



En la provincia de Sevilla

Transportes obtiene la Declaración de Impacto Ambiental favorable al anteproyecto para cerrar la SE-40 entre Dos Hermanas y Coria del Río

- Este hito permite avanzar hacia la aprobación del anteproyecto para la construcción del tramo de la autovía, que incluye un viaducto de 3,2 kilómetros para cruzar el río Guadalquivir.
- Se ha seleccionado la alternativa A, que aprovecha la estructura construida sobre el nuevo cauce del río Guadaíra y no requiere de pilas en el cauce del río Guadalquivir, lo que resulta ambientalmente más favorable.
- El trazado tiene una longitud total de algo más de cinco kilómetros y el puente integra carriles bici y sendas peatonales para favorecer la movilidad sostenible. Se contempla reforestar la zona.

Madrid, 2 de enero de 2024 (Transportes)

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha obtenido la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable al anteproyecto para cerrar la autovía SE-40 entre Dos Hermanas y Coria del Río con un viaducto que cruza el río Guadalquivir, en Sevilla. La futura infraestructura 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.

Así, tal y como se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE), el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en calidad de órgano ambiental competente en la tramitación ambiental del anteproyecto, ha formulado la DIA, pronunciándose sobre los impactos asociados al anteproyecto y los efectos sobre los factores ambientales derivados de su vulnerabilidad. Asimismo, incluye el proceso de participación pública y consultas.



La evaluación se ha realizado para el nivel de detalle correspondiente a un anteproyecto, según lo dispuesto en los artículos 11 y 13 de la Ley 37/2015 de Carreteras.

Características

El Anteproyecto recoge 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.

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, se instalará un observatorio de aves en la ribera del río, comunicado con el carril bici de acceso a la margen izquierda.

El trazado discurre por los términos municipales de Sevilla, Palomares del Río, Dos Hermanas, Coria del Río y Gelves, de la provincia de Sevilla.

El objetivo de la autovía SE-40, o circunvalación del área metropolitana de Sevilla, es captar los recorridos transversales de la provincia de Sevilla y evitar que circulen por el casco urbano de la capital y sus inmediaciones, así como aligerar la carretera SE-30.

Alternativas analizadas

El estudio de impacto ambiental descarta la alternativa 0, que plantea no cerrar la SE-40 por el sur, porque supone dejar el arco suroeste de la autovía inconexo y sin finalizar las obras iniciadas para descongestionar la circunvalación SE-30. Ello implicaría la pérdida de gran parte de la funcionalidad de los 38 km de autovía ya ejecutados y la pérdida de una parte importante de la inversión pública. La alternativa 0 supone un incremento del consumo de combustibles, de las emisiones contaminantes, así como del impacto sobre la población, derivado del aumento del tiempo y del coste de los desplazamientos.

Se analizan dos alternativas que plantean el cruce del río mediante un puente, con formas diferentes: la alternativa A se contempla de forma esviada y en la alternativa B, de forma ortogonal al eje del cauce. Para cada alternativa, se consideran diversas tipologías estructurales en el viaducto principal y en los de acceso.



Nota de prensa

- A. La alternativa A tiene como objeto minimizar la longitud del tramo, por lo que el trazado se proyecta en línea recta en su mayor parte, muy similar al del túnel del proyecto inicial, aprovechando la estructura construida sobre el nuevo cauce del río Guadaíra. Asimismo, disminuye las afecciones a los tramos contiguos de la SE-40 y a sus conexiones. La longitud total de la alternativa es de 5.069 metros (m), de los cuales 3.230 m se proyectan en viaducto. La luz principal del cruce varía entre 380 m y 425 m y está condicionada por la posición de las cimentaciones de las pilas principales para no invadir la vegetación de ribera.
- B. La alternativa B busca la localización más estrecha del cauce para cruzar el río de forma ortogonal, procurando que el viaducto principal sea de la menor luz posible. El trazado es más largo y sinuoso y no permite el aprovechamiento completo de la estructura construida sobre el nuevo cauce del río Guadaíra ni el aprovechamiento completo del tramo cinco de la SE-40 ya ejecutado. Por ello, sería necesario desmontar del orden de 400 m de calzada y demoler la estructura ejecutada sobre el arroyo Porzuna. La longitud total del tramo es de 6.106 m y la longitud en viaducto es de 3.360 m. La luz principal varía entre 320 a 335 m, en función de la posición de las cimentaciones.

Tras el análisis multicriterio, el Ministerio concluyó que la alternativa A, sin pilas en el cauce del río Guadalquivir, resulta la ambientalmente más favorable.

Ello tras la ponderación de todos los factores analizados en el estudio de impacto ambiental, en el que las soluciones del cruce en viaducto son ligeramente más favorables, a pesar del impacto paisajístico de la infraestructura.

Se descarta la alternativa del túnel debido al impacto sobre la geomorfología y al elevado volumen de excedentes de la excavación, superior al millón de m³ en el caso más favorable, que implica elevados impactos en su gestión asociados a emisiones atmosféricas en su traslado e impactos paisajísticos en las zonas de vertido. Se suma, además, la dificultad de lograr la impermeabilidad de las excavaciones; la posible presencia de gases durante la construcción; los riesgos geotécnicos y la inestabilidad del frente de excavación y filtraciones de agua en el túnel.

En este sentido, 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

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 - MADRID
TEL: 91 597 81 71 / 80 60
FAX: 91 597 85 02



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.

La ZEC

La Zona Especial Conservación (ZEC) “Bajo Guadalquivir” se incluye dentro del área de estudio. La Dirección General de Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía informó que la alternativa sin pilas en el cauce tiene menor afección medioambiental, y por tanto, no presenta afección apreciable a la Red Natura 2000, definida en términos de mantenimiento de la coherencia y función ecológica en toda su superficie y en relación a los hábitats o poblaciones de especies que motivan su declaración.



Nota de prensa

Autovía SE-40. Tramo: Dos Hermanas– Coria del río

