

GRUPO CUARTO
URBANISMO
PROYECTO Nº 30

VÍA METROPOLITANA DEL SECTOR CENTRAL DE ALJARAFE
AREA METROPOLITANA DE SEVILLA

SEVILLA

ESPAÑA



La obra es el desarrollo de una vía metropolitana que, enmarcada dentro del estudio global del área metropolitana de Sevilla, supone una forma de implantación de vías de comunicación anticipada al desarrollo de la edificación, creando una unificación de los sistemas viarios y de espacios verdes.

La obra desarrolla las vías necesarias de comunicación, en el sector central del Aljarafe, con la ciudad, dentro de un corredor verde que delimita y conforma claramente el desarrollo futuro del área colindante a las vías. Se dota así a la zona metropolitana de las vías y caminos peatonales, estructuras, iluminación, plantaciones y espacios verdes necesarios para vertebrar un área que en otro caso carecería de los elementos necesarios.

El carácter de las vías y su diseño concreto, así como el de las estructuras proyectadas, se acerca a una imagen final integradora de las carreteras con la ciudad. El presupuesto asciende a 4.732 millones de pesetas y el programa de su ejecución se ha desarrollado entre mayo de 1991 y febrero de 1993.

El estudio de Ordenación del Sector Central del Aljarafe plantea una solución sobre los espacios vacíos entre los municipios de San Juan de Aznalfarache y Mairena del Aljarafe, con incidencia sobre otros municipios próximos, que tiene como principal característica la organización del espacio desde el punto de vista metropolitano. Los instrumentos básicos de esta ordenación son el sistema viario, el sistema verde y como fondo el paisaje. En cierta forma se establece una nueva trama de relaciones conjugada con la existente, dotando al conjunto de un sistema viario asociado a un sistema verde, un sistema de movimientos fluido, conectado con el general, y nuevos modos de asentamiento sobre los espacios resultantes.

El proyecto de vía que nos ocupa es la primera rama de un sistema completo. La vía, denominada Variante de San Juan, sustituye al eje que relacionaba San Juan-Mairena que quedó colapsada por la edificación, y su proyecto se plantea para asegurar el destino y control de los espacios libres anexos y la relación con los edificaciones y paquetes de suelo próximos a la misma.

El tronco principal está compuesto por dos vías, con dos carriles en cada sentido, complementada por vías de servicio que establecen un paso intermedio entre la vía principal y la edificación existente. Las vías se trazan

FICHA TÉCNICA

Promotor:.....	JUNTA DE ANDALUCIA. Consejería de O. P. y Transportes Dirección General de Infraestructuras y Servicios del Transporte
Proyecto y Dirección de obra:.....	D. Pedro Rodríguez Armenteros D. Enrique Abascal García
Empresa constructora:.....	Dragados y Construcciones, S.A.
Presupuesto:.....	4.732 millones de pesetas
Plazo de ejecución:.....	22 meses

CARACTERÍSTICAS

Viaducto sobre la Autovía de Coria	
Tipo: Estructura de trazado curvo de hormigón armado "in situ" postesado	
Longitud:.....	227 m
Vanos:.....	29,50 m
Pilas:.....	Sección Variable
Viaducto de San Juan Aznalfarache y Tomares	
Tipo: Estructura de hormigón armado postesado	
Longitud:.....	212 m
Vanos:.....	29 m
Pilas:.....	De 1,80 x 1,40 m ²
Paso inferior de la Variante	
Tipo: Losa de hormigón armado "in situ" de trazado oblicuo	
Ancho:.....	30 m
Luz:.....	32 m



independientes con objeto de adaptar cada rama a su nivel y crear de esta forma grandes medianas que permitan ser utilizadas como espacios verdes con sus correspondientes movimientos peatonales.

Tres estructuras de diverso carácter y tipología: un viaducto adintelado de 21 m. con carácter viario y peatonal rematado en plazas urbanas, un puente curvo de 227 m de losa continua de carácter viario, y un paso inferior, son las estructuras desarrolladas para este proyecto.

El Viaducto sobre la Autovía de Coria es una estructura de trazado curvo de hormigón armado "in situ" postesada de 227 m. de longitud con apoyos cada 29,5 m. apoyada sobre pilas de sección variable cimentadas mediante elementos portantes tipo pantalla de unos 20 m. de profundidad.

El Viaducto de San Juan de Aznalfarache y Tomares es una estructura de hormigón armado postesado de 212 m de longitud con apoyos cada 29 m, que transmiten esfuerzos al terreno mediante elementos portantes de 2,5 x 0,80 o cimentación directa según las zonas de apoyo.

El tablero consta de dos dinteles continuos de 212 m de longitud arriostrados por un tablero constituido por vigas de acero "corte" cada 2,50 m y losas prefabricadas entre vigas. Todo ello solidario con un hormigón armado de 20 cm de espesor. Se dota de amplias aceras con vistas a un uso importante de tipo peatonal.

El Paso inferior de la Variante es una losa de hormigón armado "in situ" postesada de 30 m de anchura y 32 m de luz, de trazado oblicuo respecto a la Variante y apoyada en dos grandes estribos de planta curva con cimentación directa al terreno. El paso se proyecta de grandes dimensiones buscando la creación de un gran espacio vial-peatonal que resuelva las necesidades actuales y futuras del área.

Las soluciones adoptadas en los viales buscan resolver la funcionalidad constituyendo

un amplio espacio de zonas verdes y calzadas que recojan y ordenen el marco urbanístico colindante y futuro. En función del marco exterior se dispone de dos soluciones básicas: calzadas con mediana constante y calzadas con mediana amplia y vías de servicio laterales. Las calzadas principales presentan 2 carriles de 3,50 m por sentido y arcenes de 1 m interior y 2,25 m exteriores, todo ello recogido por dos cintas laterales de bordillo rígido continuo que contienen dos parterres de 2 m de ancho.

En definitiva, lo fundamental es que la actuación consiste en cambiar un paisaje deteriorado y sin conexión por otro bien distinto en el que se integran las distintas vías en un nuevo entorno verde, arbolado y de laderas suaves. Se ha dotado a la obra de un ambicioso proyecto de plantaciones consistente en:



* Hidrosiembra tipo cesped en la mediana y laderas con red de riego por aspersión.

* Cuatro mil árboles de distintas variedades, predominando las encinas, cipreses, palmeras y pinos. ●

