

ment gratuït perquè no li suposava cap despesa i no hauria d'invertir-hi més de tres hores, que ara s'han convertit en més de quatre. Lamenta que només per arribar a Sant Andreu ja tarda almenys una hora i 20 minuts, el que es tardava abans en tren de mitjana distància per arribar a Sants. Ara hi ha de sumar mitja hora més de metro per arribar a la feina. "Som un tren de tercera", diu.

En canvi, l'Avant de les 7.26 h, si no hi ha cap contratemps d'última hora, arribarà a Sants a les 8.05 h i donarà fins i tot marge als que hi pugen de començar a treballar a les 8.30 h. El problema que té ara, però, és la pressió que comença a patir el servei. La tarda abans de qualsevol dia laboral i sovint també festiu – ja no és possible comprar un bitllet fins al migdia. En Joaquim Maria, professor de la Universitat de Girona resident a Barcelona, ja tem que "davant de l'augment de passatgers, si no s'augmenta la freqüència de trens, cada dia hi haurà corredisses per agafar lloc".

El risc de morir d'èxit

El servei d'Avant no ha parat de créixer des de l'entrada en funcionament de l'alta velocitat, i el 2018 ja hi havia més passatgers que el feien servir per anar a Barcelona que no pas els que agafaven la R11. Només la pandèmia, amb la supressió de moltes freqüències d'alta velocitat de la línia Barcelona-Figueres que no s'han restablert fins a l'inici d'aquest curs, va fer que la R11 tingués més passatgers que la línia de l'AVE. De totes maneres, l'èxit de la línia gironina és imbatible: fins i tot des d'abans de la construcció de la línia d'alta velocitat que és la de mitjana distància amb més usuaris de tot l'Estat.

Des de Renfe asseguren a l'ARA que el servei no està al límit i que s'estan oferint 36.200 places setmanals, "pràcticament les mateixes que abans de la pandèmia". Sobre el tall a La Sagrera, el portaveu de la companyia, Antonio Carmona, assenyala que "malgrat els inconvenients davant d'una obra que s'ha de fer", el servei "s'està desenvolupant amb normalitat".

En la pràctica suposa més temps que l'Eloi, gironí de 25 anys que l'octubre començarà un màster que no més es fa a Barcelona, no vol invertir. "Quan es va anunciar la gratuïtat de l'abonament de mitjana distància vaig celebrar el gran estalvi mensual que em suposaria. Però vistos aquests primers dies de queixes, retards i complicacions derivats de les obres de La Sagrera, prefereixo pagar el forfet d'alta velocitat al 50%, assegurar-me arribar a l'hora i no perdre cada dia quatre hores al tren", diu. L'abonament de 10 viatges per 20 dies costa 35 euros, cosa que vol dir 3,5 euros per bitllet.

L'alta velocitat ha suposat un abans i després per a moltes persones que han decidit viure a Girona i treballar a Barcelona. Però, per contra, els viatges amb mitjana distància cada cop són més llargs. Als anys 90 es trigava cinc minuts menys que ara a arribar a l'estació de Sants, sense comptar el tall a l'estació de La Sagrera. —

Sense alternativa al transbord en metro

Els passatgers de Flaçà, Caldes o Sils han de canviar de via a Sant Andreu

ANIOL COSTA-PAU
GIRONA

Els trens d'alta velocitat, amb els abonaments rebaixats al 50%, representen la solució més efectiva per arribar a Barcelona i esquivar les molèsties ocasionades per les obres de La Sagrera fins a finals d'any. Ara bé, entre Portbou i Barcelona Sants només l'estació de Girona i Figueres Vilafant disposen de la línia d'AVE. La resta d'usuaris de les parades de la R11 no tenen cap altra opció que viatjar a la capital amb trens de mitjana distància o Rodalies i seguir el transbord a l'estació de metro de Sant Andreu Comtal amb la Ll. L'única alternativa seria agafar el cotxe fins a Barcelona o bé fins a Figueres o Girona, cosa que la majoria descarten per l'alt cost de trobar o pagar pàrquing.

La primera estació amb parada de mitjana distància des de Girona en direcció a Barcelona és Caldes de Malavella. Allà agafa el tren cada dia l'Adrià, que treballa a l'administració pública i suma mitja hora més de trajecte diari; això sí, amb l'abonament gratuït. "Els retards, parades i avaries són una falla històrica del servei de Renfe, així que aquestes obres, que allarguen el trajecte i t'obliguen a agafar el metro, minen encara més la paciència dels usuaris recurrents", explica el treballador. I, sobre la dificultat de conciliar una jornada laboral presencial a Barcelona amb l'opció de viure fora de la capital, critica que "l'estat actual del transport públic t'obliga a viure a la ciutat, sobresaturada i amb preus de lloguer altíssims, o passar-te cada dia hores i hores al tren".

La següent parada del recorregut és Sils, des d'on surt cada diumenge la Núria, estudiant del doble grau de farmàcia i nutrició, per passar la setmana a Barcelona. "Entre tren i metro, si tot va bé, que no sempre és així, abans tardava 1 h 15 min i ara 1 h 45 min. Mitja hora més, però – remarca l'estudiant – a peu dret, perquè ja fa anys que, tot i les queixes, no hi ha prou trens per assumir el volum d'universitaris que utilitzen aquesta línia fins a Barcelona el diumenge a la tarda". Per això afegeix que "si tingués la garantia que el ser-



Renfe ha omplert les estacions d'avisos però encara hi ha desconcert entre usuaris.

DAVID BORRAT

vei funciona correctament, preferiria pagar que viatjar gratuïtament en vagons a rebentar".

El cost del bitllet de metro

Des de l'Empordà, l'Anna baixa tres cops a la setmana a Barcelona per donar-hi classes. Viu a Sant Joan de Mollet i la seva estació de capçalera és Flaçà. El primer dia dels tallis va optar per evitar sorpreses i agafar el cotxe. Però ahir va fer el pas d'agafar el tren i es va sorprendre: en total va tardar només 10 minuts més del que és habitual. Va baixar a Sant Andreu Comtal i va agafar el metro per anar fins a Glòries sense un cost addicional. "Tot està molt ben indicat. Si el tren va bé, tot va bé", assenyala després d'haver-se mentalitzat molt. Sí que lamenta que abans anava a peu a treballar des del Clot i ara s'haurà de pagar el bitllet de metro de tornada perquè només és gratuït des d'estacions on

hi ha servei de Rodalies. Amb una situació similar es troba la Maria, que també agafa el tren a Flaçà i començarà un màster a la Universitat Pompeu Fabra a temps parcial a l'octubre. Les obres li han capgirat els plans. Inicialment, tenia pensat començar el curs pujant i baixant els dos dies de classe a Barcelona des de l'estació de Flaçà, i, més endavant, començar a buscar pis compartit a la ciutat. Ara, però, la jove explica: "Com que he vist que el trajecte passa d'una hora i mitja, com a mínim, dues hores, trobar una habitació s'ha convertit en una urgència no prevista, amb les dificultats que això suposa." I afegeix: "Podrien haver començat les obres a l'estiu, quan el trànsit de passatgers no és tan elevat, o avisar-nos amb més temps per poder planificar el curs d'una manera o una altra". —

Indignació entre els usuaris

Adrià

TRAJECTE CALDES DE MALAVELLA-BCN

"L'estat del transport públic t'obliga a viure a la ciutat, sobresaturada i amb uns preus de lloguer altíssims, o passar-te cada dia hores i hores al tren"

Núria

TRAJECTE SILS-BARCELONA

"Els diumenges sempre acabem anant drets. Preferiria pagar i no haver d'anar en vagons plens a rebentar"

Maria

TRAJECTE BARCELONA-FLAÇÀ

"He de buscar una habitació amb urgència per no passar-me més de quatre hores cada dia al tren"