



En la provincia de Sevilla

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

- El plazo para presentar las alegaciones se abrirá en los próximos días y, a partir de ese momento, se dispondrá de un plazo de 30 días hábiles para participar.
- El anteproyecto ha realizado un riguroso análisis técnico y multicriterio de diversas alternativas y concluye que la solución óptima es la construcción de un viaducto.
- Esta opción 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 puente integra infraestructuras para la movilidad sostenible, con carriles bici y miradores, y tendrá 3,6 km de longitud y un gálibo de 70,8 metros para garantizar la navegabilidad del río.

Madrid, 27 de septiembre de 2022 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) somete a información pública hoy mediante su publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el Anteproyecto para el cierre de la autovía de la SE-40 entre Dos Hermanas y Coria del Río con un viaducto para cruzar el río Guadalquivir, así como su estudio de Impacto Ambiental. Esta actuación 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.

El plazo para presentar las alegaciones al Anteproyecto se abrirá en los próximos días y a partir de ese momento los interesados, como asociaciones, sindicatos, particulares, expertos, etc., dispondrán de un plazo de treinta días hábiles para aportar sus comentarios.



Paralelamente, Mitma remitirá el Anteproyecto las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, al objeto de que emitan informe en un plazo de dos meses.

El Anteproyecto y su Estudio de Impacto Ambiental sometidos a información pública están disponibles en la web del Ministerio, en la siguiente dirección: [Anteproyecto SE-40](#)

Características

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 esta opción ha resultado ser la más eficiente para el interés general por su coste, plazo de ejecución, impacto medioambiental y menor riesgo.

El Anteproyecto recoge así la construcción de unos cinco kilómetros de autovía para unir Dos Hermanas y Coria del Río, incluyendo un viaducto de 3,6 km de longitud con cuatro carriles, un gálibo de 70,8 m 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. Además, permitirá un nuevo icono para la ciudad.

Así, de acuerdo con análisis multicriterio efectuado, se descartan las soluciones en túnel y se considera como solución óptima la de un viaducto con cruce esviado sobre Guadalquivir, pilas en el cauce y con 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. También, 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 el viaducto pueda estar operativo en 2028, mientras que la opción de túnel corto, la más sencilla estudiada, se va hasta 2033.

La alternativa del túnel dificulta la implantación de un enlace para acceso directo al Puerto de Sevilla e impide disponer itinerarios para peatones y ciclistas. Asimismo, desde el punto de vista ambiental, genera 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.

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 existentes 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.
 - o 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:

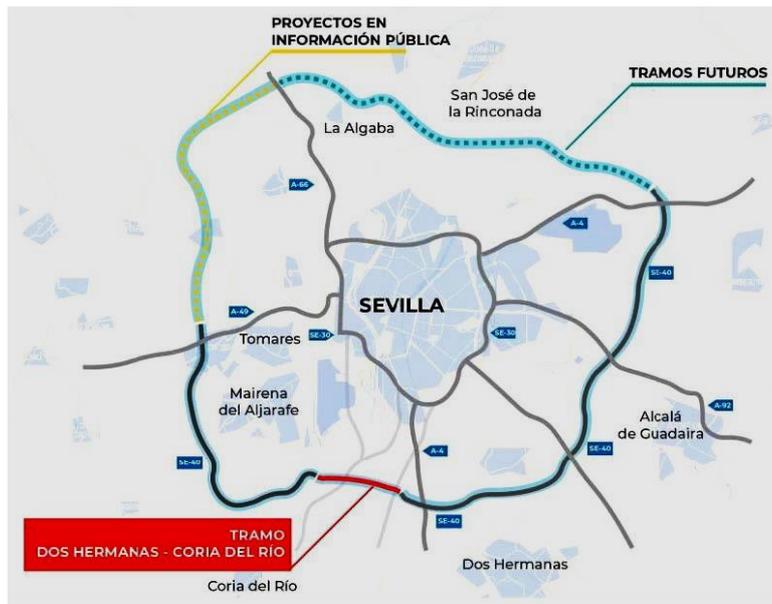
- Túnel corto. Se prevé un coste de 2.120 millones de euros (1.077 millones solo en costes de construcción) y una fecha de puesta en servicio entre 2032 y 2033, en función de si se emplea una o dos tuneladoras en su construcción.
- Túnel largo. Se prevé un coste 3.786 millones de euros de euros, de los 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 tráfico de largo recorrido descongestionando la SE-30.



Nota de prensa

Los siguientes pasos para la ejecución del tramo entre Coria del Río y Dos Hermanas serán la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), lo que permitirá el desarrollo de la solución seleccionada; la aprobación definitiva del anteproyecto y la licitación conjunta del proyecto y obra.



Situación de los distintos tramos de la SE-40



Infografía con la tipología estructural de viaducto con dintel recto de canto variable



Nota de prensa



Infografía: Integración ambiental del viaducto



Infografía: Integración ambiental del viaducto. Observatorio de aves