



femVallès

Node R4-R8, o Riu Sec



Riu Sec:

El node de la línia de Barcelona a Manresa i Lleida amb el corredor prelitoral de Girona a Tarragona (França, València).

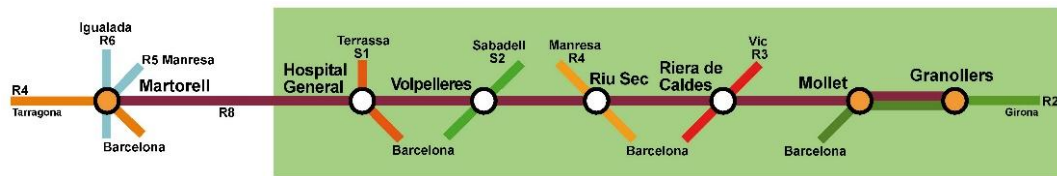
Un node estructural de país. Comparable al de la Riera de Caldes amb la línia de Vic i Puigcerdà.



Riu Sec:

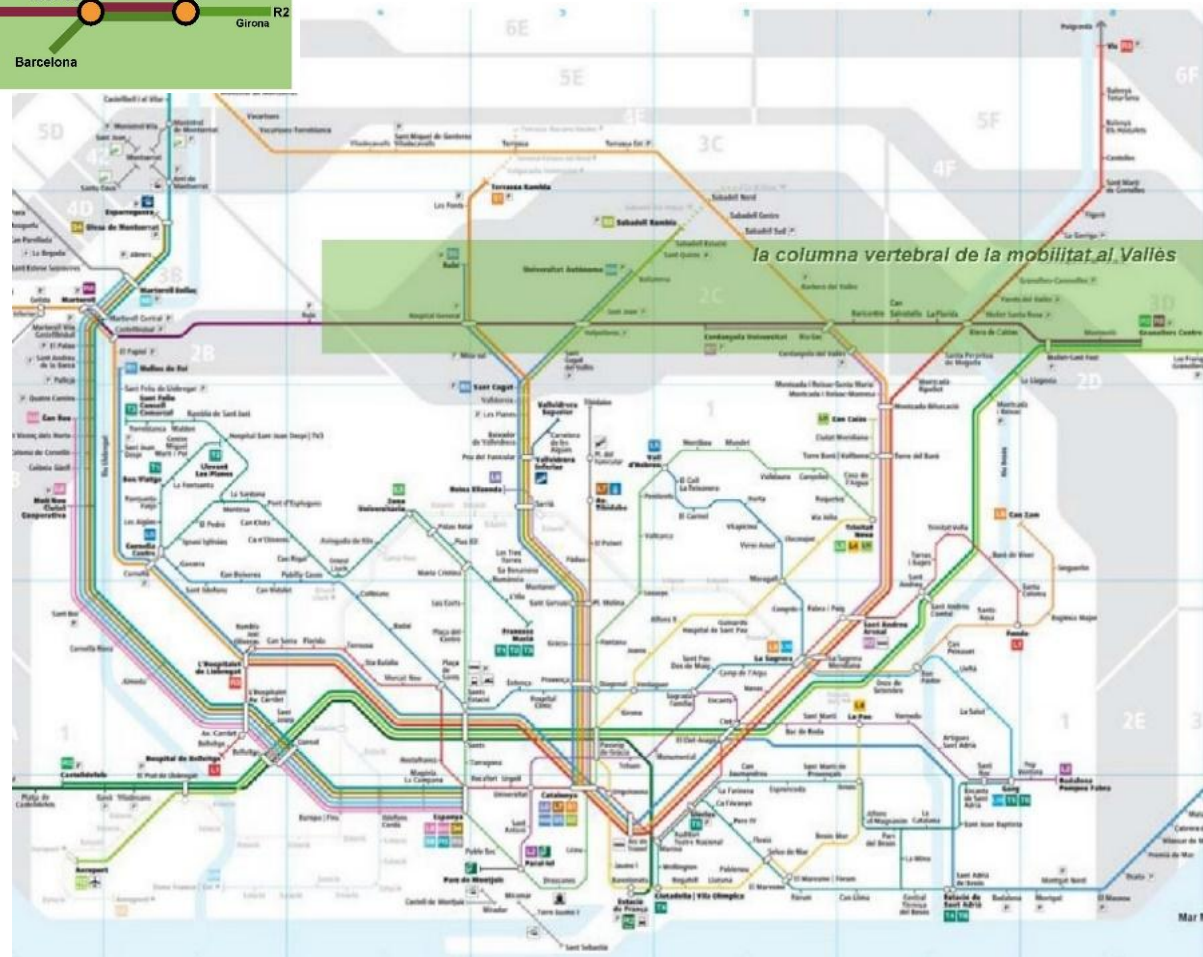
El node de la línia de Barcelona a Manresa i Lleida amb el corredor prelitoral de Girona a Tarragona (França, València).

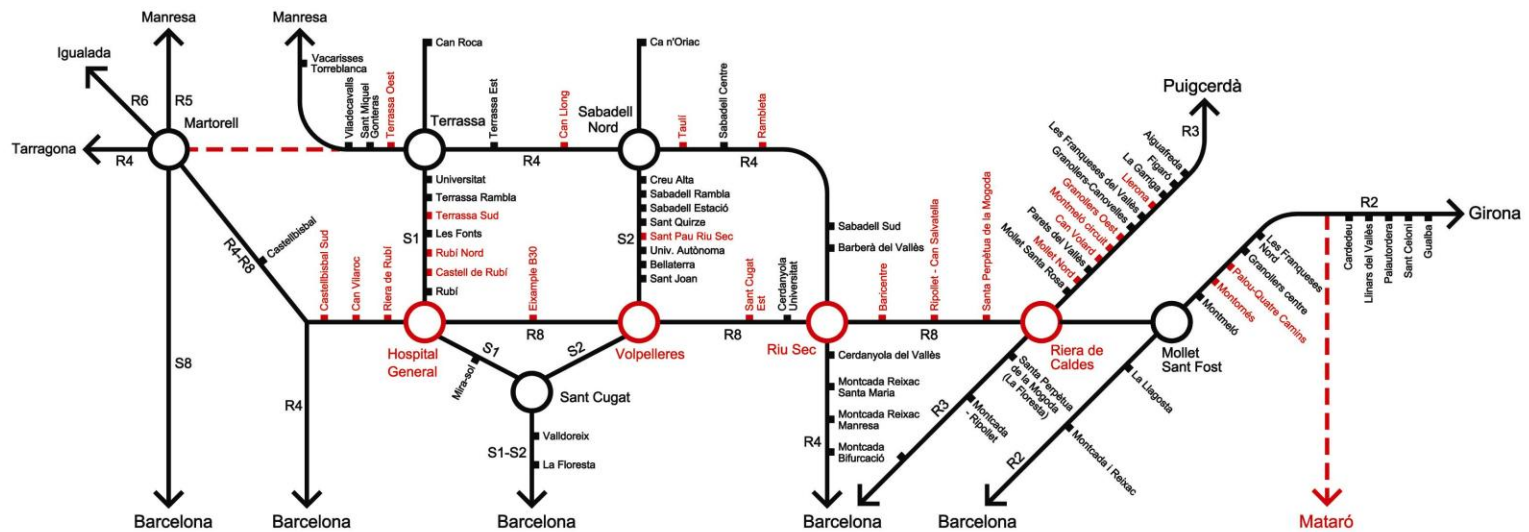
Un node estructural de país.
Comparable al de la Riera de Caldes amb la línia de Vic i Puigcerdà.



Vallès: el pontatge (by-pass) darrera Collserola

- Estableix la continuïtat del corredor prelitoral.
- Connecta amb les línies de FGC (S1, S2) a Terrassa i Sabadell, amb Rodalies (R4) a Manresa) i R3 a Vic.

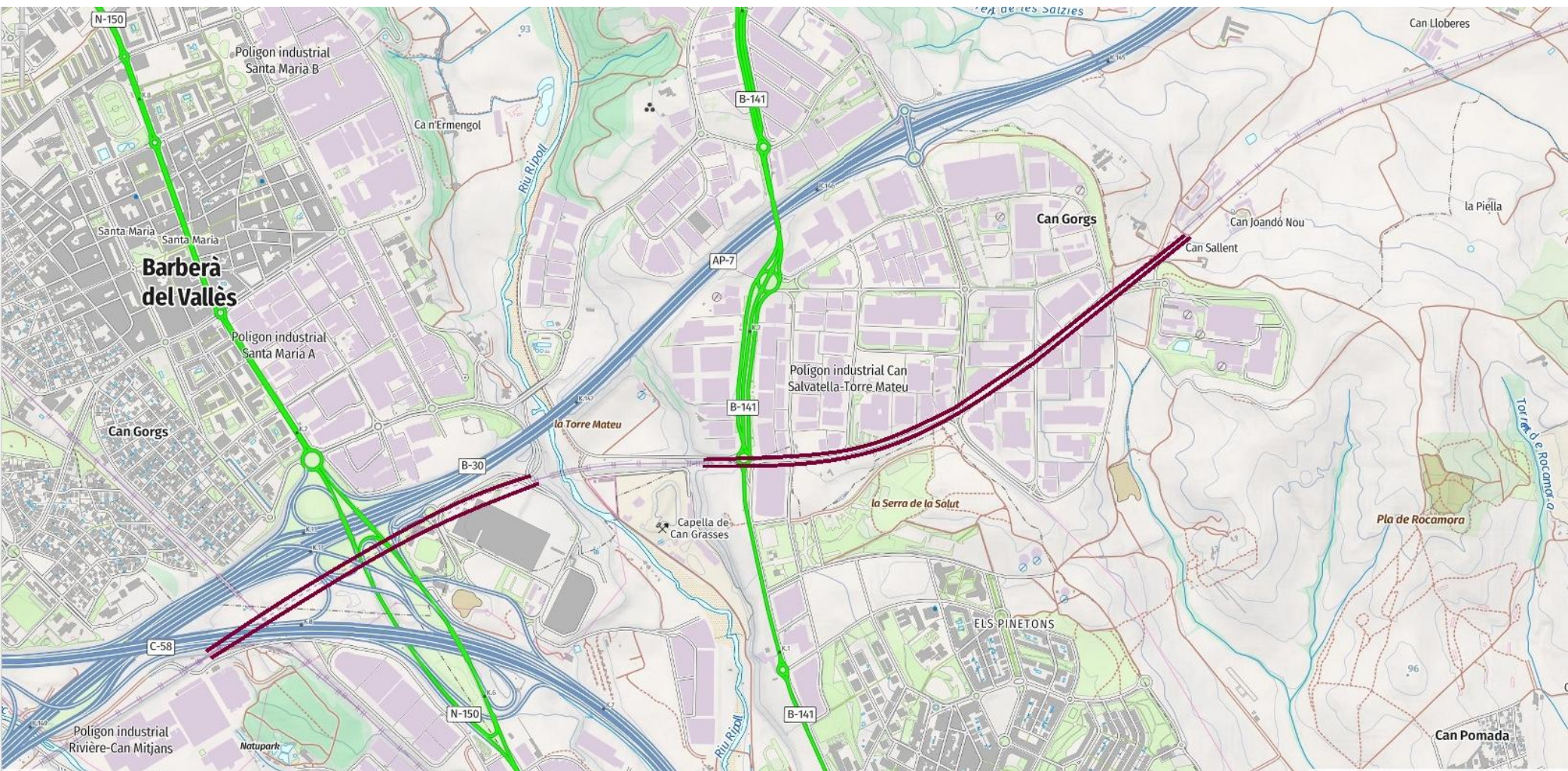




xarxa vallès proposta 2020

El node R4-R8 forma part dels 4 nodes del Vallès en el corredor prelitoral.

Els nodes són d'interès estructurant del Vallès, com també d'escala catalana, similar al de Riera de Caldes amb la R3 a Vic i Puigcerdà.

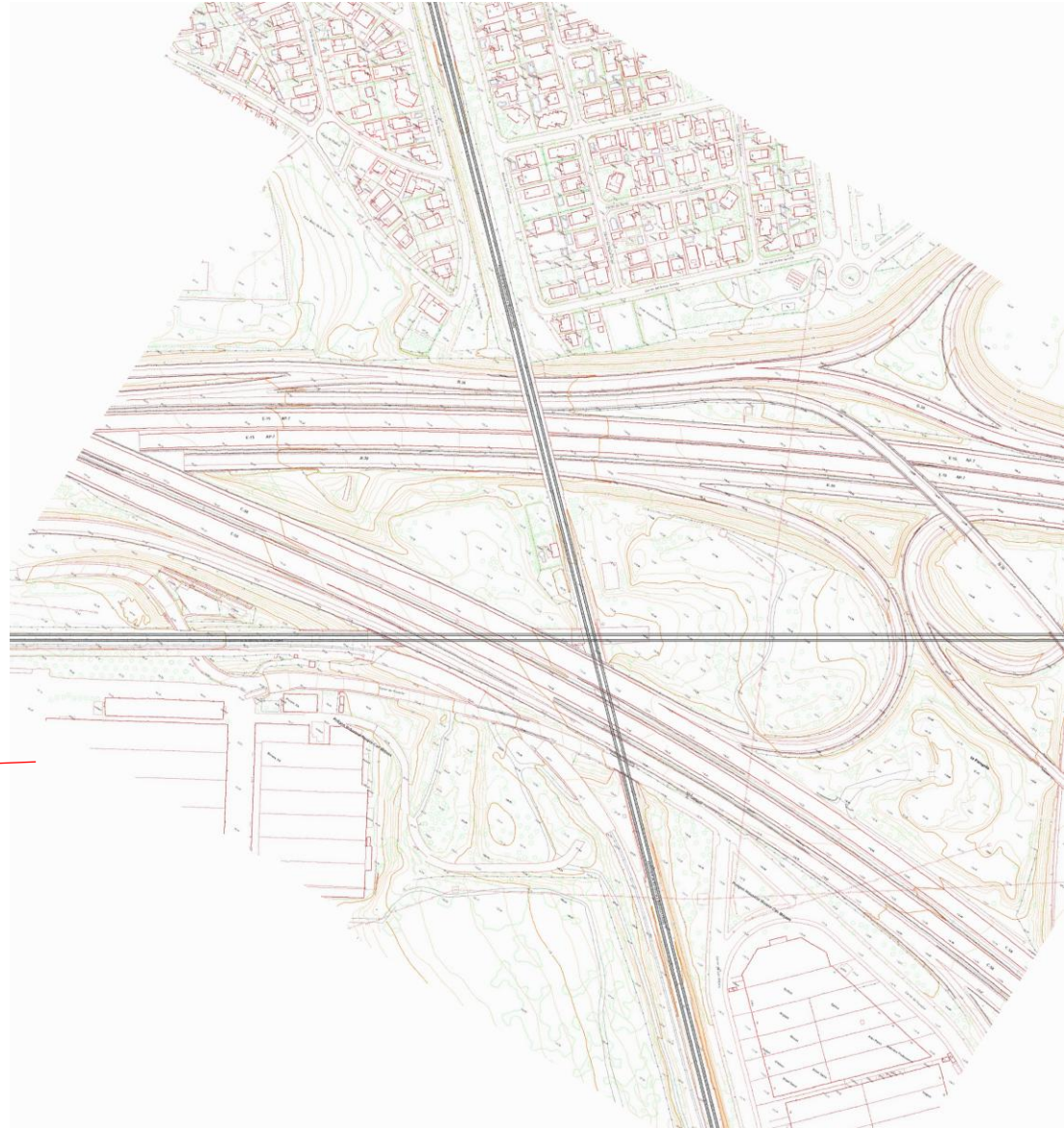


Calen nous túnels a Barberà-Cerdanyola, amb les vies laterals de mercaderies i AV, al llarg del corredor entre Castellbisbal i Santa Perpètua.

Node de Barberà i Cerdanyola, enllaç R8 amb la R4

Un encreuament de línies de ferrocarril en un nus d'autopistes (AP7-C58).

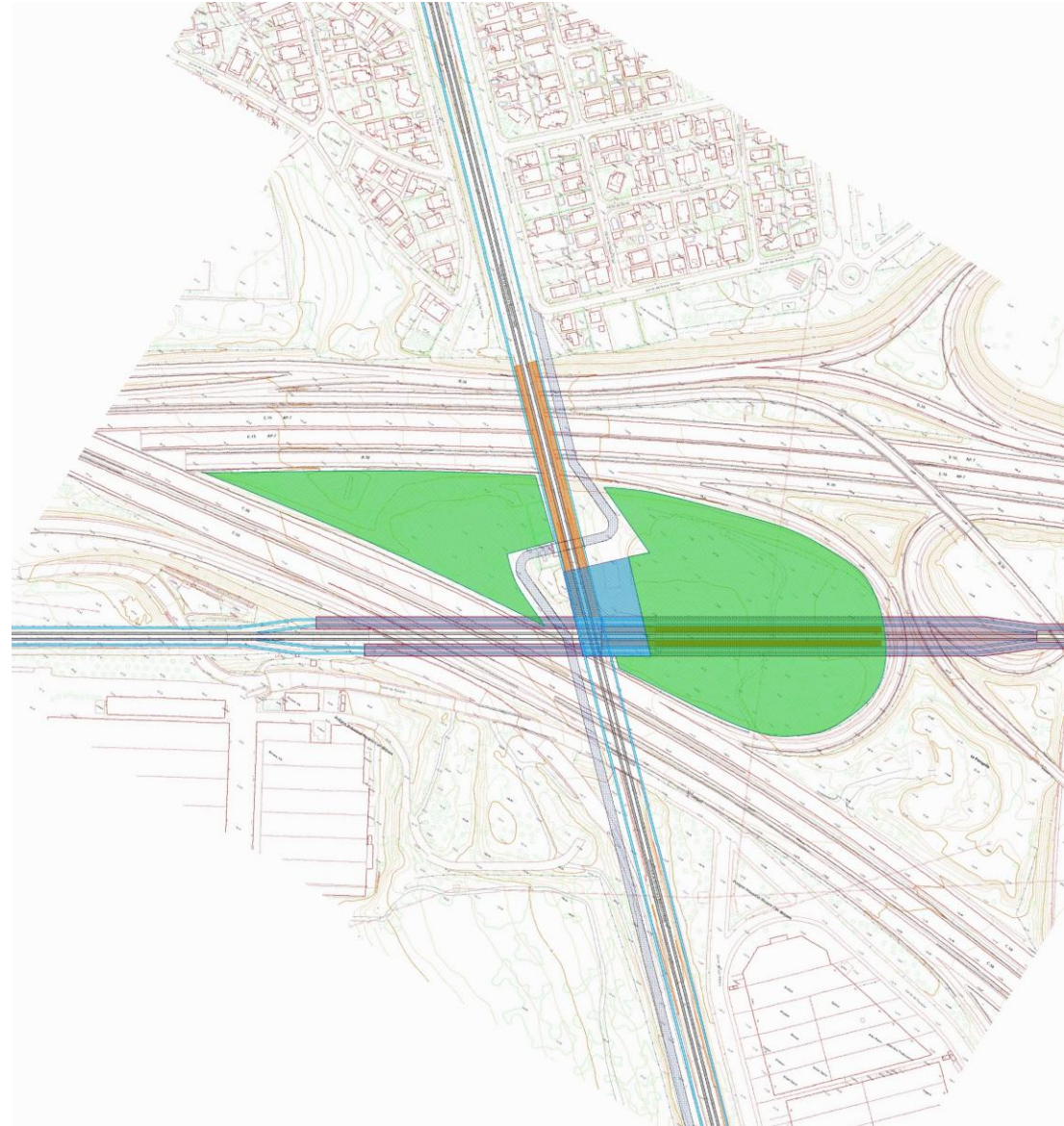
El 2000 hi va haver un estudi informatiu per resoldre-ho, sense conclusió.



Node de Barberà i Cerdanyola , enllaç R8 amb la R4

Opció a llarg termini amb vies laterals

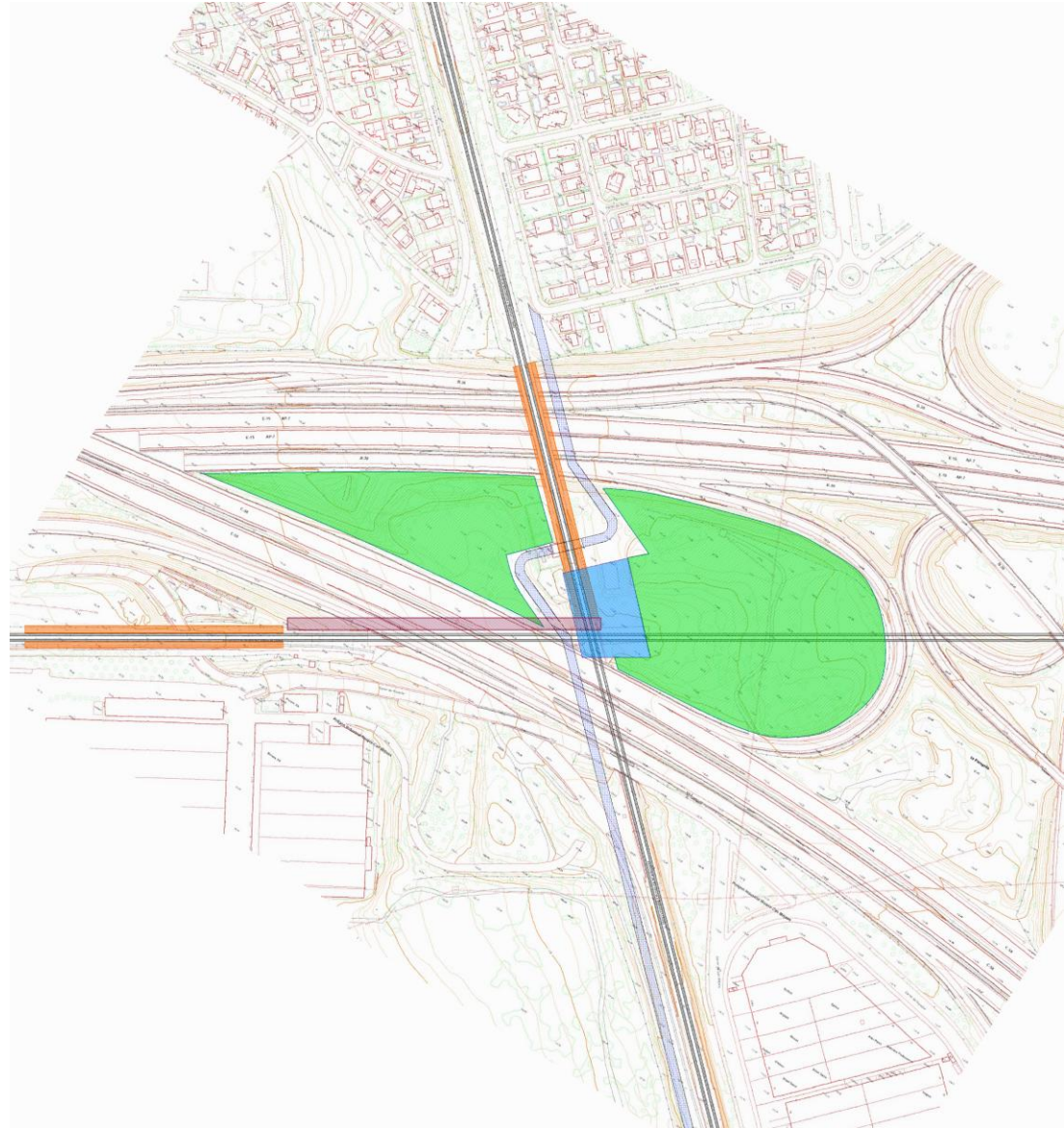
- Mercaderies i AV (4 o 6 vies)-
- Andanes de la R8 en el pont de l'autopista
- Andanes R8 en túnel.
- Edifici d'estació en l'encreuament de les 2 línies
- Accés viari entre Cerdanyola i Barberà en sentit de la R4.
- Possibles 4 vies entre Cerdanyola i Sabadell Sud.



Node de de Barberà i Cerdanyola ,
enllaç R8 amb la R4

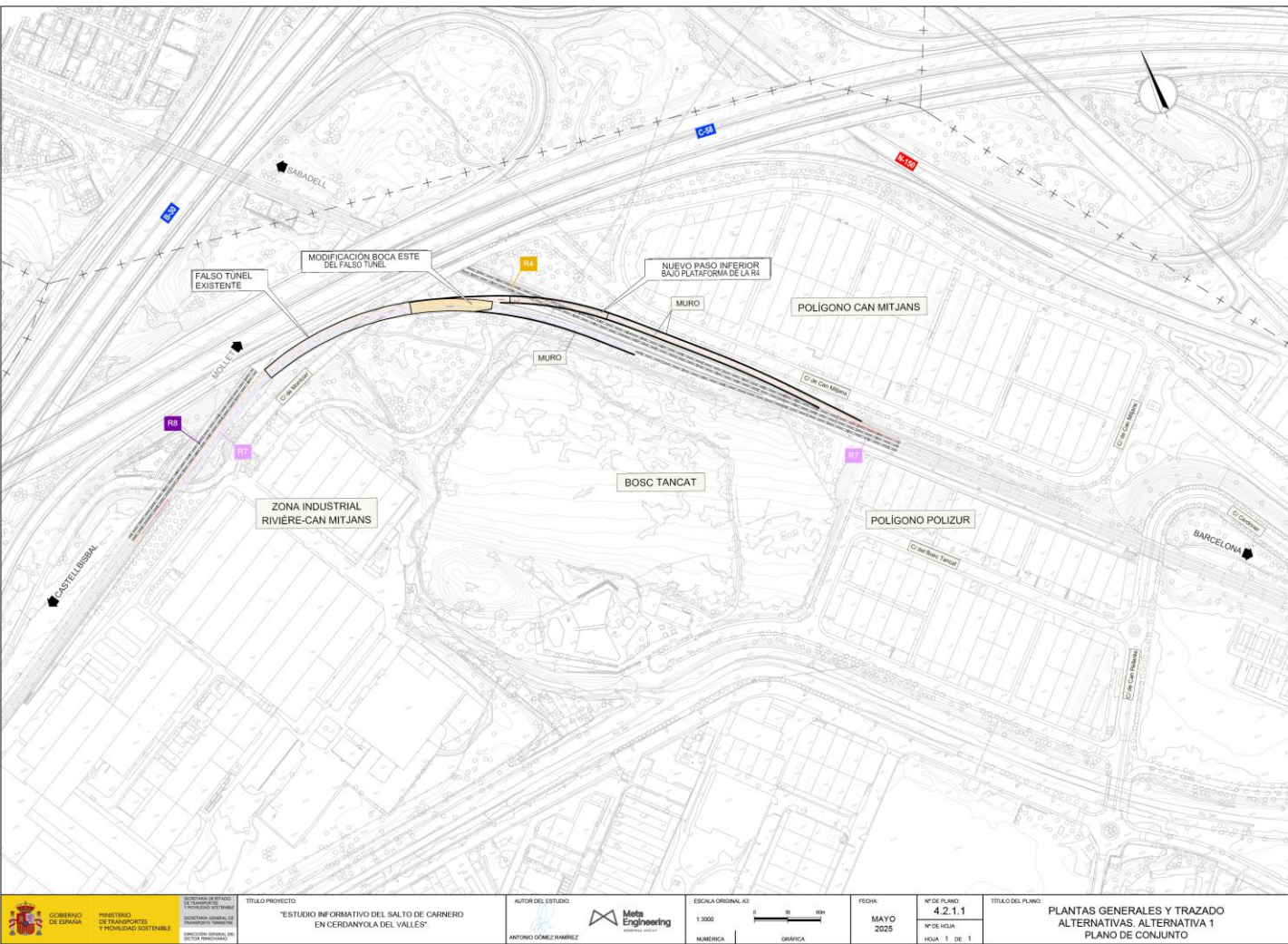
Opció a curt termini:

- Construcció d'un tram de túnel sota l'autopista
- Per a ús temporal de connexió de viatgers.
- Amb possible "*tapís roulant*", o sense.
- Dues andanes a la R8, temporals.
- Andanes de la R4 en el pot de l'autopista-
- Accessos viaris definitius, ídem edifici estació.



El “salt de moltó” entre la R4 i la R8, o línia R7:

- Manca de visió a mig termini del corredor prelitoral.
- Impedeix la connexió R4-R8.



Conclusió:

Cal una mirada a mig i llarg termini, compatible amb solucions a curt, en el node estructural entre les línies del prelitoral i de Manresa i Lleida.

Hi ha solucions que permetrien resoldre aquest node, que al Vallès completaria la malla interior.

Node R8-R4

L'encreuament de les línies ferroviàries del prelitoral català (servei R8, entre d'altres) amb la línia de Barcelona a Manresa i Lleida (servei R4 i altres regionals) es produeix a cavall dels termes de Cerdanyola i Barberà del Vallès, en ple nus de les autopistes AP7 i C58.

És una trobada similar, però més important que el R8-R3, entre la línia del prelitoral i la transpirinenca de Barcelona a Vic i Puigcerdà. Aquest segon node està subjecte al desdoblament de la línia de Vic i a una estació a situar a Santa Perpètua de Mogoda com a centre més adient.

El node R8-R4 es va plantejar ja fa un mig segle, en un estudi informatiu per part del ministeri de transports, estudi mai conclòs, ja que la dificultat del lloc feia complicat situar-hi l'estació i els accessos viaris.

Per a més complexitat, aquest punt està sotmès a l'ampliació del nombre de vies que han de recórrer el prelitoral, que són dues en l'actualitat, però possibles sis: dues més de mercaderies i dues d'alta velocitat.

Tot i les dificultats, l'interès estratègic d'aquest node és molt rellevant a escala catalana i de la regió de Barcelona, i plantejem una opció que permetria resoldre'l amb una mirada compatible amb les opcions de futur.

Els plànols adjunts plantegen:

- Un accés viari nord-sud, en paral·lel a la línia de Manresa i no des de la N150, tot unint dos carrers de Cerdanyola i Bàrbara del Vallès, respectivament.
- Un edifici estació situat en la cruïlla de vies.
- Unes andanes a l'R4 en pont ampliat de les mateixes vies.
- Andanes a l'R8, en la part descoberta a oest, andanes provisionals que es poden refer en el moment de sumar més vies.
- Accés a aquestes andanes R8 i des de l'estació, a través d'un túnel sota l'autopista. Aquest túnel anticiparia una futura via paral·lela a les actuals. Podria funcionar per a vianants, amb una pista mòbil si es desitja (150 m de distància).

Aquesta solució posa en qüestió la idoneïtat de l'arc del Ferrocarril Orbital previst entre Santa Perpètua de Mogoda i Sabadell Sud, per resultar d'una molt menor despesa econòmica i permetre freqüències que sempre seran majors en la combinació R4-R8, que en la baixa demanda de l'Orbital.

Aquesta opció també posa en entredit el previst salt de moltó de l'R7, des de l'R4 de Cerdanyola, direcció UAB de l'R8, precisament per l'increment futur del nombre de vies en aquest corredor. Això no obstant, una línia en anella de Barcelona cap al Vallès es podria resoldre per Santa Perpètua i Castellbisbal des de la capital Barcelona, la qual posaria encara de major relleu els intercanvis al node R4-R8.

Aquestes opcions demanen un contrast tècnic més acurat, el qual demanem al Departament de Territori i al Ministeri de Transports, i a les seves entitats i empreses: ATM, ADIF i RENFE. Una opció que posem en coneixement del món local: ajuntaments afectats i veïns, comarca i Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en demanda del seu suport o esmena.

Entitats membres





Tel. 93 736 11 09

info@femvalles.cat

presidencia@femvalles.cat

www.femvalles.cat