



Proyecto Intermodal Línea Convencional 310: Madrid-Cuenca- Valencia

Septiembre 2022

Índice

1ª Parte.

Desplazamientos en ferrocarril y autobús a municipios de la provincia de Cuenca

1. Introducción
2. Integración modal entre el ferrocarril y el autobús
3. Mejora de la velocidad comercial
4. Estaciones y horarios de la línea ferroviaria de Aranjuez a Utiel
5. Propuestas de intermodalidad para los desplazamientos a municipios de la provincia de Cuenca
 - 5.1 Estación de Santa Cruz de la Zarza
 - 5.2 Estación de Tarancón
 - 5.3 Estación de Huete
 - 5.4 Estación de Cuevas de Velasco
 - 5.5 Estación de Cañada del Hoyo
 - 5.6 Estación de Carboneras de Guadazaón
 - 5.7 Estación de Yémeda – Cardenete
 - 5.8 Estación de Arguisuelas
 - 5.9 Estación de Villora
 - 5.10 Estación de Camporrobles
6. Estaciones recientemente cerradas entre Tarancón y Cuenca

2ª Parte

Desplazamientos a polígonos de actividad económica en el tramo de la línea ferroviaria Aranjuez – Tarancón

7. Intermodalidad ferrocarril – autobús para los desplazamientos a polígonos de actividad económica
 - 7.1 Movilidad al trabajo
 - 7.2 Población
 - 7.3 Horarios de los trenes
8. Propuestas de servicios intermodales ferrocarril – autobús para desplazarse a los polígonos de actividad económica
 - 8.1 Plataforma logística de Ontígola
 - 8.2 Polígono industrial Los Majanos (Noblejas)
 - 8.3 Polígono La Carbonera (Noblejas)
 - 8.4 Polígono Sur de Tarancón
9. Estaciones ferroviarias en polígonos industriales
 - 9.1 Estación de Villarrubia de Santiago en el polígono El Llano
 - 9.2 Estación de Santa Cruz de la Zarza en el polígono de este municipio
10. Futuros desarrollos de suelo industrial eje N-400 entre Ocaña y Noblejas
11. Comparativa de los desplazamientos entre ferrocarril y autobús

3ª Parte

La experiencia de la línea Lleida - La Pobla de Segur. Como relanzar una línea ferroviaria de ámbito rural

12. Historia reciente de la línea
13. Características de la línea
14. Servicios ferroviarios
15. Próximas actuaciones
16. Tarifa ferroviaria
17. Población servida por el ferrocarril
18. Demanda de viajes
19. Indicadores de calidad
20. Intermodalidad ferrocarril – autobús
21. Conclusiones

4ª Parte

Propuestas para fomentar la línea Aranjuez – Utiel y la intermodalidad ferrocarril + autobús



El presente documento ha sido elaborado por la Fundación 1º de Mayo y es propiedad de la FSC-Sector Ferroviario de CCOO (Comisiones Obreras) estando protegida su propiedad intelectual por las leyes españolas y los tratados internacionales válidamente suscritos por el Estado. Se autoriza el uso, distribución u otras formas de difusión de este estudio, siempre que se realice citando a la fuente original: "Sector Ferroviario de CCOO"

1. Introducción

La intermodalidad con el ferrocarril como modo de movilidad que estructura el territorio es una forma de potenciarlo al ampliar su área de influencia. Ello permite la captación de más viajeros que de otro modo verían restringida su capacidad para acceder al ferrocarril. Hablamos de intercambio modal preferentemente con autobuses. En sí mismo se trata de una extensión del servicio ferroviario como si el autobús fuera una prolongación sin ruptura y formen entre ambos un único servicio de transporte público. Es decir, el autobús logrará aumentar en varios kilómetros el área territorial de influencia facilitando un mayor acceso al ferrocarril. En definitiva, sean dos modos complementarios y no se hagan la competencia pues ambos acaban beneficiándose de esta **complementariedad**.

Es una manera eficaz de promover la **movilidad sostenible** y reducir la dependencia del vehículo privado. Y así, promover una movilidad **menos contaminante** y, por ello, **más saludable**; **menos agresiva** con el medio ambiente; **más eficaz** para frenar el cambio climático; **más eficiente**, energéticamente hablando; **más inclusiva** socialmente, pues no todas las personas tienen carnet de conducir o acceso al vehículo privado, lo que reduce **su derecho a la libertad de movimiento**; y, muy importante, **más segura**, pues el transporte público y, sobre todo el ferrocarril, es la forma más segura de desplazarse y, en consecuencia, la mejor manera de ejercer la seguridad vial y reducir la accidentalidad.

2. Integración modal entre el ferrocarril y el autobús

El ferrocarril por su capacidad, regularidad y velocidad comercial debe ser, cuando el desplazamiento lo requiera, el modo que pueda utilizarse para salvar una mayor distancia y el autobús para realizar el primero o último tramo para ir y volver al destino final al que se quiera dar servicio. Es decir, **el tren debe ser el servicio básico sobre el que pivote la intermodalidad y el autobús su complemento** haciendo el recorrido de capilaridad.

El ferrocarril al desplazarse por una infraestructura y tener unas estaciones fijas se caracteriza por ser más rígido que el autobús. En cambio, el autobús tiene como ventaja el ser más flexible pudiéndose adaptar mejor a las nuevas demandas, cambiando los itinerarios, la localización de las paradas y los horarios con más facilidad. Así se consigue una complementariedad eficaz, en una combinación en la que se favorecen ambos modos de movilidad al ofrecer unas mejores prestaciones a todas las personas usuarias.

Para lograr esta intermodalidad se deben respetar cuatro reglas básicas a cumplir para la integración eficaz entre servicios de transporte público. A saber:

- **Integración tarifaria.** No se deben penalizar los transbordos o cambio de modo. Con un solo pago se debe poder realizar un número suficiente de transbordos en un tiempo determinado.
- **Integración horaria.** Debe haber una buena coordinación horaria reduciéndose al máximo los tiempos de espera entre servicios.
- **Integración física.** El intercambio modal debe realizarse en un mismo espacio y a la mínima distancia se deben localizar la estación y la parada del bus. Al mismo tiempo, el transbordo se debe hacer en las mejores condiciones de seguridad, comodidad y garantizando la accesibilidad al punto de intercambio para las personas de movilidad reducida, lo mismo que en ambos modos de transporte
- **Integración informativa.** La información de los servicios de transporte debe ser fiable, homogénea, actualizada y de fácil comprensión, así como, accesible para personas con cualquier tipo de minusvalía con discapacidad tanto física, sensorial o cognitiva.

A todo ello cabe añadir que la digitalización abre una gran oportunidad para facilitar la intermodalidad, tanto para la gestión de los servicios, como para la comunicación con todas las personas usuarias con la información de las rutas y paradas, de los horarios, del tiempo de espera, de la localización del vehículo, de las posibles incidencias, etc. A todo ello cabría añadir que en el caso de un servicio a la demanda la digitalización, también es útil para reservar los desplazamientos de las personas en una parada concreta.

La línea ferroviaria entre Aranjuez y Utiel discurre por tres Comunidades Autónomas y cuatro provincias. La Comunidad de Madrid, Castilla la Mancha y la Comunidad Valenciana, concretamente las provincias de Madrid, Toledo, Cuenca y Valencia. En su mayor parte, y principalmente por la provincia de Cuenca, la línea atraviesa un medio rural de muy baja densidad poblacional y repleto de pueblos pequeños y dispersos por el territorio, lo que daríamos en llamar la España despoblada.

Precisamente, esta línea de ferrocarril puede jugar un papel determinante para coser este territorio y, por ello, lograr una mayor cohesión territorial y social a través de la configuración de una extensa red de transporte público que garantice el derecho a la movilidad sostenible, segura e inclusiva a toda la población. **El ferrocarril, sobradamente amortizado, debe ser el eje central sobre el cual se conforme este sistema de transporte público,** complementado por una amplia oferta de autobuses que tendrán el origen y final de las rutas en las estaciones de la línea ferroviaria, siendo este el punto de conexión sobre el cual se vertebrará la oferta integral de transporte público.

Los autobuses deberán dar servicio en la modalidad a la demanda. Es decir, tendrán unas rutas prefijadas con sus itinerarios y paradas preestablecidas que solo circularan y harán paradas cuando se solicite por las personas usuarias. Siendo siempre en este servicio cabecera o final de la línea la estación ferroviaria. Un servicio a la demanda hace más ágil y eficiente el transporte justamente cuando la demanda no es muy elevada pues solo hace los recorridos y las paradas cuando hay una petición de las personas usuarias lo que puede conllevar un ahorro de tiempo y de costes.

Por otro lado, para mejorar y facilitar la información, pero también para hacer reservas de servicios a demanda se debe digitalizar y tener la información actualizada y correcta online, preferiblemente con apps o vía internet. Claro que para ello deberá haber conexiones digitales de calidad en todo el territorio¹. E, igualmente se deberá explicar el funcionamiento a aquellas personas con menos habilidades digitales y esta información debe ser accesible para toda la ciudadanía, independientemente de sus condiciones físicas o sensoriales.

Para evitar la brecha digital, principalmente de las personas mayores que tienen mucha presencia en este territorio y están menos familiarizados con las nuevas tecnologías se debe habilitar un teléfono de información y reservas y, al mismo tiempo, formarles en el manejo de la aplicación digital.

3. Mejora de la velocidad comercial

Sin duda, el tiempo de desplazamiento es uno de los factores que más condicionan el uso de uno u otro modo de transporte. Por este motivo resulta imprescindible una rehabilitación integral del tramo de línea Aranjuez-Utiel, que permita circular a una mayor velocidad comercial. Ello se puede conseguir asegurando trincheras y taludes de manera que se eviten desprendimientos, inspeccionando e interviniendo, en su caso, en túneles y viaductos, sustituyendo el actual balasto, traviesas, carriles, cambios y desvíos; así como llevar a cabo la sustitución del actual sistema de Bloqueo Telefónico (BT) por el Bloqueo de Liberación Automática (BLAU), disminuyendo, a su vez, la longitud de los cantones. Para ello resulta necesario sustituir el actual carril de 45kg/m por el de 54Kg/m, que es el que está implantado en la práctica totalidad de la red ferroviaria española, y las actuales traviesas de madera por otras más modernas y de fijación más segura, incluso siendo sustituidos todos ellos por materiales para segundo uso, que es una alternativa de reutilización (rentable, sostenible y eficiente) históricamente utilizada en el ferrocarril. Además, como se ha dicho, es indispensable sustituir el Bloqueo Telefónico (BT), ya prácticamente en desuso, y menos seguro, por el Bloqueo de liberación automática (BLAU).

A su vez, se proponer mejoras en algunas curvas puntuales de la línea entre Ocaña y Tarancón, Cañada del Hoyo y Carboneras, y Camporrobles y Utiel. Desarrollo de velocidades de 120-160 km/h en dichos tramos con un coste marginal aprovechando la renovación integral de la vía².

También, una mejora en el material rodante con una mayor aceleración puede influir en el aumento de la velocidad comercial además de mejorar el confort, la fiabilidad y una

¹ Una aspiración ya en desarrollo, entre otros gracias al “Programa UNICO-Banda Ancha”, del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

² Informe sobre la línea ferroviaria: N° 310 Aranjuez a Valencia - La Font de Sant Lluís. Tramo de línea que se pretende cerrar al servicio ferroviario: Aranjuez – Utiel. CCOO. 2022

adecuación del número de plazas a las necesidades del servicio. Todo ello puede redundar en una reducción de los costes de operación.

Según el estudio realizado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Pablo Salvador Zuriaga³, con las mejoras los tiempos de viaje se podría llegar alcanzar una disminución muy significativa que haría mucho más competitiva la línea ferroviaria y, en consecuencia, mucho más atractiva para retener y captar nuevos usuarios y usuarias. La comparativa de la duración de los distintos trayectos es la que sigue:

Comparativa de los tiempos de viaje entre el actual y el resultante de la línea mejorada

Tramo ferroviario	Tiempo de viaje hasta el 19 de julio de 2022	Tiempo de viaje mejorado	Disminución del tiempo de viaje
Aranjuez - Cuenca	2 horas y 30 minutos	1 hora y 55 minutos	35 minutos
Cuenca - Utiel	2 horas y 15 minutos	1 hora y 30 minutos	45 minutos
Aranjuez - Utiel	4 horas y 55 minutos	3 horas y 35 minutos	1 hora y 20 minutos

Fuente: Renfe y Zuriaga, Pablo Salvador. Estrategia de movilidad basada en la intermodalidad FFCC+ carretera. Aplicación a la Serranía Baja de Cuenca. 2022

Hay que tener en cuenta que los horarios que hemos utilizado refiriéndonos al tiempo de viaje hasta el 19 de julio de 2022 el tramo entre Aranjuez y Cuenca y viceversa se hacía en ferrocarril y el tramo entre Cuenca y Utiel y viceversa se hacía en autobús como consecuencia de no haberse reparado los daños que ocasionó la borrasca Filomena en enero de 2021.

Una vez clausurada la totalidad de la línea ferroviaria a partir del 20 de julio de 2022 y haciéndose el recorrido en exclusiva en autobús, los tiempos de viaje han empeorado significativamente.

Tramo ferroviario	Tiempo de viaje hasta el 19 de julio de 2022	Tiempo de viaje en exclusiva en autobús a partir del 20 de julio de 2022	Aumento del tiempo de viaje
Aranjuez - Cuenca	2 horas y 30 minutos	3 horas y 15 minutos	45 minutos
Cuenca - Utiel	2 horas y 15 minutos	2 horas y 15 minutos	0 minutos
Aranjuez - Utiel	4 horas y 55 minutos	5 horas y 40 minutos	45 minutos

³ Zuriaga, Pablo Salvador. Estrategia de movilidad basada en la intermodalidad FFCC+ carretera. Aplicación a la Serranía Baja de Cuenca. 2022

Si además comparamos estos nuevos horarios del autobús con los que se podrían alcanzar si se mejorara la línea ferroviaria, tal como hemos mencionado anteriormente, la disminución del tiempo de viaje, entre Aranjuez y Cuenca llegaría a ser de 1 hora y 20 minutos. Que es lo mismo que decir que de las actuales 3 horas y 15 minutos de tiempo de viaje en autobús se podría pasar a solo 1 hora y 55 minutos en ferrocarril. Un recorrido que en vehículo privado se hace aproximadamente en 1 hora y media, solo 15 minutos menos de lo que se podría hacer en ferrocarril con lo que el modo ferroviario se convertiría en una clara alternativa. Todo lo contrario de hacerlo con el recientemente implantado servicio de autobús con el que se tarda 2 horas más que haciéndolo en vehículo privado.

4. Estaciones y horarios de la Línea ferroviaria de Aranjuez a Utiel

Estas 2 circulaciones diarias que mostramos en ferrocarril de Aranjuez a Cuenca y en autobús de Cuenca a Utiel y a la inversa, funcionaron hasta el día 19 de julio de 2022. A partir del 20 de julio de 2022, cuando la totalidad de la línea férrea fue clausurada, todo el recorrido se empezó a efectuar exclusivamente en autobús.

Línea ferrocarril Aranjuez - Utiel

2 circulaciones diarias Aranjuez – Utiel

Tren REGIONAL - 18160

Tipo de trayecto Tren con paradas

Duración del trayecto 4 horas 55 minutos entre Aranjuez y Utiel

(Habría que indicar que los horarios son de llegada y salida)

*

Aranjuez	06:53	07:02
Ocaña	07:20	07:21
Noblejas	07:25	07:26
Villarrubia De Santiago	07:33	07:33
Santa Cruz De La Zarza	07:44	07:45
Tarancón	07:57	07:58
Huete	08:38	08:39
Cuevas De Velasco	09:01	09:01
Chillarón	09:19	09:20
Cuenca	09:34	09:40
Cañada Del Hoyo	10:16	10:16
Carboneras De Guadazaón	10:33	10:33
Arguisuelas	10:44	10:44
Yémeda-Cardenete	10:58	10:58
Villora	11:09	11:09
Camporrobles	11:38	11:38
Las Cuevas	11:46	11:46
Utiel	11:55	12:15

Nota Renfe: Entre Cuenca y Utiel transbordo en autobús. De lunes a viernes, las personas usuarias con origen Madrid y Villaverde Bajo, realizarán viaje en tren de Cercanías hasta Aranjuez, donde transbordarán a tren de Media Distancia.

* La diferencia en minutos entre la llegada del tren a la estación y la salida es debida al tiempo de transbordo en Aranjuez entre al tren de Cercanías y el de media distancia y viceversa.

Tren REGIONAL - 18164

Tipo de trayecto Tren con paradas

Duración del trayecto 5 horas 1 minuto entre Aranjuez y Utiel

Aranjuez	16:05	16:31
Ontígola	16:40	16:40
Ocaña	16:50	16:51
Noblejas	16:56	16:56
Santa Cruz De La Zarza	17:11	17:11
Tarancón	17:22	17:23
Huete	18:03	18:04
Chillarón	18:40	18:41
Cuenca	18:56	19:21
Cañada Del Hoyo	19:56	19:56
Carboneras De Guadazaón	20:12	20:12
Arguisuelas	20:22	20:22
Yémeda-Cardenete	20:35	20:35
Villora	20:45	20:45
Camporrobles	21:16	21:16
Las Cuevas	21:23	21:23
Utiel	21:32	21:35

2 circulaciones diarias Utiel – Aranjuez

Tren REGIONAL - 18161

Tipo de trayecto Tren con paradas

Duración del trayecto 4 horas 39 minutos entre Utiel y Aranjuez



Utiel	08:29	08:31
Las Cuevas	08:40	08:40
Camporrobles	08:47	08:47
Villora	09:15	09:15
Yémeda-Cardenete	09:25	09:25
Arguisuelas	09:39	09:39
Carboneras De Guadazaón	09:49	09:49
Cañada Del Hoyo	10:06	10:06
Cuenca	10:41	10:45
Chillarón	10:57	10:57
Huete	11:38	11:39
Tarancón	12:20	12:21
Santa Cruz De La Zarza	12:33	12:34
Noblejas	12:50	12:50
Ocaña	12:54	12:54
Ontígola	13:02	13:02
Aranjuez	13:10	13:21

Tren REGIONAL - 18165

Tipo de trayecto Tren con paradas

Duración del trayecto 4 horas 49 minutos entre Utiel y Aranjuez

Utiel	16:50	16:53
Las Cuevas	17:03	17:03
Camporrobles	17:11	17:11
Villora	17:40	17:40
Yémeda-Cardenete	17:51	17:51
Arguisuelas	18:05	18:05
Carboneras De Guadazaón	18:16	18:16
Cañada Del Hoyo	18:33	18:33
Cuenca	19:08	19:20
Chillarón	19:31	19:31
Cuevas De Velasco	19:47	19:47
Huete	20:13	20:14
Tarancón	20:56	20:57
Santa Cruz De La Zarza	21:07	21:08
Villarrubia De Santiago	21:19	21:20
Noblejas	21:26	21:26
Ocaña	21:30	21:30
Aranjuez	21:42	21:50

Los horarios del servicio de autobús que sustituye el ferrocarril implantado el 20 de julio son los que siguen:

Horarios que incluyen el trayecto en autobús entre Aranjuez y Utiel y viceversa⁴

HORARIOS DESDE EL 20/07/2022

Madrid - Aranjuez - Cuenca - Utiel- València

		REGIONAL DIARIO	REGIONAL DIARIO-5*	REGIONAL DIARIO	
MADRID AT. CERC	Cerc.	6:55	10:48	14:41	
ARANJUEZ	Cerc.	7:40	11:33	15:26	TRANSBORDO de TREN a BUS: en ESTACIÓN
ARANJUEZ	BUS	8:06	11:54	15:48	PARADA EN ESTACIÓN
ONTIGOLA	BUS	8:26	12:14	16:06	PARADA AUTOBÚS LOCAL
OCAÑA	BUS	8:44	12:32	16:24	PARADA AUTOBÚS LOCAL,N-400
NOBLEJAS	BUS	8:57	12:45	16:37	CTRA.VILLARUBIA 11
VILLARRUBIA	BUS	9:09	12:57	16:49	PARADA AUTOBÚS.CTRA.OCAÑA 6
SANTA CRUZ DE LA ZARZA	BUS	9:27	13:15	17:07	CALLE MAGALLANES(JUNTO RESTAURANTE)
TARANCON	BUS	9:53	13:41	17:33	PARADA EN ESTACIÓN
HUETE	BUS	10:25	14:13	18:05	PARADA DE AUTOBÚS LOCAL,CTRA CARRASCOSA
CASTILLEJO	BUS	10:43	14:31	18:23	CARRTERA CUV-2172,ENTRADA MUNICIPIO
CUEVAS DE VELASCO	BUS	10:56	14:44	18:36	CARRTERA CUV-2123,CAMINO DE LA ESTACIÓN
CHILLARON	BUS	11:09	14:57	18:49	PARADA DE AUTOBÚS LOCAL, N-320
CUENCA Convencional	BUS	11:22	15:10	19:02	PARADA EN ESTACIÓN
CUENCA FZ Llegada BUS	BUS	11:36	15:24	19:16	PARADA EN ESTACIÓN
CUENCA FZ Salida AVE	AVE	12:05	16:03	20:36	TRANSBORDO BUS A AVE*
VALENCIA J.S. Lleg. AVE	AVE	13:10	17:04	21:29	
CAÑADA DEL HOYO	BUS	12:11	15:59	19:51	PARADA DE AUTOBÚS,CAMINO DE LA ESTACIÓN
CARBONERAS GUADAZAON	BUS	12:28	16:16	20:08	ESTACIÓN,ACCESO C/CTRA.CAMPORROBLES 66
ARGUISUELAS	BUS	12:38	16:26	20:18	C/ESTACIÓN S/N JUNTO PARQUE INFANTIL
YEMEDA CARDENETE	BUS	12:52	16:40	20:32	CV-470,CARDENETE.ESQ.C/MOLINO
VILLORA	BUS	13:02	16:50	20:42	PARADA BUS.CV-470
CAMPORROBLES	BUS	13:30	17:18	21:10	CTRA CV-470 CAMPORROBLES
LAS CUEVAS	BUS	13:37	17:25	21:17	CTRA CV-470 CAMPORROBLES-LAS CUEVAS 2
UTIEL	BUS	13:46	17:34	21:26	PARADA EN ESTACIÓN
UTIEL Salida Cerc.	Cerc.	14:10	17:45	21:35	TRANSBORDO BUS a TREN: en ESTACIÓN
BUÑOL	Cerc.	14:15	18:28	22:14	
VALÈNCIA-NORD	Cerc.	16:13	19:25	23:07	

DIARIO-5* Diario excepto sábados.

*NO SE GARANTIZA EL ENLACE CON AVE.

⁴ Una información algo farragosa, no precisamente fácil de entender por las personas usuarias ajenas al mundo ferroviario, lo que la convierte en poco atractiva para atraer clientela, y menos aún fidelizarla.

HORARIOS DESDE EL 20/07/2022
València - Utiel - Cuenca - Aranjuez - Madrid

		REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	
		L a V -F*	S, D, F	DIARIO-5**	DIARIO	
VALÈNCIA NORD	Cerc.	6:38	7:14	11:07	12:58	
BUÑOL	Cerc.	7:44	8:18	12:24	14:08	
UTIEL Llegada Cercanías	Cerc.	8:30	9:10	13:15	14:58	
UTIEL	BUS	8:35	9:15	13:22	15:19	TRANSBORDO TREN A BUS: en ESTACIÓN
LAS CUEVAS	BUS	8:44	9:24	13:32	15:29	CTRA CV-470 CAMPORROBLES-LAS CUEVAS 2
CAMPORROBLES	BUS	8:51	9:31	13:40	15:37	CTRA CV-470 CAMPORROBLES
VILLORA	BUS	9:19	9:59	14:09	16:06	PARADA BUS.CV-470
YEMEDA CARDENETE	BUS	9:29	10:09	14:20	16:17	CV-470,CARDENETE.ESQ./MOLINO
ARGUISUELAS	BUS	9:43	10:23	14:37	16:34	C/ESTACIÓN S/N JUNTO PARQUE INFANTIL
CARBONERAS GUADAZAON	BUS	9:53	10:33	14:44	16:41	ESTACIÓN,ACCESO C/CTRA.CAMPORROBLES 66
CAÑADA DEL HOYO	BUS	10:10	10:50	15:01	16:58	PARADA DE AUTOBÚS,CAMINO DE LA ESTACIÓN
CUENCA FZ Llegada BUS	BUS	10:45	11:25	15:36	17:33	PARADA EN ESTACIÓN
CUENCA FZ Salida AVE	AVE	11:38	14:04	16:07	19:03	TRANSBORDO BUS a AVE*
MADRID PTA AT. Lleg. AVE	AVE	12:32	15:03	17:03	19:57	
CUENCA Convencional	BUS	10:59	11:39	15:50	17:47	PARADA EN ESTACIÓN
CHILLARON	BUS	11:12	11:52	16:03	18:00	PARADA DE AUTOBÚS LOCAL, N-320
CUEVAS DE VELASCO	BUS	11:25	12:05	16:16	18:13	CARRTERA CUV-2123,CAMINO DE LA ESTACIÓN
CASTILLEJO	BUS	11:38	12:18	16:29	18:26	CARRTERA CUV-2172,ENTRADA MUNICIPIO
HUETE	BUS	11:56	12:36	16:47	18:44	PARADA DE AUTOBÚS LOCAL,CTRA CARRASCOSA
TARANCON	BUS	12:29	13:09	17:20	19:17	PARADA EN ESTACIÓN
SANTA CRUZ DE LA ZARZA	BUS	12:49	13:29	17:40	19:37	CALLE MAGALLANES(JUNTO RESTAURANTE)
VILLARRUBIA	BUS	13:07	13:47	17:58	19:55	PARADA AUTOBÚS.CTRA.OCAÑA 6
NOBLEJAS	BUS	13:20	14:00	18:11	20:08	CTRA.VILLARRUBIA 11
OCAÑA	BUS	13:32	14:12	18:23	20:20	PARADA AUTOBÚS LOCAL,N-400
ONTIGOLA	BUS	13:50	14:30	18:41	20:38	PARADA AUTOBÚS LOCAL.
ARANJUEZ Llegada	BUS	14:15	14:55	19:06	21:03	TRANSBORDO BUS A TREN:en ESTACIÓN
ARANJUEZ	Cerc.	14:20	15:10	19:20	21:31	
MADRID AT. CERC	Cerc.	15:05	15:55	20:05	22:16	

L a V -F* De lunes a viernes no festivos.

*NO SE GARANTIZA EL ENLACE CON AVE.

5. Propuestas de intermodalidad para los desplazamientos a municipios de la provincia de Cuenca

En el momento de elaborar propuestas de enlace entre estaciones ferroviarias y núcleos urbanos a través del autobús se nos presentan dos tipos de desplazamientos. Por un lado, como consecuencia de que hay una serie de estaciones que están alejadas de cualquier núcleo urbano, incluso del municipio al que le da nombre, se precisa un desplazamiento corto de conexión en autobús y, por otro lado, un buen número de

desplazamientos a núcleos urbanos dispersos que podemos decir que están en al área de influencia de las estaciones. En ambos casos se trata de implantar un servicio que dote de transporte público razonablemente rápido, regular, fiable y asequible a estos lugares y, al mismo tiempo, sirva para alimentar el ferrocarril y, en consecuencia, aumentar el número de viajeros y viajeras lo que justificará aún más la mejora integral de la línea ferroviaria y descartar su cierre. En todo caso en muchos de los municipios, sobre todo en aquellos más pequeños, se trata de garantizar el derecho a la movilidad viéndolo como un beneficio social y ambiental, así como de igualdad con relación a la población más urbana y en ningún caso considerarlo solo con criterios económicos lo que se convertiría en un agravio comparativo. Ya que un servicio público debe ir más allá de los parámetros economicistas.

Por ello, sin querer ser exhaustivos sino más bien para tenerlo como modelo de hacia donde se podrían dirigir los esfuerzos, nos centramos principalmente en los pueblos de la provincia de Cuenca donde más abundan los menos poblados. Para este ejercicio nos ceñiremos con más detalle a los recorridos entre estas poblaciones y la capital provincial como centro administrativo y de referencia en el ámbito sanitario y de enseñanza, comercial, financiero, ocio, etc. lo que puede generar una fuerte atracción de desplazamientos hacia la principal ciudad de Cuenca. Si bien al carecer de estudios de flujos de movilidad intraprovinciales deberíamos ser cautelosos, aún así, sí que vemos que una buena parte de las líneas regulares de autobús une los municipios con Cuenca lo que vendría a corroborar esta relación intensa entre la capital y los municipios conguenses de alrededor de la línea ferroviaria.

Para empezar hay que decir que varios de los municipios citados actualmente no tienen servicio de autobús directo con la ciudad de Cuenca con lo que **implantar un servicio de ferrocarril y su extensión en autobús representaría dotar de transporte público estos municipios, lo que por sí solo ya es un gran avance para garantizar la accesibilidad de la población de estos municipios a la prestación de servicios básicos** y por otros motivos. A esto hay que añadir que en el caso que si se tenga autobús no siempre se cuenta con un servicio diario, sino por ejemplo dos servicios a la semana, lo que merma esta accesibilidad a diferencia del ferrocarril que ofrece, actualmente dos servicios diarios. Está es otra distinción entre el transporte ferroviario y el de carretera, pues el segundo, exceptuando algún caso minoritario, solo tiene un servicio al día.

Por lo que se refiere a los municipios que si que tienen actualmente servicios de autobús que les conecte con la capital el resultado de la comparativa del tiempo de desplazamiento es bastante irregular, pues si bien en su mayoría es favorable al viaje intermodal este no resulta siempre ventajoso. Otra cuestión es que en algunos casos cuando el viaje es en exclusiva en autobús pueden darse fuertes variaciones entre la ida y la vuelta. De todas maneras, como ya dijimos anteriormente, con algunas intervenciones de mejora de la línea de ferrocarril la velocidad comercial aumentaría considerablemente y, en consecuencia el tiempo de viaje en tren sería más favorable.

En relación a los importes del billete, en un mismo recorrido, el ferrocarril siempre sale ganando por bastante diferencia frente al autobús. En el caso de la intermodalidad que proponemos, si contemplamos la posibilidad de que haya una integración tarifaria entre

el ferrocarril y el autobús, siendo este último una prolongación del primero y no un servicio independiente que implique que con un único billete se pueda viajar en los dos modos, la diferencia de precio llegaría a ser mucho mayor a favor de la intermodalidad.

Para que se dé una intermodalidad eficaz lo recomendable es que el mismo operador ferroviario haga una gestión directa de los autobuses, aunque no tenga flota propia de autobuses. Lo que podría situarse dentro del proyecto que pondrá en marcha Renfe consistente en una plataforma de movilidad integral. Que tal como la define la compañía la plataforma es una herramienta digital que va a ofrecer una solución integral de movilidad a **toda la ciudadanía**, permitiendo planificar viajes desde que el cliente sale de su casa hasta que llega a destino integrando a diferentes operadores de transporte.

Finalmente, cabe decir que para que no sean redundantes los servicios de transporte público intermodales propuestos y los íntegramente prestados por autobuses debe haber una planificación y gestión de conjunto en que las líneas que sean susceptibles de suprimirse se integren en esta nueva red intermodal con lo que verían multiplicada su oferta.

En total estamos hablando de dar un servicio de transporte público en ferrocarril más autobús a unas 7.700 personas que residen en las poblaciones que ponemos como ejemplo.

Por otro lado, aunque tenga una marcada temporalidad relacionada, principalmente, con las vacaciones y los días festivos debemos tener presente como **consumidor de movilidad: el turismo**. Por un lado, el llamado turismo de retorno que tiene, precisamente, mayor peso en las zonas rurales del interior. Se trata del turismo que protagonizan las personas o descendientes de estas que emigraron a zonas urbanas con el éxodo rural. Familias que conservan la casa en el pueblo y que regularmente hacen estancias temporales en ellas. En algunos casos pueden llegar a tener un volumen muy significativo en los municipios más pequeños. Y, por otro lado, tenemos el turismo rural más convencional que da lugar a modalidades dispares como, el ecoturismo, el agroturismo, el turismo de deportes de aventura, el enoturismo, etc. Turismo que está en auge en buena medida, por la concienciación y valoración creciente del medio ambiente y por las preferencias de las personas turistas, en las que adquieren protagonismo el paisaje, los valores y la cultura local, así como las actividades recreativas de ocio y tiempo libre en la naturaleza.

A continuación pasamos a detallar las conexiones que proponemos de diez estaciones de la línea ferroviaria de Aranjuez a Utiel del tramo entre Santa Cruz de la Zarza y Camporrobles con diversos municipios de la provincia de Cuenca en autobús.

Hay que tener en cuenta que los horarios que hemos utilizado refiriéndonos al ferrocarril son los horarios vigentes hasta el 19 de julio de 2022 en que el tramo entre Aranjuez y Cuenca y viceversa se hacían en ferrocarril y el tramo entre Cuenca y Utiel y viceversa se hacían en autobús.

Dos circulaciones diarias entre Santa Cruz de la Zarza y Camporrobles en día laborable

	Santa Cruz De La Zarza	07:44	07:45
	Tarancón	07:57	07:58
	Huete	08:38	08:39
	Cuevas De Velasco	09:01	09:01
	Chillarón	09:19	09:20
	Cuenca	09:34	09:40
	Cañada Del Hoyo	10:16	10:16
	Carboneras De Guadazaón	10:33	10:33
	Arguisuelas	10:44	10:44
	Yémeda-Cardenete	10:58	10:58
	Villora	11:09	11:09
	Camporrobles	11:38	11:38
	Santa Cruz De La Zarza	17:11	17:11
	Tarancón	17:22	17:23
	Huete	18:03	18:04
	Chillarón	18:40	18:41
	Cuenca	18:56	19:21
	Cañada Del Hoyo	19:56	19:56
	Carboneras De Guadazaón	20:12	20:12
	Arguisuelas	20:22	20:22
	Yémeda-Cardenete	20:35	20:35
	Villora	20:45	20:45
	Camporrobles	21:16	21:16

Dos circulations diarias entre Camporrobles y Santa Cruz de la Zarza en día laborable

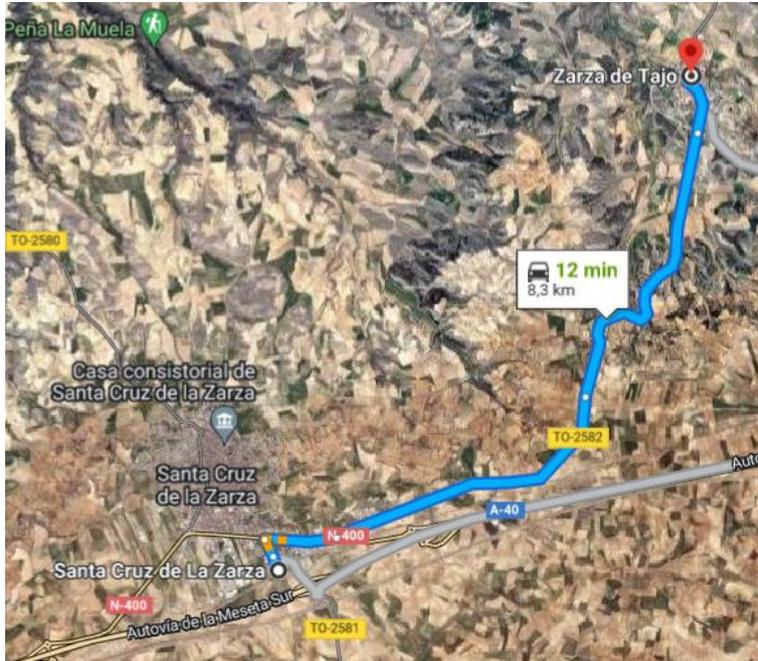
	Camporrobles	08:47	08:47
	Villora	09:15	09:15
	Yémeda-Cardenete	09:25	09:25
	Arguisuelas	09:39	09:39
	Carboneras De Guadazaón	09:49	09:49
	Cañada Del Hoyo	10:06	10:06
	Cuenca	10:41	10:45
	Chillarón	10:57	10:57
	Huete	11:38	11:39
	Tarancón	12:20	12:21
	Santa Cruz De La Zarza	12:33	12:34
	Camporrobles	17:11	17:11
	Villora	17:40	17:40
	Yémeda-Cardenete	17:51	17:51
	Arguisuelas	18:05	18:05
	Carboneras De Guadazaón	18:16	18:16
	Cañada Del Hoyo	18:33	18:33
	Cuenca	19:08	19:20
	Chillarón	19:31	19:31
	Cuevas De Velasco	19:47	19:47
	Huete	20:13	20:14
	Tarancón	20:56	20:57
	Santa Cruz De La Zarza	21:07	21:08

5.1 Estación de Santa Cruz de la Zarza (Toledo)

Zarza de Tajo (Cuenca)

269 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Santa Cruz de la Zarza a Zarza de Tajo



Fuente: Google maps

No hay servicio directo de autobús a Cuenca

Intermodalidad ferrocarril + autobús de la Zarza de Tajo a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Santa Cruz de la Zarza a Cuenca	1 hora y 48 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Santa Cruz de la Zarza	1 hora y 45 minutos
Autobús de la estación Santa Cruz de la Zarza a Zarza de Tajo	12 minutos*
Ferrocarril + autobús de Santa Cruz de la Zarza a Cuenca	2 horas y 3 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Zarza de Tajo	2 horas y 6 minutos**
Precio ida y vuelta	6,50 €

Fuente: Renfe

*Dato extraído de google maps

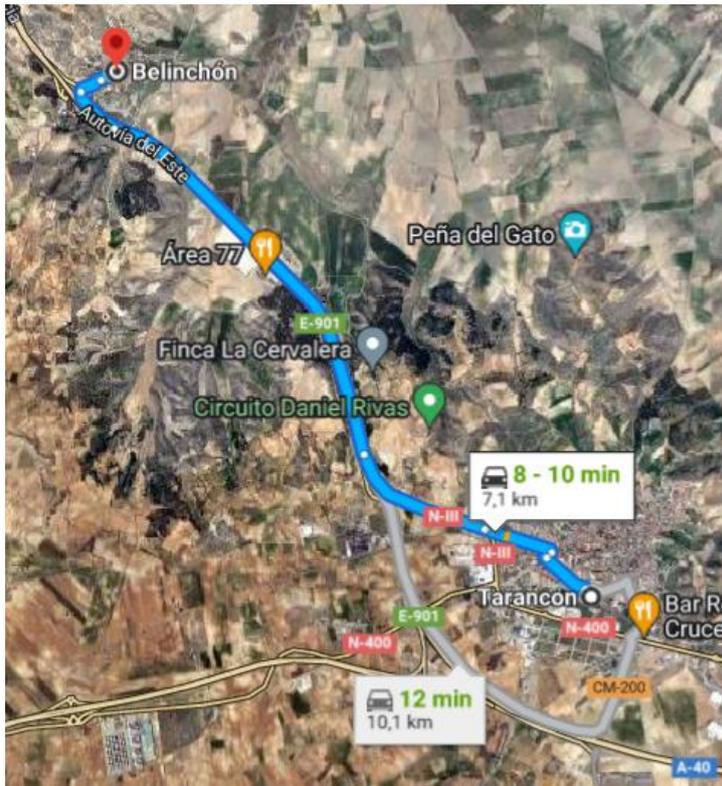
**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

5.2 Estación de Tarancón (Cuenca)

Belinchón (Cuenca)

369 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Tarancón a Belinchón



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Belinchón a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Tarancón a Cuenca	1 hora y 33 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Tarancón	1 hora y 35 minutos
Autobús de la estación Cuevas de Velasco a La Ventosa	8 minutos*
Ferrocarril + autobús de Belinchón a Cuenca	1 hora y 44 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Belinchón	1 hora y 46 minutos**

Precio ida y vuelta	5,90 €

Autobús de Belinchón a Cuenca	1 hora y 25 minutos
Autobús de Cuenca a Belinchón	1 hora y 22 minutos

Precio ida y vuelta	14,84€

Fuentes Renfe y Avanza

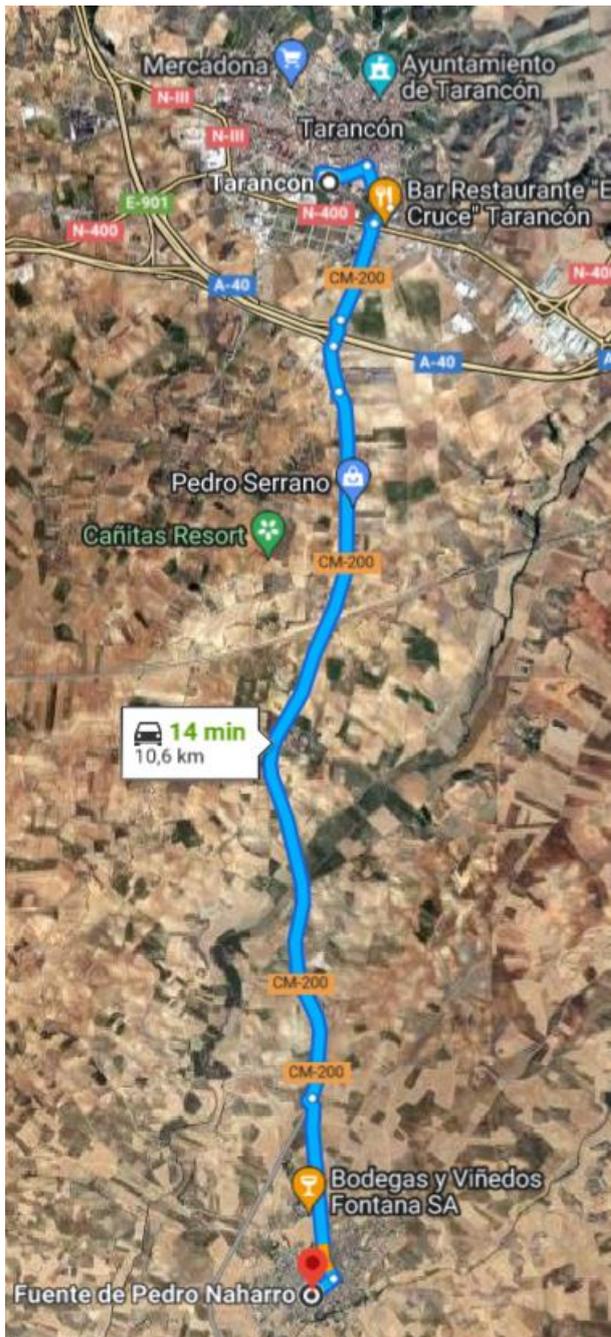
*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Fuente de Pedro Naharro (Cuenca)

1.209 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Tarancón a Fuente de Pedro Naharro



Fuente: Google maps

No hay servicio directo de autobús a Cuenca

Intermodalid ferrocarril + autobús de Fuente de Pedro Naharro a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Tarancón a Cuenca	1 hora y 48 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Tarancón	1 hora y 45 minutos
Autobús de la estación Tarancón a Fuente de Pedro Naharro	12 minutos*
Ferrocarril + autobús de Fuente de Pedro Naharro a Cuenca	2 horas y 3 minutos**

Ferrocarril + autobús de Cuenca a Fuente de Pedro Naharro	2 horas y 6 minutos**
Precio ida y vuelta	6,50 €

Fuente: Renfe

*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Villarrubio (Cuenca)

200 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Tarancón a Villarrubio



Fuente: Google maps

No hay servicio directo de autobús a Cuenca

Intermodalidad ferrocarril + autobús de Villarubio a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Tarancón a Cuenca	1 hora y 48 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Tarancón	1 hora y 45 minutos
Autobús de la estación Tarancón a Fuente de Pedro Naharro	13 minutos*
Ferrocarril + autobús de Fuente de Pedro Naharro a Cuenca	2 horas y 4 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Fuente de Pedro Naharro	2 horas y 7 minutos**
Precio ida y vuelta	6,50 €

Fuente: Renfe

*Dato extraído de google maps

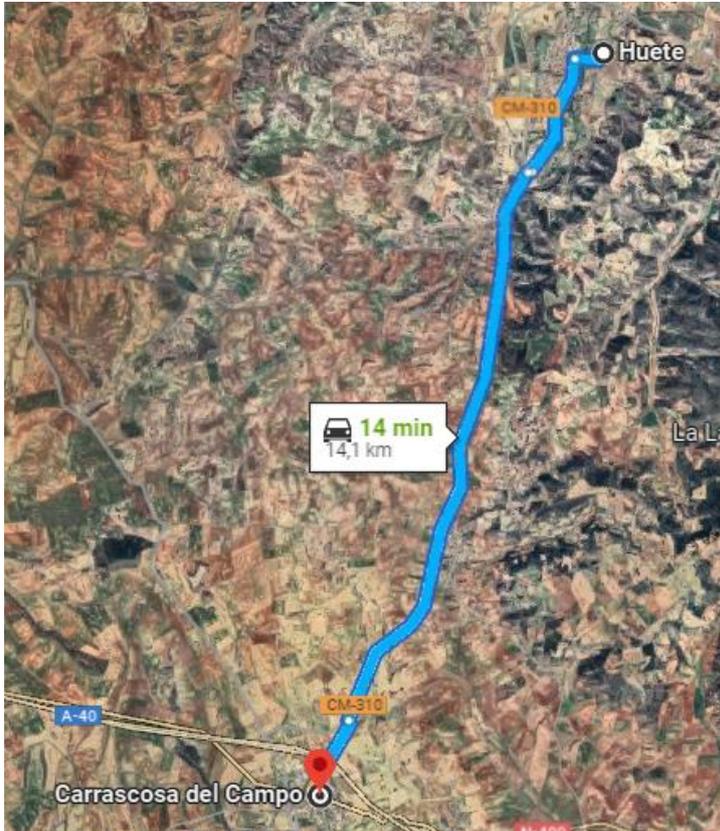
**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

5.3 Estación de Huete (Cuenca)

Carrascosa del Campo (pertenece al municipio de Campos del Paraíso- Cuenca)

598 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Huete a Carrascosa del Campo



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Carrascosa del Campo a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Huete a Cuenca	52 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Huete	53 minutos
Autobús de la estación de Huete a Carrascosa del Campo	14 minutos*
Ferrocarril + autobús de Carrascosa del Campo a Cuenca	1 hora y 9 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Carrascosa de Campo	1 hora y 10 minutos**
Precio ida y vuelta	3,50 €
Autobús de Carrascosa del Campo a Cuenca	35 minutos
Autobús de Cuenca a Carrascosa del Campo	35 minutos
Precio ida y vuelta	11,70 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

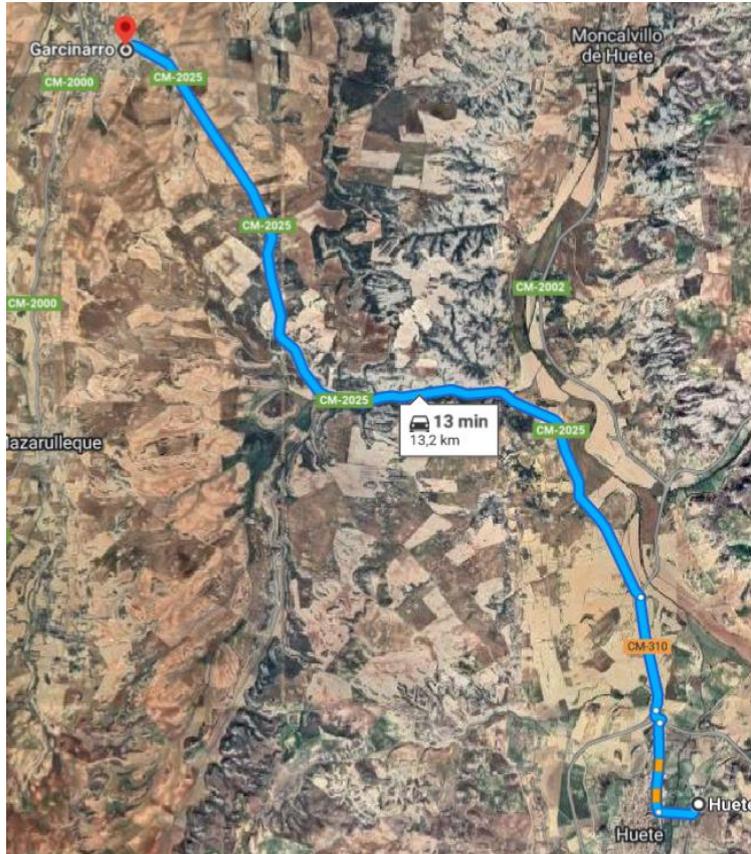
*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Garcinarro (municipio Valle del Altomira - Cuenca)

103 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Huete a Garcinarro



Fuente: Google maps

No hay servicio directo de autobús a Cuenca

Intermodalidad ferrocarril + autobús de Garcinarro a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Huete a Cuenca	52 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Huete	53 minutos
Autobús de la estación de Huete a Garcinarro	13 minutos*
Ferrocarril + autobús de Garcinarro a Cuenca	1 hora y 8 minutos**
Ferrocarril + autobús de Garcinarro de Campo	1 hora y 9 minutos**
Precio ida y vuelta	3,50 €

Fuente: Renfe

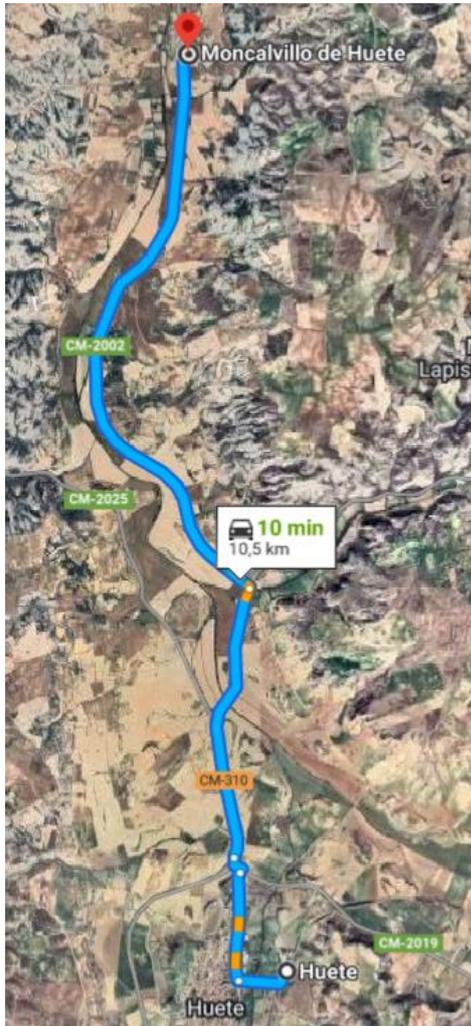
*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Moncalvillo de Huete (Pedanía del municipio de Huete – Cuenca)

59 Habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Huete a Moncalvillo de Huete



Fuente: Google maps

No hay servicio directo de autobús a Cuenca

Intermodalidad ferrocarril + autobús de Moncalvillo de Huete a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Huete a Cuenca	52 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Huete	53 minutos
Autobús de la estación de Huete a Moncalvillo de Huete	13 minutos*
Ferrocarril + autobús de Moncalvillo de Huete a Cuenca	1 hora y 8 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Moncalvillo de Huete	1 hora y 9 minutos**
Precio ida y vuelta	3,50 €

Fuente: Renfe

*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Verdelpino de Huete (Pedanía del municipio de Huete – Cuenca)
26 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Huete a Verdelpino de Huete



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Verdelpino de Huete a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Huete a Cuenca	52 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Huete	53 minutos
Autobús de la estación Huete a Verdelpino de Huete	13 minutos*
Ferrocarril + autobús de Verdelpino de Huete a Cuenca	1 hora y 8 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Verdelpino de Huete	1 hora y 9 minutos**
Precio ida y vuelta	3,50 €
Autobús a la demanda de Verdelpino de Huete a Cuenca	1 hora y 5 minutos
Autobús a la demanda de Cuenca a Verdelpino de Huete	1 hora y 5 minutos
Precio ida y vuelta	8,30€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Vellisca (Cuenca)
112 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Huete a Vellisca



Fuente: Google maps

No hay servicio directo de autobús a Cuenca

Intermodalidad ferrocarril + autobús de Vellisca a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Huete a Cuenca	52 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Huete	53 minutos
Autobús de la estación Huete a Vellisca	16 minutos*
Ferrocarril + autobús de Vellisca a Cuenca	1 hora y 11 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Vellisca	1 hora y 12 minutos**
Precio ida y vuelta	3,50 €

Fuente: Renfe

Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

5.4 Estación Cuevas de Velasco (municipio de Villar y Velasco -Cuenca)

73 habitante

Estación - pueblo



Fuente: Google maps

Villar del Maestro (municipio de Villar y Velasco- Cuenca)

19 habitante

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Cuevas de Velasco a Villar del Maestre



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Villar del Maestre a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Cuevas de Velasco a Cuenca	33 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Cuevas de Velasco	27 minutos
Autobús de la estación Cuevas de Velasco a Villar del Maestre	12 minutos*
Ferrocarril + autobús de Villar del Maestre a Cuenca	48 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Villar del Maestre	42 minutos**
Precio ida y vuelta	2,30 €
Autobús a la demanda de Villar del Maestre a Cuenca	1 hora
Autobús a la demanda de Cuenca a Villar del Maestre	1 hora
Precio ida y vuelta	5,70€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

La Ventosa (municipio Villas de la Ventosa- Cuenca)

214 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Cuevas de Velasco a La Ventosa



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús La Ventosa a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Cuevas de Velasco a Cuenca	33 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Cuevas de Velasco	27 minutos
Autobús de la estación Cuevas de Velasco a La Ventosa	10 minutos*
Ferrocarril + autobús de La Ventosa a Cuenca	46 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a La Ventosa	40 minutos**
Precio ida y vuelta	2,30 €
Autobús de La Ventosa a Cuenca	1 hora y 8 minutos
Autobús de Cuenca a La Ventosa	1 hora y 33 minutos
Precio ida y vuelta	9,50€

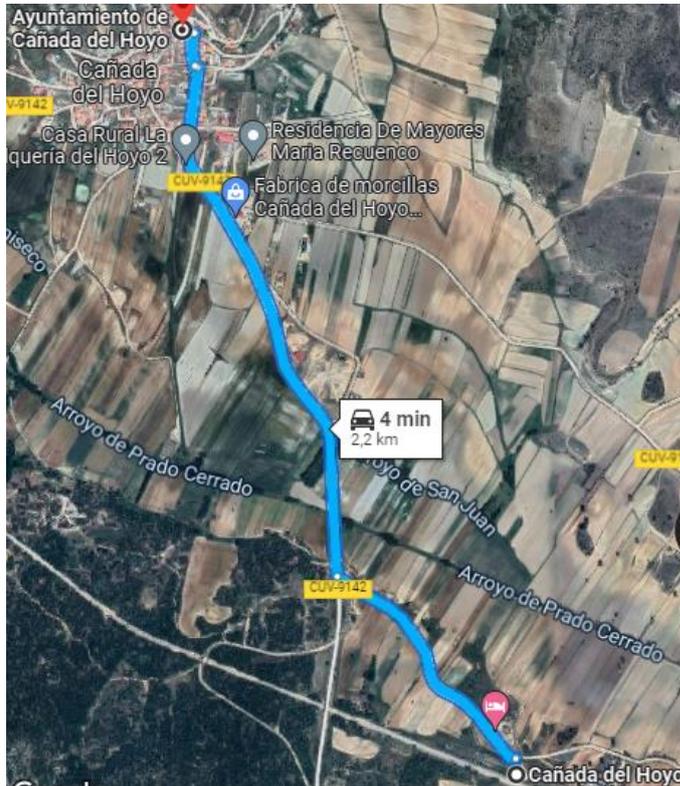
Fuentes: Renfe y Rubiocar

*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

5.5 Estación de Cañada del Hoyo (Cuenca)

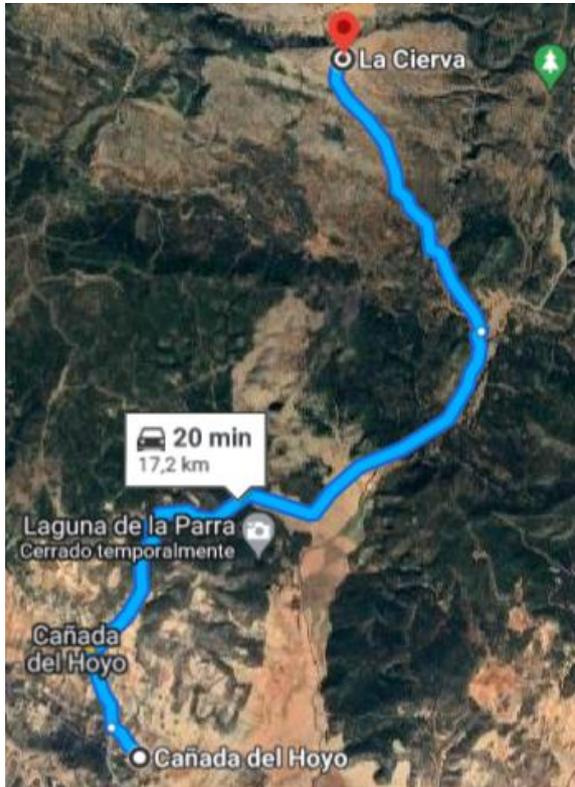
Estación Cañada del Hoyo - pueblo
247 habitantes



Fuente: Google maps

La Cierva (Cuenca)
34 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Cañada del Hoyo a La Cierva



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de La Cierva a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Cañada del Hoyo a Cuenca	35 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Cañada del Hoyo	36 minutos
Autobús de la estación Cañada del Hoyo a La Cierva	20 minutos*
Ferrocarril + autobús de La Cierva a Cuenca	58 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a La Cierva	59 minutos**
Precio ida y vuelta	3,05 €
Autobús de La Cierva a Cuenca	50 minutos
Autobús de Cuenca a La Cierva	45 minutos
Precio ida y vuelta	9,40€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

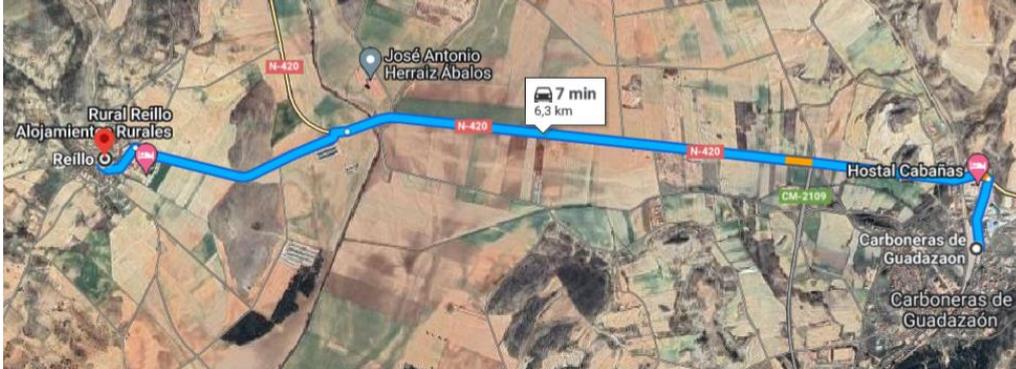
*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

5.6 Estación de Carboneras de Guadazaón (Cuenca) 778 habitantes

Reillo (Cuenca)
111 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Carboneras de Guadazaón a Reillo



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Reillo a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Carboneras de Guadazaón a Cuenca	52 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Carboneras de Guadazaón	53 minutos
Autobús de la estación Carboneras de Guadazaón a Reillo	7 minutos*
Ferrocarril + autobús de Reillo a Cuenca	1 hora y 2 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Reillo	1 hora y 3 minutos**
Precio ida y vuelta	3,05 €
Autobús de Reillo a Cuenca	40 minutos
Autobús de Cuenca a Reillo	1 hora y 5 minutos
Precio ida y vuelta	6,70€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Pajarón (Cuenca)
77 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Carboneras de Guadazaón a Pajarón



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Pajarón a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Carboneras de Guadazaón a Cuenca	52 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Carboneras de Guadazaón	53 minutos
Autobús de la estación Carboneras de Guadazaón a Pajarón	10 minutos*
Ferrocarril + autobús de Pajarón a Cuenca	1 hora y 5 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Pajarón	1 hora y 6 minutos**
Precio ida y vuelta	3,05 €
Autobús de Pajarón a Cuenca	1 hora y 20 minutos
Autobús de Cuenca a Pajarón	45 minutos
Precio ida y vuelta	9,70€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

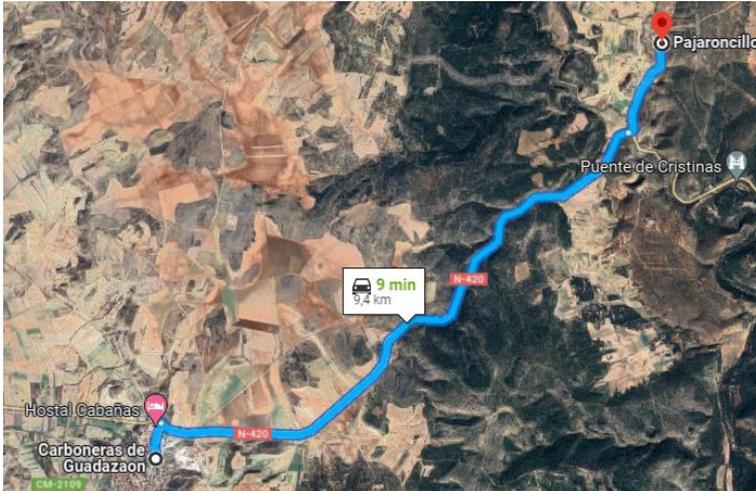
*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Pajaroncillo (Cuenca)

56 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Carboneras de Guadazaón a Pajaroncillo



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Pajaroncillo a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Carboneras de Guadazaón a Cuenca	52 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Carboneras de Guadazaón	53 minutos
Autobús de la estación Carboneras de Guadazaón a Pajaroncillo	9 minutos*
Ferrocarril + autobús de Pajaroncillo a Cuenca	1 hora y 4 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Pajaroncillo	1 hora y 5 minutos**
Precio ida y vuelta	3,05 €
Autobús de Pajaroncillo a Cuenca	1 hora y 10 minutos
Autobús de Cuenca a Pajaroncillo	1 hora y 15 minutos
Precio ida y vuelta	9,50€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

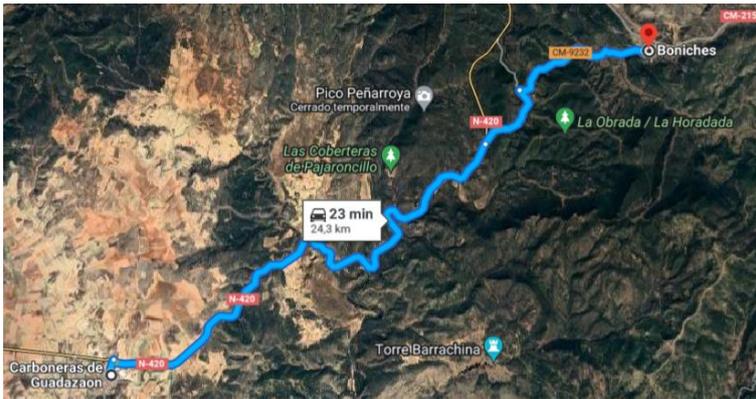
*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Boniches (Cuenca)

139 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Carboneras de Guadazaón a Boniches



Fuente: Google maps

No hay servicio directo de autobús a Cuenca

Intermodalidad ferrocarril + autobús de Boniches a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Carboneras de Guadazaón a Cuenca	52 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Carboneras de Guadazaón	53 minutos
Autobús de la estación Carboneras de Guadazaón a Pajaroncillo	23 minutos*
Ferrocarril + autobús de Pajaroncillo a Cuenca	1 hora y 18 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Pajaroncillo	1 hora y 19 minutos**
Precio ida y vuelta	3,05 €

Fuente: Renfe

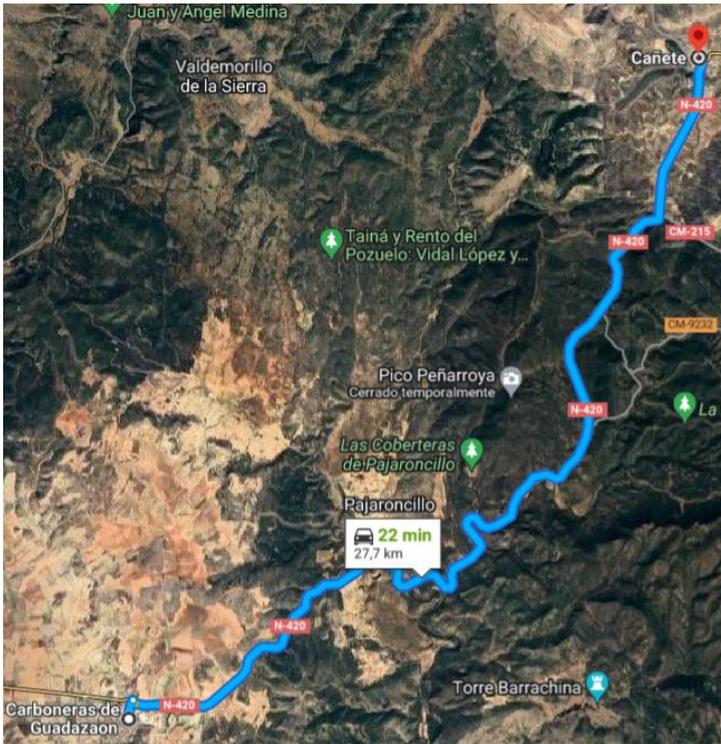
Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Cañete (Cuenca)

766 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Carboneras de Guadazaón a Cañete



Fuente: Google maps

Intermodalidad ferrocarril + autobús de Cañete a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Carboneras de Guadazaón a Cuenca	52 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Carboneras de Guadazaón	53 minutos
Autobús de la estación Carboneras de Guadazaón a Cañete	22 minutos*
Ferrocarril + autobús de Cañete a Cuenca	1 hora y 12 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Cañete	1 hora y 13 minutos**
Precio ida y vuelta	3,05 €
Autobús de Cañete a Cuenca	1 hora y 15 minutos
Autobús de Cuenca a Cañete	1 hora y 15 minutos
Precio ida y vuelta	12,90€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

5.7 Estación de Yémeda – Cardenete

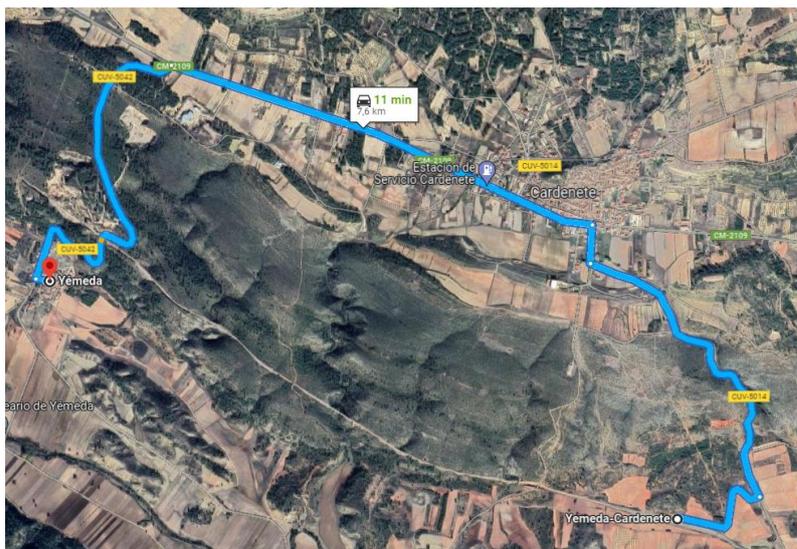
Cardenete (Cuenca)

488 habitantes



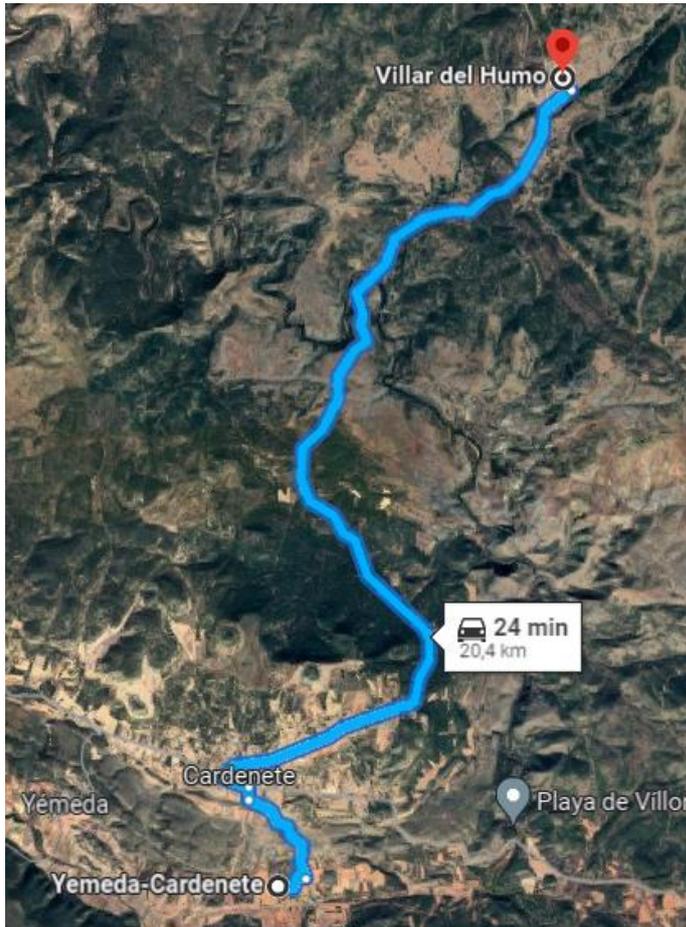
Fuente: Google maps

Yémeda (Cuenca)
17 habitantes



Villar del Humo (Cuenca)
173 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Yémeda - Cardenete a Villar del Humo



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Villar del Humo a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Yémeda – Cardenete a Cuenca	1 hora y 17 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Yémeda – Cardenete	1 hora y 18 minutos
Autobús de la estación Yémeda – Cardenete a Villar del Humo	24 minutos*
Ferrocarril + autobús de Villar del Humo a Cuenca	1 hora y 44 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Villar del Humo	1 hora y 45 minutos**
Precio ida y vuelta	4,50 €
Autobús de Villar del Humo o a Cuenca	2 horas y 5 minutos
Autobús de Cuenca a Villar del Humo	1 hora y 25 minutos
Precio ida y vuelta	16,00€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

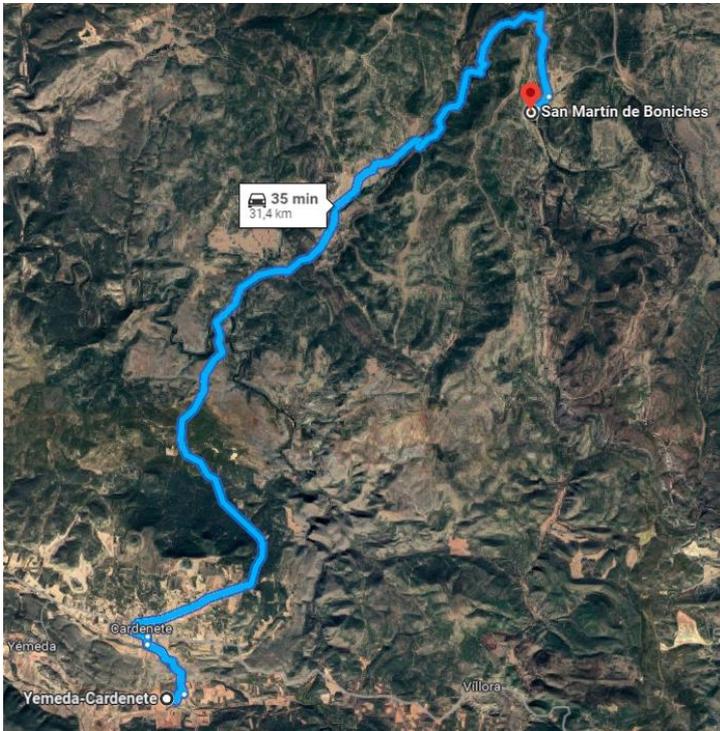
*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

San Martín de Boniches

45 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Yémeda - Cardenete a San Martín de Boniches



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de San Martín de Boniches a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Yémeda – Cardenete a Cuenca	1 hora y 17 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Yémeda – Cardenete	1 hora y 18 minutos
Autobús de la estación Yémeda – Cardenete a San Martín de Boniches	35 minutos*
Ferrocarril + autobús de San Martín de Boniches a Cuenca	1 hora y 55 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a San Martín de Boniches	1 hora y 56 minutos**
Precio ida y vuelta	4,50 €
Autobús de San Martín de Boniches a Cuenca	2 horas y 20 minutos
Autobús de Cuenca a San Martín de Boniches	1 hora y 45 minutos
Precio ida y vuelta	18,00€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

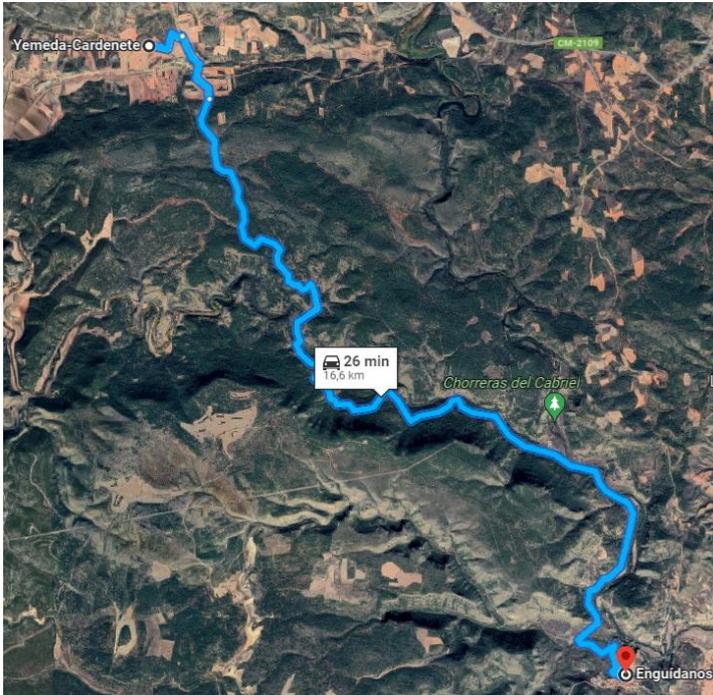
*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Enguídanos (Cuenca)

303 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Yémeda - Cardenete a Enguídanos



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Enguídanos a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Yémeda – Cardenete a Cuenca	1 hora y 17 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Yémeda – Cardenete	1 hora y 18 minutos
Autobús de la estación Yémeda – Cardenete a Enguídanos	26 minutos*
Ferrocarril + autobús de Enguídanos a Cuenca	1 hora y 46 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Enguídanos	1 hora y 47 minutos**
Precio ida y vuelta	4,50 €
Autobús de Enguídanos a Cuenca	2 horas
Autobús de Cuenca a Enguídanos	2 horas y 10 minutos
Precio ida y vuelta	26,90€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

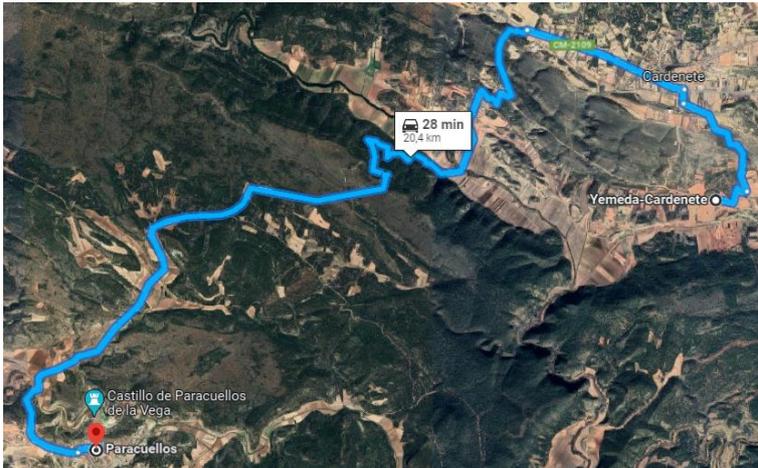
*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Paracuellos (Cuenca)

91 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Yémeda - Cardenete a Paracuellos



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Paracuellos a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Yémeda – Cardenete a Cuenca	1 hora y 17 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Yémeda – Cardenete	1 hora y 18 minutos
Autobús de la estación Yémeda – Cardenete a Paracuellos	28 minutos*
Ferrocarril + autobús de Paracuellos a Cuenca	1 hora y 48 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Paracuellos	1 hora y 49 minutos**
Precio ida y vuelta	4,50 €
Autobús de Paracuellos a Cuenca	1 hora 45 minutos
Autobús de Cuenca a Paracuellos	1 hora y 55 minutos
Precio ida y vuelta	21,20€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

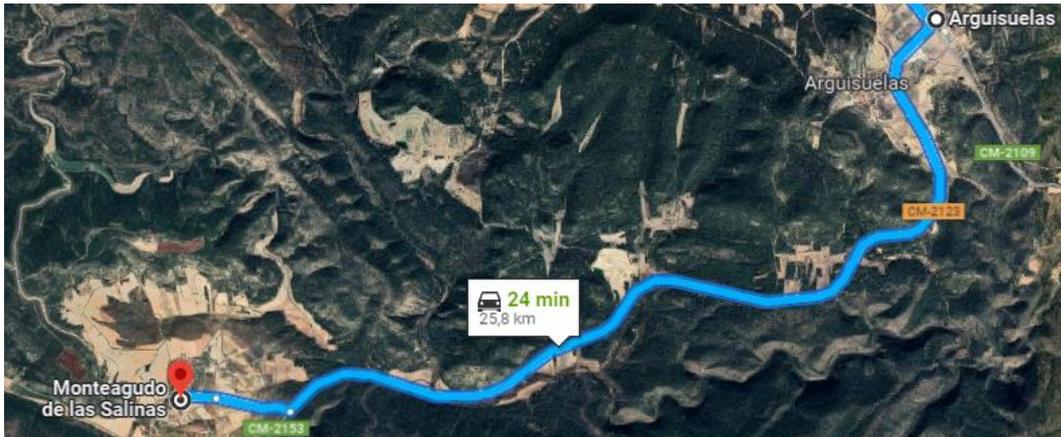
5.8 Estación de Arguisuelas (Cuenca)

315 habitantes

Monteagudo de las Salinas (Cuenca)

119 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Arguisuelas a Monteagudo de las Salinas



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Monteagudo de las Salinas a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Arguisuelas a Cuenca	1 hora y 3 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Arguisuelas	1 hora y 4 minutos
Autobús de la estación Arguisuelas a Monteagudo de las Salinas	24 minutos*
Ferrocarril + autobús de Monteagudo de las Salinas a Cuenca	1 hora y 30 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Monteagudo de las Salinas	1 hora y 31 minutos**
Precio ida y vuelta	3,50 €
Autobús de Monteagudo de las Salinas a Cuenca	1 hora 15 minutos
Autobús de Cuenca a Monteagudo de las Salinas	30 minutos
Precio ida y vuelta	7,80€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

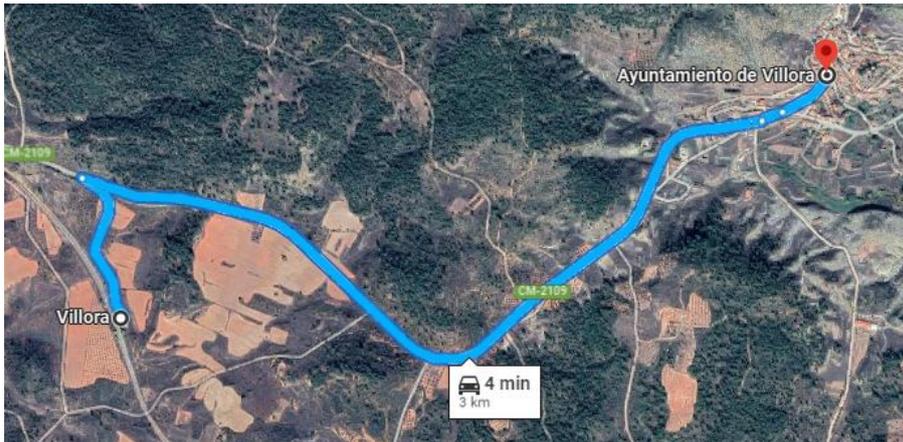
*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

5.9 Estación de Villora (Cuenca)

De Villora estación al pueblo de Villora

120 habitantes

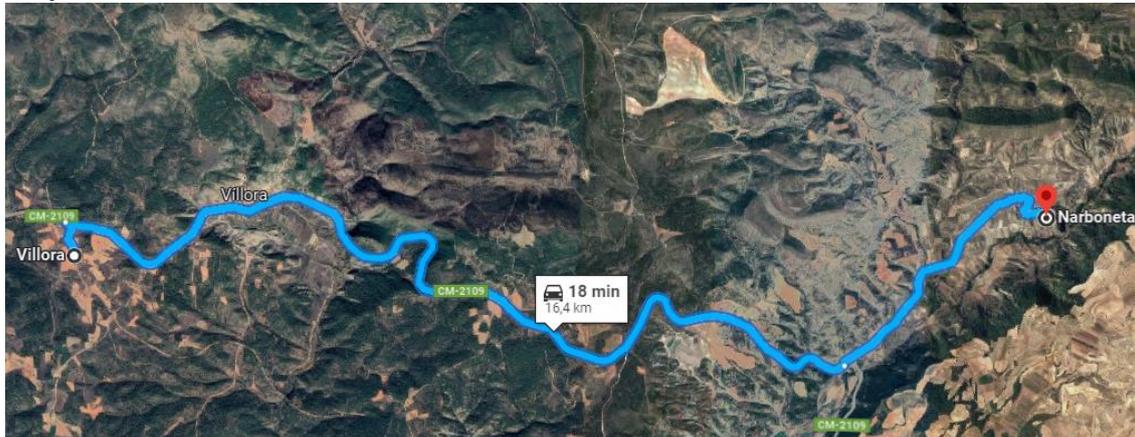


Fuente: Google maps

Narboneta (Cuenca)

42 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Villora a Narboneta



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Narboneta a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Villora a Cuenca	1 hora y 28 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Villora	1 hora y 29 minutos
Autobús de la estación Villora a Narboneta	18 minutos*
Ferrocarril + autobús de Narboneta a Cuenca	1 hora y 49 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Narboneta	1 hora y 50 minutos**
Precio ida y vuelta	5,90 €
Autobús de Narboneta a Cuenca	2 horas y 5 minutos
Autobús de Cuenca a Narboneta	1 hora y 10 minutos
Precio ida y vuelta	16,00€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

*Dato extraído de google maps

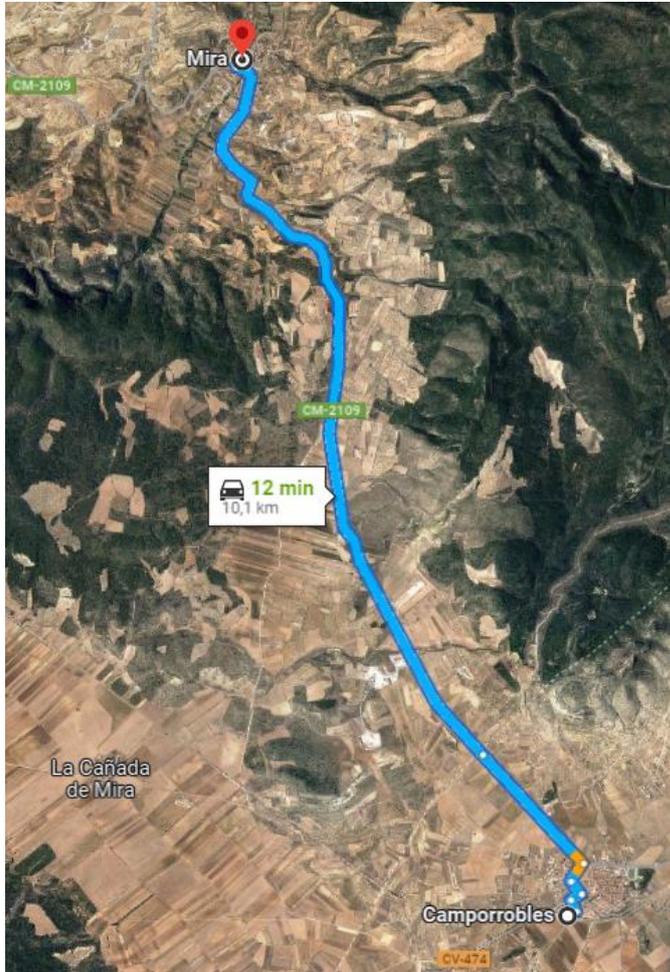
**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

5.10 Estación Camporrobles (Valencia)

Mira (Cuenca)

908 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Camporrobles a Mira



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Mira a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Camporrobles a Cuenca	1 hora y 57 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Camporrobles	1 hora y 58 minutos
Autobús de la estación Camporrobles a Mira	12 minutos*
Ferrocarril + autobús de Mira a Cuenca	2 hora y 12 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Mira	1 hora y 13 minutos**
Precio ida y vuelta	6,50 €
Autobús de Mira a Cuenca	2 horas y 20 minutos
Autobús de Cuenca a Mira	1 hora y 20 minutos

Precio ida y vuelta	18,00€
---------------------	--------

Fuentes: Renfe y Rubiocar

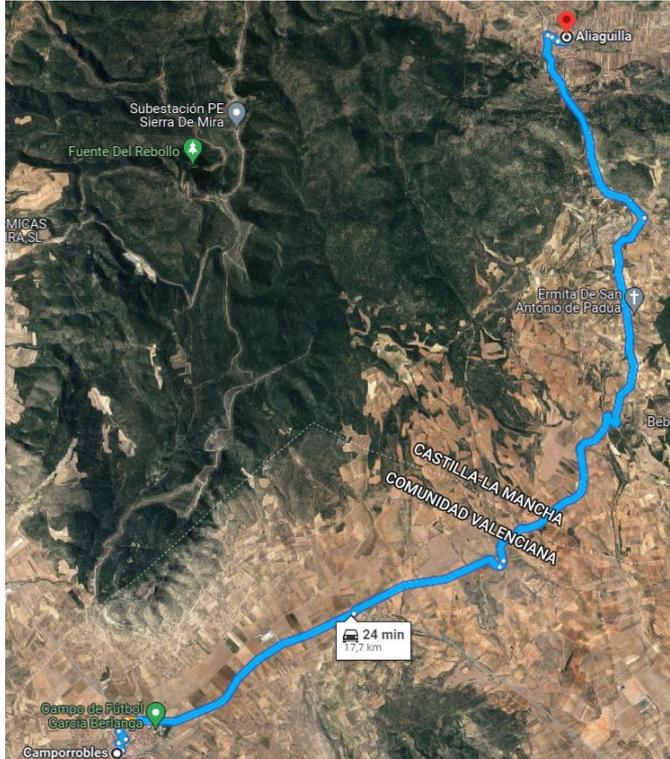
*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Aliaguilla (Cuenca)

644 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Camporrobles a Aliaguilla



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Aliaguilla a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Camporrobles a Cuenca	1 hora y 57 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Camporrobles	1 hora y 58 minutos
Autobús de la estación Camporrobles a Aliaguilla	24 minutos*
Ferrocarril + autobús de Aliaguilla a Cuenca	1 hora y 22 minutos**
Ferrocarril + autobús de Cuenca a Aliaguilla	1 hora y 23 minutos**
Precio ida y vuelta	6,50 €
Autobús de Aliaguilla a Cuenca	2 hora y 55 minutos
Autobús de Cuenca a Aliaguilla	3 hora y 5 minutos
Precio ida y vuelta	32,20€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

Garaballa (Cuenca)

63 habitantes

Propuesta de Itinerario en autobús de la Estación ferroviaria de Camporrobles a Garaballa



Fuente: Google maps

Comparativa entre ferrocarril + autobús y autobús de Garballa a Cuenca

Recorrido	Tiempo de viaje y precio
Ferrocarril de Camporrobles a Cuenca	1 hora y 57 minutos
Ferrocarril de Cuenca a Camporrobles	1 hora y 58 minutos
Autobús de la estación Camporrobles a Garaballa	28 minutos*
Ferrocarril + autobús de Garaballa a Cuenca	2 hora y 28 minutos**

Ferrocarril + autobús de Cuenca a Garaballa	2 horas y 29 minutos**
Precio ida y vuelta	6,50 €
Autobús de Garaballa a Cuenca	3 horas y 10 minutos
Autobús de Cuenca a Garaballa	3 hora y 10 minutos
Precio ida y vuelta	34,50€

Fuentes: Renfe y Rubiocar

*Dato extraído de google maps

**Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

6. Estaciones recientemente cerradas entre Tarancón y Cuenca

Entre las estaciones de Tarancón y Cuenca en los últimos años se han cerrado varias estaciones. Estas son de pueblos con muy poca población, pero aún así, teniendo en cuenta que en buen parte de las estaciones ferroviarias proponemos paradas a la demanda, creemos que estas pueden volver a tener servicio, precisamente a la demanda. Con lo que si hay poca demanda no entorpecerá la circulación y tendrá poca consecuencia en los tiempos de viaje. En cambio, se garantiza la movilidad en transporte público de estos pequeños pueblos que en su mayoría no cuentan con servicio de autobús.

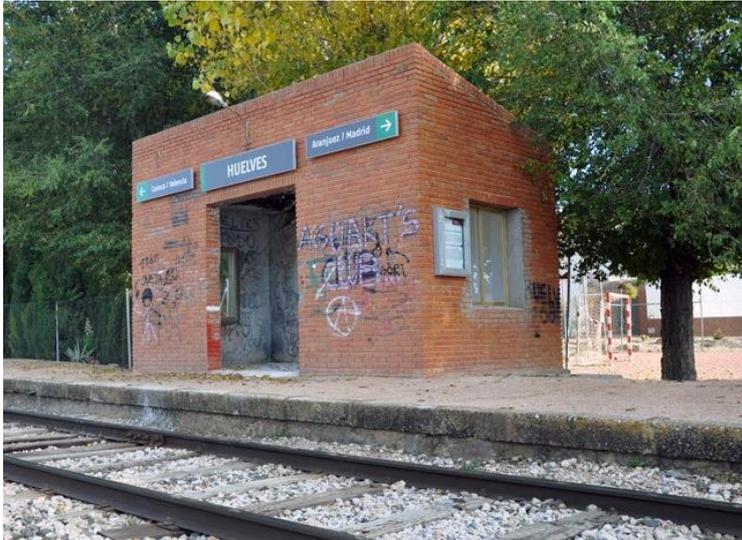
Estaciones del tramo Tarancón - Cuenca

Estaciones	Estado
Tarancón	En servicio
Huelves	Cerrada en 2017
Paredes de Melo	Cerrada en 2017
Vellisca	Cerrada en 2017
Huete	En servicio
Caracenilla	Cerrada en 2013
Castillejo del Romeral	Cerrada en 2013
Cuevas de Velasco	En servicio
Villar de Saz de Navalón	Cerrada en 2013
Chillarón	En servicio
Cuenca	En servicio

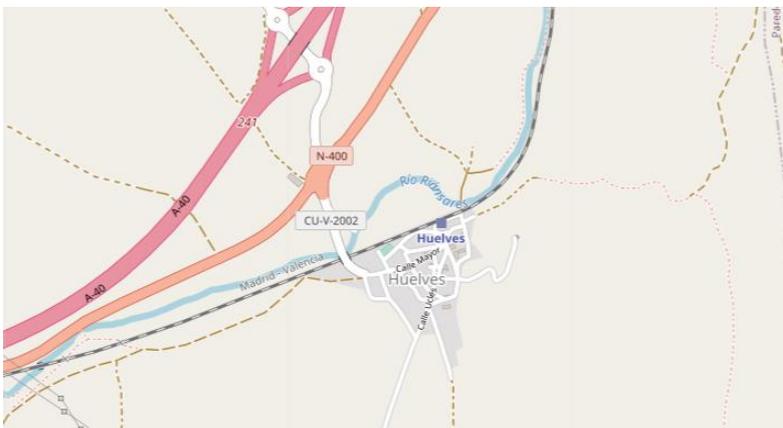
Fuente: Wikipedia

Estación de Huelves

84 habitantes



Fuente: Federación Castellano Manchega del ferrocarril (fcmf.es)



Fuente: ADIF. <https://www.adif.es/informacion-al-usuario/estaciones>

Estación de Paredes de Melo

57 habitantes



Fuente: Federación Castellano Manchega del ferrocarril (fcmf.es)

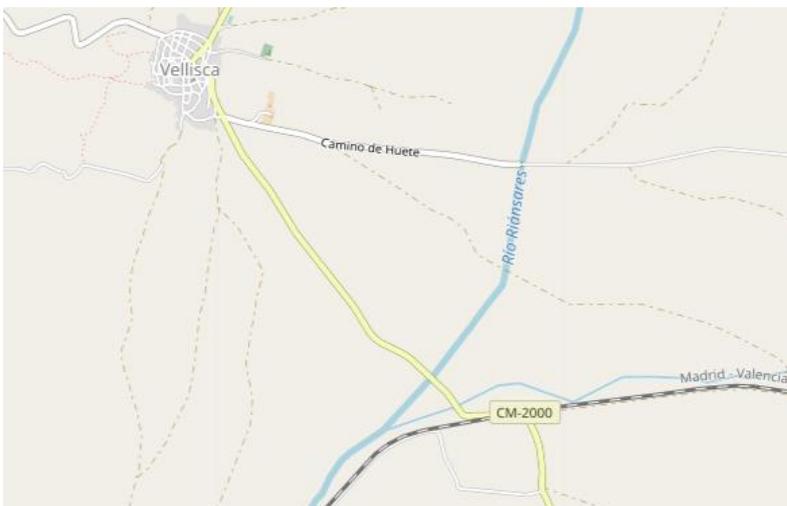


Fuente: ADIF. <https://www.adif.es/informacion-al-usuario/estaciones>

Estación de Vellisca
Habitantes 112



Fuente: Federación Castellano Manchega del ferrocarril (fcmf.es)



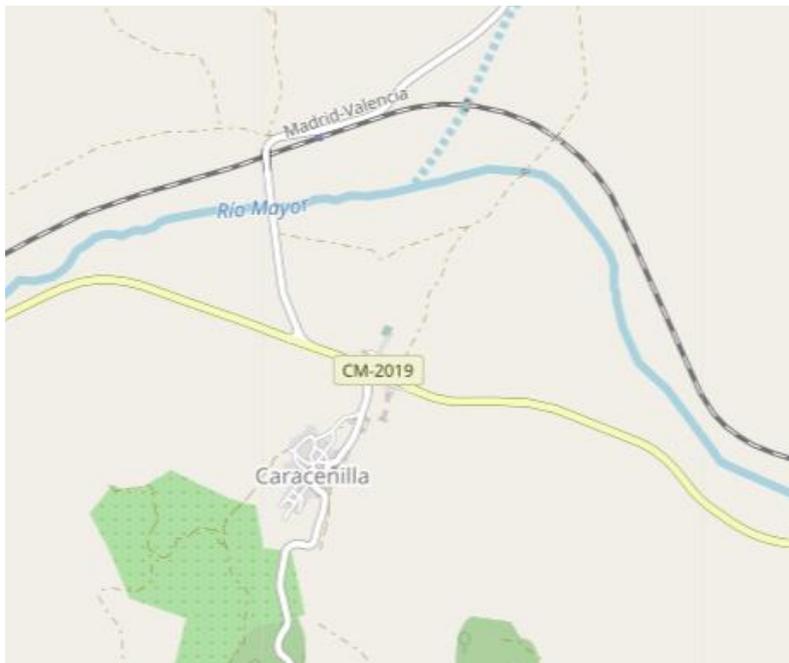
Fuente: ADIF. <https://www.adif.es/informacion-al-usuario/estaciones>

Estación de Caracenilla (Pertenece al municipio de Huete)

Habitantes 58



Fuente: Federación Castellano Manchega del ferrocarril (fcmf.es)



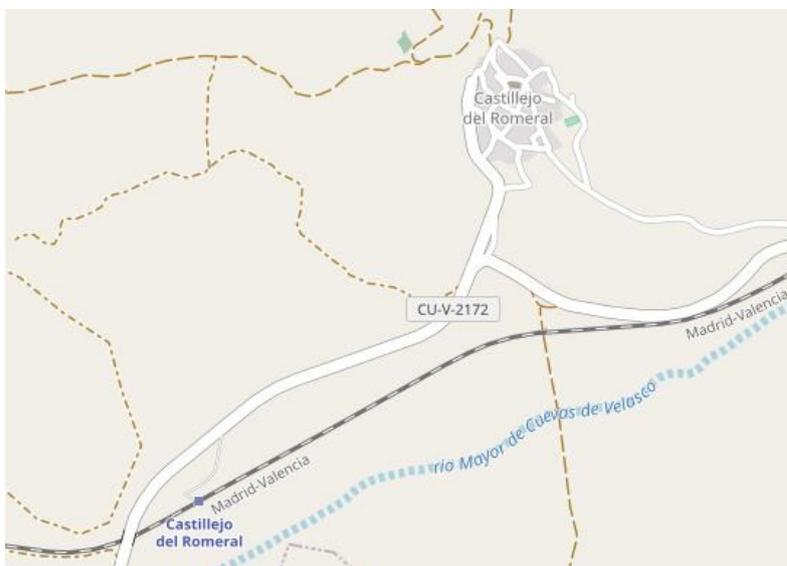
Fuente: ADIF. <https://www.adif.es/informacion-al-usuario/estaciones>

Estación de Castillejo del Romeral (Pertenece al municipio de Huete)

Habitantes 39



Fuente: Federación Castellano Manchega del ferrocarril (fcmf.es)

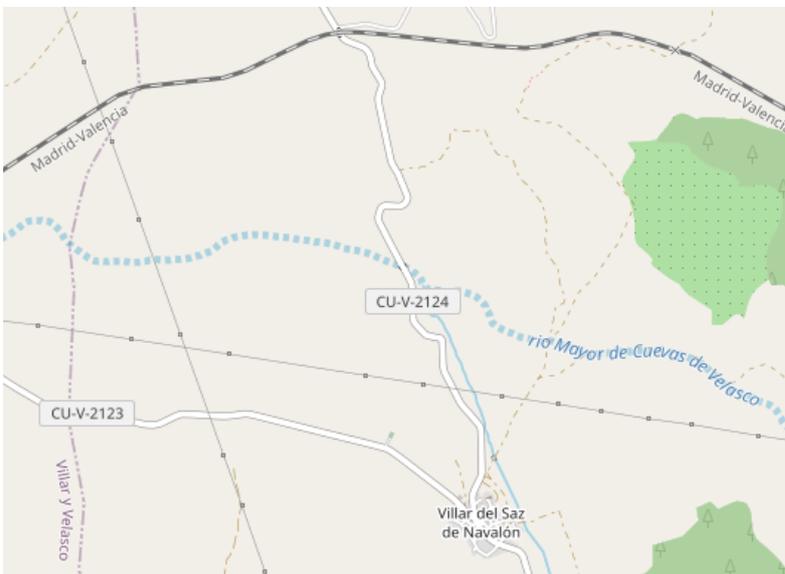


Fuente: ADIF. <https://www.adif.es/informacion-al-usuario/estaciones>

Estación de Villar del Saz de Navalón
14 habitantes



Fuente: Federación Castellano Manchega del ferrocarril (fcmf.es)



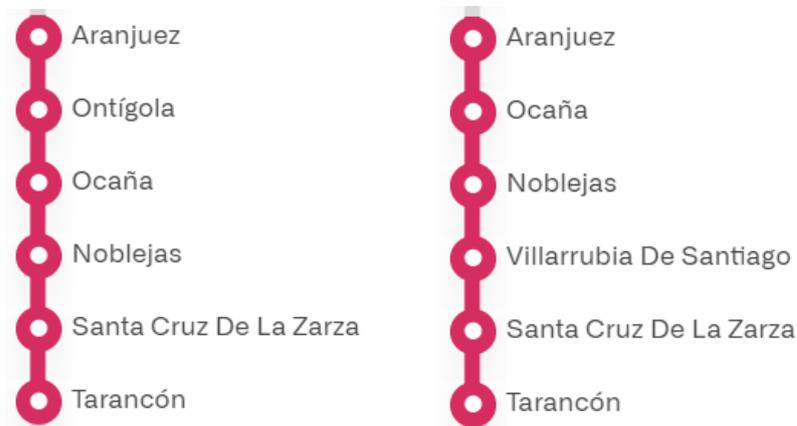
Fuente: ADIF. <https://www.adif.es/informacion-al-usuario/estaciones>

2ª Parte.

Desplazamientos a polígonos de actividad económica en el tramo de la línea ferroviaria Aranjuez – Tarancón

7. Intermodalidad ferrocarril – autobús para los desplazamientos a polígonos de actividad económica

Tramo de la línea ferroviaria Aranjuez – Tarancón



7.1 Movilidad al trabajo

En el tramo ferroviario entre Aranjuez y Tarancón distan 62 kilómetros y se localizan 7 estaciones, incluidas las dos citadas. Cada una de ellas corresponde a los 7 municipios por donde transcurre la línea ferroviaria. En sendos municipios se suceden una serie de polígonos de actividad económica. En ellos se concentran centenares de personas trabajadoras que se desplazan cotidianamente a sus centros de trabajo. Si bien no se ha hecho un estudio minucioso de en qué modo de movilidad se realizan, estos desplazamientos, teniendo en cuenta, las dificultades para acceder en transporte público y concretamente en ferrocarril, principalmente por los horarios de éste que no

coincide con las horas punta de entrada y salida al trabajo, la baja frecuencia de los servicios y la lejanía entre la mayoría de las estaciones ferroviarias y los polígonos de actividad económica y, a su vez, la buena accesibilidad a la red viaria, es fácil concluir que la gran mayoría de desplazamientos se realizan en vehículo privado. Pues como hemos dicho las alternativas en otros modos son escasas o nulas.

Este dominio casi absoluto del vehículo privado conlleva una serie de impactos ambientales, sociales y económicos, tales como, las emisiones de gases de efecto invernadero que contribuyen al cambio climático y sus efectos sobre las personas, la biodiversidad o sobre recursos tan imprescindibles como el agua; la contaminación atmosférica que empobrece la calidad del aire que respiramos. Pero, también tiene repercusiones sociales como el elevado número de **accidentes in itinere** (yendo y volviendo al trabajo) que suceden y no dejan de aumentar o el hecho de que no toda la población tiene carnet de conducir o acceso al vehículo privado con lo que se ve excluida de optar a ciertos puestos de trabajo. Asimismo, se deben tener en cuenta los **costes por poseer y utilizar cotidianamente el vehículo privado** que repercuten cada vez más en la economía de las personas.

Para contrarrestar estos efectos negativos se hace necesario promover otros modos de movilidad más respetuosos con el medio ambiente, más saludables y seguros, inclusivos socialmente y más económicos. Sin duda características todas ellas que reúne el ferrocarril. Por ello, se hace imprescindible impulsarlo para satisfacer la demanda potencial de usuarios para los desplazamientos al trabajo.

Con este objetivo hemos realizado un estudio de acceso a los principales polígonos de actividad económica que se encuentran en cada uno de los municipios por donde circula el ferrocarril. Principalmente, nos hemos centrado en aquellas zonas de actividad económica que si bien se encuentran en el área de influencia de las distintas estaciones analizadas, están alejadas y tienen unas condiciones de accesibilidad que dificultan en gran manera desplazarse a ellos desde las estaciones con modos de movilidad activos, básicamente a pie y en bicicleta. En cambio, proponemos salvar estas distancias con servicios de autobús que realicen el último trayecto de enlace uniendo la estación con los centros de trabajo y a la inversa a la vuelta, uniendo los centros de trabajo con la estación ferroviaria. Es decir, convertir a los autobuses como si de una prolongación del ferrocarril se tratara ampliando su radio de cobertura y su funcionalidad. En definitiva, hacer del transporte público una alternativa útil al vehículo privado para estos desplazamientos. Sin olvidarnos que el primer motivo por el que nos desplazamos es, precisamente, para ir y volver al trabajo. Con lo cual concluimos que si el ferrocarril es capaz de captar esta movilidad tendrá un impulso significativo con un incremento potencial destacable de usuarios. Pero para que esto sea una realidad hay que ofrecer unos servicios adaptados a esta demanda y de los que ahora se carece.

Para ello, analizamos uno a uno los tiempos desplazamiento que podrían resultar de la combinación ferrocarril – autobús y seguidamente hacemos una comparativa de estos tiempo de desplazamientos con los que se dedicarían en vehículo privado. Con el fin de comprobar hasta qué punto sería competitivo realizarlos en transporte público,

teniendo en cuenta, que el mayor tiempo invertido en el transporte público es uno de los principales obstáculos para su uso.

De entrada, cabe decir que nos referiremos solo a los municipios que encontramos en el tramo entre Aranjuez y Tarancón de la línea Aranjuez –Utiel que está amenazada de cierre. Estas localidades, cuentan con la mayor parte de polígonos de actividad económica de la línea, tienen un número de población destacable que hace que se puedan generar flujos de movilidad al trabajo de cierta entidad lo que justifica estas conexiones con transporte público. Y, también por estar a una distancia relativamente corta entre estaciones y, consecuentemente, poder dedicar un tiempo razonable a los desplazamientos, lo que hace que sea factible que procedan de estos municipios las personas trabajadoras.

7.2 Población

Por ello, previamente indicamos la población con que cuentan estos municipios de donde son potencialmente las personas trabajadoras que pueden desplazarse a los polígonos de actividad económica de la zona. En la tabla siguiente nos referimos a los datos del año 2000 y a los más recientes del 2021.

Habitantes de los municipios entre Aranjuez y Tarancón

Municipio	Habitantes 2000	Habitantes 2021
Aranjuez	39.652	59.833
Ontígola	1.250	4.743
Ocaña	6.190	13.023
Noblejas	3.060	3.721
Villarrubia de Santiago	2.869	2.508
Santa Cruz de la Zarza	4.392	4.085
Tarancón	11.490	15.645
Total	68.903	103.558

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Lo primero que constatamos es el importante crecimiento de la población en este período de 20 años, lo que nos hace prever que si sigue esta tendencia el aumento de población continuara. En concreto a habido un crecimiento de 34.655 habitantes, es decir, de un 50%. Si bien ha habido un comportamiento poblacional desigual, pues dos municipios han perdido población y en cambio en el resto ha aumentado. Entre estos destacan los dos mayores municipios, Aranjuez con un crecimiento de 20.000 habitantes y Tarancón con 4.000, pero también hay que recalcar el crecimiento de Ocaña que más que ha doblado su población y Ontígola que la ha cuadruplicado.

En este sentido es interesante constatar como a la evolución poblacional no se ha correspondido, como sería lógico, con un incremento de servicios ferroviarios, todo lo contrario estos han disminuido, lo que sin duda es un contrasentido.

El caso de Ontígola es un buen ejemplo de esta anomalía, pues solo para un tren diario en cada sentido cuando hay municipios con menos población donde paran dos trenes diarios por sentido, lo que igualmente es poco para hacer de este un servicio útil para la movilidad al trabajo y en general. De todas maneras esto demuestra como el crecimiento de habitantes en este tramo ferroviario se ha ignorado y al contrario de lo que se debería haber hecho no ha habido un incremento de servicios acorde a su evolución reciente.

Lo mismo que ha pasado con los habitantes podemos decir de la instalación de empresas en estos municipios que no ha parado de crecer en las últimas décadas y, por ello se generado más movilidad, y esto no ha ido acompañado de un aumento de servicios ferroviarios como sería deseable. A ello hay que sumarle que hay sobre la mesa varios proyectos de ampliación o construcción de nuevos polígonos de actividad económica en este corredor ferroviario lo que hará más necesario potenciar el ferrocarril para fortalecer el transporte de viajeros y mercancías en vez de hacer desaparecer la línea.

7.3 Horarios de los trenes

Si bien la diversidad de horarios de entrada y salida de los centros de trabajo de las personas trabajadoras puede ser muy amplio, en general los horarios más comunes y, en consecuencia cuando se produce más concentración de desplazamientos son para la entrada de 7h a 9h de la mañana y para la salida de 16h a 18h de la tarde. Observando los horarios de las dos circulaciones por sentido de Aranjuez a Tarancón y las dos circulaciones en sentido contrario entre Tarancón y Aranjuez no se cumplirían en ningún caso los horarios de entrada y salida antes mencionados, teniendo en cuenta el viaje de ida y el de vuelta al trabajo.

Aranjuez - Tarancón

- Salida Aranjuez 7:02 y 16:30
- Llegada Tarancón 7:57 y 17:22

Tarancón - Aranjuez

- Salida Tarancón 11:21 y 20:57
- Llegada Aranjuez 13:10 y 21:42

Como se puede ver solo en el primer caso Aranjuez – Tarancón los horarios coinciden con las horas punta de entrada y salida al trabajo, pero en cambio de Tarancón a Aranjuez no coinciden. Por ejemplo, se podría coger un tren en Aranjuez a las 7:02 y llegar a Tarancón a las 7:57, pero en cambio a la vuelta las dos opciones son a las 11:21 y a las 20:57 horarios fuera de las horas punta de regreso. Con lo que se hace evidente que con los horarios actuales los desplazamientos en ferrocarril a los polígonos de actividad económica son difícilmente factibles para la movilidad laboral. En consecuencia, el primer paso que se debería dar para adecuar esta línea a las necesidades laborales es ofertar unos horarios acordes a la demanda potencial. Una propuesta para los días laborables podría ser la primera salida de Aranjuez a las 6:30 y

frecuencias de media hora en la hora punta de mañana 7:00, 7:30, 8:00 y 8:30 y des de Tarancón un horario equivalente. Para la hora punta de tarde, también se podría poner una frecuencia de media hora con un primer tren a las 16h y el último a las 18h y entremedio salidas a las 16:30, 17:00, y 17:30. En conjunto para cubrir la hora punta significaría tener 10 trenes al día por sentido, 5 por la mañana y 5 por la tarde en este tramo de Aranjuez a Tarancón y, al mismo tiempo en el sentido contrario de Tarancón a Aranjuez.

8. Propuestas de servicios intermodales ferrocarril – autobús para desplazarse a los polígonos de actividad económica

Seguidamente pasaremos a hacer cuatro propuestas concretas para desplazarse a los polígonos de actividad económica desde las estaciones ferroviarias próximas. Para ello tendremos en cuenta el trayecto completo entre todas las estaciones de la línea del tramo Aranjuez – Tarancón hasta la estación de referencia cercana a los centros de trabajo y desde esta en autobús lanzadera hasta el polígono de actividad económica. Asimismo, teniendo en cuenta que el principal modo para desplazarse a dichos polígonos es el vehículo privado para comprobar la viabilidad de la alternativa intermodal, haremos una comparación del tiempo de viaje entre ambas modalidades, en vehículo privado y en transporte público.

Los 4 casos propuestos son los siguientes:

- 8.1** Plataforma logística de Ontígola
- 8.2** Polígono industrial Los Majanos (Noblejas)
- 8.3** Polígono La Carbonera (Noblejas)
- 8.4** Polígono Sur de Tarancón

Haciendo el ejercicio de comparación del tiempo de viaje de las propuestas que planteamos basadas en la intermodalidad entre el ferrocarril y el autobús con el mismo recorrido en vehículo privado vemos como las diferencias son mínimas. Si bien, en todos los casos comparados el desplazamiento en vehículo privado tiene un tiempo inferior de viaje las diferencias son del todo asumibles, pues en su mayoría se encuentran en una franja que va de los 2 a los 10 minutos.

Evidentemente, estos tiempos de desplazamiento son aproximados y a ellos habría que sumarle, al menos, el tiempo del trayecto del lugar real de origen del desplazamiento, la residencia de las personas trabajadoras, hasta la estación ferroviaria y hasta donde está estacionado el vehículo privado. De todas maneras creemos que lo más trascendente es constatar que la diferencia, aunque sea aproximada, es suficientemente pequeña para hacer del viaje en transporte público una opción factible frente al uso del vehículo privado. Además, si se realizarán algunas mejoras en la línea que hicieran aumentar la velocidad comercial del ferrocarril esta diferencia se acortaría. En conclusión, estos servicios intermodales de transporte público tienen la capacidad de captar más usuarias y usuarios nuevos para el ferrocarril con lo que aumentaría su uso y, en todo caso, su cierre sería aún menos justificable.

8.1 Desplazamiento en ferrocarril + autobús a la Plataforma logística de Ontígola

1 circulación diaria Aranjuez – Ontígola y Ontígola - Aranjuez

 Aranjuez	16:05	16:31
 Ontígola	16:40	16:40
 Ontígola	13:02	13:02
 Aranjuez	13:10	13:21

1 circulación diaria Tarancón – Ontígola y Ontígola - Tarancón

 Tarancón	12:20	12:21
 Santa Cruz De La Zarza	12:33	12:34
 Noblejas	12:50	12:50
 Ocaña	12:54	12:54
 Ontígola	13:02	13:02
 Ontígola	16:40	16:40
 Ocaña	16:50	16:51
 Noblejas	16:56	16:56
 Santa Cruz De La Zarza	17:11	17:11
 Tarancón	17:22	17:23

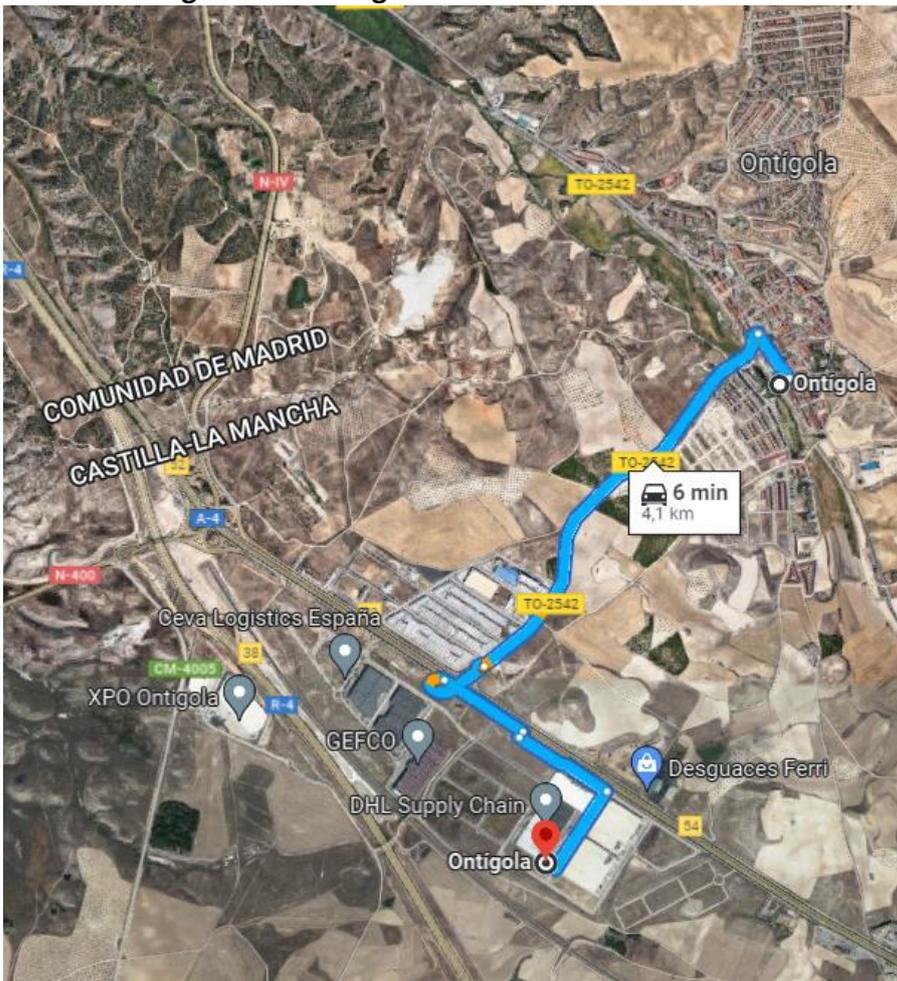
Fuente: Renfe

Como podemos comprobar en los itinerarios que mostramos la estación de Villarrubia de Santiago que esta en este tramo de la línea no aparece. Esto es así porque actualmente no hay conexión ferroviaria entre Ontígola y Villarrubia de Santiago, pues solo hay una circulación diaria en ambos sentidos en la que para el tren en una de estas estaciones y en ninguna circulación coinciden las dos estaciones. Pero, además esto nos dice a que a diferencia de lo que pasa en el resto de las estaciones del tramo Aranjuez - Tarancón que tienen cada una de ellas dos circulaciones diarias por sentido, en estas dos estaciones la circulación se reduce a una sola diaria o lo que es lo mismo solo para un único tren al día por sentido.

Por ello, una primera actuación debería ser que hubiera parada en ambas estaciones en una misma circulación para que pudiera haber desplazamientos ferroviarios entre ambas y que se pasará a dos trenes diarios por sentido

Para hacer el cálculo del tiempo de viaje teórico en autobús hemos utilizado el tiempo que nos da google maps en los desplazamientos en vehículo privado, al tratarse en ambos casos de transporte por carretera. Para el desplazamiento en tren hemos utilizado los horarios que aparecen la página web de Renfe.

Itinerario propuesto en autobús entre la estación ferroviaria de Ontígola a la Plataforma logística de Ontígola



Estación de Ontígola



Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Aranjuez

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril de Aranjuez a Ontígola	9 minutos
Autobús desde la estación de Ontígola a la Plataforma logística Ontígola	6 minutos
Ferrocarril + autobús desde Aranjuez a la Plataforma logística Ontígola	18 minutos*
Automóvil desde Aranjuez a la Plataforma logística Ontígola	14 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Aranjuez y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Ocaña

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril de Ocaña a Ontígola	8 minutos
Autobús desde la estación de Ontígola a la Plataforma logística Ontígola	6 minutos
Ferrocarril + autobús desde Ocaña a la Plataforma logística Ontígola	17 minutos*
Automóvil desde Ocaña a la Plataforma logística Ontígola	15 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Ocaña y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Noblejas

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril de Noblejas a Ontígola	12 minutos
Autobús desde la estación de Ontígola a la Plataforma logística Ontígola	6 minutos
Ferrocarril + autobús desde Nobleja a la Plataforma logística Ontígola	21 minutos*
Automóvil desde Noblejas a la Plataforma logística Ontígola	16 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Noblejas y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Santa Cruz de la Zarza

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril de Santa Cruz de la Zarza a Ontígola	28 minutos
Autobús desde la estación de Ontígola a la Plataforma logística de Ontígola	6 minutos
Ferrocarril + autobús desde Santa Cruz de la Zarza a la Plataforma logística Ontígola	36 minutos*
Automóvil desde Santa Cruz de la Zarza a la Plataforma logística Ontígola	31 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Santa cruz del Zarza y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Tarancón

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril de Tarancón a Ontígola	41 minutos

Autobús desde la estación de Ontígola a la Plataforma logística de Ontígola	6 minutos
Ferrocarril + autobús desde Tarancón a la Plataforma logística Ontígola	50 minutos*
Automóvil desde Tarancón a la Plataforma logística Ontígola	38 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Tarancón y el polígono

8.2 Desplazamiento en ferrocarril + autobús al Polígono industrial Los Majanos de Noblejas

2 circulaciones diarias Aranjuez - Noblejas

Horarios

	Aranjuez	06:53	07:02
	Ocaña	07:20	07:21
	Noblejas	07:25	07:26

	Aranjuez	16:05	16:31
	Ontígola	16:40	16:40
	Ocaña	16:50	16:51
	Noblejas	16:56	16:56

2 circulaciones diarias Noblejas – Aranjuez

	Noblejas	12:50	12:50
	Ocaña	12:54	12:54
	Ontígola	13:02	13:02
	Aranjuez	13:10	13:21

	Noblejas	21:26	21:26
	Ocaña	21:30	21:30
	Aranjuez	21:42	21:50

2 Circulaciones diarias Tarancón - Noblejas

	Tarancón	12:20	12:21
	Santa Cruz De La Zarza	12:33	12:34
	Noblejas	12:50	12:50
	Tarancón	20:56	20:57
	Santa Cruz De La Zarza	21:07	21:08
	Villarrubia De Santiago	21:19	21:20
	Noblejas	21:26	21:26

2 Circulaciones diarias Noblejas – Tarancón

	Noblejas	07:25	07:26
	Villarrubia De Santiago	07:33	07:33
	Santa Cruz De La Zarza	07:44	07:45
	Tarancón	07:57	07:58
	Noblejas	16:56	16:56
	Santa Cruz De La Zarza	17:11	17:11
	Tarancón	17:22	17:23

Fuente: Renfe

Itinerario propuesto en autobús entre la estación ferroviaria de Noblejas y el polígono Los Majanos



Estación de Noblejas



Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Aranjuez

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril desde Aranjuez a Noblejas	24 minutos
Autobús desde la estación de Noblejas al Polígono Los Majanos	9 minutos

Ferrocarril + autobús desde Aranjuez al Polígono Los Majanos	36 minutos*
Automóvil desde Aranjuez al Polígono Los Majanos	30 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Aranjuez y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Ontígola

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril desde Ontígola a Noblejas	16 minutos
Autobús desde la estación de Noblejas al Polígono Los Majanos	9 minutos
Ferrocarril + autobús desde Ontígola al Polígono Los Majanos	28 minutos*
Automóvil desde Ontígola al Polígono Los Majanos	26 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Ontígola y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Ocaña

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril desde Ocaña a Noblejas	5 minutos
Autobús desde la estación de Noblejas al Polígono Los Majanos	9 minutos
Ferrocarril + autobús desde Ocaña al Polígono Los Majanos	17 minutos*
Automóvil desde Ocaña al Polígono Los Majanos	14 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Ocaña y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Santa Cruz de la Zarza

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril desde Santa Cruz de la Zarza a Noblejas	18 minutos
Autobús desde la estación de Noblejas al Polígono Los Majanos	9 minutos
Ferrocarril + autobús desde Santa Cruz de la Zarza al Polígono Los Majanos	30 minutos*
Automóvil desde Santa Cruz de la Zarza al Polígono Los Majanos	20 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Santa Cruz del Zarza y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Tarancón

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril desde Tarancón a Noblejas	29 minutos
Autobús desde la estación de Noblejas al Polígono Los Majanos	9 minutos
Ferrocarril + autobús desde Tarancón al Polígono Los Majanos	41 minutos*
Automóvil desde Tarancón al Polígono Los Majanos	31 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús y viceversa

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Tarancón y el polígono

8.3 Desplazamiento en ferrocarril + autobús al polígono La Carbonera de Noblejas

Itinerario propuesto en autobús entre la estación ferroviaria de Noblejas y el polígono La Carbonera



Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Aranjuez

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril desde Aranjuez a Noblejas	24 minutos
Autobús desde la estación de Noblejas al Polígono La Carbonera	6 minutos
Ferrocarril + autobús desde Aranjuez al Polígono La Carbonera Majanos	35 minutos*
Automóvil desde Aranjuez al Polígono La Carbonera	27 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Aranjuez y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Ontígola

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril desde Ontígola a Noblejas	16 minutos
Autobús desde la estación de Noblejas al Polígono La Carbonera	6 minutos
Ferrocarril + autobús desde Ontígola al Polígono La Carbonera	25 minutos*
Automóvil desde Ontígola al Polígono La Carbonera	23 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Ontígola y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Ocaña

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril desde Ocaña a Noblejas	5 minutos
Autobús desde la estación de Noblejas al Polígono La Carbonera	6 minutos
Ferrocarril + autobús desde Ocaña al Polígono La Carbonera	14 minutos*
Automóvil desde Ocaña al Polígono La Carbonera	13 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Ocaña y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Tarancón

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril desde Tarancón a Noblejas	29 minutos
Autobús desde la estación de Noblejas al Polígono La Carbonera	6 minutos
Ferrocarril + autobús desde Tarancón al Polígono La Carbonera	38 minutos*
Automóvil desde Tarancón al Polígono La Carbonera	31 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Tarancón y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Santa Cruz de la Zarza

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril desde Santa Cruz de la Zarza a Noblejas	18 minutos
Autobús desde la estación de Noblejas al Polígono La Carbonera	6 minutos
Ferrocarril + autobús desde Santa Cruz de la Zarza al Polígono La Carbonera	27 minutos*
Automóvil desde Santa Cruz de la Zarza al Polígono La Carbonera	20 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Santa Cruz del Zarza y el polígono

8.4 Desplazamiento en ferrocarril + autobús al Polígono Sur de Tarancón

	Aranjuez	06:53	07:02
	Ocaña	07:20	07:21
	Noblejas	07:25	07:26
	Villarrubia De Santiago	07:33	07:33
	Santa Cruz De La Zarza	07:44	07:45
	Tarancón	07:57	07:58

	Tarancón	20:56	20:57
	Santa Cruz De La Zarza	21:07	21:08
	Villarrubia De Santiago	21:19	21:20
	Noblejas	21:26	21:26
	Ocaña	21:30	21:30
	Aranjuez	21:42	21:50

	Aranjuez	16:05	16:31
	Ontígola	16:40	16:40
	Ocaña	16:50	16:51
	Noblejas	16:56	16:56
	Santa Cruz De La Zarza	17:11	17:11
	Tarancón	17:22	17:23

Tarancón	12:20	12:21
Santa Cruz De La Zarza	12:33	12:34
Noblejas	12:50	12:50
Ocaña	12:54	12:54
Ontígola	13:02	13:02
Aranjuez	13:10	13:21

Itinerario propuesto en autobús entre la estación ferroviaria de Tarancón y el polígono Sur de Tarancón



Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Tarancón

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril de Aranjuez a Tarancón	55 minutos
Autobús desde la estación de Aranjuez al Polígono Sur Tarancón	7 minutos
Ferrocarril + autobús de Aranjuez al Polígono Sur Tarancón	1 hora 5 minutos*
Automóvil de Aranjuez al Polígono Sur de Tarancón	46 minutos**

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Santa Cruz de la Zarza

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril desde Santa Cruz de la Zarza a Noblejas	18 minutos
Autobús desde la estación de Noblejas al Polígono Los Majanos	9 minutos
Ferrocarril + autobús desde Santa Cruz de la Zarza al Polígono Los Majanos	30 minutos*
Automóvil desde Santa Cruz de la Zarza al Polígono Los Majanos	20 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Santa Cruz del Zarza y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Ontígola

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril de Ontígola a Tarancón	42 minutos
Autobús desde la estación de Tarancón al Polígono Sur Tarancón	7 minutos
Ferrocarril + autobús de Ontígola al Polígono Sur Tarancón	52 minutos*
Automóvil de Ontígola al Polígono Sur de Tarancón	43 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Ontígola y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Ocaña

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril de Ocaña a Tarancón	36 minutos
Autobús desde la estación de Tarancón al Polígono Sur Tarancón	7 minutos
Ferrocarril + autobús de Ocaña al Polígono Sur Tarancón	46 minutos*
Automóvil de Ocaña al Polígono Sur de Tarancón	33 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Ocaña y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Noblejas

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril de Noblejas a Tarancón	31 minutos
Autobús desde la estación de Tarancón al Polígono Sur Tarancón	7 minutos
Ferrocarril + autobús de Noblejas al Polígono Sur Tarancón	41 minutos*
Automóvil de Noblejas al Polígono Sur de Tarancón	30 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Noblejas y el polígono

Comparativa del tiempo de viaje entre el ferrocarril + autobús y el automóvil desde Santa Cruz de la Zarza

Recorrido	Tiempo de viaje
Ferrocarril de Santa Cruz de la Zarza a Tarancón	12 minutos
Autobús desde la estación de Tarancón al Polígono Sur Tarancón	7 minutos
Ferrocarril + autobús de Santa Cruz de la Zarza al Polígono Sur Tarancón	22 minutos*
Automóvil de Santa Cruz de La Zarza al Polígono Sur de Tarancón	19 minutos**

*Añadimos 3 minutos entre bajar del tren y coger el autobús

** Dato extraído de google maps del recorrido entre la estación de Santa Cruz del Zarza y el polígono

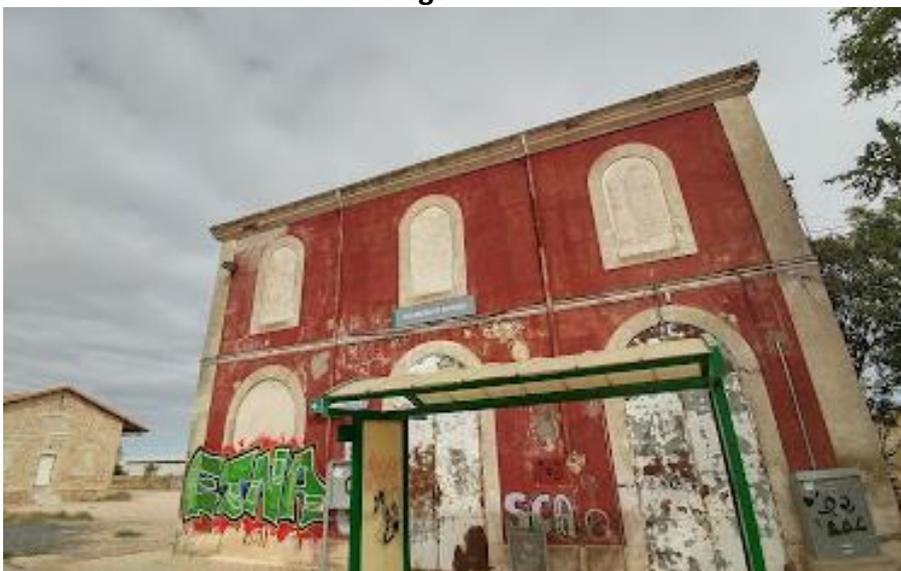
9. Estaciones ferroviarias en polígonos industriales

En este tramo de línea ferroviaria de Aranjuez a Tarancón hay dos estaciones ferroviarias que se localizan justo donde están los polígonos de actividad económica. En concreto se trata de las estaciones de Villarrubia de Santiago y de Santa Cruz de La Zarza. Este hecho vendría a reforzar el argumento de que el ferrocarril debe ser, también, un modo útil para los desplazamientos al trabajo con unos tiempos de viaje adecuados y unos horarios compatibles con las horas de entrada y salida a los centros de trabajo. Y, en todo caso, convertirse en una alternativa eficaz al uso masivo del vehículo privado.

9.1 Estación de Villarrubia de Santiago en el polígono El Llano de este municipio



Estación de Villarrubia de Santiago



9.2 Estación de Santa Cruz de la Zarza en el polígono de este municipio



Estación de Santa Cruz de la Zarza

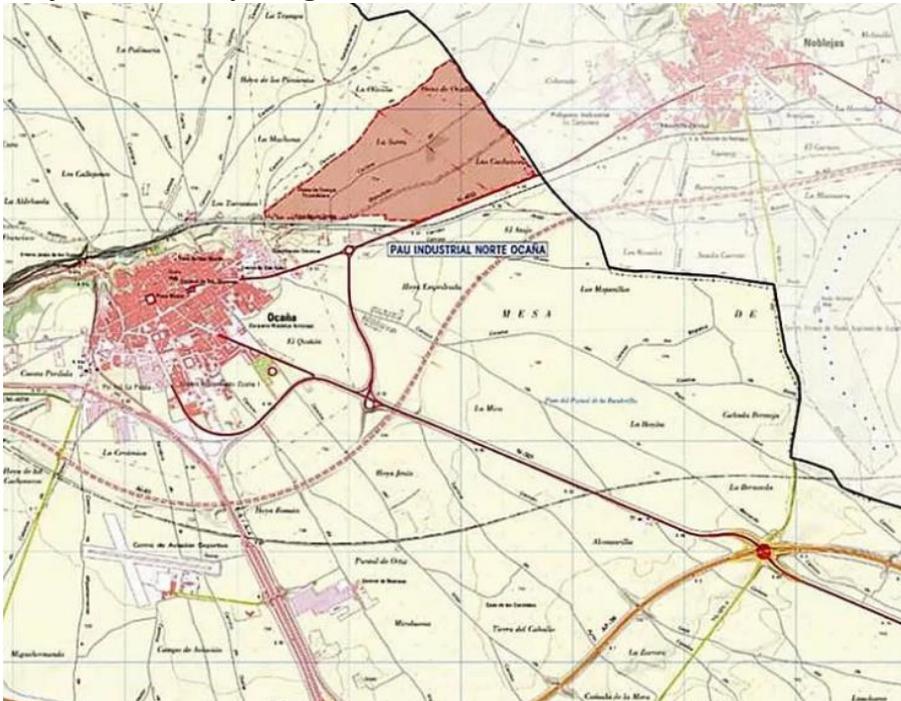


10. Futuros desarrollos de suelo industrial eje N-400 entre Ocaña y Noblejas

Por otra parte hay sendos proyectos para desarrollar nuevo suelo industrial y logístico. Se trata, por un lado, del Parque logístico Ocaña Norte y por otro lado el Parque lineal tecnológico de Noblejas, ambos colindantes sobre el eje de la N-400. En el primer caso se prevé construirlo justo al lado de donde está la estación de Ocaña y en el segundo caso como continuidad del polígono de actividad económica de Carboneras para el cual hemos propuesto un servicio de autobús lanzadera que lo una a la estación ferroviaria de Noblejas.

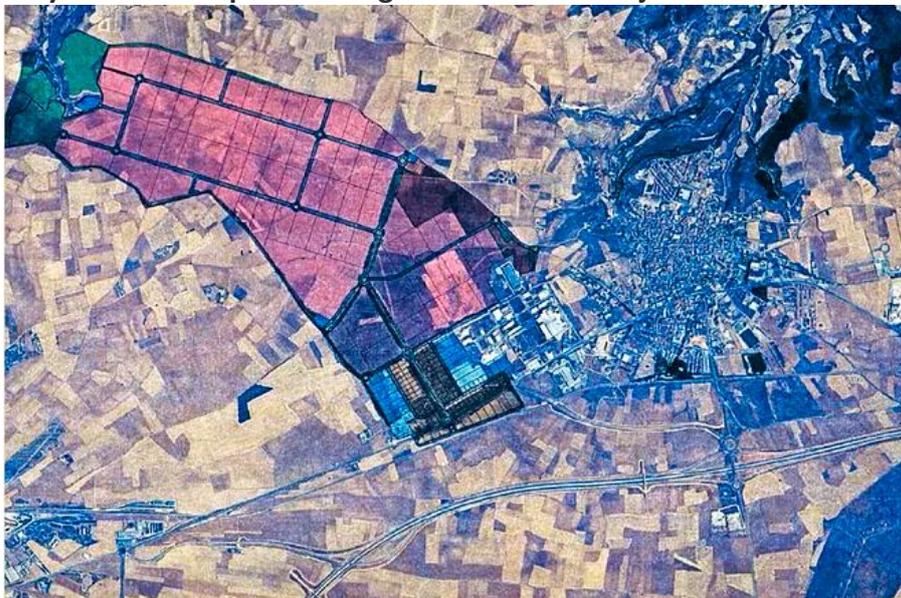
Estos son dos ejemplos que confirman la necesidad de adecuar el servicio ferroviario, complementado por el autobús, para satisfacer la demanda actual y futura de los desplazamientos al trabajo.

Proyecto del Parque logístico Ocaña Norte



Fuente: La Tribuna de Toledo

Proyecto del Parque tecnológico lineal de Noblejas



Fuente: Madrid proyecta

Estación de Ocaña



11. Comparativa de los desplazamientos entre ferrocarril y autobús

Este apartado lo dedicamos a hacer una comparativa de los tiempos de viaje y de los precios de los mismos trayectos en ferrocarril y en autobús.

En esta comparativa constatamos claramente como en todos los casos el autobús tiene tiempos de viaje superiores, en algunos casos más del doble que en ferrocarril. Asimismo, los precios también son ostensiblemente más caros en el caso del autobús pudiendo llegar a **doblar su precio**.

Cómo anteriormente vimos como el tiempo de viaje del vehículo privado es algo inferior al del transporte público intermodal (ferrocarril + autobús) esta comparativa nos evidencia que estos tiempos en autobús estarían muy lejos de ser competitivos frente al vehículo privado lo que nos reafirma en que la mejor opción en transporte público es el ferrocarril, en el caso de estos trayectos entre los municipios que hemos comparado y que tienen estación ferroviaria.

Por otro lado, reiteramos que la gran oportunidad para que el transporte público sea una alternativa de movilidad eficaz se debe centrar en la colaboración y no hacerse la competencia entre el ferrocarril convencional y el autobús. Teniendo cada uno asignado un papel muy específico y siendo complementarios. El ferrocarril actuando como eje estructurante de la movilidad sobre el cual se sustenta el transporte en autobús que tiene como función servir a las localidades que no tienen servicio ferroviario y así ofrecer un servicio completo de transporte público a todo el territorio que es en definitiva a toda la población. **Dicho de otra manera, ambos se necesitan y operando desde la intermodalidad eficaz ambos se benefician y, a la vez, acaba ganando toda la sociedad.**

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Aranjuez a Ontígola

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Aranjuez a Ontígola	9 minutos ida y 8 minutos vuelta	1,55 €
Autobús de Aranjuez a Ontígola	15 minutos ida y 15 minutos vuelta	2,60 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Tarancón a Ontígola

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Tarancón a Ontígola	41 minutos ida y 42 minutos vuelta	3,50 €
Autobús de Tarancón a Ontígola	1 hora 14 minutos ida y 1 hora 30 minutos vuelta	10,10 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Santa Cruz de la Zarza a Ontígola

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Santa Cruz de La Zarza a Ontígola	28 minutos ida y 31 minutos vuelta	3,05 €
Autobús de Santa Cruz de la Zarza a Ontígola	59 minutos ida 1 hora 15 minutos vuelta	7,10 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Noblejas a Ontígola

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Noblejas a Ontígola	12 minutos ida y 16 minutos vuelta	1,70 €
Autobús de Noblejas a Ontígola	29 minutos ida y 40 minutos vuelta	2,80 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Ocaña a Ontígola

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Ocaña a Ontígola	8 minutos ida y 10 minutos vuelta	1,55 €
Autobús de Ocaña a Ontígola	19 minutos ida y 20 minutos vuelta	2,60 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Aranjuez a Noblejas

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Aranjuez a Noblejas	23 minutos ida y 20 minutos vuelta	1,70 €
Autobús de Aranjuez a Noblejas	55 minutos ida y 37 minutos vuelta	3,40 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Ontígola a Noblejas

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Ontígola a Noblejas	16 minutos ida y 12 minutos vuelta	1,70 €
Autobús de Ontígola a Noblejas	40 minutos ida y 29 minutos vuelta	2,80 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Ocaña a Noblejas

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Ocaña a Noblejas	5 minutos ida y 4 minutos vuelta	1,55 €
Autobús de Ocaña a Noblejas	20 minutos ida y 10 minutos vuelta	2,60 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Santa Cruz de la Zarza a Noblejas

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Santa Cruz de la Zarza a Noblejas	18 minutos ida y 18 minutos vuelta	2,30 €
Autobús de Santa Cruz de la Zarza a Noblejas	30 minutos ida y 35 minutos vuelta	4,30 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Tarancón a Noblejas

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Tarancón a Noblejas	29 minutos ida y 31 minutos vuelta	3,05 €
Autobús de Tarancón a Noblejas	45 minutos ida y 50 minutos vuelta	7,40 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Aranjuez a Tarancón

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Aranjuez a Tarancón	55 minutos ida y 49 minutos vuelta	2,30 €
Autobús de Aranjuez a Tarancón	1 hora 45 minutos ida y 1 hora 22 minutos vuelta	10,80 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Ontígola a Tarancón

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Ontígola a Tarancón	42 minutos ida y 41 minutos vuelta	3,50 €
Autobús de Ontígola a Tarancón	1 hora 30 minutos ida y 1 hora 14 minutos vuelta	10,10 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Ocaña a Tarancón

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Ocaña a Tarancón	36 minutos ida y 33 minutos vuelta	3,05 €
Autobús de Ocaña a Tarancón	1 hora 10 minutos ida y 55 minutos vuelta	8,40 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Noblejas a Tarancón

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Noblejas a Tarancón	31 minutos ida y 29 minutos vuelta	3,05 €
Autobús de Noblejas a Tarancón	50 minutos ida y 45 minutos vuelta	7,40 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

Comparativa entre ferrocarril y autobús de Santa Cruz de la Zarza a Tarancón

Recorrido	Tiempo de viaje	Importe ida y vuelta
Ferrocarril de Santa Cruz de la Zarza a Tarancón	12 minutos ida y 12 minutos vuelta	1,70 €
Autobús de Santa Cruz de la Zarza a Tarancón	15 minutos ida y 15 minutos vuelta	3,10 €

Fuentes: Renfe y Rubiocar

3ª Parte

La experiencia de la línea Lleida - La Pobra de Segur. Como relanzar una línea ferroviaria de ámbito rural

12. Historia reciente de la línea
13. Características de la línea
14. Servicios ferroviarios
15. Próximas actuaciones
16. Tarifa ferroviaria
17. Población servida por el ferrocarril
18. Demanda de viajes
19. Indicadores de calidad
20. Intermodalidad ferrocarril – autobús
21. Conclusiones

12. Historia reciente de la línea

En 1984 El Ministerio de Transportes decretó como "muy deficitaria" la línea Lleida-La Pobra, ya que no alcanzaba el 25% de cobertura tarifaria (los ingresos no llegaban a cubrir ni la cuarta parte de los gastos de la línea). La popularización creciente del vehículo privado, la apuesta por la continua mejora de la carretera, el despoblamiento de las zonas rurales como los Pirineos, así como el deficiente servicio ofrecido por la línea hizo menguar notablemente su uso.

En los años 80, con la negociación para el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea, una de las medidas tomadas para alcanzar el saneamiento económico requerido para acceder a la CEE fue establecer en 1984 un "contrato-programa" con Renfe. En él, el ente ferroviario se comprometía a racionalizar el gasto. Una de las cláusulas del contrato ordenaba que el 1 de enero de 1985 deberían cerrarse todas las líneas consideradas "altamente deficitarias", es decir, aquellas que no podían generar el 25% de su gasto en concepto de ingresos. Por otra parte, se estableció que las comunidades autónomas, diputaciones y otros entes locales podrían evitar el cierre de aquellas líneas que transcurrieran por su territorio si se comprometían a sufragar los costes que generaran.

Una de las líneas que el gobierno propuso cerrar fue la de Lleida - La Pobra de Segur, lo cual llevó a una fuerte contestación del territorio, tanto del gobierno catalán como de entidades locales. Además, las y los usuarios de la línea iniciaron una campaña reivindicativa para evitar su cierre bajo el lema «*Volem lo tren!*» (¡Queremos el tren!). Finalmente, la línea se aseguró su supervivencia gracias a la presión social y al acuerdo entre Renfe y las instituciones catalanas (Diputación de Lleida y Generalitat), que sufragarían a partes iguales el coste de operar el ferrocarril, tasado en 67,6 millones de pesetas por en el año 1985. Adicionalmente, ambas partes invertirían otros 120 millones para mejorar la infraestructura ferroviaria.

Recorrido de la línea ferroviaria Lleida – La Pobra de Segur



Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, FGC

Desde ese momento se inició un largo proceso entre el gobierno catalán y el gobierno estatal para conseguir que se traspasara la línea a la Generalitat. El principal escollo fue que el gobierno central exigía una compensación económica (alrededor de los 1.000 millones de pesetas) por el traspaso, algo no aceptado por la Generalitat puesto que la línea exigía una gran inversión económica a causa de su pésimo estado de conservación, además que los bienes entre administraciones se transfieren, no se venden.

Finalmente, el gobierno en 2004 acordó el traspaso gratuito de la línea a la Generalitat, que se hizo efectivo a partir del 1 de enero de 2005. Según las condiciones del acuerdo, el gobierno catalán pasaría a ser propietario de toda la infraestructura desde el kilómetro 1,927 hasta La Pobla, unos 90 km, y tendría derecho a utilizar la vía desde ese mismo punto kilométrico hasta la estación Lleida-Pirineus y hacer uso de la misma estación de ADIF. Paralelamente, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) y Renfe firmaron un convenio según el cual el ente estatal se hacía cargo de la gestión de la línea y de aportar el material móvil necesario porque la compañía catalana no disponía todavía de recursos propios adecuados.

Una de las primeras medidas tomadas por el gobierno catalán para revitalizar la línea fue renovar la vía desde Balaguer hasta La Pobla (el tramo Balaguer-Lleida ya se había renovado, con material de segunda mano, en 2002 a cargo del gobierno central). Las

obras, con un presupuesto de 60 millones de euros, que se iniciaron en junio de 2005, se prolongaron durante un año y se consiguió que el trayecto entre la capital leridana y el municipio pirenaico se realizara en **una hora y cincuenta minutos, aproximadamente diez minutos menos de lo que se tardaba antes de la reforma.**

Mientras se ejecutaban las obras, un bus sustitutorio cubrió el trayecto entre Balaguer y La Pobla y, como extensión del servicio, hasta Sort, la capital de la comarca pirenaica del Pallars Sobirà, más al norte. **La reposición del servicio ferroviario en 2006 trajo asociado un incremento de la demanda del 17% con el mismo número de expediciones que había hecho el autobús demostrándose una vez más la mayor capacidad de captación de viajeros del tren.**

En el tramo que permaneció abierto se aprovechó la disponibilidad de material móvil para aumentar las frecuencias entre Lleida y Balaguer, con buena aceptación entre las personas usuarias. En 2006 Renfe sustituyó parte del material móvil que circulaba por la línea con nuevos trenes, lo que permitió mejorar las frecuencias entre las dos ciudades.

Como ejemplo de intervención para mejorar la atención a las personas usuarias, a finales de 2006, la estación de Tremp, el tercer municipio con más población del recorrido se adecuó y reabrió al público y se instaló un servicio de cafetería en los bajos del edificio.

Desde abril de 2008 la línea forma parte del sistema tarifario integrado (STI) de la Autoridad Territorial de la Movilidad del Área de Lleida (ATM de Lleida), lo que permite utilizar un mismo billete y transbordar gratuitamente entre el tren, en la sección de Lleida a Àger (este último municipio está al límite del ámbito territorial de la ATM de Lleida), y las diversas líneas de autobús urbanos e interurbanos que forman parte del STI leridano.

El gobierno catalán anunció que en cuanto se pusiera en funcionamiento el núcleo de Cercanías de Lleida, el servicio entre Lleida y Balaguer formaría parte de la red de Cercanías, y, a su vez, se propuso potenciar la vertiente turística de la línea en el tramo Balaguer - la Pobla.

Para explotar la vertiente turística de la línea FGC creó en 2009 la marca Tren dels Llacs (Tren de los Lagos), haciendo referencia a los cuatro embalses que el tren bordea durante buena parte del trayecto. Este tren turístico solo funciona algunos fines de semana al año, en temporada de verano⁵.

En octubre de 2011 se anunció que Renfe dejaría de gestionar la línea y que se convocaría un concurso para buscar un nuevo operador. Sin embargo Renfe seguiría vinculada a la línea aportando su material móvil y también a través de una participación minoritaria en la empresa ganadora del concurso.

En enero de 2012, debido a la política de ajustes impulsada por el gobierno catalán, la Generalitat anunció que se reduciría a la mitad la frecuencia de paso entre Lleida y Balaguer y dejaría un único tren por sentido entre Balaguer y La Pobla de Segur. A

⁵ <https://turistren.cat/es/trenes/tren-dels-llacs/>

consecuencia de la reducción del pasaje relacionada con la crisis económica. En aquellos momentos la ocupación de los trenes, entre Lleida y Balaguer era del 8,3% y del 3,9% entre Balaguer y La Pobla.

Las medidas anunciadas fueron criticadas por los alcaldes de la comarca del Pallars Jussà por donde transcurre el ferrocarril mientras que el ayuntamiento de Lleida pidió que el Gobierno del Generalitat escuchara a la ciudadanía a la hora de aplicar cambios en la gestión de la línea. A su vez, la entidad “Asociación para la Promoción del Transporte Público” consideraba que estos recortes podían conducir el cierre de la línea y defendían que una mejor gestión podría aumentar su rentabilidad económica y social.

Desde de CCOO de Catalunya se exigió la retirada de los recortes y consensuar entre todas las partes afectadas una salida de consenso superando medidas drásticas como las propuestas. Además de los problemas de transporte que generaría a los usuarios de la línea, esta medida reduciría el empleo del personal de trenes, comercial, de mantenimiento... Asimismo, el sindicato hizo un llamamiento a las y los trabajadores, a las usuarias y usuarios de la línea y a las asociaciones y organizaciones civiles de las Tierras de Lleida a unir fuerzas para paralizar esta agresión al derecho a la movilidad de la ciudadanía y al acceso al transporte público.

Las usuarias y usuarios de la línea también mostraron su rechazo en las redes sociales e instaron a recuperar el espíritu de las protestas de 1984 para evitar un eventual cierre de la línea.

Finalmente, en junio de 2012, la Generalitat aprobó la compra de dos trenes Stadler diesel-eléctricos para la línea con un coste de 9,4 millones de euros. Ambas son unidades de un modelo de ancho ibérico ya existente en el mercado que permite diversas configuraciones según la demanda. Con la adquisición FGC indicó claramente que pretendía una gestión directa de la línea.

En julio de 2016 entraron en servicio los 2 nuevos trenes de la serie 331 de FGC que sustituyeron los trenes de Renfe que se utilizaban hasta el momento. Se produjo **un incremento de los servicios de trenes que pasaron a 4 diarios entre Lleida y La Pobla y a 10 entre Lleida y Balaguer. Al mismo tiempo, se logró una reducción adicional de tiempo de viaje, por la mejor capacidad de los nuevos trenes Stadler de aceleración y frenada, de unos 15 minutos en la totalidad del recorrido**, situando el tiempo de viaje entre los extremos en 1h 35', un 20% menos que antes de la reforma.

También se modernizó el uso de nuevas tecnologías, como son el seguimiento de trenes en tiempo real vía satélite y el uso de drones para controlar los taludes.

Los dos nuevos trenes son más pequeños que los anteriores de Renfe **para así adaptarse mejor a la baja demanda de la línea**. Tienen una capacidad máxima de 201 pasajeros de los cuales 104 sentados. Asimismo, cuentan con plataformas de acceso amplias y de piso bajo; **está adaptado para personas con movilidad reducida y dispone de espacios multifunción para cochecitos de bebés, bicicletas y sillas de ruedas**. Asimismo tienen aire acondicionado y WC. La velocidad máxima de los trenes es de 120 km/h.

También, en 2016 con la puesta en circulación de los nuevos trenes y horarios se puso en funcionamiento un servicio de autobús desde la estación terminal de La Pobla de Segur hasta el municipio más septentrional del valle del Noguera Pallaresa, València d'Àneu, atravesando varios valles de los Pirineos localizados al norte de la estación terminal. También se reforzaron otras conexiones con bus para conseguir una oferta conjunta con un servicio cadenciado, y sin superposición de servicios entre tren y bus y de esta manera fueran complementarios para mejorar la oferta de transporte público.

Además, los horarios están diseñados de acuerdo a las salidas y llegadas del tren convencional, el AVE y Avant entre Lleida y Barcelona, y entre Lleida y Madrid, para optimizar y ajustar la oferta a las necesidades de movilidad.

De dilluns a dijous feiners De Lunes a Jueves laborables Monday to Thursday working days	Horarios de salida y llegada				SERVICIO			TEMPS DE VIATGE
	La Pobla de Segur	Tremp	Balaguer	Lleida-Pirineus				
-	-	6:58	7:24	AVE	7:50	8:55(*)	-	
7:08	7:19	8:15	8:41	AVANT	9:00	10:10	3:02	
-	-	10:08	10:34	AVE	11:31	12:34	-	
10:08	10:19	11:15	11:41	AVANT	13:13	14:20	4:12	
-	-	14:08	14:34	AVANT	16:00	17:08	-	
15:30	15:41	16:37	17:03	AVE	17:37	18:40	3:10	
-	-	18:08	18:34	AVE	19:18	20:22	-	
-	-	20:03	20:29	AVANT	20:40	21:48	-	
19:46	19:57	20:53	21:19	AVE	21:31	22:40	2:54	
-	-	22:02	22:28	AVE	22:37	23:40	-	

En 2018 se estrenó nomenclatura en la línea. Los servicios entre Lleida y Balaguer pasaron a denominarse RL1, mientras que los que llegaban a la Pobla de Segur se denominaron RL2. Asimismo, para hacer más ágil y eficiente el viaje se convirtieron 5 estaciones más las 6 que ya había en aquel momento a demanda o facultativas. **Así pues, solo 6 de las 17 estaciones con que cuenta la línea tienen parada regular, entre las que se encuentran las cabeceras de línea y el resto son a demanda de los usuarios.**

Desde que en 2005 la Generalitat de Catalunya es titular de la línea se ha llevado a cabo un proyecto de modernización y renovación de la línea para mejorar la calidad del servicio y las frecuencias de paso.

En concreto:

- Se han renovado 60 kilómetros de vía entre Balaguer y la Pobla de Segur.
- Se han rehabilitado los 41 túneles, los 31 puentes y los taludes existentes.
- Se han suprimido dos pasos a nivel.
- Se han restaurado y adecentado edificios de las antiguas estaciones de la línea, algunos de los cuales estaban en ruinas.

Teniendo en cuenta la orografía compleja por donde transcurren algunos tramos de las vías, algunas de estas obras han sido de gran complejidad.

13. Características de la línea

- El trayecto total es de 89,35 km en vía única de 1.668mm de ancho (ancho ibérico) sin electrificar
- Tiene un total de 17 estaciones y apeaderos (incluyendo la estación de Lleida - Pirineus)

El servicio consta de dos líneas

RL1 Lleida – Balaguer

RL2 Lleida – La Poble de Segur



○ Estaciones con parada facultativa. Debe solicitarse al personal del tren. Este mecanismo permite que desde el propio tren o desde el andén, se pueda solicitar parada y ha agilizado mucho el funcionamiento de la línea.

14. Servicios ferroviarios

Evolución de los servicios de 1984 a 2022

Trenes por sentido en día laborable	Lleida - Balaguer	Lleida - La Poble de Segur	Trenes totales por sentido
Amenaza de cierre de Renfe en 1985 hasta el traspaso de las infraestructuras a FGC en 2005	6	3	6
Traspaso de las infraestructuras a FGC en 2005 hasta los recortes de la Generalitat en 2012	8	3	8
Recortes de la Generalitat en 2012 hasta el nuevo servicio de FGC en 2016	4	1	4
A partir del nuevo servicio de FGC en 2016	10	4	10

De Lleida a la Poble antes de 2005 el tiempo de viaje era de 2 horas y ahora es de 1 hora y 35 minutos. En vehículo privado el tiempo de viaje en un recorrido equivalente es algo menor, 1h 23'.

De Lleida a Balaguer de lunes a viernes hay 10 servicios diarios y de Lleida a la Pobla 4 en ambos sentidos, aunque en la práctica sólo 3 de estos servicios resultan de utilidad, porque uno de ellos, sirve para posicionar el tren en cabeza de línea y el recorrido de acceso y de vuelta a la base de Lleida se efectúa a horas algo intempestivas, sin interés **Los viernes, el último tren llega a la Pobla a las 20:58 más tarde que el resto de los días laborables cuando llega a las 19:03.**

Los sábados, domingos y festivos de Lleida a Balaguer se reduce el servicio a 9 trenes y de Lleida a la Pobla sólo 2 en sábado y 3 domingos y festivos.

El servicio ferroviario se presta con dos unidades, pero recientemente, en 2022, se ha incorporado una tercera unidad en la línea. Esta nueva unidad permitirá mantener el servicio ferroviario cuando alguna de las otras dos esté en talleres por averías y tareas de mantenimiento. Con ello se evitará los servicios alternativos por carretera que habitualmente se ofrecen cuando hay que detener alguna de las otras dos unidades para su mantenimiento.

15. Próximas actuaciones

A principios de este siglo se anunció que para mejorar la integración urbana del ferrocarril en su paso por el núcleo urbano de Balaguer, y así mejorar la permeabilidad de la línea, se implantaría un sistema de tranvía. Con ello se pretende eliminar el efecto barrera de la infraestructura ferroviaria en su recorrido por la ciudad.

Imagen virtual de la integración urbana de la línea de tren a su paso por Balaguer



Por otro lado, el gobierno de la Generalitat tiene prevista la construcción de un nuevo apeadero en el polígono industrial El Segre de Lleida, principalmente, para ofrecer transporte público a las personas trabajadoras que se desplazan cotidianamente a sus centros de trabajo. En el polígono se concentran alrededor de 300 empresas que cuentan con 6.000 personas trabajadoras.

Construcción del apeadero en un extremo del polígono el Segre de Lleida



Finalmente, cabe decir que FGC está estudiando la electrificación de la línea en el tramo Lleida – Balaguer.

16. Tarifa ferroviaria

La línea RL1 de Lleida a Balaguer forma parte del sistema tarifario integrado de la Autoridad Territorial de la Movilidad (ATM). La ATM es el Consorcio de transporte del área de Lleida, responsable de planificar y gestionar el sistema de transporte público de la demarcación. Las estaciones de Lleida a Vilanova de la Barca pertenecen a la zona 1 y a partir de Tèrmens hasta Àger pertenece a la zona 2, con lo que se puede viajar con títulos multiviajes de transporte integrados tarifariamente. Estos títulos integrados tarifariamente permiten hacer un desplazamiento (origen-destino) con transbordo entre diferentes operadores ferroviarios y de transporte por carretera

El tiempo del que se dispones es:

- Para una zona, 1 hora y 15 minutos.
- Para dos zonas, 1 hora y 30 minutos.

Existen diferentes títulos de transporte multiviajes y temporales. Uno de los más económicos si se realizan viajes recurrentes es la T50/30. Con ella se pueden realizar 50 viajes en un período de 30 días desde la primera validación, el precio para 2 zonas en 2022 es de 44,45€ lo que equivale a un precio de 0,889€ por viaje si se realizan los 50 viajes máximos que permite este título de transporte.



En el caso de realizar un desplazamiento en el máximo recorrido ferroviario posible entre Lleida y la Poble de Segur, como la Poble de Segur no pertenece al sistema tarifario integrado del área de Lleida, existe un título integrado propio de FGC la T10/60, diez viajes en 60 días que es el que resulta más económico. El precio del título de transporte es de 33,05€ con lo que el viaje resulta a 3,30€.

Hay que tener en cuenta que en 2016 con la entrada de los nuevos trenes junto con la mejora del servicio los abonos de 10 viajes de FGC redujeron su precio un 37% como una medida más para potenciar la línea. El precio se calculó en coherencia con la continuación del sistema tarifario integrado.

Recientemente, la Autoridad Territorial de la Movilidad de Lleida ha anunciado que la zona del Alt Pirineu, a la cual pertenece buena parte de la línea, se incluirá próximamente en el sistema tarifario integrado.

El objetivo es que con la integración tarifaria junto al conjunto de la demarcación de Lleida se puedan hacer desplazamientos por toda la zona integrada con diferentes modos de transporte público y con una única tarjeta, con la posibilidad de realizar transbordos en un mismo desplazamiento. Se podrán utilizar indistintamente los servicios urbanos, los autobuses interurbanos y la línea RL2 de Ferrocarriles de la Generalitat que une Lleida y La Poble de Segur.

La incorporación de las nuevas comarcas pirenaicas en el sistema supondrá un acuerdo con la ATM de Lleida para la utilización del conjunto de títulos integrados que incluyen tarifas multiviajes y tarifas sociales (personas en paro, familias monoparentales o numerosas y gratuidad hasta los 12 años). Se está trabajando en la determinación de la nueva zonificación y de las tarifas que en todo caso está previsto que suponga un importante descuento respecto a las tarifas actuales aparte de permitir la intermodalidad.

17. Población servida por el ferrocarril

La línea de la Poble es el ferrocarril con menos población servida de Cataluña. La línea ferroviaria sirve a una población aproximada de 172.000 habitantes.

Algunas de las estaciones están en núcleos urbanos muy pequeños que junto con otros núcleos dispersos y alejados entre ellos forman un único municipio. Con lo que a menudo junto la estación apenas se reúnen unas pocas decenas de habitantes.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que por sí sola la ciudad de Lleida ya alberga 140.000 habitantes, casi el 80% de la población servida directamente por la línea. Y, si a Lleida le sumamos Balaguer, la segunda ciudad con más población con 17.400 habitantes, entre estas dos localidades alcanzan el 90% de la población de la línea y apenas quedan poco menos de 20.000 habitantes en el resto del territorio servido. Además hay que tener en cuenta que varios de estos pueblos, sobre todo los más pequeños, han ido perdiendo población en los últimos decenios.

De hecho en la zona norte de la línea, que pertenece a la comarca pre-pirenaica del Pallars Jussà, la población total es de 12.994 habitantes y la densidad poblacional es solo de 9,8 habitantes/Km², la tercera más baja de las 41 comarcas catalanas. Aunque al estar esta población concentrada en el curso del río Noguera Pallaresa, el efecto real de baja densidad es algo menor. Es decir, reúne las condiciones que caracterizan estas zonas despobladas de montaña, a saber pocos habitantes, una muy baja densidad y núcleos de población muy pequeños y dispersos por el territorio.

Población recorrido Lleida - Balaguer

- Lleida 140.080 habitantes
- Alcoletge 3.492 habitantes
- Vilanova de la Barca 1.127 habitantes
- Tèrmens 1.330 habitantes
- Vallfogona de Balaguer 1.912 habitantes
- Balaguer 17.409 habitantes

Total población **162.250** habitantes

Si descontamos la población de Lleida hay 22.170 habitantes

Población recorrido Balaguer - La Poble de Segur

- Gerb (pertenece al municipio de Os de Balaguer) 591 habitantes
- Sant Llorenç de Montgai (localidad que pertenece al municipio de Camarasa) 183 habitantes
- Vilanova de la Sal (localidad que pertenece al municipio de les Avellanès i Santa Linya) 109 habitantes
- Santa Linya 57 habitantes
- Àger 588 habitantes
- Cellers-Llimiana (localidad que pertenece al municipio de Castell de Mur) 29 habitantes
- Guàrdia de Tremp (localidad que pertenece al municipio de Castell de Mur) 98 habitantes
- Palau de Noguera (localidad que pertenece al municipio de Tremp) 85 habitantes
- Tremp 5.893 habitantes
- Salàs de Pallars 343 habitantes
- La Poble de Segur 3.050 habitantes

Total población **10.252** habitantes

Las estaciones están integradas en el casco urbano en la parte del trayecto de la línea entre Lleida i Balaguer. En la segunda parte del trayecto algunas de las estaciones de la línea están bastante alejadas de los núcleos principales de población de los distintos municipios a los que da servicio el tren, principalmente en las estaciones más rurales de montaña. Aunque la que se localizan en las dos poblaciones principales, Tremp y la Poble de Segur las estaciones están dentro e integradas en el casco urbano.

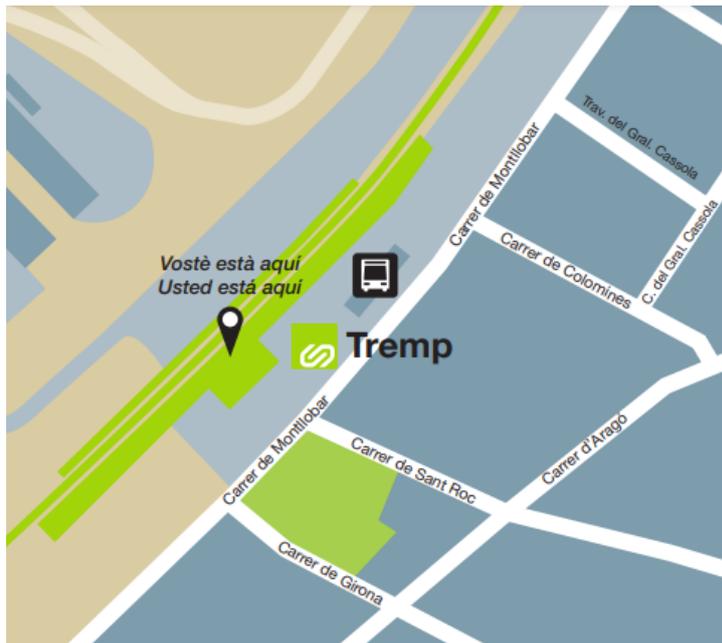
Estación de Gerb a un 1 kilómetro del núcleo urbano



Estación de Àger a 8,5 kilòmetros de població núcleo urbano



Estación de Tremp integrada dentro del núcleo urbano



18. Demanda de viajes

A principios del siglo XX la línea rondaba los 90.000 pasajeros. Paulatinamente, el número de viajeros fue ascendiendo hasta alcanzar el máximo en 2008 con 256.745 personas usuarias. En 2015 la demanda bajó al mínimo anual con tan solo 60.205 personas viajeras como consecuencia de la brusca disminución de los servicios que efectuó el gobierno catalán a partir de 2012.

En cambio, a partir de las mejoras que se produjeron en 2016 el tren no ha dejado de aumentar el número de personas viajeras llegando en 2019, antes de la pandemia y las consecuentes restricciones a la movilidad, al máximo de este período de ascenso continuado con 251.483 personas viajeras. Multiplicándose por cuatro el número de personas viajeras en comparación a 2015 en tan solo cuatro años.

Viajeros anuales línea Lleida – La Pobla

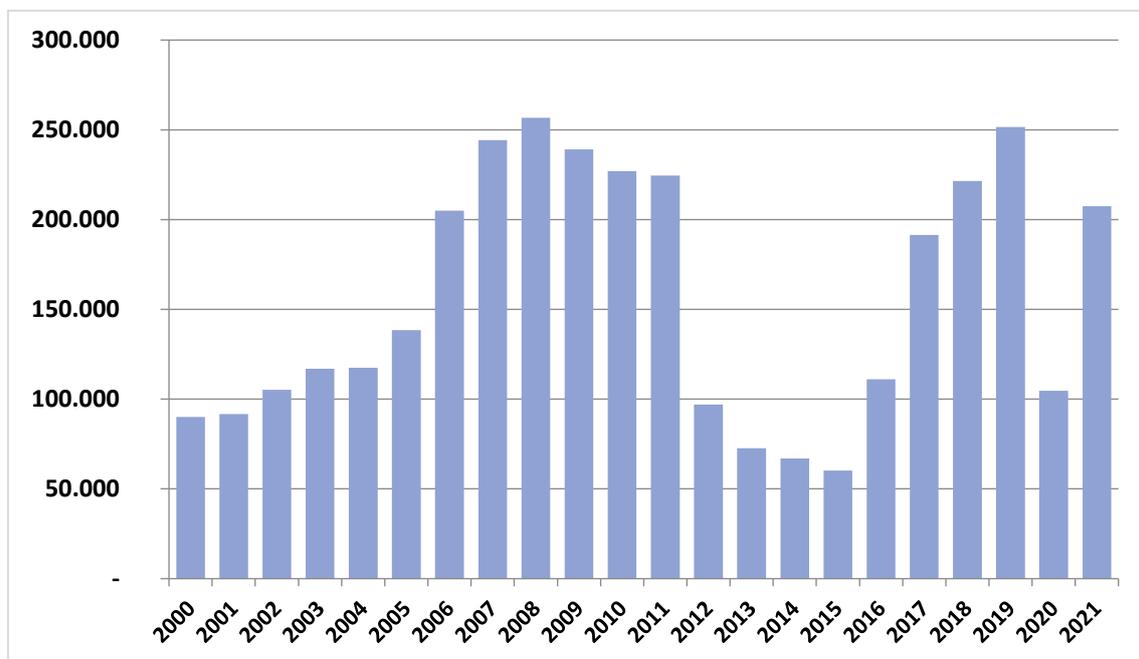
Año	Pasajeros
2000	90.017
2001	91.708
2002	105.233
2003	117.000
2004	117.467
2005*	138.544
2006*	204.940
2007	244.334
2008	256.745
2009	239.192
2010	226.961
2011	224.600
2012	97.023

2013	72.650
2014	66.883
2015	60.205
2016	111.141
2017	191.475
2018	221.504
2019	251.483
2020**	104.697
2021	207.377

*El tramo Balaguer - La Pobla de Segur permaneció cerrado por obras entre junio de 2005 y junio de 2006.

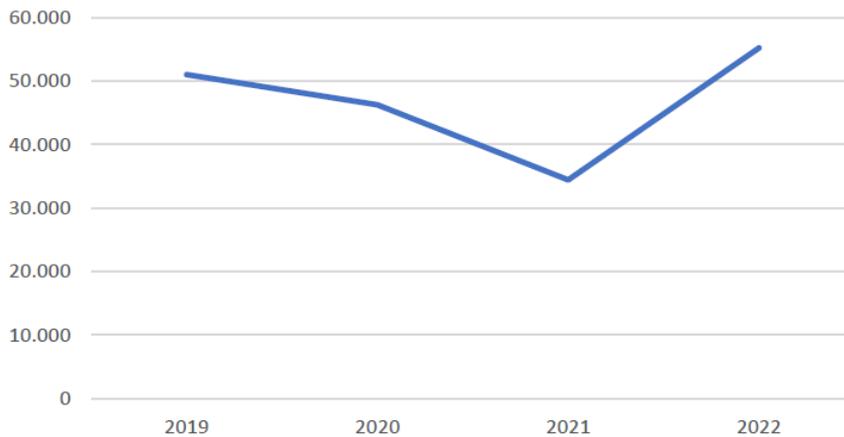
**El tramo Balaguer - La Pobla de Segur permaneció sin servicio durante 8 meses después de que un tren topara con un desprendimiento en Àger. En 2020 también se vio afectado por la pandemia de la cóvid-19

Viajeros anuales línea Lleida – La Pobla de Segur 2000 - 2021



Con la irrupción de la Covid19, el número de personas usuarias cayó a la mitad pero en el primer trimestre de 2022 ya se habían recuperado e incluso superado los datos pre-pandemia. De hecho, ésta es la línea de FGC que más rápidamente se ha recuperado de los efectos de la pandemia.

Usuarios entre enero y marzo en los últimos años



Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat

Según la cifras de los viajes efectuados por estaciones de origen en 2019 el 86% proceden de las estaciones del ámbito metropolitano de Lleida, las de Lleida a Balaguer con 215.934 validaciones. En las estaciones más rurales entre Gerb y La Pobla de Segur, las personas viajeras que utilizaron el tren fueron 35.549, el 14% de toda la línea. Con estaciones como Palau de Noguera donde solo subieron al tren 53 personas en un año o Santa Linya con 177 pasajeros anuales.

Número de viajes efectuados por estaciones de origen en 2019

LÍNEA LLEIDA - LA POBLA DE SEGUR	
Lleida-Pirineus	98.281
Alcoletge	5.096
Vilanova de la Barca	9.656
Térmens	13.988
Vallfogona de Balaguer	5.325
Balaguer	83.588
Gerb	815
Sant Llorenç de Montgai	2.047
Vilanova de la Sal	391
Santa Linya	177
Àger	756
Cellers-Llimiana	1.038
Guàrdia de Tremp	198
Palau de Noguera	53
Tremp	10.978
Salàs de Pallars	956
La Pobla de Segur	18.140
Total ⁽¹⁾	251.483

Fuente: Memòria anual de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya 2019

En relación al número de personas usuarias por estación es interesante constatar como la estación final de **la Pobla de Segur tuvo 18.140 viajeros, siendo un municipio que cuenta con 3.050 habitantes, aproximadamente, 4 veces menos población que Tremp.** Este último municipio que es la capital de la comarca y cuenta con un equipamiento de primer orden como es el hospital comarcal, en cambio tuvo bastantes menos viajeros

10.978. Esto nos hace pensar que la **cobertura territorial y poblacional de la estación de La Pobla de Segur va mucho más allá de los viajes que genera el mismo municipio y en ello el servicio de autobús que une esta estación con los pueblos de la comarca vecina** de alta montaña del Pallars Sobirà tiene un papel destacado.

Otra dato a tener en cuenta es que la misma estación de La Pobla de Segur justo en 2016, cuando se puso en funcionamiento el servicio de autobús, los viajes realizados fueron solo 7.370 lo que representa 10.608 usuarios menos que los que hubo en 2019 cuando llegó a los 18.140 o dicho de otra manera tuvo un **aumento de un 146%**.

19. Indicadores de calidad

Un factor importante a tener en cuenta es la calidad del servicio, tanto la percibida por las personas usuarias como los resultados objetivos del servicio. En este sentido la calidad del ferrocarril, obviamente, condiciona su uso y es por ello algo esencial a cuidar y mejorar para mantener y aumentar al número de personas usuarias.

ISC

El índice de satisfacción del cliente es un indicador que permite a FGC conocer la evolución en el tiempo de la percepción que tiene el cliente de las acciones que la empresa hace sobre el servicio que ofrece. Se mide mediante encuestas directas al público.

La medida de 2019 ha alcanzado:

El 85,00, en el caso de la línea Lleida - La Pobla de Segur

Supone una satisfacción de los clientes por el servicio muy alta.

ICQ

El índice de control de calidad es un indicador que permite a FGC controlar de forma objetiva el grado de cumplimiento del servicio real respecto al servicio programado.

Se mide mediante la valoración diaria de los incumplimientos del servicio (retrasos, escaleras o ascensores parados, etc.) y la sustracción de estas penalizaciones de un valor 100 para el servicio perfecto de un día.

La medida de 2019 ha alcanzado:

El 99,39 en la línea Lleida - La Pobla de Segur

Puntualidad

La puntualidad de los trenes durante 2019, medida como porcentaje de trenes llegados con puntualidad o con retrasos de 3 minutos o inferiores, ha logrado:

El 99,00% en el caso de la línea Lleida - La Pobla de Segur

20. Intermodalidad ferrocarril – autobús

En 2016 con la circulación de los nuevos trenes, la modificación de los horarios y el tiempo de recorrido del tren se puso en funcionamiento un servicio de aportación a la

estación La Pobra de Segur (línea RL2) con dirección a València d'Àneu, a cargo de la empresa ALSA (línea 106), con 4 servicios diarios desde la estación de FGC, de 07:10 a 21:10.

El servicio que inicia o termina su recorrido en la estación final del ferrocarril de La Pobra de Segur pertenece a la red de autobuses de FGC y enlaza el tren con los pueblos pirenaicos de más al norte de la comarca vecina del Pallars Sobirà. La comarca pirenaica del Pallars Sobirà contaba en 2021 con una población 7.099 habitantes y los municipios en los que tiene parada el autobús aglutinaban 5.519 habitantes en total, siendo el principal municipio la capital comarcal, Sort con 2.181 residentes. Esta comarca de alta montaña tiene una densidad poblacional de 5,2 habitantes/km², siendo la comarca de menor densidad de toda Cataluña.



El servicio de autobús tiene 12 paradas con final en la localidad de València d'Àneu al final del valle pirenaico del mismo nombre la Vall d'Àneu. El trayecto entre la estación de tren de la Pobra de Segur y València d'Àneu tiene un tiempo de viaje aproximado de poco más de una hora y recorre un total de 55 kilómetros por angostas carreteras del llamado Eje Pirenaico. En total si sumamos todo el recorrido ferroviario y por carretera entre la estación ferroviaria de Lleida y València d'Àneu el tiempo empleado es de un máximo de 3 horas. En vehículo privado el tiempo dedicado excede algo de las dos horas.

- La Pobra de Segur**
- La Pobra de Segur**
- Gerri de la Sal (Rav. Roser) (A)
- Baro (N-260) (D)
- Montardit de Baix (N-260)
- Sort**
- Rialp (Raval, 2)
- Llavorsí (Cruïlla C-13 - L-504)
- Escaló
- La Guingueta
- Esterrí d'Àneu (C. Major, 42)
- València d'Àneu** (****)

Estos servicios de autobús salen o llegan en coordinación con los horarios del tren con lo que son servicios intermodales de transporte público que unen estas poblaciones con la capital provincial. En la información gráfica de los horarios del ferrocarril se incluyen los horarios y paradas del autobús.

Divendres feiners / Viernes laborables / Fridays working days

Lleida - Pirineus - Alcoletge - Vilanova de la Barca - Tèrrens - Vallfogona de Balaguer - Balaguer - Gerb - Sant Llorenç de Montgal - Vilanova de la Sal - Santa Linya - Àger - Callers-Llimiana - Guàrdia de Tremp - Palau de Noguera - Tremp - Salàs de Pallars - La Pobla de Segur																Bus	
5:14	5:21	5:26	5:31	5:35	5:40	5:44	5:49	5:59	6:04	6:20	6:33	6:38	6:43	6:47	6:55	7:00	Sortides cap a Salidas hacia Departures to València d'Àneu / La Guingueta
6:20	6:26	6:32	6:37	6:41	6:46												ALSA 7:10
7:47	7:53	7:59	8:04	8:08	8:15	8:19	8:24	8:30	8:34	8:46	8:56	9:00	9:05	9:09	9:17	9:22	ALSA 9:40
9:05	9:11	9:17	9:22	9:26	9:31												
10:47	10:53	10:59	11:04	11:08	11:15	11:19	11:24	11:30	11:34	11:46	11:56	12:00	12:05	12:09	12:17	12:22	ALSA 12:35
13:30	13:36	13:42	13:47	13:51	13:56												
15:30	15:36	15:42	15:47	15:51	15:56												
17:30	17:36	17:42	17:47	17:51	17:56												
19:25	19:31	19:37	19:42	19:46	19:51	19:55	20:00	20:06	20:10	20:22	20:32	20:36	20:41	20:45	20:53	20:58	ALSA 21:10
21:30	21:36	21:42	21:47	21:51	21:56												

En la página web de Ferrocarriles de la Generalitat, en el apartado Red FGC, se informa de las diferentes líneas de autobuses combinadas con el ferrocarril, entre las que se incluye la línea Lleida – La Pobla de Segur – València d’Àneu, tal como se observa en la siguiente imagen.

FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Red FGC Atención al cliente Sobre FGC Espacio seguro Aparcamiento de entorns Entrar

Portada » Red FGC » Autobuses, funiculares y teleféricos.

AUTOBUSES

Autobús Matadepera - Terrassa	Autobús Sant Joan - Polígon Can Sant Joan	Autobús Piera - Hostalets de Pierola	Autobús Piera - Urbanitzacions de Piera
Autobús Bellaterra (FGC) - Parc de l'Alba	Autobús Capellades	Corbera Bus	Autobús de Martorell
Autobús de Pallejà - Fontpineda	Les Fonts - Polígons industrials	Sant Vicenç dels Horts - Torroelles de Llobregat	Autobús d'Olesa - Esparraguera
Autobús Lleida - Balaguer	Lleida-La Pobla de Segur - València d'Àneu		

Costes del servicio intermodal

El precio del autobús operado por la empresa Alsa es en 2022 de 8,90€, si se realiza todo el recorrido de la línea entre La Pobla de Segur y València d'Àneu. Si el desplazamiento se realiza entre La Pobla de Segur y Sort, la capital comarcal del Pallars Jussà, el precio es de 3,40€.

Si el desplazamiento es combinando entre el ferrocarril y el autobús los precios son para ambos casos:

- Lleida – La Pobla de Segur (trayecto en ferrocarril) 3,30€ + La Pobla de Segur - Sort (trayecto en autobús) 3,40€ = 6,70€
- Lleida – La Pobla de Segur (trayecto en ferrocarril) 3,30€ + La Pobla de Segur – València d'Àneu (trayecto en autobús) 8,90€ = 12,20€

En cambio, si se realiza todo el trayecto en vehículo privado, el coste de los 160 kms que separan Lleida de València d'Àneu es aproximadamente de 72€ (0,45€/ km). Siendo un importe 6 veces más caro que el que tiene el servicio intermodal con ferrocarril y autobús.

A todo ello hay que añadir que con la próxima integración tarifaria de las dos comarcas del Pallars, por donde transcurre la línea de autobús, se podrá realizar todo el viaje en ferrocarril y autobús con una única tarjeta, sin pagar por separado por cada uno de los dos modos de transporte y con precios más ajustados.

21. Conclusiones

La línea Lleida - La Pobla de Segur guarda similitudes con la línea de Aranjuez – Utiel y, por ello, puede ser un modelo a seguir para la recuperación y posterior potenciación de una línea ferroviaria. Pues como hemos visto también esta línea pareció estar condenada a desaparecer. En cambio ahora está consolidada y en crecimiento, solo truncado temporalmente por la pandemia, ya que en 2022 está de nuevo en clara recuperación del pasaje.

Esto nos demuestra como una línea ferroviaria que transcurre por un medio rural con municipios muy pequeños, dispersos y muy baja densidad poblacional y a la que se dejó degradar llegando a plantear públicamente su cierre, si hay voluntad de mejora invirtiendo en infraestructuras, vehículos y cambiando el modelo de gestión y, a la vez, ofreciendo una oferta complementaria intermodal con autobús para ampliar la población servida, se logra aumentar y consolidar el número de personas viajeras. En definitiva, se convierte en una línea férrea de futuro manteniendo el equilibrio entre la inversión económica y el beneficio social que ofrece en términos de cohesión territorial tan necesario en la España más despoblada.

Otra coincidencia es que La línea leridana según sus características la podríamos separar en dos tramos. Un tramo con más población servida y más demanda de movilidad y, consecuentemente, cuenta con mayor oferta ferroviaria y otro tramo más extenso con menos población y, por ello, menos demanda y por consiguiente le corresponde menor

oferta ferroviaria. **Ello también conlleva una gestión diferenciada, en las estaciones con más demanda y cabeceras de línea las paradas son regulares y en el resto a la demanda lo que conduce a una mejora en la velocidad comercial en todo el trayecto.**

Esta doble caracterización podría parecerse a la línea de Cuenca, al contar esta también con un recorrido más urbano y poblado entre Aranjuez y Tarancón y el resto de la línea más amplia, más rural y despoblada. Con la excepción de la capital de Cuenca que tiene un papel central de atracción y generación de demanda de movilidad. Esto podría justificar igualmente una gestión ferroviaria no homogénea entre estas dos secciones en cuanto a circulaciones y tipo de paradas.

Asimismo, el proyecto de Balaguer sirve de ejemplo de cómo mediante la transformación de la infraestructura ferroviaria por su paso por un centro urbano esta puede integrarse plenamente y dejar de ser una barrera física sin necesidad de suprimirla como se pretende hacer en la ciudad de Cuenca. A ello debemos añadir que la centralidad de la estación y en consecuencia su mayor accesibilidad por parte de la población atendida potencia su uso. Ambas cuestiones desaconsejan el desmantelamiento y alejamiento del ferrocarril del interior de la capital.

Otra aportación de esta experiencia que puede ser secundada en la línea Aranjuez-Utiel es la adaptación de la línea a la creciente demanda generada por la movilidad laboral, en este caso construyendo una estación en un polígono de actividad económica para satisfacer esta demanda. Al tratarse de unos desplazamientos regulares y cotidianos que mayormente se acostumbran a hacer en vehículo privado, conduciendo en solitario, su captación para el ferrocarril tiene un doble valor, por un lado puede captarse personas usuarias habituales y, por otro, puede contribuir a la sostenibilidad del transporte. Con este fin hay que adaptar la oferta a esta nueva demanda potencial del ferrocarril.

La política tarifaria y la presencia de un ente que sea el gestor global del transporte público, básicamente de su coordinación, son otros dos elementos destacados para favorecer un mayor uso del conjunto del transporte público. Tanto con la integración tarifaria que permite la intermodalidad prolongando el servicio de transporte público más allá del ferrocarril como abaratando los costes tarifarios para las personas usuarias.

Uno de los objetivos que da confianza a las personas usuarias es la calidad de servicio prestado desde la comodidad, la puntualidad a la accesibilidad que como vemos en la línea de Lleida-la Pobla se cumple según los estándares de control establecidos. Y que deben ser tenidos en cuenta regularmente.

Un capítulo aparte, merecen **las estaciones y sus instalaciones** que es donde las personas usuarias entran al sistema ferroviario. Su interior deben ser espacios cómodos y agradables, para ello, deben estar bien equipadas ofreciendo los servicios más esenciales desde del adquisición de billetes, climatización, información adecuada al usuario, lavabos, etc. Es decir, **deben estar abiertas y bien equipadas.**

Entrando específicamente en el aspecto informativo, **la información deber ser de calidad y utilidad, fácilmente accesible e inteligible.**

Finalmente, como vemos en el caso leridano **una forma de potenciar más el uso del ferrocarril es ampliar su espacio de cobertura territorial prolongando el servicio con otros modos como puede ser el autobús.** De esta manera se permite integrar estos territorios colindantes dentro del sistema ferroviario garantizando su conexión con el ferrocarril y todo el sistema de transporte público.

Resumiendo, es totalmente factible, cuando no menos necesario, impulsar una línea ferroviaria como la que es objeto de nuestro estudio y salvando todas la distancias y adaptándolo a las singularidades de cada territorio, sabemos qué se puede hacer y cómo se puede hacer, siguiendo el ejemplo al que nos hemos referido de la línea de ferrocarril leridana. **Ahora solo falta que haya la voluntad política de hacerlo.** Lo que no debería ser de ninguna de las maneras es que el AVE acerque lugares distantes y aleje lugares cercanos o dicho de otra manera **en nombre del AVE no se debería sacrificar la movilidad cotidiana de proximidad de las zonas no urbanas que ya de por sí, demasiadas veces y con razón, se sienten excluidas y abandonadas.** Pues ambas modalidades ferroviarias pueden ser compatibles y no excluyentes, una para cohesionar y tejer una red de cercanía y media distancia y otra para los desplazamientos de largo recorrido.

4ª Parte

Propuestas para fomentar la línea Aranjuez – Utiel y la intermodalidad ferrocarril + autobús

- **Crear una Mesa de trabajo específica sobre el futuro de la Línea Aranjuez – Utiel** con participación de Renfe y Adif y otros operadores de transporte público que den servicio a este territorio, las administraciones públicas implicadas, los agentes económicos y sociales y entidades de la sociedad civil con el fin de elaborar una estrategia para impulsar esta línea, partiendo de estas premisas:
- **Ofrecer más circulaciones diarias** para prestar un servicio más completo y abarcar una mayor amplitud horaria que se adecue a las necesidades de las y los actuales usuarios e incorporar nuevos.
- **Aumentar la velocidad comercial de la línea para reducir el tiempo de desplazamiento** con intervenciones en la infraestructura e instalaciones ferroviarias, así como, con la renovación del material rodante.
- **Convertir el servicio ferroviario en mixto con paradas regulares permanentes en las estaciones donde la demanda sea elevada y en paradas facultativas en las estaciones con baja demanda.** Con el doble objetivo de disminuir el tiempo de desplazamiento sin dejar de dar servicio a ninguna estación si hubiera petición por parte de las y los usuarios.

- **Configurar una red de autobuses a la demanda en base a la intermodalidad ferrocarril + autobús y viceversa.** Para dar servicio en transporte público a los distintos municipios repartidos en los alrededores de las estaciones ferroviarias. Establecer una serie de rutas de autobús que funcionen como una prolongación del ferrocarril con coordinación horaria e integración tarifaria entre ambos modos de transporte.
- **Implantar buses lanzadera para los desplazamientos de las personas trabajadoras a los polígonos de actividad económica** cercanos a las estaciones ferroviarias. Para satisfacer la creciente demanda de movilidad sostenible al trabajo, principalmente en el tramo Aranjuez - Tarancón, instaurar líneas que enlacen mediante ferrocarril + autobús los lugares de residencia y los centros de trabajo
- **Activación del Consorcio de transporte de ámbito autonómico de Castilla La Mancha.** Especialmente respecto de las siguientes funciones:
 - Gestión de la movilidad con el objetivo de promover la movilidad sostenible, segura, eficiente e inclusiva socialmente.
 - Planificación de los servicios de transporte público de forma conjunta incluyendo el ferrocarril y el autobús regular, y a la demanda, para que funcionen como una red integrada potenciando el transporte público.
 - Trabajar para la integración tarifaria de todos los servicios de transporte público.
- **Elaborar Planes de movilidad sostenible de los polígonos de actividad económica** para conocer las necesidades de los desplazamientos al trabajo de las personas trabajadoras y elaborar un plan de acción para promover la movilidad sostenible
- **Prueba piloto en el ámbito rural de la nueva plataforma de movilidad integral dÓc de Renfe.** Plataforma destinada a integrar todas las etapas de un viaje, desde la planificación previa, el proceso de reserva, el pago y el soporte durante el viaje. Aprovechar la puesta en marcha de esta plataforma multimodal, en principio concebida para las zonas urbanas, para satisfacer las necesidades en el medio rural por donde transcurre la línea Aranjuez – Utiel y utilizarla como modelo para otros territorios con características similares. **Pues tal como dice la empresa el servicio ira expandiéndose hasta cubrir todos aquellos municipios que estén a 30 kilómetros de distancia de toda la red de Renfe en el Estado.**
- **Rehabilitación, apertura y adecuación de las estaciones ferroviarias.** Dentro del proyecto de ADIF, planes para transformar las estaciones ferroviarias en nodos de movilidad sostenible e inteligente y como estaciones clasificadas por la compañía como “Estaciones lanzadera” que las describe como las ubicadas en localidades poco transitadas pero estratégicas para la llamada España vaciada se deben habilitar estas con todos los servicios necesarios y el confort para las y los usuarios que les corresponde.



El presente documento ha sido elaborado por la Fundación 1º de Mayo y es propiedad de la FSC-Sector Ferroviario de CCOO (Comisiones Obreras) estando protegida su propiedad intelectual por las leyes españolas y los tratados internacionales válidamente suscritos por el Estado. Se autoriza el uso, distribución u otras formas de difusión de este estudio, siempre que se realice citando a la fuente original: "Sector Ferroviario de CCOO"