

Barcelona, 26 de gener de 2023

## El 4t cinturó i l'ampliació de l'aeroport pertanyen a un model obsolet, el que necessita Catalunya és una xarxa de transport públic moderna i eficient



Font. Diari de Terrassa

***Apostar per l'ampliació viària respon a un model obsolet que ja s'ha demostrat que només genera més demanda d'ús del vehicle privat i més contaminació, accidents i soroll***

***Executar els intercanviadors de l'R8, millorar-ne el servei o planificar la conversió de l'N-150 en un eix de bus d'altres prestacions (BRT) són propostes que es podrien incloure en la negociació de pressupost***

***També l'aposta per l'aeroport té alternatives: el tren d'alta velocitat i el nocturn és clau per substituir els vols curts***

En els últims dies han reaparegut amb força, en el marc del debat d'aprovació dels pressupostos, dues propostes d'infraestructures sobre les quals la PTP ja ha expressat la seva ferma oposició amb anterioritat: la continuació de la construcció de la B-40 (també coneguda com a "4t cinturó") a l'est de Terrassa; i l'ampliació de la pista de l'aeroport, plantejament que el 2021 no va obtenir consens polític i ara es vol revifar.

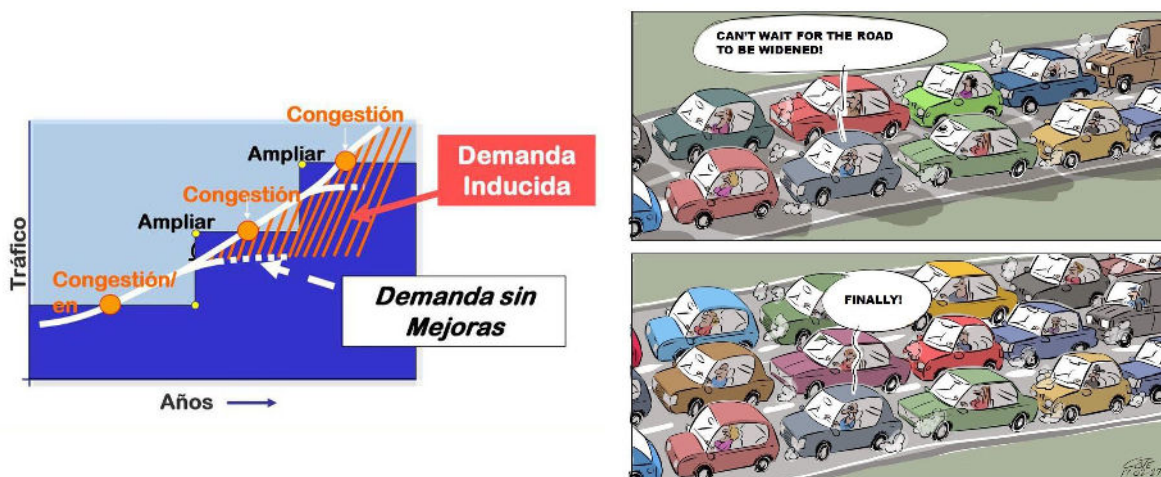
Més enllà del tacticisme polític d'aquestes propostes, des de la PTP volem fer unes consideracions al respecte.

## Ampliar la capacitat viària, un model caducat

La PTP ja ha expressat moltes vegades que ampliar més la capacitat de la xarxa viària no només suposa empitjorar les externalitats negatives de la mobilitat en vehicle privat (contribució al canvi climàtic, accidentalitat, desigualtat d'oportunitats, qualitat de l'aire i salut, etc.) sinó que **no soluciona allò pel qual el defensen els seus impulsors**: no millora la pròpia eficiència de la xarxa.

És sobradament demostrat en l'àmbit acadèmic i professional de gestió de la mobilitat que fer més carreteres fa **"efecte crida"**. La població passa a prendre decisions comptant amb aquella nova infraestructura (fer més ús del vehicle privat, anar a viure a un lloc menys accessible, etc.), creant una **demanda induïda** que acaba tornant a portar els volums de trànsit a prop del col·lapse de la via, tant a la nova infraestructura com a les que es pretén "descongestionar".

Expressant-ho molt gràficament:



Per tant, els suposats avantatges d'ampliació de la xarxa viària que s'esgrimeixen per defensar aquesta infraestructura formen part d'una cultura desarrollista, desenvolupada arreu del món als anys 60, 70 i 80, però demostrada com a ja obsoleta a partir dels 90.

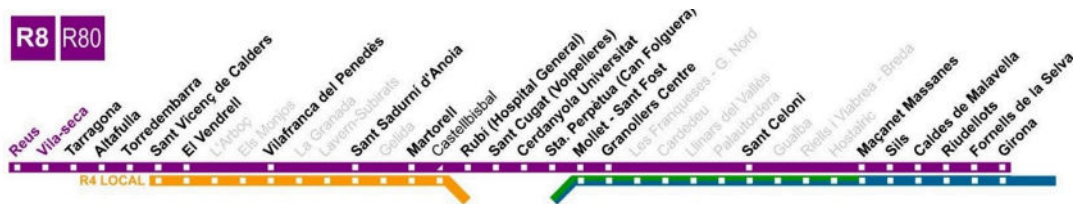
La PTP ja es va oposar a la inclusió d'aquesta via en les al·legacions al Pla Especial de Mobilitat del Vallès que va presentar el 2018, i així ho reiterem.

## Hi ha alternatives de transport públic amb les quals invertir

En l'àmbit del Vallès, però també de l'eix prelitoral de Catalunya (el seu principal eix de comunicacions), hi ha propostes que fa anys que esperen al calaix:

1. La construcció dels intercanviadors entre el Metro del Vallès de FGC i la línia R8 a Sant Cugat del Vallès i Rubí, que permetria millorar la mobilitat interna del Baix Llobregat Nord, el Vallès Oriental i el Vallès Occidental (el MITMA ja va [traspasar les competències d'execució de l'obra a la Generalitat](#)), i la futura connexió també de l'R8 amb l'R4 i l'R3.

2. L'augment de la freqüència de la línia R8, que va actualment de Martorell a Granollers, la seva ampliació a Vilafranca del Penedès i la creació de la línia R80, de Reus a Girona passant pel Vallès (i no per Barcelona), permetria potenciar la mobilitat a tot l'eix prelitoral de Catalunya, captant vehicles privats de l'AP-7. L'augment i creació d'aquests serveis és competència de la Generalitat de Catalunya, i per tant depèn principalment de la disponibilitat del finançament que es pot negociar en uns pressupostos. [La PTP ja va reiterar aquestes propostes el passat juliol, oposant-se a l'anunci conjunt del MITMA i el DTES d'ampliar carrils a l'AP7.](#)



3. La conversió de l'N-150, que uneix Montcada i Reixac, Ripollet, Cerdanyola del Vallès, Barberà del Vallès, Sabadell i Terrassa, en un eix de prioritat per a l'autobús, la bicicleta i el vianant, amb una línia d'alta freqüència i prestacions (estil BRT), permetria donar una alternativa al transport metropolità dins del Vallès, donant una alternativa al vehicle privat per aquells barris amb desplaçaments massa allunyats, en origen o en destí, del servei de Rodalies.

## El tren, alternativa i complement de l'aeroport

L'ampliació de l'aeroport, justificada amb el creixent nombre d'operacions i viatgers, és també un model obsolet de planificació. Des de la PTP ja vam recomanar les propostes següents, que permeten no condicionar la funció de *hub* de l'aeroport de Barcelona i sense necessitat d'ampliar la pista:

1. Connexió ferroviària dels aeroports del Prat, Girona i Reus amb el servei ferroviari d'alta velocitat AVANT.
2. Millora d'enllaços i freqüències en alta velocitat a les ciutats a 4-6 hores de temps de viatge.
3. Recuperar trens de llarg recorregut a través de serveis nocturns (entre 800 i 1.800 km, temps de recorregut entre 8 i 14 hores).

## Documents elaborats per la PTP

[Al·legacions de la PTP al pla específic de mobilitat del vallès \(PEMV\)](#)

[Nota de premsa: la PTP s'oposa frontalment a l'ampliació de carrils a l'ap-7](#)

[Informe sobre les necessitats de connexió ferroviària del sistema aeroportuari català com a alternativa a l'ampliació de pistes de l'Aeroport del Prat](#)