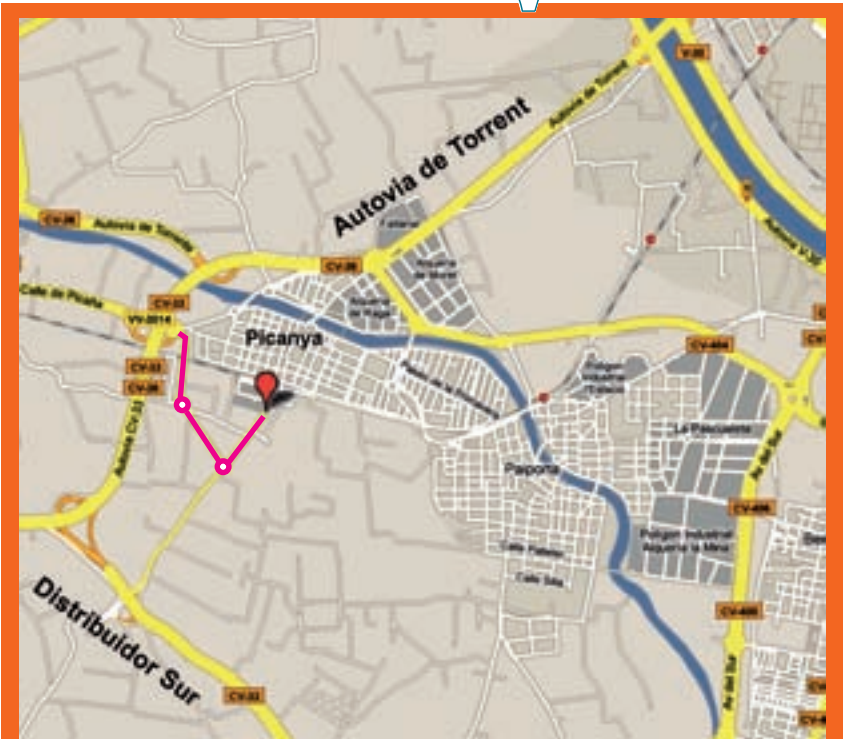




Projecto Picanya Sud con la línea de metro soterrada



Más cerca de la desaparición del metro en superficie

El Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-20 de la Generalitat Valenciana recoge el soterramiento de las vías en Picanya

El PIE (Plan de Infraestructuras Estratégicas) 2010-2020 presentado recientemente por la Generalitat Valenciana recoge el proyecto de soterramiento de la línea de metro en los términos de Picanya y Torrent. Un hecho que sumado a la reciente puesta en marcha de la ronda Sudoeste nos acerca de forma decidida a la ansiada desaparición de la línea de metro en superficie. Una reivindicación histórica de este municipio. Vecinos, vecinas y comerciantes han reclamado diversas veces, en escritos al Ayuntamiento y en escritos a la prensa, la supresión del paso a nivel y la comunicación con la autovía de Torrent y los partidos políticos presentes en el Ayuntamiento (Partido Socialista, Partido Popular, e Iniciativa antes Izquierda Unida) han defendido en sus programas tanto el soterramiento de las vías del metro como la supresión del paso a nivel.

Un largo camino

Empezamos ahora a ver el final del camino, un largo recorrido que se inició en 1999 cuando el Ayuntamiento solicitó a la Generalitat Valenciana el soterramiento de las vías del metro a su paso por Picanya y exigió una solución al paso a nivel. Estas medidas fueron aprobadas por unanimidad de los concejales del Pleno de Ayuntamiento, compuesto por Partido Socialista Obrero Español, Partido Popular e Izquierda Unida.

En 2001 se aprobó por parte de la Generalitat la solución al paso a nivel de Picanya. En el "De casa en casa" número 57 (boletín municipal) se publicó la solución planteada por la Generalitat y consensuada por todos los grupos políticos.

En el año 2007 el Ayuntamiento aprobó el desarrollo del Plan de Actuación Integral "Picanya Sud" condicionándolo al soterramiento de las vías a su paso por Picanya.

Un año después en diciembre de 2008 el Ayuntamiento solici-

tó a la Generalitat que suspendiera transitoriamente el cierre del paso a nivel hasta que se realice el soterramiento. Una solicitud que no fue aceptada por la Generalitat Valenciana alegando motivos de seguridad. El 18 de mayo de 2010 el Ayuntamiento de Picanya ha aprobado por unanimidad de todos los grupos políticos presentes en el pleno el protocolo de Soterramiento con la Generalitat Valenciana.

El nuevo Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020 hace suyo este proyecto.



El polígono industrial Taronja mejor comunicado

La nueva ronda supone un acceso directo de cuatro carriles a las principales autovías comarcales

Hasta el pasado 29 de abril las únicas vías de acceso al polígono industrial Taronja situado en el lado sur de la línea de metro eran por una parte, el camino de la Pedrera que llegaba desde el distribuidor sur y el acceso por el paso a nivel, después de cruzar buena parte del núcleo urbano.

El camino de la Pedrera

En el primer caso, el del camino de la Pedrera, se trata de un acceso a través de una carretera, estrecha, sin ningún arcén y de un solo carril en cada sentido. Una vía absolutamente inadecuada para el paso de camiones de gran tonelaje.

Camiones en el núcleo urbano

En el segundo supuesto, el del paso a nivel, nos encontrábamos con grandes camiones que circulaban por vías como la calle Colón, calle Orihuela o la avenida l'Horta. En este caso el peligro era manifiesto a la hora de entrada y salida del colegio y a la ya claramente excesiva presencia de coches se sumaba el paso de enormes camiones. Sólo la prudencia máxima ha impedido más accidentes.

A este tráfico indeseado se sumaba además el paso a nivel. Inagotable fuente de atascos, para los camiones suponía además un peligro más que evidente: un giro a 90 grados (desde Jaume I) en una vía estrecha, combinado con decenas de coches, unas barreras que podían bajar en cualquier momento y todo el mundo queriendo pasar muy rápido porque ya llevaban rato esperando y sabían que las barreras abiertas duraban muy poco. Más de una caja de camión acabó llevándose las barreras.

Acceso directo a las autovías

Con la nueva ronda los vehículos industriales, los trabajadores, los proveedores... disponen de un acceso directo de dos carriles en cada sentido, resuelto con rotondas en los cruces, que permite llegar en menos de un minuto a la autovía de Torrent (CV-36) y desde ahí enlazar con el distribuidor sur (CV-33) o con la V-30. En este momento hasta la primera nave del Polígono Industrial Taronja se puede llegar a través de autovías desde cualquier nudo de comunicaciones fundamental como el puerto, el aeropuerto, o las autovías A-7 o A-3.



En este momento hasta la primera nave del Polígono Industrial Taronja se puede llegar a través de autovías desde cualquier nudo de comunicaciones fundamental como el puerto, el aeropuerto, la autovía A-7, la A-3...

Mejor movilidad entre las dos partes de la vía

La nueva Ronda Suroeste permite una conexión más segura y más rápida de la zona sur con el resto del núcleo urbano

¿Quién no se ha visto atrapado en los atascos que sistemáticamente se producían en el paso a nivel? ¿Qué preferiríamos en ese momento: recorrer, en coche, algo menos de un kilómetro o permanecer en el atasco hasta que las barreras se abran y entonces, con suerte, poder cruzar?

Han sido años de coches colapsados que bloqueaban tanto la Calle Orihuela como la avenida Jaume I i que, ahora, por fin han terminado.

A pie

En una sociedad como la nuestra en la que la fascinación por el uso del coche hace que asistamos atónitos a datos como que la tercera parte de los desplazamientos en coche son de menos de 2 Km, la mitad de los desplazamientos en coche no superan los 6 Km. y el número medio de ocupantes de un coche es inferior a 2, parece que proponer recorrer 600 metros andando es una locura y oímos voces, incluso desde posiciones de supuesto ecologismo, que defienden el uso del coche para recorrer 500 metros!! La realidad es que el nuestro es un municipio de un tamaño perfecto para ser recorrido a pie o en bici y los carriles bici-peatonales o las nuevas aceras con preferencia para viandantes son apuestas en este sentido.

La nueva reestructuración del paso a nivel realizada por la Generalitat Valen-



ciana ha dotado al cruce de mayor seguridad y comodidad para peatones y ciclistas con un paso bien acondicionado con semáforo y vallas que obligan a mirar a ambos lados de la vía. Cruzar andando o en bicicleta es ahora más cómodo y mucho más seguro.

En coche

Pocas razones pueden justificar el hecho de utilizar el coche en un desplazamiento urbano en nuestro municipio: trasladar a una personas con movilidad reducida, transportar peso, extrema prisa... En los dos primeros casos es raro que estos desplazamientos sean sistemáticos, podemos ir una vez al centro de salud, ir a comprar al supermercado... no serán desplazamientos diarios y la nueva Ronda, nos dará la máxima seguridad y comodidad a cambio de poco más de un minuto de tiempo y nunca tendremos que esperar

a que suban las barreras. Un punto éste que descalifica el tema de la prisa, si realmente quieres llegar puntual la Ronda será una opción segura. Por el paso a nivel era una constante quedar atrapado durante muchos minutos. Si realmente queremos tener la seguridad de llegar puntual al trabajo o al colegio la Ronda será la opción elegida. La "ruleta rusa" de las barreras sólo garantizaba nervios y estrés.

Mejor andando (o en bici)

Bajo estas líneas aparece un cuadro con los tiempos de desplazamiento medidos desde la calle Orihuela hasta diferentes puntos del núcleo urbano. La primera conclusión es que en ningún trayecto se superan los diez minutos andando. Es decir, un sencillo paseo al alcance de la inmensa mayoría de la población. Si nos planteamos la opción de la bicicleta los tiempos se reducen y se acercan muy claramente a los obtenidos en coche. No es necesario (o tal vez sí) abundar sobre los beneficios para la salud, el medio ambiente y la seguridad de la zona que supone caminar o ir en bici. Si finalmente nuestra opción es el coche sepamos que a los tiempos aquí reflejados debemos sumar el tiempo de ir caminando hasta donde tengamos aparcado el coche, sacarlo del aparcamiento, y buscar aparcamiento una vez en destino y caminar de nuevo hasta nuestro objetivo. Sumemos al menos, otro minuto más.

Mejor por la nueva Ronda

La comparación entre los tiempos para ir en coche a través del antiguo paso a nivel y la actual Ronda se indican con y sin sumar la posibilidad de encontrar el paso a nivel cerrado (aunque no se suma el hecho de que los semáforos urbanos puedan estar en rojo). Sí debemos tener en cuenta que la velocidad máxima permitida en el núcleo urbano es de 30 Km. hora mientras que la nueva Ronda permite circular a 60 Km. hora con lo que en la mitad de tiempo se puede recorrer el doble de distancia. La nueva Ronda permite además evitar el claro peligro que supone el cruce del paso con un coche, un peligro que se maximiza si tenemos prisa.

Servicios de emergencia

La llegada de servicios de emergencias a la zona sur ahora sí está garantizada en un tiempo mínimo. No es necesario hablar de la facilidad de acceso para los bomberos que llegarán desde la rotonda en menos de un minuto (mucho más rápido que antes), de los servicios del SAMUR (con acceso directo desde la autovía) o de los servicios de la Policía Local que ahora, llegarán seguro en menos de cinco minutos, algo que antes, si las barreras del metro se cerraban, era imposible porque el coche patrulla tampoco puede saltarse las barreras ni siquiera en caso de emergencia.

Tiempos de recorrido entre la Calle Orihuela y diferentes puntos del pueblo

Punto de destino	ANDANDO	EN BICI	EN COCHE POR EL PASO A NIVEL		EN COCHE POR LA RONDA
			Barreras abiertas	Barreras cerradas	
CEIP Ausiàs March	5'35"	1'45"	1'30"	3'50"	2'50"
CEIP Baladre IES E. Valor	5'15"	1'40"	1'25"	4'45"	4'55"
Centro de Salud	3'40"	1'20"	1'30" (*)	3'50" (*)	3'40"
Mercado municipal	4'45"	1'32"	1'20" (*)	3'40" (*)	3'50"
Supermercado zona Vistabella	7'30"	3'10"	2'45" (*)	5'05" (*)	3'50"
Piscina cubierta Supermercado	9'40"	4'15"	3'40"	6'00"	6'45"
Escuela Infantil	5'30"	3'00"	2'35" (*)	5'00" (*)	3'15"

El tiempo de espera ante las barreras

(*) Tiempos con semáforos C/ P. Sang y Av. Senyera en verde



Estos tiempos han sido calculados sin sumar, en ningún caso, el hecho de encontrar las barreras cerradas. Si tenemos en cuenta que la media de paso de trenes puede superar los 25 convoyes por hora lo que supone una media de unos 18 cierres de barreras a la hora, y que las éstas se mantenían cerradas por un tiempo medio superior a los 2 minutos es muy fácil calcular que en cualquier trayecto, con las barreras cerradas, el tiempo del recorrido es prácticamente igual, cuando no inferior, por la nueva ronda.

Todos y todas sabemos que se podían encadenar el cruce de varios trenes y que las barreras se cerraban, en determinados momentos, casi sin permitir el paso de más allá de 10 o 12 vehículos. En hora punta el tiempo de espera para cruzar el paso a nivel podía superar fácilmente los 10 minutos y las barreras permanecen más tiempo cerradas que abiertas.



Fe de errores

En el ejemplar adjunto del periódico De Casa en Casa se publica que el protocolo de soterramiento de las vías fue aprobado en pleno del día jueves 6 de mayo. Finalmente, y aunque así estaba previsto, la falta de quorum impidió que se pudiera convocar el pleno en esa fecha y fue el martes 18 de mayo la fecha en la que se aprobó este protocolo.