

Renfe aposta per millorar el servei de trens de rodalia a València

## Sense angoixes

Al voltant de 20.000 milions de pessetes té previst invertir Renfe durant el bienni 1992-93 en la millora del seu servei de rodalia a València. La construcció i remodelació d'estacions i la inclusió de les noves unitats -447- són actuacions per a una millora de la qualitat i l'eficàcia d'aquest servei.

**A**vui hi ha una cultura de rodalia que fa cinc anys no existia". D'aquesta manera Juan José Cholvi, gerent de Rodalia de Renfe a València, expressa la importància d'aquest servei. El transport de rodalia correspon a aquell tipus de desplaçament que es realitza a diari, tant per anar a treballar, a estudiar, com per acudir a València a realitzar gestions administratives o comercials.

Ara mateix, València és un autèntic caos circulatori i d'aparcament que fa que el transport públic tinga una importància, si és possible, encara major. Els trens de rodalia de Renfe volen acomplir aquesta nova tasca i, tot i que amb limitacions, volen augmentar l'oferta d'aquest tipus de transport en tres direccions fonamentals: augment de l'oferta del servei, millora de la seua qualitat i puntualitat en els horaris proposats.

### MILLORA DE LES LÍNIES

Aquesta millora sembla un requisit fonamental per a aconseguir un transport de

qualitat. En aquest sentit, és el MOPT (Ministeri d'Obres Públiques i Transports), l'encarregat de realitzar les obres de millora de les línies. Concretament, la que arriba a Gandia és una de les que necessita una intervenció més urgent. Per Cholvi, "hi ha pendent una actuació del MOPT en l'electrificació de la línia, que està encara sense acabar, i no sembla senzill que s'acabe enguany". Aquest retard pot afectar la freqüència dels serveis de ferrocarrils que, segons Cholvi, "com a mínim en un any Gandia no podrà arribar a tenir un tren cada quart d'hora". Una altra de les vies que necessita una reforma i millora global és la línia de Riba-roja. Aquesta, junt amb la de Gandia, són les dues destinacions de rodalia que tenen un nivell molt inferior a la resta, tot i comptar amb una forta demanda. Però, la línia de Riba-roja pateix encara una situació pitjor i, per tant, urgeix més la rehabilitació de la via que la seua electrificació.

Per últim, l'establiment de la doble via en el tram de Xàtiva a Moixent pot fer que l'oferta siga cada vegada major en aquesta

línia que va cap a la Ribera i la Costera. Aviat, de Xàtiva a València podrà haver-hi un tren cada quart d'hora, igual com de Gandia a València. Les dues línies conflueixen a Silla, per tant des d'aquesta població el servei serà d'un tren cada set minuts i mig en hores punta.

### ACTUACIÓ A L'ÀREA METROPOLITANA

El servei de trens de rodalia, que té un abast metropolità i regional, s'ha fixat per als pròxims anys una actuació decidida en l'àrea metropolitana de València. La revolució del transport de València i la seua àrea d'influència, amb la construcció del suburbà, fa necessària una coordinació d'esforços i inversions entre totes les institucions.

En aquest sentit, existeix un Pla de Transport de l'Àrea Metropolitana que s'ocupa precisament de complir aquesta tasca. Segons que va declarar J. Cholvi, "hi ha una comissió encarregada de realitzar aquest pla director al qual ens haurem d'adaptar tots. A més, aquesta coordinació



El servei de trens de rodalia s'ha fixat per als pròxims anys una actuació decidida en l'àrea metropolitana de València.

RAFA GIL



Xirivella (l'Horta) ja compta amb una estació de tren.

RAFA GIL

## Un futur de rodalia

**S**i considerem el 1993 com l'any dels trens de rodalia, podríem arribar a considerar que altres anys no s'hi ha actuat. No obstant, segons Cholvi, "hi ha hagut una millora de l'oferta molt clara, però encara no hem arribat a allò que la gent demana". Aquestes són les previsions de Renfe, via a via:

### València-Gandia

Electrificació de la línia, fet que permetrà augmentar-ne la freqüència. Amb tot, des de Cullera a València, i en hora punta, hi ha un tren cada quart d'hora.

### València-Xàtiva

Ací podríem diferenciar dos trams. D'una banda el que va de Xàtiva a Moixent, i de l'altra el que va de València a Xàtiva. En el primer tram, el MOPT realitza les obres d'acondicionament de la doble via. Això permetrà que des de Moixent, o almenys des de l'Alcúdia de Crespins, hi haja un tren cada hora, i un augment de la freqüència en hora punta. Pel que fa referència al tram València-Xàtiva, sempre en hora punta, s'ha aconseguit un tren cada quart d'hora, i des de Silla la freqüència baixa als set minuts i mig.

### València-Utiel

Les previsions de Rodalia per a aquesta línia és consolidar una oferta d'un tren cada hora entre Utiel i València, un tren cada mitja hora entre Bunyol i València i un cada quart d'hora entre Aldaia o Xest i València, parlant sempre d'hores punta.

### València-Riba-roja

Hi ha hagut un gran augment de la demanda en aquesta línia, sobretot de Manises en direcció a València. En aquesta línia és imprescindible que el MOPT acabe el projecte de reforma de la via perquè es puga satisfer aquesta demanda creixent. La nova estació de Xirivella, en funcionament des del passat 23 de maig, i el projecte de creació d'una línia directa amb l'aeroport de Manises són els eixos d'actuació de Renfe durant els últims anys, i també per als pròxims. A mig termini l'objectiu és un tren cada mitja hora entre Riba-roja i València i un cada quart d'hora entre Manises i la capital.

### València-Caudiel

Tot i no tenir una demanda i una utilització elevades, Renfe manté 6 serveis diaris, en totes dues direccions. Durant aquest estiu pretén intensificar una demanda que voldria consolidar també durant l'hivern.

### València-Castelló

Segons Cholvi, "aquesta és una de les línies amb més futur, al costat de la d'Utiel". La raó és la seua estructura bipolar, amb dues capitals de província en cada cap de la línia. En l'actualitat hi ha un tren cada mitja hora, durant tot el dia, mentre que en hora punta, la freqüència arriba fins als 20 minuts.

generarà un increment de l'oferta a l'Àrea Metropolitana". Segons es preveu, aquesta comissió també permetrà aconseguir, entre altres coses, una coordinació de mitjans i recursos, com també la consecució d'un bitllet únic per a tot el transport metropolità.

D'acord amb aquest objectiu, diguem-ne de col·laboració, les actuacions de Renfe i de la FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana) han estat ja coordinades en dues línies. D'una banda, hi haurà una eixida de metro, concretament de la línia cinc, que se situarà davant de l'entrada de l'Estació del Nord. D'altra banda, l'estació de Renfe del Cabanyal esdevindrà comuna a les dues xarxes.

A més, tot i que sembla un projecte a llarg termini, és intenció de l'organisme de transport fer una línia de tren que unirà l'aeroport amb el centre de la ciutat. Els diferents informes tècnics que s'han realitzat fins al moment han reflectit una valoració positiva, ja que es considera que el projecte no tindria una excessiva complexitat i, d'altra banda, tampoc no seria massa costós. Però, com passa amb totes les inversions en infraestructura, la darrera paraula la té el MOPT.

## RENDIBILITAT O SERVEI PÚBLIC

"L'objectiu de la Gerència de Rodalia de Renfe no és solament econòmic, sinó que és també social. Nosaltres recollim aquest sentit de servei social que, per exemple, els trens de llarg recorregut no preveuen", diu Cholvi. Aquesta doble intenció de servei públic fa que, d'una banda, augmente l'oferta de trens en les vies més utilitzades, però que, no obstant, es continue donant un servei a aquelles zones que demogràficament no són tan importants.

És el cas de la línia de Caudiel. Els representants dels pobles de l'Alt Palància van protestar enèrgicament després que Renfe anunciara una possible supressió de la línia. Sortosament, el servei de llarg recorregut València-Saragossa (i més enllà, fins a Canfranc) es manté amb la col·laboració del govern aragonès. A banda d'això, s'han augmentat fins a sis els serveis de rodalia diaris en cada sentit per unir la comarca de l'Alt Palància amb València.

Així mateix, la política de preus que s'ha fixat per al servei de ferrocarrils està basada en la moderació. No és Renfe qui estableix els preus, a partir de les seues necessitats, sinó que aquesta fa una proposta perquè, amb l'assessorament de la Junta Superior de Preus i de la Junta Econòmi-

D. H.

ca, decidisca el Consell de Ministres. Amb tot, segons Cholvi, "l'increment de la qualitat que Renfe ha aconseguit no ha anat acompanyat d'un increment de preus paral·lel".

Més que en cap altre transport, en el servei de rodalia és molt important tenir cura del principal consumidor: l'usuari diari. "És important —va declarar el gerent de Rodalia de Renfe— premiar la gent que utilitza el tren tots els dies, i nosaltres ho fem rebaixant-li el preu; actualment només ha de pagar-ne un 46%."

Completant aquesta política de promoció de la utilització del ferrocarril públic, Renfe té previst posar en funcionament l'anomenada Targeta-2000. Qui compre aquesta targeta podrà fer un ús il·limitat del servei de rodalia i, per tant, una persona que treballa a València podrà tornar a casa a dinar i tornar al treball. O el que és el mateix: fer tants viatges com li siguin imprescindibles a un mateix preu.

#### A VALÈNCIA, INCREMENT DE LA DEMANDA

Tot i que l'any 1992 va ser ja un any de fort creixement de la demanda de trens de rodalia, amb un increment del volum de negoci del 23,3% —a València aquest augment va arribar fins al 17% i un total de 19 milions de passatgers— l'any 1993 ha estat encara millor. Segons Cholvi, "al mes de maig, a València, la demanda ja arribava al 17,4%, mentre que, per exemple, a Barcelona, aquesta superava lleugerament el 10%". Així, es pot concloure, segons Cholvi, que "avui, en 1993, des d'un punt de vista percentual, València té el major creixement de la demanda de tot l'estat". I és que el d'enguany pot ser considerat com l'any de València, perquè Renfe té previst invertir, durant 1993, uns 4.500 milions de pessetes en infraestructures, en el servei de rodalia.

En aquest increment de la demanda del tren de curta distància ha influït, de manera decisiva la freqüència i puntualitat dels serveis. Així tenim que, en hora punta, pràcticament totes les línies compten amb un tren cada quart d'hora, freqüència aquesta que tendeix a augmentar. Quant a la puntualitat, segons les dades servides per Renfe, aquesta arribava a un 95,3% fins al mes de maig.

La puntualitat ha estat un dels objectius de la gerència de rodalia en els últims anys, tot i que abans ha calgut millorar-ne la freqüència i el temps de viatge.

Daniel Hermosilla

#### Invertir en rodalia



**A** més d'un increment de l'oferta global de rodalia, i per a aconseguir aquest increment, ha estat necessària una sèrie d'inversions molt importants.

Per una part, la implantació de les Unitats 447, en aquelles línies electrificades. Aquestes permeten obtenir una velocitat comercial (amb parades incloses) de més de 60 quilòmetres per hora, a excepció de la línia de Riba-roja, que, com ja hem dit, té unes condicions més precàries. Aquesta prestació és fonamental per a oferir una qualitat i, sobretot, una oferta cada vegada més competitiva gràcies a l'augment de les freqüències i, òbviament, a la reducció del temps de viatge.

Aquestes unitats, que poden aconseguir una velocitat màxima de 120 quilòmetres per hora, estan dotades amb les més avançades prestacions de confort per a trens de rodalia. Així, l'usuari d'aquestes unitats pot gaudir ja dels sistemes d'aire condicionat, megafonia, música ambiental, indicadors de temperatura exterior, sistema d'indicació d'hora i també la senyalització de la següent parada.

La direcció estatal de Renfe va comprar 70 unitats 447, 20 de les quals ja són en servei a València. La implantació d'aquests models representarà un desemborsament per a Renfe de prop d'11.000 milions de pessetes.

Un altre aspecte de les millores del servei és la remodelació i la construcció d'estacions. En aquests moments, es remodelen les estacions de Bunyol, Massanassa, Algemesí, Alzira, Carcaixent, la Llosa, Xest, Setaigües, Aldaia, les Valls, Xilxes i Moncofà. Mentre que, en projecte de re-

modelació, hi apareixen les estacions de Sueca, Quart de Poblet, Moixent, Xàtiva i Vallada, i l'intercanviador modal de Gandia.

La construcció de l'estació de Xirivella, però, ha estat una de les obres més importants, i pot marcar una línia d'actuació a seguir. En una doble actuació que ha implicat Renfe i l'Ajuntament de Xirivella, s'ha pogut construir una estació amb un pàrquing al seu voltant. Aquest ha estat construït en uns terrenys que Renfe va permutar amb altres propietats de l'Ajuntament i que aquest va condicionar. L'estació ha permès que amb una doble utilització de cotxe-tren es faça servir més el servei públic i com a conseqüència contribueix a des congestionar València de vehicles. Els veïns de Xirivella poden anar amb el seu cotxe fins a l'estació, deixar-hi el cotxe aparcant i, a la tornada, agafar-lo de nou per arribar a casa. D'aquesta manera superen el caos circulatori i l'escassetat d'aparcament de la gran ciutat.

La utilització d'aquesta estació ha estat espectacular des de la seua inauguració el darrer 23 de maig. Concretament, als quinze dies de posar-se en funcionament ja s'havia aconseguit una mitjana de 400 viatgers diaris. El gerent de Rodalia diu convençut: "d'ací a dos anys es pot arribar als 1.000 viatgers diaris, i aquest és el meu objectiu". No obstant, Cholvi sap que aquest no és un objectiu fàcil i, per tant, considera que hi ha molt de camí a recórrer: "S'ha d'informar la gent, hem de millorar el servei i donar-li cada vegada més qualitat".

D. H.