilómetros de autovía para unir Dos Hermanas y Coria del Río, que incluye un viaducto de 3,6 km de longitud con cuatro carriles, un gálibo de 70,8 metros de alto y un vano principal de entre 200 y 400 metros, en función del diseño que se elija, para garantizar el tráfico marítimo por el río Guadalquivir. El coste de construir el viaducto ronda los 458 millones de euros, según las primeras estimaciones, lo que supone menos de la mitad que la alternativa de túnel más sencilla estudiada en el Anteproyecto, cuyo objetivo ha sido definir y comparar las diferentes opciones para optar por la óptima.

A su vez, el proyecto del viaducto incluye el despliegue de 72.000 m² de nueva superficie forestal en el corredor verde asociado al proyecto, la construcción de 3,5 km de carril bici y otros 3,5 km de sendas peatonales y ciclistas para favorecer la movilidad activa y sostenible en el entorno de la vega del Guadalquivir.

Así, de acuerdo con análisis multicriterio efectuado, se descartan las soluciones en túnel y se considera como solución óptima la de viaducto con cruce esviado del Guadalquivir, pilas en el cauce y viaducto principal de dintel recto de canto variable, ejecutado por voladizos sucesivos.



Las conclusiones

Los análisis técnicos realizados han mostrado que la puesta en marcha del viaducto requerirá mucho menos tiempo que otras alternativas que contemplan excavar túneles, ya que se precisa un menor plazo para licitar el proyecto y ejecutar las obras y se reducen sustancialmente los riesgos medioambientales e hidrológicos por posible afección al cauce, la incertidumbre en la ejecución (desviación en los plazos), y la vulnerabilidad durante la explotación, en particular en caso de incendio o accidente. Así, se prevé que viaducto pueda estar operativo en 2028, mientras que la opción de túnel corto, la más sencilla estudiada, se va hasta 2033.

Además, la alternativa del túnel dificulta la implantación de un enlace para acceso directo al Puerto de Sevilla e impiden disponer itinerarios para peatones y ciclistas. Además, desde el punto de vista ambiental, generan importantes excedentes de tierras de excavación a llevar a vertedero y mayor utilización de recursos, en particular de consumo de energía eléctrica durante la explotación.

Por su parte, las alternativas en viaducto se ven penalizadas por los condicionantes geométricos derivados de la navegabilidad del río y el impacto paisajístico, lo que obliga a cuidar el aspecto visual del puente.

El detalle de las alternativas

La necesidad de realizar este anteproyecto surge tras un periodo de suspensión de las obras, debido a la falta de adecuación del proyecto original a las dificultades técnicas y ambientales halladas durante la ejecución. Así, se inició con el fin de explorar si existían otras soluciones más eficientes para el interés general.

Los principales condicionantes que afectan a la solución son:

- Ambientales. Atraviesa la Zona Especial Conservación del Guadalquivir, que pertenece a la Red Natura 2000, y debe tener en cuenta las llanuras de inundación del Guadalquivir y el Guadaira.
- Navegabilidad. Deben respetarse las condiciones de navegabilidad de la Eurovía E.60.2 que da acceso al Puerto de Sevilla.
- La heterogeneidad y geotecnia de los suelos que se atraviesan y su permeabilidad constituyen un condicionante técnico determinante en la fase de construcción.



- Servidumbres aeronáuticas. Se deben tener en cuenta las existente en la Base Militar del Copero.

Alternativas estudiadas para cruzar el río Guadalquivir:

- Túnel: se han analizado dos alternativas en túnel para una sección de 4 carriles por sentido, que se distribuyen en 2 tubos también por cada sentido, es decir en un total de 4 tubos.
 - En primer lugar, se ha analizado un túnel corto (1.900 m entre bocas), que coincide con la solución del proyecto original. A esta alternativa le correspondería una longitud total de 7.600 m de túnel (4 tubos x 1.900 m).
 - Para mejorar la permeabilidad ante inundaciones, se ha analizado una alternativa de túnel largo (3.954 m entre bocas), que pasaría por debajo tanto del Guadalquivir como del Guadaira. A esta alternativa le correspondería una longitud total de 15.816 m de túnel (4 tubos x 3.954 m).
- Viaducto: Se han analizado diversas alternativas en viaducto para una sección de 4 carriles por sentido, de acuerdo con la combinación de estos factores:
 - Dos alternativas de trazado, una ortogonal al cauce del Guadalquivir y otra esviada.
 - Dos alternativas para ubicar las pilas del viaducto principal, una con apoyos en el cauce del Guadalquivir, que requiere un vano principal de 200 m de longitud, y otra fuera del cauce, que requiere un vano principal de entre 380 m y 425 m.
 - Distintas tipologías estructurales para el viaducto principal: dintel recto de canto variable, extradosado, atirantado (con pilas en H o con mástil central), celosía metálica inferior y arco-celosía.

Costes de construcción y conservación y estimación de puesta en servicio:

- Túnel corto. Se prevé un coste de 2.120 millones de euros (1.077 millones solo en costes de construcción) y una fecha de puesta en servicio entre 2032 y 2033, en función de si se emplea una o dos tuneladoras en su construcción.



- Túnel largo. Se prevé un coste 3.786 millones de euros de euros, de los que 1.826 millones se destinan a ejecución de la obra, y una fecha de puesta en servicio entre 2034 y 2036.
- Viaducto. Se prevé un coste máximo de 523 millones de euros, de los que 458 millones corresponde a inversión en obra, y una fecha de puesta en servicio en 2028.

El tramo de autovía estudiado, que permitirá el cierre del arco sur de la SE-40, interconectando 38 km de la circunvalación ya en servicio, es una infraestructura esencial, ya que permitirá canalizar los tráficos de largo recorrido descongestionando la SE-30.

Los siguientes pasos para la ejecución del tramo entre Coria del Río y Dos Hermanas serán someter el anteproyecto a trámite de información pública y posterior evaluación de impacto ambiental para que, una vez obtenida la citada declaración, se continúe con el desarrollo de la solución seleccionada. Posteriormente, una vez aprobado definitivamente el anteproyecto, se licitará de forma conjunta el proyecto y la obra.

CARRETERA DE CIRCUNVALACIÓN SE-40

