



## En Sevilla

# Mitma avanza en el proyecto de trazado de sustitución de tirantes y ampliación de carriles del Puente del Centenario

- Se contempla la renovación del sistema de tirantes por otro de tecnología de protección más moderna.
- La nueva ubicación de los tirantes permitirá ampliar el número de carriles actuales del puente.
- La actuación tiene un presupuesto de 102,1 millones de euros

## Madrid, 27 de enero de 2020 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha aprobado provisionalmente el proyecto de trazado de sustitución de tirantes del Puente del Centenario para mejorar las condiciones técnicas y de capacidad de esta importante estructura. Próximamente se publicará el correspondiente anuncio en el BOE con el que se dará comienzo al periodo de Información Pública.

## Situación actual

El Puente del Centenario fue construido entre 1989 y 1991, como parte de las infraestructuras construidas en Sevilla con motivo de la celebración de la Exposición Universal de 1992, contando ya con una vida de casi 30 años. Éste se encuentra situado entre el P.K. 10+000 y el P.K. 12+000 de la Autovía de Circunvalación de Sevilla SE-30 salvando la dársena portuaria al sur de la ciudad y registra una intensidad de tráfico de más de 100.000 vehículos/día.

Es una estructura formada por dos viaductos de acceso (estructuras ordinarias de vigas de hormigón prefabricado) y una estructura singular para el paso sobre la dársena mediante un puente atirantado de 564 metros de longitud con un vano principal de 265 m de luz y pilas de 102 m de altura.



El tramo atirantado cuenta con un sistema de atirantamiento formado por 4 familias de tirantes (2 por cada pila) de 22 tirantes cada una lo que hace un total de 88 tirantes. Los tirantes están dispuestos con una configuración clásica arpa – abanico y tienen su anclaje pasivo en el tablero y el anclaje activo en las pilas. El número de cordones por tirante varía entre 32 y 78 cordones, según la inclinación del tirante, y se encuentran inyectados con lechada además de contar con una doble vaina exterior de polietileno de protección.

Actualmente el Puente del Centenario es un punto de la SE-30 en el que se registran numerosas congestiones por los siguientes motivos:

- Registra un tráfico medio de más de 100.000 vehículos diarios, con un 9,3 % de pesados.
- Los viaductos de acceso tienen unas rampas del 4,7 %.
- En su zona central atirantada dispone de una sección reducida de 2 carriles + 1 carril reversible + 2 carriles, perdiendo 1 carril respecto a los 3 + 3 carriles de los viaductos de acceso.

Recientemente se ha finalizado la instalación de un sistema de monitorización y alerta que permite detectar cualquier anomalía sobre el sistema de atirantamiento actual de modo que se disponga de la información suficiente para poder adoptar las medidas pertinentes sobre la estructura en caso necesario.

### Características técnicas

Las principales actuaciones definidas en el proyecto para realizar la sustitución de tirantes son las siguientes:

1. Recrecer lateralmente los pilonos para poder disponer la nueva familia de tirantes en el exterior del tablero.
2. Disponer una serie de costillas metálicas transversales bajo el tablero actual del tramo atirantado en las secciones de anclaje de tirantes. En el extremo de estas costillas se anclan los nuevos tirantes. Las vigas longitudinales de borde del tablero actual se apoyan sobre las costillas transmitiendo las cargas verticales que actúan sobre el tablero. La transmisión de la



componente longitudinal de los tirantes a las vigas artesa del tablero actual se resuelve mediante una celosía metálica formada por sendos planos de diagonales exteriores y montantes transversales interiores. De esta forma se garantiza la conexión al tablero actual y el funcionamiento estructural conjunto del puente.

3. Por último, y una vez dispuesta la nueva familia de tirantes que sustenta todo el tablero, se procede a eliminar los tirantes actuales, liberando así el espacio que ocupan los mismos, lo que permite un mejor aprovechamiento de la plataforma actual y adoptar una configuración final de tres carriles por sentido en toda la longitud del puente, eliminando de este modo el cuello de botella que constituye el carril reversible.

Así mismo, el proyecto recoge un conjunto de soluciones para minimizar las afecciones al tráfico y permitir mantener esta infraestructura en servicio mientras se ejecutan los trabajos.



## SITUACIÓN ACTUAL

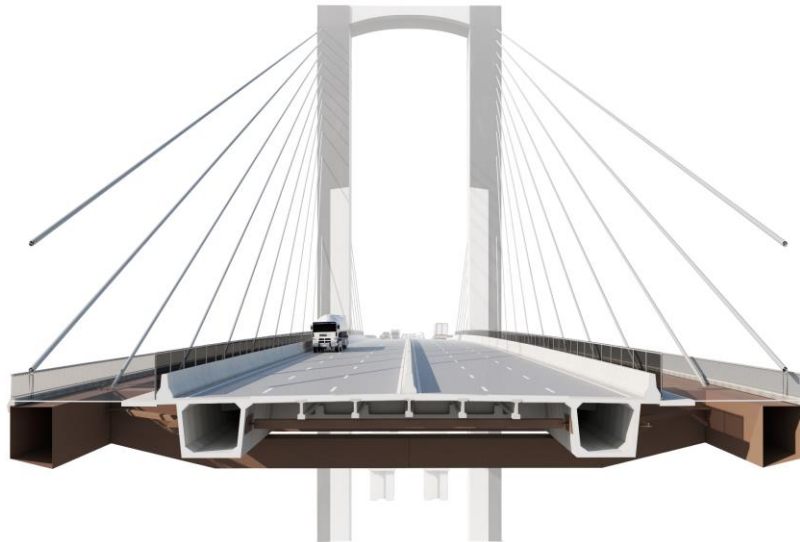
Nota de prensa





## SITUACIÓN FINAL

Nota de prensa





# Nota de prensa

## SITUACIÓN ACTUAL



## SITUACIÓN FINAL

