

Estratègia de mobilitat turística de Barcelona

Mesura de Govern

Novembre 2017

Direcció de Serveis de Mobilitat

Direcció de Turisme



índex

INTRODUCCIÓ	4
PRESENTACIÓ	5
EL MARC DE REFERÈNCIA DE L'ESTRATÈGIA DE MOBILITAT TURÍSTICA DE BARCELONA	6
PRINCIPIS RECTORS DE L'ESTRATÈGIA DE MOBILITAT TURÍSTICA DE BARCELONA	7
ESTRUCTURA DEL DOCUMENT	7
METODOLOGIA	8
DIAGNOSI	12
1.1. CARACTERITZACIÓ DE LA CIUTAT TURÍSTICA	13
TEMPS I RITMES DE LA CIUTAT TURÍSTICA	13
1.2. CARACTERITZACIÓ ESPACIAL DEL TURISME A BARCELONA I AL SEU ENTORN	14
UN CIUTAT DENSE I CONCENTRADA	14
CARACTERITZACIÓ DEL VISITANT A BARCELONA	15
1.3. PORTES D'ENTRADA A BARCELONA	17
1.4. MOBILITAT DELS TURISTES A LA CIUTAT	19
1.5. CONCLUSIONS	29
LÍNIES ESTRATÈGIQUES	31
PROPOSTES D'ACTUACIÓ	35
1. INCORPORAR LA MOBILITAT TURÍSTICA EN LA PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT METROPOLITANA, TANT D'INFRAESTRUCTURES COM DE SERVEIS DE LES DIFERENTS ADMINISTRACIONS I OPERADORS	37
2. ELABORAR PLANS DE MOBILITAT ESPECÍFICS PELS ESPAIS DE GRAN AFLUÈNCIA	39
3. PRIORITZAR ELS DESPLAÇAMENTS A PEU DELS VISITANTS	43
4. FOMENTAR UN ENCAIX MÉS EFICIENT DE LA DEMANDA TURÍSTICA EN EL TRANSPORT PÚBLIC	46
5. DISSENYAR SOLUCIONS ESPECÍFIQUES ALS PROBLEMES DE CONGESTIÓ DE LA XARXA D'AUTOBÚS URBÀ	48
6. REVISAR LA POLÍTICA TARIFÀRIA DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC	52
7. AVANÇAR EN UN MODEL DE REGULACIÓ I MILLORA DEL TRANSPORT DISCRECIONAL DE SERVEIS TURÍSTICS	54

8. REPENSAR EL SERVEI DELS BUSOS TURÍSTICS DE LA CIUTAT	57
9. REDUIR L'IMPACTE DE L'ÚS TURÍSTIC DE LA BICICLETA, LA MOTO I ELS VMP	59
10. MILLORAR LA GESTIÓ EN XARXA DEL SISTEMA DE TRANSPORT D'ACCÉS A LA CIUTAT	63
11. REFORÇAR LA QUALITAT DEL SERVEI DE TAXI EN L'ÚS TURÍSTIC	67
12. SISTEMATITZAR LA INFORMACIÓ I IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE MONITORITZACIÓ DE LA MOBILITAT TURÍSTICA	69

Introducció



Presentació

Barcelona s'ha convertit en una ciutat turística en temps rècord, consolidant-se com una de les principals destinacions urbanes europees. L'activitat turística és avui central en la configuració de la realitat urbana donat l'ús específic del territori, la intensitat de les seves pràctiques i els efectes en la vida quotidiana. En aquest sentit, la mobilitat és un dels aspectes més determinants en la configuració de la destinació. El turisme porta la mobilitat implícita, ja que existeix en tant que hi ha persones, objectes o imatges desplaçant-se d'un lloc a un altre. Avions, trens, transport viari o creuers possibiliten l'arribada i la sortida de turistes i excursionistes a Barcelona i al seu entorn. Alhora, els turistes i els visitants es mouen a l'interior de la ciutat a través de formes diverses, amb patrons i ritmes específics. Així, la motivació de l'estada, l'estacionalitat, la temporalitat de la visita, el mitjà de transport, l'estat de la xarxa d'infraestructures de transport o els itineraris més freqüentats, entre d'altres, són paràmetres que condicionen l'impacte de l'ús turístic de la mobilitat en la ciutat.

L'Estratègia de mobilitat turística (EMT) neix fruit de la necessitat de donar resposta als reptes per gestionar la ciutat, com a conseqüència de l'augment del nombre de turistes a Barcelona i la previsió de creixement a mig termini. L'EMT aprofundeix en el coneixement de la mobilitat turística per tal d'incorporar-la com una part inherent de la mobilitat urbana, deixant de tractar-la com a excepcional, incorporant com a pròpies les dinàmiques, les demandes i les pràctiques de la mobilitat turística.

La present estratègia de mobilitat turística té el propòsit d'analitzar de forma exhaustiva les característiques de la mobilitat turística a fi de diagnosticar els reptes més importants, per tal de definir unes línies estratègiques i unes propostes d'actuació que fomentin un mode de visita responsable i compatible amb la mobilitat quotidiana, garanteixin l'ús racional i coherent dels sistemes de transport i donin resposta a l'estratègia de gestió de la destinació. La present estratègia de mobilitat ha d'abordar doncs, de forma coordinada, les principals qüestions entorn dels usos turístics de la mobilitat, ordint un relat coherent i tenint en compte la seva complexitat en l'escenari urbà i metropolità on esdevenen aquestes pràctiques. Aquest és un exercici sense precedents a Barcelona i un exercici inèdit a les altres grans destinacions urbanes europees. Mai un document havia estructurat una anàlisi global de les pautes de mobilitat turística encaminada per dissenyar polítiques urbanes.

El marc de referència de l'estratègia de mobilitat turística de Barcelona

L'Estratègia de Mobilitat Turística és el resultat de la integració de les polítiques de mobilitat amb les polítiques de turisme, i pretén resposta, de forma simultània, als requeriments del PMU (2013-2018) i als reptes i objectius del Pla Estratègic de Turisme 2020 (PET20). Així doncs, l'EMT ha d'exercir de frontissa entre el PMU (2013-2018) i el PET20, assumint-ne els seus compromisos.

Per una banda, el PMU 2013-2018 planteja quatre objectius estratègics que aquesta estratègia ha d'assumir per tal de ser coherent amb les polítiques de mobilitat urbana. Els quatre objectius són:

1. Mobilitat Segura: reduir l'accidentalitat. Millorar la seguretat viària i el respecte entre els usuaris i usuàries del diferents modes de transport (sostenibilitat vital).
2. Mobilitat Sostenible: reduir els perjudicis de la mobilitat sobre el medi ambient. Optimitzar la gestió de la mobilitat i la utilització dels recursos (sostenibilitat ecològica) i optimització del rendiment de l'espai per mobilitat.
3. Mobilitat Equitativa: promoure la cohesió social. Distribuir equitativament els béns, serveis i oportunitats entre la població (sostenibilitat sociocultural). Garantir el dret a la mobilitat. Millorar la qualitat de vida.
4. Mobilitat Eficient: reduir la congestió. Ordenar eficientment el territori i les activitats que s'hi desenvolupen (sostenibilitat econòmica).

En aquest sentit, el document del PMU, en la Mesura 3.4. s'especifica la necessitat "d'elaborar i implementar el Pla de Mobilitat Turística", esmentant explícitament la necessitat de promoure una millora de la fluïdesa, la seguretat viària dels espais de gran afluència turística així com la reducció de la contaminació atmosfèrica i acústica de les zones urbanes.

Per altra banda, el Pla Estratègic de Turisme 2020 posa de manifest la necessitat de gestió de les activitats turístiques i els seus efectes, com els que provoca la intensificació i l'expansió d'algunes pràctiques vinculades a l'ús turístic de la ciutat, tals com els usos turístics de la mobilitat, que per la seva excepcionalitat o pel volum d'usuaris, requereixen repensar, redissenyar, gestionar o regular pràctiques específiques. Amb aquest propòsit el PET20 insta a dissenyar d'un instrument que permeti obtenir una diagnosi en profunditat de la mobilitat turística, definir els reptes i els objectius d'actuació i vehicular-hi mesures concretes que siguin coherents amb la política de mobilitat urbana així com amb les estratègies de la gestió turística. L'elaboració d'aquesta estratègia permet donar resposta a diversos objectius que defineix el PET2020 tals com reduir els impactes dels usos turístics de la mobilitat, tant pel que fa els serveis regulars de transport públic com els usos

turístics específics; promoure modes de mobilitat sostenible per tal de reduir l'impacte de la mobilitat dels visitants; o explorar sistemes que permetin conèixer a temps real els fluxos de mobilitat amb l'objectiu de gestionar-los, redreçar-los o potenciar espais de visita.

Principis rectors de l'estratègia de mobilitat turística de Barcelona

A fi d'emmarcar l'actuació de l'EMT, i després d'una presentació preliminar de la diagnosi, el 4 de febrer de 2016 es van decidir els principis rectors en sessió del Pacte per la mobilitat en el marc del Pla d'Actuació Municipal 2019 PAM.

El principis rectors d'aquesta estratègia són:

- Assolir un repartiment modal de les visites més sostenible, segur, equitatiu, eficient i saludable: Es proposaran actuacions de millora generals de ciutat, millores sectorials per cada mode de transport i millores territorials a cada node turístic.
- Fomentar un mode de visita que sigui responsable i compatible amb la dinàmica ordinària de la mobilitat a la ciutat: Preservar i millorar la qualitat dels serveis de mobilitat dels residents, afavorint el gaudiment de la ciutat.
- Establir mecanismes de monitorització de la mobilitat turística: Sistematitzar la recollida de dades per fer el seguiment. Anàlisi dels fluxos d'entrada i sortida del Port/Aeroport/Est Sants i vincular-les a l'Observatori de l'Activitat Turística.
- Promoure una connectivitat intermodal en l'àmbit metropolità que contribueixi a dimensionar i afavorir la mobilitat turística de BCN en un entorn més ampli que els límits de la ciutat.

Aquests principis rectors consensuats de forma col·lectiva han emmarcat tant l'objecte d'anàlisi, els reptes de la diagnosi, com la construcció de les línies estratègiques i les propostes d'actuació derivades.

Estructura del document

Els continguts d'aquest document s'han organitzat en 3 grans capítols que s'estructuren de manera lògica i culminen amb les línies estratègiques (capítol 2), i les línies d'actuació (capítol 3), la part central d'aquesta estratègia.

La fase de diagnosi l'integren uns primers apartats on es desgrana la l'activitat

turística de la ciutat des del punt de vista espacial i temporal per tal de conèixer-ne els ritmes i la distribució dintre la destinació Barcelona, i s'analitza la quantitat i el perfil dels visitants. En el tercer apartat s'analitzen en profunditat les diferents portes d'entrada a la ciutat, és a dir, l'accés per l'aeroport, l'accés en ferrocarril, l'accés marítim i l'accés per carretera. En el quart apartat s'analitza la mobilitat interna dels turistes a la ciutat, per una banda, a través dels principals resultats de l'enquesta realitzada *ad hoc* per aquesta estratègia i que ens permet conèixer les principals característiques dels seus desplaçaments, i per l'altra, una anàlisi exhaustiva dels diferents elements que integren els diversos mitjans de transport de la destinació. Aquesta fase de diagnosi es tanca amb un cinquè apartat que destaca els reptes que planteja la mobilitat turística tant pel que fa a la seva governança, als reptes territorials, a l'ús del sistema de mobilitat o dels mitjans de transport predominantment turístics.

En el capítol 2, es detallen les cinc línies estratègiques que proposa aquesta estratègia per assolir l'objectiu de fomentar un mode de visita responsable i compatible amb la mobilitat quotidiana, garantint l'ús racional i coherent dels sistemes de transport i de l'espai públic a la ciutat. En el capítol 3, es desenvolupen i concreten les dotze línies d'actuació que donen resposta als reptes que han emergit de la diagnosi i de les sessions de treball que han fet conjuntament el Pacte per la Mobilitat i el Consell de Turisme i Ciutat durant el mes d'octubre de 2017.

Metodologia

L'estratègia de mobilitat turística actua amb la voluntat d'obtenir anàlisi en profunditat de la conjuntura actual i dels escenaris de futur. Metodològicament en el procés d'elaboració s'han usat diferents eines tals com l'anàlisi d'estudis i estadístiques que es detallen a continuació, com les reunions amb els grups municipals i els principals agents interessats (Guàrdia Urbana, TMB, FGC, Districtes, guies, Operadors autobús discrecional, etc), i la realització d'una enquesta *ad hoc*.

Principals fonts d'informació emprades;

- Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (PMU 2013 – 2018) Ajuntament de Barcelona
- Pla Estratègic de Turisme 2020. Ajuntament de Barcelona
- Enquesta de l'Activitat Turística a la ciutat de Barcelona, 2016. Ajuntament de Barcelona
- Estadístiques de turisme a Barcelona ciutat i entorn. Ajuntament de Barcelona, Diputació i Turisme de Barcelona.
- Comparativa de la gestió d'autocars i bus turístic amb altres ciutats europees. Ajuntament de Barcelona i B:SM
- Activitat de creuers a Barcelona. Impacte sobre l'economia catalana i perfil socioeconòmic del creuerista (2014). Port de Barcelona
- Estudi d'Impacte Econòmic de l'Activitat de Creuers del Port de Barcelona 2016.

Port de Barcelona

- Anàlisi de la incidència turística a l'espai públic a partir d'indicadors en tres àmbits de la ciutat de BARCELONA. Urbaning 2015. Ajuntament de Barcelona
- Pla Especial Urbanístic d'Allotjaments Turístics Ajuntament de Barcelona
- Enquesta de Caracterització dels Turistes a la Província de Barcelona 2016. Diputació de Barcelona
- Enquesta de l'Activitat turística a la ciutat de Barcelona 2016. Ajuntament de Barcelona.
- Pla Director d'Infraestructures 2011-2020
- Estudi d'una estació d'autocars turístics a Glòries: una visió i reflexió a nivell de ciutat (2015). Barcelona Regional
- Caracterització dels turistes a la Costa Barcelona 2014. Ajuntament i Diputació de Barcelona.
- Enquesta EMT i Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF). Autoritat del Transport Metropolità (ATM) 2015
- Estudi validació IoT and Big Data Tourism. Ajuntament de Barcelona
- Regulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes. Ajuntament de Barcelona, 2017
- Dades Bàsiques de la mobilitat 2015. Ajuntament de Barcelona
- Enquesta als clients del Tramvia Blau. Gabinet d'Estudis de TMB. Agost 2016
- Enquesta als clients del Telefèric de Montjuïc. Gabinet d'Estudis de TMB. Agost 2016

En la **fase de diagnosi** ha estat fonamental l'anàlisi exhaustiu de totes les fonts possibles, i la col·laboració de diferents actors, per una banda, aquells que representen i gestionen la mobilitat en els 10 districtes de Barcelona i per altra, nombrosos agents i operadors privats que treballen a la ciutat, molts dels quals formen part del Pacte per la Mobilitat engegat per l'Ajuntament de Barcelona. Els actors que han contribuït a abastar la complexitat del fenomen en la fase de diagnosi han estat (Guàrdia Urbana de Barcelona, Serveis Tècnics i Serveis a les Persones, Departament de Promoció Econòmica, Port de Barcelona, Barcelona Serveis Municipals (B:SM), Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Diputació de Barcelona (DIBA), Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), Bicitours, Associació de Guies Habilitats per la Generalitat de Catalunya per un Turisme Responsable i de Qualitat (AGUICAT), Associació Professional d'Informadors Turístics de Barcelona (APIT), Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV), Associació de Mobilitat i Turisme Sostenible de Barcelona (MiTS), Avant Grup, Fira de Barcelona, Institut Municipal de Discapacitats (IMPD), Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya (AUDICA), Associació Empresarial de Lloguer de Vehicles sense Conductor de Catalunya (AEVAC), Cooltra, Avancar Car Sharing, Institut Metropolità del Taxi (IMeT).

També s'ha posat en marxa una enquesta específica per tal d'aprofundir en les característiques de la mobilitat dels turistes així com també nous càlculs del nombre total de visites i desplaçaments.

Enquesta de mobilitat turística

La seva realització ha estat imprescindible per elaborar l'Estratègia de mobilitat turística, ja que es comptava amb estadística oficial sobre les característiques de l'accés a Barcelona (Enquesta de l'Activitat turística a la ciutat de Barcelona. Any 2016. Ajuntament de Barcelona), però no de la mobilitat interna a la ciutat. Es van realitzar dues onades d'enquestació realitzats a punts emblemàtics i turístics de la ciutat amb l'objectiu de conèixer d'una banda el perfil sociodemogràfic del visitant i de l'altra, la més rellevant, la manera com es mou per Barcelona ciutat. Els detalls metodològics de l'enquesta es troben a l'Annex I, però es considera rellevant posar de manifest també en aquest punt del document que la dificultat d'identificar els excursionistes i els creueristes i la poca mostra recollida ha fet pertinent descartar-los de l'anàlisi per la poca significació dels resultats. Així mateix, ha posat de relleu la conveniència de realitzar campanyes específiques per tal de conèixer el comportament específic d'excursionistes i creueristes.

Quantificació dels visitants

En aquesta Estratègia de Mobilitat turística s'ha fet una proposta alternativa d'estimació del nombre de visitants a la ciutat de Barcelona, de la que proposava l'estudi *d'Impacte econòmic de l'activitat turística a la ciutat de Barcelona. Escenari intermedi- 2013*. Insetur. Universitat de Girona, 2015, i amb la qual s'havia estat treballant fins el moment. Aquell estudi estimava per al 2013, 29.283.504 de visitants a la ciutat, xifra que queda àmpliament superada per l'estimació actual que proposada per aquesta estratègia.

En el marc d'aquesta estratègia per a la categoria de visitants s'ha definit dos col·lectius:

- **Els turistes**, com aquells visitants que pernocten al Barcelonès al menys una nit, en hotels, hostals, apartaments o d'altres tipologies allotjament turístic.
- **Els excursionistes**, com aquells visitants que són turistes en un altre indret de Catalunya (fora Barcelonès) que estan a la ciutat només un dia sense pernoctar-hi. S'inclouen en aquesta categoria també els creueristes que no pernocten a la ciutat.

Així doncs, s'ha quantificat de la població flotant de caràcter turístic que fa un ús temporal del territori Barcelona i que hi està vinculada durant un temps determinat. En introduir la variable temps per tal de conèixer la població que té vinculació a un territori en un moment determinat, es posa de manifest que és més adient el coneixement de les pernoctacions totals a la ciutat que no pas el nombre de turistes, si bé totes dues són de gran rellevància. És essencial saber quin ús temporal fa de la ciutat la població flotant per tal de planificar i ordenar el territori, la

mobilitat i per garantir la qualitat de vida dels seus habitants. La població estacional, molt rarament s'introdueix com a variable essencial en la planificació, la qual cosa comporta alguns desequilibris en el funcionament del territori i dels serveis, ja que la població estacional pot arribar a representar un pes molt elevat que la població local.

Per conèixer la població flotant de caràcter turístic que es trobava pels carrers de Barcelona al llarg de l'any 2016 s'han considerat les pernoctacions dels turistes i els excursionistes que visiten Barcelona.

Totes aquestes eines metodològiques asseguren una diagnosi rigorosa, completa, que sigui una base sòlida per a detectar els reptes de la mobilitat turística i bastir les línies estratègiques.

En la **fase de propostes** on es defineixen les propostes d'actuació s'han dut a terme dues sessions de participació coral amb entitats membres integrants del "Pacte per la Mobilitat" i del "Consell Municipal de Turisme i Ciutat", celebrades el 9 i el 23 d'octubre de 2017. Aquestes sessions de treball foren concebudes com a punt de trobada dels diferents agents amb l'objectiu d'avançar cap a la validació i concreció de les propostes plantejades per l'estratègia que es van treballar en quatre grups: mitjans de transport col·lectiu; mitjans de transport individual; regulació de la demanda turística - espais de gran afluència; la mobilitat turística en el sistema de transport general.

Diagnosi



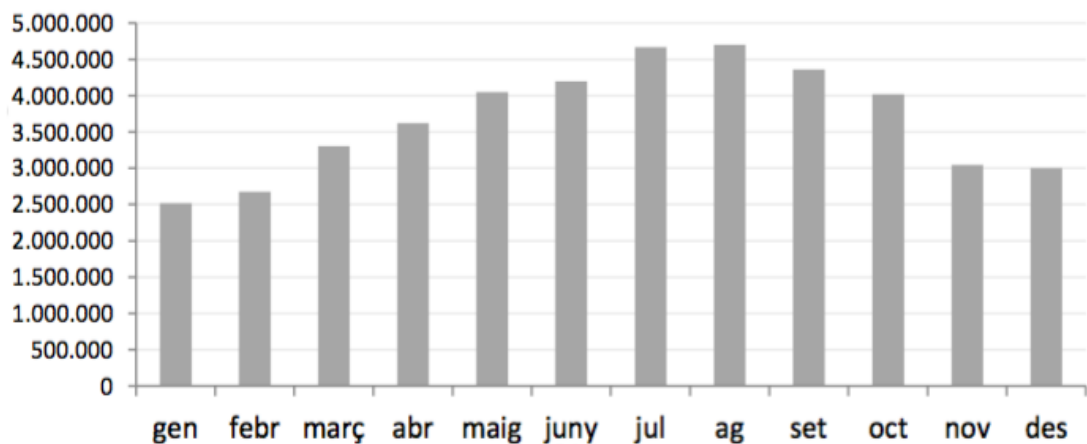
1.1. Caracterització de la ciutat turística

Temps i ritmes de la ciutat turística

Estacionalitat amb una temporada alta ampliada

La tendència a l'augment de visitants va acompanyada d'una ampliació de la temporada alta, però no permet parlar de desestacionalització, ja que durant els mesos de juliol i agost, el número de turistes és el doble que al gener.

Passatgers a l'Aeroport del Prat (2016)

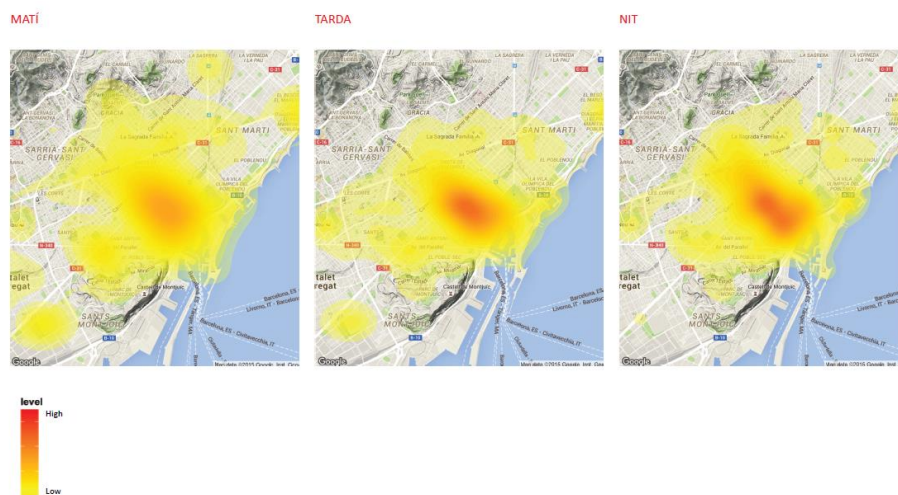


Font: AENA

Els ritmes i les intensitats de visita: un compàs oscil·lant

L'ús turístic del territori varia en funció de l'hora, dels dies de la setmana, de l'època de l'any. Tanmateix, hi ha patrons de moviment que es repeteixen de forma constant i que generen reptes per la gestió de la mobilitat i l'afluència a determinats espais.

Geolocalitzacions durant el mes de novembre de 2015 Twitter. Turistes



Font : Anàlisi de la incidència turística a l'espai públic a partir d'indicadors en tres àmbits de la ciutat de Barcelona. Urbaning 2015. Ajuntament de Barcelona

Els ritmes excepcionals: els esdeveniments

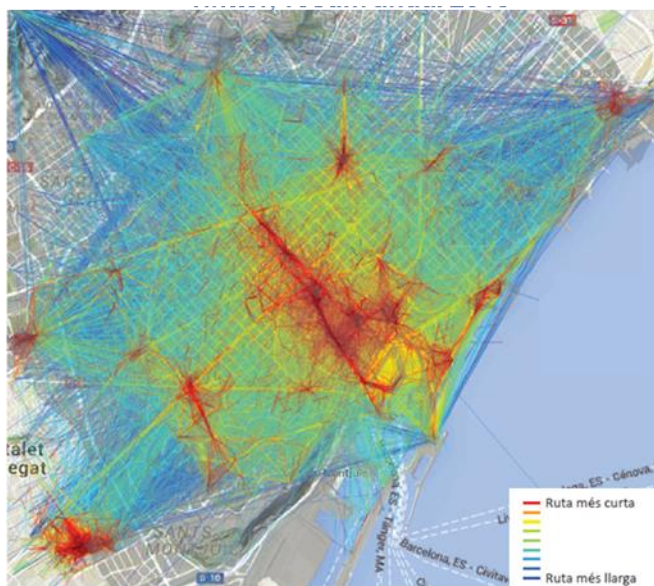
El gran nombre d'esdeveniments que se celebren a la **ciutat actuen com a atractors de visitants** i la seva distribució temporal influeix directament en l'arribada de visitants a la ciutat. P.e. El 2015 Fira de Barcelona va rebre més de 2 milions de visitants.

1.2. Caracterització espacial del turisme a Barcelona i al seu entorn

Un ciutat densa i concentrada

Els atractius i recursos turístics no estan repartits de manera homogènia pel territori. A Barcelona, els espais amb una major afluència turística corresponen a aquells que contenen icones turístiques que el visitant identifica com a imprescindibles i que, en el cas de Barcelona, es troben geogràficament concentrades.

Representació de les rutes de turistes a partir de Twitter, resum anual 2015



Font: Urbaning, 2015 per encàrrec d'Ajuntament de Barcelona

Destinació Barcelona: més enllà dels límits administratius de la ciutat

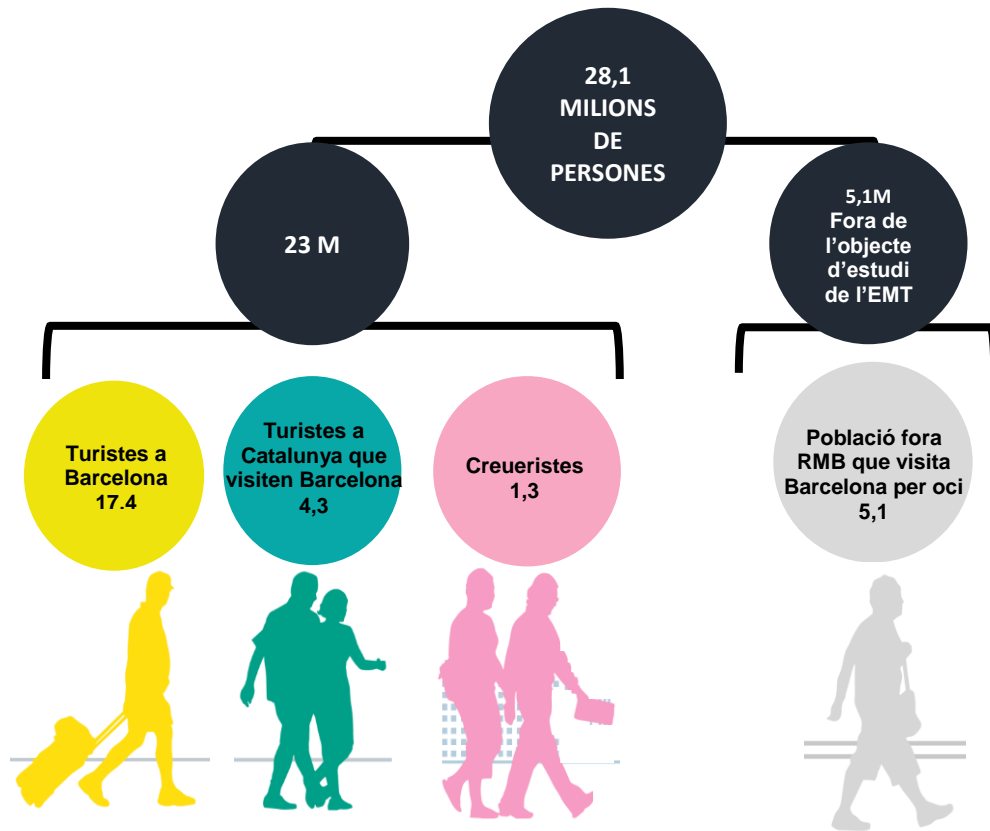
Barcelona es converteix en centre **emissor i receptor de fluxos turístics del seu entorn**. L'any 2016, la província de Barcelona (sense Barcelonès) va rebre 4.704.308 turistes, dels quals, un **45% van visitar o pernoctar a la ciutat de Barcelona**, per la qual cosa es posa en evidència la intensitat d'aquest fenomen. Una altra data clau és gairebé **milió de pernoctacions a la resta de municipis del Barcelonès** el 2016.

Caracterització del visitant a Barcelona

La població "present" a un territori en un moment donat és, gairebé sempre, diferent a la població resident. Per aquest motiu, estimar aquesta població flotant que fa ús de la ciutat i que s'hi mou, resulta totalment necessari per a una bona gestió de l'espai públic i la mobilitat. Així, la present aproximació¹, estima que al 2016 els turistes representaven 17,3 milions de persones i els excursionistes de caràcter turístic representaven 5,6 milions de persones. Per tant la proporció que contempla aquesta estratègia és que el 75% de les persones que visiten al ciutat són turistes i el 25% són excursionistes.

¹ Cal fer notar que no s'han pogut afegir els excursionistes que han accedit a la ciutat a través de l'AVE i del Pont Aeri.

Estimació de turistes i excursionistes



Font : elaboració pròpia

A partir de l'estimació de la població flotant de caràcter turístic podem obtenir la quantitat de visitants que hi ha cada dia a la ciutat (**154.641** persones) i també la quantitat de desplaçaments (603.000) que els visitants fan en un dia a la ciutat ja que en coneixem el grau de mobilitat. (3,9 desplaçaments per dia).

MITJANA DE VISITANTS PER DIA	154.641
MITJANA DE DESPLAÇAMENTS PER DIA	3.9
TOTAL DE DESPLAÇAMENTS	
DIARIS DELS VISITANTS	603.000

Font : elaboració pròpia

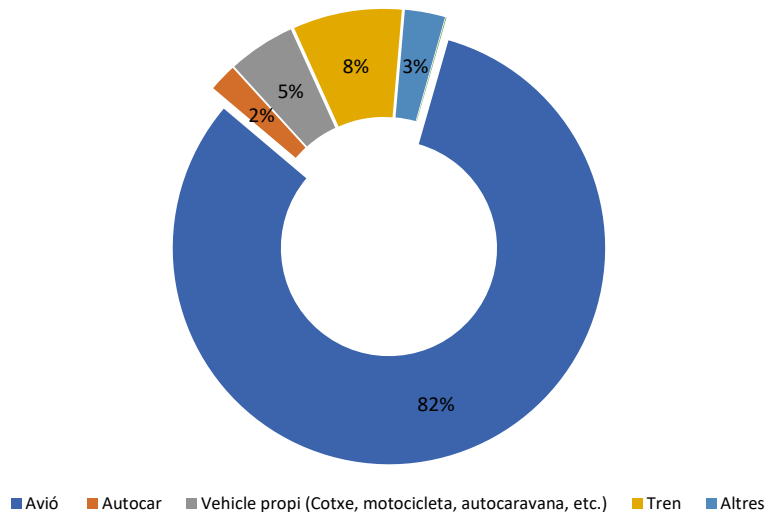
1.3. Portes d'entrada a Barcelona

L'accés fins a la ciutat, l'aeroport com a gran porta d'entrada dels turistes

La millora i ampliació de les infraestructures de l'Aeroport, així com la consolidació del model de vols de baix cost, han suposat un fort augment en el nombre de viatgers, passant de 27,4 milions l'any 2009 a 44,2 milions l'any 2016, el 44% d'ells residents a l'estranger.

Actualment, el 81,7% dels turistes arriben a la ciutat en avió, que és un dels mitjans amb més impacte en la petjada de carboni, mentre que mitjans més sostenibles com el ferrocarril tenen un pes relativament petit en el conjunt d'arribades i sortides a la ciutat.

Mitjà d'accés principal a Barcelona



Font: Enquesta de l'Activitat turística a la ciutat de Barcelona 2016. Ajuntament de Barcelona.

Els serveis de transport per carretera, els mitjans més utilitzats per connectar amb l'aeroport

Tot i l'entrada en funcionament de la línia L9 de metro, i exceptuant moments de congestió severa, a dia d'avui els serveis de transport per carretera són més competitius en termes de temps de viatge i amb preus assumibles per molts viatgers.

Actualment, el taxi és el mode preferit pels viatgers de l'aeroport, seguit del vehicle privat i de l'autobús públic. Tots tres, sumen gairebé el 80% dels desplaçaments entre l'aeroport i la ciutat, mentre que els modes ferroviaris només són utilitzats pel 14% dels usuaris.

Un HUB ferroviari amb connexions amb Europa que pot créixer més

Els turistes que arriben a la ciutat en tren des del seu lloc d'origen només representen el 8% i ho fan principalment en AVE (5,1%) provinents de la resta de l'estat espanyol a través del corredor Barcelona-Madrid (58%) i dels serveis internacionals amb França (11%) pel corredor Mediterrani. La demanda de viatgers en tots dos corredors no ha parat de créixer en els últims anys.

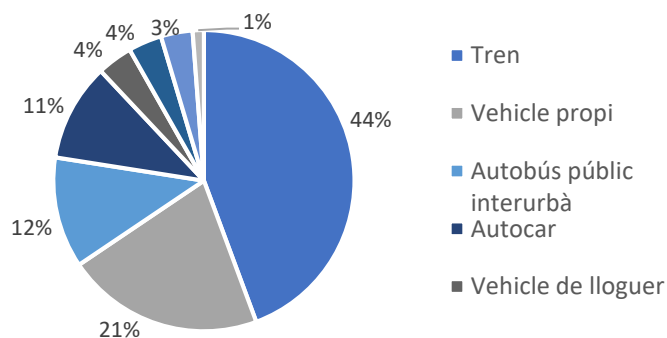
En el cas dels turistes que provenen d'Espanya l'ús del tren gairebé iguala a l'avió com a mitjà de transport per arribar a la ciutat.

Els turistes allotjats a la resta de Catalunya quan visiten la ciutat ho fan principalment en transport públic

Una part important dels excursionistes de Barcelona són turistes allotjats en els diferents municipis de la costa catalana. Les marques turístiques de la Costa Brava, Daurada i de Barcelona tenen un fort poder d'atracció de visitants estrangers i de la resta de l'Estat.

A la Costa de Barcelona, el mitjà de transport més utilitzat és el tren (44%) seguit del vehicle propi (21%). L'autobús regular i l'autocar discrecional (12% i 11% respectivament) els segueixen i la resta ja tenen un pes molt inferior, de menys del 5%. En total, els diferents mitjans de transport públic col·lectiu presenten una quota del 66%

Turistes de Costa Barcelona: transport utilitzat per les excursions a Barcelona



Font: Caracterització dels Turistes a l'Entorn de Barcelona 2016

Els creuers al Port de Barcelona, una font creixent de visitants amb una forta estacionalitat

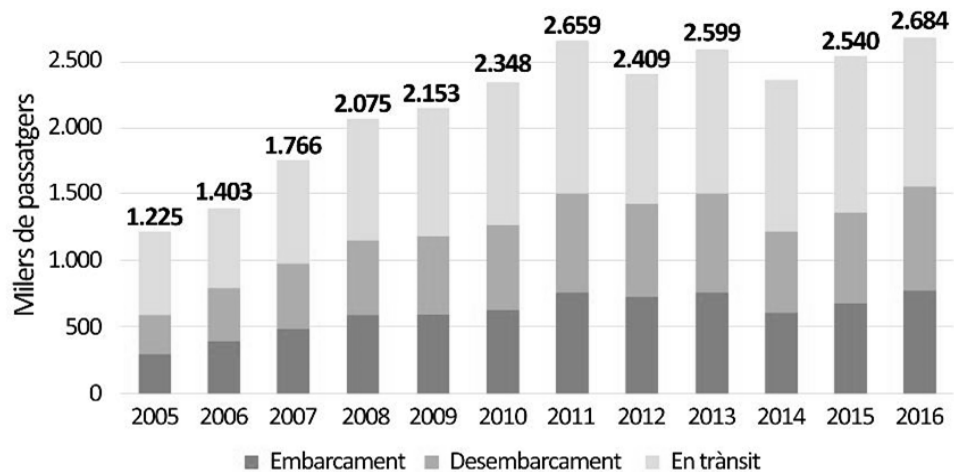
L'arribada de creueristes s'ha duplicat en els últims 10 anys i l'any 2016 van passar pel Port de Barcelona 2,7 milions de creueristes. L'arribada de creuers al port es caracteritza per tenir una forta estacionalitat, amb una temporada alta que va del de maig a octubre i amb concentració de grans bucs al Port que gairebé en una

seixantena de dies supera els 15.000 creueristes diaris, arribant als 30.000 en determinats dies punta.

Els creueristes disposen de poc temps per visitar la ciutat i en 4 hores i 20 minuts de mitjana visiten uns 3,6 indrets, com les Rambles, el Barri Gòtic, la Sagrada Família o van de compres.

Aquesta forta concentració en determinats dies, i moments del dia, suposa per a la ciutat situacions d'aglomeració de visitants en les zones adjacents del Port de Barcelona, així com en els PICs més visitats i en les infraestructures de mobilitat que més utilitzen.

Evolució anual del nombre de creueristes al Port de Barcelona



Font: Port de Barcelona

1.4. Mobilitat dels turistes a la ciutat

La mobilitat turística dins la ciutat representa a l'entorn del 10-15% dels desplaçament totals.

En total, la mobilitat interna turística suma uns 600.000 desplaçaments diaris, al voltant de l'11% dels desplaçament interns totals de la ciutat, tot i que el pes de la mobilitat turística sobre la mobilitat quotidiana varia segons l'època de l'any. En temporada alta augmenta, tant per l'arribada de més turistes com per la disminució de la mobilitat generada pels residents, i pot arribar a haver-hi a la ciutat més de 220.000 visitants, generant més de 800.000 desplaçaments al dia.

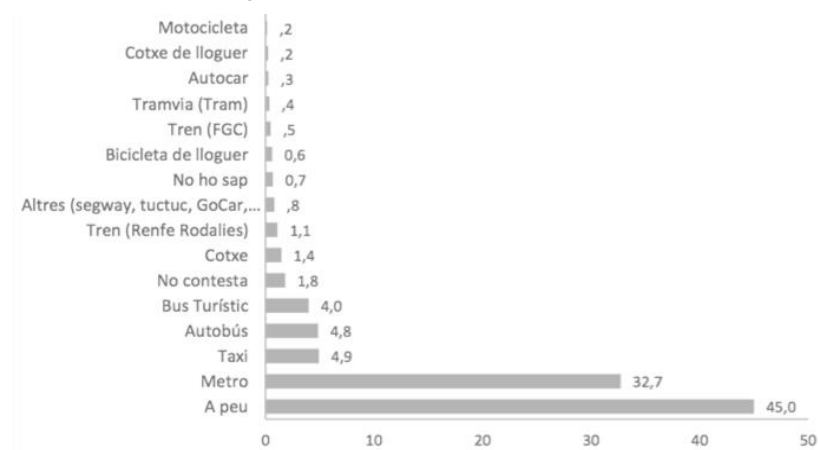
Aquesta mobilitat turística es concentra en les àrees centrals de la ciutat i en els PICs més demandats, i té major incidència en les infraestructures de mobilitat que els hi donen servei, generant problemes de saturació i sobreexplotació de l'espai i determinants serveis de mobilitat.

Els turistes es mouen dins de la ciutat de manera sostenible

La mobilitat interna dels turistes es caracteritza per tenir un repartiment modal més sostenible que el de la mobilitat quotidiana, amb predomini dels desplaçaments a peu i en transport públic.

Els visitants es desplacen sobretot a peu (45%) i en metro (33%). Altres modes com el taxi, l'autobús urbà i el bus turístic tenen unes quotes modals menors, del 5% cadascun. El vehicle privat, els vehicles de mobilitat personal o la bicicleta tenen una proporció respecte el total molt menor.

Repartiment modal dels turistes

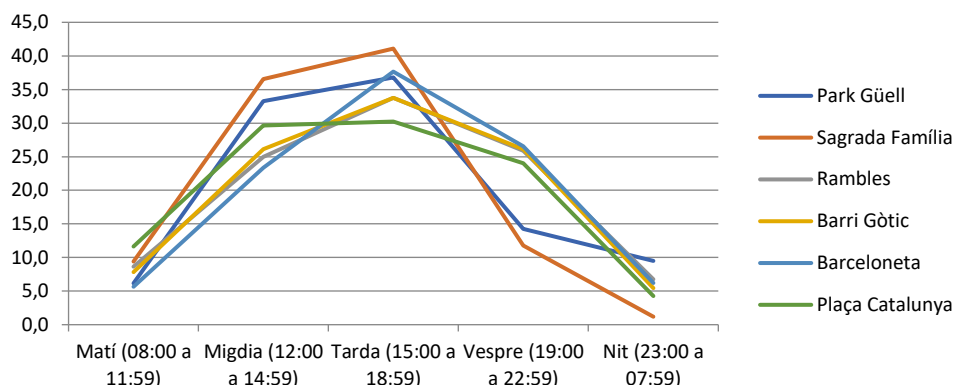


Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona

Mobilitat turística i quotidiana: patrons horaris complementaris al mig dia i coincidents per la tarda

Si ens centrem en la distribució horària dels desplaçaments de sortida dels principals punts de visita de la ciutat, s'observa que s'incrementen al llarg del matí fins arribar al seu màxim a les 19 hores quan comencen a descendir. Alguns dels punts presenten un repartiment dels desplaçaments de sortida més homogeni al llarg del dia tals com la Plaça Catalunya, el Barri Gòtic o les Rambles. Altres punts on es paga entrada, com la Sagrada Família o el Park Güell, s'observa un descens clar dels desplaçaments en el moment de tancament dels punts

Distribució horària dels desplaçaments de sortida dels PIC



Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona.

La mobilitat de mercaderies associada al turisme

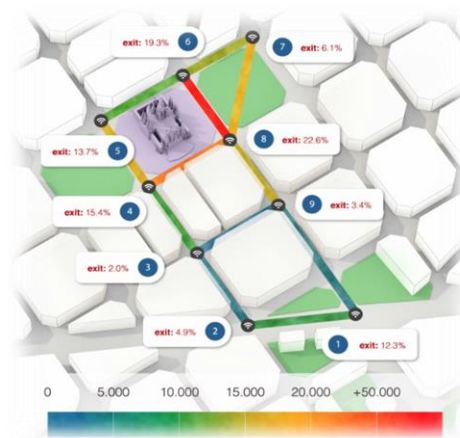
A més de la mobilitat dels propis turistes, les activitats econòmiques vinculades al turisme estan suportades per una mobilitat de distribució i logística important que passa més desapercibuda i que s'integra dins de l'11% de vehicles comercials que de mitjana circulen per les vies principals de la ciutat.

L'atractiu de caminar per la ciutat; l'alta densitat de turistes i la conflictivitat amb altres usos

Barcelona és una ciutat que convida a caminar. Les seves dimensions, la configuració del seu teixit urbà i de l'espai públic en general, el seu clima, i el seu front litoral, així com altres aspectes com la seguretat o l'activitat comercial conviden a moure's caminant pels seus carrers, ja sigui per desplaçar-se d'un lloc a l'altre o per passejar.

Ara bé, la concentració de les visitants en àmbits específics de la ciutat fa que es concentrin grans volum de vianants i que en moments de màxima demanda hi hagi zones en les quals la confortabilitat del vianant es veu afectada i es puguin situacions de dificultat per a la circulació de les persones.

Flux de visitants a l'entorn de la Sagrada Família



Font: Estudi validació IoT and Big Data Tourism

A l'alta densitat de vianants se li suma la coincidència d'altres activitats relacionades amb el turisme com són les aglomeracions en l'entorn de les parades de bus turístic o en zones de parada d'autocars discrecionals fent serveis turístics, la circulació per les voreres de grans grups guiats de visitants o la circulació d'altres mitjans com bicicletes i vehicles de mobilitat personal, fets que generen saturació de l'espai públic i dificultats en la convivència entre residents i visitants.

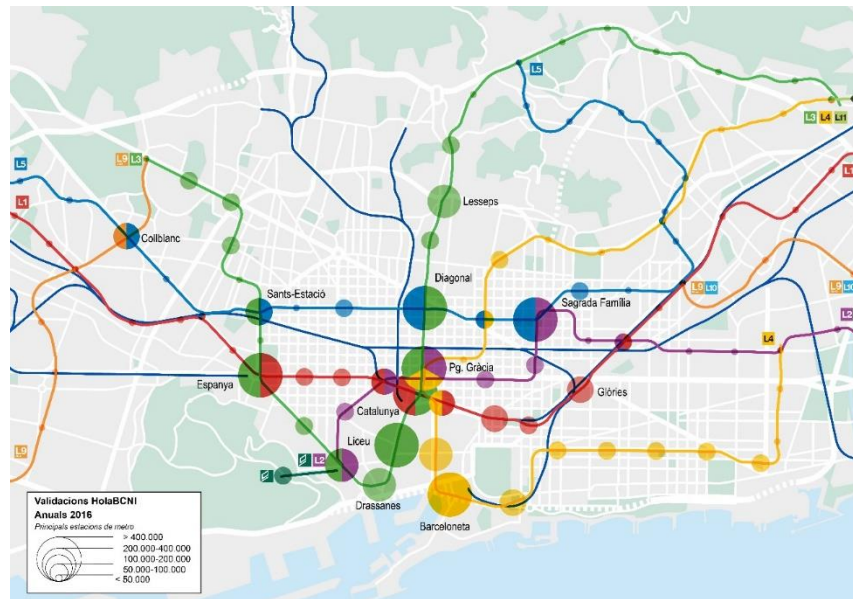
El metro, el mitjà de transport públic preferit pels turistes amb més de 71 milions de viatges anuals

Barcelona és una ciutat amb una potent oferta de transport públic que és utilitzada pels turistes per moure's per la ciutat. El metro és el mitjà de transport més utilitzat pels turistes, i gairebé un terç dels desplaçaments que fan són en metro (32,7%). En total s'estima que els turistes fan uns 196.000 desplaçaments de mitjana al dia en metro, el que representa aproximadament el 15% del total dels seus usuaris.

En determinats trams i estacions de l'àmbit central els turistes poden arribar a representar un percentatge encara més gran i la saturació dels trams centrals de la xarxa de metro es pot veure agreujada per l'ús turístic.

La tendència a l'alça del turisme i dels seus desplaçaments a la ciutat, que s'ha donat inclús durant la recent època de crisi i d'inestabilitat econòmica, ha permès, entre d'altres, compensar una part de la pèrdua de viatgers per la reducció de la mobilitat laboral i reduir, per tant, els efectes de la crisi econòmica sobre la mobilitat de la xarxa de metro, i del sistema de transport públic en general.

Distribució de les validacions de l'Hola BCN! per estacions de metro, 2016



Font: Barcelona Regional a partir de dades Hola BCN!

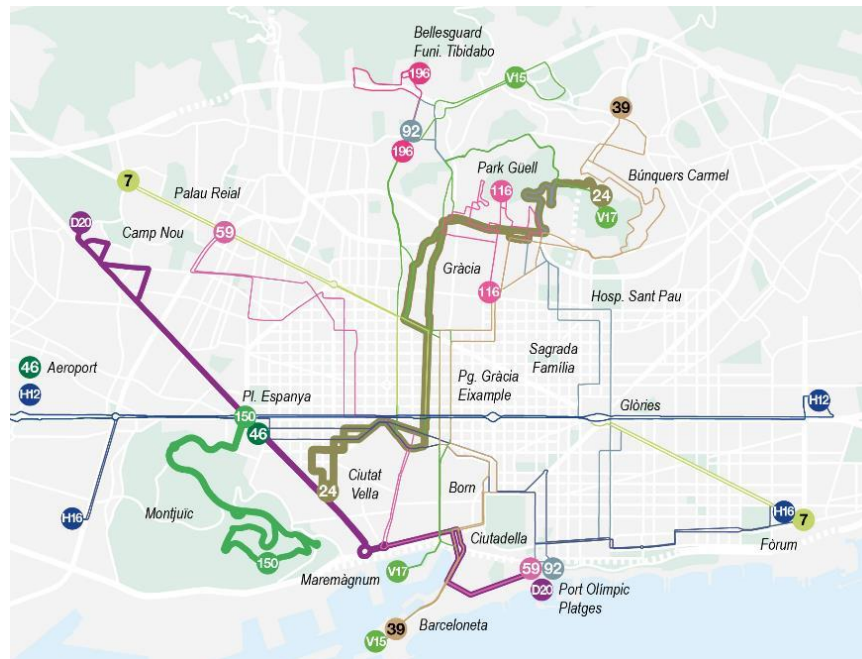
Massificació de línies d'autobús que donen servei als principals centres d'atracció turística

Actualment l'autobús urbà és poc utilitzat per part del turistes. La seva demanda és aproximadament del 5% del total d'usuaris, tot i que la posada en marxa de la Nova Xarxa Bus podria fer augmentar el seu ús degut a la millora de la llegibilitat i comprensió de la xarxa.

Ara bé, s'observa com les línies que connecten les principals zones turístiques com les platges, Plaça Catalunya, Sagrada Família, Park Güell o Montjuïc registren una proporció més gran de visitants, amb trams en què la càrrega de passatge és molt alta i es registren queixes i conflictes entre els usuaris.

Aquesta saturació de certs trams de la xarxa d'autobusos es veu agreujada en caps de setmana i en períodes de vacances estivals per la disminució de freqüències a la xarxa. En aquest sentit aquest any serà el primer cop que una part dels fons de l'Impost sobre Estades en Establiments Turístics (IEET) es destinarà a reforçar el transport públic que passa pel centre de la ciutat i Barceloneta.

Línies d'autobús amb major utilització pels turistes



Font: TMB

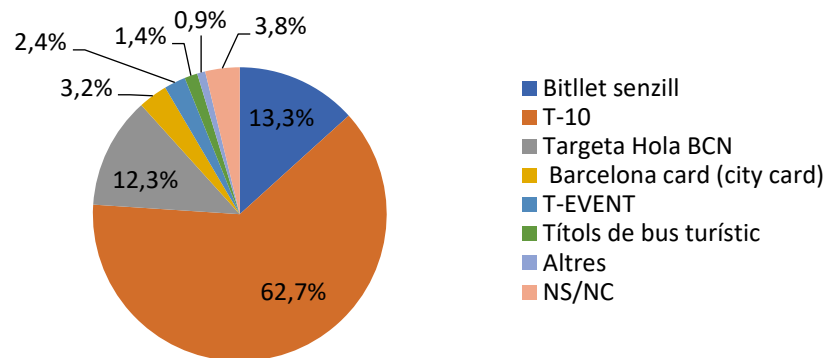
Poca penetració dels títols de transport públic específics per al turista

Tot i el preu comparable al que tenen altres títols turístics a altres ciutats, i amb l'avantatge d'incloure el trasllat a l'aeroport, que ja val 4,50€ amb el bitllet aeroport, encara pocs visitants utilitzen els títols de transport públic específics per al turista (el 12,3% usen l'Hola BCN!). Per contra els turistes utilitzen principalment la T-10, un títol de transport molt subvencionat.

L'any 2016 en el 62,7% dels desplaçaments en transport públic que van fan els turistes van utilitzar la T-10, seguit del bitllet senzill en un 13,3% i la targeta Hola BCN! amb un 12,3%. Tot i així, l'Hola BCN! ha augmentat en un 18% les seves vendes respecte el 2015, probablement per la possibilitat d'arribar en metro fins l'aeroport.

La conjunció dels baixos nivells de la taxa de cobertura i l'intens ús de la targeta T-10 per part dels visitants, fa que s'aboquin importants recursos de les administracions en el finançament del transport dels visitants.

Títol de transport usat en el desplaçaments



Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona.

El taxi, un servei molt utilitzat pel turista

Barcelona compta amb una potent oferta de taxis, un servei molt regulat i amb tarifes establertes per l'administració, que resulten atractives pels visitants. La demanda turística del taxi és un dels elements que permet mantenir una flota de qualitat que també dona servei als residents. Segons l'enquesta d'activitat turística 2015 el 38,9% del turistes fan servir el taxi en algun dels seus trajectes durant la seva estada a Barcelona, i en global el 5% dels desplaçaments turístics dins la ciutat es realitzen en taxi, una proporció semblant a la d'altres transports com el bus turístic i l'autobús urbà

El taxi té també un paper important en la connexió entre l'aeroport i la ciutat, transportant el 35% dels usuaris de l'aeroport, així com en el desenvolupament de fires i congressos, on són un mode de transport habitual entre els delegats per traslladar-se entre les seus, els hotels i l'aeroport.

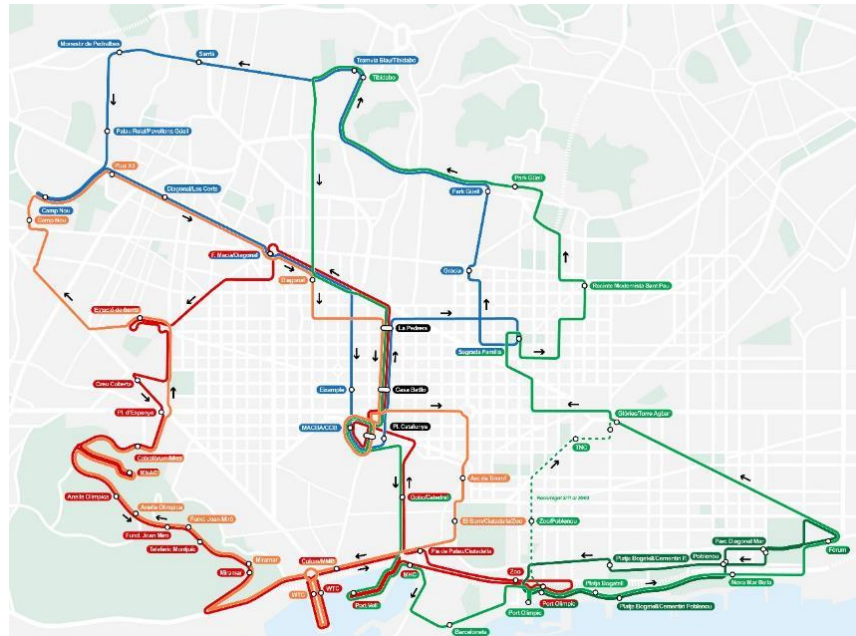
El Bus Turístic, un transport i una atracció d'èxit per a turistes

El bus turístic, amb més de 9 milions de validacions, és utilitzat com a mitjà de transport en un 5% dels desplaçaments que fan els turistes, una quota similar a l'ús del taxi. Molts usuaris utilitzen el bus turístic principalment com una atracció turística que els permet realitzar una panoràmica de la ciutat, més que com un mitjà per desplaçar-se.

Aquest servei, però, té un impacte sobre la ciutat. El solapament de línies dels dos operadors i l'elevada afluència d'autobusos en els eixos centrals de ciutat com Plaça Catalunya o Passeig de Gràcia, amb passos de fins a 40 autobusos turístic en les hores punta generen una elevada pressió en la via pública, a la que s'afegeix el de les aglomeracions de turistes a l'entorn de les principals parades, que dificulta la

normal circulació de vianants per les voreres, així com el canvi en els usos i activitats econòmiques de l'entorn.

Circuits i expedicions del bus turístic



Font: TMB

L'excursió panoràmica en autocar discrecional, un model propi de visita turística de Barcelona

Les excursions en autocar permeten als visitants que tenen una estada curta a la ciutat realitzar amb comoditat circuits panoràmics per la ciutat, aturant-se i visitant alguns PICs. Es tracta d'un model de visita de la ciutat característic del model turístic de Barcelona degut principalment al propi atractiu turístic de la costa catalana, que aporta els seus turistes a la ciutat en forma d'excursionistes, i a la importància del Port de Barcelona com a port de creuers.

En els mesos de temporada alta (maig a octubre) s'estima que el nombre d'autocars de visitants circulant per ciutat és d'uns 200 - 250 vehicles diaris, amb dies puntes en els quals es pot arribar als 300 autocars.

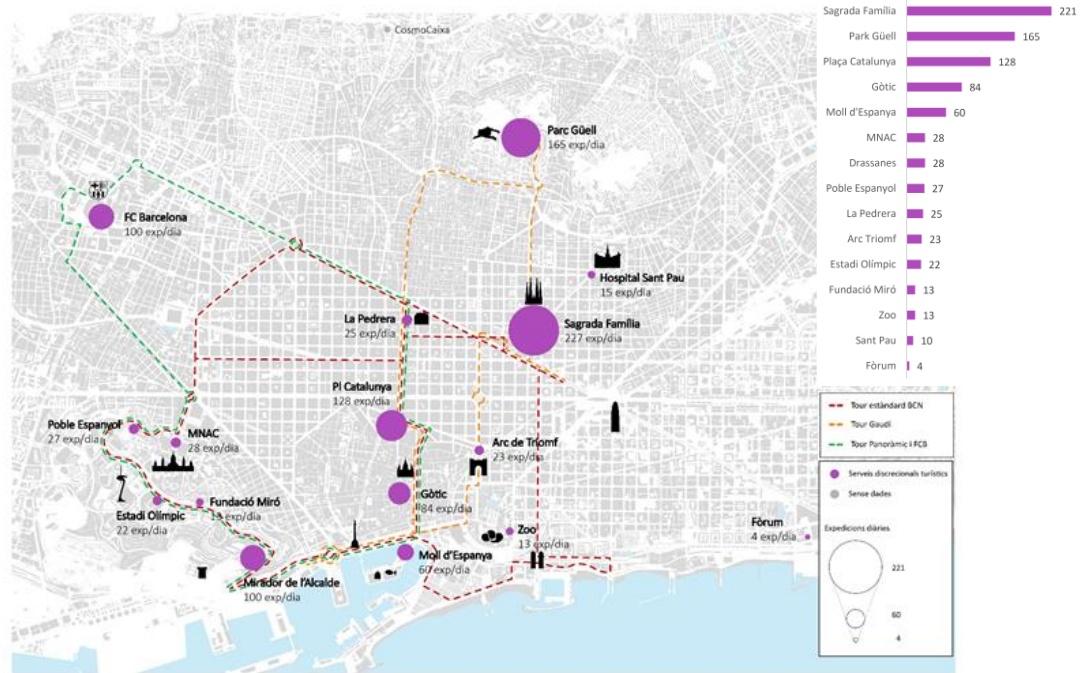
Tot i que l'autocar no és el mode de transport majoritari dels visitants per arribar i desplaçar-se per la ciutat, la concentració dels atractius turístics a Barcelona i la marcada estacionalitat de la demanda genera una elevada pressió en determinades zones de la ciutat que pot veure's augmentada tant per l'ús intensiu del viari dels vehicles que ocupen la calçada tant per parar i estacionar, com per la mobilitat de grans grups de visitants que caminen per les voreres en els seus desplaçaments entre l'autocar i el punt turístic.

Zona Bus: un model de regulació de l'estacionament d'autocars amb poca capacitat per modelar la demanda

El model actual de gestió de la mobilitat turística d'autocars discrecionals es regula a través de l'aparcament en calçada (Zona Bus). Es tracta d'una estratègia similar a la de la gestió de l'ús del vehicle privat en ciutat, gestió que no permet fer un monitoratge de l'activitat i disposar d'informació rigorosa per poder prendre decisions per integrar aquests serveis de la millor manera a la ciutat.

D'altra banda, la seva implantació no ha aconseguit resoldre els conflictes d'ocupació de la via pública en els nodes turístics amb més pressió turística. Es detecten, a més, operacions d'estacionament en zones no autoritzades, etapes de circulació en buit fins al moment de recollir de nou el passatge, així com el no pagament de la taxa d'aparcament.

Estimació del nombre d'autocars per PIC en temporada alta i circuits turístics habituals



Font: Estudi d'una estació d'autocars turístics a Glòries, una visió i reflexió a nivell de ciutat, Barcelona Regional, 2015

L'ús turístic creixent de la bicicleta a la ciutat

En els darrers anys l'ús de la bicicleta ha anat augmentant a la ciutat, també per part dels visitants, que fan ús de la bicicleta per desplaçar-se (en l'1% dels seus desplaçaments) i també com atracció turística per fer visites guiades en grup.

L'augment d'usuaris de la bicicleta ha tingut resposta i des de l'Administració s'ha anat ampliant i millorant la infraestructura ciclista, amb nous carrils bici, millor condicionament dels existents, més aparcaments, etc.

Tot i que l'augment de l'ús de la bicicleta contribueix a assolir una mobilitat més sostenible a la ciutat, la modalitat de visita en grups produeix conflictes amb els vianants a les zones més concorregudes de la ciutat. Malgrat que a Barcelona els turistes no poden accedir a la bicicleta pública (Bicing), disposen de nombrosos establiments de lloguer de bicicletes i d'organització d'excursions guiades, sobretot en l'entorn d'aquestes zones més visitades. Amb l'aprovació el 2015 de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles que limita la mida dels grups a 9 persones en carrers d'amplada inferior a 10 metres i a 18 persones a la resta de carrers de la ciutat, s'ha reduït la conflictivitat.

D'altra banda, estan començant a operar a la ciutat flotes privades de bicicletes que fan ús de l'espai públic per estacionar i que són llogades pels usuaris mitjançant aplicacions mòbils.

Grups de bicicletes



Font: Barcelona Regional

Augment en l'ús de vehicles de mobilitat personal per part dels visitants

En determinades zones de la ciutat, com el Front Marítim, s'han establert també nombroses empreses de lloguer de diferents tipus de VMP i d'excursions guiades, que els turistes lloguen i contracten com a forma d'oci turístic.

Atesa la presència creixent d'aquest tipus de vehicle en l'espai públic i l'augment de conflictes amb vianants en les zones més turístiques de la ciutat, la ciutat ha desenvolupat una ordenació específica pels VMP i els cicles de més de dues rodes que requereix la identificació i registre de tots els VMP que desenvolupin activitat econòmica i estableix condicions especials de circulació i de la mida dels grups.

1.5. Conclusions

Barcelona compta amb una bona oferta de infraestructures i serveis de mobilitat de caràcter general i amb uns serveis específics adreçats als turistes, que esdevenen un suport essencial pel sector turístic, establint un escenari adient per a l'estada turística i atractiu per a la configuració de la destinació.

L'Aeroport, el Port, les estacions ferroviàries i d'autobusos, així com tots els serveis que sobre aquesta infraestructura es configuren, defineixen les portes d'entrada i de sortida dels visitants que arriben a Barcelona i el seu entorn.

A més, la pròpia naturalesa de la visita turística porta implícita el desplaçament d'un lloc a un altre, i per tant, la mobilitat interna dels turistes és també una de les qüestions centrals que s'aborden en la present estratègia.

La dotació infraestructural i de serveis de transport és un element cabdal per garantir el bon funcionament de la ciutat i la mobilitat en general. Sobre aquesta s'hi afegeix la pressió d'una població turística flotant que es mou amb intensitat i que realitza cada dia de mitjana uns 600.000 desplaçaments.

La mobilitat turística interna de la ciutat es caracteritza per tenir un **bon repartiment modal**, amb predomini del transport públic i del mode a peu i amb baix pes dels modes privats motoritzats. Pel que fa al repartiment modal per l'arribada i sortida de la ciutat hi ha una gran dependència de l'avió.

La mobilitat turística té una **problemàtica específica**, ja que se li afegeix un seguit d'atraccions turístiques vinculades a la mobilitat o amb impacte sobre aquesta com són el bus turístic, o el creixent ús de vehicles de lloguer com VMP, bicicletes i motocicletes, i que tot i que a nivell global tenen un baix pes, generen impacte d'ocupació de l'espai públic i alguns problemes de convivència amb la resta de mitjans de transport i vianants, que caldrà abordar.

El sistema de mobilitat de la ciutat i la seva component turística tenen **a nivell general un bon funcionament**, amb tensions degudes principalment a l'altra densitat en l'ús de la ciutat (vehicles, vianants, transport públic, etc.) i a la forta concentració de visitants en espais i moments determinats.

És tracta d'un sistema que requereix millores en la gestió. Es compta amb recursos infraestructurals, però és necessari millorar la gestió dels serveis (des del l'aeroport fins a la xarxa d'autobusos, passant pel model tarifari).

En una ciutat tan densa com Barcelona i en la que el nombre de visitants creix any rere any, cal posar èmfasi en la **gestió dels fluxos i dels espais de gran afluència de visitants**, a fi de reduir l'impacte sobre l'espai públic i la mobilitat quotidiana. En general, la **intensitat d'ús del transport públic és un fet positiu** pel sistema excepte en casos determinats amb sobresaturació.

A més, cal internalitzar els costos generats per la mobilitat turística i deixar de subvencionar la seva mobilitat, sobretot en un context dèficit en el finançament i saturació turística a la ciutat.

En definitiva, la gestió dels usos turístics de la mobilitat, per la seva intensitat, la seva excepcionalitat o pel volum d'usuaris, requereixen repensar, redissenyar, gestionar o regular pràctiques específiques i fer-ho alineades amb les directrius de la gestió de la mobilitat de la ciutat i amb les directrius de la gestió de la visita turística, sense perdre de vista en cap moment l'escala metropolitana de la seva afectació.

Línies estratègiques



El principal objectiu de la present Estratègia de Mobilitat Turística és la de fomentar un mode de visita responsable i compatible amb la mobilitat quotidiana, garantint l'ús racional i coherent dels sistemes de transport i de l'espai públic a la ciutat.

Per assolir aquest objectiu es proposa desenvolupar les línies estratègiques següents:

1. Integrar la demanda turística en la gestió i planificació de la mobilitat
2. Garantir la sostenibilitat ambiental
3. Assolir una major equitat en el repartiment dels costos directes i socials
4. Compatibilitzar la mobilitat turística amb la vida quotidiana
5. Donar resposta als reptes territorials de la destinació

1

Integrar la demanda turística en la gestió i planificació de la mobilitat

Apostar per la **normalització dels usos turístics de la mobilitat significa deixar de tractar-la com si fos excepcional** i incorporar els usos, dinàmiques, les demandes i les pràctiques com a pròpies de la ciutat.

Així, les polítiques de mobilitat de la ciutat i l'àrea metropolitana han de tenir en compte que per la diversitat d'usos i l'elevat nombre de desplaçaments a la ciutat, **la mobilitat de la població flotant és avui en dia un element estructurador del sistema de mobilitat de la ciutat**. En total, són més de **154.000 persones de mitjana al dia a Barcelona que tenen un comportament específic** ja sigui pels mitjans de transport utilitzat, els trajectes recurrents, llocs freqüentats, ritmes i temporalitats, etc.

Es tracta de gestionar la mobilitat turística com un element més que **s'integra a unes pautes de mobilitat urbana a la ciutat de Barcelona**, cada cop més complexes i diverses.

Així mateix, en el moment de promoure modes de transport caldrà tenir en compte l'impacte que pot tenir-ne el volum, la intensitat, la temporalitat i la vocació de lleure dels usos turístics.

El plantejament contrari seria apostar per un model de segregació de fluxos, duplicant els serveis de mobilitat a la ciutat davant els conflictes, amb una visió de la mobilitat de ciutat més exclouent. Aquesta estratègia, per raó del volum de visitants i de les limitacions d'espai a la ciutat, seria difícil d'assumir a Barcelona.

2

Garantir la sostenibilitat ambiental

Aquesta normalització **hauria d'encaminar la demanda dels propers anys cap a un model que prioritzi la mobilitat sostenible, tal i com es fa en els desplaçament realitzats per la població resident** de la ciutat.

Es tracta, en definitiva, de mantenir el repartiment modal actual de la mobilitat turística, amb més d'un 90% dels desplaçaments realitzats a peu i en transport públic.

Per fer-ho, caldria **prioritzar els fluxos turístics a peu i en els sistemes de transport públic de gran capacitat (ferrocarril) i baixes emissions** en detriment de modes motoritzats privats, no col·lectius o de gran impacte a l'espai urbà.

Donada la incidència de l'activitat turística sobre la distribució de mercaderies a la ciutat, caldria **minimitzar l'impacte derivat de l'augment de la mateixa, en el marc de la política global de la logística urbana.**

3

Assolir una major equitat en el repartiment dels costos directes i socials

L'augment de la mobilitat turística obliga als territoris que volen ser competitiu a disposar d'una dotació de més i millors infraestructures i serveis de mobilitat.

Així, els turistes que visiten Barcelona utilitzen intensivament unes infraestructures i uns serveis de transport, seguretat, manteniment i neteja de carrers, **que requereixen d'importants recursos econòmics**, que en gran part estan subvencionats per les Administracions públiques.

Als costos directes s'hi afegeixen unes externalitats negatives del sistema associats a una demanda de mobilitat turística creixent i d'elevada concentració que competeix amb els residents per uns recursos i bens públics limitats (costos ambientals, de congestió, ...).

Cal, per tant, plantejar-se una anàlisi per comptabilitzar els costos totals de la mobilitat turística i apostar per un sistema que **reparteixi aquests costos d'una manera més equitativa entre el visitants i resident i que garanteixi la viabilitat econòmica del sistema** a través del sistema de tarificació general o de la taxació específica d'algunes pràctiques. Aquesta singularitat té a veure amb la temporalitat i el caràcter esporàdic de l'ús dels sistemes que n'és una condició inherent del turista.

4

Compatibilitzar la mobilitat turística amb la vida quotidiana

A nivell global, la ciutat de Barcelona disposa d'unes infraestructures i serveis de mobilitat potents i de qualitat, però cal tenir present que la resposta davant els **creixements continus de demanda turística pot arribar a suposar un repte per garantir la vida quotidiana a la ciutat.**

Disposar de més i millor oferta de transport és una condició necessària per garantir un sistema de mobilitat de qualitat pel visitant. Tanmateix, cal tenir en compte que determinades pràctiques i usos turístics de mobilitat suposen una amenaça per la qualitat de la vida dels residents ja sigui pel col·lapse de les línies o dels efectes del volum i intensitat de les visites.

Per tant, cal plantejar-se que **la resposta més adequada davant la saturació de determinats serveis o indrets, no és sempre un problema de la capacitat del sistema, sinó també de gestió i regulació de la demanda turística.** Una gestió de la demanda que és evidentment complexa, i que ens obligarà a tenir dades concretes i actualitzades de les pautes de mobilitat dels diferents perfils de visitants de la ciutat.

5

Donar resposta als reptes territorials de la destinació

Al gran volum de demanda turística, s'hi afegeix una l'elevada concentració generada per les seves pautes de mobilitat, una situació que genera conflictes i externalitats negatives a nivell local que poden fins i tot revertir els beneficis aportats pel sector turístic. La gestió de la mobilitat turística ha d'ajudar a minimitzar la saturació de l'espai públic i els atractius de visita a través d'una estratègia global que combini diversos instruments de planificació, fiscalitat i comunicació.

D'altra banda, cal afavorir estratègies de diversificació territorial aprofitant que la destinació Barcelona depassa amb escreix els seus límits administratius. A la realitat funcional - també turística- que és l'àrea metropolitana - cal afegir la voluntat d'integrar l'entorn de Barcelona a la imatge promocional. Per fer-ho, és imprescindible **comptar amb un bon sistema de transport que connecti amb Barcelona i cal fer-ho a través dels nodes de transport interurbans ja existents.**

Propostes d'actuació



Propostes d'actuació

1. Incorporar la mobilitat turística en la planificació de la mobilitat metropolitana, tant d'infraestructures com de serveis de les diferents administracions i operadors

2. Elaborar plans de mobilitat específics pels espais de gran aflluència

3. Prioritzar els desplaçaments a peu dels visitants

4. Fomentar un encaix més eficient de la demanda turística en el transport públic

5. Dissenyar solucions específiques als problemes de congestió de la xarxa d'autobús urbà

6. Revisar la política tarifària del sistema de transport públic

7. Avançar en un model de regulació i millora del transport discrecional de serveis turístic

8. Repensar el servei del bus turístic

9. Reduir l'impacte de l'ús turístic de la bicicleta, la moto i els VMP

10. Millorar la gestió en xarxa del sistema de transport d'accés a la ciutat

11. Reforçar la qualitat del servei de taxi en l'ús turístic

12. Millorar la informació i implementar sistemes de monitorització de la mobilitat turística

1. Incorporar la mobilitat turística en la planificació de la mobilitat metropolitana, tant d'infraestructures com de serveis de les diferents administracions i operadors



El turisme és ja part inherent de la ciutat. La seva assumpció i la l'acció pública planificada esdevé una necessitat per abordar la seva incidència en aspectes urbans rellevants com la mobilitat urbana i els usos que es fan dels espais públics.

La tendència a l'augment de visitants va acompanyada d'una ampliació de la temporada alta, en la qual els efectes dels visitants sobre la ciutat i la vida dels seus residents són més acusades, amb situacions de congestió i massificació tant en els serveis turístics com en els serveis i infraestructures de mobilitat. En aquest sentit, sembla coherent plantejar-se els problemes de congestió tant en termes quantitius com incidint en el recorreguts turístics en relació amb els seus orígens i destinacions.

Incorporar la mobilitat turística a la planificació de la mobilitat

És ineludible l'assumpció de l'escenari turístic, deixant de tractar la mobilitat turística com un fet excepcional, i incorporant-la als instruments de planificació i governança amb les que es planifica la mobilitat urbana i metropolitana.

Cal que la revisió dels diferents plans de planificació, programes d'inversions i plans de serveis integrin el fet turístic i la mobilitat turística entre els seus objectius i propostes i que aquesta resposta estigui en coherència amb l'estratègia de governança del turisme i de la seva mobilitat de la ciutat.

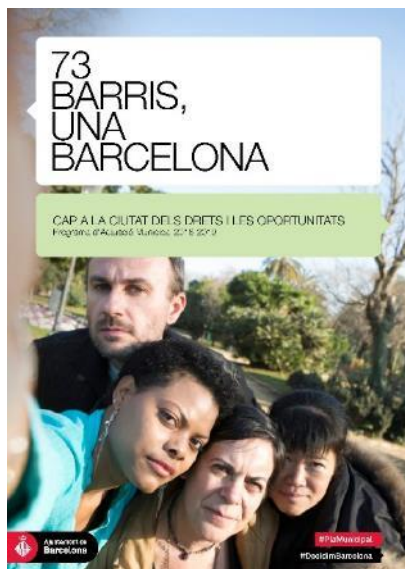
OBJECTIUS ESPECÍFICS DE LA PROPOSTA:

- Promoure la concurrència entre les estratègies de la gestió del turisme i les de mobilitat.
- Integrar la mobilitat turística i la gestió de la demanda turística en la revisió dels plans de planificació de la mobilitat urbana i metropolitana.
- Considerar la demanda turística en els plans de serveis del transport públic, actuant sobre la predeterminació dels recorreguts turístics per part dels operadors.
- Assegurar les inversions en manteniment i millora de la xarxa de transport públic.

PLANS I PROGRAMES:

- Pla de Mobilitat Urbana
- Pla Director de Mobilitat
- Pla de Ports de Catalunya
- Pla estratègic de la bicicleta
- Pla Metropolità de Mobilitat Urbana
- Pla Director d'Infraestructures
- Pla de Transport de Viatgers de Catalunya
- Programa d'Actuació Municipal

CALENDARI: SEGONS EL CALENDARI DE LA REDACCIÓ DELS NOUS PLANS



2. Elaborar plans de mobilitat específics pels espais de gran afluència



L'increment del nombre de visitants a Barcelona en els darrers anys ha comportat inevitablement un augment de pressió a les grans icones i els barris amb atractius de visita. Els entorns d'icones com la Sagrada Família, el Park Güell i Montjuïc; eixos com la Rambla i la Plaça Catalunya, el Front Marítim i barris com la Barceloneta o el Barri Gòtic, experimenten una saturació que precisa gestionar de forma específica. La gran afluència en aquestes zones provoca una ocupació de gran intensitat, detonant serveis, activitats i usos de caràcter excepcional enfocats a la visita, acompanyats d'un gran volum de mobilitat. Tot plegat, fa que dificulti el desenvolupament de la vida quotidiana i causi un perjudici a les altres formes de viure i practicar la ciutat.

Els reptes més importants que plantegen aquests espais són: la dificultat en la definició geogràfica de la seva àrea, l'existència d'unes particularitats i necessitats pròpies segons els seus condicionants, la inexistència d'un marc legal clar i la capacitat de les eines de planificació o la dificultat de gestionar l'afluència en espais oberts.

Plans específics de mobilitat pels Espais de Gran Afluència

Davant d'aquesta situació es proposa realitzar plans específics dels Espais de Gran Afluència que continguin les eines necessàries per tal de facilitar l'acció des dels territoris a fi de respondre a les diferents situacions i reptes. Aquests plans hauran d'integrar diferents àmbits tals com la mobilitat, i especialment la mobilitat turística, l'allotjament, l'espai públic i el disseny urbà, els esdeveniments i el patrimoni o la comunicació i el màrqueting, però caldrà també que integri l'estratègia del districte i l'estratègia metropolitana.

Pel que fa a l'àmbit de la mobilitat el plans hauran d'elaborar una anàlisi i diagnosi de la mobilitat en aquests espais en els quals s'identificaran les trajectòries, la temporalitat i els mitjans de mobilitat dels visitants, es detectaran els espais i moments de major saturació, i s'avaluaran les mesures de gestió ja implementades per tal de detectar l'origen de les possibles tensions, les possibles carències i es concertin mesures específiques que donin resposta i minimitzin els impactes

negatiu de la demanda massiva de visitants a l'àmbit, garantint l'accessibilitat i la convivència entre ciutadans i visitants.

En aquest sentit en els darrers temps s'han realitzat diverses actuacions en matèria de mobilitat encaminades a generar un nou model de gestió estable al voltant dels EGAs, consensuades amb les diferents parts. S'ha actuat especialment per minimitzar els impactes de l'aglomeració de visitants que en moments de concentració horària de les visites pot arribar a col·lapsar l'espai públic i per minimitzar el desequilibri que l'ús de vehicles de mobilitat personal hi provoca amb les diferents eines amb les quals compta l'Ajuntament de Barcelona.

Regulació de l'oferta

- S'han ordenat l'estacionament de bus turístic i autocars discrecional de servei turístic a diversos punts de la ciutat.
- S'ha regulat l'accés a grups en espais com la Boqueria o la Plaça Sant Felip Neri en determinades franges horàries i dies de la setmanes.
- S'ha aprovat l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles amb l'objectiu d'ordenar aquest tipus de vehicles i resoldre els problemes a l'espai públic.

Disseny urbà i espai públic

- S'han fet ordenacions singular d'espais com la rambla del Poblenou o els entorns del temple de la Sagrada Família per tal de gestionar la convivència d'usos a l'espai públic. L'objectiu és harmonitzar les diferents activitats que conviuen en aquests espais de convivència, atenent a criteris físics, paisatgístics, d'ús, com ara el flux de vianants, accessos del veïnat, compatibilitat amb activitats quotidianes i festives, entre d'altres... donant resposta a les casuístiques i situacions a través de propostes concretes d'ordenació.

Senyalística i comunicació

- S'han senyalitzat els principals punts d'interès i itineraris al llarg de tota la ciutat amb un format homogeni.
- S'estan desenvolupant *apps* i *webapps* per dotar de millor informació al visitant a fi donar a conèixer altres punts d'interès de la ciutat.
- S'està iniciant un procés de desmarquetització de les zones massificades en els canals de comunicació de l'ajuntament.

Agents cívics / auxiliars d'espai públic

- Desplegament dels agents cívics que tenen com a tasca principal promoure la convivència entre els diferents usuaris de la via pública, evitar conductes incíviques i regular fluxos de visitants.

- S'han desenvolupat actuacions de sensorització de l'activitat turística a l'entorn d'icones com la Sagrada Família, a partir de l'anàlisi simultani de diferents fonts de dades i elements IOT.
- Realització de diferents enquestes d'ocupació i pautes dels autocars estacionats a al via pública.

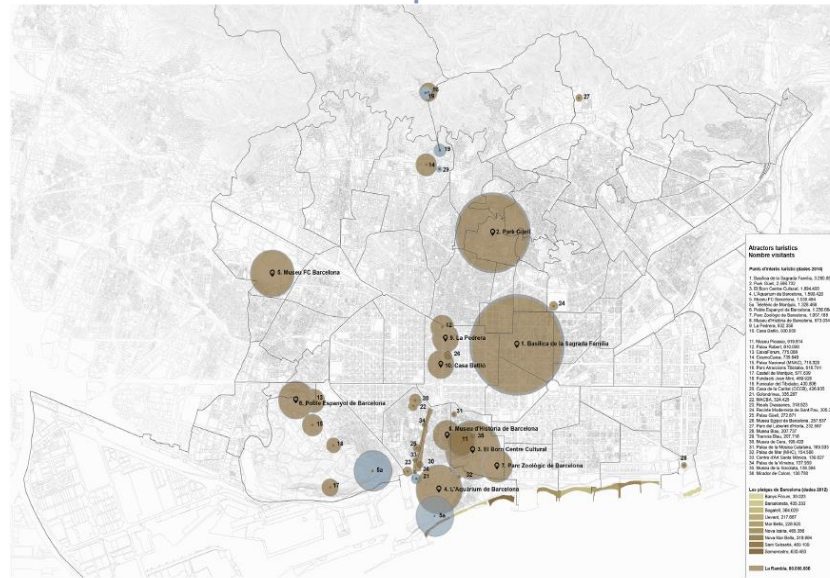
OBJECTIUS ESPECÍFICS DE LA PROPOSTA:

- Incorporar mesures i actuacions en matèria de mobilitat en la gestió integrada dels espais de gran afluència (EGAs).
- Minimitzar els impactes negatius en col·laboració amb els agents privats i comunitaris.
- Crear espais formals de participació i treball amb presència turística i gestors dels PICs per tal de compartir propostes i iniciatives entre els diferents agents dels EGAs.
- Implicar els operadors turístics per tal d'integrar els diferents ritmes, estacions i temporalitats en la gestió dels espais més freqüentats.
- Millorar la convivència entre mobilitat turística i residencial.
- Millorar la gestió de cues a les icones turístiques.
- Gestionar la mobilitat de grups de visitants per a reduir l'impacte en l'espai públic i les infraestructures.
- Gestionar els fluxos de visitants a partir senyalística, parades de transport, gestió de cues o reserves anticipades.
- Incidir en l'ús de l'espai públic a partir del disseny de l'espai urbà, el mobiliari, les llicències d'activitat comercial, de vetlladors, etc.
- Garantir l'accessibilitat en transport públic a l'EGA.
- Implementar mecanismes d'avaluació de les actuacions amb recollida de dades, comptatges de visitants, etc.

Es proposa iniciar els Plans de Mobilitat o incorporar la mobilitat en les estratègies de gestió integrada dels EGAs en els següents espais:

- [Park Güell: 2017-2022](#)
- [Sagrada Família: 2018-2022](#)
- [Ciutat Vella: 2018-2022](#)
- [Rambles: A partir 2019](#)
- [Front Litoral- Barceloneta: A partir 2019](#)
- [Montjuïc: A partir 2019](#)
- [Altres espais a considerar](#)

Punts d'interès – Espais de Gran Afluència



Font: Pla Especial d'Allotjaments Turístics (PEUAT). Ajuntament de Barcelona (2017)

3. Prioritzar els desplaçaments a peu dels visitants



Els turistes es mouen principalment a peu, i ho fan per desplaçar-se i per passejar pels carrers de la ciutat. La concentració de vianants en determinants àmbits de la ciutat fa que en moments de màxima demanda hi hagi zones on la comoditat dels vianants es vegi afectada i es generin situacions de saturació i dificultats en la convivència entre residents i visitants.

Aquesta situació es produeix per la pròpia concentració de vianants o per la coincidència amb altres activitats relacionades amb el turisme com són les aglomeracions en l'entorn de les parades de bus turístic i parades d'autocars turístics, pel pas de grups guiats de visitants per les voreres dels EGAs o per la circulació d'altres mitjans com bicicletes i vehicles de mobilitat personal.

Cal revisar els itineraris de vianants entre els diferents PIC i amb les parades i estacions de transport públic des del punt de vista de seguretat viària i d'accessibilitat dels itineraris habituals.

Garantir l'accessibilitat i confort dels espais de vianants

L'accessibilitat universal és un element d'intervenció en l'activitat urbana que afavoreix l'autonomia personal i la qualitat de vida del conjunt de la ciutadania i de visitants. Malgrat que Barcelona té nivells de qualitat capdavanters a nivell d'accessibilitat, encara es troben espais que, sovint per manca de secció o per la coincidència de molts vianants en espais reduïts, requereixen propostes d'actuació que vagin més enllà dels estàndards amb l'objectiu de garantir l'accessibilitat universal i la mobilitat a peu en bones condicions.

En aquest sentit, cal destacar el Pla d'Accessibilitat Universal de Barcelona 2018-2026, que té com a missió aconseguir una ciutat accessible mitjançant la planificació estratègica i la implantació de millores en accessibilitat universal i disseny per a tothom per aconseguir millorar la qualitat de vida i l'autonomia personal de les persones amb diversitat funcional. El Pla contempla una etapa de diagnòstic del nivell d'accessibilitat dels diferents serveis de la ciutat, una d'elaboració de solucions tipus per a la millora de l'accessibilitat, i una darrera de planificació i implantació de les solucions adoptades. Els serveis sobre els que el Pla actuarà contempla els serveis culturals, els establiments comercials i de restauració, el

transport públic, els carrers i espais públics, i els serveis turístics específicament, entre d'altres.

Alhora, el desenvolupament i implementació de les mesures previstes al Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 està permetent incrementar la proporció d'espai públic dedicada als vianants, alliberant-lo alhora d'altres usos. La Mesura Estratègica de la Bicicleta (2015) amplia i millora la infraestructura ciclista amb accions per minimitzar els conflictes amb els altres usuaris; com ho fa la regulació de la circulació de Vehicles de Mobilitat Personal, que permeten millorar la convivència a l'espai públic i fomentar una mobilitat més sostenible i segura afavorint, en aquest sentit, també la mobilitat a peu.

Igualment, cal continuar estenent les mesures d'optimització del repartiment de l'espai urbà que prioritzin la figura del vianant enfront de l'ocupació de l'espai per motos i ciclomotors, contenidors i altre mobiliari urbà o terrasses i vetlladors, com ja s'ha fet en els indrets de la ciutat més sol·licitats.

Millorar la informació dels itineraris a peu

Els itineraris de vianants han de comptar amb un sistema de senyalització que faciliti la ubicació, el direccionalment i la orientació dels visitants, i que alhora permeti dirigir els fluxos de vianants pels indrets adients.

Es fa necessari realitzar una revisió de la senyalització actual, de la coherència i continuïtat de les senyals, de la quantitat de panells informatius, la posició dels senyals a l'espai públic (visible i en lloc adient) i de la informació que contenen.

En aquest sentit, cal potenciar la millora de senyalització informativa dels diferents PIC en les parades i estacions de transport públic, garantint que els visitants transcorrin pels itineraris més segurs i accessibles, tot posant de relleu la proximitat entre PIC i les facilitats per desplaçar-se a peu.

D'altra banda, es proposa explorar les possibilitats de desenvolupar sistemes de guiatge a través d'aplicacions mòbils amb itineraris per a vianants i visitants. També caldrà explorar les possibilitats tecnològiques de la futura T-Mobilitat o futures plataformes digitals que incloguin altres serveis als visitants.

Detectar les zones de risc en la seguretat viària de vianants i proposar-hi millores

La convivència en l'espai públic dels vianants amb la resta de modes fan que apareguin punts de conflicte i que es presentin situacions en les que es poden produir accidents. En l'actualitat destaquen la concentració d'atropellaments relativament alta a la Rambla de Catalunya i el carrer Pelai, a Passeig de Gracià i a alguns punts de Gran Via i Sagrada Família, coincidint amb els punts amb més volum de visitants.

Es proposa detectar els punts de major risc d'accidents de vianants, analitzar-hi les causes i proposar-hi actuacions de millora que garanteixin i millorin la seguretat vial.

Vianants i senyalització a l'entorn d'EGAs



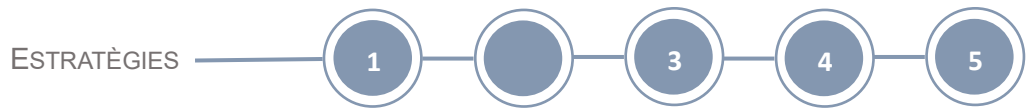
Font: Barcelona Regional

OBJECTIUS ESPECÍFICS DE LA PROPOSTA:

- Facilitar i promoure els desplaçaments a peu dels visitants.
- Garantir l'accessibilitat universal.
- Reduir l'accidentalitat amb implicació de visitants i vianants.
- Garantir convivència amb altres modes.
- Guiar els vianants en els desplaçaments entre PIC i transport públic pel millor itinerari des del punt de vista de ciutat.

CALENDARI: 2018-2022

4. Fomentar un encaix més eficient de la demanda turística en el transport públic



Incentivar els desplaçaments de visitants en transport públic de gran capacitat i baixes emissions

El metro és el mitjà de transport públic més utilitzat pels visitants i s'estima que de mitjana entre el 14 i 17% dels passatges són turistes, amb increments en els mesos de temporada alta. Alhora, la xarxa de metro és el mitjà més elevat pels residents i ja fa anys que presenta nivells de saturació en hora punta, principalment en els trams centrals de les línies transversals L1, L3 i L5.

La xarxa de metro és també el mitjà més utilitzat pels residents i ja fa anys que presenta nivells càrrega de passatge importants, principalment en els trams centrals de la xarxa. Aquesta confluència de mobilitat quotidiana i mobilitat turística produeix situacions de saturació en hora punta precisament en els trams central de la xarxa.

Afavorir l'ús turístic del transport públic en hores vall

L'ús del transport públic per part dels visitants en els períodes punta de la mobilitat quotidiana (entre 7 i 9 del matí, i entre 18 i 20 a la tarda) afegeix més passatge en uns moments en què la xarxa ja va molt carregada.

Es necessari introduir mesures que fomentin i incrementin l'ús del transport públic per part dels visitants en les hores vall amb l'objectiu d'aplanar la demanda, descongestionar la xarxa en els períodes punta i contribuir a la reducció del dèficit del sistema aportant viatgers en períodes valls amb menys demanda.

En el marc d'implantació de la T-Mobilitat també seria possible implantar tarifes amb diferent bonificació segons l'horari d'utilització, fet que permetria aplanar la demanda, afegir viatgers a les hores vall i descongestionar la xarxa en les hores punta.

Millorar el sistema d'informació, senyalització i comunicació al transport públic

Les estacions i parades de transport públic més transitades pels turistes haurien de disposar de informació fàcil d'entendre i interpretar pels forans sobre el transport públic i els itineraris d'accés als principals PIC. Es proposa realitzar un pla que defineixi-hi actuacions que millorin significativament l'orientació dels visitants a la

ciutat i la qualitat de la informació del transport públic, i que permeti encaminar els visitants preferiblement en metro davant l'autobús i pels itineraris amb menys impacte en l'entorn.

En el marc de desenvolupament dels Plans específics del EGAs s'haurien d'analitzar i proposar itineraris d'accés des de la xarxa ferroviària, i mitjançant la informació al visitant, encaminar-los pels itineraris més eficients i sostenibles.

D'altra banda, es proposa explorar les possibilitats de desenvolupar sistemes de guiatge a través d'aplicacions mòbils amb itineraris en transport públic per a visitants, i que podria ser part d'una futura versió mòbil de la T-Mobilitat, que possibiliti establir un sistema de informació i comunicació amb les turistes per incidir en temps real en la seva mobilitat.

OBJECTIUS ESPECÍFICS DE LA PROPOSTA:

- Fomentar l'ús del transport públic per part dels visitants turístics.
- Prioritzar la mobilitat dels visitants en ferrocarril en front d'altres modes.
- Aplanar la demanda turística al llarg del dia.
- Potenciar ofertes turístiques en transport públic en hores vall.
- Garantir la qualitat del transport per a la mobilitat quotidiana a les hores punta.
- Facilitar l'orientació dels visitants per promoure un ús eficient i sostenible del transport públic.
- Encaminar els visitants pels itineraris amb menor impacte en l'entorn, preferiblement en metro.

CALENDARI: 2018-2022

5. Dissenyar solucions específiques als problemes de congestió de la xarxa d'autobús urbà



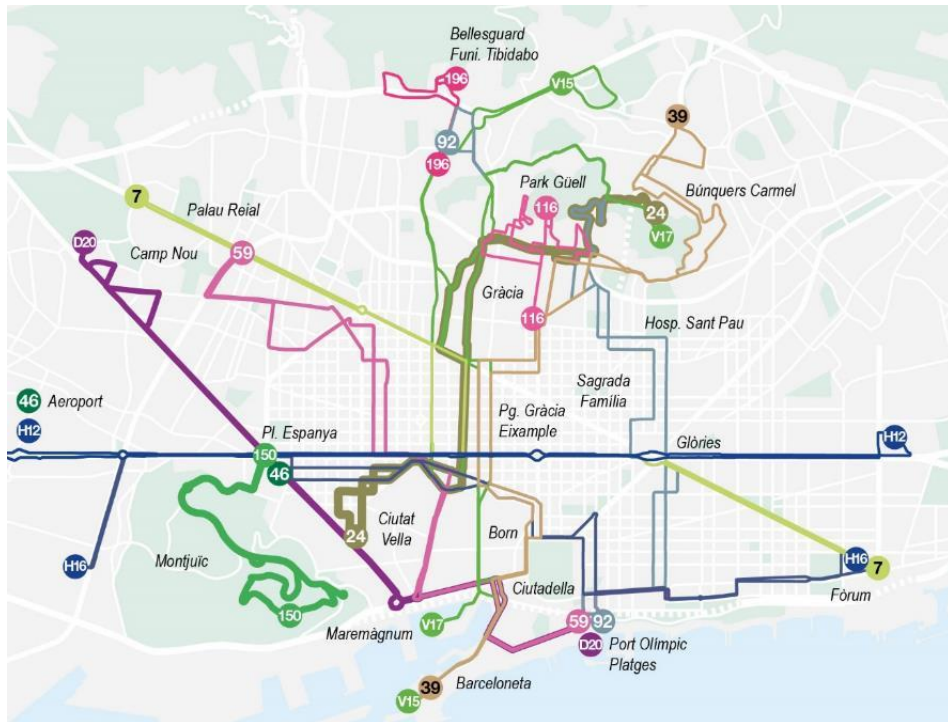
Malgrat que actualment només el 4,8% dels desplaçaments que realitzen els turistes es fan en autobús urbà i que de mitjana només el 5% del passatge és turista, s'observa com les línies que connecten les principals zones turístiques registren una proporció major de visitants, fet que produeix situacions de saturació i baixos nivells de confort pels usuaris en trams de la xarxa que ja tenen molta demanda. Aquest fet produeix problemes de convivència entre usuaris habituals i usuaris visitants, i es veu agreujat en períodes en els quals hi ha disminució de les freqüències de pas com els caps de setmana i els períodes de vacances estivals. A més, el nombre de visitants que fan servir la xarxa d'autobús es previsible que vagi en augment per les millores que suposa la Nova Xarxa Bus en prestacions i sobretot en llegibilitat de la xarxa.

Solucions *ad hoc* als problemes de congestió de la xarxa de transport públic a causa del volum de visitants turístics d'alguns serveis

A fi de reduir l'impacte de l'elevada afluència de visitants en algunes línies de transport públic i de fer compatible l'activitat turística amb la vida quotidiana als barris, es proposa avaluar els nivells de congestió de les línies d'autobús, identificar els trams i les parades més saturades i efectuar les millores necessàries en la xarxa de transport públic a fi d'integrar l'ús turístic i l'ús quotidià.

Les millores en la xarxa d'autobusos s'analitzaran en cada cas, i poden incloure ampliacions de la capacitat de places ofertes amb vehicles més grans, millora de freqüències, reforç de serveis o nous serveis, o amb mesures encaminades a reduir el nombre de turistes que utilitzen la línia amb canvis en els recorreguts, desplaçament de parades, o afavorint l'ús alternatiu d'altres modes de transport públic.

Línies d'autobús amb més ús turístic



Font: Barcelona Regional

Igualment, i en el marc del que disposa la Llei 21/2015, del 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya, es proposa articular vies de finançament finalistes que contribueixin a internalitzar els costos de l'activitat turística i a sufragar les mesures de millora que es considerin en cada cas.

En aquest sentit, aquest any, i de manera extraordinària, una part dels fons de l'impost turístic s'han destinat a reforçar en els mesos d'estiu el transport públic que passa pel centre de la ciutat i per la Barceloneta, consistents en més vehicles, més busos articulats i més hores de servei.

Igualment, en la línia d'aquesta proposta, s'està treballant en solucionar els problemes de congestió de les línies 24 i 92 que van a Park Güell desplaçant les parades de l'autobús urbà per a que no sigui tan atractiu per arribar al parc, i s'estudia la posada en funcionament d'un servei llançadora, el projecte del qual està en fase d'estudi.

Ús de l'autobús per part dels visitants a la ciutat



Font: Barcelona Regional

Regular l'ús del transport públic per part de grups turístics amb guiatge

Algunes de les línies d'autobús més utilitzades pels visitants i que connecten els principals EGAs, com les línies 24 i 92, són utilitzades per grups de turistes acompanyats per guies que, mitjançant intercomunicadors, fan les seves explicacions a bord del propi vehicle.

L'ús de l'autobús urbà per a la realització d'activitat turística en grup té un fort impacte en l'ocupació de l'autobús, especialment en els trams en que ja porta més passatge, ja que tot d'una, omplen i buiden el vehicle, disminuint el confort de la resta de viatgers i dificultant la planificació de serveis.

Es proposa regular l'ús del transport públic per part dels grups de turistes guiats, en tant que s'està fent ús del transport públic per desenvolupar activitats econòmiques de caràcter turístic a bord. Al setembre de 2017 s'ha fet una declaració de bones pràctiques en el guiatge de grups a la via pública de Barcelona amb l'objectiu de millorar la qualitat en l'experiència del visitant i la imatge interna i externa de la ciutat; posar en valor i difondre la feina realitzada pel col·lectiu de guies com a difusors de la imatge, la cultura i el territori de Barcelona; afavorir la convivència amb la població i l'activitat econòmica local, minimitzant els impactes negatius que es puguin produir per l'afluència de grups a la via pública i tenir cura dels recursos turístics i l'espai públic de la ciutat. Per altra banda s'ha fet una modificació del *Reglament de viatgers dels serveis de transport públic de superfície*. El text proposat per la modificació de l'Article 5, epígraf f, establiria la prohibició de:

Distribuir propaganda, enganxar cartells, pidolar, vendre béns o serveis i exercir qualsevol activitat econòmica o servei a l'interior dels vehicles i a les estacions d'autobusos sense

autorització expressa de l'Entitat Metropolitana del Transport i de l'empresa explotadora i, en general, mantenir o efectuar accions que per la seva naturalesa puguin pertorbar als usuaris i alterar la normal prestació del servei públic, la convivència o l'ordre públic.

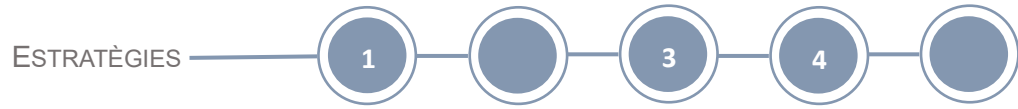
Línia 24 d'autobús



Font: Barcelona Regional

CALENDARI: 2018-2022

6. Revisar la política tarifària del sistema de transport públic

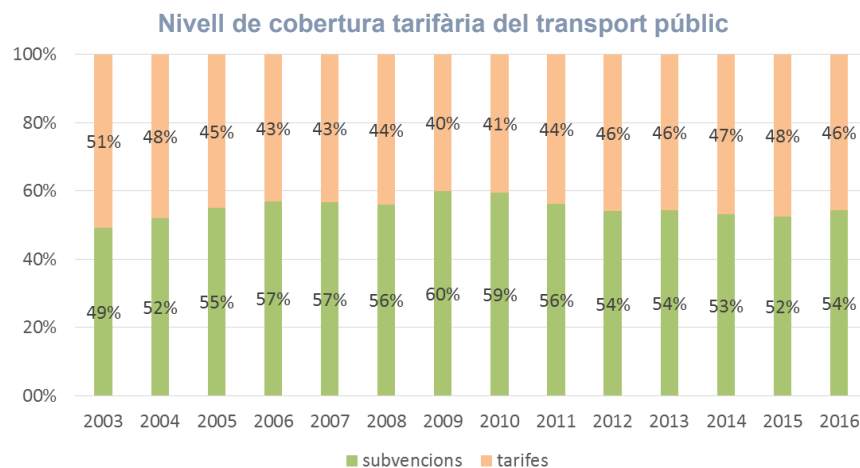


El transport públic té, principalment, dos grans fonts de finançament: la recaptació tarifària, corresponent a la contribució per part dels usuaris, i les subvencions aportades per les administracions competents.

La taxa de cobertura tarifària no arriba al 50% des de l'any 2003, això implica que per mantenir en equilibri el finançament del sistema (arribar a cobrir els costos d'exploació) les aportacions públiques han de ser superiors a la recaptació tarifària.

En els desplaçaments fets pels turistes s'utilitza majoritàriament el títol de transport T-10 (62,7%) coincidint també en ser el títol més utilitzat pels usuaris més recurrents i que, per tant, és el títol més subvencionat. En segon lloc es troba el bitllet senzill amb un 13,3%, mentre que el títol concebut per a l'ús turístic de la mobilitat, la targeta Hola BCN! només ha estat fet servir en un 12,3% dels desplaçaments, tot i que el 2016 es va detectar un augment respecte l'any 2015.

La conjunció dels baixos nivells de la taxa de cobertura i l'intens ús de la targeta T-10 per part dels visitants, fa que s'aboquin importants recursos de les administracions en el finançament del transport dels visitants.



Font: Barcelona Regional

Un sistema tarifari més simple i que fidelitzi als usuaris

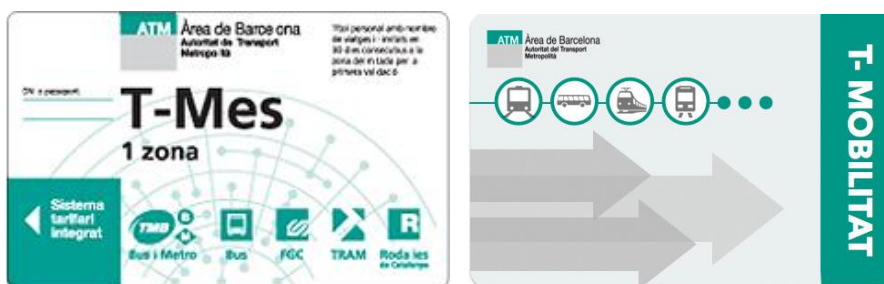
Donat que els visitants utilitzen el mateix títol que els residents, es proposa revisar la política tarifària de transport públic amb l'objectiu que el títol més subvencionat sigui un títol que utilitzin exclusivament els residents. Per aconseguir tal objectiu cal que existeixi un títol que sigui clarament més rentable pels usuaris habituals, tant econòmicament com en prestacions. És a dir, un títol que no només premii la recurrència sinó també la fidelització.

En definitiva, i tenint present l'horitzó de la T-Mobilitat, s'ha de tenir una oferta de títols molt més simple i que realment satisfaci les necessitats dels usuaris fidelitzats al sistema, composta de bitllets senzills i títols multiviatge, mantenint els abonaments socials (T-Jove, T-Atur, T-Rosa, etc.) però reduint els abonaments trimestrals a mensuals (degut a la limitació que presenta el suport de cartró a l'hora de recuperar el títol en cas de pèrdua o destrucció tenint en compte l'elevada tarifa d'aquests títols) i eliminant els títols que no resulten mai amortitzables (T-Trimestre i T-50/30).

És per això que la proposta que millor s'adapta al requisit exposat és l'existència d'un abonament mensual amb viatges il·limitats amb una tarifa compatible amb la de la T-10.

La reducció de la tarifa de la T-Mes equivalent a la de la T-50/30 i un augment suficient de la tarifa de la T-10 produiria un transbordament significatiu d'usuaris de la T-10 a la T-Mes que aconseguiria que els usuaris esporàdics no utilitzessin el títol més subvencionat, que passaria a ser-ho la T-Mes.

Per altra banda, amb l'augment de la tarifa de la T-10 també s'aconseguiria que els títols de mobilitat turística (Hola BCN! o BCN Card) resultessin més atractius pels visitants.

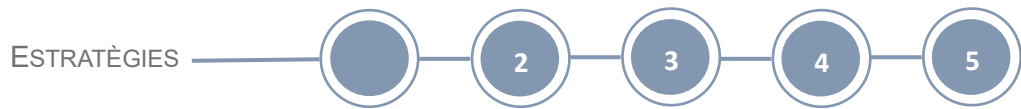


CALENDARI:

REVISIÓ DE LA POLÍTICA TARIFÀRIA 2018- ABANS FINALITZACIÓ DEL 2017

REVISIÓ DE LA POLÍTICA TARIFÀRIA PER LA T-MOBILITAT: DURANT 2018, SEGONS CALENDARI DE L'ATMB

7. Avançar en un model de regulació i millora del transport discrecional de serveis turístics



Les excursions turístiques en autocar discrecional permeten als visitants realitzar circuits panoràmics ràpids per la ciutat i aturar-se i visitar alguns dels nodes turístics més emblemàtics. En els mesos de temporada alta accedeixin, circulen i aparquen per la ciutat un nombre important d'autocars discrecionals fent serveis turístics.

Es tracta d'un model de visita de la ciutat característic del model turístic de Barcelona, degut a l'atractiu turístic de l'entorn, principalment la costa catalana, que aporta els seus turistes a la ciutat en forma d'excursionistes. A més, moltes excursions en autocar també parteixen de les terminals de creuers del Port de Barcelona i transporten creueristes en trànsit que disposen de poc més de quatre hores per realitzar la visita de la ciutat; així com altres excursions en autocar que s'inicien des de la pròpia ciutat i que contracten turistes allotjats en hotels de Barcelona.

L'actual regulació de l'estacionament d'autocars turístics *Zona Bus* té poca capacitat per incidir en la demanda ja que no permet segmentar-la per tipus d'usuari, desestacionalitzar-la temporalment al llarg de la setmana i del dia, ni introduir paràmetres ambientals en la motorització dels vehicles.

Es fa necessari avançar en un model progressiu de monitorització i regulació de la mobilitat d'autocars discrecionals fent ús turístic que, mitjançant un sistema de reserves i permisos, permeti tenir un millor coneixement d'aquest sistema de transport col·lectiu, monitoritzar la seva mobilitat, modelar la demanda segons les necessitats de la ciutat i introduint mecanismes d'internalització dels costos generats

El nou model ha de permetre intervenir a nivell global de la ciutat i en aquells indrets de major atracció i concentració d'autocars discrecionals en ús turístic, afavorint el bon servei i la convivència amb la resta d'usuaris de l'espai públic.

Zona Bus



Font: B:SM

La nova regulació pot incorporar mesures ja vigents en altres ciutats, com la creació de sistemes de monitorització de la circulació d'autocars, la regulació i vinculació de l'encotxament i desencotxament amb l'aparcament, la diferenciació de tarifes segons la temporada turística o hora del dia, o la creació de zones d'estacionaments en les que els visitants puguin intercanviar entre autocar i transport públic.

OBJECTIUS DEL NOU MODEL DE REGULACIÓ DE LA MOBILITAT D'AUTOCARS TURÍSTICS DISCRECIONALS:

- Disposar d'informació rigorosa per prendre decisions i millorar la integració d'aquests serveis públics a la ciutat: univers, tipologia de servei, recorreguts, aparcament, etc.
- Reduir la congestió d'autocars en espais i moments concrets i reduir la indisciplina en l'ús de parades i estacionaments, així com reduir la pressió a l'espai públic de la circulació del grups turístics usuaris de l'autocar.
- Afavorir l'accés d'autocars amb motoritzacions més eficients i restringir els vehicles més contaminants.

Sistema de monitorització de la circulació i aparcament a l'interior de la ciutat

- Sistema de monitoratge de l'activitat finançada a través d'una taxa de circulació.
- Millora en la sensorització de les places de parada i aparcament del sistema Zona Bus.
- Donar a conèixer l'oferta i el funcionament del sistema als operadors d'autocars discrecionals amb l'objectiu de fomentar-ne l'ús.
- Central de reserves única per a l'aparcament vinculat a atractius turístics.

CALENDARI: Disseny i instal·lació 2018. Implementació i resultats a partir 2019.

Millores en l'operativa d'aparcament en l'entorn dels Espais de Gran Afluència

- Integració del sistema zona bus en els plans de gestió dels EGAs i estudiar la possibilitat de concentrar l'aparcament d'autocars lligat a la visita turística fora de la via pública com al Park Güell, Moll d'Espanya, etc.
- Vincular la reserva de parada amb la zona d'estacionament, amb un sistema de reserva prèvia, similar al que actualment funciona al Park Güell. Això provocarà una limitació de l'accés a zones saturades en les hores de més demanda i afavorirà la visita en hores vall.
- Estudiar la reubicació o ampliació de places d'estacionament per donar millor servei a zones de la ciutat mal servides i grans equipaments de ciutat.
- Millores en el control de la indisciplina.
- Dotar de serveis (informació, zones de descans, primers auxilis, etc.) els aparcaments als principals EGAs.

CALENDARI: A PARTIR 2018

Reducció de l'impacte en l'espai públic en l'entorn dels EGAs

- Ubicació de les parades per a reduir l'afectació al teixit residencial.
- Millores en el disseny de l'espai públic per adequar les operacions d'encotxament i desencotxament i garantir la màxima seguretat de circulació dels grups turístics.

CALENDARI: A PARTIR 2018

Mesures de reducció de la contaminació acústica i atmosfèrica produïda pels autocars discrecionals en ús turístic

- Preferència en la reserva d'aparcament per vehicles amb baixes emissions.
- Limitació de l'accés i aparcament a vehicles amb motoritzacions inferiors a l'Euro 4.
- Elaboració d'un codi de bones pràctiques.
- Mecanismes de minimització de la circulació en buit.

CALENDARI: A PARTIR 2018

8. Repensar el servei dels busos turístics de la ciutat



La ciutat de Barcelona compta amb dos operadors: *Barcelona Bus Turístic* operat per TMB i *Barcelona City Tour* operat per l'empresa Julià. Entre els dos operadors, l'any 2015, es van vendre 2,76 milions de bitllets i es van transportar 9 milions de viatgers.

Tot i la contribució del bus turístic a la descentralització del turisme per la ciutat, el solapament de línies dels dos operadors, l'elevada afluència d'autobusos en alguns eixos centrals de ciutat i l'aportació de visitants als principals PICs, genera una forta pressió en l'entorn.

Donats els solapaments actuals i les problemàtiques detectades en punts concrets, així com la finalització de la concessió en els propers anys, es planteja la necessitat de revisar els contractes externs i racionalitzar l'oferta d'acord amb les polítiques de visita de la ciutat. La revisió dels nous contractes ha de respondre a les estratègies en matèria de mobilitat turística que d'aquesta EMT es desprenen.

Es proposa que durant 2018 s'iniciï un grup de treball amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona en què s'abordin, en el marc del nou concurs de licitació de la línia operada per un privat sota concessió administrativa, els següents aspectes:

- Repensar les rutes de bus turístic per tal d'evitar el solapament entre línies, amb creació de punts d'intercanvi entre línies.
- Fomentar la intermodalitat dels visitants. Connexió de cada ruta amb punts d'intercanvi modal amb el transport públic i amb aparcaments d'autocars.
- Contribuir a la desconcentració turística, facilitant l'accés a diversos PIC de la ciutat més enllà dels més icònics.
- Revisar els criteris d'ubicació de parades amb criteris de disminució de l'impacte sobre l'entorn (aglomeracions, fluxos de visitants, soroll, acordions d'autobusos, etc.).
- Prioritzar la circulació pels eixos viaris bàsics.
- Regulació flexible de la parada dels espais sobresaturats.
- Renovar progressivament la flota per vehicles de menor impacte.
- Revisar els horaris i freqüències fent més eficient els servei i evitant els desplaçaments amb poc passatge.
- Disposar de dades de demanda de forma específica i periòdica.

La creació de nous corredors pot afavorir la descentralització i la connectivitat de PIC més allunyats del circuit turístic més demandat. En aquest sentit, amb l'objectiu

de fomentar la visita d'altres punts d'interès fora dels més saturats, es proposa revisar les polítiques de comercialització del mateix, per tal de promocionar altres punts d'interès a partir de per exemple la modificació de la imatge promocional.

Complementàriament, es proposa estudiar la modificació d'horaris i freqüències per adaptar-les a la demanda que genera en les diferents estacionalitats de l'any, garantint que aquesta no causi impactes sobre la mobilitat quotidiana de la ciutat i evitant els desplaçaments en buit.

Es considera necessari disposar de dades de demanda i específiques de pujades i baixades de forma periòdica amb l'objectiu de conèixer de forma detallada el funcionament del mateix.

Un altre aspecte que es considera clau es la necessitat d'aplicar polítiques de transparència i de comunicació dels beneficis de forma regular, així com de la política de responsabilitat.

Busos turístics a Passeig de Gràcia



Font: Barcelona Bus Turistic i Barcelona City Tour

CALENDARI: NOU DISSENY DE RUTES al llarg del 2018. Resta actuacions 2018-2022

9. Reduir l'impacte de l'ús turístic de la bicicleta, la moto i els VMP



Els visitants utilitzen motocicletes, bicicletes i VMP tant per desplaçar-se per la ciutat com a mode d'atracció turística. En els darrers anys, l'ús turístic d'aquests vehicles ha anat augmentant i actualment es detecta una forta concentració d'empreses de lloguer en algunes zones de la ciutat com el Front Marítim, Ciutat Vella o l'entorn d'alguns EGAs. La forta concentració de bicis i VMP en espais de vianants estaria provocant problemes de convivència en l'espai públic, especialment amb els vianants.

Regular la circulació, aparcament i lloguer de bicicletes i VMP

Atesa la presència creixent d'aquest tipus de vehicle en l'espai públic, i amb l'objectiu de resoldre problemes de convivència i fomentar una mobilitat més segura, l'Ajuntament de Barcelona ha introduït canvis en l'*Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles* per regular les condicions de mobilitat de VMP.

En el cas dels VMP la nova regulació desenvolupa una classificació dels diferents tipus de vehicles (A, B, C1, C2 i C3) i una regulació pròpia per a cada categoria:

- II. Àmbits i condicions de circulació
- III. Identificació i registre dels vehicles
- IV. Estacionament a la via pública
- V. Condicions de circulació quan els vehicles s'utilitzen per fer activitat d'explotació econòmica (grups i rutes marcades).
- VI. Elements de seguretat i necessitats d'assegurances de responsabilitat civil
- VII. Edat mínima
- VIII. Règim sancionador

Es deixa oberta la porta a executar restriccions específiques en els àmbits i districtes on es dona una pressió o una problemàtica específica amb aquest vehicles.



Regulació de VMP i cicles de més de dues rodes

Regulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes a la ciutat de Barcelona

Regular la convivència entre vianants i nous modes de transport a la ciutat, una iniciativa sense precedents

Vehicles de mobilitat personal

A

Tipus A. Rodes, plataformes i patinets elèctrics de mida més petita i més lleugers.

B

Tipus B. Plataformes i patinets elèctrics de mida més gran.

Cicles de més de dues rodes

C0

Tipus C0. Cicles de més de dues rodes per a ús personal, assimilables a les bicicletes. Aquest veïcú es regula segons la normativa de circulació de bicicletes.

C1

Tipus C1. Cicles de més de dues rodes destinats al transport de passatgers.

C2

Tipus C2. Cicles de més de dues rodes destinats al transport de mercaderies.

Vorera de més de 4,75 m amb 3 m d'espai lliure

Carrer en plataforma única

Carril bici en vorera

Quan la vorera fa més de 4,75 m i hi ha 3 m d'espai lliure:
• Els tipus A, B i C1 poden circular-hi per arribar a llocs i llocs on no es fa el càrrega i descàrrega de les mercaderies.
• Els tipus C2 poden accedir-hi per arribar a llocs i llocs on no es fa el càrrega i descàrrega de les mercaderies.

En tipus B i C1 també es poden circular-hi a la plataforma única amb permís de la circulació de vehicles. Està prohibit que circulin a les plataformes úniques d'ús exclusiu per a vianants.

Cal circular en el sentit vinyardista i a un màxim de 30 km/h. Els tipus C1 i C2 no poden circular quan l'amplada de la via és inferior a 3 m.

Carril bici en calçada

Cal circular en el sentit vinyardista a un màxim de 30 km/h. Els tipus C1 i C2 no poden circular quan l'amplada de la via és inferior a 3 m.

Calçada zona 30

Cal circular en el sentit vinyardista a un màxim de 30 km/h. Els tipus C1 i C2 no poden circular quan l'amplada de la via és inferior a 3 m.

Calçada

Es pot circular per la calçada de tots els carrers i vies, a excepció d'aquella que formi part de la zona blava.

Parcs

La preferència de dalt vianants i no es pot circular sobre zones verdes a més de 10 km/h.

• Els vehicles de transport de mercaderies C2 poden circular per accedir a les guàrdies al seu punt d'origen i destí i també per a la distribució de mercaderies.

		Quadrat blau	Zona 30	Zona 20	Zona 10	Zona 5	Zona 30	Zona 20	Zona 10	Zona 5	Zona 30	Zona 20	Zona 10	Zona 5
A	Tipus A	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
B	Tipus B	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
C1	Tipus C1	conductor x3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
C2	Tipus C2	conductor	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Per una mobilitat més sostenible, per una ciutat més saludable

Font: Ajuntament de Barcelona

Preparar la ciutat per les flotes de bicicletes i motocicletes compartides

A diferència d'altres ciutats com París o Londres, els Bicing, el sistema de bicicleta pública de Barcelona, no permet el seu ús per part dels visitants i a curt termini tampoc no es contempla que els turistes puguin fer-ne ús, donat que ja existeix un important oferta privada de lloguer de bicicletes per a usos lúdics.

A més del lloguer de bicicletes en establiments, estan començant a operar a la ciutat flotes privades de bicicletes i motocicletes que permeten llogar aquests vehicles per a realitzar un sol desplaçament sense haver de tornar el vehicle al mateix lloc d'origen del desplaçament. Es tracta de flotes que fan principalment ús de l'espai públic per a aparcar i que són llogades pels usuaris a través d'aplicacions mòbil.

Ens trobem a les portes d'un important canvi en la forma en que ens desplacem per les nostres ciutats. En aquest context, les flotes de vehicles compartits estan veient un fort creixement als nuclis urbans i, com a nova forma d'ús de l'espai públic i mobilitat, presenta tot un conjunt de reptes a resoldre per tal de que es desenvolupi amb convivència amb la resta de modes i amb l'ús de l'espai públic.

Aquest tipus de vehicles tenen molt bona acollida entre els turistes, ja que es un mecanisme flexible de mobilitat i que moltes d'aquestes flotes funcionen amb aplicacions mòbils vàlides en altres ciutat europees. A més a més cobreixen una finestra que actualment queda desatesa, com és el lloguer de vehicles fora de l'horari comercial d'una botiga.

Bicicleta compartida a Barcelona (Dropbyke i Donkey Republic)



Font: Twitter / Donkey Republic / Xataka

En l'actualitat existeixen peticions de diferents operadors de vehicle compartit (bici, moto i cotxe) que desitgen establir-se a la ciutat per donar aquest servei. En algunes ciutats asiàtiques i europees - com Manchester - han arribant operadors amb grans flotes de bicicletes però amb molt poca gestió d'aquestes. Es tracta d'una activitat que pot ser beneficiosa des del punt de vista de la mobilitat sostenible, equitativa i

eficient, però que té potencialment problemes si l'Administració no la regula a temps:

- El *bikesharing* pot generar sobre ocupació en l'aparcament i dificulta la rotació de les bicicletes.
- Concentració de bicicletes en els punts més demandats.
- Forta ocupació de l'espai públic.
- Poc manteniment de les bicicletes.
- Falta de civisme en l'aparcament de bicicletes i motos.
- Impacte sobre el paisatge urbà.
- Impacte negatiu sobre la seguretat viària si no es limita la potència de les motos.
- Privacitat i gestió de dades personal.

En el marc del Pacte de la Mobilitat i del Grup de Treball de la Bicicleta, s'ha començat a treballar per tal d'establir la regulació necessària per aquestes activitats establint la tipologia de sistema que necessita la ciutat pel bon funcionament i convivència amb la resta de modes de transport, criteris d'ocupació de la via pública, zones amb prohibició i/o prioritat d'aparcament, capacitat de càrrega de la ciutat i mida mínima i màxima de les flotes, cànons per ocupació de l'espai públic, rotació, manteniment d'aquestes dels vehicles, àrees de cobertura mínima i intercanvi de dades amb l'administració, etc.

Per tant, s'ha d'establir un marc regulador clar que permeti als operadors explotar els sistemes de forma segura i estable i que permeti a l'Ajuntament definir els usos i espais determinats a l'espai públic i minimitzar els impactes negatius.

Objectius específics de la proposta:

- Regular l'ús de la bicicleta per grups, en zones de vianants i Espais de Gran Afluència.
- Regular l'activitat i l'aparcament de grans flotes de bicicletes compartides.
- Regular l'aparcament de bicicletes pertanyents a activitat econòmica en les proximitats dels EGAs.
- Regular la ubicació d'establiments de lloguer de bicicletes en carrers amb prou capacitat i connectats a la xarxa de carrils bici.

CALENDARI: 2018 – 2019

10. Millorar la gestió en xarxa del sistema de transport d'accés a la ciutat



Les infraestructures de transport d'accés a la ciutat i els grans nodes d'intercanvi modal són un engranatge clau per la seva capacitat d'aportar grans quantitats de visitants a la ciutat i alhora permeten distribuir els fluxos pel territori cap a nous indrets a l'entorn.

OBJECTIUS ESPECÍFICS DE LA PROPOSTA:

- Redacció i revisió de plans de mobilitat específics en relació a la mobilitat de la ciutat.
- Seguiment mitjançant indicadors de mobilitat específics per a aquestes infraestructures.
- Coordinació de les polítiques de mobilitat de forma conjunta amb els operadors.

Taules de mobilitat Port-Aeroport-Ciutat

L'Aeroport de Barcelona - El Prat és una infraestructura fonamental des del punt de vista turístic i la seva progressiva millora i ampliació ha permès consolidar un augment de la demanda creixent any rere any. Per altra banda, el Port de Barcelona s'ha consolidat com el primer port de creuers d'Europa i la Mediterrània i és porta d'entrada d'un nombre creixent de visitants amb una especificitat pròpia.

Aquestes infraestructures aporten a la ciutat gran nombre de visitants, i la mobilitat de connexió que generen té particularitats diferenciades, comportant unes necessitats de gestió i coordinació de l'oferta i la demanda específiques, així com uns impactes i possibles problemàtiques particulars.

Participació activa en la Taula de mobilitat de l'Aeroport

Es proposa la participació activa en la taula de mobilitat de l'Aeroport amb l'objectiu d'avaluar i promoure accions que millorin afavoreixin un millor repartiment modal de la mobilitat de connexió entre la ciutat i l'Aeroport de turistes i residents.

Creació i coordinació de la Taula de mobilitat del Port de Barcelona

Es proposa la creació i participació en una taula de mobilitat del Port de Barcelona que abordi la mobilitat que es genera entre el Port i la ciutat pel que fa als creuers i línies regulars de viatgers.

Donada la transversalitat que presenten les infraestructures del Port i l'Aeroport en aspectes com la seva pròpia interconnexió, es proposa coordinar ambdues taules.

CALENDARI: 2018

Elaboració d'un Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

Es proposa la redacció coordinada d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada que analitzi les condicions d'accés dels passatgers de creuers i ferris i que abordi qüestions com ara les previsions d'augment de la demanda, la situació de sobrecàrrega d'alguns trams de la xarxa viària de l'entorn, la regulació del trànsit en nodes sobre sol·licitats com la plaça de la Carbonera, l'aplanament de la demanda d'usuaris a través de la gestió de l'oferta, la possibilitat de nous accessos al port, la revisió del funcionament de Bus Turístic, la gestió dels serveis d'excursions panoràmiques per a creueristes en trànsit, la revisió de les rutes i espais de parades dels serveis de *shuttle*, la gestió de l'operativa del taxi, etc.

CALENDARI: 2018

Reforçar el sistema ferroviari com a porta d'entrada i sortida a la ciutat

El ferrocarril té una quota modal d'accés a la ciutat del 8%, molt menor que el mode aeri. La majoria d'usuaris que arriben en tren a Barcelona ho fan en alta velocitat provinents de la resta de l'Estat a través del corredor Barcelona-Madrid, i en menor mesura amb serveis internacionals del corredor Mediterrani.

Amb l'objectiu de reforçar l'accés a la ciutat en el sistema de transport ferroviari és necessari desplegar el serveis internacionals en el corredor Mediterrani, en el marc de política Europea dels Corredors Ten-T, aportant noves oportunitats per a la xarxa de ciutats connectades a l'hora d'oferir transports alternatius a l'avió.

De la mateixa manera, el sistema de Rodalies de Barcelona dona cobertura a una bona part del territori català i, tot i que ja és emprat pels turistes i excursionistes per arribar a la ciutat, té encara un gran potencial de creixement com a element descentralitzador que distribueixi els visitants més enllà dels indrets més centrals i sol·licitats.

En aquest sentit cal afavorir l'ús del ferrocarril per part dels visitants, incentivant el seu ús en les hores valls i impulsant la promoció i comercialització de bitllets combinats i paquets turístics que facin més atractiu l'ús del ferrocarril per sortir de la ciutat.

CALENDARI: 2018-2022

Bitllets combinats amb Rodalies de Catalunya



Font: Rodalies de Catalunya

Creació d'un HUB d'autocars discrecionals amb reiteració d'itinerari turístic

Existeix una important oferta de serveis d'autocars discrecionals i serveis discrecionals amb reiteració d'itinerari que connecten Barcelona amb diferents indrets turístics de l'entorn de la ciutat com Port Aventura, la Roca Village, Montserrat, etc. Molts d'aquests serveis tenen l'origen dels seus desplaçaments als carrers de la ciutat.

En el marc de l'ordenació de la mobilitat d'autobusos interurbans regulars i discrecionals que l'Ajuntament de Barcelona està realitzant, es proposa continuar amb el procés progressiu de concentració de les rutes turístiques en l'Estació del Nord, creant un HUB d'autocars turístics que permeti ordenar la operativa d'aquest tipus de servei.

La centralització de les rutes turístiques a l'Estació del Nord requerirà que l'estació s'adapti als requeriments d'aquest nou ús permanent (gestió, comercialització, imatge, serveis, etc.) de manera que es puguin oferir serveis complementaris als usuaris i facilitar la comercialització dels productes turístics, que en darrer terme afavoreixen la desconcentració turística de la ciutat.

CALENDARI: 2018-2019

Autocars turístics discrecionals amb reiteració d'itinerari als carrers de la ciutat

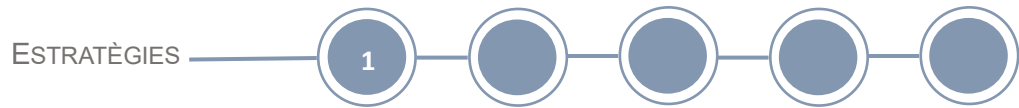


Font: Sagalés

OBJECTIUS DE LES TAULES DE MOBILITAT:

- Redacció i revisió de plans de mobilitat específics en relació a la mobilitat de la ciutat.
- Seguiment mitjançant indicadors de mobilitat específics per a aquestes infraestructures.
- Coordinació de les polítiques de mobilitat de forma conjunta.

11. Reforçar la qualitat del servei de taxi en l'ús turístic



El servei del taxi ha incrementat i sofisticat progressivament els mecanismes de comercialització i contractació dels seus serveis entre els que predominen els basats en la contractació prèvia del servei per via telefònica i darrerament per via telemàtica i a través d'aplicacions mòbils basades en la geolocalització. Es tracta d'una modernització del sector que s'afegeix a l'operativa tradicional i exclusiva del taxi de contractació de vehicles que circulen per la via pública o estacionats en les nombroses parades distribuïdes per la ciutat.

És aquest tipus de contractació prèvia el que ha experimentat un major creixement en els darrers anys, i el que previsiblement serà més utilitzat el futur. A dia d'avui podem trobar aplicacions mòbils com *My taxi*, *JoinUp*, *TaxiClick*, *Pidetaxi*, *SiTaxi* o *Ntaxi*, a més d'altres aplicacions vinculades a empreses de gestió de flotes com *Radio Taxi 033*, *Taxi Ecològic*, *Barna Taxi*, *Taximés*, etc.

És precisament en aquest segment en el qual el taxi comparteix mercat amb els prestadors de serveis de vehicles amb xofer amb llicència VTC i on empreses i intermediadors com Cabify o Uber han desenvolupat la seva activitat oferint solucions universals als seus clients.

Facilitar l'accessibilitat i modernitzar l'ús del taxi

Es fa necessari reforçar el taxi com a servei públic, enfortint la capacitat d'adaptació del servei de taxi de Barcelona davant l'augment de serveis globals de mobilitat privada (VTC). Aquest enfortiment ha de venir de la mà de la incorporació de les millores que afavoreixen les plataformes tecnològiques i d'una modernització en la intermediació que inclogui majors facilitats en el pagament dels serveis, unes tarifes més senzilles i previsibles abans d'iniciar el trajecte, nous serveis com el taxi compartit o la inclusió de taxi en el catàleg de serveis de transport integrats en la futura T-Mobilitat.

OBJECTIUS DE LA PROPOSTA:

- Promoció del taxi com a servei alternatiu al *carsharing* i al vehicle privat.
- Enfortir la capacitat d'adaptació del servei de taxi davant l'augment de serveis globals de mobilitat privada (VTC).
- Modernitzar i universalitzar la intermediació digital.

- Promoure l'ús d'aplicacions mòbils que minimitzin els trajectes en buit.
- Facilitar el pagament mitjançant aplicacions mòbils.
- Valorar la inclusió del servei de taxi en la futura T-Mobilitat.
- Introduir i afavorir el servei de taxi compartit.
- Flexibilitzar els horaris en temporada alta i certs esdeveniments massius.
- Limitar i reduir l'intrusisme i eradicar la mala praxis en el sector del taxi.
- Seguir reforçant la formació en idiomes i de coneixements de la ciutat dels conductors de taxi.
- Renovació progressiva de la flota per vehicles de menor impacte.

Servei de taxis a Barcelona



Font: Barcelona Regional

CALENDARI: 2018-2022

12. Millorar la informació i implementar sistemes de monitorització de la mobilitat turística



Millora de la informació sobre mobilitat turística

Es proposa la creació d'un portal unificat sobre mobilitat turística vinculat als portals web de turisme i mobilitat, concebut com un portal amb informació útil pel turista i que permeti incidir en la demanda i en les pautes de la mobilitat turística.

El portal ha de contenir informació de la mobilitat en la destinació que sigui fiable i actualitzada, que sigui rellevant per a tots els potencials usuaris, i que permeti a l'Administració modelar la mobilitat turística.

Mitjançant aquest portal el visitant ha de poder accedir a tota l'oferta de transports de què disposa, dels preus i tarifes del transport, regulacions i limitacions en l'ús de VMP i bicicletes, recomanacions d'itineraris per arribar a EGAs més allunyats del centre urbà, etc.

El desenvolupament d'una versió mòbil de la T-Mobilitat, i donada la captivitat que tindria entre els usuaris visitants, permetria establir un canal directe de comunicació amb els visitants que permetés influir en la mobilitat d'aquests a través de la incorporació de serveis de guiatge en transport públic, itineraris turístics a peu, informació sobre incidències i recomanacions en temps real. Mitjançant el desenvolupament d'aquests serveis s'incrementarien també les opcions de monitorització de la mobilitat turística.

Monitorització de la mobilitat turística

Amb l'objectiu de que l'Administració, operadors i gestors d'Espais de Gran Afluència disposin de millor informació per a la gestió i millora dels seus serveis, es proposa establir un pla de monitorització de la demanda dels visitants a Barcelona que permeti obtenir de forma regular dades relatives al turisme, als seus hàbits i a la seva mobilitat

Donada l'especificitat de cada mitjà de transport i de cada espai, es planteja la necessitat de crear un pla *ad hoc* per a cada tipologia d'ús, establint quina informació és necessària a recopilar per a cada un d'ells, quins són els instruments de monitorització adients i quins mecanismes de gestió de la informació són necessaris.

- Inclusió de la mobilitat turística en el disseny de les diferents enquestes sobre turisme que ja es realitzen (Turisme, Diputació) atenent als objectius i metodologia que el Pla de monitorització de la mobilitat turística establirà.
- Realització d'enquestes específiques en els principals PICs i EGAs de la ciutat.
- Monitorització de l'afluència persones als EGAs.
- Ús de noves tecnologies per monitoritzar els espais i transports. Incloure l'explotació del Big Data i els avenços tecnològics disponibles.
- Recopilació i caracterització de la demanda dels transports turístics. Inclusió en els contractes de concessió i les llicències d'activitat la obligatorietat d'enviar periòdicament a l'Administració les dades de demanda i enquestes als usuaris segons estableixi Pla de monitorització de la mobilitat turística.
- Monitorització de les validacions dels títols de transport públic utilitzats pels visitants en el marc del desenvolupament tarifari i d'implantació de la T-Mobilitat.
- Desenvolupar mecanismes de monitorització i seguiment i control de la demanda en el marc de regulació de la mobilitat d'autocars discrecional en servei turístic.
- Intercanvi de dades i enquestes amb Aena, Port i Renfe. Establir dins del Pla de monitorització acords amb els operadors per rebre de forma periòdica dades de demanda, enquestes i estudis específics.

CALENDARI: 2018-2019

