

COMPAREIXENÇA AL PARLAMENT DE CATALUNYA

8 d'abril 2026:

Comissió de Territori i Habitatge

Assistents: Joan Manuel Vilaplana. Director de l'Observatori del Georisc – Colgeocat

Ramon Corretger. President Rotary Medi Ambient Clubs Maresme

Pilar Arxé. Vicepresidenta Rotary Medi Ambient Clubs Maresme

Joan Martinez Bofill. Vicepresident Colgeocat

Tema: Proposta de trasllat de la línia de rodalies R1 del Maresme, cap a l'interior i transformació del front marítim

1. Resum de l'exposició pública del professor Joan Manuel Vilaplana, Director de l'Observatori del GeoRisc del COLGEOCAT (25 minuts):

L'exposició pública d'en Joan Manuel Vilaplana ha consistit en assenyalar el context d'alta densificació de la zona costanera del Maresme, sumada a la gran rigidització de la façana litoral degut a les infraestructures presents (carretera N2 i línia de tren de rodalies R1). Especialment la R1 es troba molt exposada als riscos litorals degut a la seva major proximitat al mar. És una línia construïda l'any 1848, aprofitant la plana litoral i traçada a primera línia de mar, però actualment l'ús i necessitats del territori han canviat totalment.

Els efectes del canvi climàtic son innegables amb augments del nivell del mar mesurats de de l'ordre de 15 cm, en els darrers 25-35 anys. També ha augmentat l'alçada de les onades en cas de temporals de xaloc (SE) (26 cm en 20 anys). Per altra banda, les llevantades i episodis de Dana son cada cop més freqüents i intensos. La regressió de la línia de costa mitjana es de 0,44 m/any i en algunes zones (ex. Badalona) s'arriben a assolir valors propers als 10m/ any. La regeneració natural no és possible degut a l'endagament de les rieres i la presència de ports nàutic que dificulta el transport transversal de sediment. Aquest fet implica que calgui dragar sediments del fons marí per regenerar les platges, amb el cost econòmic i ambiental que això implica.

L'exposició de la R1 a l'embat marí ha generat històricament problemes de servei en aquesta línia, ja registrats al S.XIX. Amb l'efecte del canvi climàtic, malgrat les proteccions, cada cop son més freqüents les afectacions: Els efectes de les darreres Dana (Glòria, Filomena, Cèlia, Harris...) generen continues afectacions al funcionament d'aquesta línia. que per altra banda és fonamental per la gent del Maresme. Hi ha una gran pressió sobre

el territori que genera la necessitat una mobilitat segura i més eficient: Es calcula que circulen més de 100 trens diaris, amb un transport total de 40 milions de viatgers l'any.

Pels motius exposats anteriorment, **COLGEOCAT proposa el trasllat de la línia R1 cap a l'interior**, mitjançant la construcció d'un túnel ferroviari. Aquesta proposta ja estava considerada en el Pla Director d'Infraestructures de la Generalitat de Catalunya de 2010. Creiem que seria molt adient recuperar aquesta proposta. Les idees claus són:

- Fer un túnel soterrat que connecti Mataró amb Barcelona. Aquest túnel seria un equivalent a un metro del Maresme. Es tractaria de fet d'un tren interurbà soterrat: un rodalies que continuaria cap a l'Alt Maresme i que enllaçaria a Mataró amb l'Orbital.
- El túnel tindria unes 12 estacions, cadascuna situada al centre urbà de les poblacions. Per tant, seria fàcilment accessible.
- El túnel es perforaria a una profunditat relativament superficial (10-20 m), fet que permet la perforació amb tuneladora però també amb rases i mur pantalla.
- La perforació es faria en sòls, principalment en els peu de mont Plioquaternaris i els holocens litorals, evitant la perforació en el massís rocós granític del Maresme.
- L'alliberament de l'estructura ferroviària permetrà guanyar espai i regenerar platges renaturalitzant aquests espais que permeten combatre l'efecte dels temporals. Aquestes platges seran la millor defensa contra els temporals.

El període d'execució de les obres pot ser llarg (20 anys). Per aquest motiu **s'ha fet especial esment, en el mentrestant**, és a dir el període entre que s'aproven i executen les obres, i fins a la seva finalització. Durant aquest període del "mentrestant" cal seguir protegint el traçat actual de la R1 i millorar els sistemes de defensa, als quals hi veiem febleses.

2. Qüestions plantejades pels grups parlamentaris (torn de preguntes de 7 minuts per grup, incloent preguntes i respostes). En concret han intervingut, per ordre d'intervenció: Junts per Catalunya, Esquerra Republicana de Catalunya, Partit Popular, VOX, Comuns, CUP i Partit dels Socialistes de Catalunya. (en cursiva les respostes resumides d'en Joan Manel Vilaplana)

En primer lloc, cal destacar la bona rebuda per part de tots els grups parlamentaris, que han entès que la proposta donava solucions a un problema que cada cop serà més freqüent i intens, i que afecta de manera directa a la vida normal de molts ciutadans d'una part del territori. Les preguntes han estat de manera resumida:

- Es disposa d'una quantificació del cost de les obres. Aquest ha estat el punt més recurrent.

“No, caldria fer un treball específic sobre aquest punt. En qualsevol cas, la proposta serà tècnicament i econòmic molt més senzilla que la línia L9, degut als condicionants geològic-geotècnics, i la menor profunditat del túnel, i també al menor número d'estacions.”

- Es poden quantificar les avantatges del soterrament?

“Serien avantatges de seguretat i de millora en eficiència de la mobilitat, però no s'ha fet un estudi de quantificació.”

- Hi ha propostes alternatives al soterrament? S'han analitzat altres traçats?

“Hi ha una proposta més antiga de traçat paral·lel a la C32. Seria també segura però menys eficient en els aspectes de mobilitat. També hi ha una proposta no concretada de línia aixecada damunt de l'actual, que creiem que seria estructuralment inviable i no milloraria la seguretat.”

- Les propostes del mentrestant, són adequades per avançar mentre es planteja el projecte?

“En el mentrestant, nosaltres creiem que, en alguns casos, es podrien substituir els murs d'escullera per altres tipus de proteccions menys dures i més eficients. També amb solucions basades en la natura. Hem intentat demanar al MITECO permís per fer proves pilot de nous sistemes de protecció, però no hem obtingut cap resposta.”

- Han estat convidats a la taula d'experts sobre la R1?

“No hem estat convidats per part de cap administració a participar-hi.”

- Quin és el nivell real d'urgència, tenint en compte que la solució pot trigar 15-20 anys?

“Creiem que ja fem tard, si haguéssim pres la decisió el 2010, fa 16 anys potser el projecte ja estaria executat. Per tant, hi ha molta urgència per prendre una decisió valenta el més aviat possible.”

- Com es podria actuar a les zones més vulnerables?

“Ja ho he dit anteriorment al parlar del mentrestant, nosaltres creiem que es podrien implantar sistemes proteccions menys dures i més eficients. També amb solucions basades en la natura.”

- Son vàlides algunes actuacions que ha iniciat ADIF, per exemple, el reforç amb noves esculleres del tram Cabrera de Mar - Mataró?

“Si, són vàlides però no genera platges i incrementa l'erosió.”

- S'ha valorat la proposta de fer esculleres o proteccions mar endins (off-shore)?

“Caldria fer proves pilot. La dinàmica litoral és molt complexa. Hi ha precedents davant de les platges de Barcelona i alguna funciona però d'altres no.”

- Es pot fer una proposta similar a altre sectors, com el Garraf?

“Segurament es podrien fer propostes a altres sectors amb línia fèrria litoral amenaçada, però nosaltres no hem estudiat aquests casos.”