



SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN



INTRODUCCIÓN

- EL PROYECTO DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN SE ENMARCA DENTRO DE LAS ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE INFRAESTRUCTURA PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN ANDALUCÍA (PISTA 2007-2013), EN EL ÁMBITO DEL ÁREA METROPOLITANA DE JAÉN, CON UNA POBLACIÓN DE 200.000 HABITANTES.
- DE ACUERDO CON LA POLÍTICA DE FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, EL TRANVÍA DE JAÉN TIENE POR OBJETO DOTAR A LA CAPITAL DE UN NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE, AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE; Y EFICIENTE EN TIEMPOS DE VIAJES Y FRECUENCIAS DE PASO, E INTEGRADO EN LA TRAMA URBANA.
- EL PRINCIPAL PRECEDENTE EN ESTE ESQUEMA, DIRIGIDO A IMPLANTAR UN MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, FUE LA CONSTITUCIÓN EN DICIEMBRE DE 2007 DEL CONSORCIO DE TRANSPORTES DEL ÁREA DE JAÉN, CUYO PRINCIPAL OBJETIVO ES IMPLANTAR UN SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADA DE LOS TRANSPORTES URBANOS Y METROPOLITANOS, CON UNA MEJORA Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS EXISTENTES.
- OTRAS ACTUACIONES FERROVIARIAS QUE SE ESTÁN DESARROLLANDO EN JAÉN Y SU PROVINCIA SON:
 - RAMAL FERROVIARIO VADOLLANO-LINARES
 - CONEXIÓN FERROVIARIA ÚBEDA-BAEZA
 - LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD JAÉN-MADRID
 - CORREDOR DE ALTAS PRESTACIONES JAÉN-CÓRDOBA
 - INTEGRACIÓN FERROVIARIA EN JAÉN



DATOS GENERALES DEL PROYECTO

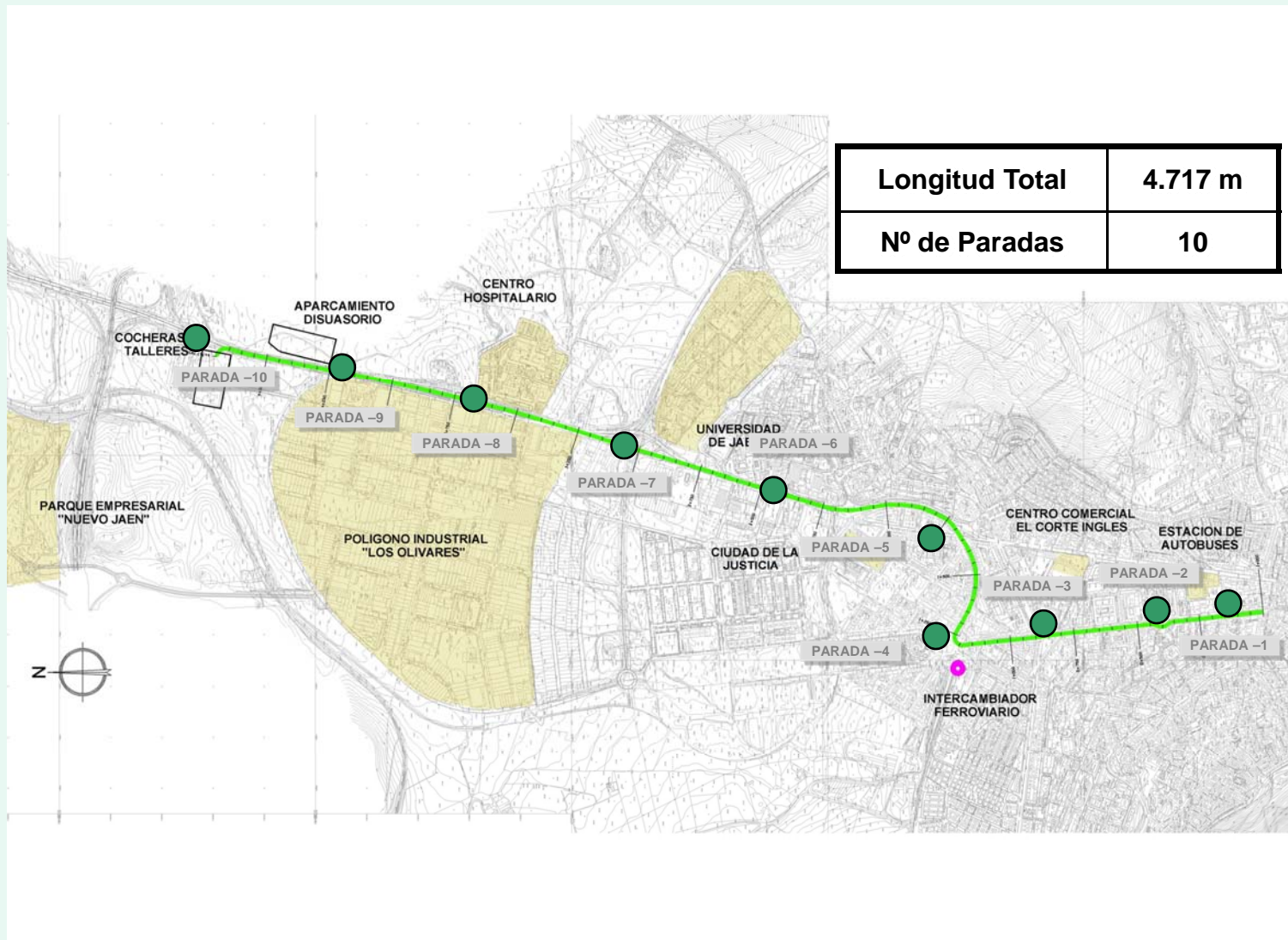
- EL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN DISCURRE POR EL EJE SUR - NORTE DE LA CIUDAD, INICIANDO SU RECORRIDO EN EL PASEO DE LA ESTACIÓN Y CONCLUYENDO EN LA ZONA INDUSTRIAL Y DE PARQUES EMPRESARIALES.
- LA LONGITUD TOTAL ES DE 4,7 KM. Y CONSTARÁ DE 10 PARADAS.
- EL TRAZADO DARÁ COBERTURA A EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS DE INTERÉS (ESTACIONES DE FERROCARRIL Y AUTOBÚS, CIUDAD DE LA JUSTICIA, UNIVERSIDAD, CENTRO HOSPITALARIO Y POLÍGONOS INDUSTRIALES)

COMO ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS INCORPORA:

- APARCAMIENTO DISUASORIO EN LAS AFUERAS DE LA CIUDAD, JUNTO A LA ÚLTIMA PARADA
- INSTALACIONES DE COCHERAS Y TALLERES EN VACIACOSTALES
- COMO ACTUACIONES URBANÍSTICAS QUE MEJORAN LA SITUACIÓN ACTUAL:
 - REMODELACIÓN DE LA GLORIETA JAÉN POR LA PAZ
 - CREACIÓN DE UNA NUEVA GLORIETA EN DONANTES DE SANGRE, MEJORANDO LA INTERSECCIÓN ACTUAL
 - TRANSFORMACIÓN DE LA CARRETERA N323 EN UNA AVENIDA URBANA



PLANO DE TRAZADO





CRITERIOS DE ACTUACION

ZONA 1 DEL TRAZADO. USO DEL SUELO RESIDENCIAL PASEO DE LA ESTACIÓN – CALLE GARCÍA TRIVIÑO- GLORIETA DE CARRETERA TORREQUEBRADILLA

- El tranvía se adapta y se integra en la ciudad
- Plataforma rebasable en la mayor parte del Paseo de la Estación (exclusivamente para vehículos de emergencias o servicios públicos)
- La anchura de la plataforma tranviaria 7 m, se sitúa en el centro, dejando a ambos lados sendas calzadas de 4 m.
- Se respeta al máximo las aceras, manteniendo su ancho actual y el arbolado de gran porte que las sombrea.
- Para evitar el impacto visual se han insertado las luminarias del alumbrado publico en los propios postes de catenaria evitando su duplicidad.
- Plataforma reservada en la calle del Doctor Eduardo García Triviño con una anchura de 8 m, dejando dos calzadas en ambos sentidos de 6 metros, a cada lado del tranvía.



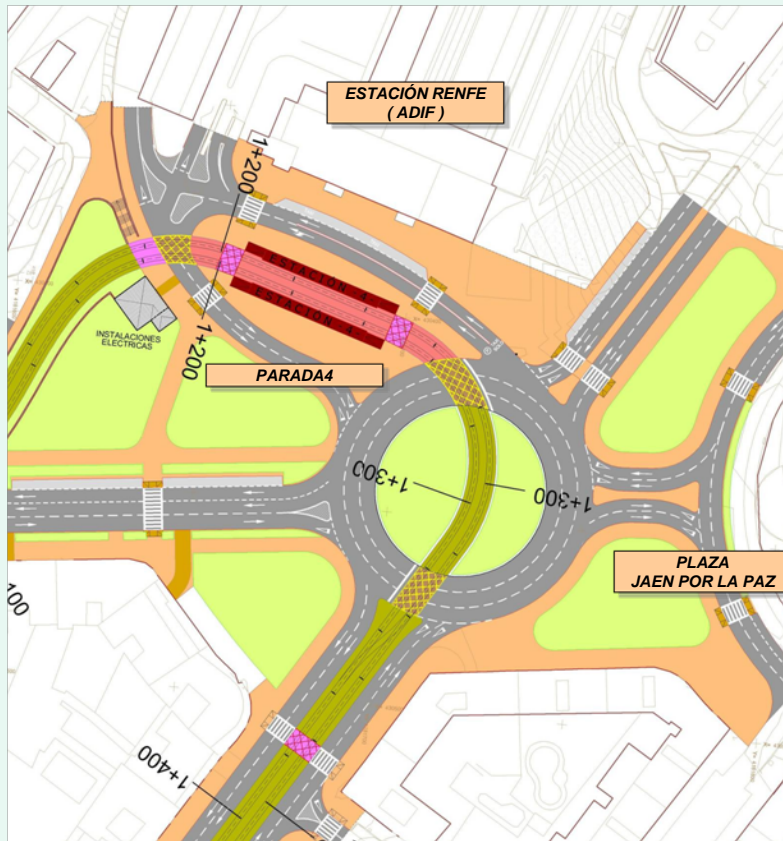


CRITERIOS DE ACTUACION

ZONA 2 DEL TRAZADO. USO DEL SUELO TERCIARIO - GLORIETA DE CARRETERA TORREQUEBRADILLA - CARRETERA DE MADRID (N-323)

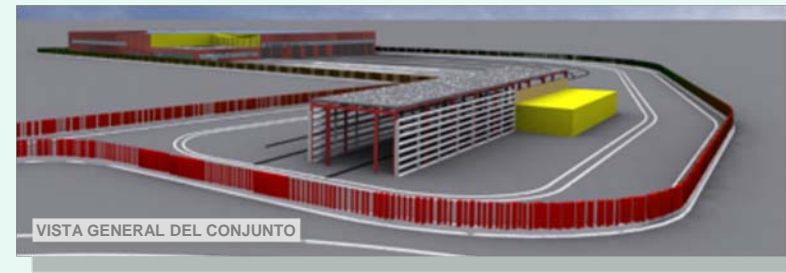
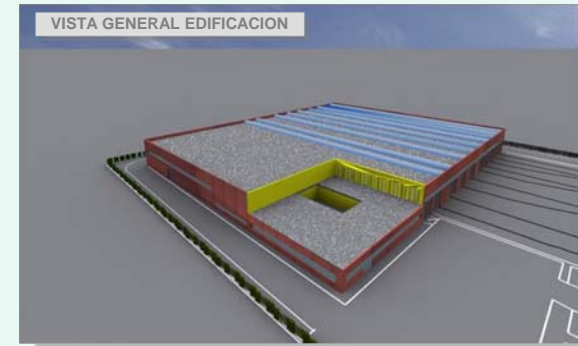
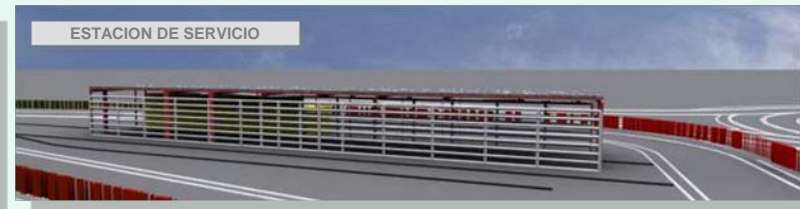
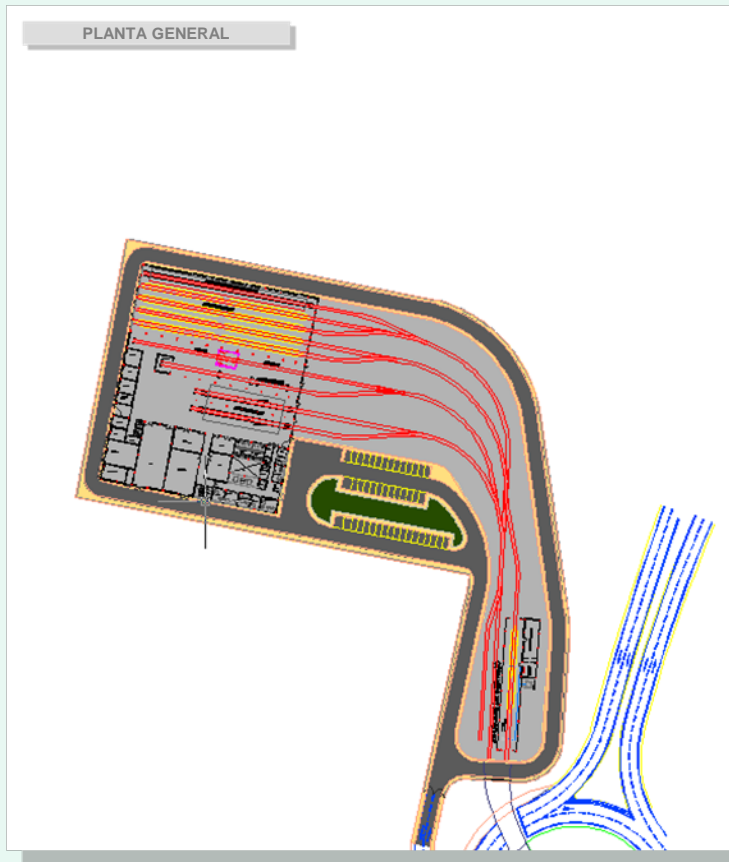
- El tranvía es el motor que transforma la ciudad, cambiando el aspecto interurbano de la carretera de Madrid por una avenida urbana
- Se elimina el enlace actual de la carretera de Madrid con la N-323a, y se sustituye por una rotonda de grandes dimensiones
- Desde la Glorieta de Crta Torrequebradilla, hasta el enlace de la carretera de Madrid, la plataforma tranviaria se mantiene con 8 metros, y a cada lado dos carriles por sentido de 6,5 metros.
- Se ha previsto dos viales de servicio, uno para facilitar las entradas y salidas del hospital y otro para uso de las naves industriales y naves existentes en el polígono de los Olivares, en la margen izquierda.
- En el lugar que hoy ocupa el puente que sirve de acceso al polígono de Los Olivares se proyecta una rotonda para regular las entradas y salidas.
- La nueva Avenida termina en su extremo norte en otra rotonda que permitirá diferenciar la zona urbana de la carretera N-323





ELEMENTOS SINGULARES: INTERCAMBIADOR MODAL



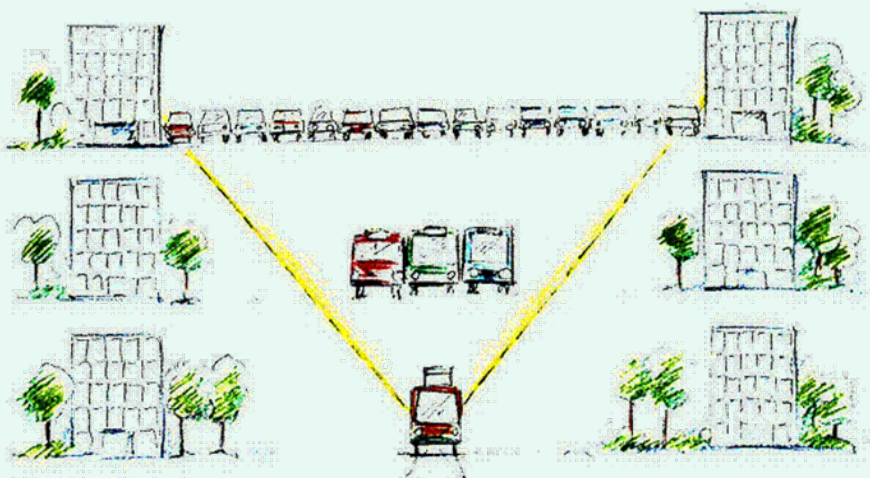


ELEMENTOS SINGULARES: TALLERES Y COCHERAS



EL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN EN CIFRAS

- INVERSIÓN PREVISTA: 96 MILLONES DE EUROS (SALVO MATERIAL MÓVIL)
- PLAZO DE EJECUCIÓN DE LA OBRA: 20 MESES
- ESTIMACIÓN DE DEMANDA: 3 MILLONES DE VIAJEROS/AÑO
- FLOTA DE MATERIAL MÓVIL: 5 UNIDADES (200 VIAJEROS POR VEHÍCULO)
- FRECUENCIA DE PASO EN PARADAS: UN TRANVÍA CADA 10 MINUTOS
- VELOCIDAD MEDIA DE CIRCULACIÓN: 20 KM/HORA



1 TRANVÍA = 3 AUTOBUSES = 175 AUTOMÓVILES



TIEMPOS DE VIAJE ESTIMADOS*:

- Parada del Paseo de la Estación – Intercambiador con Ferrocarril: **4 minutos**
 - Parada del Paseo de la Estación - Parada Ciudad de la Justicia: **6,40 minutos**
 - Tiempo de viaje entre extremos (1º parada y 10ª parada): **11,30 minutos.**
- El cálculo de los trayectos se basan en la velocidad comercial, que incluye tiempo de esperas en paradas



INFOGRAFÍA RESULTADO FINAL



INFOGRAFÍA RESULTADO FINAL



INFOGRAFÍA RESULTADO FINAL



INFOGRAFÍA RESULTADO FINAL



Vista del Paseo de la Estación dirección Norte en la actualidad



Vista del Paseo de la Estación dirección Norte con plataforma tranviaria



INFOGRAFÍA RESULTADO FINAL

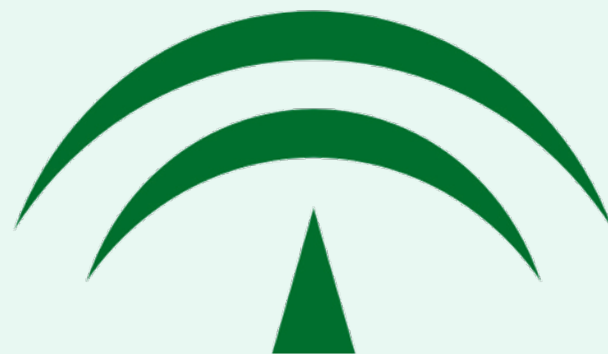


INFOGRAFÍA RESULTADO FINAL



DISEÑO DE PARADAS





JUNTA DE ANDALUCIA

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

