

Barcelona, 26 de enero de 2023

## **El 4º cinturón y la ampliación del aeropuerto pertenecen a un modelo obsoleto, lo que necesita Cataluña es una red de transporte público moderna y eficiente**



Fuente. Diario de Terrassa

***Apostar por la ampliación vial responde a un modelo obsoleto que ya se ha demostrado que solo genera más demanda de uso del vehículo privado y más contaminación, accidentes y ruido***

***Ejecutar los intercambiadores del R8, mejorar su servicio o planificar la conversión de la N-150 en un eje de bus de altas prestaciones (BRT) son propuestas que podrían incluirse en la negociación de presupuesto***

***También la apuesta por el aeropuerto tiene alternativas: el tren de alta velocidad y el nocturno es clave para sustituir a los vuelos cortos***

En los últimos días han reaparecido con fuerza, en el marco del debate de aprobación de los presupuestos, dos propuestas de infraestructuras sobre las que la PTP ha expresado ya su firme oposición con anterioridad: la continuación de la construcción de la B-40 (también conocida como “4º cinturón”) en el este de Terrassa; y la ampliación de la pista del aeropuerto, planteamiento que en 2021 no obtuvo consenso político y ahora quiere reavivarse.

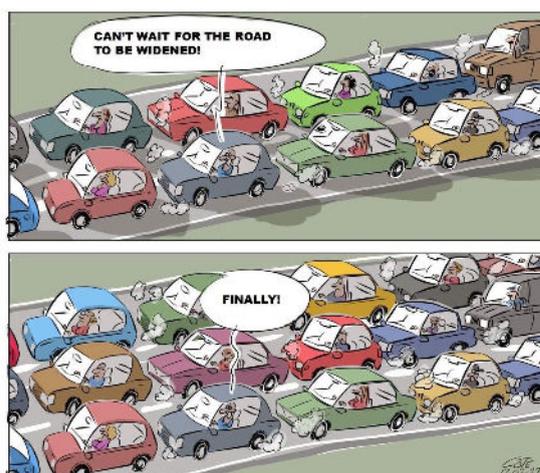
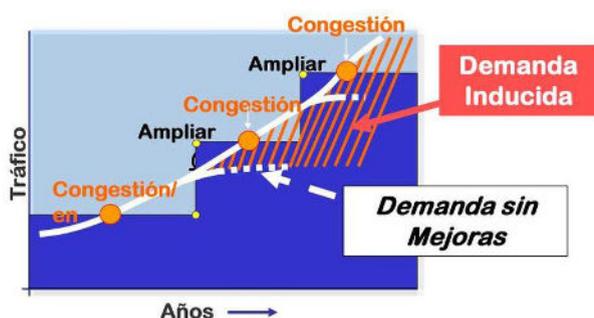
Más allá del tacticismo político de estas propuestas, desde la PTP queremos hacer unas consideraciones al respecto.

## Ampliar la capacidad vial, un modelo caducado

La PTP ya ha expresado en muchas ocasiones que ampliar más la capacidad de la red viaria no solo supone empeorar las externalidades negativas de la movilidad en vehículo privado (contribución al cambio climático, accidentalidad, desigualdad de oportunidades, calidad del aire y salud, etc.) sino que **no soluciona aquello por lo que le defienden sus impulsores**: no mejora la propia eficiencia de la red.

Está sobradamente demostrado en el ámbito académico y profesional de gestión de la movilidad que hacer más carreteras crea un **“efecto llamada”**. La población pasa a tomar decisiones contando con aquella nueva infraestructura (hacer más uso del vehículo privado, ir a vivir a un sitio menos accesible, etc.), creando una **demanda inducida** que acaba volviendo a llevar los volúmenes de tráfico cerca del colapso de la vía, tanto en la nueva infraestructura como en las que se pretende “descongestionar”.

Expresándolo muy gráficamente:



Por tanto, las supuestas ventajas de ampliación de la red viaria que se esgrimen para defender esta infraestructura forman parte de una cultura desarrollista, desarrollada en todo el mundo en los años 60, 70 y 80, pero demostrada como ya obsoleta a partir de los 90.

La PTP ya se opuso a la inclusión de esta vía en las alegaciones al Plan Especial de Movilidad del Vallès que presentó en 2018, y así lo reiteramos.

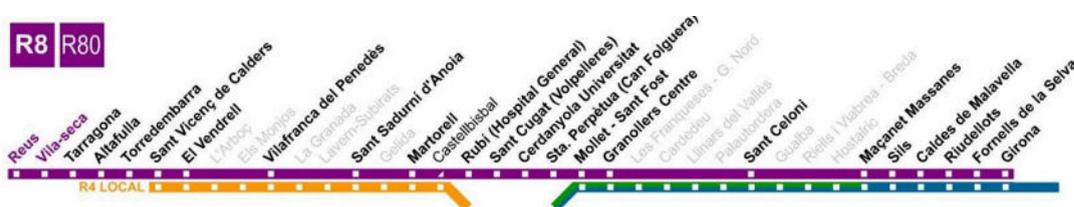
## Hay alternativas de transporte público con las que invertir

En el ámbito del Vallès, pero también del eje prelitoral de Cataluña (su principal eje de comunicaciones), hay propuestas que llevan años esperando en el cajón:

1. La construcción de los intercambiadores entre el Metro del Vallès de FGC y la línea R8 en Sant Cugat del Vallès y Rubí, que permitiría mejorar la movilidad

interna del Baix Llobregat Nord, el Vallès Oriental y el Vallès Occidental (el MITMA ya [traspasó las competencias de ejecución de la obra a la Generalitat](#)), y la futura conexión también de la R8 con la R4 y la R3.

2. El aumento de la frecuencia de la línea R8, que va actualmente de Martorell a Granollers, su ampliación en Vilafranca del Penedès y la creación de la línea R80, de Reus a Girona pasando por el Vallès (y no por Barcelona), permitiría potenciar la movilidad en todo el eje prelitoral de Catalunya, captando vehículos privados de la AP-7. El aumento y creación de estos servicios es competencia de la Generalidad de Cataluña, y, por tanto, depende principalmente de la disponibilidad de la financiación que se puede negociar en unos presupuestos. [La PTP ya reiteró estas propuestas el pasado julio, oponiéndose al anuncio conjunto del MITMA y el DTES de ampliar carriles en la AP7.](#)



3. La conversión de la N-150, que une Montcada i Reixac, Ripollet, Cerdanyola del Vallès, Barberà del Vallès, Sabadell y Terrassa, en un eje de prioridad para el autobús, la bicicleta y el peatón, con una línea de alta frecuencia y prestaciones (estilo BRT), permitiría dar una alternativa al transporte metropolitano dentro del Vallès, dando una alternativa al vehículo privado por aquellos barrios con desplazamientos demasiado alejados, en origen o en destino, del servicio de Cercanías.

## El tren, alternativa y complemento del aeropuerto

La ampliación del aeropuerto, justificada con el creciente número de operaciones y viajeros, es también un modelo obsoleto de planificación. Desde la PTP ya recomendamos las siguientes propuestas, que permiten no condicionar la función de *hub* del aeropuerto de Barcelona y sin necesidad de ampliar la pista:

1. Conexión ferroviaria de los aeropuertos de El Prat, Girona y Reus con el servicio ferroviario de alta velocidad AVANT.
2. Mejora de enlaces y frecuencias en alta velocidad en las ciudades a 4-6 horas de tiempo de viaje.
3. Recuperar trenes de largo recorrido a través de servicios nocturnos (entre 800 y 1800 km, tiempo de recorrido entre 8 y 14 horas).

## Documentos elaborados por la PTP

[Alegaciones de la PTP en el plan específico de movilidad del vallès \(PEMV\)](#)

[Nota de prensa: la PTP se opone frontalmente a la ampliación de carriles en la ap-7](#)

[Informe sobre las necesidades de conexión ferroviaria del sistema aeroportuario catalán como alternativa a la ampliación de pistas del Aeropuerto del Prat](#)