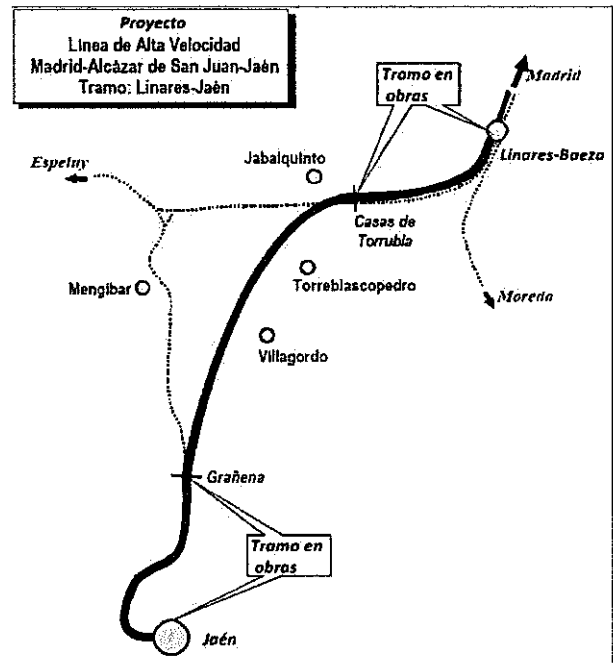


# JAÉN ERECE +

## ANÁLISIS DE SITUACIÓN Y PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO FERROVIARIO EN JAÉN Y SU PROVINCIA. DOCUMENTO PARA EL DEBATE. JULIO 2019

### 1. Situación actual

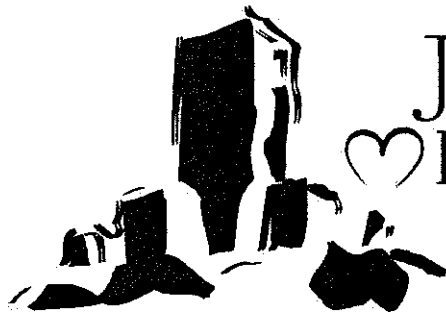
En la actualidad, la provincia espera su conexión a la Alta Velocidad a través del prometido corredor Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Sin embargo, la única obra realizada data de 2003, 6 km. entre las estaciones de Vadollano y Linares-Baeza. El resto de la línea está en diferentes fases de proyecto. Entre las estaciones de Linares-Baeza y Jaén existen tres tramos de los que sólo dos, a día de hoy, se encuentran en obras, paralizadas mientras año tras año se esperan unos cuantos millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado que nunca son suficientes. En 2016 la partida presupuestaria destinada al proyecto por el Ministerio de Fomento fue de 19,4 MM de €. El montante total para el período 2017-2020 asciende a 41 MM €, de los cuales para 2017 sólo se presupuestaron 3 millones de euros. El tramo Casas de Torrubia-Grañena contiene a su vez tres subtramos (Casas-Guadalquivir, Guadalquivir-Guadalbullón y Guadalbullón-Grañena).



Paralelamente al proyecto de la Alta Velocidad se han ido prometiendo, uno tras otro, numerosos proyectos ferroviarios que nunca han llegado a ver la luz:

- Ramal Vadollano-Linares. Junta de Andalucía. Una línea de las cerradas en el infausto 1º de enero de 1985, y transformada en Vía Verde, que ha precisado de una enorme inversión para hacer un nuevo trazado paralelo 30 años después. Proyectado para dar servicio a la factoría de montaje de trenes de CAF-Santana, a las afueras de la ciudad. La obra lleva años paralizada, tras terminarse la base del trazado y colocarse parte de la infraestructura.
- Ferrocarril de Martos a Jaén y Mancha Real. Prometido por la Junta de Andalucía, el Proyecto iba a ser el germen del Núcleo de Cercanías de la Provincia.
- Ferrocarril de Úbeda a Linares-Baeza. Junta de Andalucía. Otra línea cerrada (el Tranvía de La Loma), esta vez en 1966, que es retomada como promesa electoral e incumplida.
- Tren a Málaga. Junta de Andalucía. Otra promesa electoral incumplida.
- Puerto Seco de Linares-Baeza. Junta de Andalucía. Otro proyecto incumplido.

Otras muchas carencias aquejan a lo que queda del entramado ferroviario que llegó a tener la provincia:



JAÉN  
ERECE +

- Nuevo acceso ferroviario por Despeñaperros. Necesario para aumentar la velocidad comercial de las circulaciones y de esta forma reducir tiempos de viaje hacia/desde Madrid. Se llegó a comentar que el trazado se desviaría hacia el Este, por Aldeaquemada, pero hacia el Oeste existen poblaciones como La Carolina, Carboneros y Guarromán, amén de un enorme Parque Empresarial llamado "Guadiel" que está creciendo continuamente y a la que sería muy adecuado dotar de una Terminal de Contenedores.
- Desde Despeñaperros hasta Andújar, pasando por Linares-Baeza, la infraestructura no permite que se pueda circular a más de 160 km/h.
- Desde Espeluy a Jaén se tarda media hora y el trazado es de vía única, por lo que mientras un tren no llegue a uno de los extremos de la línea, otro no puede entrar en la misma (bloqueo por ocupación de vía). El estado de la infraestructura dota a este tramo de una media de 60 km/h,
- Existe una última línea, desde Linares-Baeza a Moreda (Granada), por donde hoy día tan sólo circula el Talgo Madrid-Almería, la línea no está electrificada y no pasa por ninguna población de relevancia, estando además situadas las estaciones a kilómetros de los núcleos habitados y todas cerradas.

### **Propuestas para la mejora de los servicios ferroviarios en la provincia de Jaén**

#### **a. Tranvía de Jaén**

Puesta en marcha inmediata del Tranvía de Jaén, con carácter metropolitano, integrado en la red de transporte público de la ciudad y con billete de transbordo con las diferentes líneas de autobús urbano.

#### **b. Estación Intermodal de Jaén**

Debe permanecer en el casco urbano, integrando las dársenas para los autobuses interurbanos en la playa de aparcamiento adyacente a la actual estación de ferrocarril.

#### **c. Ramal ferroviario de Vadollano a Linares**

La Junta de Andalucía, impulsora del proyecto, debe terminar éste ramal ferroviario, prolongando el trayecto hasta el casco urbano de la ciudad de Linares.

#### **d. Línea Madrid-Jaén**

d.1 Incrementar en los Presupuestos Generales del Estado la partida destinada a infraestructura ferroviaria de la línea Madrid-Jaén, de tal forma que se terminen de forma inmediata las obras ya empezadas.

d.2 Presupuestar los tramos Casas de Torrubia-Río Guadalquivir, Río Guadalquivir-Río Guadalbullón y Río Guadalbullón-Grañena, incluyendo la construcción de los dos puentes necesarios.

d.3. Impermeabilizar todo el trazado ferroviario de la provincia, aumentando la velocidad comercial de los trenes al menos hasta los 160 km/h en todos los tramos en que lo permita el estado de la vía.

d.4. Comenzar el estudio del nuevo acceso ferroviario alternativo al Paso de Despeñaperros, naturalmente por La Carolina, Polígono Guadiel, Linares (acceso desde el norte por San Roque-Los Salidos) acabando en Linares-Baeza por el ramal de Vadollano.



d.5. Impulsar el acceso desde ésta línea, una vez alcanzado Aranjuez, a través de las ya existentes líneas de Alta Velocidad de Andalucía o de Valencia, con la finalidad de evitar que los trenes procedentes de Jaén tengan que entrar en Madrid compartiendo vía con los Cercanías, lo que incrementa el tiempo de viaje en éste último tramo.

d.6 Puesta en marcha del Talgo Jaén-Linares-Baeza-Alcázar de San Juan-Madrid, recuperando así el desaparecido Talgo Granada-Linares-Baeza-Madrid.

**e. Línea Jaén-Córdoba-Sevilla-Cádiz**

e.1 El Gobierno Central, y si está dentro de sus competencias la Junta de Andalucía, debe proceder a mejorar el trazado actual, con la finalidad de reducir los tiempos de viaje al menos a una hora, en lugar de la hora y media actual.

e.2 Paralelamente, debe estudiarse la creación del Núcleo de Cercanías Córdoba-Jaén, lo que evitaría que los trenes de Media Distancia tengan parada en un gran número de poblaciones y contribuiría a reducir tiempos de viaje.

e.3 La reapertura del cambiador de ancho de Alcolea (Córdoba) permitiría recuperar el acceso a Córdoba y Sevilla a través de la línea de Alta Velocidad, con lo que también se reducirían tiempos de viaje.

e.4 Deben reducirse las paradas de los trenes entre Jerez de la Frontera y Cádiz, puesto que en dicho tramo los Media Distancia son utilizados como auténticos Cercanías.

**f. Línea Martos-Mancha Real**

El eje ferroviario Martos-Jaén-Mancha Real es básico para apoyar el desarrollo industrial en ésta comarca y la movilidad de los miles de trabajadores que se desplazan en torno a dichas poblaciones.

**g. Línea Úbeda-Linares-Baeza**

Igual que en el apartado anterior, facilitaría la movilidad de la población y aumentaría la captación de viajeros en Linares-Baeza, dando servicio de pasajeros a las dos ciudades Patrimonio de la Humanidad.

**h. Tren Jaén-Málaga**

Deberá crearse como nuevo servicio o transformarse a partir de uno de los Jaén-Cádiz.

**i. Conexión con Granada**

Se procederá a presupuestar por parte de la Junta de Andalucía, que la prometió, la construcción del trazado ferroviario desde Martos a Granada vía Alcalá La Real y Aeropuerto de Granada-Jaén Federico García Lorca.

**j. Fomento del transporte de mercancías por ferrocarril**

La mejora de líneas y tiempos de viaje y la creación de Terminales de Mercancías en Jaén (Polígono Nuevo Jaén) y Linares-Baeza (Puerto Seco) deben ir acompañadas del apoyo de todas las Administraciones para el fomento de la vuelta de las mercancías al ferrocarril.