



**“Sensoritzar els
aparcaments d’enllaç
permetrà conèixer la seva
ocupació en temps real”**

Parlem amb el responsable de Gestió del Transport de l’ATM, Sergi Martínez-Abarca, sobre les mesures per impulsar els aparcaments d’enllaç i les seves millores

Ja fa anys que els aparcaments d’enllaç, també coneguts com ‘Park and Ride’, són part de la xarxa infraestructural de la mobilitat i el transport públic de l’àrea de Barcelona. Es tracta d’equipaments que faciliten l’estacionament proper a una estació ferroviària i/o de transport públic per carretera, amb un objectiu clar: poder arribar-hi en vehicle privat per fer l’intercanvi al transport col·lectiu. Un sistema que s’implementa a les conurbacions de les grans ciutats d’arreu d’Europa, i que a Barcelona pot guanyar molt de protagonisme després de l’entrada en vigor de la Zona de Baixes Emissions i l’aprovació d’un Pla Director Urbanístic d’aquests espais.

Quin és l’avantatge principal dels aparcaments d’enllaç?

És un element molt útil per a les persones que no tenen a l’abast una bona connexió de transport públic, i s’han de desplaçar a Barcelona o altres localitats principals de la conurbació. Poden arribar amb el seu vehicle privat fins a l’estació de tren o bus que els hi sigui més propera i, allà, deixar el seu cotxe i agafar el transport públic. Tot i que, evidentment, també pot servir en casos contraris: persones que viuen a Barcelona però treballen fora de la metròpolis, i que, en comptes de fer tot el trajecte fins a la feina amb cotxe o moto, deixen el seu vehicle estacionat en un aparcament d’enllaç, surten de Barcelona en transport públic i utilitzen el vehicle en el tram final fins a la feina, on molt probablement el trànsit serà molt, molt inferior. Eviten congestions vials, a més dels beneficis ambientals que suposa.

Són equipaments que poden jugar un paper clau amb l'establiment de la Zona de Baixes Emissions.

Evidentment, és un dels pilars que hem de reforçar, sobretot per redirigir la gent que utilitza el seu vehicle privat cap al transport públic. Amb la ZBE, molts cotxes o motos es veuen afectades per les restriccions, i esperem que les persones usuàries vegin en els aparcaments d'enllaç una alternativa: que puguin utilitzar el seu mètode de transport tradicional fins a un d'aquests pàrquings, i llavors facin el canvi modal al transport col·lectiu. Pot ser un primer pas cap a la migració definitiva al transport públic.

Però quina és la situació actual d'aquestes infraestructures, a l'àrea de Barcelona?

Actualment hi ha més d'un centenar d'aparcaments, més o menys habilitats, fora de la metròpolis de Barcelona. Alguns estan ben senyalitzats, equipats i preparats per a la seva funció; d'altres són més improvisats, espais inutilitzats propers a estacions que les persones usuàries utilitzen per a deixar els seus cotxes, però que tenen potencial. La nostra tasca és identificar tots aquests espais i homogeneïtzar-los, que tots compleixin una sèrie de requisits, per exemple pel que fa a accessibilitat o seguretat.

I què s'està fent per a avançar en aquest sentit?

Aquest inici de 2020 s'està posant en marxa la redacció d'un Pla Director Urbanístic que ha de determinar les bases per a la regularització de tots els aparcaments d'enllaç, i que va lligat al Pla Director d'Infraestructures 2021-2030. Estem identificant, com deia, tots els espais que a dia d'avui s'utilitzen com a P&R: veient les seves ubicacions, volum, nombre de places, obres o treballs que requereixen, propietat dels terrenys i la seva qualificació, entre d'altres paràmetres. La idea d'aquest pla és consolidar els aparcaments, regularitzar-los, que siguin sostenibles en el temps, que tinguem un coneixement clar del nombre de places que estem oferint a la població i de les necessitats de places que requereix el sistema, per tal de garantir en aquests espais la qualitat del servei que actualment té el transport públic. No podem comptar com a aparcament estable un descampat sense asfaltar que té qualificació comercial o verda, i que en dos anys pot convertir-se en un edifici o en un parc. Per això s'està fent tota aquesta feina d'anàlisi, diàleg amb les administracions locals i altres ens del territori. I el resultat del PDU determinarà el mapa actual dels aparcaments d'enllaç, i també la seva projecció a futur, quantificant nous emplaçaments i proposant noves prestacions per a les persones usuàries.

S'estudien mesures per dotar els aparcaments de més facilitats, més serveis?

Precisament, aquest mes estrenem un projecte que creiem que pot tenir molt de recorregut i servir d'ajuda a la ciutadania. Posem en marxa la sensorització d'una desena d'aparcaments

d'enllaç que tenen certa rellevància i que sabem que són utilitzats en diferent grau. Es tracta d'una prova pilot que permetrà conèixer l'ocupació d'aquests equipaments en temps real a través d'Internet i el telèfon mòbil. De moment, ho hem implementat en 11 espais, i gairebé tots estaran oferint informació en temps real els propers dies. Si els resultats són positius, que és el que preveiem, el projecte s'expandirà a altres aparcaments d'enllaç, i integrarem a les següents fases altres tecnologies per obtenir el grau d'ocupació, per tal de provar models diferents.

Com funciona? Com podem consultar aquesta informació?

Es podrà consultar a través del [Mou-te](#), l'aplicació del transport públic de la Generalitat i l'ATM, que just acabem de redissenyar i reimpulsar, coincidint amb l'estrena d'aquesta iniciativa dels P&R. Es podrà saber quantes places hi ha disponibles, del total existents en un aparcament concret, i també s'incorpora la informació sobre la disponibilitat en temps real de les places per a persones amb mobilitat reduïda. La sensorització s'ha aplicat als aparcaments de Sant Boi de Llobregat, Sant Quirze del Vallès, Mollet – Sant Fost, El Prat de Llobregat, Martorell Central, Quatre Camins, Sant Sadurní d'Anoia, Cerdanyola – Universitat, Granollers Centre, Vilanova i la Geltrú i Les Fonts (Terrassa).

Barcelona, 3 de març de 2020