

Del Maresme a l'Alt Empordà sense baixar del tren



EL TEMPS

El servei de rodalia de Girona, inaugurat aquest dilluns 24 de març, oferirà una freqüència elevada de combois que connectaran una trentena d'estacions ferroviàries i permetran estalviar temps.

El servei ferroviari de la rodalia de Girona ja és una realitat. Aquest dilluns ha entrat en servei la nova línia RG1 Figueres-Blanes-Mataró de Renfe, que connectarà directament les comarques del Maresme, la Selva, el Gironès i l'Alt Empordà sense necessitat de fer transbord. Amb vuit trens en cada sentit de dilluns a divendres, que passaran cada dues hores, els combois faran un recorregut que, de fet, és la prolongació de la línia R1 –la rodalia que connecta Barcelona amb el Maresme–, que ara té origen i final a Maçanet. Aquest nou servei se suma a les freqüències de què ja disposen els municipis gironins amb la línia R11 –Portbou-Barcelona per l'interior–, i permeten disposar de freqüències de pas d'entre 30 minuts i una hora segons la dimensió de l'estació i la franja horària.

La nova línia de rodalia de Renfe, RG1, connecta, sense necessitat de fer transbord, les comarques del Maresme, la Selva, el Gironès i l'Alt Empordà amb 16 trens diaris de dilluns a divendres. La Generalitat contracta aquest servei a Renfe.

Amb la nova configuració ferroviària, les principals estacions de la línia –Figueres i Flaçà, Girona, Caldes de Malavella, Sils i Maçanet de la Selva– passaran a tenir entre 60 i 62 freqüències diàries, mentre que a les estacions on actualment no s'aturen els trens de mitjana distància –Riudellots, Fornells de la Selva, Celrà, Bordils-Juià, Sant Jordi Desvalls, Camallera, Sant Miquel de Fluvià i Vilamalla– es duplica la freqüència de pas dels combois fins a 32 trens al dia. A tall d'exemple, el nou servei permetrà fer el trajecte Blanes-Girona en 39 minuts i el Mataró-Girona i el Blanes-Figueres en poc més d'una hora i quart.

Entre Figueres i Mataró, els trens passaran per 26 estacions: Figueres, Vilamalla, Sant Miquel de Fluvià, Camallera, Sant Jordi Desvalls, Flaçà, Bordils-Juià, Celrà, Girona, Fornells de la Selva, Riudellots, Caldes de Malavella, Sils, Maçanet-Massanes, Tordera, Blanes, Malgrat de Mar, Santa Susanna, Pineda de Mar, Calella, Sant Pol de Mar, Canet de Mar, Arenys de Mar, Caldes d'Estrac, Sant Andreu de Llavaneres i Mataró. De fet, la línia també s'estén fins a l'Hospitalet, però les connexions de Girona amb Barcelona són més competitives a través de la línia R11.

La Generalitat ha dissenyat els horaris dels nous serveis de manera que siguin complementaris amb l'oferta actual i que permetin arribar a Girona i Figueres a les hores adequades per atendre principalment les necessitats de mobilitat per motius de feina o d'estudis dels passatgers que es desplacin a la capital catalana o a les principals ciutats del Maresme.

La suma de la RG1 i la R1 unirà 40 estacions al llarg de 155 quilòmetres en una oferta de 4.000 places diàries en temporada baixa i de 7.500 en temporada alta. Les previsions inicials són d'una ocupació del 80%. El nou servei de la RG1 tindrà un cost anual de tres milions d'euros, que pagarà íntegrament la Generalitat a Renfe.

Es tracta de la primera fase del servei, ja que se'n preveu una segona per més endavant en què la nova línia es podria allargar fins a Portbou. També s'estudiarà, en funció de la demanda, la possibilitat d'oferir algun tren el cap de setmana per anar al Maresme



El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, presenta a Girona la nova línia RG1 Figueres-Blanes-Mataró, en servei des d'aquest dilluns.

en temporada d'estiu, tot i que aquest servei està pensat només per als dies laborables.

Com a complement a la millora dels serveis ferroviaris es durà a terme la integració al sistema tarifari de l'ATM de Girona, de manera progressiva i durant el segon semestre de 2014. En una primera fase es farà en els municipis que formen part de l'àmbit de l'ATM de Girona, i posteriorment s'hi sumaran les poblacions que en aquesta primera fase n'hagin quedat fora.

Per tant, entren en funcionament els sistemes de validació sense contacte a les estacions ateses pels serveis de rodalia, i posteriorment es procedirà al desenvolupament de les aplicacions per a la venda de títols i recàrregues a les estacions. El fet de disposar d'un bitllet integrat reduirà el preu dels diferents trajectes, perquè ofereix la possibilitat de transbordament amb els serveis d'autobús integrat sense haver de fer un nou pagament.

A més a més, els usuaris dels serveis d'alta velocitat espanyola a les estacions de Girona i Figueres disposaran de

la possibilitat de fer ús de l'anomenat "Combinat rodalies", que amb el bitllet del TAV permet obtenir el bitllet per a la utilització dels nous serveis ferroviaris de rodalia de Girona.

Les tarifes integrades de l'ATM de Girona inclouen desplaçaments pel Gironès, part de la Selva i part del Pla de l'Estany amb tarifes per a una, dues o tres zones. El preu del bitllet senzill aquest 2014 és d'1,40 euros, 2,60 euros i 3,50 euros respectivament. També hi ha disponibles els abonaments de 10 viatges, 50 viatges en 30 dies i el passi mensual amb viatges il·limitats. I com en el cas de Barcelona, la integració tarifària permet fer un màxim de tres transbordaments en mitjans de transport diferents.

"La ciutadania ho exigia". Durant l'acte de presentació dels nous serveis ferroviaris dimecres passat a Girona, el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, va remarcar que es dona resposta a una demanda històrica del territori: "El Maresme torna a mirar cap a Girona; restablim un servei que

la ciutadania ens exigia, perquè es connecta amb el Maresme i tot el seu potencial i tota la seva demanda econòmica i turística i de joves que volen estudiar a la Universitat de Girona". El conseller Santi Vila va afegir que no s'ha d'oblidar que el nou servei arriba en un context de dificultats pressupostàries, però que s'ha engegat "amb criteri i gràcies a l'entesa amb el Ministeri de Foment".

Per la seva banda, la ministra de Foment, Ana Pastor, va assegurar que les noves rodalies són un reflex de la "capacitat vertebradora" que el tren té a les comarques gironines, i que amb l'alta velocitat que ha entrat en servei recentment i permet arribar a París,

El trajecte Mataró-Girona es pot fer en 78 minuts i sense haver de canviar de tren



La nova línia RG1, que costarà tres milions d'euros l'any a càrrec de la Generalitat, connecta les comarques del Maresme, la Selva, el Gironès i l'Alt Empordà amb vuit trens en cada sentit.

converteixen Girona en “la porta d'entrada a Europa”. La ministra també va voler agrair personalment al conseller Sant Vila la seva disposició al diàleg en matèria d'infraestructures, i va insistir en el fet que, en poc temps, tant l'estat com la Generalitat “han avançat més de tot el que s'havia fet una dècada enrere”.

Milliores a la N-II. Al marge de la inauguració del nou servei de rodalia de Girona, la ministra de Foment va aprofitar la visita per donar detalls sobre el calendari d'obres previst pel govern espanyol a la carretera N-II. Pastor es va comprometre a tenir en obres tots els trams nord de l'N-II a les comarques gironines abans no acabi la legislatura, és a dir, el 2016.

Les obres, tant de desdoblament com de millora, a quatre punts de la N-II al seu pas per les comarques gironines podrien començar abans del 2015. Tots aquests treballs estan presupostats en 65 milions d'euros.

Pel que fa als trams que van d'Oriols fins a la Jonquera, la titular de Foment va assegurar que s'està treballant per tenir enllestits tots els tràmits administratius durant aquest any, i aleshores valorar quina fórmula s'utilitza per dur a terme les inversions. De fet, la intenció de Foment és que el tram que va de Vilademuls cap a la Jonquera es pugui fer amb el sistema de col·laboració pública-privada. La ministra, però, no va concretar si la



fórmula serà la que es coneix com a mètode alemany, en què una empresa privada fa l'obra i l'administració li abona el cost total de cop, o si es prefereix el peatge a l'ombra, en què un ens privat fa els treballs i se li'n retorna l'import en un termini d'anys per concretar.

Sobre el tram que ja està en obres des de fa 17 mesos –tot i que inicialment es va preveure que els treballs en durarien 15–, Pastor no va voler fixar terminis per a la seva posada en servei. “No és que no vulgui donar una data, però en vaig guiant pel pla d'obra de l'empresa. No puc donar una data concreta perquè en puc equivocar”, va argumentar Pastor. Tot i això, la titular de Foment va reafirmar que “hi ha recursos econòmics perquè l'acabin de manera immediata”.

Amb les obres de Sils a Caldes i les de Vilademuls en marxa i la previsió de començar a quatre punts més aquest any, es podrà satisfer la reivindicació

“històrica i necessària” de la N-II abans d'acabar la legislatura espanyola, segons va concloure la ministra en la seva visita a Girona.

Sens dubte, es tracta d'unes obres necessàries i urgents per tal de garantir la seguretat dels conductors en una carretera marcada per la sinistralitat. Les carreteres N-II i N-340 al seu pas per Catalunya són dues de les vies estatals amb més costos socials per culpa de l'elevada accidentalitat, segons un estudi elaborat pel RACC el 2013, que recomana doblar la inversió en manteniment de les carreteres per reduir fins a un 20% els accidents de trànsit. Per exemple, l'estudi destaca que l'N-II, entre l'enllaç de la C-32 i Caldes de Malavella, és la segona carretera en aquesta classificació de sinistralitat i cost social, i en nivells molt semblants hi apareix també l'N-340 al seu pas per la demarcació de Tarragona.

Gemma Aguilera