

EL TRANVÍA EN DATOS

LÍNEA CHICLANA-SAN FERNANDO-CÁDIZ

LONGITUD DEL TRAZADO:

- 13,7 km de nueva plataforma tranviaria entre Chiclana y San Fernando.
- 10,3 km de vía ferroviaria existente entre La Ardila (San Fernando) y la estación término en Plaza de Sevilla.

NÚMERO DE PARADAS:

- Chiclana de la Frontera: 8.
- San Fernando: 9.
- Cádiz: 5.

POBLACIÓN SERVIDA:

[a menos de 500 metros de una parada]: 233.500 personas.

NÚMERO DE UNIDADES DE TRANVÍA:

7 (con opción para ampliar la flota hasta los 16 tranvías).

CAPACIDAD:

200 plazas por tranvía (50 sentados).

FRECUENCIA/INTERVALO DE PASO:

cada 15 minutos para la conexión directa con Cádiz.

VELOCIDAD COMERCIAL:

- más de 30 km/hora (incluyendo tiempos de parada en estaciones).
- Velocidad máxima en tramo interurbano: 100 km/hora.
- Velocidad máxima en tramos urbanos: 50 km/hora.
- Velocidad en zonas peatonales: 20 km/hora.

APARCAMIENTOS DISUASORIOS:

junto al Polígono Industrial Pelagatos (Talleres y Cocheras), el Polígono Industrial el Mueble (en Chiclana) y en el Intercambiador de la Ardila (San Fernando).

ESTIMACIÓN DE DEMANDA:

4,23 millones de usuarios/año (12.000 usuarios/día).

TIPO DE PARADAS:

todas de andenes laterales (3,5 metros de ancho/68 metros de longitud).

UN TRAZADO ADAPTADO A LA DEMANDA

El trazado discurre por los ejes viarios y calles de Chiclana de la Frontera y San Fernando (Calle Real) que concentran una mayor población y equipamientos de interés y, por tanto, una mayor necesidad de movilidad, adecuando así el servicio a la futura demanda. La prolongación a través de la línea ferroviaria hasta Cádiz garantiza, además, el acceso al casco urbano de la capital, en la Plaza de Sevilla, donde confluirán los servicios ferroviarios, del Tranvía Metropolitano, la nueva estación de autobuses y el servicio de transporte marítimo (catamaranes) del Consorcio de Transportes.

El trazado en Chiclana de la Frontera tiene su origen en el Polígono Industrial La Hoya, en cuyo entorno se ubicarán los talleres y cocheras del tren-tranvía y el ramal técnico (Polígono Industrial de Pelegatos), donde se contempla también la implantación de una parada.

A partir del Polígono Industrial La Hoya, donde se localizará la PRIMERA PARADA, la plataforma del tranvía se incrustará en la mediana de la travesía de la N-340. Dicha plataforma mantendrá a ambos lados los carriles de circulación y aceras.

El trazado prosigue con esta configuración por la Avenida Reyes Católicos, donde figurará la SEGUNDA PARADA (Glorieta del Pilar), atravesando por el centro las glorietas que encuentra en su camino, para internarse ya en el centro urbano y comercial de la ciudad. Antes de adentrarse en el Puente de Nuestra Señora de los Remedios se dispondrá la TERCERA PARADA. Este puente, que será ensanchado para incorporar la plataforma del tranvía, albergará la CUARTA PARADA, en el entorno de la Plaza de Andalucía.

El trazado se interna en la Calle Mendizábal, que se someterá a una ambiciosa transformación para su reurbanización de fachada a fachada. El recorrido prosigue por la Avenida Alameda Solano, donde se ubicarán las PARADAS NÚMERO 5 Y 6. Una vez atravesada la glorieta del Marquesado, el trazado urbano del tranvía concluye en la intersección de la futura ronda de circunvalación oeste con la travesía de la N-340, en la zona de polígonos industriales, donde se localiza la última parada urbana. En el término municipal de Chiclana, pero ya en el tramo interurbano que conecta con San Fernando, se localiza una SÉPTIMA PARADA, junto a la autovía A-48 (Polígono Industrial El Mueble).



UN SISTEMA DE TRANSPORTES INTEGRADO EN EL PAISAJE URBANO



CALLE REAL DE SAN FERNANDO CON TRÁFICO, ANTES DE LAS OBRAS DEL TRANVÍA



CALLE REAL REURBANIZADA POR LAS OBRAS DEL TRANVÍA METROPOLITANO

Las obras del Tranvía Metropolitano constituyen una oportunidad para dotar a las calles y viales de Chiclana por las que discurre este sistema de transportes de un TRATAMIENTO URBANO MODERNO, MÁS AMABLE Y TRANSITABLE PARA EL PEATÓN. Esta transformación se abordará con implantación de césped en la toda la extensión de la plataforma tranviaria, salvo en los tramos más céntricos, como la Avenida Alameda Solano o Mendizábal, donde se incorpora adoquín y adoquín-jardinera, solución más acorde para zonas donde la plataforma puede ser compartida con vehículos de emergencias (Avenida Alameda Solano), o bien con el tráfico rodado (Mendizábal). Además, en la Calle Mendizábal, se aborda un proceso de REURBANIZACIÓN INTEGRAL DE FACHADA A FACHADA, con solería de granito en los acerados y baldosas para delimitar la plataforma, dejando a ambos lados dos acerados más amplios, de tres metros de ancho cada uno. Otra intervención singular consiste en el ENSANCHAMIENTO DEL PUENTE DE NUESTRA SEÑORA DE LOS REMEDIOS para la implantación de la plataforma, a la que se dotará de un tapiz de entarimado de madera.

Asimismo, y para una mejor integración y compatibilidad de los usos del viario, tanto en la Calle Mendizábal como en el Puente de Nuestra Señora de los Remedios la plataforma tranviaria será de vía única (4 metros de ancho), mientras que en el resto del trazado será plataforma de doble vía (8 metros de ancho).

En el conjunto del trazado se habilitarán nuevas bolsas de aparcamientos en algunos laterales de las calzadas.

RÁPIDEZ Y SEGURIDAD EN TUS DESPLAZAMIENTOS

El tren-tranvía garantiza una potente capacidad de transportes, ya que en un menor espacio es CAPAZ DE DESPLAZAR DE FORMA SIMULTÁNEA A DOSCIENTOS PASAJEROS, lo que equivale a tres autobuses completos o 166 vehículos privados (la media de ocupación por coche es de 1,2 personas). A estos se suma que el transporte público, fundamentalmente el tranviario o el ferroviario, garantiza una MAYOR SEGURIDAD FRENTE AL TRÁFICO PRIVADO. El tranvía consta de plataforma reservada, y en el caso de glorietas, cruces o zonas donde la plataforma es compartida (Mendizábal), se habilita una regulación semafórica, con prioridad para el tranvía.

Esta plataforma reservada garantiza, además, una MAYOR FIABILIDAD en términos de regularidad de paso del tranvía, con FRECUENCIAS ÓPTIMAS, y una VELOCIDAD COMERCIAL MUY COMPETITIVA FRENTE AL VEHÍCULO PRIVADO.

Asimismo, el tren-tranvía se caracteriza por la accesibilidad, tanto el material móvil como el diseño de las paradas se han proyectado para garantizar una ACCESIBILIDAD COMPLETA PARA LAS PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA.

TIEMPOS DE VIAJE DEL TRANVÍA

| | |
|---|-------------|
| CHICLANA (AVENIDA ALAMEDA SOLANO)-PLAZA DE SEVILLA (CÁDIZ): | 28 minutos |
| CHICLANA-SAN FERNANDO: | 13 minutos |
| POLÍGONO INDUSTRIAL LA HOYA - AVENIDA ALAMEDA SOLANO: | 8 minutos |
| PUENTE NUESTRA SEÑORA DE LOS REMEDIOS-POLÍGONO INDUSTRIAL TRES CAMINOS: | 12 minutos. |
| PUENTE NUESTRA SEÑORA DE LOS REMEDIOS-PLAZA DEL REY (SAN FERNANDO): | 18 minutos. |

UN TRANSPORTE AMBIENTALMENTE LIMPIO

El tranvía REDUCE SIGNIFICATIVAMENTE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (CO₂) en su entorno, al funcionar mediante tracción eléctrica, una energía más limpia que los combustibles fósiles (petróleo) que se emplean para el funcionamiento de los vehículos privados. Además, también favorece una EFICIENCIA ENERGÉTICA, ya que transporta a un mayor número de viajeros con un menor consumo de energía frente a otros modos de transportes motorizados. En términos de impacto acústico, el tranvía también es una SOLUCIÓN SOSTENIBLE para núcleos urbanos, pues su frecuencia de paso no es tan constante como la del tráfico rodado. Por otra parte, las innovaciones tecnológicas incorporadas por el tranvía proporcionan soluciones para REDUCIR AL MÁXIMO LAS VIBRACIONES Y EL RUIDO.

El carril de las vías lleva adherido caucho para minimizar las vibraciones.



En los tramos urbanos se incorpora una MANTA ELASTOMÉRICA (material sintético) en la plataforma, con carácter previo a su hormigonado, que CONTRIBUYE A AMORTIGUAR EL IMPACTO ACÚSTICO.



TRANVÍA METROPOLITANO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

La Junta de Andalucía esta construyendo el Tranvía Metropolitano de la Bahía de Cádiz, que **CONECTARÁ LAS POBLACIONES DE CHICLANA DE LA FRONTERA Y SAN FERNANDO**, prolongando el recorrido hasta Cádiz a través de las vías del ferrocarril, gracias al sistema tren-tranvía. El tren-tranvía es un tranvía que circula como tal por el **ENTRAMADO URBANO** con las velocidades y radios de giro propios de la ciudad, pero que, gracias a algunas especificaciones técnicas de fabricación (motor bi-tensión y llanta ferroviaria entre otras), puede proseguir por las **VÍAS DEL FERROCARRIL** para realizar un desplazamiento más interurbano, con una velocidad superior (100 km/h) para ganar tiempo en nuestros desplazamientos.

A esta primera línea del Tranvía Metropolitano se sumará una segunda línea, actualmente en fase de redacción de proyecto, entre la Plaza de Sevilla en Cádiz, donde concluye la primera línea, y el apeadero de cercanías de las Aletas en Puerto Real, aprovechando la plataforma reservada del segundo puente. Igualmente, el sistema tren-tranvía permitirá prolongar el recorrido desde Puerto Real hasta el Puerto de Santa María y Jerez, a través de las vías del ferrocarril, evitando así rodear la Bahía de Cádiz, como sucede con la actual línea de ferrocarril Sevilla-Cádiz. Los usuarios del Tranvía en Chiclana de la Frontera tendrán una opción más directa de conexión con Puerto Real, Puerto de Santa María y Jerez, trasbordando con los servicios de cercanías y regionales en la última parada de San Fernando, lo que posibilitará la conexión con la línea de ferrocarriles.



- T-1**
TREN TRANVÍA CHICLANA-SAN FERNANDO-CÁDIZ
- C-1**
CERCANÍAS RENFE-BAHÍA DE CÁDIZ-JEREZ
- T-2**
TREN TRANVÍA CÁDIZ-PUERTO REAL

AYÚDENOS A MEJORAR

Para cualquier aclaración o ayuda no dude en contactar con nosotros:
OFICINA DE INFORMACIÓN DEL TRANVÍA METROPOLITANO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ EN CHICLANA
Calle La Vega, 6. Bajo derecha. CP. 11.130
Horario: de 9.00 a 14.00 horas y de 17.00 a 20.00 horas
Horario de verano: de 9.00 a 15.00 horas
Teléfono: 900 102 311
E-mail: informacion@tranviadelabahiadecadiz.es



DEPÓSITO LEGAL



JUNTA DE ANDALUCIA

TRANVÍA METROPOLITANO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

CHICLANA HACIA LA MOVILIDAD DEL FUTURO