



SOLICITUD DE INFORME

(Artículo 20.2 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en el artículo 20.2 del Reglamento de la Cámara, previo conocimiento del Grupo Parlamentario, solicita sea recabada de la Administración pública competente la remisión de los siguientes datos, informes o documentos que obren en su poder:

Hemos de mostrar la preocupación por los continuos problemas en todos los servicios ferroviarios en el País Valenciano, y en concreto en las comarcas de Castelló, donde hacen temer una verdadera intencionalidad en dismantelar el ferrocarril tradicional por una apuesta por la alta velocidad que estropea el resto de servicios.

Hace unos meses la excusa a este desbarajuste eran las obras caóticas y sin previsión del despropósito del tercer hilo, pero hemos visto cómo pesar de ampliar la frecuencia de regionales hasta Vinarós por ejemplo, el caos ferroviario continúa siendo demasiado habitual; saturación, anulación o retrasos importantes de trenes sin previo aviso (desde AVE a cercanías pasando por todas las opciones posibles) , paralización de servicios, hace que esto sumado a incremento de tarifas, a un incremento del tiempo de trayecto, a anulaciones del servicio con motivo de las obras como por ejemplo en la Línea c5 entre Sagunto y Caudiel, desincentivan el uso del ferrocarril abocándonos a los usuarios con alternativa a emplear el vehículo particular cuando no te quieres jugar reunir tarde a tus obligaciones

La situación del tren convencional es preocupante puesto que continúa degradándose el servicio, tenemos todavía demasiadas estaciones que no son accesibles, demasiadas actuaciones de seguridad y movilidad promesas de hace décadas y que no se cumplen, mientras vemos que se llenen la boca de supuestas grandes Inversiones en materia ferroviaria que van a un modelo faraónico como el AVE y que todo y la polémica del modelo, se invierte en otros territorios y no en las zonas económicamente más dinámicas y más pobladas como por ejemplo el arco mediterráneo; las gran inversiones para el corredor mediterráneo se han gastado estos años en actuaciones que nada tienen que ver en la comunidad autónoma de Madrid, y ahora tememos los efectos que pueda tener la ampliación del tercer hilo (sucedánea a unas infraestructuras dignas) desde Castelló hacia su norte.

Este dismantelamiento encubierto del tren tradicional continúa una táctica que se ve en buena parte de la periferia de un Estado centralista, se puede ir en AVE desde Madrid a buena parte del territorio, aunque el AVE vaya vacío y nos haya arruinado hacer esta infraestructura y continúan desviando millonadas para financiar un tren elitista y sin uso en buena parte del territorio, mientras se dismantela el ferrocarril que necesita la gente en su día a día, ya sea en



SENADO

el mediterráneo o en otras partes como por ejemplo las conexiones dignas con Extremadura o el tren de la Vía de la Plata por vertebrar el oeste del Estado

Por ello se pide:

los datos de todas las averías, atrasos, contratiempos, y anomalías en todos los ferrocarriles en el País Valenciano durante los últimos cinco años.

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 25/07/2019 08:21 Ref.Electrónica: 91442 -

(VºBº Portavoz)



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

Hemos de mostrar la preocupación por los continuos problemas en todos los servicios ferroviarios en el País Valenciano, y en concreto en las comarcas de Castelló, donde hacen temer una verdadera intencionalidad en desmantelar el ferrocarril tradicional por una apuesta por la alta velocidad que estropea el resto de servicios.

Hace unos meses la excusa a este desbarajuste eran las obras caóticas y sin previsión del despropósito del tercer hilo, pero hemos visto cómo pesar de ampliar la frecuencia de regionales hasta Vinarós por ejemplo, el caos ferroviario continúa siendo demasiado habitual; saturación, anulación o retrasos importantes de trenes sin previo aviso (desde AVE a cercanías pasando por todas las opciones posibles) , paralización de servicios, hace que esto sumado a incremento de tarifas, a un incremento del tiempo de trayecto, a anulaciones del servicio con motivo de las obras como por ejemplo en la Línea c5 entre Sagunto y Caudiel, desincentivan el uso del ferrocarril abocándonos a los usuarios con alternativa a emplear el vehículo particular cuando no te quieres jugar reunir tarde a tus obligaciones

La situación del tren convencional es preocupante puesto que continúa degradándose el servicio, tenemos todavía demasiadas estaciones que no son accesibles, demasiadas actuaciones de seguridad y movilidad promesas de hace décadas y que no se cumplen, mientras vemos que se llenen la boca de supuestas grandes Inversiones en materia ferroviaria que van a un modelo faraónico como el AVE y que todo y la polémica del modelo, se invierte en otros territorios y no en

SENADO
LEISLATURA
REGISTRO GENERAL
Expediente:
ENTRADA

las zonas económicamente más dinámicas y más pobladas como por ejemplo el arco mediterráneo; las gran inversiones para el arco mediterráneo se han gastado en actuaciones que nada tienen que ver en la comunidad autónoma de Madrid, y ahora tememos los efectos que pueda tener la ampliación del tercer hilo (sucedánea a unas infraestructuras dignas) desde Castelló hacia su norte.

Este desmantelamiento encubierto del tren tradicional continúa una táctica que se ve en buena parte de la periferia de un Estado centralista, se puede ir en AVE desde Madrid a buena parte del territorio, aunque el AVE vaya vacío y nos haya arruinado hacer esta infraestructura y continúan desviando millonadas para financiar un tren elitista y sin uso en buena parte del territorio, mientras se desmantela el ferrocarril que necesita la gente en su día a día, ya sea en el mediterráneo o en otras partes como por ejemplo las conexiones dignas con Extremadura o el tren de la Vía de la Plata por vertebrar el oeste del Estado

Por ello se pregunta:

- ¿Piensa el Gobierno desmantelar el tren de cercanías?

En caso contrario, ¿Qué está pasando con el servicio para haberse vuelto tan caótico?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es un reflejo de lo que ocurre en el resto del estado español, y que básicamente se centra en las grandes inversiones en Alta Velocidad, mientras que la red convencional se deteriora progresivamente.

En la red de cercanías de Valencia, las usuarias se enfrentan cada día a situaciones, que no por cotidianas, dejan de ser desesperantes en muchísimos aspectos, como los retrasos, supresiones de trenes, composiciones en simple, en vez de en doble dada la afluencia de viajeras en esa franja horaria, obras interminables y muchas veces innecesarias que a veces dejan sin presupuesto a las verdaderamente importantes, y que son las que mejoran el día a día de las personas usuarias.

Está objetivado que en las cercanías de Valencia existe un déficit de vehículos ferroviarios adaptados a Personas de Movilidad Reducida (PMR), en los últimos meses se han dado casos de personas que han esperado hasta 6 horas para poder subir a un tren que le permitiera realizar el viaje con garantías de seguridad.

Además, los que, sí están adaptados, solo está una de las puertas por lado, con lo que, en caso de avería o inutilidad de una de ellas, se debe condenar la del lado opuesto también, quedando con frecuencia el tren inoperativo para personas con movilidad reducida.

- ¿Cuántos vehículos adaptados a Personas de Movilidad Reducida (PMR) dispone la red de

Cercanías y Regionales de RENFE en el País Valencià?, ¿Qué tanto por ciento supone esta cifra?

SENADO
LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

Expediente:

ENTRADA



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es un reflejo de lo que ocurre en el resto del estado español, y que básicamente se centra en las grandes inversiones en Alta Velocidad, mientras que la red convencional se deteriora progresivamente.

En la red de cercanías de Valencia, las usuarias se enfrentan cada día a situaciones, que no por cotidianas, dejan de ser desesperantes en muchísimos aspectos, como los retrasos, supresiones de trenes, composiciones en simple, en vez de en doble dada la afluencia de viajeras en esa franja horaria, obras interminables y muchas veces innecesarias que a veces dejan sin presupuesto a las verdaderamente importantes, y que son las que mejoran el día a día de las personas usuarias.

Está objetivado que en las cercanías de Valencia existe un déficit de vehículos ferroviarios adaptados a Personas de Movilidad Reducida (PMR), en los últimos meses se han dado casos de personas que han esperado hasta 6 horas para poder subir a un tren que le permitiera realizar el viaje con garantías de seguridad.

Además, los que, sí están adaptados, solo está una de las puertas por lado, con lo que, en caso de avería o inutilidad de una de ellas, se debe condenar la del lado opuesto también, quedando con frecuencia el tren inoperativo para personas con movilidad reducida.

- ¿Cuántos vehículos adaptados a Personas de Movilidad Reducida (PMR) dispone la red de

Cercanías y Regionales de RENFE en el País Valencià?, ¿Qué tanto por ciento supone esta cifra?

SENADO
LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

Expediente:

ENTRADA



SENADO
XIII LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

ENTRADA 3509

25/07/2019 08:40

**Expediente:
684/000807**

PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es un reflejo de lo que ocurre en el resto del estado español, y que básicamente se centra en las grandes inversiones en Alta Velocidad, mientras que la red convencional se deteriora progresivamente.

En la red de cercanías de València, las usuarias se enfrentan cada día a situaciones, que no por cotidianas, dejan de ser desesperantes en muchísimos aspectos, como los retrasos, supresiones de trenes, composiciones en simple, en vez de en doble dada la afluencia de viajeras en esa franja horaria, obras interminables y muchas veces innecesarias que a veces dejan sin presupuesto a las verdaderamente importantes, y que son las que mejoran el día a día de las personas usuarias.

En 2019, se ha aprobado un presupuesto de más de 3000M€ para la compra de nuevo material ferroviario, que, aunque en muchos casos continúe apostando por la Alta Velocidad, también hay cantidades importantísimas para cercanías y Media Distancia, en ese mismo anuncio, se destaca que el 60% de esas nuevas unidades irán destinadas a Madrid y Barcelona, con lo que València y su influencia seguirá con el déficit de vehículos, o llegaran vehículos que dejaran de operar en ambas capitales.

En el mejor de los casos, y teniendo en cuenta que los concursos lleguen a licitarse este mismo año, el plazo de fabricación, entrega, homologación y habilitación del personal, no bajara en

ningún caso de 5 años.

Senado
Legislatura
Registro General
Entrada

Expediente:
Sin menospreciar la necesidad de estas grandes ciudades, en València, y en el País Valencià, la situación es más acuciante que en otras, ya que en 2017 se suprimieron más de 2000 trenes de cercanías y media distancia y en 2018 las cifras, cuando se publiquen, serán muy similares. En 2019, si no se toman medidas urgentes, la cifra puede ser mayor. Estas supresiones se deben en su gran mayoría a la falta de personal, sobre todo de conducción, pero también de mantenimiento de material rodante y atención comercial. Esta falta de personal se traduce en un gran trastorno a las personas usuarias y provoca retrasos diarios y una merma sustancial de la calidad del servicio, incluso de la seguridad.

¿Cuántos trenes de cercanías y media distancia se han suprimido en el País Valencià a lo largo de los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019 hasta la fecha? ¿Por qué motivo?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es un reflejo de lo que ocurre en el resto del estado español, y que básicamente se centra en las grandes inversiones en Alta Velocidad, mientras que la red convencional se deteriora progresivamente.

En la red de cercanías de València, las usuarias se enfrentan cada día a situaciones, que no por cotidianas, dejan de ser desesperantes en muchísimos aspectos, como los retrasos, supresiones de trenes, composiciones en simple, en vez de en doble dada la afluencia de viajeras en esa franja horaria, obras interminables y muchas veces innecesarias que a veces dejan sin presupuesto a las verdaderamente importantes, y que son las que mejoran el día a día de las personas usuarias.

En 2019, se ha aprobado un presupuesto de más de 3000M€ para la compra de nuevo material ferroviario, que, aunque en muchos casos continúe apostando por la Alta Velocidad, también hay cantidades importantísimas para cercanías y Media Distancia, en ese mismo anuncio, se destaca que el 60% de esas nuevas unidades irán destinadas a Madrid y Barcelona, con lo que Valencia y su influencia seguirá con el déficit de vehículos, o llegaran vehículos que dejaran de operar en ambas capitales.

¿Qué parte del presupuesto de 3000M€ para la compra de nuevo material ferroviario se ha ejecutado, y en qué inversiones en concreto, y en qué territorios?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es un reflejo de lo que ocurre en el resto del estado español, y que básicamente se centra en las grandes inversiones en Alta Velocidad, mientras que la red convencional se deteriora progresivamente.

En la red de cercanías de València, las usuarias se enfrentan cada día a situaciones, que no por cotidianas, dejan de ser desesperantes en muchísimos aspectos, como los retrasos, supresiones de trenes, composiciones en simple, en vez de en doble dada la afluencia de viajeras en esa franja horaria, obras interminables y muchas veces innecesarias que a veces dejan sin presupuesto a las verdaderamente importantes, y que son las que mejoran el día a día de las personas usuarias.

En 2019, se ha aprobado un presupuesto de más de 3000M€ para la compra de nuevo material ferroviario, que, aunque en muchos casos continúe apostando por la Alta Velocidad, también hay cantidades importantísimas para cercanías y Media Distancia, en ese mismo anuncio, se destaca que el 60% de esas nuevas unidades irán destinadas a Madrid y Barcelona, con lo que València y su influencia seguirá con el déficit de vehículos, o llegaran vehículos que dejaran de operar en ambas capitales.

En el mejor de los casos, y teniendo en cuenta que los concursos lleguen a licitarse este mismo año, el plazo de fabricación, entrega, homologación y habilitación del personal, no bajara en

ningún caso de 5 años.

Senado
Legislatura
Registro General
Entrada

Expediente:
Sin menospreciar la necesidad de estas grandes ciudades, en València, y en el País Valencià, la situación es más acuciante que en otras, ya que en 2017 se suprimieron más de 2000 trenes de cercanías y media distancia y en 2018 las cifras, cuando se publiquen, serán muy similares. En 2019, si no se toman medidas urgentes, la cifra puede ser mayor. Estas supresiones se deben en su gran mayoría a la falta de personal, sobre todo de conducción, pero también de mantenimiento de material rodante y atención comercial. Esta falta de personal se traduce en un gran trastorno a las personas usuarias y provoca retrasos diarios y una merma sustancial de la calidad del servicio, incluso de la seguridad.

¿Cuánto personal se calcula falta en el servicio de cercanías y media distancia para dar un servicio óptimo?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es un reflejo de lo que ocurre en el resto del estado español, y que básicamente se centra en las grandes inversiones en Alta Velocidad, mientras que la red convencional se deteriora progresivamente.

El montante histórico de los presupuestos en ferrocarriles se ha repartido de manera muy desproporcionada hacia la Alta Velocidad, siendo de 71% para AVE y solo el 29% para ferrocarril convencional. Por el contrario, los viajes realizados son inversamente proporcionales, y de los más de 580M de viajes, el 96,2% es para usuarias del tren convencional, y solo el 3,8% para AVE y LD- AVE. En los presupuestos de 2018, la cantidad llevo a ser de 80%, frente al 20%.

¿Por qué el Gobierno apuesta por un modelo ferroviario insostenible?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante

En el borrador de PGE de 2019, la inversión propuesta en las líneas de Cercanías y Media Distancia de València es muy superior a otras ocasiones, aunque evidentemente llega tarde, y el déficit es tal, que se debería hacer un

enseñanza, etc...
Estas medidas urgentes, podríamos simplificarlas en la imperiosa necesidad de vehículos ferroviarios, así como personal, sobre todo en los servicios de conducción, mantenimiento de material, y comercial, así como de mantenimiento de infraestructura. Pero también hay medidas muy necesarias, fáciles de implementar, y que aportarían un avance importante y perceptivo de cara a las usuarias, como sería la adecuación de las necesidades más básicas en estaciones, algunas con una iluminación escasa, o inexistente en algún apeadero de Media Distancia, o pasos entre andenes, ascensores sin servicio, y barreras arquitectónicas, en andenes y estaciones, tomos, canceladoras, y la falta de personal de intervención, que alberga un servicio de atención a las usuarias que aporta información y tranquilidad en caso de cualquier incidente. En las estaciones y apeaderos de las líneas de València a Cuenca y València a Alcoi, no existe ni megafonía informativa, ni paneles informativos, ni siquiera los servicios más esenciales para necesidades fisiológicas.

SENADO
LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA

Así mismo, es muy necesaria una reestructuración de los horarios y frecuencias, de toda la red de cercanías y MD, que en la mayoría de los casos data de hace casi 30 años, incluso del final de algunas cabeceras de líneas, para llegar a Campanario.

Expediente:

Ante la abrumadora oleada de supresiones de trenes y servicios, sin aviso previo, además de urgir la necesidad de personal y vehículos, es necesaria una reestructuración del servicio a los recursos de personal y material existentes en la actualidad, que aunque reduzcan el servicio de manera temporal, garanticen que no se suprimen trenes o que circulan con la composición adecuada para garantizar la seguridad y confortabilidad, así como la puntualidad, tan necesaria, sobre todo en cercanías, donde un retraso puede suponer un verdadero quebradero de cabeza a miles de personas.

Es más urgente, y necesario, reducir el servicio momentáneamente, para así garantizar que los horarios y frecuencias ofertadas se cumplen.

¿Piensa adoptar el Gobierno alguna medida en concreto para corregir cada una de estas situaciones?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante

Respecto a las cercanías: LINEA C1 VALÈNCIA- SILLA- GANDIA

Desde Cullera a Gandía haya una vía única electrificada, lo que condiciona una mayor frecuencia, pero dentro de los estándares de calidad, en cuanto a confort y frecuencias. Es, evidentemente mejorable la regularidad de los trenes, y sobre todo, las supresiones de servicio, que azotan en igual medida que a las demás líneas.

La falta de personal de intervención y de apoyo en el tren es una causa de descontento de las usuarias, así como la falta de personal en las estaciones y la escasa información en algunos momentos.

Una reivindicación histórica, es la prolongación de la línea hacia Denia y Alacant, el llamado tren de la costa, con un gran número de población a la que podría dar servicio y una gran potencialidad.

En la actualidad circulan 42 trenes de cercanías, por sentido y día.

- ¿Piensa mejorarse la dotación de personal a esta línea?
- ¿Piensa mejorarse la información ¿
- ¿Piensa crearse una nueva vía electrificada en esta línea?
- ¿Cuándo se va a ampliar la línea hasta Dénia y Alacant?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante

Respecto a las cercanías: LINEA C2 VALÈNCIA- SILLA- XATIVA- ALCUDIA- MOIXENT
En la actualidad, hay deficiencias en algunos puntos que existen limitaciones de velocidad, sobre todo en Silla, o el puente metálico sobre el Xúquer, entre Carcaixent y Alzira, que está muy deteriorado. Paralelo a ello, existe un puente de nueva construcción en hormigón por el que nunca ha pasado un tren desde su construcción, hace más de 12 años.

También se denota una falta de material en las horas punta, con la circulación de trenes en simple composición, cuando la afluencia de usuarias es tan grande que sería necesario la doble composición por calidad, confort y seguridad. Así mismo, la supresión de trenes sin previo aviso es una de las cuestiones más graves en esta línea, que, sumada a las deficiencias en el mantenimiento de algunas estaciones en cuanto a iluminación, canceladoras, ascensores, pasos inferiores, etc.

La construcción de la línea paralela de AV, condicionó en su momento la operatividad de ciertas estaciones, pero después de más de una década, las usuarias ya han asumido esos cambios, y aunque se podría mejorar la operativa, el diseño de las mismas ha quedado condicionado.

En la actualidad circulan 46 trenes de cercanías, por sentido y día.

¿ Cómo piensa el Gobierno solucionar estas deficiencias?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante

Respecto a las cercanías:

VALÈNCIA- BUNYOL- REQUENA- UTIEL

La línea C3 de cercanías de València, que conecta València Nord con Bunyol y Utiel, es una de las que más ha sufrido el retroceso de usuarias en los últimos años, esto fue debido, en gran medida, a las supresiones de servicio y al aislamiento que sufrió al estar cortada la conexión de la misma, hasta la estación de València Nord, durante muchísimo tiempo, con lo que la línea finalizaba en la estación de Sant Isidre.

A ello se le suma que es una línea sin electrificar, y en vía única, además de un material diesel obsoleto, incomodo, ineficiente energéticamente y muy contaminante.

Hace algo más de dos años, la línea se ha prolongado a València Nord, pero pasando y realizando maniobras en València Fuente de San Luis, lo que hace aumentar en tiempo de viaje en 15 minutos, y sin que tenga un beneficio entre las usuarias al incluir esta parada. Ello sería fácilmente solucionable con la apertura de un túnel que se construyó a la vez que el del Ave, que une directamente Sant Isidre y València, y que se encuentra cerrado en la actualidad. Apenas faltan unos metros de construcción para poder utilizar la boca norte, así como la rampa que uniría las vías a las de València Nord.

Vemos imprescindible para mejorar el servicio, al menos, la duplicación de la vía hasta Aldaia, y

destacamos que la infraestructura ya existe prácticamente en el 80% del recorrido, ya que antes circulaba paralela la línea de València a Turia, cerrada en la actualidad a partir de Xirivella, y rehabilitada por FGV en otros tramos.

Ello permitiría duplicar fácilmente la línea a Aldaia, aumentando el servicio y la frecuencia. Además, es también necesario la electrificación de la línea, al menos, hasta Bunyol, aumentando así, también, la calidad del servicio prestado y la confortabilidad, además de reducir la emisión de gases contaminantes.

También es una mejora necesaria, la ampliación de la línea C3 hasta Camporrobles, que es la población que se encuentra inmediatamente después de Utiel, última localidad de la País Valencià de esta línea y que solo dispone de tres trenes al día. Para ello sería imprescindible la rehabilitación de los 20 Km que existen entre Utiel y Camporrobles, y que hoy, por el estado deplorable de la línea, solo se puede circular a 60Km/h.

Para realizar esta obra, se podrían haber utilizado las traviesas que han estado almacenadas en la propia estación de Utiel durante decenas de años, y que ahora se están trasladando a otros lugares, o directamente se están destruyendo.

En la propia estación de Camporrobles, se han inutilizado dos vías de apartado de material, en las que, además, han desmantelado carriles y traviesas que serían necesarias para un posible aumento futuro del servicio.

El Plan de Cercanías que el Ministerio de Fomento presentó en 2017 para València, entre otras medidas, contemplaba, la electrificación y duplicación de la línea C3 de manera inmediata, y ya existía un proyecto para ello, así como el cambio de bloqueo para la gestión del servicio ferroviario. La Plataforma de Alcaldes afectados de esta línea C3, estuvieron en Madrid hace breves fechas, reunidos con el Ministerio de Fomento, y en ella se les comunicó que había que cambiar el proyecto, y ello suponía empezar de nuevo todo el proceso para la duplicación y electrificación de esta línea.

En la actualidad circulan 25 trenes de cercanías, por sentido y día, los 3 trenes de MD, en este trayecto hacen servicio de cercanías, 7 de ellos llegan a utiel.

- ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para modernizar esta línea?

¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para hacer efectiva la apertura de un túnel que se construyó a la vez que el del Ave, que une directamente Sant Isidre y València, y que se encuentra cerrado en la actualidad. Apenas faltan unos metros de construcción para poder utilizar la boca norte, así como la rampa que uniría las vías a las de València Nord?

- ¿Cuándo va a proceder a la duplicación de la vía hasta Aldaia?

- ¿Cuándo va a proceder a la electrificación de la línea, al menos, hasta Bunyol, aumentando

- ¿Cuándo va a proceder a la ampliación de la línea C3 hasta Camporrobles?



SENADO
XIII LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

ENTRADA 3516

25/07/2019 09:15

**Expediente:
684/000814**

PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante

Respecto a las cercanías: LINEA C4 VALÈNCIA- XIRIVELLA ALTER

Esta línea es un ramal, es parte de la antigua línea que discurría entre València Riba-roja de Turia y Llíria..

En la actualidad tiene un tráfico residual y con escasa ocupación utilizar parte de su trazado para desdoblarse la vía entre Sant Isidre y Aldaia, y aumentar el tráfico entre estas, compensando a Xirivella con un aumento de frecuencias importante en el apeadero de Xirivella- Alqueries, sería una opción para reorganizar y aumentar el servicio.

En la actualidad circulan 10 trenes de cercanías, por sentido y día deberían circular.

¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para relanzar esta línea?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante

Respecto a la LINEA C5 VALÈNCIA- SAGUNTO- CAUDIEL

Esta línea se compatibiliza y complementa con la de Media Distancia hasta Teruel y Zaragoza, hay que destacar que es vía única y sin electrificar, por lo que los trenes, al igual que ocurre en la C3, son antiguos, ineficientes energéticamente, lentos e incómodos, y se necesitaría la sustitución de este material con urgencia.

En los últimos años, la remodelación de algunas estaciones ha supuesto la reconversión de estas en apeaderos, con el consiguiente desmantelamiento de las vías y cercenando la posibilidad de realizar cruces de trenes, absolutamente imprescindibles para aumentar la frecuencia y regularidad de estos.

Es paradójico, que ahora, se están planteando proyectos para volver a construir estaciones de apartado, incluso de longitudes de 750m para los trenes de mercancías, despreciando la infraestructura anterior y multiplicando el gasto económico.

El trazado de la línea y la orografía, hacen que no se puedan superar ciertas velocidades, pero con un mantenimiento adecuado, esta línea tiene posibilidades de volver a dar la calidad y regularidad que esperan las personas usuarias.

Existe un proyecto de 430 M€ para la rehabilitación de esta línea hasta Teruel, incluida la electrificación de la misma, pero el proyecto de realizar una nueva vía para el Corredor Cantábrico- Mediterraneo mantiene dormido el proyecto.

Este nuevo Corredor, en caso de construirse, significaría la muerte de este tramo convencional, ya que las inversiones, tal como ha ocurrido en las líneas, irían destinadas al nuevo corredor, que sería de ancho diferente y que supondría que los trenes no pararían en las estaciones actuales, ya que el nuevo diseño no contempla este uso. Además de ser un atentado ecológico de una gran envergadura en la sierra Calderona y de Espadá, así como un despilfarro económico de más de 10.000M€ que no solucionarían ningún problema de estas comarcas.

Es también destacable que la línea férrea discurra totalmente paralela a la Vía Verde de Ojos Negros, y que se esté obviando la potencialidad de este recurso, que podría revitalizar social y económicamente a poblaciones por las que pasa esta línea.

En la actualidad, los trenes no están adaptados para el transporte de bicicletas, y deben realizarlo en las propias plataformas, además, ha habido periodos de tiempo, que, incluso ha estado prohibido el transporte en los trenes de cercanías.

Los 3 trenes de Media Distancia, que complementan la línea, solo pueden transportar 3 bicicletas por convoy, lo que resulta irrisorio, pero, además, con complicados trámites previos de solicitud de transporte de la bicicleta.

Una medida muy necesaria para esta línea es la adaptación de los vehículos para el transporte seguro de bicicletas, bien sea con espacios dedicados a ello, o en espacios compartidos y adaptables, como se hace en multitud de países europeos.

En la actualidad, está cortada temporalmente, desde principio de julio hasta el 8 de octubre, para adaptar ciertas estaciones a un tráfico de mercancías de mayor longitud. Denunciamos esta situación, ya que creemos innecesario el corte total de servicio, que podía haberse realizado en periodos nocturnos preferentemente, cuando no hay circulación, y en todo caso, las fechas elegidas condicionan la época en que más usuarias utilizan el tren, lo que significa la muerte absoluta, una vez más, y la expulsión de las personas que todavía utilizaban el tren, hacia la carretera, en una clara estrategia de trasvase de recursos.

En la actualidad circulan 5- 6 trenes de cercanías, por sentido y día.

- ¿Por qué se ha optado por el corte total del servicio por las obras de adaptación y no se ha optado por los trabajos nocturnos?
- ¿Qué medidas se van a adoptar para permitir la subida de bicicletas?
- ¿Qué medidas van a adoptarse para potenciar la Vía Verde de Ojos Negros?
- ¿Qué medidas van a adoptarse para que el futuro Corredor Cantábrico- Mediterráneo no suponga la eliminación de las cercanías?
- ¿Para cuándo la rehabilitación de esta línea hasta Teruel, incluida la electrificación de la misma?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
Respecto a LINEAS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA
LINEA VALÈNCIA- XATIVA- ALCOI

La línea férrea de Xàtiva a Alcoi es una línea que históricamente ha sido menospreciada por las diferentes administraciones, incluso ha superado periodos en los que el cierre de la misma era una opción que se barajaba como muy posible. En los últimos años se han efectuado obras que han mejorado la seguridad, sobre todo de las trincheras, y se han suprimido limitaciones de velocidad que lastraban la calidad, seguridad y confortabilidad de la línea, pero que han sido insuficientes para mejorar los tiempos de viaje, incluso la calidad del servicio en general.

En los últimos meses se ha estado trabajando en la instalación de señales en las estaciones de Ontinyent y Alcoi, así como el cableado necesario, y la instalación de cámaras IP que permitieran aumentar la fiabilidad y seguridad del sistema de bloqueo y gestión del tráfico, pero que se paralizó en diciembre de 2018 sin causa aparente, obligando a la empresa constructora incluso a deshacer y retirar el material que se estaba instalando.

En la actualidad, se han reanudado las obras, aunque con un planteamiento diferente, que cambiara el sistema de ¿Bloqueo y Gestión del Tráfico¿ por uno más ágil y seguro.

Para efectuar una mejora que se perciba entre las personas usuarias, sería necesario un cambio significativo en la línea, orientado, además, a un sistema de gestión de tráfico que permita aumentar las frecuencias, también, al acondicionamiento de las antiguas estaciones de Albaida o Beniganim, que permitirían realizar cruces de trenes, disminuyendo los cantones ferroviarios y

SENADO
LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

Expediente:

aumentando la frecuencia de trenes.
El cambio de traviesas y railes, también contribuiría a aumentar la calidad del servicio y la sensación de confort de las usuarias.

ENTRADA

En la actualidad, hay solamente 4 circulaciones por sentido, y, por ejemplo, desde Alcoi u Ontinyent, en la franja horaria de la mañana, desde las 8,50h hasta las 15,18h no hay ningún tren a València, lo cual es inasumible, si se pretende dar un servicio coherente a las personas usuarias.

En este momento, y sin cambios, además, prácticamente sin presupuesto, se podría poner varios trenes en esa franja horaria, al menos, entre Alcoi y Xàtiva, para conectar con las cercanías de Xàtiva a València, lo que aumentaría sustancialmente la disponibilidad horaria de servicio y la oferta en la línea.

El cambio de material por uno más ágil y eficiente también es imprescindible para adaptarla a los tiempos que corren, en aras de la sostenibilidad.

En la actualidad circulan 4 trenes de Media Distancia, por sentido y día.

¿Piensa adoptar alguna medida el Gobierno, para mejorar este servicio, con las medidas aquí indicadas u otras?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
Respecto a LA LINEA VALÈNCIA- SAGUNT- TERUEL- ZARAGOZA

Esta línea está en la misma situación de desinversión que las demás líneas convencionales del País Valencià, y la solución no pasa, como se pretende por una nueva línea de Alta Velocidad, que será un atentado medioambiental, un coste económico inasumible y una catástrofe social, ya que las poblaciones y comarcas quedarán sin este servicio esencial para su desarrollo, todo ello en aras de una línea que adelantaría la desaparición de la convencional.

Además, desde diferentes plataformas medioambientalistas, sociales y ciclista, se está pidiendo desde hace mucho tiempo y con insistencia la potenciación de los trenes de esta línea en cuanto al transporte de bicicletas, ya que circula prácticamente paralela a la vía verde más larga de España, la Vía Verde de Ojos Negros, lo que sería un revulsivo importantísimo para las comarcas de interior de València y Castello, así como para las de Teruel. Además, por supuesto, produciría un aumento en las personas usuarias del ferrocarril al aumentar la frecuencia y el servicio.

En la actualidad solo circulan 3 trenes diarios por sentido de Media Distancia, en los que solo se pueden transportar 3 bicicletas por convoy, lo que resulta irrisoria y prácticamente insultante.

Es imprescindible adecuar los trenes con espacios destinados a las bicicletas, o en su caso con espacios compartibles, con asientos desplazables, como ocurre en muchos países europeos.

En la actualidad circulan 3- 4 trenes de Media Distancia, por sentido y según el día.

¿Piensa adoptar alguna medida el Gobierno, para mejorar este servicio, con las medidas aquí indicadas u otras?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
Respecto a LINEA VALÈNCIA- UTIEL- CUENCA- ARANJUEZ- MADRID

Hasta Utiel, comparte trenes con la C3, con los condicionantes que se han comentado de la línea, pero desde Utiel a Cuenca, es, sin ningún lugar a dudas, la peor línea de las que llegan a València, ya que los 123 km que separan Utiel de Cuenca se realizan en condiciones muy precarias, con una velocidad máxima de 60 km/h durante todo el trayecto, lo que hace que los tiempos sean inasumibles por las personas usuarias.

Además, en algunos tramos se circula a 20 y 30km/h por mal estado de la vía, que no ha tenido una rehabilitación específica desde su construcción, lo que deja en su límite más bajo la calidad y seguridad del servicio, con constantes retrasos y averías.

Entre Utiel y Cuenca, solo existen dos estaciones con posibilidad de realizar cruces de trenes, que son Camporrobles y Carboneras de Guadazaón.

Por poner un ejemplo práctico, en los años ochenta, los trenes que unían València, con Madrid por esta línea, tardaban 4,20h, hoy 7,58h, casi el doble, 30 años después.

Excepto algún día esporádico, en fin, de semana, el material es de la serie 592 Manes de más de 40 años de antigüedad poco fiables, ruidosos, e ineficientes energéticamente, que suman incomodidades a las que aporta la línea con una infraestructura de carriles deteriorados, traviesas rotas y balasto que ya no cumple su función.

En la actualidad circulan 3 trenes de Media Distancia, por sentido y día.

¿Piensa adoptar alguna medida el Gobierno, para mejorar este servicio?

SENADO
LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

ENTRADA

Expediente:



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
Respecto a la LINEA DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA : VALÈNCIA- CASTELLÓ- VINARÒS-
TORTOSA- BARCELONA

Esta línea está condicionada por la construcción del tercer carril entre València y Castelló, y está sufriendo continuas obras, supresiones de trenes y servicios, y retrasos y disminución de servicio prestado, así como cambios de horarios continuos en los últimos años. Además, estas obras, y el tercer carril, son totalmente innecesarios e ineficaces de cara a las usuarias de la línea, incluso para las mercancías y el servicio de AVE y LD.

Desde hace unos meses, se está instalando entre València y Sagunto, el segundo, tercer carril, o sea, un carril adicional, en la vía contigua al que instalaron hace tres años entre València y Castelló de la Plana, teóricamente, para potenciar las mercancías del Corredor Mediterráneo, y efectivamente, para hacer llegar un pseudo- AVE a la ciudad de Castelló de la Plana.

No creemos que hiciera falta recordar todo lo que aquella innecesaria infraestructura provocó en la red ferroviaria, sobre todo la de cercanías, pero también, en la de Media y Larga Distancia. En aquellos años, se suprimieron hasta el 65% de los trenes de cercanías, con retrasos importantísimos en los que seguían circulando, así como cambios de horarios en Media y Larga Distancia, transbordos en autobús y el túnel de Cabanyal cerrado completamente durante más de dos meses. Todo ello hizo que disminuyera en más del 50% el número de personas usuarias de la línea C6, que buscaron una alternativa más efectiva para llegar a su trabajo, ocio o centros de estudio, encontrando en la carretera, y, sobre todo, en la V- 21 la respuesta más simple, lo que

supuso que una media de 9100 personas diarias dejase de viajar en tren desde València a Castelló de la Plana para comenzar el traslado en un vehículo privado en su gran mayoría. Casi de inmediato, se destapó la urgencia de ampliar los carriles de la V- 21, sin tener en cuenta las consecuencias medioambientales y de patrimonio que ello significaba en L¿Horta Nord, y sin contemplar la posibilidad de revertir la situación en las cercanías, ni de aumentar el servicio, evidentemente, despreciando además, al 47,5% de las personas usuarias de esta línea, que ya no volvieron a utilizar este servicio ferroviario, en una clara estrategia encaminada a potenciar la movilidad por carretera, frente a opciones mucho más sociales y ecológicas.

El ¿Corredor Mediterráneo¿ se va clarificando, y confirmando qué es y para qué, y a quien sirve. Las obras del Corredor lastran la economía en inversiones faraónicas innecesaria, algunas realizadas desde hace décadas, y todavía sin utilizar, como clara muestra del afán especulador como fin, otras, por la nula voluntad de servicio.

Ahora, unos años más tarde, tenemos un tercer carril que ha permitido al AVE llegar a Castelló haciendo el ridículo más estrepitoso, que no da servicio a la ciudadanía más cercana, que circula a menor velocidad que los trenes Talgo y Euromed que ya existían, utilizando, incluso más tiempo que ellos, y que ha provocado que las Cercanías y Regionales incrementen el tiempo de viaje de una manera incomprensible en más de 30 minutos en un claro desprecio de la Administración General y Autónoma hacia el ferrocarril convencional y el inmenso espectro social que lo utiliza. Además, el tercer carril, que se diseñó inicialmente para mercancías, continua sin verlas pasar, y siguen estando en la cota más baja de su historia, las cercanías, al ritmo de supresiones de 2017, donde 2000 trenes dejaron de circular en València por falta de personal, mientras, los políticos siguen soñando con el túnel pasante de la ciudad, como panacea de solución, en lo que se augura como otro gasto ingente y superfluo, despreciando alternativas menos costosas y mucho más coherentes.

La racionalización de las infraestructuras existentes, es la alternativa, así como, la realización de un by- pass de mercancías por el oeste, hasta Sagunt, o la ubicación definitiva de la estación del AVE en La Font de Sant Lluís, para llegar al Norte también por el Oeste, junto a la propuesta de by- pass de mercancías, salvando así el auténtico despropósito que significaría realizarla paralela a la que pasa por L¿Horta Nord, lo que permitiría aumentar las cercanías a Castelló en más del 50%, y quedando todavía un 46% de aumento de capacidad en reserva de imprevistos futuros. Este verano, posiblemente dentro de unos días, se volverá a cerrar el túnel de Serrería, otro contratiempo para ya una más que maltrecha línea.

En la actualidad un total de 20 trenes de Media y Larga Distancia por sentido y día circulan por esta línea.

¿Piensa adoptar alguna medida el Gobierno, para mejorar este servicio?

¿Qué previsiones reales tiene el gobierno a corto, medio y largo plazo para esta línea?

¿Piensa el Gobierno dejar de castigar a las personas usuarias de esta línea?

¿Es consciente de la degradación del servicio que ha supuesto todas estas actuaciones?



SENADO
XIII LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

ENTRADA 3524
25/07/2019 09:55

Expediente:
684/000820

PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante Respecto a la LINEA VALÈNCIA- XATIVA- VILLENA- ALACANT- ELX- MURCIA Esta línea es de vía doble electrificada a 3000v desde València a La Encina, desde allí a Alicante es vía única electrificada, circulan paralelas las de alta velocidad de Madrid a Alacant, la de Xàtiva a la Encina, y desde Benifaio, la de València a Xàtiva, aunque esta no está en servicio. Comparte tráfico de Cercanías hasta Xàtiva y Moixent, así como Media Distancia y Regionales de Albacete y Alcazar hasta La Encina, así como Larga y Media Distancia a Alicante y Murcia. También circulan trenes de mercancías con procedencia, sobre todo del puerto de València. En la actualidad circulan 11 trenes de Media y Larga Distancia, por sentido y día. ¿qué medidas piensa adoptar el Gobierno para mejorar esta línea?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ
VALÈNCIA- XATIVA- ALACANT

En la actualidad, circulan en esta línea 11 trenes por sentido y día, ninguno de mercancías, compaginando los de producto Euromed y Talgo, para Larga Distancia y Trenes Regionales hasta Alicante, los de producto Media Distancia continúan hacia Murcia y Cartagena.

Entre Alacant y Villena, existe una línea que compatibiliza este tráfico con un servicio de Cercanías- MD de reciente creación.

Entre Alacant y Murcia existe un servicio de cercanías en vía única sin electrificar, con vehículos Diesel poco eficientes energéticamente e incómodos. En este trayecto se encuentra la estación de Torrellano, muy próxima al aeropuerto de Alacant ¿El Altet¿, y en el que se podría establecer un servicio de conexión en bus lanzadera de apenas 1 Km de distancia

- ¿Piensa mejorarse este servicio?

¿Piensa dotar a la estación de Torrellano de servicio de bus lanzadera hasta el aeropuerto?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ
VALÈNCIA- XATIVA- ALBACETE

En la actualidad, circulan 5 trenes de viajeros por sentido y día, y 11 de mercancías. Se compatibiliza la LD, con Regionales y MD.

Entre Alicante y Albacete existe una línea de Alta Velocidad, así como una vía de Alta Velocidad paralela a la actual entre València y Xàtiva, construida hace 12 años y sin uso.

Entre Xàtiva y La Encina está en servicio una vía única hasta Moixent, abierta hace solo dos meses, que deberá continuarse hasta la Encina, y conectará con Albacete y Alicante. En principio será vía única electrificada a 3000v, y en el futuro albergará todo el tráfico de cercanías, Media Distancia, Regionales, algunos trenes de Larga Distancia, así como los de Mercancías, para liberar la vía doble electrificada, de gran capacidad, y de Velocidad Alta, para que circule solamente el AVE a Alicante, reestructurándola y adaptándola a ancho internacional, y una electrificación a 25000v, en otro ejemplo de prioridades mal entendidas.

¿Es este un claro ejemplo para el Gobierno de como el AVE relega al resto de servicio ferroviarios?

¿Por qué existe una vía de Alta Velocidad paralela a la actual entre València y Xàtiva, construida hace 12 años y sin uso?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ
VALÈNCIA- SILLA- GANDIA

Línea exclusiva de Cercanías, con 41 trenes por sentido, no circula ni un solo tren de Mercancías o Regionales, solo en verano, existe un servicio de LD desde Madrid.

Hasta Silla, la línea se comparte con la de Xàtiva, por lo que la frecuencia de cercanías es de 86 frecuencias diarias con parada por sentido, más 3 Regionales con parada y 15 MD y LD sin parada, junto a otros 15 mercancías por sentido, la convierten en uno de los puntos con más tráfico de la CV, en la estación de Silla, existe una limitación de velocidad a 60 Km/h, desde hace más de una década, que lastra la regularidad y confortabilidad de todas las circulaciones.

El andén de Silla, solo para su recrecimiento, ha estado más de 4 años en obras.

Desde Silla a Cullera es vía doble electrificada, y desde Cullera a Gandía, es vía única electrificada a 3000v.

¿Por qué ha durado tanto las obras en el andén de Silla?

¿Qué medidas piensa adoptarse para mejorar la regularidad y confortabilidad actuando en la limitación de velocidad de la estación de Silla?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ
VALÈNCIA- XATIVA- ALCUDIA- MOIXENT

Por esta línea, circulan diariamente 46 cercanías hasta Xàtiva por sentido, de los que 32 llegan a Alcudia, y 12 a Moixent, abierta recientemente después de casi 8 años cerrada.

Por esta línea, evidentemente, también pasan las 2 circulaciones que van a Alcoi, las 11 de Alacant, por sentido, y las 5 de Albacete, mas unos 15 mercancías diarios por sentido.

Una vez finalizada la línea entre Xàtiva y Moixent, y posteriormente a La Encina, en vía única electrificada, esta tendrá que absorber todo el tráfico de cercanías, media distancia y mercancías, así como parte de la Larga Distancia, insistimos, en vía única, mientras la actual, en vía doble, se destinará exclusivamente para AVE.

Paralela a esta línea existe una vía doble de Alta Velocidad, en construcción desde hace más de una década, operativa desde hace años, y que no ha pasado ni un solo tren. Es de destacar que la línea tiene tensión desde hace años.

Entre Silla y la Factoría Ford, existe un ramal, a velocidad máxima de 30 Km/h que solo se utiliza para mercancías. Desde hace unos 4 años existe un túnel que servirá para conectar la estación de la factoría Ford con la línea de AV, inacabado y lleno de agua, sin visos de continuar y evidentemente con un derroche económico importante.

- ¿Por qué no entra en funcionamiento la línea paralela (vía doble de Alta Velocidad, en

construcción desde hace más de una década, operativa desde hace años, y que no ha pasado ni un solo tren)?

SENADO
LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

Expediente:

- Puesto que desde hace unos 4 años existe un túnel que servirá para conectar la estación de la factoría Ford con la línea de AV, inacabada y lleno de agua, sin visos de continuar y evidentemente con un derroche económico importante, ¿ Cuándo piensa acabarse ese túnel y ponerlo en funcionamiento?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ
VALÈNCIA- XATIVA- ONTINYENT- ALCOI

Esta línea es exclusiva de Media Distancia, ni siquiera mercancías desde hace más de 25 años. Hay 4 circulaciones diarias por sentido desde Xàtiva, y 2 de ellas van directamente desde Xàtiva, para que otras 2 se realice con enlace en Xàtiva. Los viernes y domingos existe refuerzo de servicio con un tren adicional.

La principal problemática de esta línea es la falta de inversiones en los últimos años, que hace que el trayecto sea superior a 2h lo que hace, junto a la escasa frecuencia, que muchas personas usuarias tradicionalmente, hayan sustituido el tren, por la autovía.

Otro aspecto a destacar, y que además se resolvería sin presupuesto, es que entre las 8,50h y las 15,18h no existen más conexiones entre Alcoi y la línea y València, lo que hace que muchas personas descarten la opción de su utilización por falta de frecuencia y conexiones.

Este hecho es sumamente grave, ya que el vehículo que sale de Alcoi a las 8,50h, permanece parado en Xàtiva desde las 10,04h a las 13,20h que vuelve a realizar servicio hacia Alcoi, con el personal en servicio y espera. Es perfectamente asumible que este vehículo, con el personal correspondiente, realizara un nuevo viaje, incluso dos, para dar servicio a esta franja horaria.

Esta situación se está dando sin causa justificada desde hace 30 años, cuando se paralizaba la circulación para que las estaciones pudieran realizar las maniobras de los trenes de mercancías.

Hoy ya no existen trenes de mercancías, incluso las estaciones se han reconvertido en apeaderos, lo que condiciona la frecuencia operativa de la línea, pero nadie ha cambiado adecuadamente los horarios de una manera coherente y efectiva que beneficie a las personas usuarias. La velocidad de la línea entre Xàtiva y Alcoi tiene una media de 60 Km/h, siendo la velocidad máxima en dos cortos tramos de 80 y 85 Km/h.

Además, sería importante modificar el sistema de bloqueo y gestión de tráfico por un sistema automatizado y de bajo coste, como el BLAU, que permitiría aumentar la frecuencia y la seguridad, así como posteriormente, rehabilitar una estación para efectuar cruces de trenes. La infraestructura se sustenta con traviesas de madera en precarias condiciones, con carril unido por bridas, sin soldaduras, por lo que el viaje se realiza en condiciones pésimas de confortabilidad, e incluso de seguridad por el escaso mantenimiento. La iluminación en muchos de los apeaderos es escasa, incluso inexistente.

Ante la precariedad de este servicio y de estas infraestructuras, ¿qué medidas piensa adoptar el Gobierno en concreto y con qué planificación, para dar respuesta a las necesidades expuestas u otras?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ
. - VALÈNCIA- FSL- SANT ISIDRE- BUNYOL- UTIEL- CUENCA- MADRID LINEA
CONVENCIONAL

En esta se compagina el servicio de Cercanías y Media Distancia exclusivamente, no circulan Mercancías, ni trenes de Larga Distancia.

Hasta Bunyol, la vía está aceptable, pero con un importante condicionante, que es la falta de electrificación, lo que condiciona el tipo de vehículos empleados, así como la eficiencia energética, el medio ambiente y la confortabilidad. Sería imprescindible electrificar esta línea, al menos hasta Bunyol, y duplicar los primeros kilómetros hasta Aldaia, aprovechando la explanación que existe paralela en una buena parte del trazado de la línea C4.

Desde Bunyol a Utiel, al existir menos circulaciones, se podría asumir la no electrificación, o realizarlo en una fase posterior.

Entendemos también imprescindible la rehabilitación del tramo Utiel- Camporrobles, muy deteriorado, y que obliga a circular a tan solo 60 Km/h, para incluir esta población en la línea C3. También muy importante, por confortabilidad, seguridad y regularidad, la rehabilitación de Camporrobles a Cuenca, en un deterioro insostenible, en los que las limitaciones a 20 y 30 Km/h son frecuentes y existe una de 123Km de longitud a 60 Km/h, lo que condiciona gravemente la utilización de las usuarias de las comarcas por las que discurre el trazado. La mayoría de los

SE
SENADO
LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA

apeaderos tienen una iluminación inexistente, o muy escasa, con andenes precarios, sin información, ni servicios de ningún tipo. **Expediente:**
Hasta Aldaia circulan 31 trenes diarios por sentido, de los que 25 llegan a Bunyol, y 7 de ellos a Utiel, solo 3 a Camporrobles y Cuenca.

¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para solucionar estos problemas expuestos en la pregunta u otros existentes en esta línea?



SENADO
XIII LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

ENTRADA 3532

25/07/2019 10:37

Expediente:

684/000827

PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ
VALÈNCIA- FSL- SANT ISIDRE- XIRIVELLA ALTER

Línea completamente en desuso, circulan 10 trenes por sentido, pero las supresiones de servicio son constantes. Algunas veces, hasta todos los servicios diarios.

¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para mejorar el servicio?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ
VALÈNCIA- REQUENA- UTIEL- CUENCA- MADRID LINEA ALTA VELOCIDAD

Por esta línea circulan 18 trenes diarios en cada sentido, de ellos 16 son entre València y Madrid y viceversa. De nueva construcción, su mantenimiento está cerca de los 70M€ al año, lo que condiciona su rentabilidad y la supuesta amortización, según los datos de los primeros años de servicio, la ocupación era del 49%.

Según algunos autores, nunca llegara a amortizarse, siendo el coste real del billete de más de 300€ , aunque las personas usuarias paguen cantidades de entre 25 y 78€ en turista. El resto, de manera indirecta, se está pagando por los PGE, ósea, por toda la ciudadanía, que, al final de todo el programa de Alta Velocidad, podría implicar un desembolso por habitante de más de 6100€ , beneficiando solamente al 3,8€ de quienes utilizan el tren.

¿Qué costa anual tiene el mantenimiento de esta línea (datos de últimos 5 años) ?

¿Cuánto se recauda con la venta de todo tipo de billetes para esta línea, al año (datos últimos 5 años) ¿



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

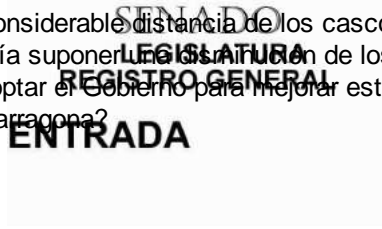
La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ
VALÈNCIA- CASTELLO- TARRAGONA- BARCELONA

Esta línea compatibiliza los servicios de Larga Distancia hasta Barcelona y Tarragona, con la Media Distancia a Vinaròs y Tortosa, y conexiones con Media Distancia de Catalunya, con los trenes de Cercanías hasta Castelló, y hasta Sagunt, con la línea de Caudiel y Teruel. Se encuentra en relativamente buen estado, excepto y paradójicamente el tramo de tercer carril entre València y Castelló, que es el que más incidencias acumula por la construcción de dicha infraestructura, así como su operatividad.

En esta línea, se puede circular a velocidades máximas de 200 y 220Km/h, excepto entre València y Castelló, que también paradójicamente tuvo que reducir su velocidad a 160 Km/h por la implantación del tercer hilo.

Entre Vandellós y Tarragona existe vía única, que condiciona los tiempos de viaje, siendo paradójico que exista una vía doble electrificada de Alta Velocidad, entre Vandellós y Tarragona, en construcción desde hace 17 años y que todavía no está en servicio. Si las previsiones se cumplen, a finales de este año 2019 podría entrar en servicio, reduciendo el tiempo de viaje entre València y Barcelona, y viceversa. Pero, ello, implica el cierre de la línea en vía única entre Vandellós y Tarragona, dejando poblaciones importantes como Hospitalet del Infant, Cambrils, y Salou sin servicio convencional, pasando a tener una sola estación para las tres localidades,

además a una más que considerable distancia de los cascos urbanos y que según las previsiones de la propia RENFE, podría suponer una disminución de los usuarios del 80%. **Expediente:** ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para mejorar este servicio y evitar el cierre de la vía única entre Vandellós y Tarragona?





PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ

VALÈNCIA- SAGUNT- CASTELLO

Se compatibiliza con los demás tráficos, Castelló recibe 41 trenes de cercanías diarios por sentido, así como 4 regionales y 17 de LD, así como el paso de 10 trenes de mercancías por sentido, aunque ninguno de ellos tiene destino Castelló.

Al puerto de Castelló, se accede desde la estación de Las Palmas, el diseño es pésimo, hasta la zona portuaria se llega por un ramal en el que se circula entre 10 y 30 Km/h en todo el trazado, pasa por el casco urbano, y ello depende de un despliegue enorme de policía local y portuaria para poder llegar el convoy al muelle, lo que hace inviable económicamente el transporte por mercancías, explicando la nula utilización, que en la actualidad es menor a un tren por semana. Hasta Sagunt, circulan unos 44 trenes de cercanías por sentido, y unos 10 de mercancías, de los que 5 tienen su destino en el puerto de Sagunt, que está unido por un ramal al que se puede acceder desde lado València o desde la propia estación de Sagunt.

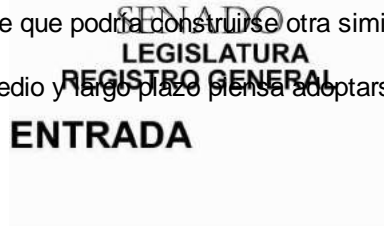
Es paradójico que, desde la línea de Teruel y Zaragoza, no se pueda acceder, y los convoyes tengan que desplazarse a València Fuente de San Luis para hacer maniobras y retroceder hasta Sagunt, con unos 50 km de recorrido innecesario y unas 2h de operaciones como mínimo.

Más paradójico resulta descubrir que la conexión existía hasta hace 25 años, en que se

desmanteló. Ahora, parece que podría construirse otra similar.

¿Qué medidas a corto, medio y largo plazo piensa adoptarse para solucionar estas problemáticas?

Expediente:





PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ
VALÈNCIA- SAGUNT- CAUDIEL- TERUEL- ZARAGOZA

Esta línea compatibiliza el tráfico de Cercanías entre Sagunt y Caudiel, con 6 trenes diarios por sentido, y los 3 por sentido que llegan a Teruel y Zaragoza, con un escaso tráfico de mercancías, en frecuencias semanales en la mayoría de los casos.

La línea hasta hace poco estaba condicionada en 20 tn/eje de peso por eje, por lo que restringía el tráfico de ciertos trenes de mercancías, así como la falta de estaciones para realizar cruces, que como en otras líneas, ya existían y se reconvirtieron en apeaderos, con el consiguiente gasto de recursos en aquel momento, y ahora para poder reconvertirlas.

Esta línea tiene un proyecto de 338 M€ para su rehabilitación y transformación, en la que se electrificaría el recorrido y se duplicarían ciertos tramos para permitir una circulación más ágil.

En el último año, se ha invertido en sistemas de bloqueo más modernos, así como en la implantación del dispositivo tren- tierra, lo que permite una mayor seguridad y operatividad en el tráfico, así como el aumento de peso por eje hasta homogeneizarlo con las demás líneas en 22,5 Tn/eje.

En la actualidad está cortada por obras de julio a octubre.

¿Qué planes a corto, medio y largo plazo tienen previstos para mejorar íntegramente esta línea?



SENADO
XIII LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

ENTRADA 3539
25/07/2019 10:46

Expediente:
684/000830

PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante
SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL FERROVIARIO
TRAFICO FERROVIARIO POR LAS DIFERENTES LINEAS DEL PAÍS VALENCIÀ
VALÈNCIA- CASTELLO- VINARÒS

En esta línea se compatibiliza el tráfico con el que va a Barcelona, y circulan 15 trenes regionales por sentido, de los que 3 tienen conexión con Barcelona, y 1 es directo, así como con 6 trenes Talgo diarios por sentido.

La línea de Cercanías- Media Distancia hasta Vinaròs y su aumento en 12 circulaciones diarias por sentido y día, se inauguró a finales de 2018, lo que ha aumentado al doble la frecuencia total entre el Baix Maestrat y Castelló y València.

¿Piensa el Gobierno aplicar a esta línea tarifas de cercanías en lugar de las de regionales actuales?

¿Por qué motivo continúan existiendo tantos problemas en esta línea?



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante

INFRAESTRUCTURAS CONSTRUIDAS E INUTILIZADAS

En el País Valencià y en las provincias limítrofes, existen gran cantidad de infraestructuras que se realizaron hace muchísimo tiempo, algunas casi dos décadas, y que todavía no han entrado en funcionamiento, y que la construcción de manera innecesaria, y como poco precipitada ha lastrado a las verdaderamente necesarias.

¿ Ejemplo claro es la línea de València a Xàtiva, en Alta Velocidad, casi 10 años construida y sin entrar en servicio oficial, con un tercio de esa inversión se podía haber rehabilitado la convencional que va paralela a 220 Km/h, es paradójico que, en la línea actual, el puente sobre el río Xúquer esté a 60 Km/h, mientras a apenas 10 metros está el majestuoso de la línea paralela sin utilizarse desde hace más de una década.

¿ Túnel entre Sant Isidre y València Nord, construido y sin servicio, podría ahorrar sin inversión 15 minutos de trayecto.

¿ Vandellos- Tarragona casi 20 años construyéndola y todavía sin entrar en servicio.

¿ Xativa- Moixent, cerrada, en rehabilitación, pero todavía sin entrar en servicio. En el futuro soportará el tráfico de mercancías, cercanías, media distancia y parte de Larga distancia, y la actual se destinará solo a AVE, es de destacar que la nueva, y la que soportará más tráfico, será en vía única.

¿ Salida Norte del puerto de València. Hace unos 10 años se construyó un acceso directo entre la

terminal del puerto de València y el túnel del Cabanyal, para ahorrar tiempo y tramites en la salida de mercancías. Hasta hoy, no ha salido un solo tren por esta infraestructura, y eso es debido a que se está utilizando la estación de clasificación de València Puente de San Luis, con el coste de recursos que ello implica, al tener que cambiar de sentido la locomotora de los trenes que salen diariamente de esta terminal.

¿Piensa adoptar alguna medida el Gobierno para utilizar y dar uso a estas infraestructuras?

SENADO
LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA

Expediente:



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, COMPROMÍS, MÁS MADRID Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

La situación del transporte ferroviario en el País Valencià, es preocupante

REUTILIZACION DEL MATERIAL DEL CORREDOR MEDITERRANEO

Desde que hace unos años se apostó por la fórmula del tercer carril entre València y Castelló de la Plana, se han sustituido o se van a sustituir 148 km de línea férrea, unas 300.000 traviesas, y casi 300 km de carriles, además de la sustitución de decenas de desvíos que han pasado a ser de doble ancho.

Este material, en el mejor de los casos se ha trasladado a otras localizaciones, presumiblemente para modernizar líneas, y en el peor de los casos, se ha destruido, con el consiguiente gasto que ello significa, económico y medioambiental, además de obviar las enormes necesidades de las que adolecen algunas líneas del País Valencià, por ejemplo la de Xàtiva a Alcoi, o la interprovincial de Media Distancia de Utiel a Camporrobles y Cuenca que podrían haber sido rehabilitadas en su totalidad con este material que se encontraba en perfectas condiciones de utilización, en algunos casos, se sustituyeron traviesas con apenas un año de vida desde su instalación.

Desde hace unos meses, en las instalaciones de València Fuente de San Luis, se van recopilando traviesas que se sustituyeron en este tramo, y se están destruyendo por maquinas trituradoras, insistimos en que es material en perfecto estado. Todavía faltan muchísimos miles de traviesas en los márgenes de la vía, pendientes de recoger y transportar, y como decíamos con un final incierto.

¿Cuántas traviesas se ha destruido y cuántas se han reutilizado en todo este periodo? ¿Qué se va a hacer con los miles de traviesas en Argentina de vía?

Expediente:

ENTRADA