

Data 08 SET. 2004

ENTRADA N.º

REGISTRE GENERAL

Paterna a 6 de Septiembre de 2004

Sr. D. Vicente Dómine Redondo
DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES
Conselleria de Infraestructuras y Transportes
Generalitat Valenciana.

Ante la situación en que se encuentra el servicio de Metro para los habitantes de La Canyada, se analiza y se expone el que tal vez es su problema principal: el horario, los intervalos entre trenes.

-Situación actual: En primer lugar los datos actuales de servicios disponibles, sentido La Canyada – Valencia, para los días laborables :

-34 servicios entre las 6,00 h y las 23,00 h.

-Intervalo promediado: 30 min.

-Reparto de los intervalos :

8 de 15 min.

13 de 30 min

11 de 45 min.

-Consideraciones.

.1. La reforma del tendido de las vías y el desdoblamiento de las mismas en el tramo de "Entrepins" finalizó el año pasado y no ha servido, como se prometía, para incrementar el tráfico de trenes. La disposición de los trenes "semidirectos" ha conseguido un 20% de servicios con intervalos de 15m., pero a cambio se tiene un 35% con intervalos a 45m. En resumen, se dispone del mismo número de trenes/día que antes de la reforma. En realidad no se ha conseguido mejorar sustancialmente el servicio que se venía dando históricamente pues mantenemos el mismo intervalo promedio de 30 min. a lo largo del día, tal como se venía dando desde hace más de 25 años: ¡la era del "trenet"!.

.2. Desde Paterna hacia Valencia se dispone de 78 servicios diarios (días laborables) frente a los 34 desde La Canyada: significa que 44 convoyes tienen como punto de partida o terminal la estación de Paterna: mueren y nacen en Paterna. Hacia Liria solo prolongan su servicio menos de la mitad de los trenes (un 43 %).

.3. Se trata de un problema que afecta por igual a toda la Línea 1 a partir de la estación de Paterna hasta Liria. Quedan pues precariamente servidas un total de 6 estaciones y 7 apeaderos. En Paterna, además de La Canyada, los apeaderos del barrio de Santa Rita, el Polígono de la Fuente del Jarro o la Vallesa, y, poblaciones a continuación, como L'Elia, Pobla de Vallbona, Benaguacil y Liria, que vienen a totalizar una cantidad de habitantes que rondan los 100.000, (datos actuales sin consideraciones de incrementos futuros, absolutamente probables).

.4. En un desarrollo cabal de un Área Metropolitana como la de Valencia, en cualquier zona europea, y en los tiempos que corren, estaríamos implantando una línea de ferrocarril que vertebrara esta zona y diera coherencia a un hecho irrefutable como es la trascendencia e importancia que un transporte público eficaz tiene para los habitantes de la zona y para el desarrollo económico de la misma. Se trata de un aspecto tan relevante e incontestable que justificaría por sí solo altísimas inversiones de nueva planta para su consecución.

Pues bien , se dispone del tendido de una línea férrea, a lo largo de la que se ha venido asentando población a lo largo del pasado siglo, como prolongación de la red de Metro de la ciudad de Valencia, y

su aprovechamiento es deficitario, residual, y nos preguntamos si no será meramente *testimonial*: para guardar las formas.

Tenemos las infraestructuras más básicas y costosas, desde los terrenos y las explanaciones hasta las líneas de energía , y se están infrautilizando descaradamente.

.5. Nos encontramos con un caso paralelo al del tremendo problema de la ampliación del By-Pass, contra el que estamos luchando desde Paterna y La Canyada, porque nadie encuentra soluciones alternativas para el transporte de personas y mercancías que no sea la de los vehículos a motor: coches y camiones. Pero. ¿dónde está el tren? ¿no habría que solventar de una vez los cuellos de botella del