

Estratègia de mobilitat turística de Barcelona

Novembre 2017

BCN



Ajuntament de
Barcelona



Novembre 2017

CRÈDITS

Direcció:

Albert Arias

Director del Pla Estratègic de Turisme 2020, Direcció de Turisme, Ajuntament de Barcelona

Manel Valdés

Gerent Adjunt de Mobilitat i Infraestructures, Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat, Ajuntament de Barcelona

Manel Villalante

Director de l'Àrea de Mobilitat i Infraestructures de Transport, Barcelona Regional.

Coordinació tècnica:

Adrià Gomila

Director de Serveis de Mobilitat, Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat, Ajuntament de Barcelona

Cristina Jiménez

Cap de Mobilitat de l'Àrea de Mobilitat i Infraestructures de Transport, Barcelona Regional.

Joan Torrella

Director de Turisme i Esdeveniments, Ajuntament de Barcelona

Equip tècnic:

Ivan Balmanya. *Ajuntament de Barcelona*

Joana Llinàs. *Barcelona Regional*

Adriana Malé. *Ajuntament de Barcelona*

Mariona Mauri. *SinOB Mobilitat,SL*

Adrià Ortiz. *Barcelona Regional*

Aina Pedret. *Ajuntament de Barcelona*

Jordi Singla. *SinOB Mobilitat,SL*

Joan Oriol Torras. *SinOB Mobilitat, SL*

índex

INTRODUCCIÓ	6
PRESENTACIÓ	7
EL MARC DE REFERÈNCIA DE L'ESTRATÈGIA DE MOBILITAT TURÍSTICA DE BARCELONA	8
PRINCIPIS RECTORS DE L'ESTRATÈGIA DE MOBILITAT TURÍSTICA DE BARCELONA	9
ESTRUCTURA DEL DOCUMENT	10
METODOLOGIA	11
DIAGNOSI	15
1.1. CARACTERITZACIÓ DE LA CIUTAT TURÍSTICA	16
TEMPS I RITMES DE LA CIUTAT TURÍSTICA	16
1.2. CARACTERITZACIÓ ESPACIAL DEL TURISME A BARCELONA I AL SEU ENTORN	22
CIUTAT DENSE I CONCENTRADA	22
EL TURISME MÉS ENLLÀ DELS LÍMITS ADMINISTRATIUS	28
1.3. CARACTERITZACIÓ DEL VISITANT A BARCELONA	32
PERFIL I HÀBITS DELS TURISTES:	33
QUANTIFICACIÓ DE VISITANTS	35
1.4. PORTES D'ENTRADA A BARCELONA	41
ACCÉS EN AVIÓ	41
ACCÉS EN FERROCARRIL	51
ACCÉS MARÍTIM	56
ACCÉS PER CARRETERA	62

1.5. MOBILITAT DELS TURISTES A LA CIUTAT **66**

PAUTES DE MOBILITAT	66
ESTIMACIÓ DE LA DEMANDA DE MOBILITAT TURÍSTICA	77
DESPLAÇAMENTS A PEU	82
TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU	86
BUS TURÍSTIC	101
AUTOCARS DISCRECIONALS DE SERVEIS TURÍSTIC	106
EL TAXI	111
BICICLETES I VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL	115
VEHICLE PRIVAT I MOTOCICLETA	121
ALTRES MITJANS ESPECÍFICS PER A VISITANTS I SINGULARS	126

1.6. CONCLUSIONS **131****LÍNIES ESTRATÈGIQUES** **133****PROPOSTES D'ACTUACIÓ** **137**

1. INCORPORAR LA MOBILITAT TURÍSTICA EN LA PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT METROPOLITANA, TANT D'INFRASTRUCTURES COM DE SERVEIS DE LES DIFERENTS ADMINISTRACIONS I OPERADORS	139
2. ELABORAR PLANS DE MOBILITAT ESPECÍFICS PELS ESPAIS DE GRAN AFLUÈNCIA	141
3. PRIORITZAR ELS DESPLAÇAMENTS A PEU DELS VISITANTS	145
4. FOMENTAR UN ENCAIX MÉS EFICIENT DE LA DEMANDA TURÍSTICA EN EL TRANSPORT PÚBLIC	148
5. DISSENYAR SOLUCIONS ESPECÍFIQUES ALS PROBLEMES DE CONGESTIÓ DE LA XARXA D'AUTOBÚS URBÀ	150
6. REVISAR LA POLÍTICA TARIFÀRIA DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC	154
7. AVANÇAR EN UN MODEL DE REGULACIÓ I MILLORA DEL TRANSPORT DISCRECIONAL DE SERVEIS TURÍSTICS	156
8. REPENSAR EL SERVEI DELS BUSOS TURÍSTICS DE LA CIUTAT	159
9. REDUIR L'IMPACTE DE L'ÚS TURÍSTIC DE LA BICICLETA, LA MOTO I ELS VMP	161
10. MILLORAR LA GESTIÓ EN XARXA DEL SISTEMA DE TRANSPORT D'ACCÉS A LA CIUTAT	165
11. REFORÇAR LA QUALITAT DEL SERVEI DE TAXI EN L'ÚS TURÍSTIC	169
12. MILLORAR LA INFORMACIÓ I IMPLEMENTAR SISTEMES DE MONITORITZACIÓ DE LA MOBILITAT TURÍSTICA	171

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 donar 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 dels 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 a la 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, la Mesura 3.4. 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 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 als serveis regulars de transport públic com als 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 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 quart 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 cinquè 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 sisè apartat de conclusions 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.

Així mateix, el document compta amb diversos annexos. El primer correspon a una exhaustiva explotació de l'enquesta de mobilitat turística on es fan els pertinents apunts metodològics i posteriorment es mostren els resultats obtinguts analitzats en les següents categories: repartiment modal, mitjana de desplaçaments, títol de transport, principals destinacions, repetibilitat de la visita, principals trajectes i planificació del viatge.

El segon dels annexos analitza l'afluència als principals Punts d'Interès de Ciutat (PIC) on es posa l'atenció a les problemàtiques de mobilitat d'aquests espais tenint en compte que el PET20 (línia d'actuació 6.2. Espais de gran afluència) estableix que cal generar un nou model de gestió estable al voltant dels espais de gran afluència que apliqui millores consensuades entre les diferents parts, que sigui governada pel propi territori i que generi riquesa distribuïda, justa i sostenible.

Finalment, l'annex III detalla la metodologia del procés d'estimació de la quantificació de la població flotant de caràcter turístic que fa un ús temporal del territori de Barcelona i que hi està vinculada durant un temps determinat.

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*. Autoritat del Transport Metropolità (ATM)
- *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 i 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 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 l'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 realitzades 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 proposada per aquesta estratègia.

En el marc d'aquesta estratègia per a la categoria de visitants s'han 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 d'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 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 més 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 pugui bastir les línies estratègiques.

En la **fase de propostes** 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. Aquesta 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

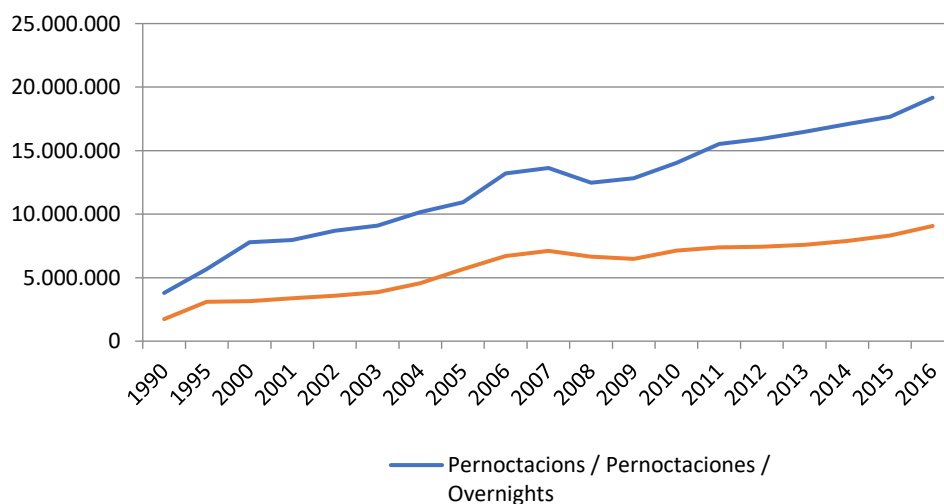
Temps i ritmes de la ciutat turística

L'activitat turística a Barcelona no és homogènia al llarg del temps. Per una banda, s'observa una evolució al llarg dels anys i per l'altra s'observa que no hi ha un sol temps i ritme de l'activitat turística. Tenim uns ritmes diferenciats al llarg de l'any, en funció del dia de la setmana i entre el dia i la nit, als quals cal afegir l'excepcionalitat dels esdeveniments que acull la ciutat i que alteren les fluctuacions habituals.

Evolució temporal de l'activitat turística: tendència al creixement

Les dades d'activitat turística de Barcelona mostren una clara tendència al creixement. Prenent com a referència el nombre de turistes allotjats en hotels (sèrie històrica que permet analitzar l'evolució en el temps) el 2016 es van superar els 9 milions de turistes, quan l'any 1990, aquesta mateixa dada era d'1,7 milions de turistes. En els darrers 5 anys la demanda turística ha crescut un 17%, cosa que representa un creixement significatiu, tot i la inestabilitat i volatilitat de l'entorn econòmic i social.

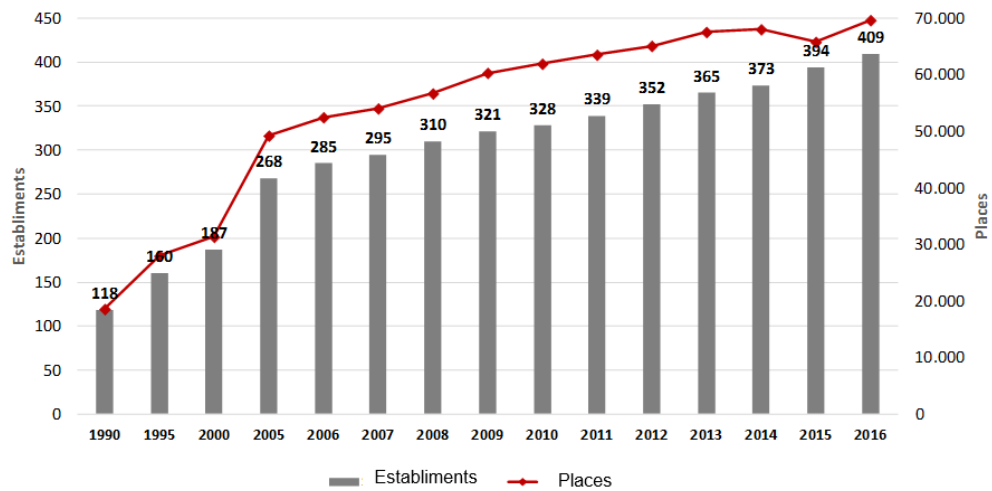
Evolució de Turistes i pernoctacions (1990-2016)



Font: Gremi d'Hotels i Consorci Turisme de Barcelona.

Aquest augment del turisme ha estat acompanyat també d'un augment de l'oferta d'allotjament que ha diversificat les modalitats d'allotjament turístic.

Evolució de nombre d'hotels i places

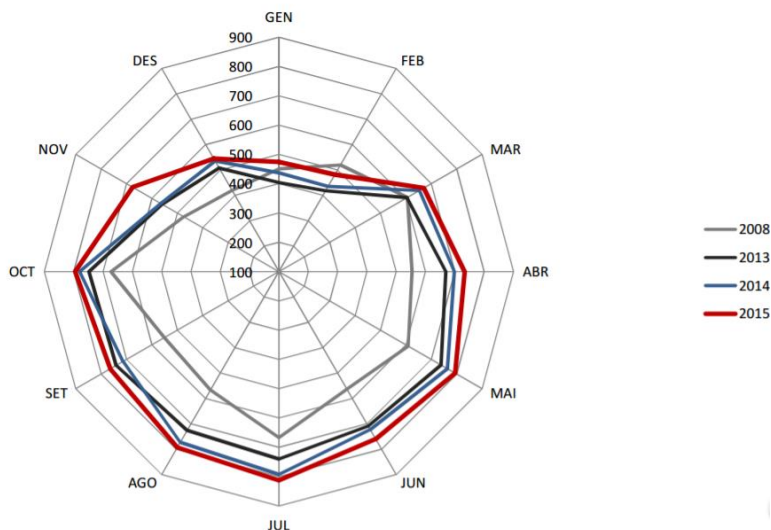


Font: Gremi d'hotels de Barcelona i Turisme de Barcelona

Els ritmes anuals: Una ampliació de la temporada alta

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. En aquests mesos estivals els efectes dels visitants sobre la ciutat i la qualitat de vida dels seus residents són més acusades, ja que porten associada congestió, sensació de massificació, problemes en els serveis turístics o de les infraestructures. Durant aquest període, Barcelona experimenta l'ús intensiu del seu espai públic tant per l'arribada de més visitants com per l'arribada del bon temps, i per tant hi ha una major incidència del turisme en la vida quotidiana dels residents, i s'incrementa la percepció del resident sobre l'excessiva afluència de visitants en determinades zones de la ciutat. Per altra banda, els mesos de gener i febrer són els de menor afluència de visitants i són mesos en els quals la celebració de grans esdeveniments la ciutat determinen en bona mesura les visites rebudes. Entre els mesos de maig i octubre hi ha una major afluència de visitants que es manté molt similar al llarg dels 6 mesos, sense puntes destacades els mesos de juliol i agost.

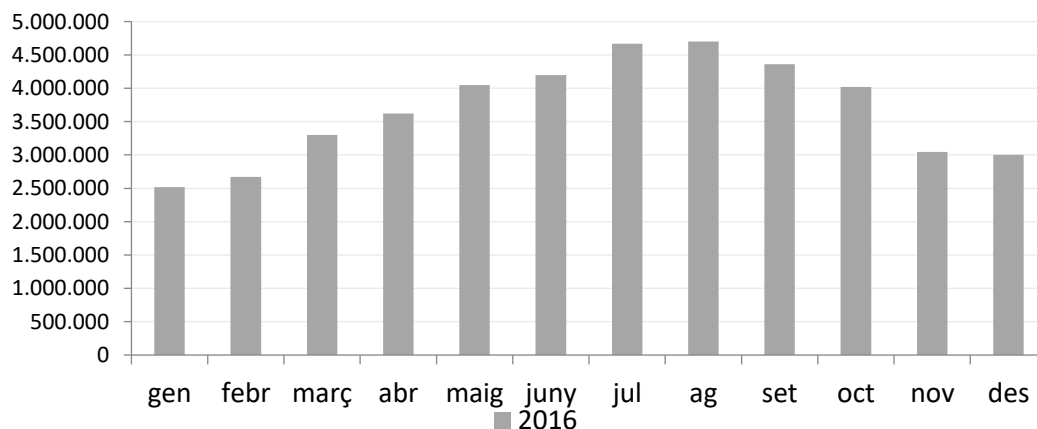
Turistes en establiments hotelers



Font: Consorci Turisme de Barcelona i Gremi d'Hotels de Barcelona

Si analitzem la infraestructura que serveix a la majoria de turistes com a porta d'entrada a la ciutat, l'Aeroport del Prat, amb més de 44 milions de viatgers el 2016, s'observa clarament el major trànsit de viatgers els mesos de juliol i agost. Cal tenir en compte que aquest període de major trànsit coincideix amb el període vacacional més important del país i que s'inclouen els residents a Barcelona que també empren aquesta infraestructura.

Passatgers a l'Aeroport del Prat (2016)

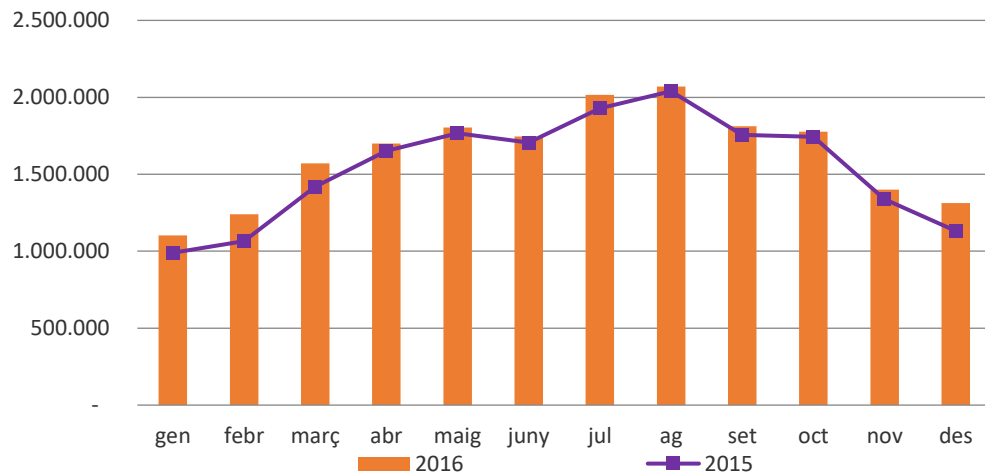


Font: AENA

Un element més que serveix per confirmar l'estacionalitat de la destinació Barcelona són les pernoctacions en establiments hotelers. En analitzar-les s'observa que

durant 8 mesos a l'any (març-octubre) la ciutat està per sobre del milió i mig de pernoctacions mensuals, mantenint-se durant tot l'any per sobre del milió de pernoctacions mensuals. Ara bé, els mesos de juliol i agost, les pernoctacions són gairebé el doble que al gener i al febrer.

Pernoctacions en establiments hotelers



Font: INE

Les pernoctacions mostren un cert nivell de saturació dels establiments hotelers ja que l'ocupació mitjana és 78,7% (Idescat) i més de la meitat de l'any, Barcelona presenta una ocupació superior al 80%.

Els ritmes diaris: un compàs oscil·lant

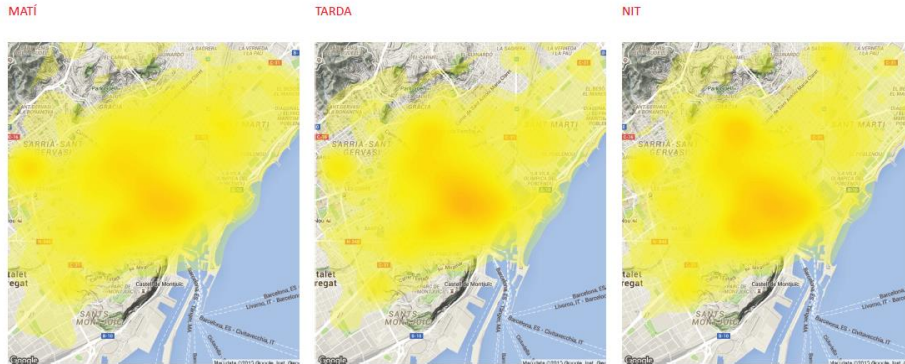
La ciutat segueix un compàs oscil·lant al llarg del dia, un ritme que s'accelera, i es deté. L'ús del territori urbà varia en funció de l'hora del dia, i és un dels elements clau per aproximar-se a la gestió dels espais amb gran aflluència de visitants.

Els diferents atractius de visita de la ciutat, s'activen i desactiven en funció de la capacitat d'atracció que tenen en determinats moments. Així, en funció de la pròpia naturalesa de l'activitat, en variarà l'ús al llarg del dia.

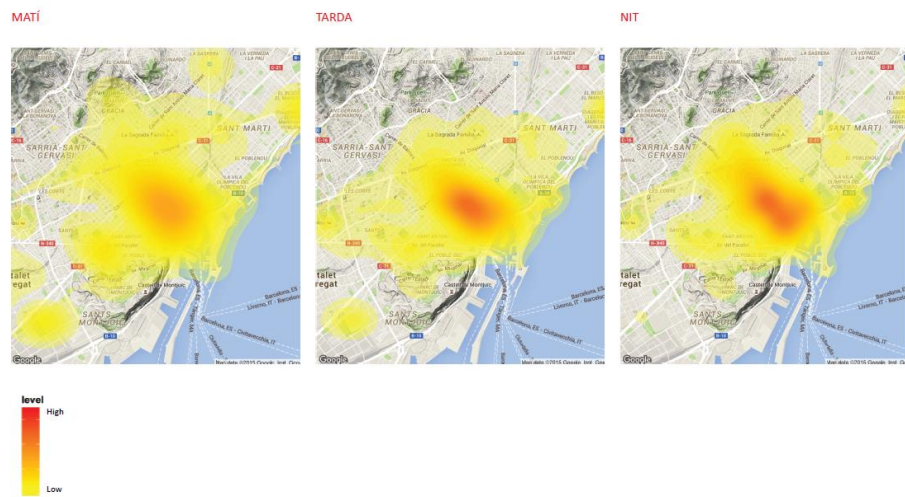
L'anàlisi de les xarxes socials permet aproximar-nos a la intensitat d'ús de l'espai públic tant de la població local com dels visitants. Així observem com els turistes presenten una major dispersió al llarg del territori municipal al matí i tendeixen a una major concentració a partir de la tarda i la nit, essent l'àrea del Gòtic, de La Rambla i el Born la que presenta major intensitat d'ús. En canvi, si observem les pautes de localització de la població local a través del Twitter, s'observa que es distribueixen de forma molt més homogènia per tota la ciutat, malgrat que s'aprecia una major concentració de locals que tuitegen al centre de la ciutat que tendeix a intensificar-se al llarg del dia tal com passa en el cas dels turistes. En el cas dels locals, a la nit s'observa com el barri de Gràcia esdevé un punt central, cosa que no passa

en el cas dels turistes. Tot i així es pot comprovar com alguns espais suporten una alta intensitat d'ús, ja que hi conflueixen tant els locals com els visitants.

Geocalitzacions durant novembre de 2015 Twitter. Població total



Geocalitzacions durant 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

Els esdeveniments són una gran oportunitat de caràcter temporal i no estructural. Els visitants venen cada cop més a la recerca d'experiències que van més enllà de les grans icones turístiques de la ciutat. Així doncs, el gran nombre d'esdeveniments que se celebren a la ciutat actuen com a atractors de visitants i la seva distribució temporal al llarg de l'any influeix directament en l'arribada de visitants a la ciutat. L'any 2016 es van celebrar a la ciutat més de 200 esdeveniments, amb una afluència mínima de 10.000 persones, amb públic eminentment visitant o amb públic mixt (local i visitant) que van atreure un total de 4.917.620 persones.

En aquest apartat hi té un paper rellevant Fira de Barcelona, ja que la ciutat es troba entre les principals destinacions de reunions del món. Fira de Barcelona compta amb dos espais Fira de Montjuïc i Gran Via i acull cada any salons i congressos que

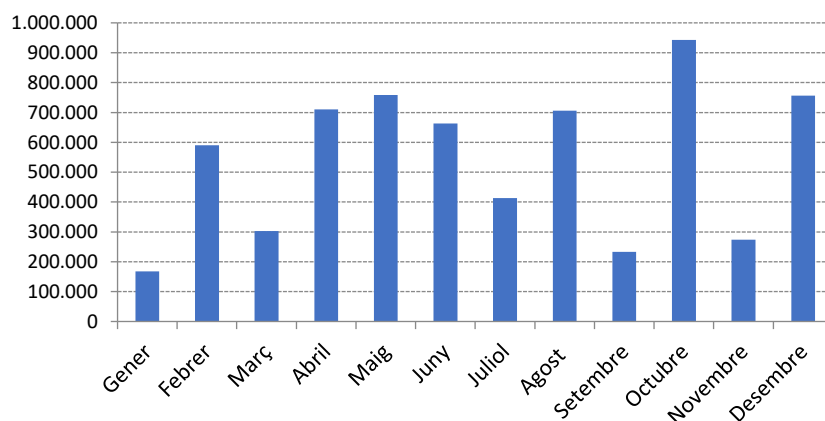
abasten els principals sectors de l'economia, a més de nombrosos esdeveniments de caràcter corporatiu, social i cultural. L'any 2015 va rebre més de 2 milions de visitants en els 68 salons i congressos, els més de 50 esdeveniments i activitats corporatives diverses i els 1.000 actes, simposis i jornades que s'hi van celebrar. El 40% dels visitants van ser internacionals. (Fira de Barcelona. Memòria 2015)

Com s'observa en les dades del 2016, els assistents als diferents esdeveniments que se celebren a la ciutat es distribueixen de forma irregular al llarg de l'any en funció de les dates de celebració dels esdeveniments. Aquestes poden variar notablement d'un any a l'altre per canvis de dates dels esdeveniments anuals, per l'existència d'esdeveniments bianuals, i esdeveniments puntuals, tals com determinats concerts. Cal destacar que cada any al febrer o al març se celebra el Mobile Word Congress, el congrés més important en quant a número d'assistents amb més de 100.000 persones. Fira de Barcelona també acull al novembre l'IBTM, amb 15.000 visitants.

Així doncs malgrat la gran influència dels esdeveniments en l'afluència de visitants i la conseqüent afectació als sistemes de mobilitat, la manca de pauta en els esdeveniments fa que resulti complicada la seva gestió. Ara bé, els esdeveniments ofereixen una gran oportunitat ja que permeten contrarestar els efectes de la concentració geogràfica del turisme, ja que els emplaçaments són altres que les icones turístiques i ocorren en espais quotidians o en espais no centrals de la ciutat. Així doncs, tal i com suggereix el PET20 caldrà potenciar activament els usos quotidians i els esdeveniments comunitaris i plurals, apostant pel gaudi de diversos públics i defugint dels usos monofuncionals.

També és cert que alguns d'aquests esdeveniments concentren de forma puntual un gran nombre de visitants en un espai temporal molt curt, per la qual cosa provoquen disfuncions en el sistema de mobilitat.

Assistents als esdeveniments que han tingut lloc a Barcelona el 2016



Font : Elaboració pròpia a partir de dades de BSM

Nota: Cal afegir esdeveniments de caràcter massiu dels quals no disposen de comptatges

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

Ciutat densa i concentrada

Les característiques físiques de Barcelona fan que sigui una ciutat densa. Les seves dimensions (101,3 km²), i el volum de població resident, (1.608.746¹ habitants), donen com a resultat una alta densitat de població (15.881 habitants per km²). A aquesta població resident cal afegir-hi la població flotant que usa la ciutat de formes diverses en funció de l'activitat que hi realitza i que es mou de forma no quotidiana. Conèixer doncs com es distribueixen i com es mouen els visitants, és essencial per gestionar-ne correctament els efectes sobre la mobilitat urbana.

A Barcelona, els espais amb una major concurrència turística corresponen, malgrat la diversitat de recursos turístics amb els que compta, a aquells que contenen icones turístiques que el visitant identifica com a imprescindibles i que, en el cas de Barcelona, es troben geogràficament concentrades. Entre aquests espais destaquen per la seva major concurrència la Rambla, el barri Gòtic, el Raval, la Sagrada Família o el Park Güell, entre altres. Malgrat els esforços de gestió dels darrers anys d'aquesta alta aflluència, la concentració turística s'ha incrementat, en bona part, com a conseqüència de l'augment de visitants. Per altra banda, la concentració espacial de l'activitat turística genera una sèrie d'oportunitats pels territoris en els quals es produeix per la redistribució dels efectes positius. Cal, per tant, abordar com gestionar-la per poder aprofitar aquestes oportunitats i, disminuir els efectes negatius.

Les icones turístiques i la localització dels allotjaments són dos dels elements més rellevants en la concentració territorial de la ciutat.

Les icones turístiques i els atractius de visita

El notable increment de visitants que ha experimentat Barcelona en els darrers anys ha suposat un augment molt notable de les visites a les grans icones de la ciutat i als barris amb atractius de visita. Els visitants tenen unes expectatives de la destinació que solen anar associades a la visita del llocs emblemàtics de la ciutat, i això té un marcat caràcter territorial. La visita es produeix en un territori concret, i hi genera uns determinats efectes. A més, tant l'oferta turística, com la demanda, tendeixen a distribuir-se de manera desigual en el territori, amb barris i zones amb alta intensitat turística i altres amb baixa intensitat. Aquesta concentració acaba

¹ Idescat. *El municipi en xifres. Barcelona (2016)*

generant, en les àrees d'alta intensitat, una superposició d'usos, els propis de la ciutat i els turístics, i produeix problemes de saturació i sobreexplotació de l'espai en aquells espais que el visitant identifica com a icònics i imprescindibles.

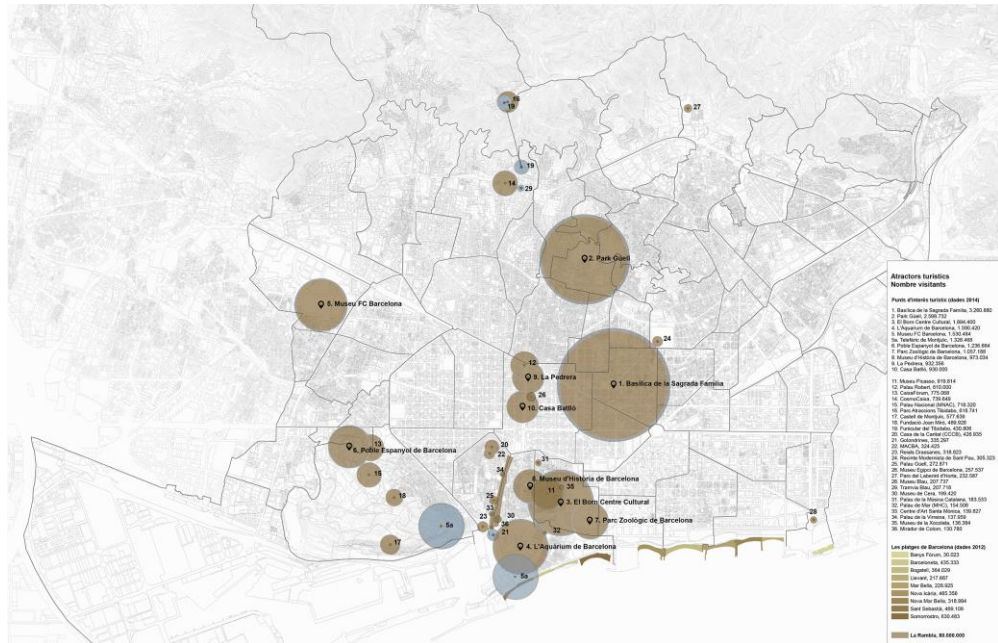
Venda d'entrades als principals llocs d'interès

	2016	2015	% Variació 2015-2016
1 Basílica de la Sagrada Família	4.561.848	3.722.540	22,5%
2 Park Güell (Zona Regulada)	2.958.901	2.761.436	7,2%
3 Museu FC Barcelona	1.947.014	1.785.903	9,0%
4 L'Aquàrium de Barcelona	1.587.828	1.549.480	2,5%
5 El Born Centre Cultural	1.306.230	1.486.228	-12,1%
6 Poble Espanyol de Barcelona	1.299.376	1.221.647	6,4%
7 La Pedrera	1.207.087	990.112	21,9%
8 Parc Zoològic de Barcelona	965.292	1.004.069	-3,9%
9 Museu Picasso	954.895	1.008.125	-5,3%
10 Casa Batlló	SD	992.126	SD

Font: Institut de Cultura de Barcelona

Actualment, l'Ajuntament de Barcelona defineix 525 punts d'interès de ciutat. Els Punts d'interès de ciutat neixen amb l'estratègia de desconcentració definida pel Pla Estratègic de Turisme 2015 en els que es van definir per districtes un punts d'interès turístic, jerarquitats i de molt diferents categories, amb l'objectiu de distribuir les visites turístiques al llarg de tot el territori de la ciutat. Aquest punts d'interès turístic es van transformar en punts d'interès de ciutat en constatar l'interès que suscitaven als residents i amb la premissa que perquè un punt sigui d'interès pel turista, primer ho ha de ser pel resident. Pel que fa a la distribució espacial de les icones turístiques i atractius de visita, s'observa una concentració als districtes de Ciutat Vella i l'Eixample. De forma més concreta, els entorns d'icones com la Sagrada Família, el Park Güell o les Fonts de Montjuïc; eixos com la Rambla o el Front Marítim; o barris sencers com la Barceloneta, el Barri Gòtic o el Born, experimenten una saturació que cal gestionar de forma específica. El gran volum de mobilitat generat per aquestes icones i aquests atractius de visita va acompanyat de problemes com la congestió permanent per accedir-hi o les molèsties derivades de l'excés de visitants, com el soroll o la sobre-ocupació de l'espai públic.

Atractius de visita



Font: PEUAT. Ajuntament de Barcelona

L'allotjament

El gran creixement turístic de la ciutat en els darrers anys ha suposat també un gran creixement de l'oferta d'establiments hotelers, albergs, i habitatges d'ús turístic (HUT) que ha tendit a concentrar-se en determinades àrees de la ciutat. El 2016, Barcelona compta amb 10.488 establiments que oferta un total de 142.000 places. L'Eixample concentra el 45% de l'oferta d'establiments de la ciutat. El següent districte amb més oferta és Ciutat Vella, mentre que a l'altre extrem, amb una oferta molt minsa, es troben els districtes de Nou Barris i Sant Andreu. Si s'analitzen els habitatges d'ús turístic, l'Eixample segueix sent el districte amb més oferta, amb un 46% dels establiments d'aquesta tipologia, però guanyen pes els districtes de Sants-Montjuïc, Gràcia i Sant Martí.

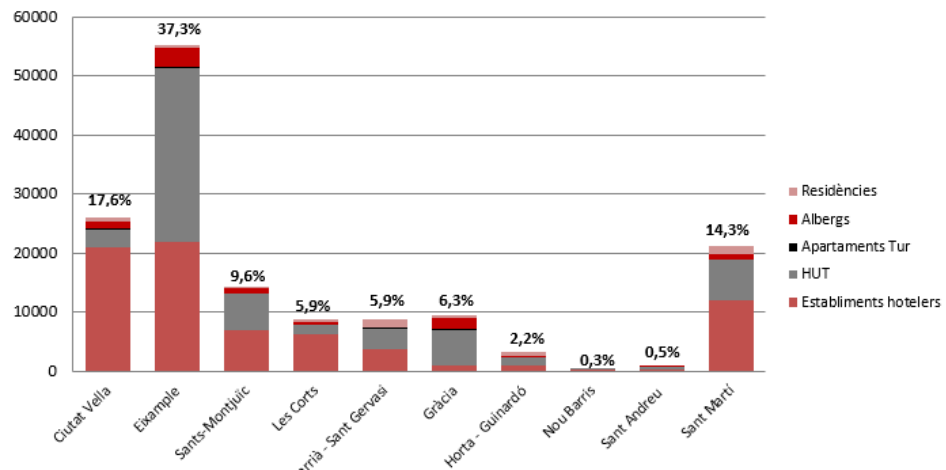
El 2016 la ciutat de Barcelona disposava de més de 67.640 places d'allotjament en els 408 hotels de la ciutat. Aquesta oferta hotelera es complementava amb altres tipologies d'allotjaments turístics com els 9.657 habitatges d'ús turístic, amb 58.911 places estimades, els 123 albergs, amb 8.792 places, i els 289 hostals i pensions, amb 6.414 places. Aquestes xifres permeten que Barcelona tingui una capacitat d'acollida de turistes en establiments d'allotjament superior a les 142.000 places reglades.

Establiments i places d'allotjament 2016

	Establiments	Nombre de places
Hotels	408	67.640
Pensions i hostals	289	6.414
Apartament turístic	11	735
Albergs de joventut	123	8.792
Habitatges d'ús turístic	9.657	58.911
Total	10.488	142.492

Font: CEAT, Ajuntament de Barcelona

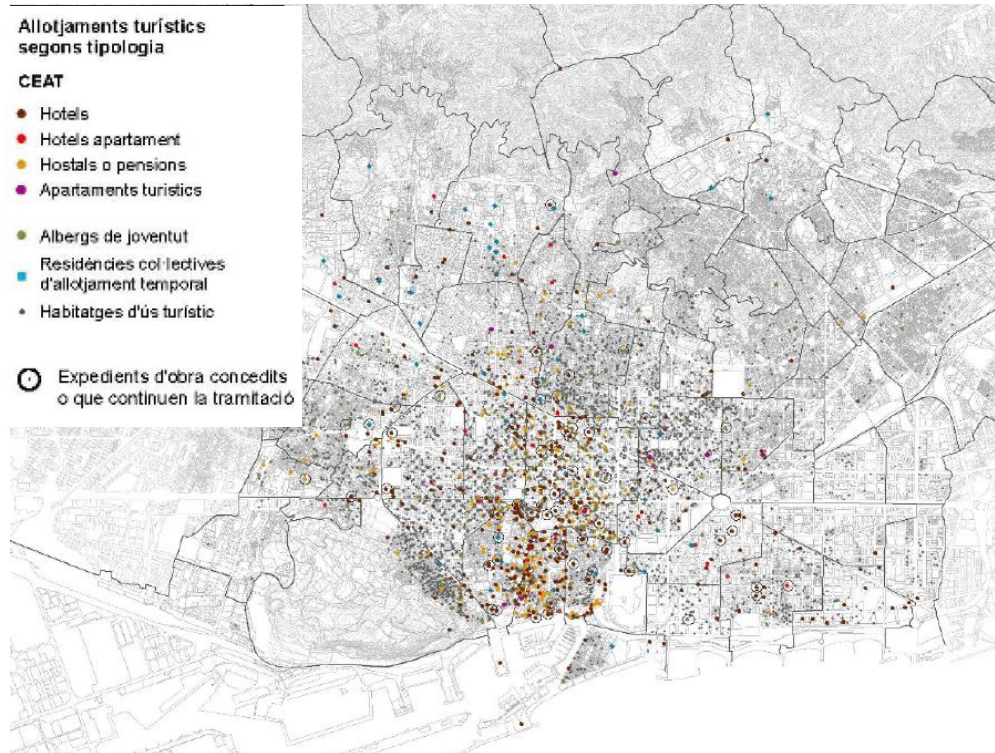
Distribució per districtes dels allotjaments turístics, 2016



Font: CEAT, Ajuntament de Barcelona

Abordar els allotjaments des de la vessant territorial és important ja que des del punt de vista de la mobilitat, són punts generadors de desplaçaments de turistes durant la seva estada. S'observa que segueixen una mateixa tendència a la concentració en aquells espais de la ciutat amb més atractius de visita, si bé els HUT presenten una major dispersió territorial que els hotels.

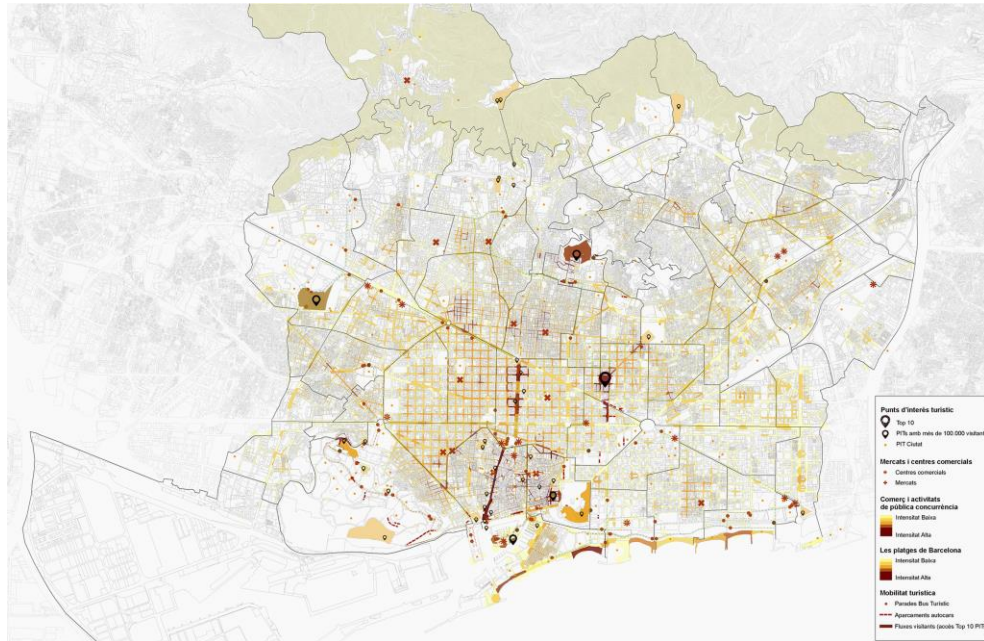
Mapa de distribució territorial dels allotjaments turístics, 2016



Font: PEUAT. Llistat d'establiments existents i expedients d'obra concedits o que continuen la tramitació, que consten a la base de dades municipal, a data de 16 de desembre de 2016.

Així doncs, si superposem la distribució espacial dels diferents elements analitzats i el comportament del turisme urbà que busca experiències a través de la visita als llocs emblemàtics i simbòlics, el resultat és una innegable concentració territorial de la visita a Barcelona. Malgrat això, cal subratllar que aquests espais amb major afluència no són d'ús exclusiu del visitant a la ciutat sinó que també són usats per residents.

Superposició de variables: Punts i àrees d'interès turístic, parades bus turístic, transports singulars, aparcament autocars, fluxos resultants i densitat d'activitats comercials i de pública concurrència, 2014



Font: PEUAT. Ajuntament de Barcelona

De l'anàlisi dels anteriors punts se'n desprèn que el Districte de Ciutat Vella requereix una menció especial. Aspectes com la centralitat històrica i geogràfica, converteixen aquest districte en un territori clau. L'alta concentració d'allotjaments turístics, tant d'hotels, com d'HUT, juntament amb la d'establiments de restauració, de comerços, d'activitats i usos turístics (visites turístiques, bicicletes, segways, go-cars, tricicles, entre d'altres), és especialment visible. El Districte de Ciutat Vella compta, a més, amb l'espai més visitat de la ciutat, la Rambla, amb unes estimacions que superen els cent milions de vianants anuals. Aquestes dinàmiques fan que el flux de visitants sigui molt elevat i provoqui disruptcions en la mobilitat de la zona.

Un altre espai altament utilitzat són les platges i el front marítim, que com a espais emblemàtics són capaços d'atraure una gran quantitat d'usuaris, tant residents, com visitants i turistes. La Plaça de Catalunya, el Passeig de Gràcia, la Sagrada Família o el Park Güell són alguns exemples d'àrees d'alta intensitat.

El model de mobilitat dels visitants a la ciutat respondrà en bona mesura a les centralitats i les concentracions que s'han descrit en aquest apartat ja que estructuraran els orígens i les destinacions dels seus desplaçaments.

El turisme més enllà dels límits administratius

Si bé el turisme tendeix a concentrar-se en determinades zones, recentment també s'ha observat una tendència a la metropolització del turisme. Cap ciutat pot abordar ja cap projecte urbà o metropolità sense que sigui turístic, tot i que fins ara aquesta irrenunciabilitat ha resultat menys evident en els territoris perifèrics de la ciutat. El turisme pot ajudar a crear un imaginari metropolità i pot replantejar els límits administratius, ja que aquests no solen correspondre amb els límits funcionals de la mobilitat dels turistes.

Resulta paradoxal que el fenomen turístic no s'hagi abordat amb profunditat com un dels factors de comprensió i de producció dels processos de metropolització en una ciutat com Barcelona, que rep més de 56 milions de visitants a l'any (Veure apartat 1.3.2). Tot i així, a Catalunya, l'interès per la planificació supramunicipal té una llarga tradició i va néixer per la intensificació del procés de metropolització de Barcelona. Ara, cal doncs donar resposta a la nova vessant turística d'aquest fenomen, que comporta una major complexitat i dibuixa un escenari amb nous reptes per a la gestió pública del territori metropolità.

La mobilitat dels no residents ha esdevingut un fenomen significatiu a Barcelona i el seu entorn. El turisme pren doncs una dimensió metropolitana i Barcelona es converteix en centre emissor i receptor d'aquests nous fluxos turístics metropolitans. L'any 2016, la província de Barcelona (sense Barcelonès) va rebre 4.704.308 turistes, dels quals, un 45% van visitar Barcelona o hi van pernoctar i, per la qual cosa es posa en evidència la intensitat d'aquest fenomen. El turistes a Sant Cugat del Vallès, Sabadell i Igualada són els que més van fer de turistes també a Barcelona. Per altra banda, els turistes que s'allotgen en municipis de les comarques més allunyades de la capital, com el Berguedà, Osona o Alt Penedès són els que tenen menys tendència a visitar Barcelona.

En sentit invers, un 4,5% dels turistes de Barcelona han visitat una destinació de la província de Barcelona sense pernoctar-hi. Així doncs, es posa de manifest que existeix una clara asimetria entre els sentits dels fluxos Barcelona-Resta del territori metropolità, essent Barcelona molt més atractora de visitants i que per tant existeix una clara oportunitat de potenciar la visita a la resta de territori metropolità per part dels turistes que pernocten a Barcelona.

Turistes a Barcelona que realitzen una excursió fora de la ciutat

	Al·lotjats a Hotels	Total
	2016	2016
CAP	95,5	94,6
DESTINACIONS DE LA PROVÍNCIA DE BARCELONA	3,7	4,5
ALTRES DESTINACIONS CATALANES	0,1	0,2
ALTRES DESTINACIONS ESPANYOLES FORA CATALUNYA	0,0	0,0
ALTRES PAÏSOS FORA D'ESPANYA	0,0	0,0
ALTRES	0,0	0,0
NS / NC	0,7	0,6
N	(3421)	(6032)

Font: Enquesta de Caracterització dels Turistes a la Província de Barcelona 2016.

Dels turistes que realitzen excursions fora de Barcelona, cal tenir en compte que la gran majoria són captius del transport públic, exceptuant aquells que opten pel cotxe de lloguer, perquè majoritàriament els turistes no han accedit a la ciutat en vehicle propi. Malgrat això aquells que han accedit a Barcelona en vehicle privat tendiran a emprar-lo en les seves excursions a la resta del territori metropolità. Així, si bé només un 5% dels turistes accedeixen a Barcelona en vehicle privat, aquells que l'usen per fer excursions fora de Barcelona puja fins el 12,5%, per la qual cosa es posa de manifest que tenen una major tendència a realitzar excursions que els que no accedeixen a la ciutat en vehicle privat.

La resta de turistes que fan excursions fora de la ciutat usa majoritàriament el tren. Més d'un 50% usen aquest mitjà, ja sigui en Rodalies Renfe (32,5%) o Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (21,7%). Cal destacar els esforços per part dels operadors de transport, Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat per oferir paquets combinats de títols de transport i entrades a diferents punts d'interès. En el cas de FGC es crea la marca Turistren que engloba les possibilitats turístiques del tren i l'oferta de bitllets combinats

Actualment, l'oferta associada a Turistren inclou, entre d'altres, bitllets per visitar museus com el Museu de la Tècnica de Manresa, el Museu de la Pell i el Museu del Traginer d'Igualada, el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya i el Castell-Cartoixa de Vallparadís de Terrassa, el Museu Molí Paperer de Capellades, els museus de l'Enrajolada i el Vicenç Ros de Martorell, o l'Institut de Paleontologia de Catalunya de Sabadell, o espais arquitectònics com la Colònia Güell, la Torre Bellesguard, el cementiri Nou d'Igualada, el Món Sant Benet de Sant Fruitós de Bages, el Parc Prehistòric - Abric Romaní de Capellades, el conjunt monumental de la Seu d'Ègara o les cases d'estil modernista Masia Freixa i Casa Alegre de Sagrera de Terrassa, així com a espais de lleure com Catalunya en Miniatura, el Centre de

Recuperació d'Amfibis i Rèptils de Catalunya (CRARC) de Masquefa o la Granja Escola l'Alzina de Terrassa. Per altra banda, Rodalies de Catalunya ofereix un bitllet combinat que inclou el desplaçament en tren més l'entrada d'un dia a museus, espectacles o parcs temàtics tals com Marineland, Water World, Illa Fantasia, PortAventura, Ruta Montserrat, Vichy Catalán, Tren ed les vinyes o Cinetren-Sitges entre d'altres.

La destinació exacta de l'excursió està molt atomitzada i cap municipi obté citacions superiors a l'1%. Fora de Barcelona són pocs els llocs pròpiament turístics que acullen un volum important de visitants. Destaquen, amb un volum de 100.000 persones l'any, el Canal Olímpic de Castelldefels, els espais naturals del delta del Llobregat, el parc de la Serralada de Marina i Catalunya en Miniatura.

Mitjà de transport emprat pels turistes de Barcelona que realitzen una excursió fora de la ciutat

MITJÀ DE TRANSPORT	Al·lotjats	Total
	a Hotels	
	2016	2016
TREN (RENFE RODALIES)	27,9	32,5
TREN (FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA)	23,5	21,7
COTXE PROPÍ	7,8	12,5
AUTOCAR	12,9	10,0
COTXE DE LLOGUER	9,3	6,3
METRO	4,8	4,9
AUTOBÚS	4,6	4,8
TAXI	11,4	4,7
TREN (ALTRES)	0,0	1,1
ALTRES	13,1	10,8
NS/NC	8,4	8,0
N	(125)	(265)

Font: Enquesta de Caracterització dels Turistes a la Província de Barcelona 2016.

Per altra banda, els turistes a la resta de la Província de Barcelona que visiten la ciutat, usen el tren com a principal mitjà, i especialment Renfe Rodalies, amb un 31,5%. Destaca el 19,4% d'excursionistes que hi accedeixen en vehicle privat. També destaca que només un 7,4% hi accedeixen en autocar.

Per altra banda, aquests excursionistes un cop dintre de la ciutat es mouen majoritàriament en metro (40,7%) i a peu (21,4%). Un 9,8% ho fa en autobús turístic.

Mitjà de transport emprat pels turistes a la resta de la Província per visitar Barcelona

TREN (RENFE RODALIES)	31,5
TREN (FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA)	4,5
METRO	16,4
TRAMVIA (TRAM)	3,6
AUTOBÚS	8,6
AUTOCAR	7,4
TAXI	8,9
AUTOCARAVANA	,0
COTXE PROPI	19,4
COTXE DE LLOGUER	6,9
MOTOCICLETA PRÒPIA	,1
MOTOCICLETA DE LLOGUER (ELÈCTRICA O NO)	,1
BICICLETA DE LLOGUER	,3
NO HA AGAFAT CAP MITJÀ DE TRANSPORT / A PEU / PASSEJANT	,4
ALTRES (SEGWAY, TUCTUC, GOCAR, ETC.)	2,3
NO HO SAP	,3
NO CONTESTA	,2

Font: Enquesta de Caracterització dels Turistes a la Província de Barcelona 2016.

La mobilitat metropolitana presenta característiques diferents a la mobilitat local, és de més llarga distància, més ràpida, més marcada pels desplaçaments entre casa i feina, i el repartiment modal està molt influenciat per les infraestructures existents. En el cas de l'Àrea Metropolitana de Barcelona destaca que fora del continu urbà central, on es concentra la major part de la població metropolitana, presenta una marcada construcció radial de la xarxa i una menor densitat d'oferta de transport públic, per tant presenta un nivell d'accessibilitat en transport públic reduït. El menor servei de transport públic més enllà del continu urbà central de Barcelona fa que els turistes que han accedit a la ciutat majoritàriament en transport col·lectiu, els resulti difícil assolir determinats espais geogràfics. El PET20 planteja una estratègia de mobilitat turística que abordi de forma coordinada les principals qüestions al voltant 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 i promovent una connectivitat intermodal en l'àmbit metropolità que contribueixi a dimensionar i afavorir la mobilitat turística de Barcelona en un entorn més ampli que els límits de la ciutat.

El Pla estratègic de Turisme 2020 apunta quina estratègia es podria adoptar en relació a l'aparició d'aquest fenomen. Així, el PET20 es planteja com a objectiu ampliar les mires del territori municipal, ampliar l'escala territorial de la destinació i promoure una estratègia territorial coordinada entre les diverses administracions competents per a potenciar nous atractius. El programa "Barcelona és molt més" de la Diputació de Barcelona, respon en bona mesura a aquests plantejaments, ja que vol promoure el desenvolupament social i econòmic dels municipis de la província de Barcelona a través de l'activitat turística, vetllant per mantenir un

equilibri harmònic entre aquest desenvolupament i els entorns socioculturals i ambientals en els quals es desenvolupa. Els objectius principals de “Barcelona és molt més” són: impulsar i donar suport a les polítiques de turisme desenvolupades pels municipis i altres entitats territorials supramunicipals; crear productes turístics i potenciar el turisme especialitzat (cultural, termal, rural, nàutic, càmpings i de negocis).

1.3. Caracterització del visitant a Barcelona

La categoria de turista i de turisme, s’ha vist replantejada tant des del punt de vista conceptual com metodològic pels canvis socials, territorials i econòmics de la societat contemporània en els darrers dos decennis que han desdibuixat algunes de les fronteres clàssiques proposades pels organismes oficials.

Mentre que el debat públic i la percepció ciutadana assimila el concepte de turista amb el de visitant d’oci, les dades recullen una activitat turística a Barcelona molt més àmplia i complexa. L’OMT considera el visitant com aquella persona que viatja a una destinació principal diferent a la del seu entorn habitual, per una durada inferior a un any, amb qualsevol finalitat (oci, negoci o motiu personal) que no sigui la de ser emprat per una entitat resident al país o lloc visitats. Un visitant (intern, receptor o emissor) es classifica com a turista (o visitant que pernocta), si el seu viatge inclou una pernoctació, o com a visitant del dia (o excursionista) en cas contrari. Així doncs, dintre de la categoria de visitant, s’entén per turista tota aquella persona que pernocta en la destinació com a mínim una nit. Aquells visitants que s’hi desplacen però no hi pernocten són classificats com a excursionistes.

Cal apuntar que el nombre d’excursionistes que visiten la ciutat es basa en estimacions i no existeix una font directa. Les darreres estimacions, realitzades per la Universitat de Girona en l’estudi INESTUR, estimen que Barcelona rep anualment 27 milions de visitants, dels quals la meitat són turistes. L’altra meitat, correspon als excursionistes. Aquesta és la xifra amb que s’ha estat treballant des de 2013, xifra que està en constant revisió per les propostes de millora metodològica i que també es revisa en aquest pla de mobilitat i que serà abordat en el punt següent. Malgrat que l’Organització Mundial del Turisme defineix l’excursionisme com a aquell desplaçament fora de l’entorn habitual, que no implica pernocta, i amb un objectiu diferent d’una activitat remunerada en el lloc de destinació, es planteja si és adequat establir restriccions en les motivacions dels excursionistes reduint-les

només a l'oci, mentre que en els turistes no es té en compte la motivació de la seva estada temporal.

Per altra banda cal fer esment als creueristes. Aquest perfil de visitant ha esdevingut un col·lectiu important a la ciutat, ja que l'activitat de creuers s'ha desenvolupat amb força en els darrers anys i ha configurat Barcelona com el principal port de creuers d'Europa i de la Mediterrània i el quart del món. L'any 2016 el port va assolir la xifra de 2,68 milions de moviments de creueristes, la qual cosa representa un increment del 5,6% respecte l'any anterior. Pel que fa als creueristes, coneixem amb precisió els embarcaments i desembarcaments, ja siguin en trànsit ja com a origen i destinació del creuer. Els creueristes són doncs tractats com a turistes si pernocten a la ciutat o com a excursionistes si no hi pernocten.

Perfil i hàbits dels turistes:

En aquest apartat es fa referència exclusivament a dades del 2016 relatives als turistes, ja que és el grup de visitants del qual es disposa de dades oficials².

Barcelona és una destinació que atrau durant tot l'any segments molt diversos de visitants, tant pel que fa a la seva procedència geogràfica, com pel que fa a la motivació del viatge. A continuació es presenta de forma sintètica el perfil sociodemogràfic dels turistes i les característiques del seu viatge.



GÈNERE I EDAT:

Existeix un cert biaix de gènere en els turistes que visiten Barcelona, el **62,1%** són homes i el **37,9%** són dones. Pel que fa a l'edat, la mitjana és de **36,1** anys



PROCEDÈNCIA GEOGRÀFICA:

Un **85,9%** dels turistes resideixen fora d'Espanya (principalment provenen de la resta de la UE) mentre que un **13,2%** són de la resta d'Espanya i un **1%** viuen a Catalunya. Pel que fa a les nacionalitats, les més freqüents són la britànica, francesa, alemanya, italiana i nord-americana

² Enquesta de l'Activitat turística a la ciutat de Barcelona 2016. Ajuntament de Barcelona.



NIVELL D'ESTUDIS I SITUACIÓ LABORAL

Tenint en compte la situació laboral i el nivell d'estudis del sustentador principal, el **75,5%** dels turistes tenen estudis universitaris i el **71,9%** treballa per compte d'altri.



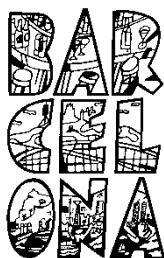
MOTIU DEL VIATGE

L'oci és el principal motiu de visita a Barcelona. Un **65%** ho fa per aquest motiu. Un **23,4%** ho fa per motius professionals i un **11,7%** ho fa per motius personals o altres.



PLANIFICACIÓ DEL VIATGE

L'ús d'internet, xarxes socials o blogs es configuren com a canals clau a l'hora de planificar el viatge, ja que tres de cada quatre turistes de Barcelona els han consultat. Els familiars o amics són també font d'informació important (**21,4%**), seguit per la consulta a l'empresa o al centre d'estudis. Actualment, la gran majoria de turistes, un **78,5%**, contracte el viatge per compte propi.



CARACTERÍSTIQUES DEL VIATGE

Cal destacar el grau de repetitivitat dels turistes. Aproximadament la meitat ja havia estat a la ciutat anteriorment i l'altre meitat és la primera vegada que la visita. Pel que fa a l'acompanyament, la majoria de turistes visiten la ciutat amb parella (**32,0%**) però també és important el número de turistes que ho fan sols (**28,9%**), seguits pels que venen només amb amics (**14,4%**), grups de família (**10,9%**) i de companys de feina (**10,5%**).



DESPESA A BARCELONA

La despesa mitjana a la ciutat per persona i dia és de **76,6€**. La despesa total per persona a la ciutat durant l'estada és de **354,3€**. Aquest import es reparteix en **159,7€** per menjar i beguda, **85,4€** en compres, **53,7€** en entreteniment, oci i cultura, **39,5€** en transport intern i **16,0€** en altres conceptes,



EXCURSIONS FORA DE LA CIUTAT

El **4,8%** dels turistes allotjats a Barcelona ha fet una excursió fora de la ciutat i un **3,6%** té pensat fer-ne una, principalment a indrets de la província de Barcelona, tot i que les destinacions estan molt atomitzades.



VALORACIÓ DE LA CIUTAT

La valoració global de la ciutat obté un **8,7** sobre 10 i els aspectes més ben valorats són l'arquitectura i la cultura mentre que el pitjor valorat és el soroll (**7,0**).

Quantificació de visitants

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. Un segment d’aquesta població flotant són els visitants a la ciutat. Cal tenir present que el turisme es distingeix d’altres formes de mobilitat per dos elements: la tria i la no quotidianitat. El turisme es mou de forma ocasional, en un temps i un lloc fora de l’àmbit quotidià. Aquests elements caracteritzen la mobilitat turística. Es fa doncs necessari quantificar i caracteritzar els visitants, com a generadors de mobilitat turística, per tal d’aprofundir en el coneixement dels seus perfils i hàbits i per poder gestionar els efectes del seu patró de mobilitat.

En aquesta Estratègia de Mobilitat turística s’han actualitzat les dades de visitants de la ciutat de Barcelona de l’any 2013 que provenien de “Estimació Estudi d’Impacte econòmic de l’activitat turística. Escenari intermedi- 2013” Insetur. Universitat de Girona. 2015, en què les estimacions atorgaven a Barcelona 30 milions de visitants, la meitat dels quals turistes, i l’altra meitat visitants.

En el marc d’aquesta estratègia s’han redefinit les categories i s’han acotat dos col·lectius com a objecte d’estudi d’aquesta estratègia:

- Els **turistes** com aquells visitants que pernocten al Barcelonès al menys una nit en hotels, hostals, apartaments o d’altres tipologies allotjaments turístic,

- Els **excursionistes** com aquells visitants que són turistes en un altre indret de Catalunya (fora del Barcelonès) que es caracteritzen perquè estan a la ciutat només un dia i sense pernoctar-hi i els creueristes en trànsit.

Queden fora del l'objecte d'anàlisi de la present Estratègia de Mobilitat Turística les persones residents a Catalunya que van a Barcelona per motius no laborals com són visites a familiars, compres, oci, visites mèdiques, etc. ja que es pressuposa que els seus patrons de mobilitat responen més als patrons de la mobilitat quotidiana que a la pròpiament turística.

La nova estimació de visitants s'aproxima bastant a l'anterior en relació al número de visitants a la ciutat, però canvia substancialment les proporcions dels diferents col·lectius. Així doncs es parla de 28,1 milions de visitants per qüestions d'oci a Barcelona (molt pròxim als 30 milions de l'anterior estimació) però augmenta el número de turistes fins a 17,4 milions i disminueix la quantitat d'excursionistes de caràcter eminentment turístic fins 5,6 milions. Així doncs, Barcelona rep 23 milions de persones l'any de caràcter turístic. Tal com ja s'ha explicat la població resident fora de la RMB que visita Barcelona per motius d'oci que suposen 5,1 milions de visites, no es contemplen en aquesta estratègia però sí que s'han comptabilitat en aquesta estimació de visitants.

Estimació de turistes i excursionistes



Font : elaboració pròpia

A continuació es presenta de forma més detallada l'estimació de turistes i excursionistes. Així, la present aproximació³, 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 la ciutat són turistes i el 25% són excursionistes.

INDIVIDUS⁴

TURISTES QUE DORMEN EN HOTEL	7.486.375
TURISTES QUE DORMEN A APARTAMENTS /HABITACIONS SENSE RTC	1.888.531
APARTAMENTS TURÍSTICS	211.553
HUT	3.105.093
TURISTES QUE PERNOCTEN A L'HOSPITALET, BADALONA, SANT ADRIÀ I SANTA COLOMA	465.238
CASES AMICS/FAMILIARS	2.669.529
PENSIONS	584.468
ALBERGS	950.657
TOTAL TURISTES	17.361.444
CREUERISTES EN TRÀNSIT	1.127.761
CREUERISTES QUE VISITEN BARCELONA (NO EN TRÀNSIT)	218.377
TOTAL	1.346.138

³ 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.

⁴ Per Elaborar aquesta taula s'han emprat dades del Gremi d'Hotels de Barcelona, de la Diputació de Barcelona del Port de Barcelona, de l'ATM, i l'Ajuntament de Barcelona.

TURISTES A ALTRES INDRETS DE CATALUNYA (EXCLÒS BARCELONÈS) QUE VISITEN BARCELONA	4.266.705
TOTAL EXCURSIONISTES	5.612.843

Font : elaboració pròpia a partir de dades del Gremi d'Hotels de Barcelona, de la Diputació de Barcelona del Port de Barcelona, de l'ATM, i l'Ajuntament de Barcelona.

Si es vol conèixer quanta població flotant de caràcter turístic es troba pels carrers de Barcelona al llarg de l'any 2016 cal considerar, per una banda, les pernoctacions dels turistes (ens interessa saber quants dies està present a la ciutat una persona, i no tant el número de persones que hi arriben) i per l'altre, els excursionistes. En prendre aquestes dades, obtenim una estimació de 56 milions de "visites/dia anuals"⁵ a Barcelona.

PERNOCTACIONS

TURISTES QUE DORMEN EN HOTEL	19.590.241
TURISTES QUE DORMEN A APARTAMENTS /HABITACIONS SENSE RTC	6.421.004
APARTAMENTS TURÍSTICS	728.999
HUT	10.557.317
TURISTES QUE PERNOCTEN A L'HOSPITALET, BADALONA, SANT ADRIÀ I SANTA COLOMA	977.000
CASES AMICS/FAMILIARS	8.542.493
PENSIONS	1.532.538
ALBERGS	2.471.707
TOTAL PERNOCTACIONS TURISTES	50.821.299

Font : elaboració pròpia a partir de dades del Gremi d'Hotels de Barcelona, de la Diputació de Barcelona del Port de Barcelona, de l'ATM, i l'Ajuntament de Barcelona.

⁵ En aquest cas "visites/dia anuals" correspon als turistes*nits d'estada+excursionistes, per tal de saber la pressió humana a la ciutat. Per tant un turista és comptabilitzat tantes vegades com nits d'estada fa a la ciutat, mentre que l'excursionista és comptabilitzat una sola vegada, donant així el total de visites (diàries) a la ciutat.

POBLACIÓ FLOTANT DE CARÀCTER TURÍSTIC

TURISTES (TURISTES PER DIES D'ESTADA)	50.821.299
EXCURSIONISTES	5.612.843
TOTAL	56.434.142

Font : elaboració pròpia a partir de dades del Gremi d'Hotels de Barcelona, de la Diputació de Barcelona del Port de Barcelona, de l'ATM, i l'Ajuntament de Barcelona.

DESPLAÇAMENTS

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 i també la quantitat de desplaçaments 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

Cal fer notar que aquestes xifres fan referència a un dia mitjà i que hi ha variacions important al llarg de l'any, arribant a 200.000 visitants diaris i 800.000 desplaçament en els dies pic.

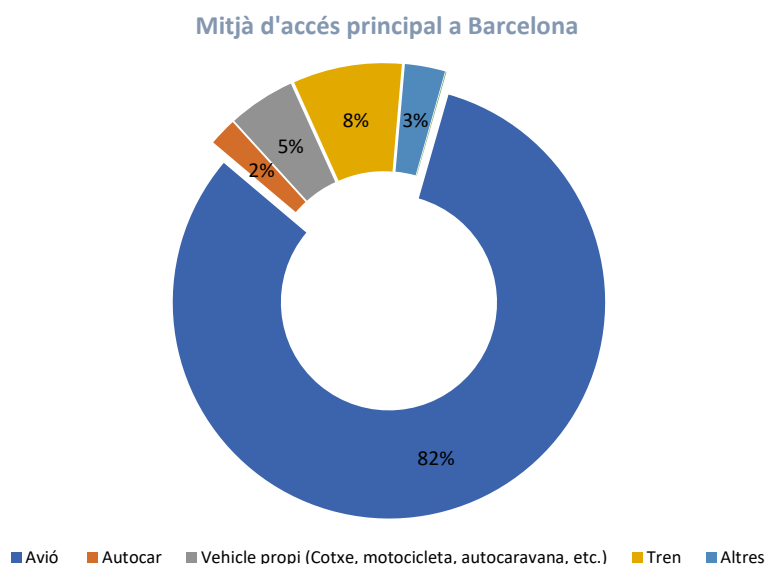
1.4. Portes d'entrada a Barcelona

Accés en avió

El transport aeri és una de les peces clau en el creixement del turisme global. L'abaratiment dels vols amb el low cost com a model de negoci predominant⁶ i l'augment de connexions amb altres capitals europees, ha estat un factor clau en la dinamització del turisme de la ciutat, i l'ha consolidada com a un important destí turístic al sud de la mediterrània, incentivant el turisme individual i de lleure.

Actualment, el 81,7% dels turistes arriben a la ciutat en avió, que és un dels mitjans amb més pes en la petjada de carboni, mentre que mitjans més sostenibles com el tren tenen un pes relativament petit en el conjunt d'arribades i sortides a la ciutat. Si fem referència al perfil del visitant que ens dibuixa un turista internacional, amb un pes relatiu dels turistes transoceànics, i de curta durada ens trobem davant un model poc sostenible d'accés a la ciutat.

Així, la contribució dels turistes europeus al volum total de turistes és molt rellevant, però a nivell de petjada de carboni, els turistes transoceànics tenen un elevat impacte associat per viatge com a conseqüència de l'elevada distància recorreguda en avió.



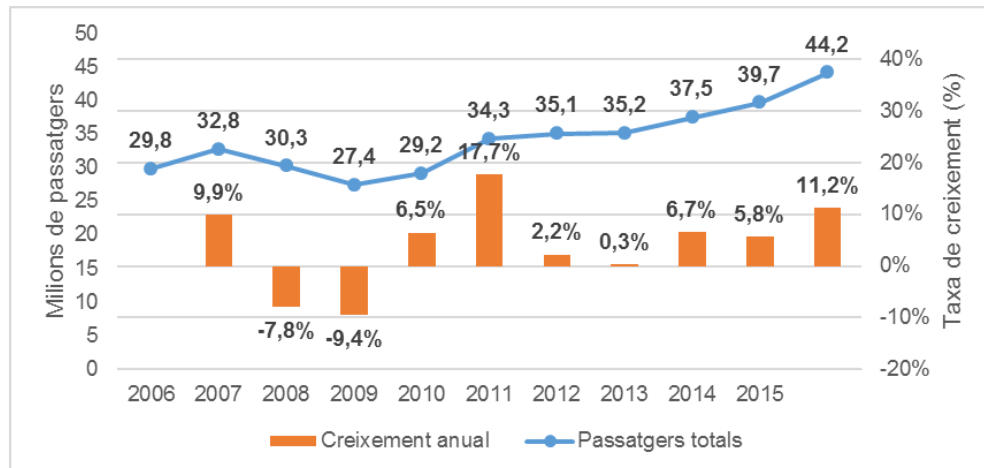
Font: Enquesta de l'Activitat turística a la ciutat de Barcelona 2016. Ajuntament de Barcelona.

⁶ El 68% de vols low cost a Barcelona-El Prat (2016)

L'aeroport, la gran porta d'entrada a la ciutat

Per tant, l'Aeroport és la gran porta d'entrada del turisme a la ciutat, amb una clara tendència a créixer en nombre d'usuaris, ja que ha passat de 27,4 milions de passatgers l'any 2009 a 44,2 milions l'any 2016, el 44%⁷ d'ells residents a l'estranger.

Evolució del nombre de passatgers a l'Aeroport de Barcelona – El Prat



Font: AENA

Una infraestructura aeroportuària potent amb un model de gestió millorable

En els últims anys s'ha completat tot un paquet d'inversions recollides en el Pla Director per consolidar l'aeroport de Barcelona –El Prat com un enclavament estratègic de referència a nivell de l'espai mediterrani. L'obra més emblemàtica d'aquesta etapa va ser la construcció de la nova Terminal 1, amb una capacitat de 33 milions de viatgers, i una inversió de 1.258 milions d'euros.

El sistema aeroportuari de Barcelona compta a més amb tres aeroports molt propers com són: Girona – Costa Brava, Lleida –Alguaire i Reus.

L'ampliació de les infraestructures i la millora de les seves instal·lacions aeroportuàries han permès assolir una important modernització i ampliació de la capacitat operativa de l'aeroport de Barcelona. No obstant, encara avui dia el seu èxit com a aeroport de referència està molt condicionat per un model de gestió centralitzada que limita les seves potencialitats.

- Cal assenyalar dos aspectes importants:
- Una infraestructura aeroportuària catalana que compta amb quatre aeroports però amb un model de gestió fortament centralitzat que no aprofita tot el seu potencial pel funcionament en xarxa.
- Un model de gestió caracteritzat per l'economia "low –cost", basat en l'especialització i la reducció de costos, que està sent l'origen a l'aeroport

⁷ Aena surveys EMMA 2016

de Barcelona d'importants conflictes laborals i de pèrdua de competitivitat d'una infraestructura que és clau pel turisme.

Terminal 2 de l'Aeroport del Prat



Font: Ajuntament de Barcelona

Localització i distància per carretera des dels aeroports catalans a Barcelona



Font: Ajuntament de Barcelona

Barcelona – El Prat, un aeroport proper i ben comunicat

L'aeroport de Barcelona – El Prat està situat a menys de 20 km de la ciutat i està ben connectat amb el centre de Barcelona, tant en transport públic (metro, tren i autobús), com per carretera, (en taxi, cotxe de lloguer o vehicle privat) i es configura com el principal punt per on accedeixen i/o marxen els visitants de la ciutat

Del total d'usuaris que accedeixen a l'aeroport (turistes i residents), un terç ho fan fent ús del transport públic. Els mitjans més utilitzats es desplacen per carretera i són el taxi, amb un 35,3%, seguit del cotxe privat (24,2%) i l'autobús públic (20,3%), principalment l'Aerobús (14%).

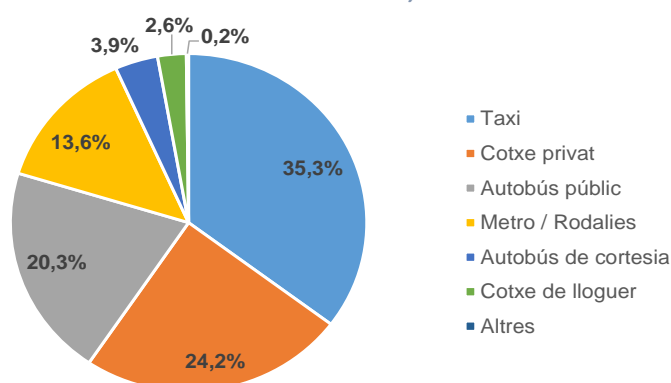
Tot i l'entrada en funcionament de la línia L9 de metro, la quota modal del ferrocarril és només del 13,6%, i és que exceptuant moments de congestió severa per entrar a Barcelona, a dia d'avui els serveis de transport per carretera són més competitius en termes de temps de viatge i preu.

El taxi, el mitjà més utilitzat per connectar amb l'aeroport

L'Aeroport de Barcelona – El Prat compta amb parades de taxi davant de les àrees d'arribada de la terminal T1, del corredor Barcelona-Madrid, i de les terminals T2. El trajecte entre l'aeroport i el centre de la ciutat acostuma a durar entre 20 i 40 minuts depenent de la terminal i de les condicions de fluïdesa del trànsit.

El taxi és el mode preferit pels viatgers de l'aeroport, i és que és un transport molt competitiu en termes de temps de viatge i preu, amb l'avantatge de la comoditat i la flexibilitat del trajecte.

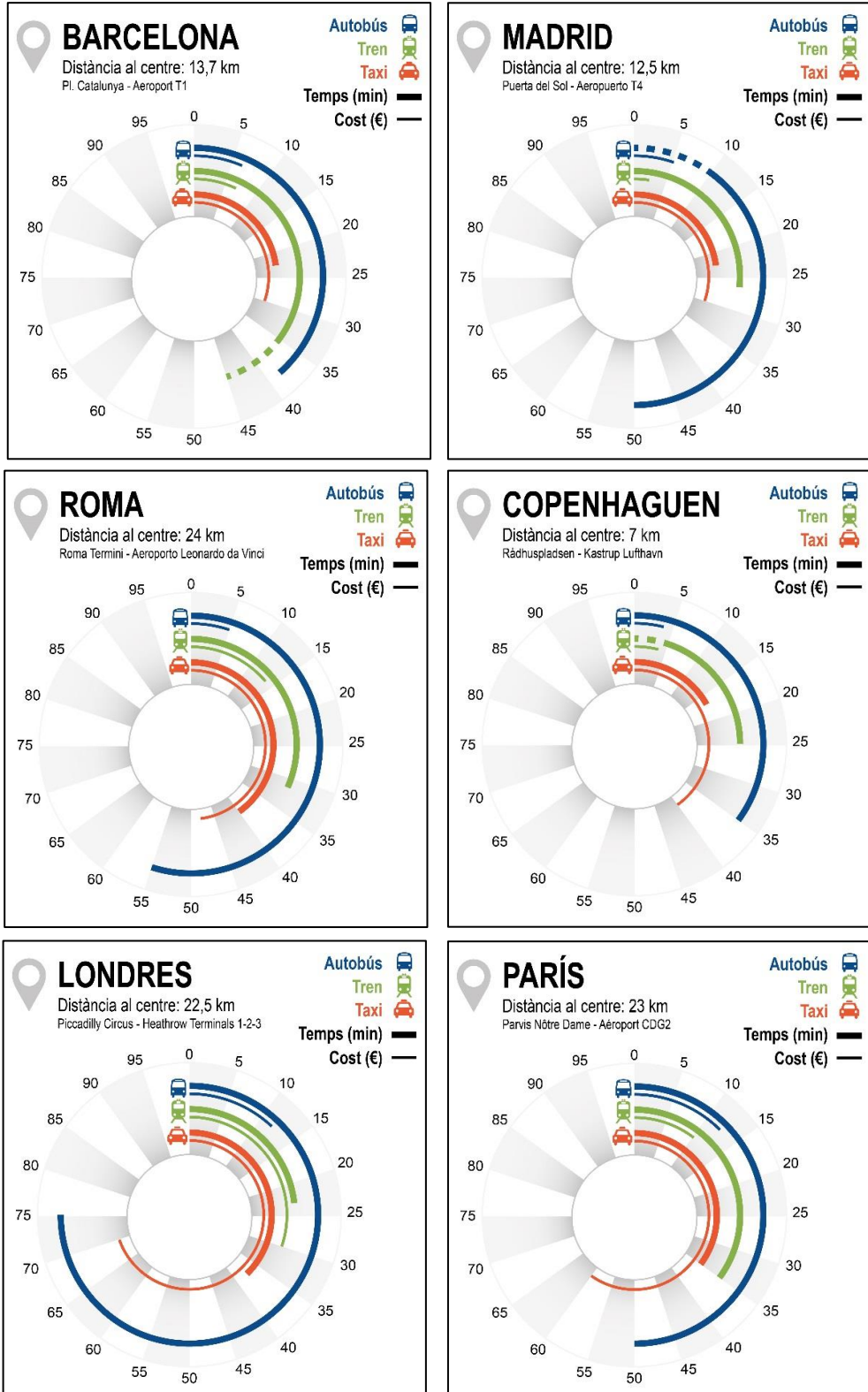
Modes d'accés a l'aeroport de Barcelona dels usuaris que agafen vol de sortida, 2015⁸



Font: AENA

⁸ AENA realitza de forma periòdica enquestes per conèixer el perfil dels usuaris de l'Aeroport i la mobilitat associada per arribar a l'aeroport de Barcelona – El Prat. Aquestes dades fan referència als viatgers que tenen vols de sortida des de l'Aeroport i no distingeix els usuaris que han passat per Barcelona ni dels que són turistes, excursionistes o bé població resident a la RMB.

Comparativa de temps d'accés als aeroports de diferents ciutats europees



Font: Elaboració pròpia amb dades Google Maps i operadors de transport locals

Les tarifes del taxi estan regulades per l'Institut Metropolità del Taxi. Les tarifes amb origen o destinació l'Aeroport inclouen un suplement de 3.10€ per trajecte i un 1€ més per maleta, amb una percepció mínima de 20€ per trajecte, amb un preu que oscil·la entre els 25€ i 35€ entre l'Aeroport i el centre de Barcelona.

En promig, un trajecte entre el centre de la ciutat i l'aeroport té un cost mitjà de 26€, molt per sota de les tarifes planes que s'apliquen a altres ciutats com Paris (50-55€) o Madrid (30€) o del preu que es registren en altres ciutats com Zurich (56-65€), Copenhague (40€) o Àmsterdam (45€)⁹. També resulta una tarifa competitiva si es compara amb la de la resta de mitjans que connecten l'aeroport amb la ciutat, sobretot si es compara el preu per a un taxi amb totes les places ocupades.

Taxis a l'Aeroport de Barcelona-El Prat



Font: Gaceta del Taxi

A més del taxi, existeixen diferents serveis privats de trasllat des de l'aeroport als hotels i a les terminals de creuers, tant en trasllats privats amb lloguer de vehicles amb conductor (VTC), com compartits (shuttles) en minivan o minibus.

En data d'agost de 2017 ha entrat en vigor el Decret Llei amb noves mesures per lluitar contra l'intrusisme en el sector del taxi que preveu actuacions urgents per ordenar els serveis de transport de viatgers en vehicles de lloguer amb conductor fins a nou places o que impedirà la transmissió d'autoritacions VTC fins passats dos

⁹ Fuente: The World's Top 100 Airports in 2017, Airportsineurope.com, Destinia

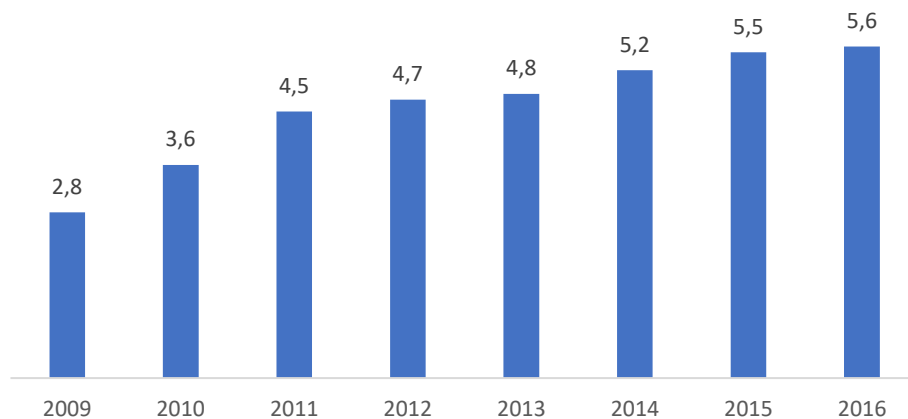
anys del seu atorgament, garantirà que aquests vehicles no recullin passatgers circulant pel carrer i farà obligatori dur el distintiu.

L' Aerobús, un autobús ràpid i directe amb una demanda de 5,5 milions de viatgers

L'Aerobús es un servei de llançadora entre les terminals T1 i T2 i el centre de la ciutat, de titularitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i operat per Serveis Generals de Mobilitat i Transport (TUSGSAL i TCC). Ofereix dos serveis amb una freqüència de pas d'entre 5 i 10 minuts tots els dies de l'any, amb un recorregut que dura aproximadament 35 minuts i un preu per trajecte de 5.90€.

L'aerobús és emprat pel 14% dels usuaris que agafen vol a l'Aeroport i té una demanda anual de 5.5 milions de passatgers, havent doblat el passatge des de 2009.

Evolució anual del nombre de viatgers a l'Aerobús (milions de viatgers)



Font: AENA

A Barcelona la terminal del servei se situa a Plaça Catalunya. L'alta freqüència de totes dues línies suma un total de 18 autobusos en hora punta i sentit. La forta demanda que té l'Aerobús produeix que a Plaça Catalunya es generin situacions de saturació de passatgers esperant a les marquesines, així com de vehicles carregant i descarregant.

Terminal d'Aerobús a Pl. Catalunya



Font: Barcelona Regional

Línia L9; l'extensió de la xarxa de metro fins a l'aeroport

En els darrers anys s'han realitzat importants inversions per a millorar les connexions ferroviàries de l'Aeroport amb la construcció del ramal sud de la nova línia L9, que dona cobertura al municipi d'El Prat de Llobregat i a les zones logístiques de la Zona Franca amb 15 noves estacions. En els propers anys aquesta important millora de l'oferta de transport públic d'accés a l'aeroport es completarà amb tot un seguit d'inversions previstes en el sistema de rodalies per donar cobertura a la nova terminal aeroportuària T1.

Així, des de principis de l'any 2016 les dues terminals de l'Aeroport estan connectades amb Barcelona per la línia de metro L9 Sud amb parada a Zona Universitària, de la qual encara resta pendent de construir el tram central.

No obstant, cal destacar que les característiques del traçat sud de la línia 9, l'elevat nombre d'estacions i la necessitat d'afegir un transbordament per arribar al centre de Barcelona, penalitzen els temps de recorregut fins a l'aeroport i fan que aquesta nova alternativa en transport públic no sigui la més ràpida per l'usuari que vol agafar un avió des del centre de Barcelona.

En general, els temps d'accés a les zones centrals de la ciutat se situen al entorn d'una hora de viatge, ja que al temps de viatge de 32 minuts entre Zona Universitària i l'Aeroport (T1) cal afegir mitja hora més de trajecte per arribar al centre de la ciutat, per la necessitat de fer transbordament a Torrassa (L1) o Collblanc (L5).

Una de les novetats que ha comportat la posada en servei de la línia 9 Sud és que per primera vegada s'ha establert una tarifa diferencial en una part de la xarxa de metro per als usuaris ocasionals. A les estacions Aeroport T1 i Aeroport T2, el preu del bitllet senzill és de 4,50€. Es tracta d'un títol no integrat, ja que la T-10 no és vàlida, a diferència dels títols integrats (T-50/30, la T-70/30, la T-Mes, la T-Jove, la T-Trimestre, la T-Dia, la T-12 i les T-FM/FN i tots els títols socials). Totes les modalitats de l'abonament específic per a turistes (Hola BCN) també inclouen el desplaçaments d'anada i tornada en metro des de l'aeroport fins a al centre de Barcelona.

Des del punt de vista de la demanda, aquestes característiques del servei de metro i unes alternatives més competitives en temps i preu, fan que la seva utilització per accedir a l'Aeroport estigui molt per sota del seus llindars de capacitat (10.000 places per hora i sentit). Actualment, les noves estacions Aeroport T1 i Aeroport T2 de la línia 9 sud del metro, només transporten respectivament 5.600 i 2.200 passatgers al dia, una xifra molt baixa en comparació amb Rodalies Aeroport T2, amb 10.500 viatgers diaris.

Segons indicava l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la posada en marxa del servei de la L9 entre Zona Universitària i les dues terminals de l'aeroport no ha modificat la demanda de l'Aerobús durant els primers mesos de convivència entre els dos serveis, justificat perquè l'Aerobús és l'únic servei de transport col·lectiu amb connexió directa al centre de Barcelona.

Temps de viatge Aeroport (T1) – Barcelona Centre



Font: Barcelona Regional amb dades de Google Maps

Temps de viatge Aeroport (T2B) – Barcelona Centre



Font: Barcelona Regional amb dades de Google Maps

Demanda estacions metro (2016) i rodalies (2011) entorn Aeroport



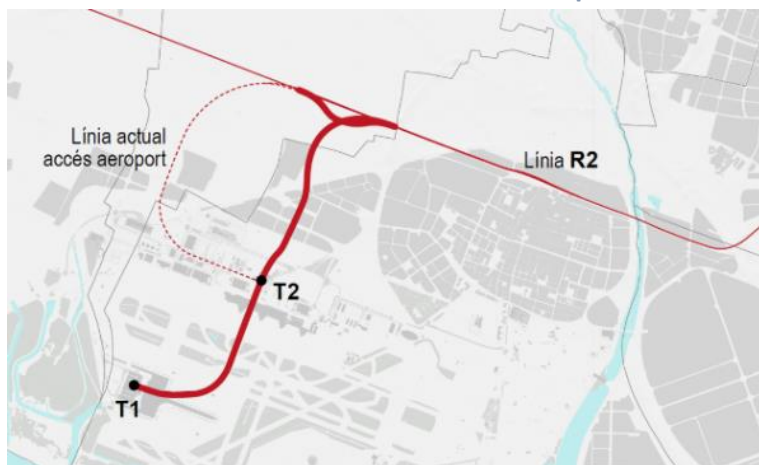
Font: Barcelona Regional

Rodalies des de l'Aeroport, futura connexió ferroviària amb la T1

La línia R2 Nord de rodalies realitza el recorregut de l'Aeroport de Barcelona (T2) fins a Maçanet-Massanes, passant per Barcelona. El ramal actual ferroviari té una capacitat limitada, ja que disposa d'una sola via des de l'enllaç amb la línia R2 fins a l'estació de l'Aeroport, a més de no donar servei a la nova terminal (T1). L'actual servei presenta uns temps de viatge molt competitius de 20' fins a Sants i de 27' fins a Pg. De Gràcia però les limitacions del ramal en via única penalitzen el servei amb un interval de pas de 30'.

Actualment s'està construint una nova connexió ferroviària en via doble entre l'Aeroport i l'estació de Sants. El nou accés de Rodalies a l'Aeroport tindrà una longitud de 4,5km i estacions a les dues terminals. El nou ramal serà l'opció més competitiva per accedir al centre de la ciutat, ja que s'estima un temps de 26 minuts.

Nova connexió ferroviària entre Aeroport i Sants Estació



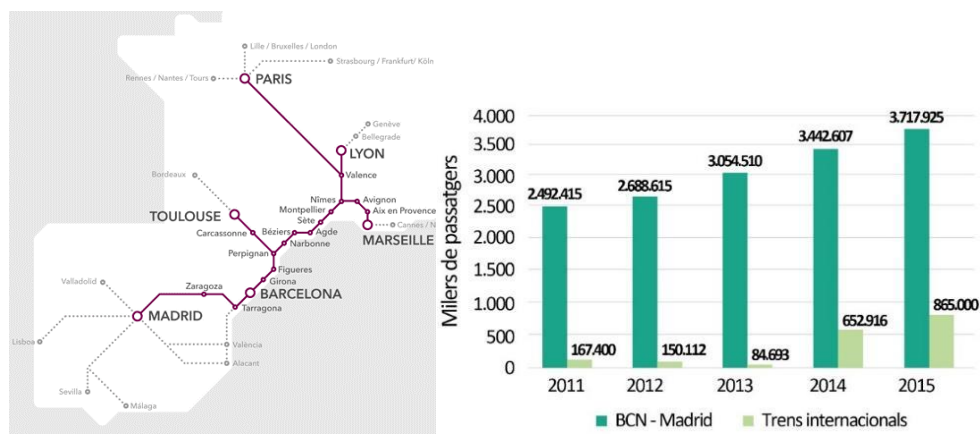
Font: Barcelona Regional a partir del PDI 2011-2020

Accés en ferrocarril

Un HUB ferroviari amb connexions amb Europa i amb potencial de creixement

A molta distància de l'avió hi ha els turistes que arriben a la ciutat en tren (8%), principalment en AVE provinents de la resta de l'estat espanyol a través del corredor Barcelona-Madrid i dels serveis internacionals del corredor Mediterrani, amb les noves connexions amb França de París, Toulouse, Marsella i Lió

Evolució del nombre de passatgers de l'AVE Barcelona – Madrid i serveis internacionals



Font: Renfe i ELIPSOS

La demanda de viatgers en tots dos corredors ferroviaris no ha parat de créixer des de la seva posada en servei. Així, es destaca que amb l'arribada de l'Alta Velocitat Barcelona l'any 2005, l'estació central de Sants va experimentar un creixement de

demanda que ha triplicat el nombre de viatgers en els serveis de mig i llarg recorregut.

En els propers anys, es previsible que aquesta tendència es consolidi amb l'extensió i consolidació dels serveis d'alta velocitat de mitja i llarga distància que circulen pel Corredor Mediterrani (Tarragona-València, cap al sud i frontera francesa, cap al nord).

Actualment, pels serveis comercials del corredor nord-est, l'oci i el turisme representen la segona motivació de viatge (19,4%), després de la laboral, motivació que cau al 4,3% en el cas de les relacions Barcelona-Lleida amb Avant, i tan sol en l'1.3% en les Barcelona-Figueres.

Pel que fa als accessos en tren, l'Estació de Sants es configura com la principal estació ferroviària de la ciutat. Hi fan parada totes les línies de Rodalies de Catalunya i la majoria de trens de mitja i llarga distància que circulen per Catalunya (AVE i internacionals), que connecten Barcelona amb la resta del territori espanyol i amb França i resta d'Europa.

Estació de Sants



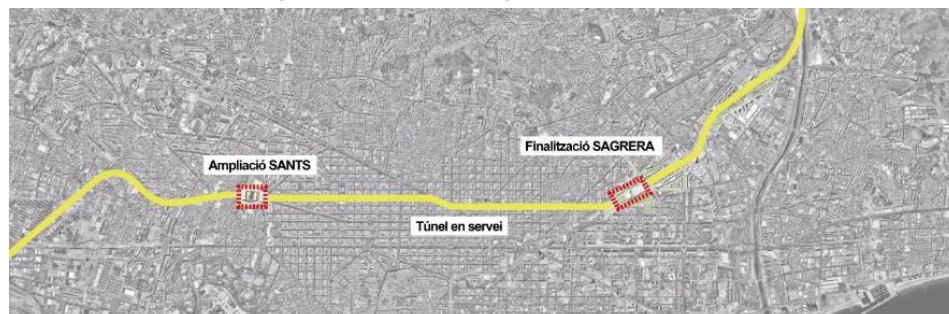
Font: ADIF

Actualment, amb un total de més de 41,3 milions de viatgers i una mitjana en dia laborable d'uns 150.000 viatgers; Sants es troba al límit de la seva capacitat, amb problemes per gestionar l'important flux i moviment de persones que diàriament accedeixen a les seves instal·lacions.

- 9,3 milions de viatgers en els serveis de llarg recorregut
- 5,1 milions de viatgers en el serveis de mitja distància
- 27,1 milions de viatgers en els serveis de rodalies

En els propers anys, la consolidació del sistema d'estacions passants dissenyat per Barcelona amb dues estacions centrals, serà la culminació de tot un seguit d'inversions molt ambiciosos realitzades al llarg de dues dècades per transformar i dinamitzar un sistema ferroviari que té com a repte assolir un canvi radical en l'ús del tren, tant pel que fa als residents com als turistes que visiten Barcelona.

Esquema d'estacions passants a Barcelona



Font: Barcelona Regional

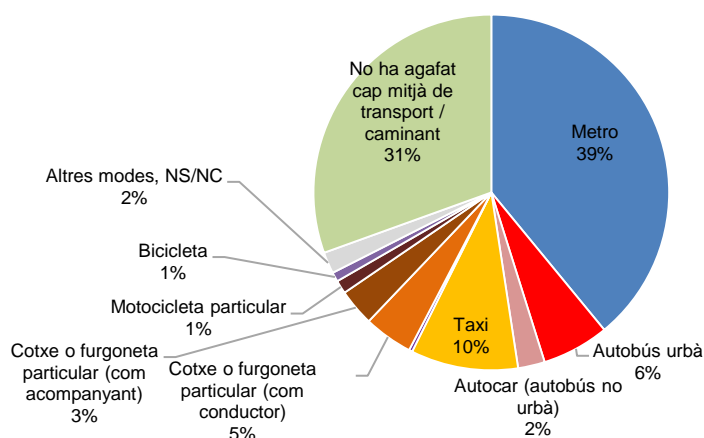
Sants, model d'estació central ben comunicada amb transport públic

L'Estació de Sants està situada en un punt de Barcelona amb una elevada connectivitat amb la resta de la ciutat, doncs hi arriben línies de metro, d'autobús i d'altres transports públics que fan molt fàcil accedir-hi.

Des del punt de vista del mode d'accés a l'estació cal destacar que el Metro i els desplaçaments a peu són amb diferència els principals modes¹⁰. El taxi i la resta de modes de transport públic sumen un altre 20%, i en canvi, l'ús del vehicle privat només representa un 9% del total de desplaçaments realitzats pels usuaris de l'estació.

En aquest sentit, es pot considerar que Sants és un model d'estació central urbana ben comunicada amb transport públic i de fàcil accés a peu, sobretot en comparació amb altres grans equipaments de transport on la presència del vehicle privat és força més accentuada.

Repartiment modal de l'accés a l'estació Central de Sants



Font: Barcelona Regional, 2016

¹⁰ Barcelona Regional 2016

Unes Rodalies amb problemes de capacitat

Per les connexions metropolitanas la ciutat també compta amb els serveis de Rodalies Renfe i dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya que connecten Barcelona amb municipis de la resta de la Regió Metropolitana i de Catalunya.

El sistema de Rodalies dóna cobertura a una bona part del territori de Catalunya i és un servei molt utilitzat per turistes i excursionistes, però els problemes derivats de la manca d'inversions dels últims anys i la falta de capacitat dels túnels que creuen Barcelona, condiciona l'augment d'usuaris de les rodalies d'un servei actualment fortament tensionat.

Així, en èpoques d'estiu es dóna un augment d'usuaris en les línies de Renfe de les costes que generen en l'actualitat problemes de saturació d'aquestes línies, tot i els increments puntuals del servei que realitza Renfe en les temporades de més demanda.

Elevada ocupació en un tren de rodalies



Font: elpais.cat

Esquema de la xarxa ferroviària de Rodalies i FGC



Font: Barcelona Regional

Els turistes allotjats a la resta de Catalunya, principalment a les costes, i que es desplacen en tren fins a Barcelona per realitzar una visita a la ciutat (dels turistes allotjats a la Costa Barcelona i que visiten la ciutat, un 44% es desplacen a Barcelona en tren¹¹), s’afegeixen al gran volum de viatgers que cada dia es mouen en Rodalies i FGC.

Val a dir que Renfe comercialitza un bitllet combinat que inclou el viatge en tren d’anada i tornada en Rodalies de Barcelona i l’entrada al Bus Turístic o Barcelona City Tour per 29€ adults i 16€ nens i nenes, un bitllet pensat pels excursionistes allotjats fora de la ciutat. A més, a aquesta demanda també se li sumen el 4,5% dels turistes allotjats a Barcelona que declaren fer excursions fora de la ciutat. D’aquests, més d’un 50% es desplacen en tren, ja sigui en Rodalies Renfe (32,5%) o en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (21,7%)¹².

Bitllet combinat turístic de RENFE i FGC



Font: RENFE, FGC

¹¹ Font: Caracterització dels turistes a la Costa Barcelona 2014. Ajuntament i Diputació de Barcelona

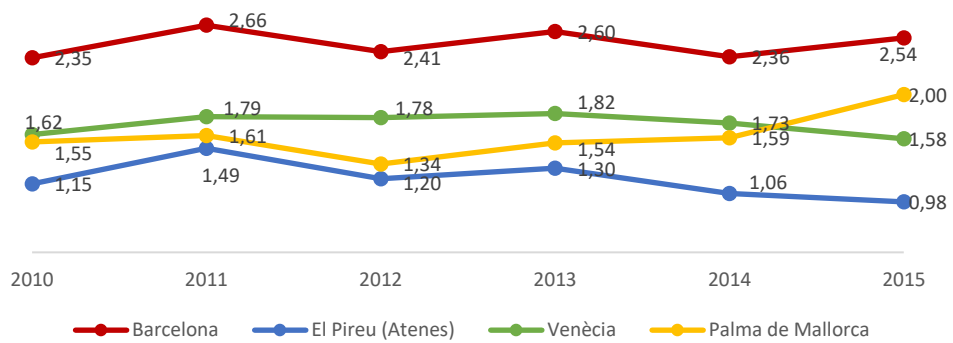
¹² Enquesta de l’Activitat turística de Barcelona 2016. Ajuntament de Barcelona

Accés marítim

Els creuers al Port de Barcelona, una font creixent de visitants

La ciutat de Barcelona s'ha consolidat com a principal port de creuers de la Mediterrània, situant-se com a líder a nivell europeu i quart a nivell mundial, per darrera dels tres grans ports de Florida (Miami, port Canaveral i port Everglades).

Evolució del nombre de creueristes al Port de Barcelona en relació a altres ports de la Mediterrània



Font: Ajuntament de Barcelona

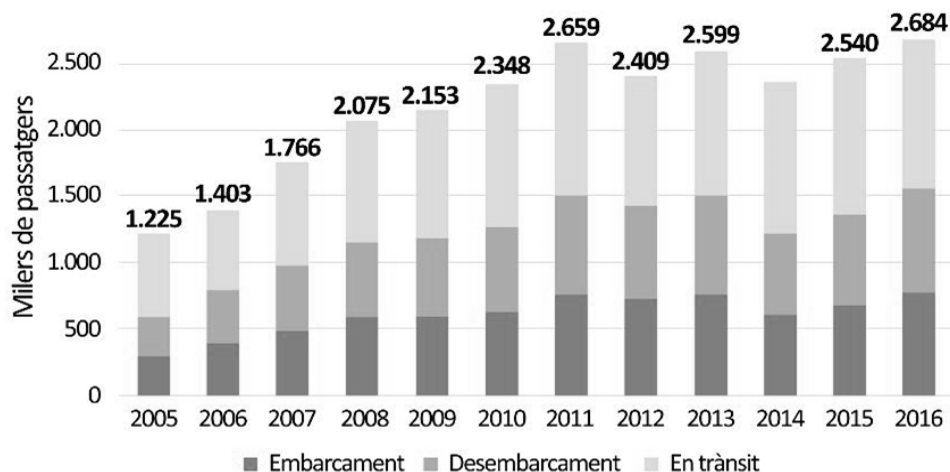
L'any 2016 van passar pel Port de Barcelona 758 creuers amb 2,68 milions de creueristes i 3.129 ferries regulars amb 1,3 milions de passatgers. Després d'un període de fort creixement entre 2005 i 2011, en els últims anys el nombre de creueristes s'ha mantingut entre els 2,3 i els 2,7 milions anuals.

Trànsit de passatgers segons operació i navegació

Tipus de passatger	2015		2016	
	Ferries	Creuers	Ferries	Creuers
Pax. desembarcats	579.031	678.847	634.720	782.196
Pax. embarcats	588.462	684.907	640.646	773.623
Pax. en trànsit	0	1.176.548	0	1.127.775
Núm bucs	2708	749	3.129	758

Font: Port de Barcelona

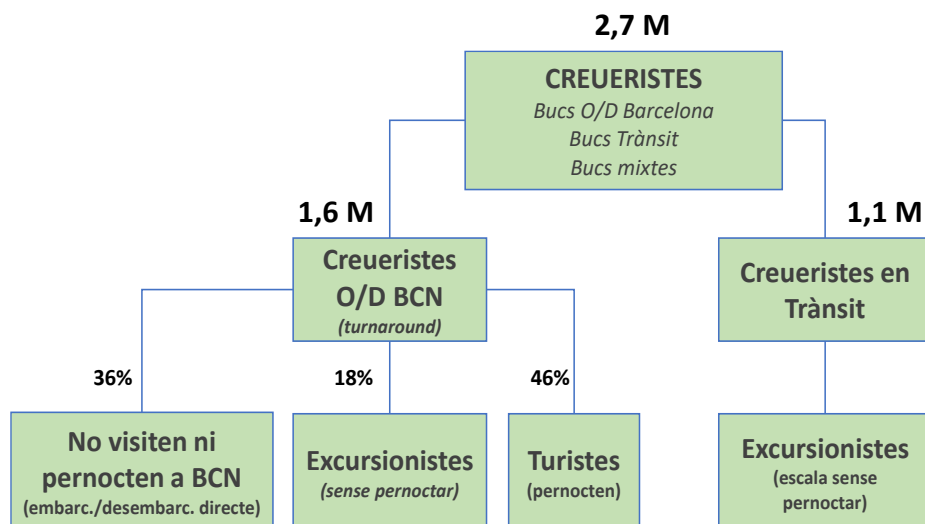
Evolució anual del nombre de creueristes al Port de Barcelona



Font: Port de Barcelona

Al Port de Barcelona arriben bucs íntegrament en operativa *turnaround*, bucs íntegrament amb operativa en trànsit i bucs mixtes que combinen els dos tipus d'operativa. La diferent operativa dels creuers al Port de Barcelona determina la relació dels creueristes amb Barcelona.

Operativa dels creueristes al Port de Barcelona



Font: Barcelona Regional a partir de Port de Barcelona 2016 i Informe de Creueristes 2014 (Barcelona Turisme 2015)

*Moviments d'entrada i sortida

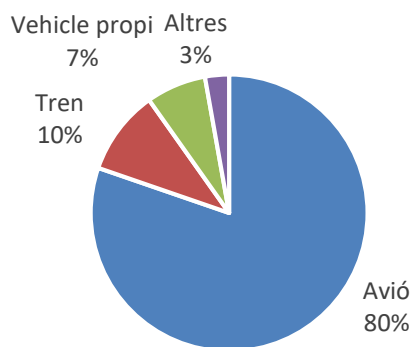
Consolidació de Barcelona com a port base

La consolidació de Barcelona com a Port Base atrau creueristes que passen més temps a la ciutat i fan més despesa. L'any 2016 es van registrar un 58% de creueristes que tenien l'origen o el destí del seu creuer a Barcelona (operativa *turnaround*).

Si observem el comportament que van tenir els creueristes l'any 2014, gairebé la meitat (46%) dels que tenen Barcelona com a origen o destí del seu creuer pernocten a la ciutat com a turistes, amb una mitjana de 2,6 nits. Un terç (36%) arriben o marxen del port sense visitar la ciutat. La resta visiten la ciutat sense pernoctar-hi abans o després d'iniciar el creuer.

Els creueristes en operativa *turnaround* arriben a la ciutat principalment en avió (80.2%)¹³, seguit del tren (9.9%) i en vehicle propi (7.0%).

Mitjà de transport per arribar a Barcelona dels creueristes que embarquen



Font: Informe de Creueristes 2014. Barcelona Turisme 2015

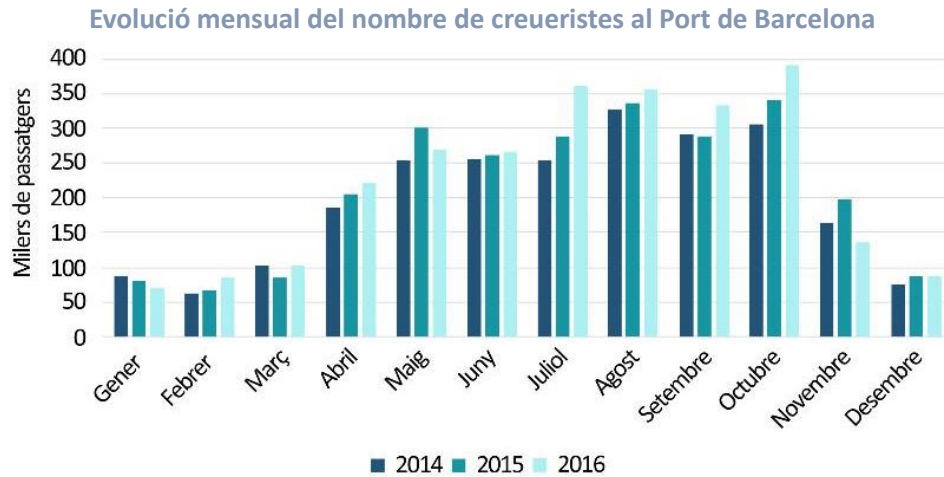
L'Aeroport de Barcelona - El Prat i el Port de Barcelona ofereixen una operativa de facturació conjunta pels creueristes que arriben a l'aeroport i es dirigeixen al port, o viceversa. Aquest servei va ser utilitzat només per 7.000 viatgers l'any 2016. Existeixen serveis d'autocars que realitzen la transferència. En cas de fer-lo en taxi, el trasllat té un preu fix de 39€.

Forta concentració d'operacions i estances molt curtes

L'arribada de creuers al port es caracteritza per tenir una forta estacionalitat, amb una temporada alta que va de maig a octubre i amb concentració de grans bucs al

¹³ *Activitat de creuers a Barcelona. Impacte sobre l'economia catalana i perfil socioeconòmic del creuerista* (2014). Port de Barcelona i Barcelona Turisme.

Port que gairebé en una seixantena de dies supera els 15.000¹⁴ creueristes diaris, arribant als 30.000 pax. en determinats dies, tot i que la mitjana diària anual és de 7.352 passatgers de mitjana.



Font: Port de Barcelona

Unes terminals portuàries properes i connectades amb la ciutat

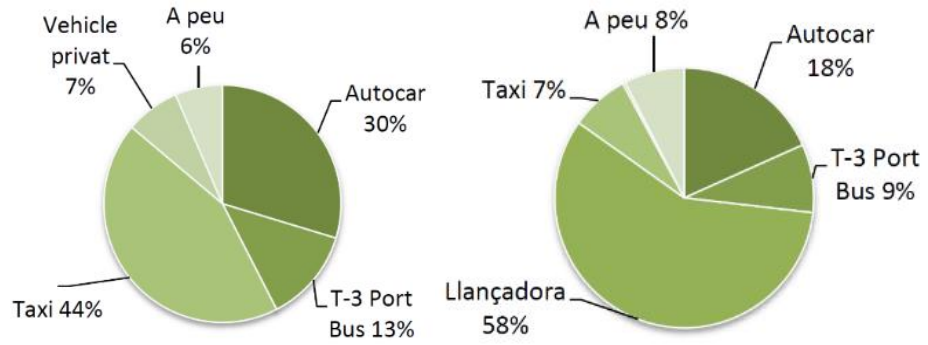
Les terminals de creuers del Port de Barcelona que es troben al Moll Barcelona i del Maremàgnun, es troben molt properes a la xarxa de transport públic de la ciutat, mentre que les terminals del Moll Adossat (A, B, C i D) es troben més allunyades però disposen de diferents transports per connectar amb la ciutat com el taxi, serveis d'autocars llançadora proporcionats per les navilieres i l'autobús T3 PORTBUS, que connecten les terminals de creuers amb el Moll de Barcelona i la Plaça de les Drassanes. A més, les navilieres organitzen visites panoràmiques de la ciutat en autocars.

Els creueristes amb origen o destinació a Barcelona utilitzen principalment el taxi i l'autocar per arribar al seu allotjament o connectar amb l'Aeroport. En canvi, els creueristes en trànsit es traslladen fins a la ciutat amb llançadores o amb el T3 Portbus, des d'on visiten la ciutat a peu, metro, bus turístic o autobús, o bé visiten la ciutat mitjançant excursions panoràmiques en autocar¹⁵, organitzades directament per les navieres, i que visiten els principals PIC de la ciutat, o directament en taxis, agafats en els propis terminals.

¹⁴ Per 2017 es preveuen 56 dies amb més de 15.000 creueristes al Port de Barcelona. Font: Port de Barcelona. Es preveuen 31.000 creueristes pel 14 de maig

¹⁵ S'estima que en els mesos de temporada alta poden estar circulant per la ciutat una mitjana d'entre 20 i 30 autocars diaris d'excursions de creueristes, la majoria pel matí, amb dies punta que arriben als 60 autocars. *Estudi d'una estació d'autocars turístics a Glòries: una visió i reflexió a nivell de ciutat* (2015). Barcelona Regional

Repartiment modal dels desembarcaments de creueristes amb origen o destinació Barcelona i en trànsit



Font: Barcelona Regional (2015) a partir de dades de l'Autoritat Portuària de Barcelona (2011)

Autocars discrecionals recollint creueristes en els terminals del Moll Adossat



Font: Barcelona Regional

Transport públic en l'entorn dels terminals de creuers

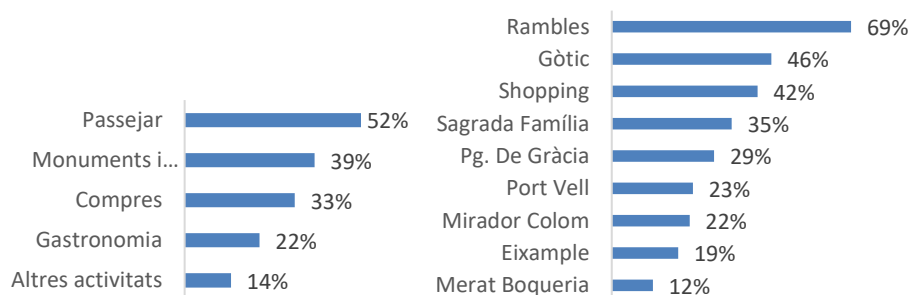


Font: Barcelona Regional

La visita panoràmica dels creueristes en trànsit

El 85% dels creuers arriben a port al matí entre les 6h i les 11h i els creueristes en trànsit inverteixen, de mitjana, 4h i 20minuts per efectuar la visita turística a la ciutat. En aquest breu temps els creueristes en trànsit, que l'any 2016 van sumar 1,1 milions de passatgers, el 42% del total, tenen l'objectiu de passejar per la ciutat, fer visites culturals, anar de compres i gaudir de la gastronomia. Els llocs més visitats solen ser les Rambles, el barri Gòtic, la Sagrada Família i el Front Marítim¹⁶.

Activitats realitzades i llocs visitats pels creueristes en trànsit



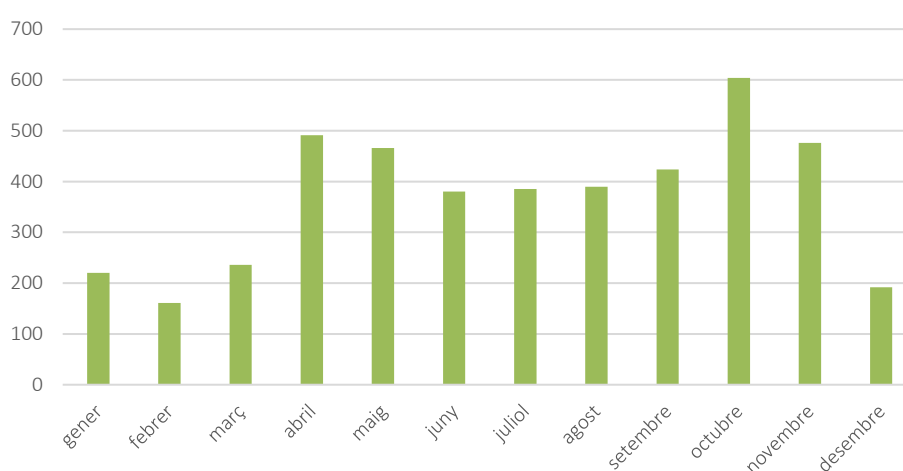
Font: Informe de Creueristes 2014. Barcelona Turisme 2015

¹⁶ *Impacte sobre l'economia catalana i perfil socioeconòmic del creuerista* (2014)

Una cinquena part d'aquests opten per contractar visites a la ciutat en autocar discrecional. Es tracta de serveis organitzats pels propis operadors i que tenen un preu d'entre 50€ is 200€ segons la ruta, la durada i els PICs que es visitin.

Aquesta forta concentració d'operacions en determinats dies i hores del dia, suposa per a la ciutat situacions d'aglomeració de visitants en les zones adjacents del Port de Barcelona, principalment a Les Rambles, així com de sobrecàrrega en les infraestructures de mobilitat que més utilitzen.

Estimació del nombre d'autocars mensuals vinculats amb els creuers



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

Accés per carretera

Tot i la potent xarxa viària d'autopistes i carreteres que donen accés a la ciutat des de la resta de Catalunya, la resta de l'estat i de la frontera amb França, i que suporten diàriament el pas d'uns 900.000 vehicles diaris en els accessos al Barcelonès, en les hores puntes del matí i de la tarda es produeixen situacions de congestió reiterades.

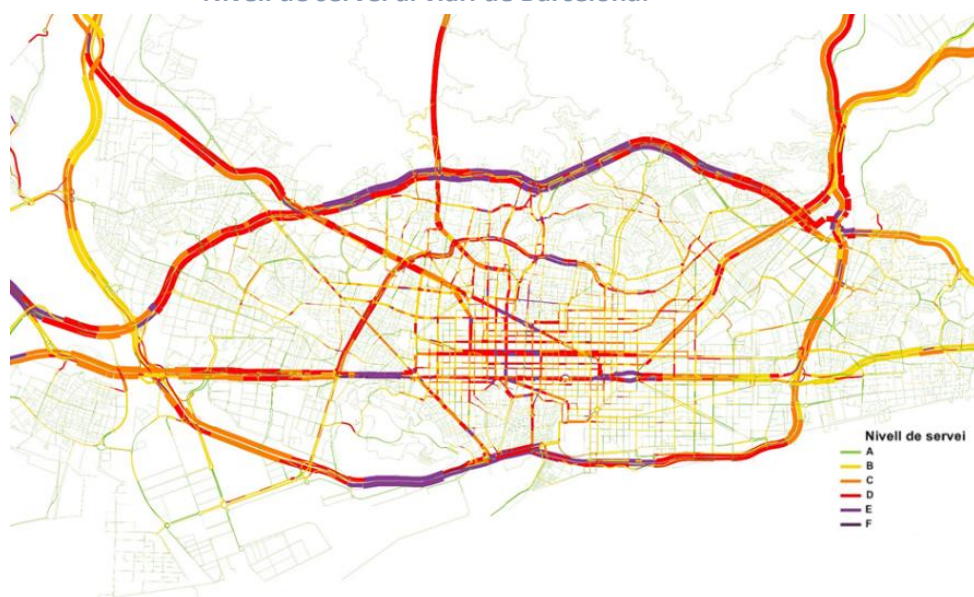
Des d'un punt de vista d'ús turístic, els enllaços al sud de la ciutat tenen major ús turístic degut a qu són els que connecten amb l'Aeroport Barcelona – El Prat, així com amb la Costa Daurada, el sud de Catalunya i bona part de la resta de l'estat. Pels eixos viaris al nord de la ciutat accedeixen els visitants provinents de la Costa Brava, Costa del Maresme i la Costa de Barcelona, el nord de Catalunya i, així com els que arriben des d'Europa.

Si descartem els que arriben a Barcelona per carretera provinents de l'aeroport, des del punt de vista de la mobilitat turística, només el 5,8% dels turistes arriben a

Barcelona en cotxe, la majoria en vehicle propi (4,8%) i altres modalitats (lloguer, autocaravana, compartit, etc.)¹⁷.

L'autobús i l'autocar també són minoritaris entre els turistes per arribar a la ciutat (1,6%)¹⁸, tot i que tenen major ús entre els excursionistes que s'allotgen a la costa catalana i que realitzen una visita d'un dia a la ciutat.

Nivell de servei al viari de Barcelona.



Font: Barcelona Regional

Autocars d'excursionistes provinents de les costes

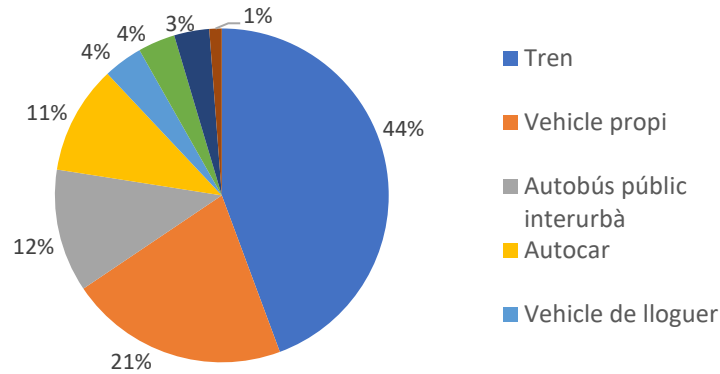
Un nombre important de turistes allotjats a altres indrets de Catalunya visiten Barcelona durant la seva estada i alguns d'ells ho fan en autocar discrecional en paquets turístics que inclouen el trasllat fins a Barcelona i la visita panoràmica per la ciutat, tot i que la majoria usen el transport públic, especialment els mitjans ferroviaris.

En el cas dels turistes allotjats a la Costa Barcelona, el mitjà de transport més utilitzat és el tren (44%) seguit del vehicle propi (21%). L'autobús interurbà i l'autocar (12% i 11% respectivament) els segueixen i la resta ja tenen un pes molt inferior, de menys del 5%.

¹⁷ Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona

¹⁸ Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona

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



Font: Caracterització dels turistes a la Costa Barcelona 2014. Ajuntament i Diputació de Barcelona.

Els serveis discrecionals de visita a la ciutat en autocar tenen una marcada temporalitat, (de maig a setembre) i generalment estan operats per transportistes ubicats en municipis de les costes, amb preus variables en funció de la durada i dels punts turístics visitats (entre 30€ i 90€ la majoria).

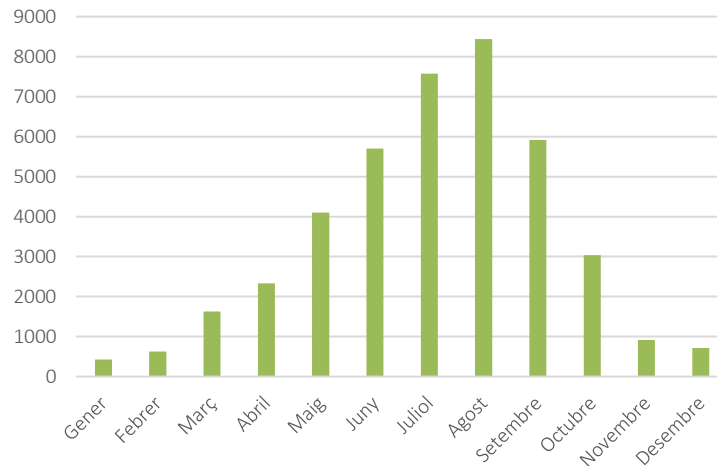
A més, també realitzen excursions des de les costes operadors estrangers com a part d'un paquet vacacional en autocar. Aquests transporten els seus viatgers des dels seus països d'origen fins a establiments hotelers de la costa i en el mateix autocar realitzen diferents visites turístiques, una d'elles a la ciutat de Barcelona. Estan organitzats per operadors dels països d'origen i freqüentment transporten grups de jubilats i de joves en viatges de final de curs.

Les empreses que treballen en aquest tipus de serveis visiten la ciutat ocasionalment i tenen un coneixement més limitat d'aquesta. Generalment no disposen de guia oficial a bord, realitzen més maniobres no permeses, així com esperes en zones cèntriques, encotxaments i desencotxaments a zones no autoritzades, etc.

En els mesos d'estiu s'estima que estan entrant a la ciutat diàriament més de 250 autocars discrecionals provinents de la Costa Brava, Costa Daurada i Costa de Barcelona, amb un promig en temporada alta (maig-octubre) d'entre 150 i 200 autocars¹⁹.

¹⁹ *Estudi d'una estació d'autocars turístics a Glòries: una visió i reflexió a nivell de ciutat (2015). Barcelona Regional*

Estacionalitat dels autocars provinents de les costes



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

D'altra banda, des de Barcelona parteixen nombrosos autocars discrecionals turístics que visiten elements d'interès turístic i comercial de l'entorn de la ciutat com Montserrat, caves al Penedès, Port Aventura, la Roca Village, etc. i que contribueixen a descentralitzar l'atractiu turístic de la ciutat.

La Roca Village Shopping Express Daily Tour



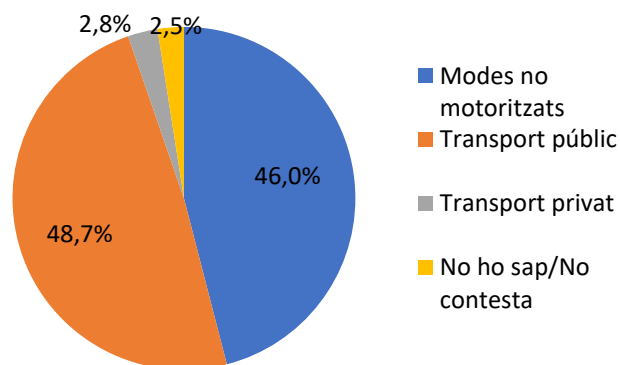
Font: Autobuses de Catalunya

1.5. Mobilitat dels turistes a la ciutat

Pautes de mobilitat

Pel que fa a la mobilitat dels turistes en els seus desplaçaments interns a la ciutat, aquests utilitzen de forma majoritària el transport públic (48,7%) i els modes no motoritzats (46,7%). Per tant el seu comportament dintre de la ciutat respon a un model de mobilitat més sostenible que respecta la qualitat de l'entorn urbà i el medi ambient perquè allibera l'espai públic de la mobilitat privada i dels transports a motor, però alhora planteja altres reptes per a la ciutat, tals com la capacitat del sistema de transport públic d'absorbir l'augment de demanda, o l'equitat del sistema de tarificació i bonificació del transport públic.

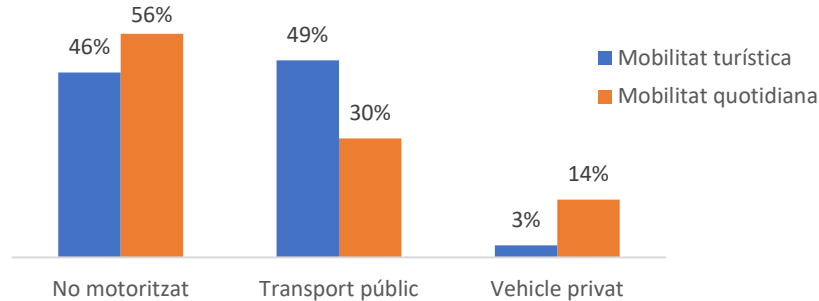
Repartiment modal dels desplaçaments interns



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

Aquest repartiment modal contrasta amb el dels residents. Pel que fa al mode a peu la quota de la mobilitat turística és molt similar a la quotidiana, tanmateix, pel que fa al transport públic, la quota és força superior per la mobilitat turística assolint un valor del 49% dels desplaçaments, dinou punts per sobre del repartiment modal de la mobilitat quotidiana. En el cas del vehicle privat, la diferència és d'onze punts, essent molt menor el seu ús entre els turistes.

Repartiment modal dels desplaçaments interns

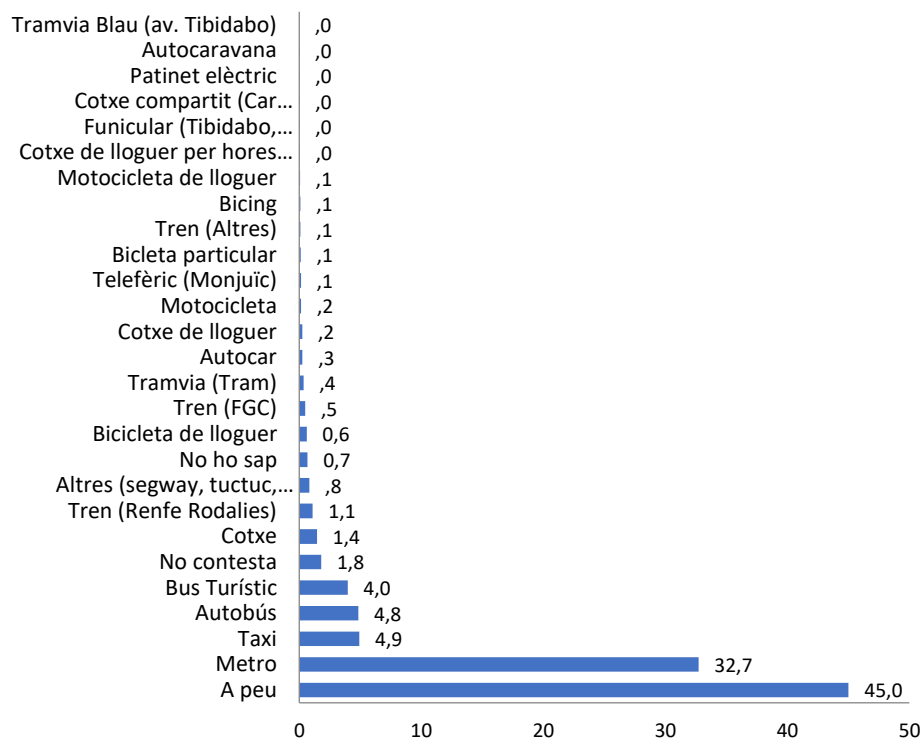


Font: Enquesta EMT i Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner. Autoritat del Transport Metropolità (ATM) 2015

Els turistes es mouen dins de la ciutat de manera sostenible

Si analitzem amb més detall els modes de transport observarem una clara preponderància d'alguns mitjans dintre de cadascun dels modes. Així, s'observa la importància dels desplaçaments a peu amb un 45% en el modes no motoritzats enfront de l'ús residual de la bicicleta, i un ús majoritari del metro, amb un 32,7% dels desplaçaments, en front de l'autobús, el bus turístic o el taxi, que assoleixen quotes del 5% dels desplaçaments cadascun d'ells. Els transports singulars tals com del Funicular el Tibidabo, el Tramvia Blau o el Telefèric de Montjuïc no arriben a representar l'1% dels desplaçaments interns.

Mitjans de transport emprats en els desplaçaments interns



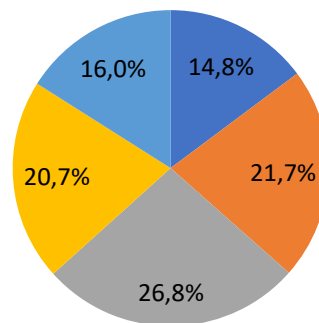
Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona.

El grau de mobilitat dels turistes igual que el dels residents

Per la pròpia naturalesa de la visita turística que porta implícit el desplaçament d'un lloc a un altre es pressuposa que el grau de mobilitat del turista que visita Barcelona és elevat. Més de la meitat (63,5%) dels turistes realitzen 4 o més desplaçaments al dia, i la mitjana de desplaçaments és de 3,9. Si comparem aquesta mitjana amb la dels desplaçaments realitzats pels barcelonins i les barcelonines es comprova que tenen exactament el mateix grau de mobilitat (3,9).

Nombre de desplaçaments diaris

■ 1 o 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6 o més



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

Concentració de visites, dispersió de trajectes

En aquest apartat s'analitzen els desplaçaments entre els punts d'interès de ciutat (PIC) i el mitjà amb el qual s'accedeix a aquests punts. Val a dir que els desplaçaments més nombrosos tenen l'origen a l'allotjament però, en ser un origen dispers, s'han exclòs de l'anàlisi dels principals trajectes. Així se centra l'anàlisi en els trajectes entre els PIC, si bé cal fer notar que entre el 60 i el 80% dels desplaçaments generats pels PIC no tenen com a destinació un altre PIC.

Els PIC que concentren un major número de desplaçaments entre ells són La Sagrada Família i el Park Güell, essent majoritaris els desplaçaments en el sentit del Park Güell a Sagrada Família. Concretament el 17,2% dels desplaçaments que s'originen al Park Güell tenen com a destinació la Sagrada Família.

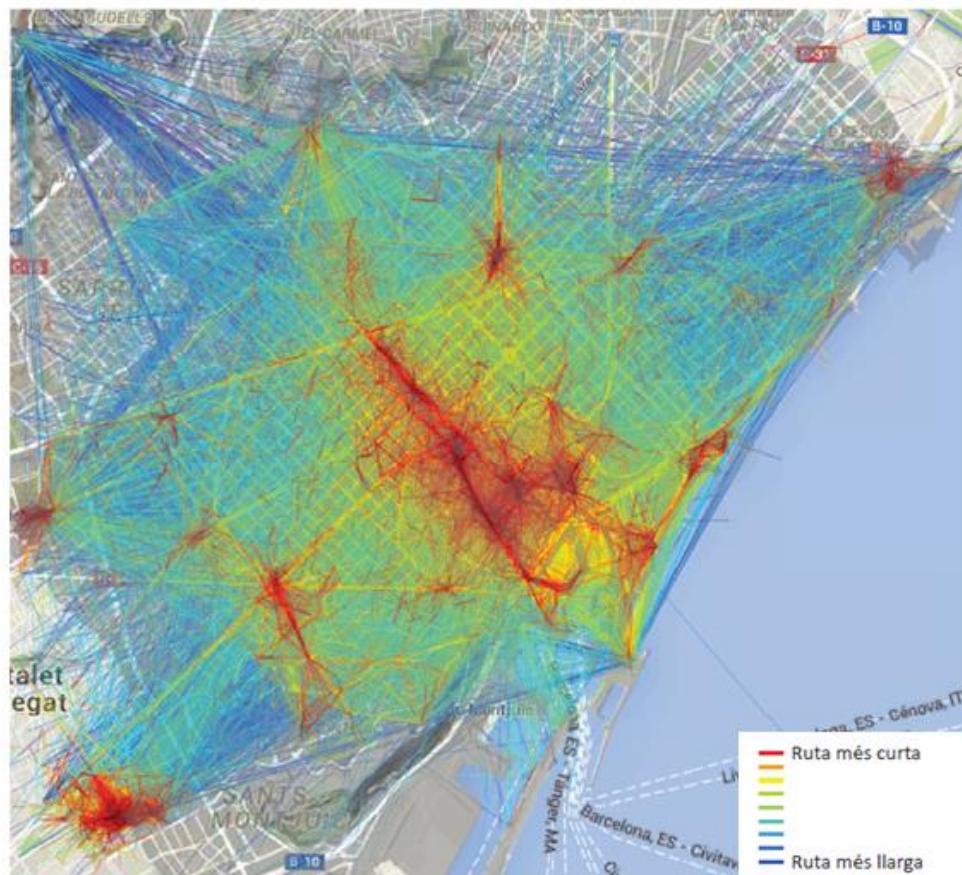
Relacions origen-destinació entre principals PIC

	Destinació							
	Sagrada Família	Park Güell	Barceloneta	Rambles	Barri Gòtic	Plaça Catalunya	Resta	
Origen	Sagrada Família	0,1	14,0	6,3	6,5	3,1	2,8	67,5
	Park Güell	17,2	0,0	5,6	6,3	4,9	3,0	63,3
	Barceloneta	6,0	2,0	1,9	3,2	4,5	2,6	79,9
	Rambles	6,2	3,2	5,2	0,4	10,8	6,0	67,7
	Barri Gòtic	5,4	1,1	4,7	9,8	3,3	2,4	73,6
	Plaça Catalunya	8,3	2,3	2,5	11,6	4,6	0,2	70,9
	Resta	8,3	4,8	4,0	5,0	4,1	4,5	69,3

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

En el següent mapa s'ofereix una representació de les principals rutes urbanes dels turistes durant tot l'any 2015 a partir de Twitter.

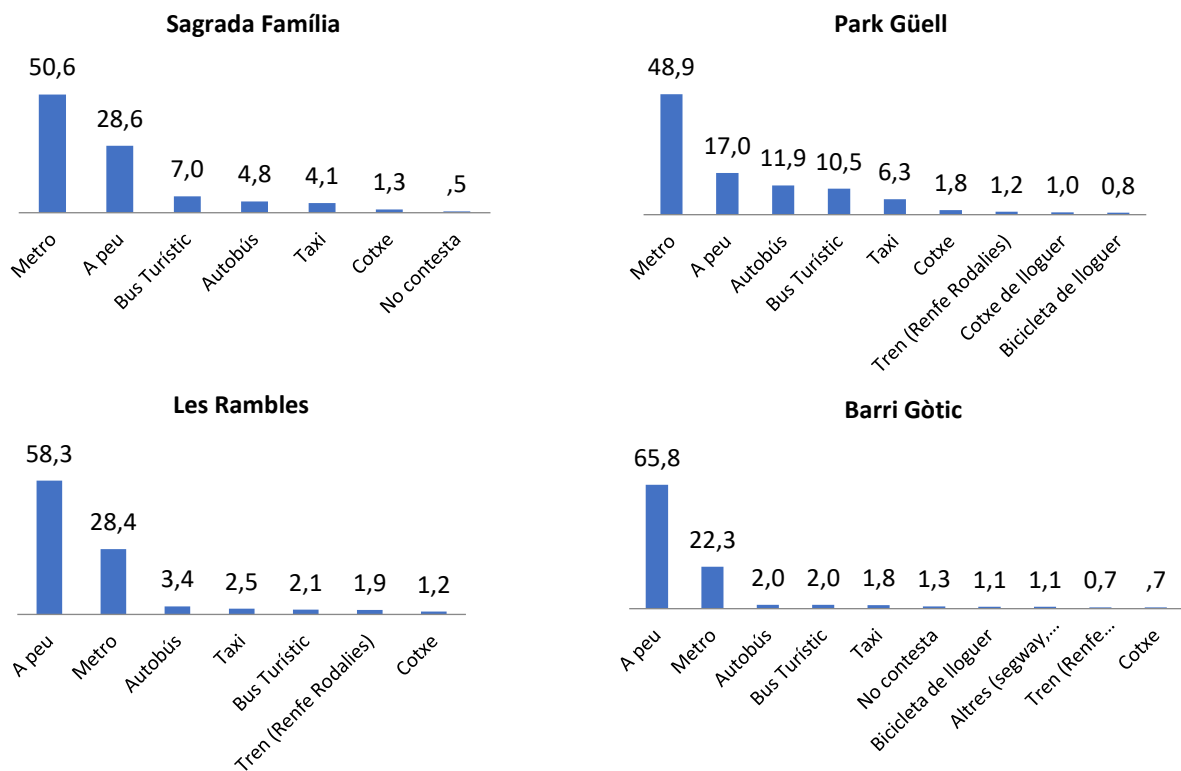
Representació de les rutes de turistes a partir de Twitter, resum anual 2015

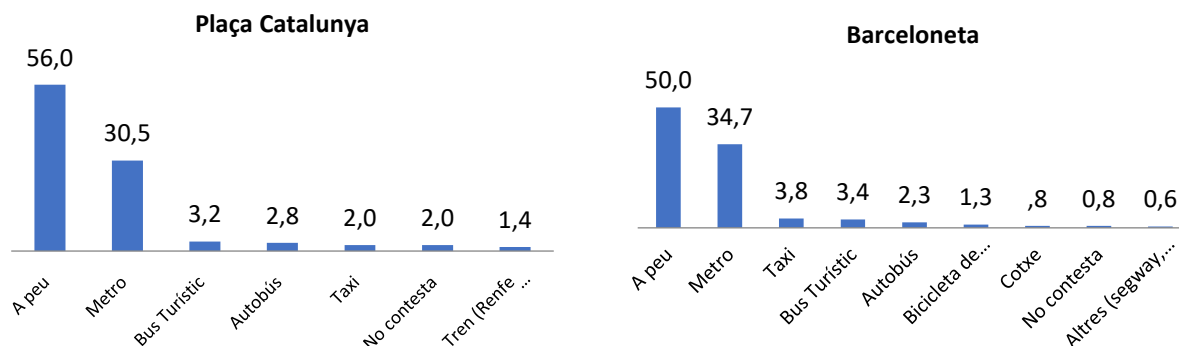


Font: "Anàlisi de la incidència turística a l'espai públic a partir d'indicadors en tres àmbits de la ciutat de Barcelona", realitzat per Urbaning per encàrrec de l'Ajuntament de Barcelona. Gener 2016

Accés sostenible als principals PIC

Si analitzem el mitjà d'accés a cada un dels PIC observem que més de la meitat dels desplaçaments d'accés es fan en metro (50,5%) seguit dels desplaçaments a peu (28,6%). El Bus turístic aporta el 7,0% dels desplaçaments realitzats a la Sagrada Família. Pel que fa al Park Güell, el metro també és majoritari, arribant al 50% dels desplaçaments d'accés, mentre que el "a peu" és el més baix dels PIC, en bona mesura com a conseqüència de l'orografia i de la infraestructura de transport públic. Aquest PIC també és el que presenta un major número de desplaçaments d'accés en Bus Turístic. Pel que fa a la resta de PIC (Les Rambles, el Barri Gòtic, la Plaça Catalunya i la Barceloneta) el mitjà d'accés és molt majoritàriament "a peu", seguit del metro, mentre que els altres mitjans com l'autobús, el bus turístic, el taxi, la bicicleta etc. són molt minoritaris.





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

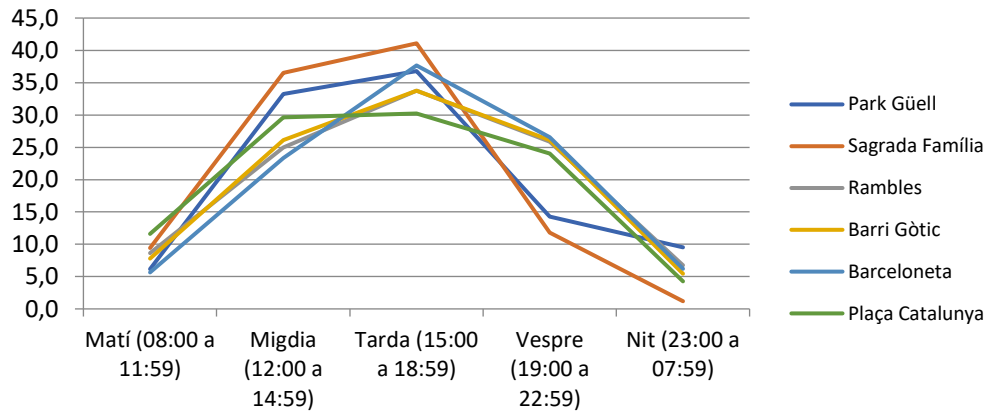
Complementarietat i coincidència de la mobilitat turística i quotidiana

Una altra de les dimensions importants per aprofundir en el coneixement de les pautes de mobilitat és la dimensió temporal. Conèixer quan es mou la gent és important, i ho és especialment en el cas de la mobilitat turística, ja que les pautes poden ser diferents a les que presenta la mobilitat quotidiana, i permet identificar les possibles friccions o complementarietats entre ambdues.

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.

Així doncs, si comparem la distribució horària de la mobilitat turística amb la distribució horària de la mobilitat quotidiana, s'observen certes diferències. Pel que fa a la mobilitat quotidiana, l'hora punta es produeix entre les 7:00h i les 9:00h i les 17:00h i les 20:00h (Enquesta de mobilitat en dia feiner 2014) amb hores vall entre les 13:00h i les 16:00h i entre les 20:00h i les 7:00h. Pel que fa a la mobilitat turística des d'alguns dels PIC s'observa que l'hora punta correspon les 12:00h i les 17:00h. Així doncs, existeix una complementarietat entre les 12:00h i les 16:00h, quan la mobilitat turística presenta hora punta i la mobilitat quotidiana hora vall, mentre que es produeix una situació de convergència d'hores punta entre ambdues entre les 16:00h i les 17:00h.

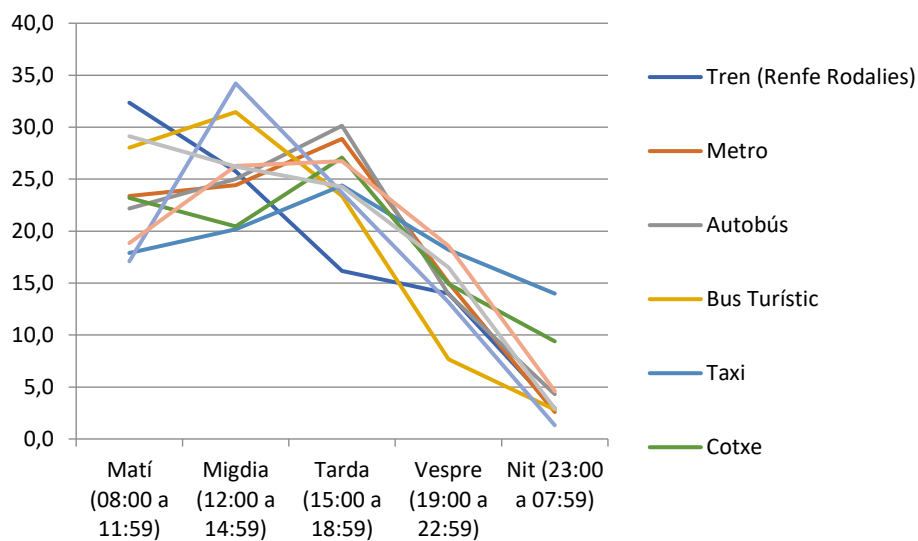
Distribució horària dels desplaçaments de sortida dels PIC



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

Pel que fa a l'ús de dels diferents mitjans de transport, s'observa que els transports amb major ús turístic de la mobilitat, com el bus turístic o les bicicletes de lloguer, presenten un major número de desplaçaments en el tram de migdia (de 12:00h a 14:59 h). També s'observa que el taxi és el mitjà que nota menys el descens de desplaçaments durant la nit, mentre que en els altres mitjans es redueixen substancialment. Destaca també que, al matí, el tren i l'autobús són els mitjans que concentren més desplaçaments, mentre que el metro, que és el transport públic més usat ho fa en la franja de migdia i tarda. En relació als desplaçaments a peu es mantenen força homogenis en les diferents franges horàries i no cauen fins a les 23:00.

Distribució horària dels desplaçaments segons mitjà de transport

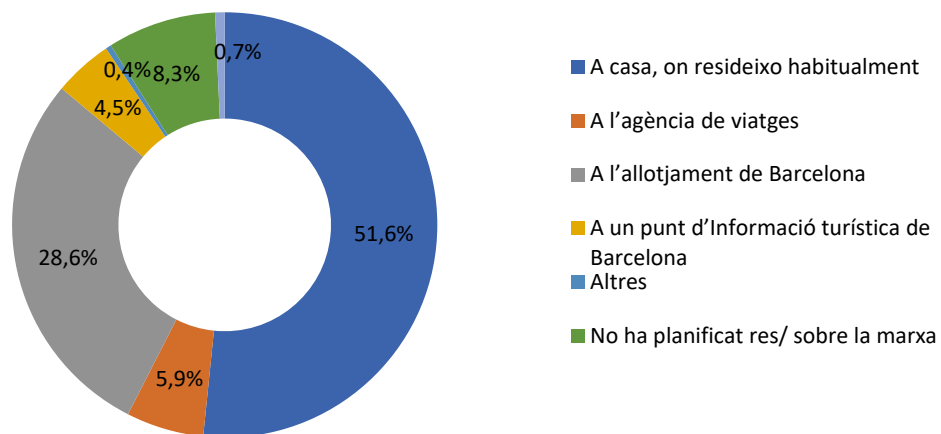


Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona.

Planificació dels desplaçaments

La gran majoria de turistes planifica els seus desplaçaments interns a la ciutat, i només un 8,3% decideix els desplaçaments sobre la marxa. Dels que planifiquen els desplaçaments, un 51,6% ho fa des de casa, en origen, i un 28,6% des de l'allotjament. Aquest comportament ofereix la possibilitat d'incidir en origen en la presa de decisions dels turistes i promoure un model de mobilitat més sostenible que configuri una destinació també més sostenible.

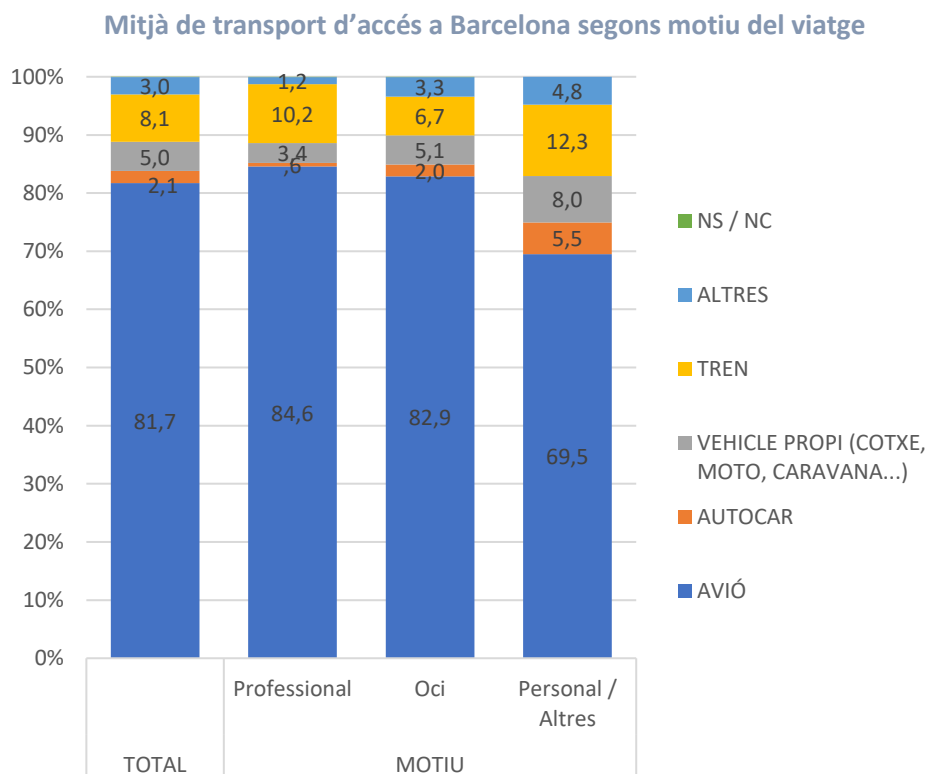
Planificació dels desplaçaments



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

El motiu i la procedència del turista condicionen la manera en com s'arriba a la ciutat

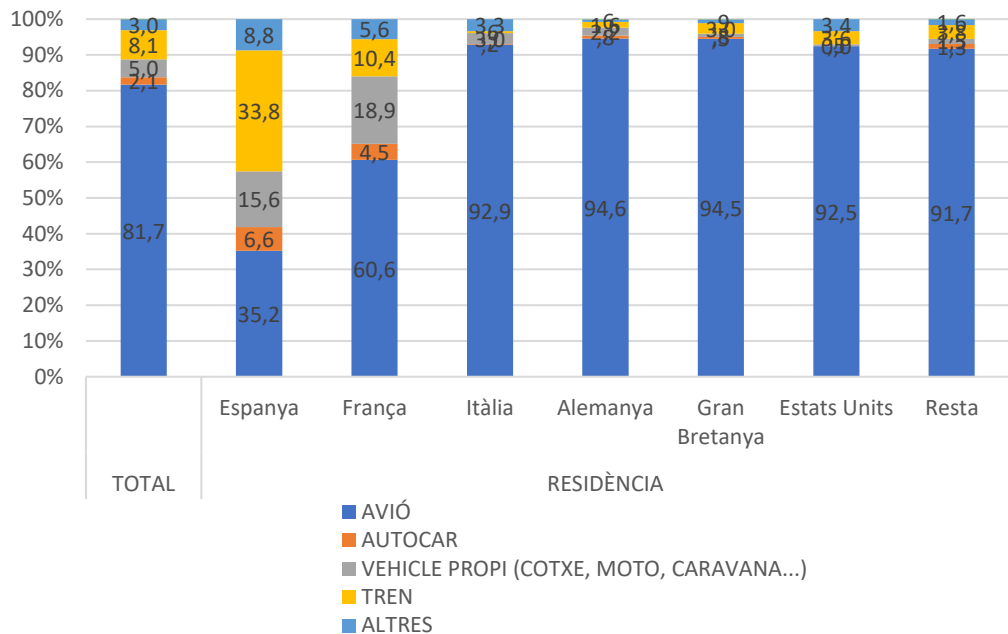
El motiu del viatge determina en gran mesura el mitjà de transport que utilitzen els turistes per arribar a Barcelona. L'avió és el que predomina en tots els casos, però entre els que viatgen per motiu professional i per oci, el percentatge de desplaçaments en aquest mitjà supera el 80%. En canvi, per als turistes que visiten Barcelona per motius personals o d'altres motius, l'ús de l'avió com a mitjà d'accés es redueix al 70% i l'accés en autocar o en vehicle propi agafen més pes.



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

En relació a les principals procedències dels turistes es destaca que els que resideixen a la resta d'Espanya i a França tenen patrons força diferents que la resta. L'avió no deixa de ser el transport més usat, però en el cas d'Espanya està només una mica per sobre del tren (35,2% versus 33,8%) i en el cas de França, tot i tenir un pes molt elevat d'ús (60,6%) no arriba al 81,7% de mitjana.

Mitjans de transport d'accés a Barcelona segons procedència



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

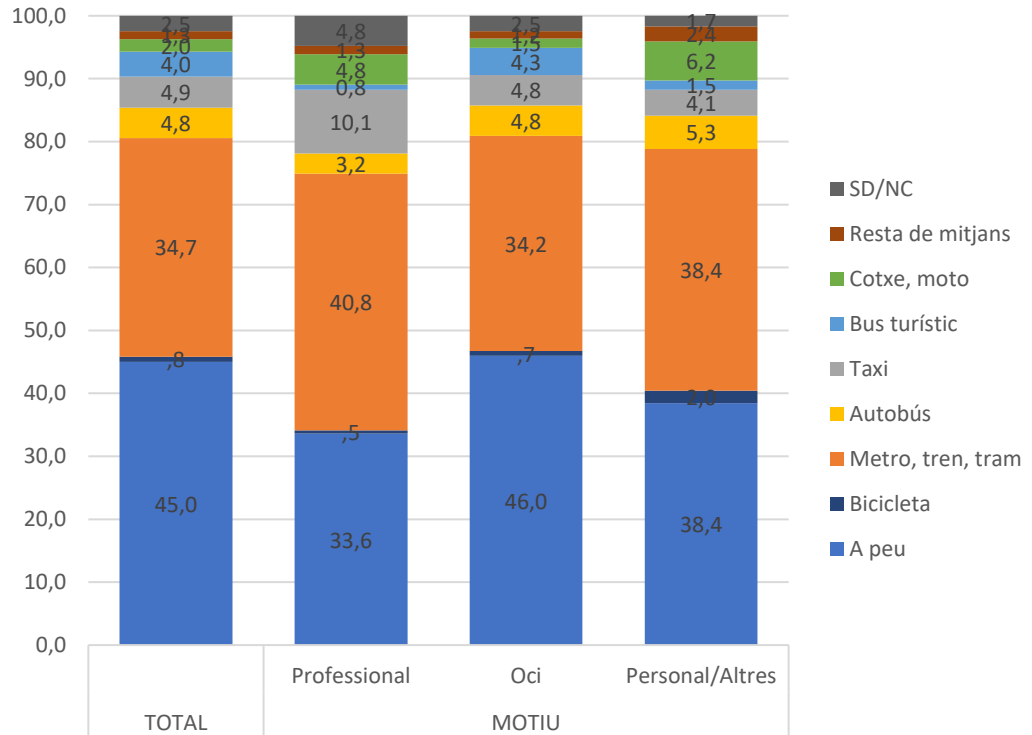
El motiu del viatge i la procedència també influeixen en els modes de transport que utilitzen els turistes per desplaçar-se per la ciutat

En relació als desplaçaments que els turistes realitzen durant la seva estada a Barcelona, també es detecten uns patrons diferenciats en quant a utilització dels modes de transport segons el motiu del viatge. Destaca, lògicament, l'ús del taxi per part dels turistes que visiten la ciutat per motius professionals (més del 10%) quan de mitjana els turistes l'utilitzen en el 4,9% dels desplaçaments. També destaca que són els que menys es desplacen a peu.

En el cas del bus turístic destaca que són els turistes que visiten la ciutat per vacances i oci els que més l'utilitzen, amb un pes del 4,3%, i en canvi, el vehicle privat (cotxe i moto) és més utilitzat entre els turistes que visiten la ciutat per motius personals o altres, amb un pes del 6,2%. En total, com el pes en el còmput global d'aquests últims no arriba al 12% dels turistes, el pes del vehicle privat és només del 2%.

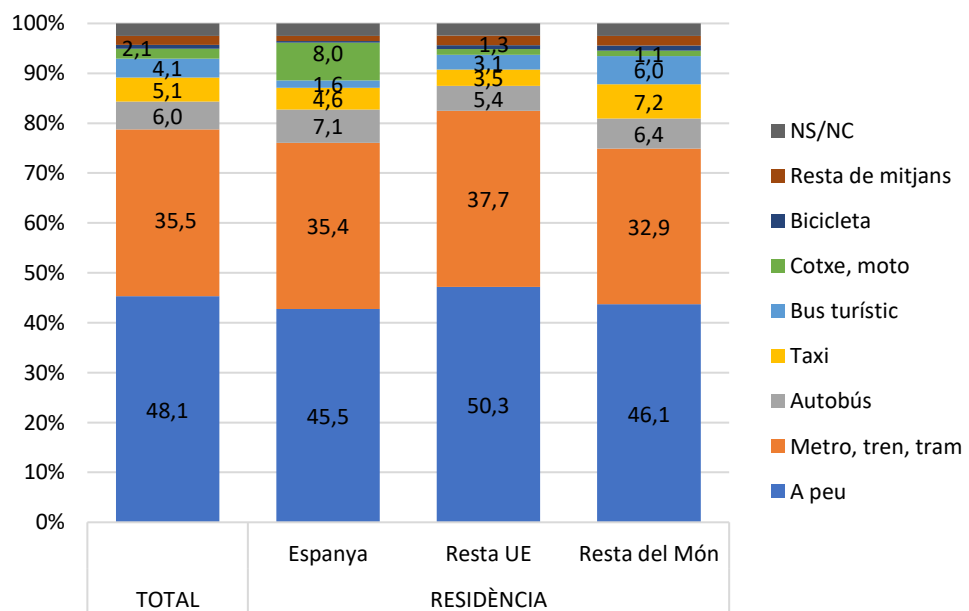
En els desplaçaments interns, el tipus de mitjà utilitzat no és gaire diferent entre les diferents procedències dels turistes. El més destacable és que, en el cas dels residents a Espanya, els que es desplacen per la ciutat en vehicle privat són el 8%, un percentatge molt superior al 2,1% de la totalitat dels turistes.

Mitjans de transport utilitzats durant l'estada a Barcelona per motiu de viatge



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

Mitjans de transport utilitzats durant l'estada a Barcelona segons residència



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

Estimació de la demanda de mobilitat turística

En l'apartat de quantificació de visitants es recull que Barcelona va rebre al voltant de 17,4 milions de turistes²⁰ al llarg de l'any 2016 que van fer més de 50,8 milions pernoctacions a la ciutat (2,9 nits de promig), i 5,6 milions d'excursionistes²¹ que la van visitar sense allotjar-s'hi.

Per obtenir la població turística "flotant", els turistes es compten com a "persona" per cada un dels dies que passen a la ciutat, i els excursionistes al passar només un dia, es compten una sola vegada. En prendre aquestes dades obtenim una estimació de 56,4 milions de "persones-dia" visitant Barcelona al llarg de 2016, uns 154.600 visitants al dia de mitjana.

D'aquests 154.600 visitants al dia de mitjana, els turistes, amb 50,8 milions de pernoctacions, en representarien el 90%, i els excursionistes, amb els 5,6 milions de visites, el 10%.

El 10% dels desplaçaments interns a Barcelona són realitzats per turistes

Tal i com es recull a l'Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística 2016 els turistes visiten una mitjana de 3 punts d'interès de ciutat al dia, el que comporta un promig de 3,9 desplaçaments diaris. El número de desplaçaments dels excursionistes és molt similar, com a mínim els dels creueristes, que visiten 3,6 punts²², així que s'aplica el mateix rati de 3,9 desplaçaments/dia per a tots els visitants, siguin turistes o excursionistes.

Si a Barcelona hi ha de mitjana uns 154.600 visitants al dia, que segons l'enquesta, fan uns 3,9 desplaçaments (sense incloure els desplaçaments d'arribada i sortida de la ciutat), estaríem parlant de que al llarg de 2016 van realitzar uns 600.000 desplaçaments/dia.

Segons l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF)²³ de l'any 2015 (no es disposa encara de l'EMEF de 2016) els residents a Barcelona i la seva regió metropolitana realitzen cada dia (feiner) uns 6,6 milions de desplaçaments amb origen i/o destinació a la ciutat, dels que 4,9 milions són interns a la pròpia ciutat.

²⁰ Veure apartat *Quantificació de visitants*

²¹ Tal i com s'ha especificat a l'apartat *Quantificació de visitants*, no estan incloses en aquest recompte les persones que resideixen a la resta de Catalunya i que fan visites d'un dia van a Barcelona per motius no laborals com són visites a familiars, compres, oci, visites mèdiques, etc. donat que els seus patrons de mobilitat responen més als patrons de la mobilitat quotidiana que a la pròpiament turística.

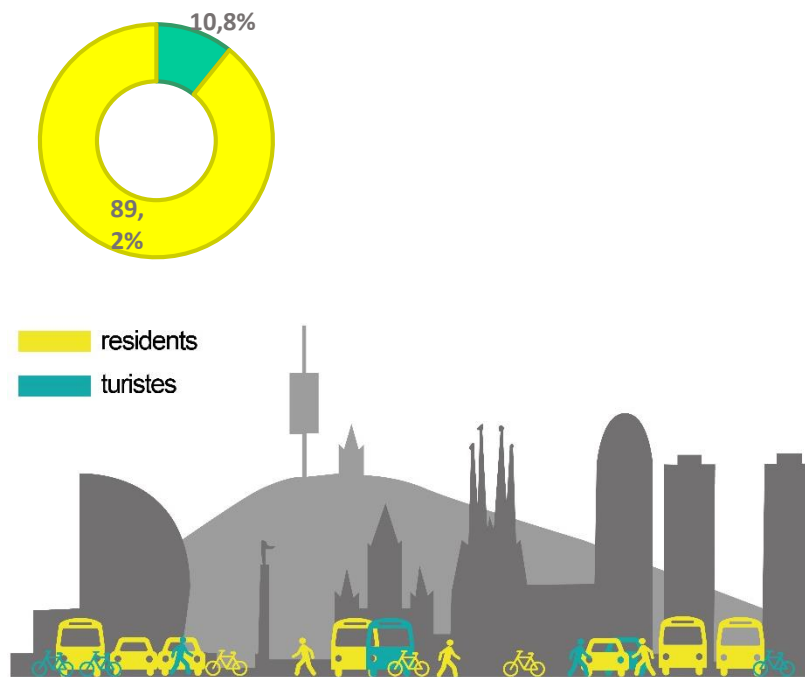
²² Informe de Creueristes 2014. Barcelona Turisme 2015.

²³ Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF). Autoritat del Transport Metropolità (ATM) any 2015. Desplaçaments diaris interns a Barcelona fets pels residents a la regió metropolitana : 4.990.283.

Si es fa l'aproximació teòrica d'afegir a aquests 4,9 milions de desplaçaments interns realitzats pels residents en un dia feiner (número que se suposa que al 2016 es mantindrà força similar) els 600.000 generats pels visitants, sumen més de 5,5 milions de desplaçaments. Així, la mobilitat turística representaria de mitjana al voltant del 10,8% de la mobilitat interna global a la ciutat en un dia mig.

Tot i que la mobilitat turística només representa aquest 10,8% de la mobilitat interna de la ciutat, la seva distribució no és homogènia ni en temps ni en espai. Presenta una elevada estacionalitat i a més es concentra en determinades zones, on pot arribar a ser superior la quota de mobilitat turística que la de mobilitat quotidiana.

Estimació de la mobilitat turística segons modes de transport



Font: elaboració pròpia

Variabilitat de la mobilitat generada pel turisme: estacionalitat i impacte d'esdeveniments i creuers

Entre els mesos de maig i octubre hi ha una major afluència de turistes²⁴ que pernocten a la ciutat, destacant els mesos de juliol i agost amb un major nombre de

²⁴ Sobre la distribució per mesos es disposa de dades de les pernoctacions dels turistes allotjats en hotels, en pensions, en apartaments i en habitatges d'ús turístic del 2016. Per a la resta dels turistes, els allotjats en allotjaments turístic sense llicència, en albergs o en cases d'amics i familiars, s'aplica la mateixa distribució mensual.

pernoctacions que la resta, cadascun amb un 10% o més de les pernoctacions anuals. Al gener, en canvi, només es concentren el 5,5% de les pernoctacions totals.

Aquesta demanda de turistes a l'estiu s'agreuja per la marcada estacionalitat dels excursionistes que visiten un dia la ciutat. Tant dels allotjats fora de Barcelona: el 19% dels turistes allotjats a la província de Barcelona es concentren a l'agost i només el 2,6% al gener; com dels creueristes, que en dies de creuer poden arribar entre 10.000 i 25.000 persones de cop a la ciutat.

Com a resultat d'aquesta estacionalitat es detecten pics de major demanda al juliol i l'agost, que poden arribar als 200.000 visitants/dia de mitjana, número que pot incrementar encara més els dies que arriben creuers. Aquests 200.000 visitants generarien, aplicant el rati de 3,9 desplaçaments/dia per visitant, gairebé uns 800.000 desplaçaments/dia en dies punta.

Aquesta mobilitat representa més del 13% dels 4,9 milions de desplaçaments interns diaris. A l'estiu, però, cal tenir en compte que és quan la mobilitat dels residents a Barcelona és més baixa, i per tant la mobilitat turística podria arribar a representar encara un percentatge més elevat.

En dies amb esdeveniments importants a la ciutat, tot i que no coincideixi amb els mesos punta de juliol i agost, també hi ha pics destacats de fins a més de 100.000 visitants en un sol dia, que se sumen als visitants per motiu d'oci o personals, incrementant la mobilitat global.

Estimació de la demanda de mobilitat turística per modes de transport

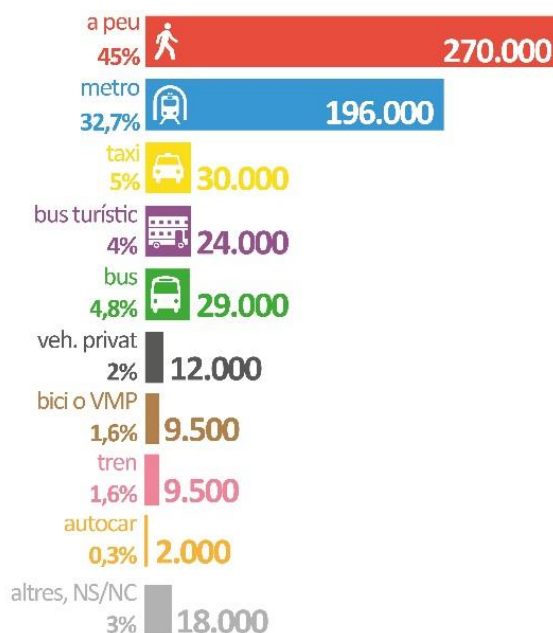
En el cas d'un dia mig en què la distribució de la mobilitat turística és 90% turistes i 10% excursionistes, s'han aplicat directament als 600.000 desplaçaments diaris estimats les dades de repartiment modal que resulten de l'Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística 2016.

En canvi, en un dia punta de juliol o agost amb puntes de 800.000 desplaçaments en un dia i major intensitat de creueristes, el pes dels excursionistes és més elevat arribant al 20% o 25%, reduint-se el pes dels turistes que pernocten a la ciutat al 70%-75%.

Per tant, en aquests dies punta en el que el pes dels excursionistes i creueristes és més elevat, es parteix de la hipòtesi de que la quota corresponent als mitjans de transport més utilitzats per aquest perfil de visitants augmenten respecte a un dia tipus.

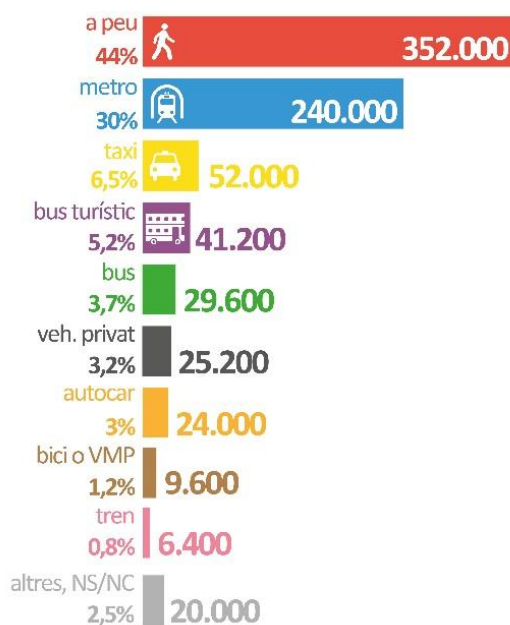
Estimació de la mobilitat turística segons modes de transport²⁵

Desplaçaments/dia (600.000 desplaçaments de mitjana)



Estimació de la mobilitat turística segons modes de transport²⁶

Desplaçaments/dia punta (800.000 desplaçaments)



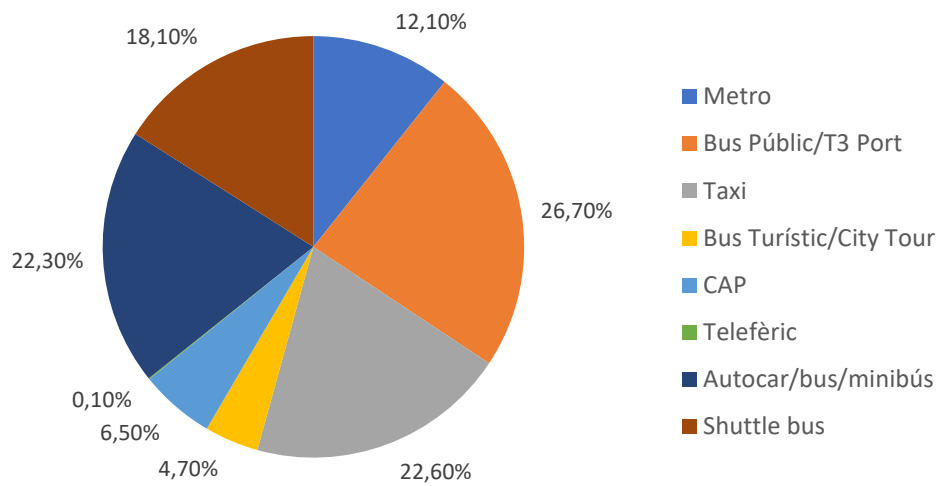
Font: elaboració pròpia

²⁵ En el cas dels desplaçaments en autocar, aquest nombre podria estar infravalorat donat que l'enquesta realitzada no tenia en compte els excursionistes.

²⁶ La mobilitat en dia punta en autocar s'ha estimat a partir d'un nombre d'autocar de 200, una ocupació mitjana de 40 pax. i tres etapes per persona.

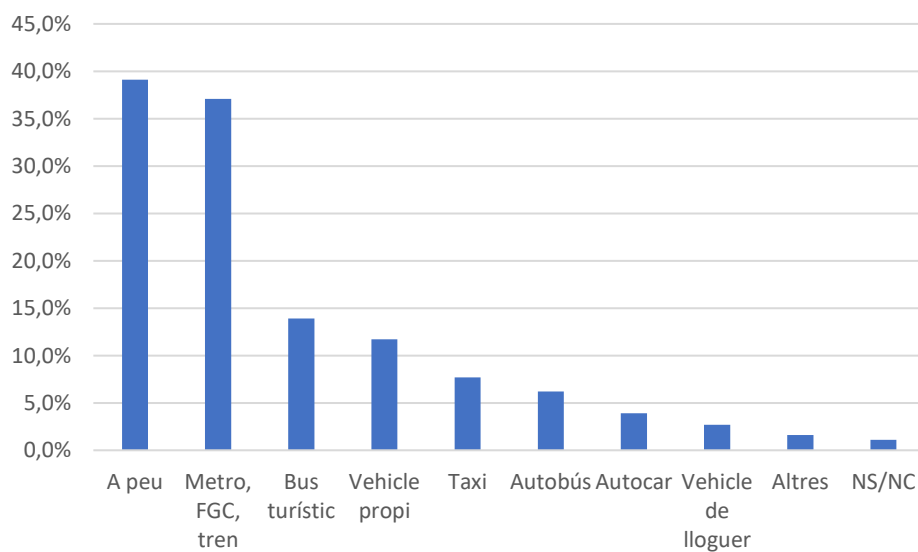
Segons les dades disponibles sobre com es desplacen per la ciutat els creueristes i els excursionistes (només es disposa de dades dels allotjats a la costa de Barcelona), en general aquests perfils utilitzen més el bus turístic, el vehicle privat, l'autocar i el taxi que els turistes allotjats a la ciutat.

Mitjans de transport més utilitzats pels creueristes (excursionistes) per visitar la ciutat



Font: Creueristes 2014 Barcelona. DYM per a Turisme de Barcelona, 2015

Turistes de Costa Barcelona: transport utilitzats amb major freqüència per moure's per Barcelona



Font: Caracterització dels turistes a la Costa Barcelona 2014. Ajuntament i Diputació de Barcelona.

Desplaçaments a peu

Una ciutat que convida a passejar

En la mobilitat de les ciutats, desplaçar-se a peu o en combinació amb el transport públic pot arribar a ser la forma més ràpida i eficient de moure's.

Les dimensions de Barcelona, 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. A Barcelona si hi ha alguna cosa que caracteritza el seu model de mobilitat és l'elevat pes de la mobilitat a peu.

De fet, els turistes, com els residents, es mouen per la ciutat principalment a peu. Tal i com recull l'Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística²⁷ el 45% dels desplaçaments que realitzen els fan caminant, el que representa un volum d'uns 270.000 desplaçaments en un dia mig i de fins a 350.000 desplaçaments els dia punta de temporada alta.

Les Rambles, Plaça Catalunya i Front Marítim



Font: Barcelona Regional

²⁷ Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona

Un model urbà que prioritza els desplaçaments a peu

Des de ja fa molts anys Barcelona està apostant per reforçar els desplaçaments en modes actius implantant tot tipus de mesures per guanyar espai de qualitat pels desplaçaments a peu i bicicleta (pacificació de carrers, eixamplament de voreres, regulació de velocitats,...).

Actualment, tots els districtes de Barcelona disposen de zones per a vianants on l'accés dels vehicles hi està regulat. Així mateix, una bona part dels districtes de Barcelona disposen de zones 30 per tal de pacificar el trànsit i fer més agradable i segur el desplaçament dels vianants. Destaca, en aquest sentit el districte de Ciutat Vella, doncs al tractar-se del nucli antic de la ciutat, l'estructura urbanística pròpia formada per carrers estrets i irregulars limita per si sola l'accés als vehicles.

En els propers anys les mesures incloses en el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 com són la implantació del model Superilles, o l'ampliació de voreres a costa de la reducció d'espai públic pel vehicle privat permetran, entre d'altres, donar un salt en la millora de la qualitat urbana pels desplaçaments a peu, consolidant un model de mobilitat en el que els vianants són la prioritat.

Proposta orientativa de Superilles



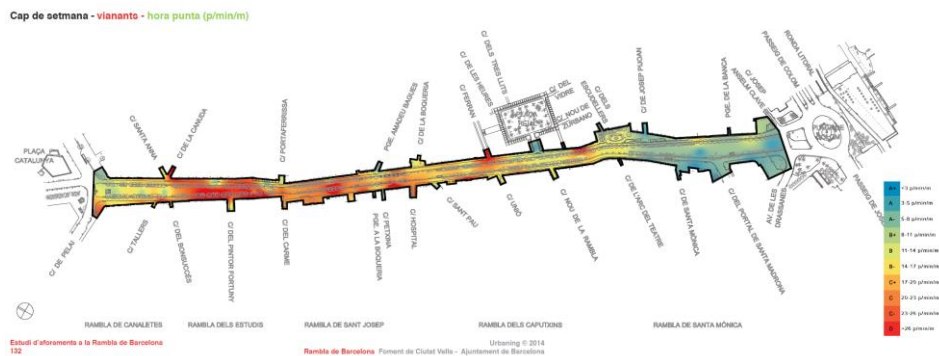
Font: Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (PMU 2013 – 2018)

Alta densitat de turistes, conflictivitat amb altres usos

S'ha de tenir present que passejar per la ciutat és un atractiu turístic en si mateix, sobretot per algunes zones i barris com són per exemple l'entorn Les Rambles i el Barri Gòtic o el Passeig Marítim, on es concentra un alt volum de visitants. Aquesta tendència a la concentració de les visites turístiques en àmbits específics de la ciutat genera un gran volum de vianants i determina que en moments de màxima

demanda hi hagi zones on la comoditat del vianant es veu afectada i es produeixen situacions de dificultat per a la circulació de les persones. Destaca l'alta concentració de turistes en alguns eixos de ciutat com Les Rambles, que tenen prop de 100 milions d'usuaris l'any²⁸ (260.000 persones en dia feiner i 330.000 en cap de setmana).

Nivells de servei a Les Rambles en hora punta del cap de setmana



Font: Urbaning, Foment de Ciutat Vella i Ajuntament de Barcelona (2014)

Les Rambles



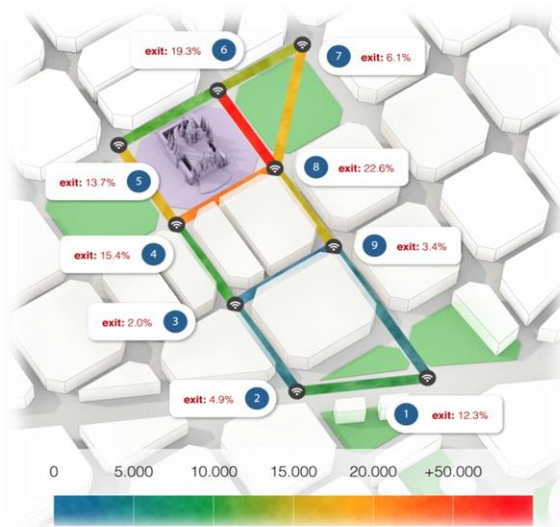
Font: Barcelona Regional

En el Passeig de Gràcia o en el viari que envolta el Temple de la Sagrada Família (Mallorca, Provença, Marina i Sardenya) es registren més 1.500 vianants per hora. Si analitzem la intensitat de visitants per trams d'illa de cases s'observa que aquells més saturats són Marina entre Mallorca i Provença i Mallorca entre Marina i Sardenya. Diversos actors confirmen l'acumulació de visitants a les voreres de

²⁸ "Estudi sobre els aforaments de vehicles i vianants de la Rambla", elaborat l'any 2014 per Urbaning i encarregat per Foment de Ciutat Vella de l'Ajuntament de Barcelona

l'entorn de la Sagrada Família sobretot als carrers Marina i Sardènyia on el flux de turistes està principalment derivat de les parades d'autocars de l'Avinguda Diagonal ja que els visitants que arriben amb autocars discrecionals han de recórrer uns 500 metres entre la Zona d'Estacionament fins a la Basílica al llarg d'aquests dos carrers.

Flux de visitants a l'entorn de la Sagrada Família



Font: Estudi validació IoT and Big Data Tourism

Els problemes associats a la gran afluència de visitants s'agregen per la concentració horària de les visites. Les hores d'arribada més freqüents es produeixen entre les 10h i les 12h i hi ha un altre pic a la tarda de 14h a 16h. S'observa un comportament diferent durant els dies de la setmana: els dilluns, dimarts i dimecres es presenta un patró d'arribada de turistes semblant, dijous i divendres un altre, i els caps de setmana un de diferent.

En altres eixos com Rambla Catalunya, Ronda Universitat o el carrer Marina es registren fluxos d'entre els 500 i 700 vianants per hora²⁹.

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 i parades d'autocars discrecionals, la circulació per les voreres de grans grups guiats o la circulació d'altres mitjans com bicicletes i vehicles de mobilitat personal, fets que generen dificultats en la convivència entre residents i visitants degut a la saturació de l'espai públic.

²⁹ "Anàlisi de la incidència turística a l'espai públic a partir d'indicadors en tres àmbits de la ciutat de Barcelona". Urbaning per a l'Ajuntament de Barcelona, 2015

Transport públic col·lectiu

En els darrers 15 anys hi ha hagut una aposta clara per part de les diferents administracions públiques per millorar el sistema de transport públic metropolità davant la constatació que aquest és un servei clau per assolir a Barcelona un model sostenible de mobilitat, tant des del punt de vista mediambiental (reducció de la pol·lució, soroll, cost energètic i accidents) com d'equitat social i de millora de la qualitat de vida a la ciutat.

Aquesta política va donar el seu primer pas al 2001 amb el projecte d'integració tarifària, que ha simplificat i fet més transparent la tarificació dintre de la RMB, a més de suprimir els sobrepreus de la ruptura tarifària per l'ús de diferents operadors en els viatges que ho requerien.

D'altra banda, amb la revisió del Pla Director d'Infraestructures per als anys 2011-2020 està previst completar i tancar el programa d'inversions en transport públic més ambiciós dels últims anys, iniciat l'any 2002 amb l'aprovació del primer programa d'inversió quinquennal del PDI 2001-2010. Les inversions realitzades a data d'avui s'han destinat principalment a ampliar la xarxa de metro en 37 km i 42 noves estacions i de la xarxa de FGC amb els perllongaments de Sabadell i Terrassa, totes ja en servei amb cost de 5.051³⁰ milions d'euros.

Ampliació de la xarxa de metro 2001 - 2016



Font: Barcelona Regional

Les inversions que resten pendents afecten bàsicament al tram central de L9 de metro, el perllongament del tramvia al centre de la ciutat, la construcció de nous túnels a Barcelona de la xarxa de FGC i algunes extensions puntuals de la L3 de

³⁰ Segon Informe de seguiment del PDI 2011-2020, maig 2016 (ATM)

metro, entre d'altres. En total, més de 15.000 milions d'euros destinats a modernitzar i ampliar la xarxa de transport públic metropolitana.

Una extensa i moderna xarxa de transport públic per visitar la ciutat

Avui en dia Barcelona disposa d'una àmplia oferta de transport públic (rodalies, metro, autobusos urbans/metropolitans i tramvies) que connecta els diferents barris de la ciutat i permet accedir a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i a molts punts de la resta de Catalunya, amb un 99% de la població resident de Barcelona amb bona cobertura.

El gruix de l'oferta es concentra en el transport públic col·lectiu ferroviari, on la infraestructura segregada permet assolir una velocitat comercial molt atractiva per a l'usuari, tant per al que es desplaça per l'interior de la ciutat com per al que hi arriba des de l'exterior.

A més, les diferents línies d'autobús urbà i metropolità, així com les dues xarxes de tramvia, configuren una xarxa de transport públic en superfície molt extensa, amb una flota de vehicles moderna i amb un elevat nivell d'adaptació a persones amb mobilitat reduïda.

Aquesta gran oferta de transport públic de Barcelona i la seva bona cobertura territorial dóna també un molt bon servei als visitants de la ciutat, que en els seus desplaçaments per la ciutat la fan servir de manera molt habitual. De fet, i a excepció d'algunes zones de Montjuïc, Collserola, o les platges, la majoria d'allotjaments i punts d'atracció turística de la ciutat es localitzen a prop estacions de metro, de tren o de tramvia; que són les zones de ciutat amb un nivell d'accessibilitat en transport públic més elevat.

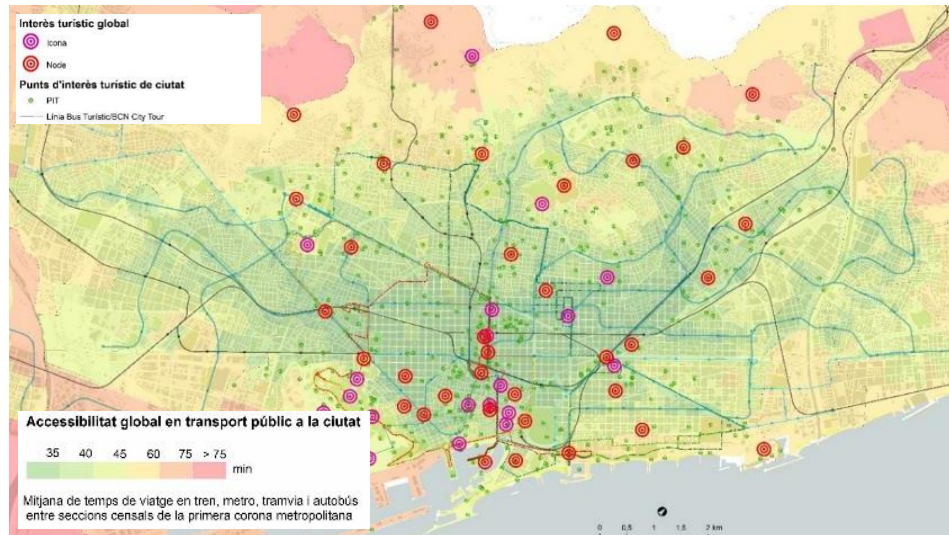
Comparativa de cobertura de transport públic en grans àrees urbanes

Urban Area	Country	Total Population (millions)	Rapid Transit Type	Population Within 1km of Transit Stations	Percent of Population Near Rapid Transit (PNT)	Weighted Density (Residents/km ²)
Paris (City)	France	2,239,837	Metro + Tram + Suburban Rail	2,239,837	100%	29,732
Paris (Metro)	France	12,101,942	Metro + Tram + Suburban Rail	6,002,920	50%	10,474
Barcelona (City)	Spain	1,600,055	Metro + LRT	1,586,914	99%	45,161
Barcelona (Metro)	Spain	3,202,610	Metro + LRT	2,418,374	76%	38,372
Madrid (City)	Spain	3,186,620	Metro + LRT	2,930,851	92%	33,079
Madrid (Metro)	Spain	5,529,090	Metro + LRT	4,215,327	76%	29,826
London (Inner City)	United Kingdom	3,231,901	Metro + LRT + Suburban Rail	2,929,471	91%	18,636
London (Metro)	United Kingdom	10,013,257	Metro + LRT + Suburban Rail	6,130,704	61%	11,213
Rotterdam (City)	Netherlands	611,211	Metro + LRT	513,235	84%	8,735
Rotterdam (Metro)	Netherlands	1,225,154	Metro + LRT	670,130	55%	5,582
New York (City)	USA	8,354,889	Metro	6,414,768	77%	28,271
New York (Metro)	USA	19,865,045	Metro + LRT	6,913,000	35%	13,976
Boston (City)	USA	646,805	Metro + LRT	409,838	63%	11,532
Boston (Metro)	USA	4,650,726	Metro + LRT	714,506	15%	5,239

Font: People Near Transit: Improving accessibility and Rapid Transit Coverage in Large Cities. l'Institute for Transportation & Development Policy (ITDP), octubre 2016³¹

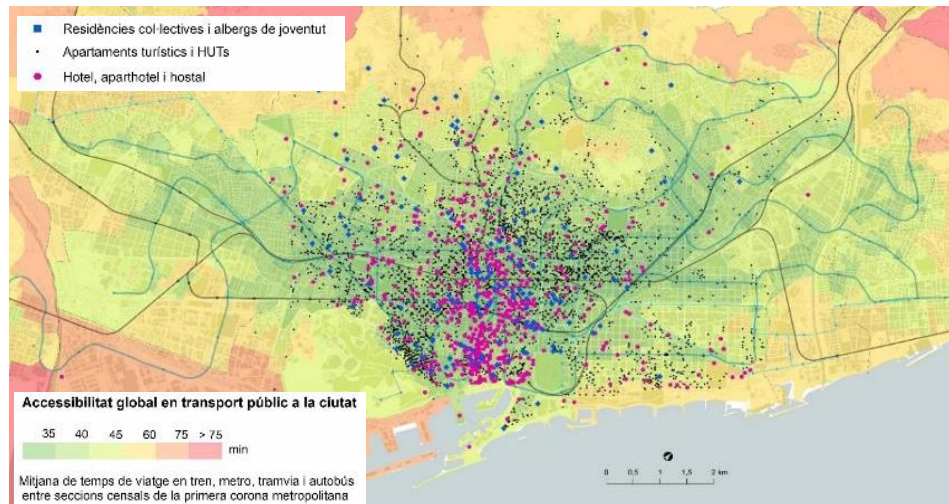
³¹ People Near Transit: Improving accessibility and Rapid Transit Coverage in Large Cities. Institute for Transportation & Development Policy (2016). Es comparen 25 àrees urbanes d'arreu del món, 12 a

Localització dels Punts d'Interès turístics segons nivells d'accessibilitat en TPC



Font: Barcelona Regional

Localització dels allotjaments turístics segons nivells d'accessibilitat en TPC



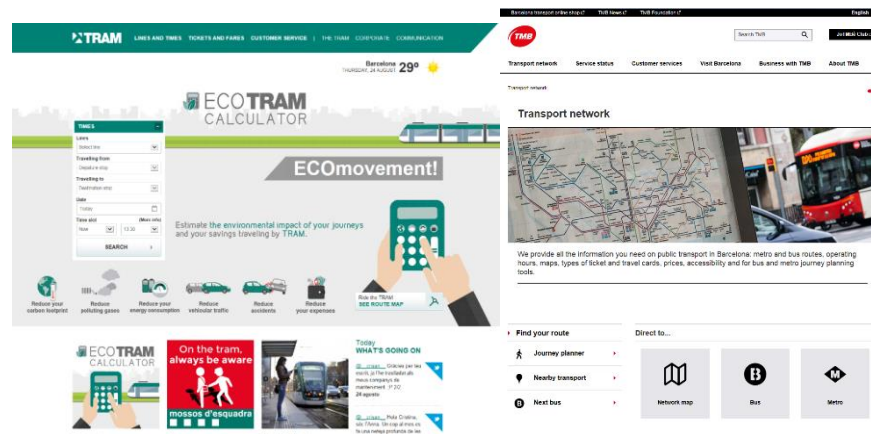
Font: Barcelona Regional

A nivell de la comunicació, les pàgines web dels principal operadors de transport públic disposen d'una versió íntegra traduïda a l'anglès per facilitar als turistes i

països de l'OCDE. S'analiza el percentatge de població que viu a prop d'un "Rapid Transit" (bus, metro, tren o tram). La taula de resultats mostra que Barcelona és la segona àrea urbana amb millor cobertura de transport públic per davant de Londres, Nova York, Boston, etc.

visitants tot tipus de dades de la xarxa de transport públic i informació per desplaçar-se per la ciutat.

Web operators



Font: Barcelona Regional

Una àmplia oferta de títols de transport públic específics per al turista

La xarxa de transport públic de la ciutat de Barcelona ofereix nombrosos i variats títols de transport per als seus usuaris. Des de l'any 2001, amb la posada en servei de la integració tarifària del sistema de transport públic es pot obtenir des d'un bitllet senzill fins a abonaments trimestrals, passant per tot un seguit de targetes integrades de transport que permeten fer ús dels diferents modes disponibles a la ciutat.

D'entre aquests títols, destaquen per la seva incidència en els desplaçaments dels visitants els bitllets senzills i la targeta integrada T-10.

Per altra banda, els operadors de transports ofereixen títols més enfocats a la mobilitat turística com són l'abonament Hola BCN o la Barcelona Card.

Hola BCN. És un títol de transport unipersonal que permet visitar Barcelona i la seva àrea metropolitana en transport públic durant 2, 3, 4 o 5 dies, segons la targeta escollida. Dóna accés de forma il·limitada durant el període de validesa al metro, al funicular de Montjuïc, a l'autobús (TMB), al ferrocarril (FGC), al tramvia (TRAM) i al sistema de rodalies de Barcelona. Els preus són 14,50 €, 21,20 €, 27,20 € i 33,70 € pels abonaments de 2, 3, 4 i 5 dies respectivament.

Des de l'any 2016, amb l'arribada del metro a les terminals aeroportuàries també permet desplaçar-se entre l'aeroport i la ciutat.

Títols de transport Hola BCN i Barcelona Card



Font: TMB

Barcelona Card. És un producte ofert per Turisme de Barcelona que ofereix una combinació de transport, cultura i descomptes per als visitants per 3, 4 o 5 dies consecutius:

- Ús il·limitat del transport públic de la ciutat (anàleg al títol Hola BCN!).
- Accés gratuït i sense cues a equipaments com ara el Museu Nacional d'Art de Catalunya, Fundació Joan Miró, Fundació A. Tàpies, Museu d'Història de la Ciutat, Museu d'Art Contemporani de Barcelona, CCCB, Museu del Modernisme Català, entre d'altres.
- Descomptes varis per establiments de la ciutat.

Targeta T-Esdeveniment. És un títol de transport que s'adapta a les necessitats dels organitzadors d'un esdeveniment concret, que permet fer viatges il·limitats en tots els mitjans de transport integrats dins de l'àmbit tarifari i en les dates contractades.

Aquest títol té incidència en els visitants de la ciutat que vénen per motiu negoci per assistir a aquells congressos en què es reparteixin aquestes targetes, com per exemple al Mobile World Congress. El preu d'aquest bitllet està integrat dins el preu d'assistència als congressos, pel que no es pot comprar de forma individual.

Títols combinats. FGC ofereix bitllets combinats per poder anar a visitar certs punts de Catalunya. El gruix de les opcions fan referència a diferents combinacions per accedir a Montserrat, però també existeix l'opció de visitar la Colònia Güell a Santa Coloma de Cervelló.

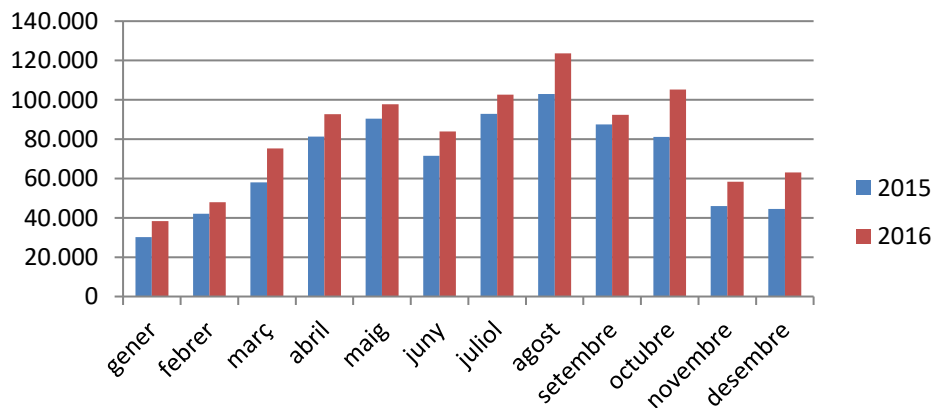
Títol combinat Rodalies i Targeta T-Esdeveniment



Font: ATM

L'any 2016, es van vendre un total de 981.132 títols Hola BCN, el que ha suposat un increment del 18% respecte l'any anterior. Aquest augment significatiu de les vendes del títol Hola BCN del 2016 ha estat motivat en gran part pel fet d'incloure el viatge d'anada i tornada de l'aeroport, que és un bitllet no integrat amb un preu de 4.50 €.

Unitats d'HolaBcn! Venudes mensualment



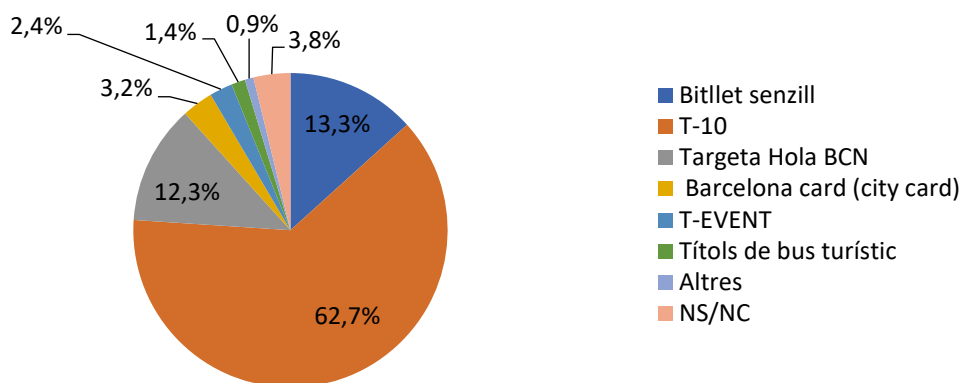
Font: TMB

El turistes utilitzen majoritàriament la T-10, un títol de transport amb una elevada subvenció

Tot i disposar d'una àmplia oferta de títols que s'adapten a la mobilitat turística, la targeta T-10 és el principal títol de transport utilitzat pels turistes en els desplaçaments interns per Barcelona, amb un 62,7%, seguit del bitllet senzill 13,3%.

El conjunt de títols específics per a turistes (Hola BCN, Barcelona Card, T-Event, ...) tenen poca penetració en la mobilitat dels turistes (un 19%), essent el títol Hola BCN el més utilitzat amb un 12,3%.

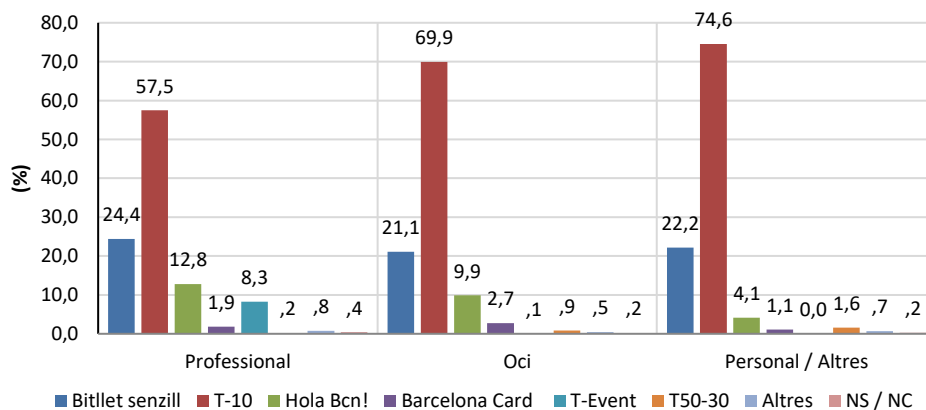
Títol de transport usat en el desplaçaments



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

La T-10 és especialment usada en els desplaçaments dels turistes que visiten Barcelona per motius personals (74,6%) i d'oci (69,9%). En canvi, els turistes professionals són els que més usen el bitllet senzill i la T-Event en els seus desplaçaments respecte al conjunt de turistes.

Títol de transport segons motiu de visita



Font: Enquesta de l'Activitat Turística a la ciutat de Barcelona, 2016

En termes de preu es destaca que la tarifa de l'Hola Barcelona té unes tarifes similars al *Título Turístico de Madrid* i només Roma té una oferta més econòmica que Madrid i Barcelona. De fet, a la ciutat de Barcelona la baixa utilització dels títols turístics està més condicionada pel propi model tarifari del sistema de transport públic, amb la disponibilitat del títol integrat T-10 que té unes prestacions molt competitives i que també pot ser utilitzat pels turistes, ja que es tracta d'un abonament multipersonal que permet el transbordament amb validesa d'un any i

amb una tarifa molt subvencionada de 0,99€ per viatge, i no tant per les característiques de funcionament dels títols específics dels turistes.

Comparativa de tarifes dels títols turístics a altres ciutats europees

	París	Berlin	Roma	Madrid	Londres	Barcelona
	<i>Forfait Paris Visite</i>	<i>Berlin Welcome Card</i>	<i>MetroBus Roma</i>	<i>Título Turístico</i>	<i>Pay as you go/Travelcards</i>	<i>Hola Bcn!</i>
1 dia	11,65 €		7,00 €	8,40 €	£6,60 ³² /£12,30 ³³	8,40 € ³⁴
2 dies	18,95 €	19,90 €	12,50 €	14,20 €		14,50 €
3 dies	25,85 €	27,90 €	18,00 €	18,40 €		21,20 €
4 dies		32,50 €				27,50 €
5 dies	37,25 €	36,50 €		26,80 €		33,70 €
6 dies		42,00 €				
Setmanal			24,00 €	35,40 €	£33,00	

Font: Barcelona Regional

Comparativa de preu de la validació dels títols de transport

	Preu (Euros)	Validacions/dia (1)	Euro/validació
Hola BCN 2 dies	14,50	3,99	1,81
Hola BCN 3 dies	21,20	3,96	1,78
Hola BCN 4 dies	27,20	3,65	1,86
Hola BCN 5 dies	33,70	3,52	1,91
Bitllet Senzill	2,15	1	2,15
T-10	9,95	10	0,99

Font: Barcelona Regional

El metro, el mitjà de transport preferit pels turistes amb més de 71 milions de desplaçaments

El metro, amb una quota del 32,7%, és el mitjà de transport utilitzat majoritàriament pels visitants en els seus desplaçaments mecanitzats a Barcelona. Aquesta preferència pel metro i l'elevat nombre de desplaçaments realitzats cada any a la ciutat per part dels visitants (uns 600.000 desplaçaments diaris segons els càlculs realitzats a l'Apartat d'*Estimació de la demanda de mobilitat turística*) donen com a resultat una demanda aproximada d'uns 71 milions de desplaçaments en el conjunt de la xarxa.

És a dir, dels 381,4 milions de viatges realitzats en la xarxa de metro a l'any 2016, es calcula que un 18% correspondrien a desplaçaments realitzats pels visitants, percentatge que estaria a l'entorn del 15% en un dia feiner en el que la mobilitat quotidiana dels residents és més elevada.

³² Límit diari a pagar amb el sistema pay as you go.

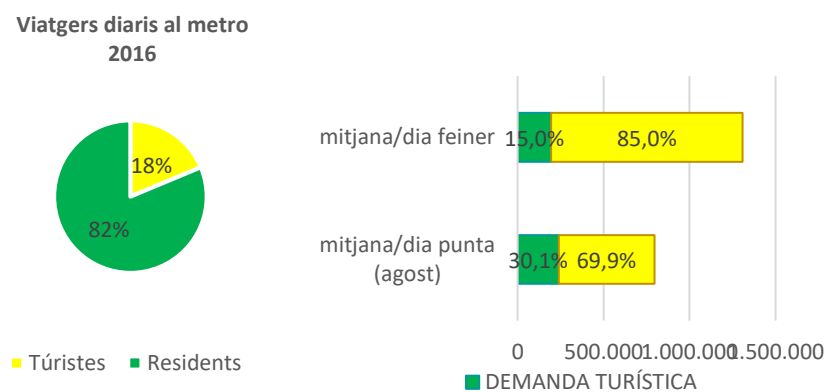
³³ Preu d'una Travelcard diària.

³⁴ Tarifa corresponent a la T-Dia

Diàriament s'estima que la demanda de desplaçaments en la xarxa de metro en un dia mig és d'uns 196.000 desplaçaments.

A l'agost, amb major afluència turística i en dies punta amb presència de creuers, s'estima que la mobilitat turística en metro s'eleva fins als 240.000 viatges. És a dir, en els períodes de temporada alta la demanda turística podria suposar fins el 30% dels viatges que es fan en metro.

Estimació del pes de la mobilitat turística al metro, 2016



Font: Elaboració pròpia amb dades de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i l'exploració de l'Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016

Aquestes dades de demanda posen de manifest l'important paper de la xarxa de metro per garantir una mobilitat sostenible a la ciutat de Barcelona, on els desplaçaments turístics representen una part molt significativa de la mobilitat global de la ciutat.

L'elevada capacitat de transport del metro i l'extensió de la seva xarxa a l'àmbit central de la ciutat permeten canalitzar diàriament un volum de desplaçaments de visitants difícilment assumible per qualsevol altre alternativa de transport.

L'aportació de la mobilitat turística al creixement de la demanda de metro

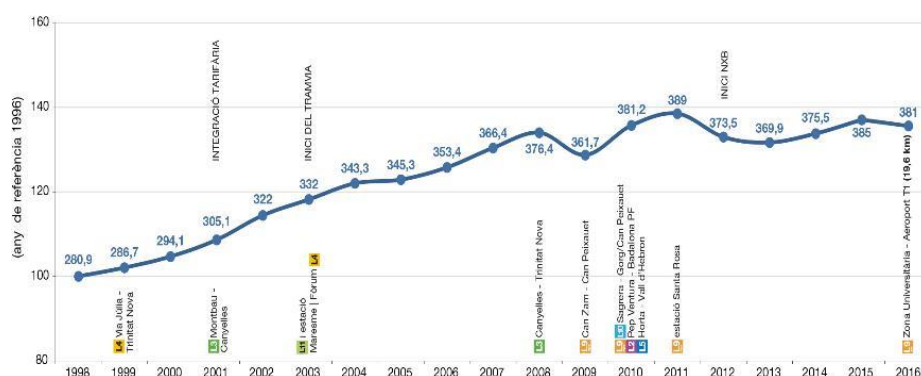
Amb més de 71 milions de desplaçaments en la xarxa de metro l'any 2016 i unes taxes de creixement anual de l'activitat turística a la ciutat que han duplicat el nombre de visitants en menys de 15 anys és evident que l'aportació de viatgers generats per la mobilitat turística és un factor més que està tenint un impacte significatiu en la consolidació del creixement de la demanda de la xarxa de metro al llarg d'aquests anys.

Aquesta 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.

Així, entre els anys 2007 i 2012 la demanda de la xarxa de transport públic s'ha mantingut relativament estable, amb lleugeres pèrdues, a diferència de la resta d'indicadors de mobilitat generals de ciutat que han sofert importants davallades (utilització vehicle privat, utilització autopistes de peatge, ingressos per aparcaments,)

Evolució de la demanda en la xarxa de metro



Font: TMB, ATM

No obstant això, cal remarcar que aquest aspecte favorable en termes de demanda i d'aprofitament de capacitat del conjunt de la xarxa de metro està impactant negativament en la recaptació en el sistema de transport públic com a conseqüència d'un model tarifari que afavoreix l'ús majoritari (el 62 %) d'un títol de transport fortament subvencionat per part dels turistes (2 de cada 3 desplaçaments pels turistes han estat validats amb T-10).

Així, l'any 2016, amb una demanda turística en la xarxa de metro d'uns 71 milions de viatges, les validacions que es van fer amb el títol Hola BCN! només van representar el 2,3% (8,7 milions) total del sistema (381,4 milions).

Amb tot l'exposat anteriorment, cal dir que la conjunció entre els baixos nivells de la taxa de cobertura i l'ús intens de la targeta T-10 per part dels visitants, fa que s'aboquin importants recursos per part de les administracions en el finançament dels títols utilitzats pels visitants.

Ús intensiu del metro en trams centrals de la xarxa, on el sistema presenta uns nivells de saturació més elevats

La forta estacionalitat de l'activitat turística i la concentració de la mobilitat turística en els punts d'interès turístics de la ciutat incrementa la intensitat de la utilització

de la xarxa de metro en determinats trams i estacions amb uns percentatges encara força més elevats.

En aquest sentit, els elevats nivells de saturació que pateixen actualment alguns trams centrals de les línies de metro es poden veure agreujats pels importants augments de demanda turística dels darrers anys, especialment en els trams de les línies L1, L3 i L5. Les retallades d'inversions i de manteniment del sistema durant els anys de crisi econòmica estan tensionant encara més el sistema.

Aquesta problemàtica és més acusada al migdia i a les tardes ja que al matí les hores puntes de demanda turística no coincideixen amb la mobilitat obligada de ciutat i es fa possible assolir un major aprofitament de la capacitat del sistema sense afegir una tensió addicional.

L'anàlisi de les validacions del títol turístic Hola BCN! mostra la concentració de la demanda turística en les estacions de metro localitzades a les zones més cèntriques de la ciutat, a l'entorn dels principals icones turístics de la ciutat: Sagrada Família, Plaça Catalunya i Rambles, Plaça Espanya – Montjuïc i Barceloneta – Port Olímpic. Així, en 15 estacions de metro s'engloben el 66% de les validacions d'Hola BCN! el 2016.

Boca de metro a l'estació de Barceloneta



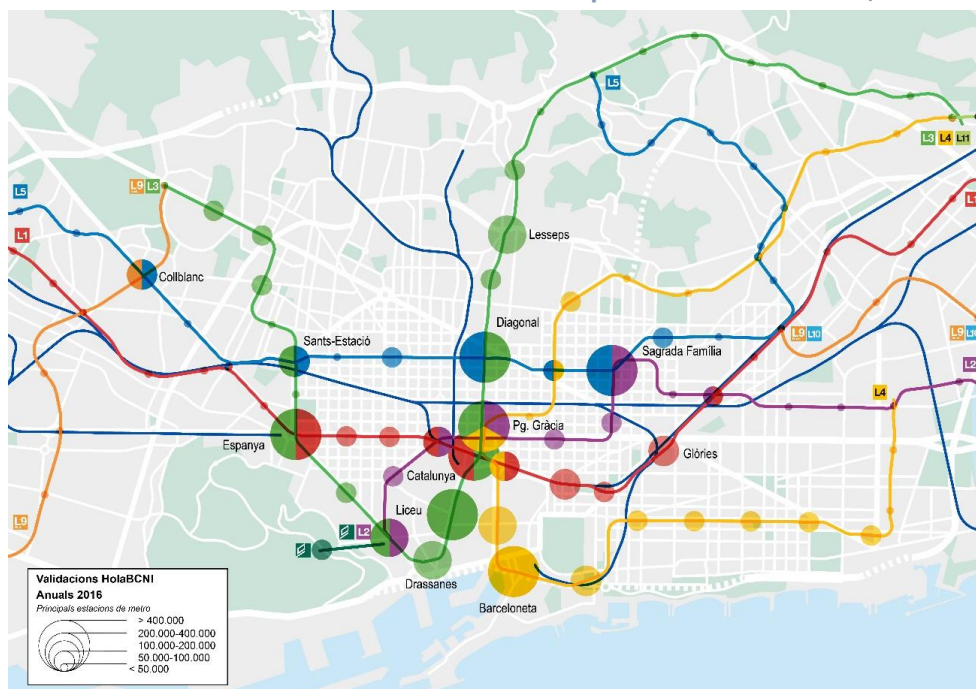
Font: Barcelona Regional

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

Estació	Validacions	% del total	Principals PIT associats
Sagrada Família	773.099	8,6%	Basílica de la Sagrada Família
Catalunya	734.755	8,2%	Plaça Catalunya
Espanya	644.601	7,2%	Plaça Espanya; Font Màgica de Montjuïc; Poble Espanyol; Anella Olímpica; Fira de Barcelona
Liceu	572.522	6,4%	Mercat de la Boqueria; Les Rambles
Passeig de Gràcia	435.525	4,9%	Casa Batlló; La Pedrera
Barceloneta	431.753	4,8%	La Barceloneta; El Maremàgnum
Diagonal	404.101	4,5%	Casa Batlló; La Pedrera
Lesseps	372.850	4,2%	Park Güell; Places de Gràcia
Drassanes	321.777	3,6%	Monument Colom; Les Rambles
Jaume I	306.122	3,4%	Catedral; Museu Picasso; Born; Barri Gòtic
Paral·lel	235.664	2,6%	Raval; Port Vell
Ciutadella	182.921	2,0%	Vila Olímpica
Urquinaona	176.785	2,0%	Palau de la Música; Plaça Catalunya
Sants Estació	172.076	1,9%	<i>Node d'accés a la ciutat en tren</i>
Universitat	163.377	1,8%	Plaça Catalunya; Raval

Font: Enquesta de l'Activitat Turística a la ciutat de Barcelona, 2016

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



Font: Barcelona Regional a partir de dades Hola BCN!

La nova xarxa bus, una xarxa més comprensible, també pel visitant

La xarxa d'autobusos urbans de Barcelona s'estén per tota la ciutat amb un centenar de línies, una longitud de xarxa de 1.714 km i 2.548 parades.

Des d'uns anys ençà s'està remodelant la xarxa, implementant progressivament un nou esquema d'exploració dels servei. Es tracta d'una xarxa formada per línies d'altres prestacions que segueixen la trama ortogonal de la ciutat i es configura en 17 eixos verticals, 8 eixos horitzontals, i 3 diagonals, i ha de permetre implementar millores per augmentar la velocitat comercial i les freqüències de pas. La nova xarxa de bus es caracteritza per ser molt més llegible i comprensible que la xarxa convencional, fet que pot permetre major ús per part del visitant, i usuari no habitual.

Plànol de nova xarxa de bus de Barcelona



Font: TMB

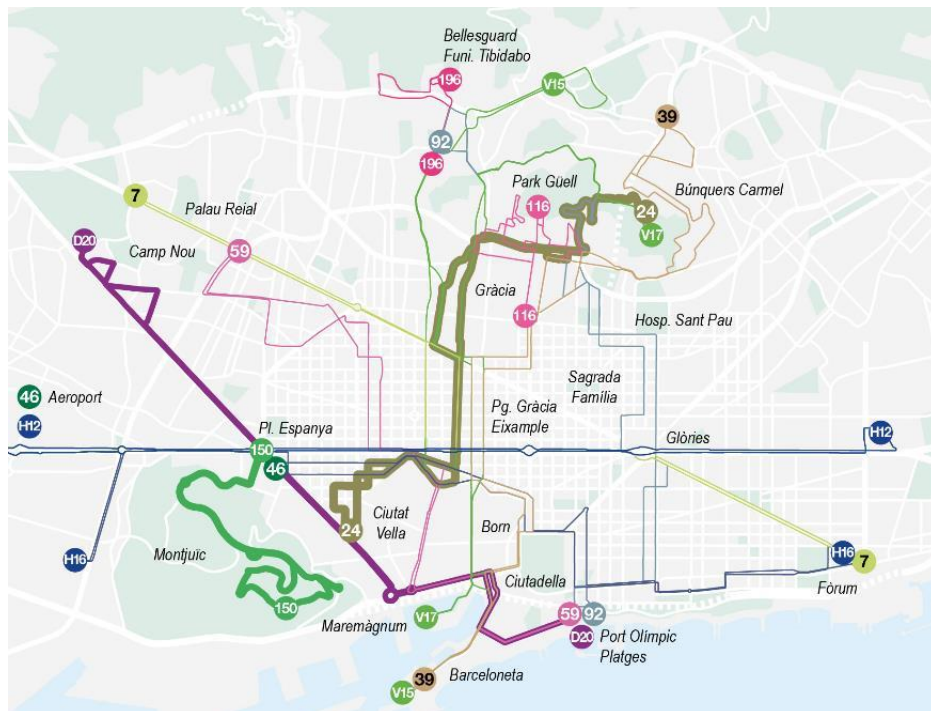
Problemes de saturació en les línies d'autobús que donen servei als principals centres d'atracció turística

Des del punt de vista del repartiment modal el paper de l'autobús urbà en els desplaçaments dels turistes assumeix un paper secundari (un 5%) respecte al metro, complementant i facilitant els desplaçaments a determinades àrees de la ciutat d'interès turístic en les que la xarxa de metro no hi arriba tant fàcilment.

En termes absoluts es calcula que la seva demanda representa de mitjana uns 29.000 desplaçaments en un dia laborable, el que representa un 5% del total de desplaçaments que es realitzen en la xarxa d'autobús (515.000 viatges al dia³⁵). No obstant això, l'acusada estacionalització de la demanda turística i la seva concentració en un nombre de línies està tenint un impacte considerable sobre la qualitat del servei en termes de congestió i massificació en determinades línies, generant un nombre elevat de queixes i conflictes entre la resta d'usuaris. El 67% de les validacions de l'Hola BCN que es realitzen en la xarxa d'autobús es concentren en 15 línies.

En aquest sentit s'observa com les línies que connecten les principals zones turístiques com les platges, Plaça Catalunya, Sagrada Família, Park Güell o Montjuïc són utilitzades intensivament pels visitants, afegint-hi una càrrega de passatge important i generant problemes de saturació tot i l'elevat reforç del servei d'aquestes línies.

Línies d'autobús amb major utilització pels turistes



Font: TMB

Destaquen la línia 24, que connecta la Plaça Catalunya amb el Park Güell, passant per Pg. de Gràcia amb una freqüència horària de 5- 6' en dies laborables i de 8'-10' els festius, i la línia 150, que fa un recorregut per Montjuïc, amb un 13% i un 10% del total de validacions del Hola BCN, respectivament. La línia D20, que dona servei

³⁵ Estimació de la mitjana de viatges/dia al bus a partir de les dades TMB

a la zona del Maremàgnum i platges de la Barceloneta també destaca amb un ús intensiu de turistes, concentrant un 8% de les validacions.

Validacions Hola BCN! en la xarxa d'autobusos, 2016

Línia	Validacions	% del total	Principals PIT associats
24	182.875	12,7%	Plaça Catalunya; Casa Batlló; La Pedrera; Gràcia; Park Güell
150	144.106	10,0%	Plaça Espanya, Font Màgica; Anella Olímpica; Castell de Montjuïc
D20	120.803	8,4%	Port Olímpic; Barceloneta; Rambles; Plaça Espanya; Camp Nou
59	78.458	5,5%	Vila Olímpica; Barceloneta; Rambles; Plaça Catalunya; Camp Nou
V15	96.303	6,7%	Barceloneta; Plaça Catalunya; Casa Batlló; La Pedrera
196	64.005	4,5%	<i>Connecta parada FGC Tibidabo amb funicular del Tibidabo</i>
92	70.566	4,9%	Port Olímpic; Vila Olímpica; Torre Agbar; Park Güell
46	38.111	2,7%	Plaça Espanya; Fira de Barcelona (ambdós recintes); Aeroport
H16	55.304	3,8%	Fòrum; Vila Olímpica; Port Olímpic; Palau de la Música; Plaça Catalunya; Plaça Espanya
V17	54.302	3,8%	Maremàgnum; Palau de la Música; Casa Batlló; La Pedrera; Places de Gràcia; Park Güell
116	37.341	2,6%	Park Güell; Places de Gràcia
Línies especials	34.850	2,4%	-
39	24.586	1,7%	Barceloneta, La Pedrera
7	32.060	2,2%	Fòrum; Torre Agbar; Casa Batlló; La Pedrera; Camp Nou
H12	26.349	1,8%	Fira de Barcelona (recinte Gran Via); Plaça Espanya; Passeig de Gràcia; Torre Agbar
Resta de línies	335.807	23,4%	-
TOTAL	1.437.282	100,00%	

Font: TMB

S'ha detectat també que algunes d'aquestes línies són utilitzades per grups de visitants acompanyats per guies, que fan les seves explicacions mitjançant auriculars dins el propi vehicle. Aquest tipus de grup tenen gran impacte en tant que omplen i buiden l'autobús.

La 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.

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



Font: Barcelona Regional i BTV

En aquest sentit, aquest any serà el primer cop que una part dels fons de l'Impost sobre Estades en Establiments Turístics (IET) es destinarà a reforçar el transport públic que passa pel centre de la ciutat i Barceloneta.

El Pla de Millora d'Estiu pretén respondre als increments de demanda generats en època estival, garantint als veïns i veïnes la qualitat del servei en les línies que utilitzen habitualment, així com alhora donar servei a l'increment de turisme que utilitza el transport públic quotidià com a mètode de transport afectant la capacitat d'algunes línies en determinats punts.

Les línies d'actuació del projecte en base a les necessitats de la ciutat són les següents: reforçar les línies que transporten més passatge derivat dels desplaçaments cap a les platges, reforçar la base de les línies de la Nova Xarxa i reforçar les línies d'eixos de transport importants de passatge que porten als usuaris cap a la zona central de la ciutat, que és una zona generadora de la mobilitat

Bus turístic

El bus turístic és un servei regular sota concessió administrativa atorgada per l'AMB. Barcelona compta amb dos operadors: Barcelona Bus turístic, de l'empresa pública TMB i Barcelona City Tour, de l'empresa Julià. Es tracta d'un servei específic per visitants que combina les característiques d'atracció turística i de servei per a la mobilitat interna dels visitats.

El bus turístic permet realitzar un recorregut panoràmic dels principals atractius turístics de la ciutat des de un autobús de doble pis i amb servei d'audioguia en diferents idiomes. Es tracta d'un sistema *hop on – hop off* que permet pujar i baixar tantes vegades com l'usuari vulgui, permetent així al turista una visita de la ciutat al seu propi ritme.

Un servei turístic d'èxit, amb 2,82 milions d'usuaris

El bus turístic va experimentar un creixement molt important inicialment, però els darrers anys ha mantingut unes xifres de demanda molt estables. L'any 2016 es van vendre 2,82 milions de bitllets (1,79 Barcelona Bus Turístic i 0,97 Barcelona City Tour). En total, el servei del Bus Turístics té una demanda d'uns 9 milions de desplaçaments, una xifra que s'ha mantingut estable al llarg d'últims anys amb lleugeres oscil·lacions entre ambdues companyies.



Font: AMB i TMB

Els usuaris del bus turístic són principalment turistes (81%), creueristes (10%) i excursionistes (6%), majoritàriament internacionals (85%). La majoria d'ells adquireixen el bitllet d'un sol dia (79%), principalment en el seu segon o tercer dia d'estada a la ciutat.

Bus turístic al pas de la Plaça de les Glòries



Font: Barcelona Regional

Un servei que aporta recursos al transport públic

El Barcelona Bus Turístic va ser pioner en implantar el sistema *Hop on -Hop off* en el transport turístic de la ciutat. Algunes ciutats que van afegir-se a aquesta iniciativa en el servei del transport turístic van ser París, Berlín, Roma, Madrid i Londres. Les tarifes que ofereixen per aquest servei es mostren a la següent taula.

Comparativa de preus Bus Turístic

	<i>Paris Open Tour</i>	<i>Berlin City Sightseeing</i>	<i>Roma City Tour</i>	<i>Madrid City Tour</i>	<i>London City Tour</i>	<i>Barcelona Bus Turístic</i>
Tarifa 1 dia	32€	17€	22€	21€	38€	29€
Tarifa 2 dies	36€	22,5-27€	29€		47,5€	39€

Font: Barcelona Regional

Els bus turístic, a més de permetre una distribució i descentralització del turisme a la ciutat, també té implicacions en termes econòmics, ja que aporta el 80% del seu benefici net (12,5 milions d'euros l'any 2015) al finançament del transport urbà, i el 20% restant a la promoció turística. Aquesta aportació al sistema de transport públic implica una reducció en les necessitats de finançament del pressupost de TMB. No només el Barcelona Bus Turístic contribueix al finançament del transport públic urbà, sinó també l'Aerobús i el Barcelona City Tour mitjançant l'aplicació d'un cànon al seu servei comercial.

Solapament de línies i aglomeracions en les parades

Tot i la contribució del bus turístic a la descentralització del turisme per diferents districtes de 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, genera una elevada pressió sobre la via pública i l'espai urbà.

En total, a Barcelona operen cinc línies de bus turístics, tres operades per TMB i dues per Barcelona City Tours, amb una flota de 76 i 40 autobusos respectivament, amb una xarxa amb una longitud total de 124km. Cada empresa compta amb parades pròpies i els usuaris poden intercanviar entre les rutes de la mateixa empresa.

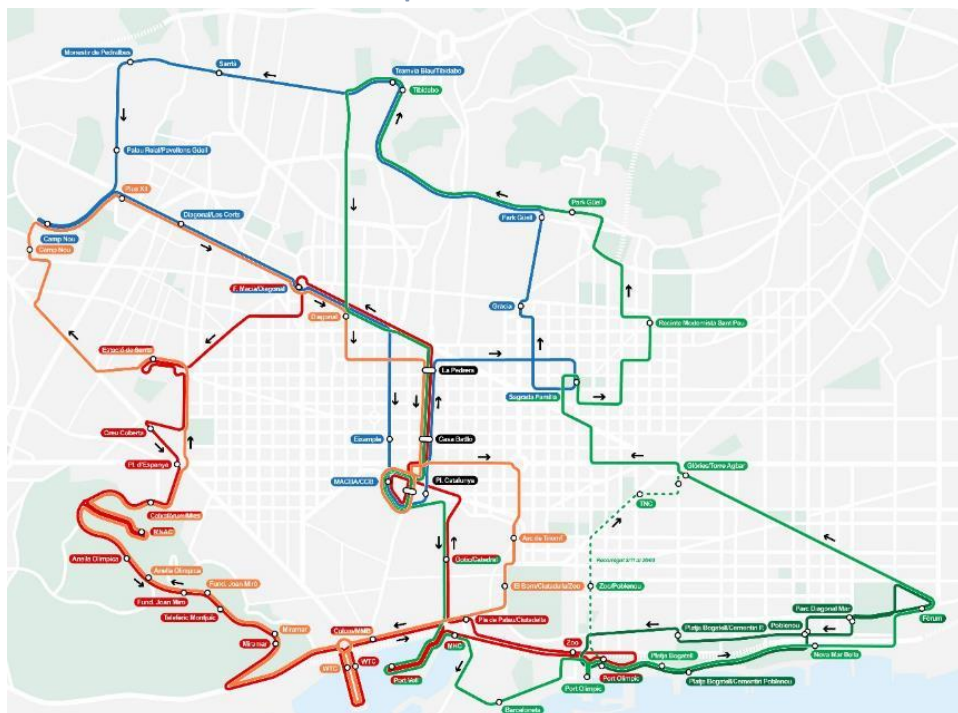
Dades del servei del Bus Turístic a Barcelona

	Ruta Est i Oest	Ruta Blava, Verda i Vermella
Línies:	2	3
Vehicles:	40	76
Parades:	32	45
Antiguitat flota:	5,31 anys	12,4 anys
Longitud recorreguda:	1,17 M km / any	1,70 M km / any
viatgers:	3,48 M	5,55 M

Font: AMB, 2016

Cada ruta triga unes dues hores en fer el recorregut, excepte la ruta verda de Barcelona Bus Turístic que fa un trajecte de 40'. Tenen una freqüència d'entre 5 i 25 minuts segons la temporada. Tot plegat, determina unes densitats elevades de la flota de vehicles en els circuits de la ciutat.

Circuits i expedicions del bus turístic



Font: Barcelona Regional

A l'impacte sobre el trànsit que puguin tenir els autobusos circulant i esperant per descarregar i carregar passatge, s'afegeixen les cues de visitants que esperen

l'autobús en les parades i que entorpeixen la normal circulació de vianants per les voreres.

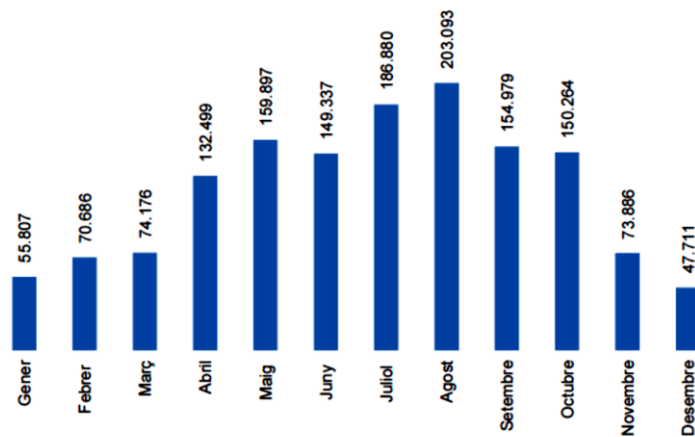
Aquest fet es dona principalment en els mesos de major demanda (d'abril a octubre) i en aquells nodes turístics de major atracció i rotació de viatgers com a Sagrada Família, Plaça Catalunya, Park Güell, F.C.B, i Moll de Barcelona.

Aglomeracions en les parades de bus turístic



Font: Barcelona Regional

Estacionalitat en la demanda del Barcelona Bus Turístic 2015



Font: TMB

Es detecta també la preferència de molts usuaris del bus turístic per viatjar en el pis superior dels vehicles, restant l'inferior sense usuaris. Aquest fet redueix la capacitat del servei alhora que augmenta les cues de turistes en les parades.

Pel que fa al material mòbil es destaca l'elevada antiguitat de la flota de Barcelona Bus Turístic, amb una edat mitjana de 12,4 anys, i la conseqüent afectació a la contaminació ambiental,

En aquest sentit, destaca la renovació de la flota de bus turístic que TMB està portant a terme, amb l'adquisició de cotxes de 14 metres, que suposarà augmentar

la capacitat de la planta superior en un 35% i una millora en termes de contaminació acústica i ambiental.

Autocars discrecionals de serveis turístic

L'excursió panoràmica en autocar; un mode de visita de la ciutat ràpid i còmode

Els serveis discrecionals que circulen per Barcelona són nombrosos i difícils de comptabilitzar i categoritzar, doncs existeixen multitud d'agents (agències turístiques, escoles, hotels, etc.) que de forma autònoma organitzen excursions a la ciutat d'una forma no periòdica i sense cap control per part de la ciutat. Es poden distingir els següents tipus bàsics de visites panoràmiques en autocar discrecional:

- D'excursionistes que arriben des de la costa catalana per un dia.
- De creueristes que contracten un circuit panoràmic per visitar la ciutat en poques hores.
- De turistes per visitar la ciutat des de Barcelona.

Es tracta d'un model de visita característic de Barcelona i que no totes les capitals turístiques tenen. Per una banda, Barcelona s'ubica en un territori amb alt poder d'atracció turística i un gran nombre d'allotjaments turístics. En aquest sentit, la costa catalana és aportadora de visitants per un dia a la ciutat (excursionistes). Per altra banda, la importància del Port de Barcelona en quant a nombre de creueristes en trànsit, que aporta a la ciutat visitants de molt curta durada.

A més, diferents operadors ofereixen excursions panoràmiques en autocar discrecional adreçades pels turistes allotjats a la ciutat, que són recollits en el propi hotel.

Les darreres dades obtingudes en les enquestes realitzades el mes de maig de 2017 a xofers a Sagrada Família (B:SM 2017) mostren la importància que podria estar adquirint aquest tipus de visita entre els turistes allotjats en hotels de Barcelona, i que estarien sent recollits per l'autocar discrecional en el propi hotel.

Segons aquesta enquesta, un terç dels autocars serien d'aquesta modalitat, per davant dels autocars d'excursionistes provinents de les costes i dels creueristes del port.

Tots ells troben en l'autocar discrecional turístic un mode de visita de la ciutat ràpid i còmode que els hi permet realitzar un circuit panoràmic pels carrers de la ciutat aturant-se i visitant alguns dels punts d'interès turístic.

Autocars discrecionals a la Sagrada Família



Font: Barcelona Regional

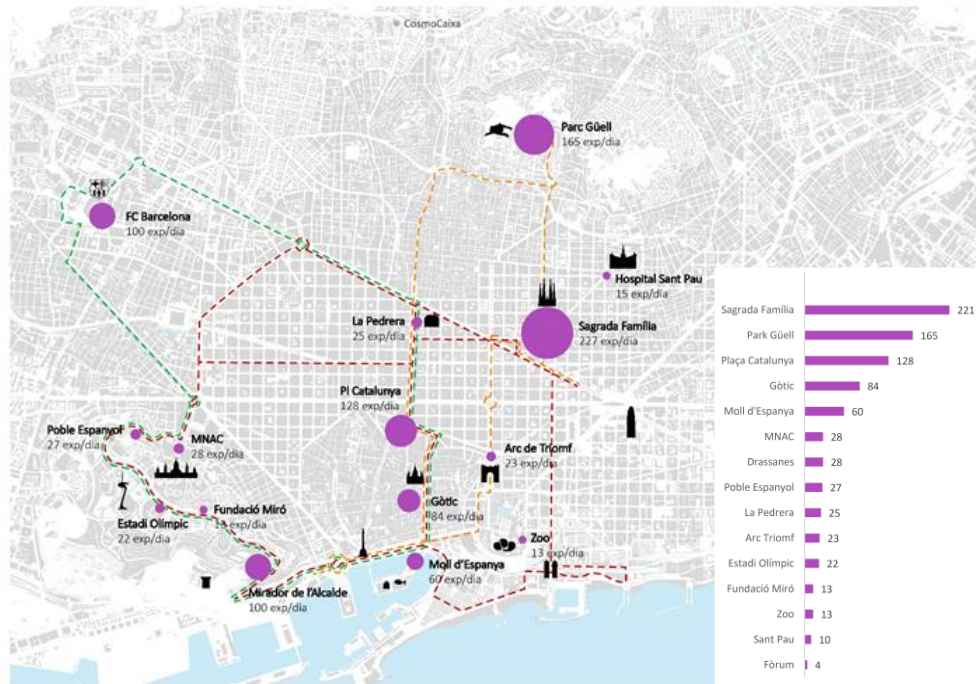
Demanda amb una marcada estacionalitat i elevada concentració a la ciutat

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 determinats àmbits de la ciutat.

A més, per la ciutat circulen molts altres autocars discrecionals vinculats al turisme com els vinculats a congressos i convencions, les visites i excursions d'escolars, o els que realitzen transferències entre port, aeroport i hotels, moltes d'aquestes operacions sense aparcaments específics habilitats.

Les puntes de demanda dels serveis discrecionals turístics es presenten a primavera i a tardor, coincidint amb els màxims d'arribada de creuers al port i a l'estiu amb excursionistes provinents de les costes. En els mesos de temporada alta (de maig a octubre) s'estima que el nombre d'autocars de visitants circulant per ciutat és d'uns 200 - 250 vehicles diaris, amb uns dies puntes de demanda que poden superar els 300 autocars.

Estimació del nombre d'autocars 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

A més, tot i que l'oferta d'excursions que ofereix el sector turístic és amplia i variada, el temps limitat per realitzar la visita i el fort poder d'atracció de determinats elements turístics, fa que molts circuits segueixen un patró de visita similar, concentrant la majoria de visites en la mateixa franja horària i en els mateixos PIC: Sagrada Família, Park Güell, Plaça Catalunya, Montjuic i Camp Nou. D'altra banda, el fet que molts hotels no disposin de guals on poder fer aquest encotxament i desencotxament agreuja la situació en determinats carrers.

En definitiva, es pot afirmar que l'alta afluència diària d'autocars en els mesos de temporada alta genera un impacte que si bé no és important des del punt de vista global del volum circulatori, sí afecta per l'ús intensiu que els autocars fan del viari en determinats indrets de la ciutat, ocupant la calçada tant per parar com per estacionar, així com pel trànsit de grans grups de visitants caminant per les voreres en els seus desplaçaments entre l'autocar i el punt turístic.

La regulació de l'estacionament i aparcament d'autocars a la ciutat com a model de gestió

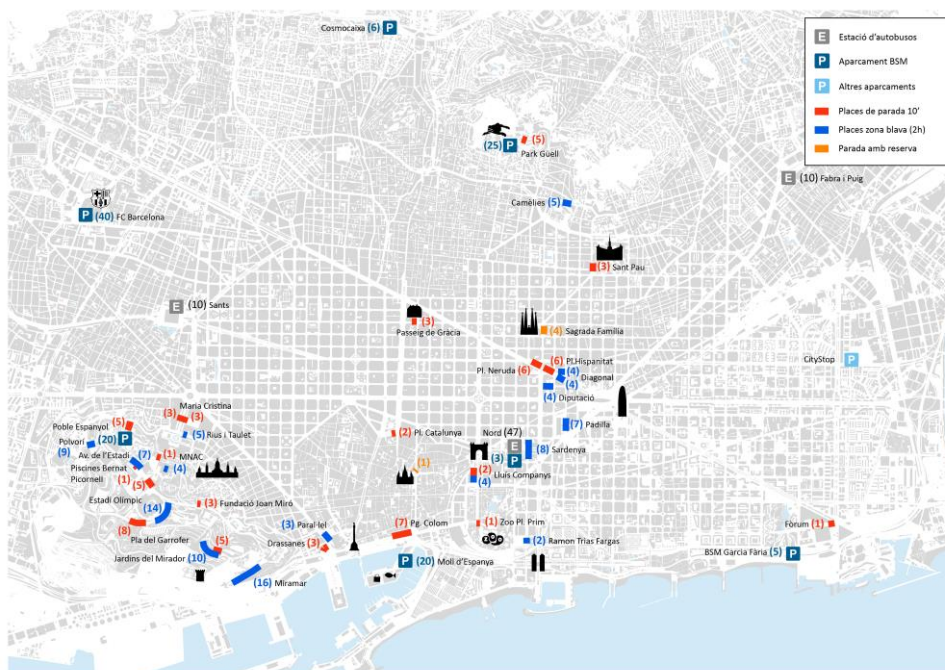
El model de regulació de la mobilitat d'autocars discrecionals en ús turístics a Barcelona actualment es basa en la regulació de l'aparcament i estacionament a la ciutat.

ZonaBus és una xarxa de zones d'aparcament i parada exclusives per a autocars discrecionals situades a prop dels llocs de major aflluència turística de la ciutat i que faciliten i ordenen l'estacionament i la parades d'autocars. Zona Bus es gestionat per B:SM i té com a objectiu principal garantir l'accés de tots els visitants als principals punts d'atracció turística tot reduint l'impacte de la circulació i aparcament dels autocars a la via pública.

El resultat és una forta concentració d'emplaçaments per aparcar a l'àrea d'influència de la Sagrada Família, en el Parc de Montjuïc i a Ciutat Vella, així com en punts singulars menys centrals com el Parc Güell, el Poble Espanyol o les instal·lacions del Fútbol Club Barcelona.

En total, Zona Bus ofereix 66 places de parada per encotxar i desencotxar passatgers, amb un màxim de temps de 10 minuts i de forma gratuïta; 76 places de zona blava d'estacionament d'autobusos, amb un màxim 2 hores i una tarifa general de 5,30€ per hora (a excepció de les places dels Jardins de Costa Llobera on el preu és de 2,45 €/h); i 119 places en aparcaments de llarga durada, amb tarifes variables situades entre 4€ i 5,22€ per hora.

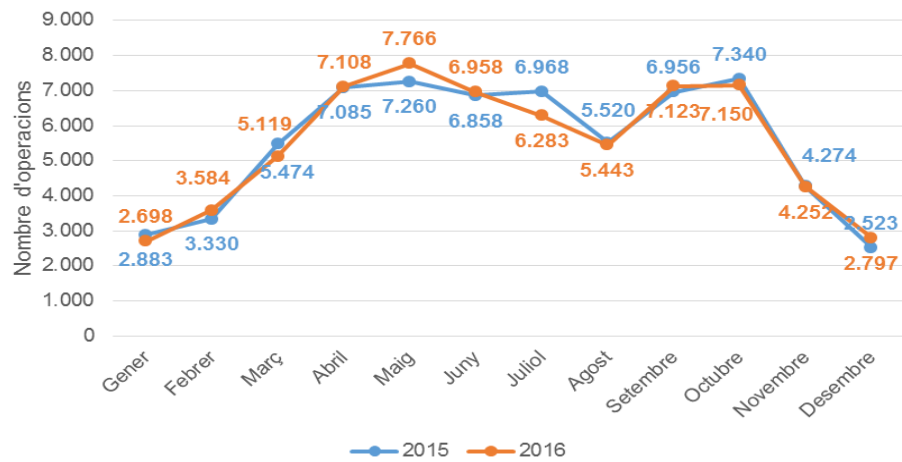
Zona Bus segons tipologia de zones



Font: Barcelona Regional a partir de B:SM 2017

Les dades d'ús de la Zona Bus indiquen que durant l'any 2016 es van realitzar fins a 66.281 operacions en la totalitat de zones blaves (màxim 2h d'estacionament).

Evolució del nombre d'operacions en zona blava de la Zona Bus



Font: B:SM

A més de les zones regulades pel sistema zona bus, altres zones serveixen d'aparcament associat a esdeveniments. És el cas dels carrers al voltant de la Font Màgica les nits d'espectacle o amb altres esdeveniments al Parc de Montjuïc. Recentment s'ha ordenat la zona bus al Parc de Montjuïc i en l'entorn de la Font Màgica.

L'impacte de la circulació i estacionament d'autocars discrecionals en servei turístic

Tot i la posada en servei del sistema de gestió de la Zona Bus es detecta incompliment del temps de parada màxim de 10 minuts³⁶ en un nombre elevat de parades. També s'ha comprovat l'ús de les places per vehicles no autoritzats en els indrets amb menys demanda i control (Sant Pau i Montjuïc), o en els que es tolera certa permissivitat (com Pg. de Gràcia i Pedrera). En aquestes places es realitza el temps d'espera directament en la zona de parada sense desplaçar-se a les zones blaves o aparcaments propers.

A més, es detecten zones amb sobre-ocupació a causa de l'elevat nombre d'arribades d'autocars per l'alta demanda turística, com a Plaça Catalunya, en la que coincideixen un gran nombre d'autocars amb altres serveis d'autobusos regulars com el bus turístic i l'aerobús³⁷.

Es detecten, a més, operacions d'estacionament en zones no autoritzades en zones a l'entorn d'hotels i altres activitats d'interès turístic, com al Port Olímpic o Via Augusta que actualment no disposen de zones d'estacionament d'autocars. També,

³⁶ Observatori del nivell de servei del Zona Bus 2015 (B:SM)

³⁷ La zona de parada de Plaça Catalunya, amb 2 places, és la zona amb major ocupació de la ciutat, amb una de rotació mitjana diària de 6,5 expedicions/hora i en molt moments del dia es detecta sobreocupació.

etapes de circulació en buit fins al moment de recollir de nou el passatge, així com el no pagament de la taxa d'aparcament fins que no es requereix per l'agent.

En els darrers anys s'han anat introduint millores en el sistema, com la delimitació d'una zona d'exclusió d'autocars en l'entorn immediat de la Sagrada Família i la introducció d'un sistema d'informació de places d'aparcament lliures en les places del seu entorn, un sistema de reserves d'estacionament en la Plataforma Logística del Park Güell, el trasllat de les places de parada i estacionament al perímetre de Ciutat Vella, o campanyes per a que els autocars mantinguin el motor parat mentre no circulen o targetes de prepagament per a la ZonaBus.

No obstant això, l'actual model de regulació de l'estacionament d'autocars discrecional té poca capacitat per incidir i modelar la demanda en una ciutat amb una elevada presència d'autocars, no permetent segmentar-la per tipus d'usuari ni introduir paràmetres ambientals en la circulació d'autocars, ni incidir en l'arribada temporal dels visitants.

Parada d'autocars a la Plaça Catalunya



Font: Barcelona Regional

El taxi

Actualment a l'Àrea Metropolitana hi ha un total 10.523 llicències de taxi, amb més de 13.000 conductors. La seva activitat empresarial la realitzen d'acord amb la Llei del Taxi i el Reglament Metropolità del Taxi. Es tracta d'una activitat molt regulada amb unes tarifes establertes per l'Administració i unes llicències atorgades per a poder operar.

Segons l'estudi *Cities with the highest and lowest taxi fares*, publicat el 2015 pel *World Economic Forum*, que compara el cost mitjà en taxi en recórrer tres milles (4.82km) en diferents ciutats del món, Barcelona tindria una tarifa de 10.97\$, per sota de ciutats com Oslo (32.1\$), Milà (17.3\$) o Madrid (11.35\$), però per sobre d'altres com Londres (10.09\$), Lisboa (8.11\$), o Praga (6\$).

Comparació del preu d'una carrera de taxi de 3 milles

París	Berlín	Roma	Madrid	Londres	Barcelona
12.43\$	14.78\$	14.24\$	11.35\$	10.09\$	10.97\$

Font: Cities with the highest and lowest taxi fares. World Economic Forum (2015)

Un trajecte entre el centre de la ciutat i l'aeroport té un cost mitjà de 26€, per sota de les tarifes planes que s'apliquen a altres ciutats com Paris (50-55€) o Madrid (30€) o del preu que es registren en altres ciutats com Zurich (56-65€), Copenhagen (40€) o Amsterdam (45€)³⁸.

Tarifes urbanes base taxi de Barcelona

Tarifa Fare	Baixada bandera Bajada bandera Minimum fare	€/km	Espera Waiting time €/h
1	2,10 €	1,10 €	21,27 €
2	2,10 €	1,30 €	21,70 €
3	2,30 €	1,40 €	21,70 €
4	<p>39 € Preu final / Precio final / Final Price</p>		

SUPLEMENTS / SUPLEMENTOS / ADDITIONAL CHARGES	
	MALETA O SIMILAR / SUITCASE OR SIMILAR Superior a / over >55x40x20 cm 1 € (Màx. 4)
	ESTACIÓ / ESTACIÓN / STATION SANTS Sortida / Salida / Exit 2,10 €
	FIRA BARCELONA GRAN VIA - L'HOSPITALET Sortida / Salida / Exit 2,10 €
	AEROPORT / AEROPUERTO / AIRPORT Entrada-Sortida / Entrada-Salida / Entry-Exit 3,10 €
	MOLL ADOSSAT / MUELLE ADOSSADO / CRUISE LINER QUAY Entrada-Sortida / Entrada-Salida / Entry-Exit 3,10 €
	NITS ESPECIALS / NOCHES ESPECIALES / SPECIAL NIGHTS 23/VI - 24/VI 24/XII - 25/XII 31/XII - 1/1 De 20.00 h a 8.00 h / From 8:00 p.m. to 8:00 a.m. 3,10 €
	OCUPAT PER / OCUPADO POR / OCCUPIED BY 5/6 (Pax) Inclou tots els passatgers / Incluidos todos los pasajeros / All passengers included 3,10 € (Total)

Font: Institut Metropolità del Taxi

En el conjunt de l'Àrea Metropolitana de Barcelona hi ha 300 parades de taxi, i prop del 80% es troben la ciutat de Barcelona. En l'àmbit turístic les parades més important són:

- **Aeroport de Barcelona:** A la T1 i a la T2, amb una organització específica que permet que l'encotxament es desenvolupi amb celeritat.
- **Port de Barcelona:** els usuaris disposen de parades a les quatre estacions del Moll Adossat (terminal A: 20 taxis; terminal B, 36; terminal C, 48, terminal D, 58).

³⁸ Fuente: *The World's Too 100 Airports in 2017*, *Airportsineurope.com*, *Destinia*

- **Estació de Sants:** dues parades organitzades que donen servei als usuaris que surten per la plaça de Joan Peiró i/o per l'accés principal situat a Països Catalans.
- **Parades en els principals PIC:** els PIC de les ciutats compten amb parades de taxis properes, així com moltes altres distribuïdes pels carrers de la ciutat.

Parades de taxi de l'Estació de Sants i Park Güell



Font: Barcelona Regional

Un servei molt utilitzat pels visitants

Com ja s'ha vist anteriorment, en els desplaçaments entre l'aeroport i la ciutat el taxi ocupa una proporció molt important (35%). En canvi, a nivell intern el taxi representa el 4,9% dels desplaçaments de turistes per dins la ciutat, una proporció que es considera igualment elevada i per sobre d'altres transports com el bus turístic i l'autobús.

L'ús del taxi és més utilitzat en els desplaçaments que es realitzen a les zones turístiques més allunyades del centre com el Park Güell (6.1%) i la Sagrada Família (4.1%), mentre que al centre de la ciutat es troba al voltant del 2%.

El taxi és preferit com a mode de transport pels turistes allotjats en hotels (6.5%) respecte els que s'allotgen en altres tipus com HUTs (3.7%), cases d'amics (2.8%) o albergs (1.6%). També destaca l'ús del taxi entre els que visiten la ciutat en grup o per motius professionals (10.1%).³⁹

Utilització del taxi per part dels visitants a la ciutat



Font: Barcelona Regional

Els creueristes són també usuaris habituals del taxi. De mitjana el 56% dels creueristes que pernocten a la ciutat han agafat el taxi en la seva estada, molts d'ells en el moment d'embarcar i desembarcar. En el cas dels creueristes excursionistes, el taxi és agafat pel 23%⁴⁰ d'aquests en la seva estada a Barcelona, tot i que només el 7%⁴¹ l'utilitzen per anar del Port a la ciutat.

Cal destacar també l'important paper que el taxi juga en el desenvolupament d'actes com grans fires i congressos, en els que el taxi és un mode habitual entre els delegats per traslladar-se entre la seu del congrés, l'aeroport i els hotels.

Així doncs la demanda turística del taxi és un dels elements que permet mantenir una flota qualitat que dona servei també als residents. El sector del taxi requereix però un procés d'adaptació a la demanda global que reclama l'ús d'aplicacions i plataformes de reserva per Internet.

³⁹ Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona

⁴⁰ *Activitat de creuers a Barcelona. Impacte sobre l'economia catalana i perfil socioeconòmic del creuerista* (2014). Port de Barcelona i Barcelona Turisme.

⁴¹ Barcelona Regional (2015) a partir de dades de l'Autoritat Portuària de Barcelona (2011)

Bicicletes i vehicles de mobilitat personal

En els darrers anys l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport ha anat augmentant a la ciutat, amb un creixement en els darrers 5 anys del 22% d'etapes realitzades en bicicleta. L'any 2015 es van realitzar uns 145.000 viatges en bicicleta, el 92% com a part de desplaçaments interns a la ciutat⁴².

Aquest increment en l'ús de la bicicleta ha anat acompanyat d'una ampliació i millora de la infraestructura ciclista, amb nous carrils bici, millor condicionament dels existents, més aparcaments, etc.

En aquest sentit l'Ajuntament de Barcelona ha impulsat la Mesura Estratègica de la Bicicleta (2015), que vol donar continuïtat a les mesures del Pla de Mobilitat urbana de Barcelona (PMU 2013-2018) amb noves ampliacions i millores de la infraestructura ciclista (passant de 116 a 308 km de carril bici l'any 2018 i noves places d'aparcaments), amb les mesures necessàries per garantir desplaçaments més segurs i les accions per minimitzar els conflictes amb els altres usuaris de la via pública.

Xarxa ciclable de Barcelona



Font: Barcelona Regional

⁴² Dades Bàsiques de la mobilitat 2015. Ajuntament de Barcelona

Dels 145.022 viatges realitzats en bicicleta l'any 2015, 34.258, gairebé el 24%, es van fer amb el *Bicing*, el servei de bicicleta pública de lloguer de la ciutat.

El servei de *Bicing*, amb gairebé 100.000 abonats, disposa de 6.000 bicicletes de tipus mecànic i 300 bicicletes elèctriques amb pedaleig assistit, i permet desplaçar-se entre 466 estacions d'ancoratges distribuïdes per la ciutat.

La finalitat d'aquest sistema de bicicleta pública és cobrir trajectes curts que fan els residents com a part de la seva mobilitat quotidiana. No es concep com un sistema públic de lloguer de bicicletes per a ús turístic o recreatiu, si no com un servei de transport. En aquest sentit, i a diferència del que succeeix a altres ciutats europees com París o Londres, el sistema de bicicleta pública de Barcelona no permet el seu ús per part dels visitants.

Un ús turístic creixent de la bicicleta, no exempta de conflicte

Segons els resultats de l'Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística⁴³, el 2016 només l'1% dels desplaçaments que fan els visitants els realitzen en bicicleta, en la majoria de casos amb bicicletes de lloguer. Aquest percentatge, però, no inclou els usos recreatius i turístics i només té en compte quan s'utilitza la bicicleta com a mitjà de transport.

L'ús de la bicicleta entre els visitants té tant una funció de mobilitat com d'oci i atracció turística, i com passa amb els residents de la ciutat, cada dia són més els visitants que fan servir la bicicleta. Com s'ha comentat anteriorment, a la ciutat aquest increment en l'ús de la bicicleta està anant acompanyat d'un augment de la infraestructura ciclista, amb nous carrils bici, millor condicionament dels existents, més aparcaments, etc., però la consolidació i integració d'aquest nou mode de transport encara presenta reptes importants.

A Barcelona un bon nombre d'empreses ofereixen servei de lloguer de bicicletes. Es fa difícil identificar tota l'oferta relativa a tots els serveis de lloguers de bicicleta ja que és un sector que està en constant desenvolupament i creixement i són moltes les empreses que aprofiten els nous ginyers emergents per oferir també serveis de lloguer de bicicletes i bicicletes elèctriques.

Les botigues de lloguer i d'organització de visites guiades s'han establert per les zones més turístiques de la ciutat, i amb gran intensitat a Ciutat Vella. L'Associació Bicitours, que representa un important grup d'empreses del sector de la bicicleta a Barcelona, i ofereixen el servei de lloguer i de rutes turístiques per la ciutat, disposava l'any 2013 d'una flota de 3.500 bicicletes, llogaven unes 200.000 bicicletes a l'any i feien unes 5.000 rutes guiades per a més de 65.000 visitants, la

⁴³ Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona

majoria d'elles entre els mesos d'abril i octubre. Les excursions guiades o els propis turistes realitzen les visites principalment per Ciutat Vella, Sagrada Família i Parc de la Ciutatella. En altres zones com el Fòrum - 22@ - Poble Nou, el Parc Güell, Gràcia, Camp Nou i Montjuïc també arriben grups de turistes en bicicleta però en menor mesura.

La visita turística en bicicleta està generant alguns conflictes de convivència, principalment amb els vianants, a causa de la gran afluència de ciclistes en alguns espais ja molt concorreguts, com el Passeig Marítim o els estrets carrers de Ciutat Vella, fet que s'agreuja si la visita es realitza en grup per la gran ocupació de l'espai públic tant quan circulen com quan aparquen.

Grup turístic en bicicleta



Font: Barcelona Regional

Per aquests motius l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles va ser modificada en relació a l'ús de la bicicleta de la ciutat, i aprovada el 27 de febrer de 2015, tot limitant el nombre de persones que poden circular en grup. En concret, preveu que *els ciclistes que utilitzin bicis llogades per activitats turístiques o d'oci no podran circular amb grups superiors a 9 persones, en aquells carrers amb una amplada inferior als 10 metres, i amb grups de 18 persones a la resta de carrers de la ciutat. Aquests grups podran estar acompanyats com a màxim per tres ciclistes acreditats com assistents per la companyia prestadora de l'activitat.*

A més dels establiments de lloguer de bicicletes estan començant a operar a la ciutat flotes privades de bicicletes que estan estacionades en punts d'ancoratge públics i que poden ser llogades pels usuaris a través d'aplicacions mòbil i tornades a ubicacions diferents a l'origen. Actualment a Barcelona operen dues empreses sota aquesta modalitat.

Es tracta d'una activitat disruptiva que pot afavorir l'ús de la bicicleta per part de visitants i de la població resident, però que en algunes zones està saturant els aparcaments públics de bicicletes i que en altres ciutats ha dut a que es trobessin grans concentracions d'aquest tipus de bicicletes, estacionades en l'entorn dels llocs més visitats, moltes d'elles amb un manteniment insuficient.

Flotes de bicicletes de lloguer a l'espai públic



Font: Barcelona Regional

Conflictitat creixent dels VMP amb la mobilitat de vianants

La tendència creixent a la ciutat de nous mitjans de transport com els VMP i cicles de més de dues rodes, i la seva concentració en determinades zones de ciutat està afegint un element de pressió en la gestió de l'espai públic.

Diferents Vehicles de Mobilitat Personal: Airwheel, Segway, patinet elèctric



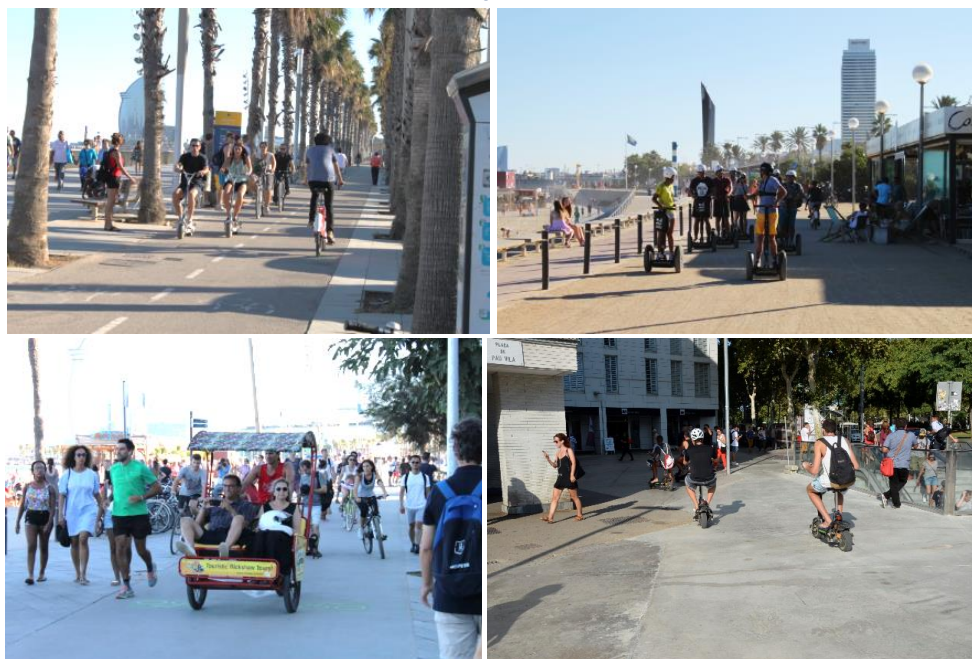
Font: Airwheel, Segway

Els Vehicles de Mobilitat Personal (VMP), també coneguts com a ginys, són aquells modes de transport generalment elèctrics que serveixen per al desplaçament personal de forma còmoda i ràpida. En són exemples el Segway, l'Airwheel o els patinets elèctrics, entre d'altres.

Els vehicles de mobilitat personal no són utilitzats pels turistes com a mode de transport per desplaçar-se dins la ciutat, sinó més aviat com una atracció turística més. La majoria dels locals de lloguer de VMP es troben a Ciutat Vella, districte de Sant Martí i l'entorn de la Sagrada Família.

En aquest sentit, l'arribada sense cap tipus de control d'aquests vehicles ha ocasionat una problemàtica d'intensitat indiscriminada d'ús de l'espai públic en els indrets més turístics de la ciutat. Aquests vehicles provoquen certes incidències i disfuncions amb la mobilitat de vianants i ciclistes, que veuen envaït el seu espai per altres tipus de mobilitat amb característiques molt diferents.

VMPs circulant pel front marítim



Font: Barcelona Regional

Com ha passat amb la bicicleta, en els darrers anys s'han establert a la ciutat, principalment a Ciutat Vella, un bon nombre d'empreses que presten servei de lloguer de VMP i d'excursions guiades. Les principals rutes que ofereixen les empreses de lloguer de VMP transcorren per: Ciutat Vella, Passeig de Colom, Hotel Vela, Passeig Marítim, Port Vell, Port Olímpic, Parc de la Ciutadella i Arc de Triomf. En algunes ocasions arriben fins al Passeig de Gràcia (Pedrera i Casa Batlló), Diagonal, Sagrada Família i Plaça Espanya.

En aquest context l'Ajuntament de Barcelona ha desenvolupat el 2017 una ordenació per regular aquests vehicles de mobilitat personal i els cicles de més de dues rodes, amb l'objectiu de resoldre problemes de convivència a l'espai públic i fomentar una mobilitat més segura, atesa la presència creixent d'aquest tipus de vehicle en l'espai públic.

Local de lloguer de VMPs



Font: Barcelona Regional

Quan els vehicles de mobilitat personal, bicicletes i cicles de més de dues rodes desenvolupin una activitat d'explotació econòmica, la identificació i el registre dels vehicles és obligatòria. Alhora, també s'estableixen unes condicions especials per a les activitats d'explotació econòmica que es duen a terme amb aquests vehicles:

- Els vehicles de tipus A i B, amb un màxim de dues persones i obligatòriament acompanyats per un guia, i el de tipus C1, amb un màxim d'un vehicle per persona, han de complir amb les condicions generals de circulació pròpies del tipus de vehicle i l'àmbit per on es desplacin.
- Els grups, formats per entre tres i sis persones amb vehicles de tipus A o B, hauran d'anar obligatòriament acompanyats per un guia i només podran circular per les rutes següents marcades en aquests plànols:

S'ha de mantenir una distància entre els grups de més de 50 metres i s'ha d'informar de les rutes autoritzades i les condicions de circulació. Tot i així, pot haver restriccions específiques en àmbits i districtes on hi ha una pressió o una problemàtica especial amb aquest tipus de vehicles.



Des d'agost del 2017 un decret prohibeix l'ús comercial de segways i patinets elèctrics a Ciutat Vella, amb l'excepció de dues rutes per creuar el districte de nord a sud i d'est a oest. Aquest decret no afecta els vehicles d'ús personal.

Tipologies de VMP i cicles de més de dues rodes, àmbits de circulació i normativa

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  **B** 

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

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

Cicles de més de dues rodes

C0  **C1**  **C2** 

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

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

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

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

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

Carrer en plataforma única

Carril bici en vorera

Carril bici en calçada

Calçada zona 30

Calçada

Parcs

Per una mobilitat més sostenible, per una ciutat més saludable

	Quadrants	Carreteres	Urbanitzacions	Urbanitzacions amb carril bici	Urbanitzacions amb carril bici i carril bici	Urbanitzacions amb carril bici i carril bici i carril bici	Urbanitzacions amb carril bici i carril bici i carril bici i carril bici	Urbanitzacions amb carril bici i carril bici i carril bici i carril bici i carril bici
A Tipus A	1	1	1	1	1	1	1	1
B Tipus B	1	1	1	1	1	1	1	1
C1 Tipus C1	conductor +3	1	1	1	1	1	1	1
C2 Tipus C2	conductor	1	1	1	1	1	1	1

Font: Regulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes. Ajuntament de Barcelona, 2017

Vehicle privat i motocicleta

A la ciutat de Barcelona el 15% dels desplaçaments interns es fan en vehicles privat i d'aquests el 39% es realitza en ciclomotors i motocicletes⁴⁴. A la mobilitat interna cal afegir el gran volum de vehicles que diàriament entren i surten de la ciutat i que representen el 47% dels desplaçaments de connexió, i tots els moviments de vehicles professionals i logístics que es desplacen dins la ciutat. Tot aquest volum de vehicles movent-se pels carrers de la ciutat produeix nivells de saturació importants i nivells d'emissions de contaminants preocupants.

Pel que fa la mobilitat turística es destaca la baixa utilització del vehicle privat. Així, segons les dades de l'Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística només el 2% dels desplaçaments essent més important l'ús entre els turistes que provenen de la resta de l'Estat i que es desplacen per motius personals.

⁴⁴ Dades Bàsiques de la mobilitat 2015. Ajuntament de Barcelona

Tot i així, cal destacar que durant la celebració de grans esdeveniments, com és el cas del Mobile World Congress, els desplaçaments en vehicles privats i de servei públic augmenten considerablement amb una gran afectació sobre el trànsit de la ciutat.

La mobilitat logística 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 s'afegeix a la resta de vehicles comercials que de mitjana circulen per les vies principals de la ciutat.

Actualment no hi ha dades per valorar la incidència del sector turístic en la mobilitat logística de la ciutat, però és raonable pensar que la tendència està augmentant com a resultat dels creixements tant significatius del turisme a la ciutat.

Càrrega i descàrrega a la ciutat



Font: Barcelona Regional

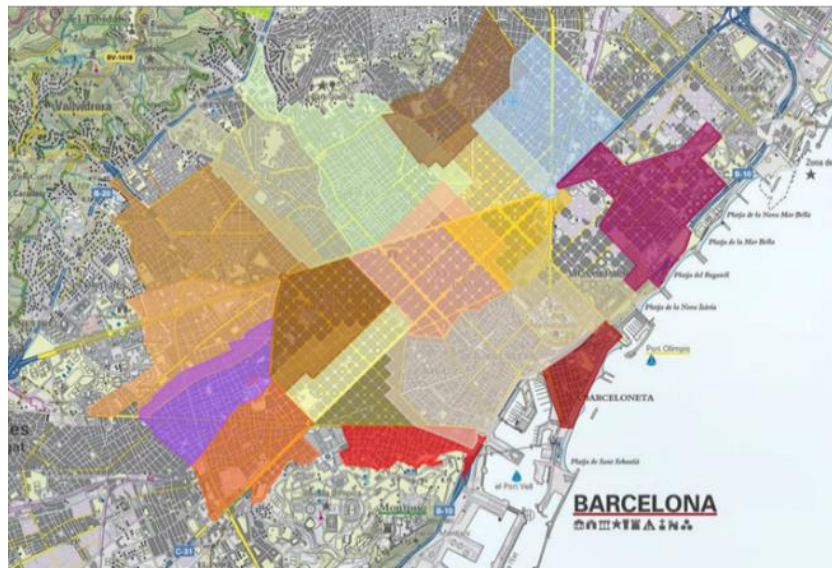
En aquesta mobilitat cal afegir la mobilitat que generen els treballadors directes i indirectes que el turisme genera⁴⁵ (el 17% dels llocs de treball directes).

⁴⁵ Document de diagnosi estratègica. Pla estratègic de turisme de Barcelona 2020.

L'aparcament de vehicles pel visitant

Els visitants que accedeixen en cotxe a Barcelona disposen d'una àmplia oferta d'aparcament. Poden aparcar en superfície en places de rotació de l'àrea blava o verda amb un màxim de 1 o 2 hores depenent de l'àmbit i amb un preu d'entre 2.25€ i 3€ l'hora⁴⁶. També poden aparcar de manera lliure fora de l'àmbit regulat per l'ÀREA.

Àmbit amb aparcament regulat per l'ÀREA



Font: B:SM

Per fer estades més llargues poden optar per aparcar en l'extensa xarxa d'aparcaments i garatges que ofereixen places d'ús públic i que l'any 2015 eren 143.009 places a tota la ciutat.

La majoria de garatges i aparcaments d'ús públic ofereixen preus tancats per aparcament puntual de 24h amb preus variables entre 20€ i 30€, tot i que existeixen productes més econòmics si s'aparca en aparcaments menys centrals.

Dels aparcaments per a ús públic destaquen els oferts per Barcelona Serveis Municipals (B:SM), amb més de 40 aparcaments i 13.000 places. B:SM ofereix diferents productes d'aparcaments que permeten als visitants pagar per temps d'ús. B:SM ofereix un abonament especial per a turistes que permet aparcar per 7.95€ al dia en l'aparcament soterrani de Garcia Fària, al barri de Diagonal Mar.

⁴⁶ Existeixen zones blaves de 3 i 4 hores d'aparcament permès amb preus de 1.96€ i 1.08€ l'hora ubicades en zones amb menys demanda d'estacionament

Abonament especial de B:SM



Font: B:SM

Plànol de la xarxa d'aparcaments B:SM



Font: B:SM

Per a l'aparcament de vehicles especials com caravanes i autocaravanes, existeixen els aparcaments de B:SM Garcia Fària, que està cobert, Pàrking Iglesias, a Montjuïc, CityStop, al barri del Besòs, i ja a Sant Adrià de Besòs, el Park&Ride Besòs, gestionat per Regesa.

L'ús de la motocicleta entre els turistes

Barcelona és la ciutat europea amb major nombre de motos matriculades per habitant, i els motoristes gaudeixen d'una àmplia oferta d'aparcament lliure en calçades i voreres de la que no disposen conductors de turismes ni ciclistes.

Si bé la moto té una quota modal molt baixa entre els turistes, en els darrers anys s'han establert a la ciutat diferents empreses de lloguer de motocicletes i ciclomotors i tenen en els turistes una font de clients important. Molts d'aquests establiments de lloguer es troben ubicats propers als diferents transports com l'Aeroport i les estacions de trens i autobusos, així com per diferents indrets del centre de la ciutat i zones turístiques.

Com en el cas de la bicicleta, han començat a operar a la ciutat empreses de lloguer de motocicletes que fan ús de l'espai públic per estacionar i que mitjançant aplicacions mòbils poden ser llogades i retornades en una ubicació diferent a l'origen. Tot i que no es tracta d'un servei específicament adreçat a turistes, té una gran acollida entre els visitants de la ciutat.

Motosharing de Yugo, Motit i eCooltra



Font: electromaps.com

A més de les motocicletes de lloguer també es poden trobar a la ciutat altres tipus de vehicles com els vehicles biplaça⁴⁷. Alguns d'aquests serveis de lloguer es poden utilitzar lliurement per a desplaçar-se dins la ciutat i altres disposen de navegadors GPS amb rutes turístiques i audioguiat. A més, empreses ofereixen també rutes, tours guiats i altres activitats turístiques.

Exemple de les rutes que realitza el servei GO CAR

⁴⁷ L'empresa GoCar! ofereix tours turístics en tricicles amb motor de 49cm³ amb servei d'audioguia



Font: GOCAR Barcelona

Altres mitjans específics per a visitants i singulars

A més dels transports descrits en els capítols anteriors existeixen altres transports que per la seva ubicació propera o vinculada a punts d'interès turístic, o pel seu propi atractiu com a producte turístic són utilitzats tant pels visitants a la ciutat com pels propis residents.

Usuaris de transports singulars, 2015

Tramvia Blau	171.046
Funicular del Tibidabo	794.862
Funicular de Vallvidrera	861.028
Funicular de Montjuïc	549.000
Telefèric de Montjuïc	1.345.621
Telefèric del Port	sd

Font: TMB, FGC, Parc d'Atraccions Tibidabo, SA.

El Tramvia Blau

El Tramvia Blau és l'últim tramvia de l'antiga línia de tramvies de Barcelona. Es tracta d'un servei turístic no integrat que connecta la Plaça Kennedy amb el funicular del Tibidabo.

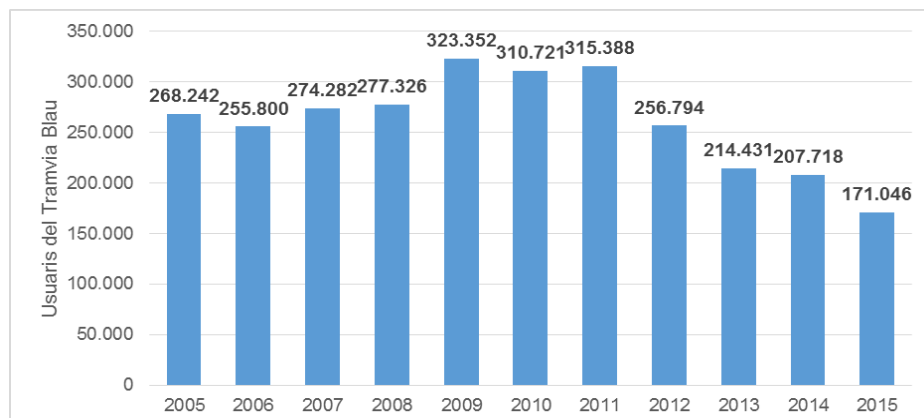


Font: Ajuntament de Barcelona

Les dades de demanda del Tramvia Blau mostren una clara tendència a la baixa, passant en la darrera dècada d'un màxim de 323.352 usuaris en 2009 a un mínim de 171.046 usuaris en 2015. El motiu d'aquesta disminució es deu principalment a la posada en marxa del bus de barri 196 que fa el mateix recorregut i està integrat en la xarxa de transport públic.

Es tracta d'un servei utilitzat fonamentalment per turistes (el 86% del passatge són visitants), principalment internacionals, per accedir al parc d'atraccions del Tibidabo i altres espais d'interès com el Cosmocaixa, el Temple Sagrat Cor, la Torre de comunicacions de Collserola o l'Observatori Fabra. La majoria dels usuaris arriben al Tramvia Blau en FGC (45%) i Bus turístic (36%)⁴⁸.

Evolució del nombre d'usuaris del Tramvia Blau



Font: TMB

⁴⁸ Enquesta als clients del Tramvia Blau. Gabinet d'Estudis de TMB. Agost 2016

Els funiculars

La ciutat de Barcelona disposa de tres funiculars. El del Tibidabo, vinculat a l'activitat del Parc d'atraccions del Tibidabo, i els de Vallvidrera i Montjuïc, integrats en la xarxa de transport públic de l'ATM.

El funicular de Vallvidrera connecta el barri de Sarrià amb el municipi de Vallvidrera i està gestionat per FGC. Es tracta d'un servei integrat a la xarxa de FGC i utilitzable amb els mateixos bitllets i abonaments que donen accés als FGC. És utilitzat pels residents de Vallvidrera i pels visitants al Tibidabo i Collserola.

El funicular de Montjuïc connecta el Paral·lel amb el Parc de Montjuïc, i també està integrat dins la xarxa de transport públic de Barcelona.

Funicular de Vallvidrera i Funicular de Montjuïc



Font: Trenscat

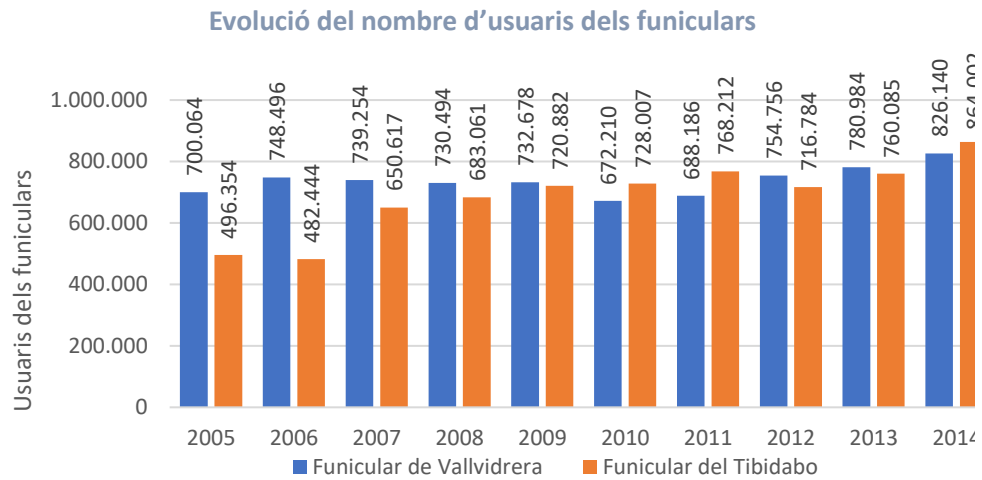
El funicular del Tibidabo connecta la Plaça del Doctor Andreu amb el Tibidabo i actualment està gestionat per B:SM.

Funicular del Tibidabo i Telefèric



Font: irbarcelona.com i Golondrines

L'ús dels funiculars, segons mostra la gràfica següent, ha anat en augment durant la darrera dècada. Destaca el funicular del Tibidabo per passar dels 496.354 usuaris l'any 2005 fins als 794.862 el 2015.



Font: FGC; Parc d'Atraccions Tibidabo S.A

Els telefèrics

Els telefèrics de Montjuïc i del Port són atraccions per veure la ciutat des del l'aire que connecten la ciutat amb la part alta de la muntanya de Montjuïc.

El Telefèric de Montjuïc uneix Barcelona amb el cim de la muntanya de Montjuïc a base de 750 metres de recorregut per l'aire. Té 3 estacions: Parc de Montjuïc, Mirador i Castell de Montjuïc. No està integrat i el preu del bitllet d'anada i tornada per adult és de 12 €.

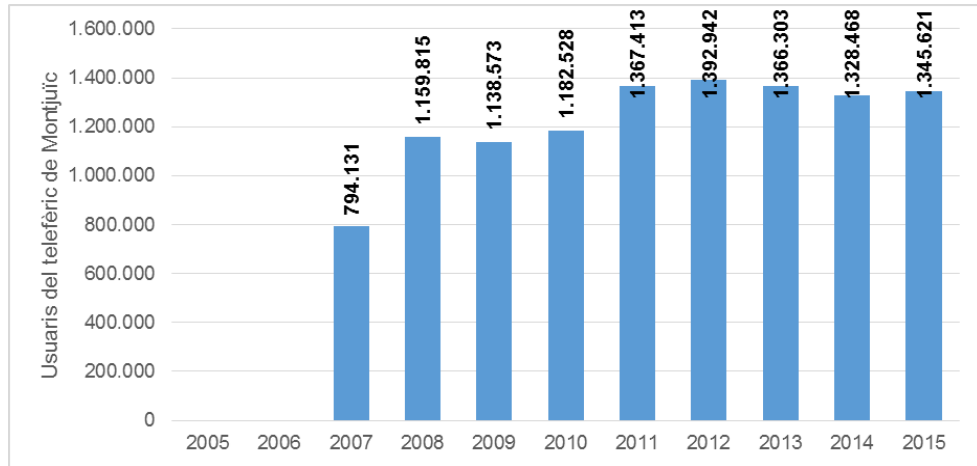
Les dades d'utilització del telefèric de Montjuïc indiquen que el nombre d'usuaris d'aquest mode de transport s'ha mantingut entre els 1.300.000 i els 1.400.000 durant els últims 4 anys, tot i que s'observa una lleugera disminució entre 2012 i 2015.

El perfil de l'usuari del Telefèric de Montjuïc és el de visitant, principalment internacional, que visitarà el Castell de Montjuïc i altres indrets d'interès turístic de la Muntanya de Montjuïc⁴⁹.

El telefèric del Port connecta el Port de Barcelona amb el mirador de Miramar a Montjuïc. El recorregut disposa de 1.300m de longitud i 3 parades: Miramar, Torre Jaume I i Torre de Sant Sebastià. El preu és d'11 € només anada i 16,5 € el d'anada i tornada.

⁴⁹ Enquesta als clients del Telefèric de Montjuïc. Gabinet d'Estudis de TMB. Agost 2016

Evolució del nombre d'usuaris del telefèric de Montjuïc



Font: TMB

Vols en helicòpter

L'amplia oferta d'atraccions turístiques a Barcelona inclou la possibilitat de fer un vol panoràmic sobre la ciutat en helicòpter.

L'empresa Cathelicopters, que opera des de l'heliport de l'autoritat portuària de Barcelona, ofereix als seus clients la possibilitat de fer un breu vol per la costa fins el Fòrum, o un circuit més llarg que incorpora passar sobre l'Av. Diagonal i Montjuïc. A més, s'ofereixen altres excursions com volar sobre la muntanya de Montserrat o escapades a restaurants, bodegues i clubs de golf.

Igualment, l'empresa Barcelona Helicòpters ofereix una visita volant sobre la línia de costa de la ciutat i partint des de la seva base a Ullastrell.

Vols panoràmics en helicòpter per la ciutat



Font: cathelicopters.com

1.6. 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.

La pròpia naturalesa de la visita turística porta implícita el desplaçament d'un lloc a un altre i per tant la mobilitat interna dels visitants és també una de les qüestions centrals que s'han abordat. Aspectes com l'estacionalitat i temporalitat de la visita, la motivació de l'estada, la densitat urbana, la concentració de visitants en uns pocs atractius turístics, els itineraris més freqüentats i l'oferta de serveis de infraestructures de mobilitat són paràmetres que condicionen l'ús turístic de la ciutat.

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 i els autocars discrecionals, 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'alta 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 metro**, és una fortalesa del sistema ja que permet canalitzar diàriament un volum de desplaçaments difícilment assumible per qualsevol altra alternativa de transport.

Totes aquestes infraestructures i serveis que donen suport a la mobilitat dels visitants té uns costos no assumits íntegrament pel visitant, i requereix d'importants aportacions econòmiques de les Administracions públiques.

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 excoent. 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 desplaçaments 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 competitius 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.

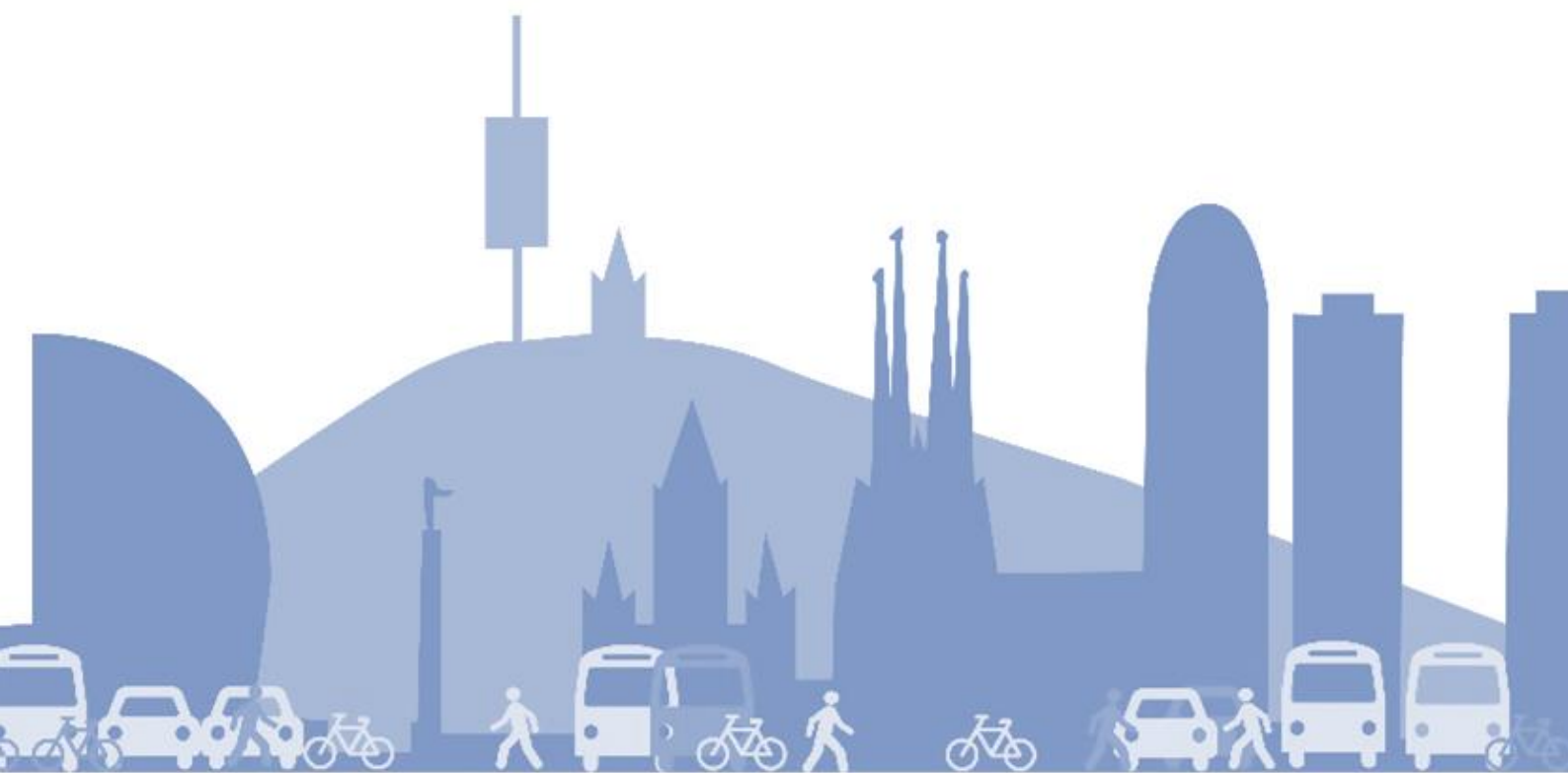
5

Donar resposta als reptes territorials de la destinació

Al gran volum de demanda turística, s'hi afegeix una 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 afluència

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 integren 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:

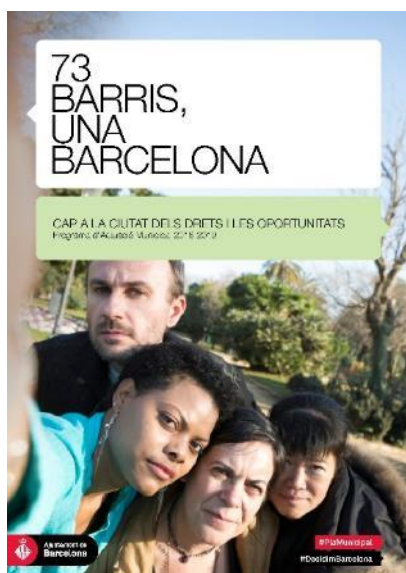
- Promoure la concurrència entre les estratègies de la gestió del turisme i les de mobilitat.
- Integar la mobilitat turística i la gestió de la demanda turística en la revisió dels plans de planificació de la mobilitat urbana i metropolitana.
- Considerar la demanda turística en els plans de serveis 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 el 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 negatius 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.

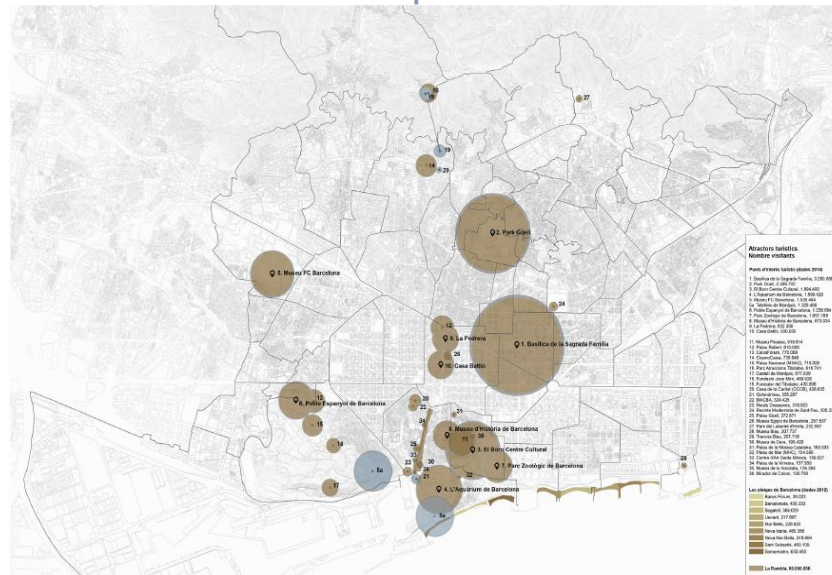
OBJECTIUS ESPECÍFICS DE LA PROPOSTA:

- 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 discrecionals, 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



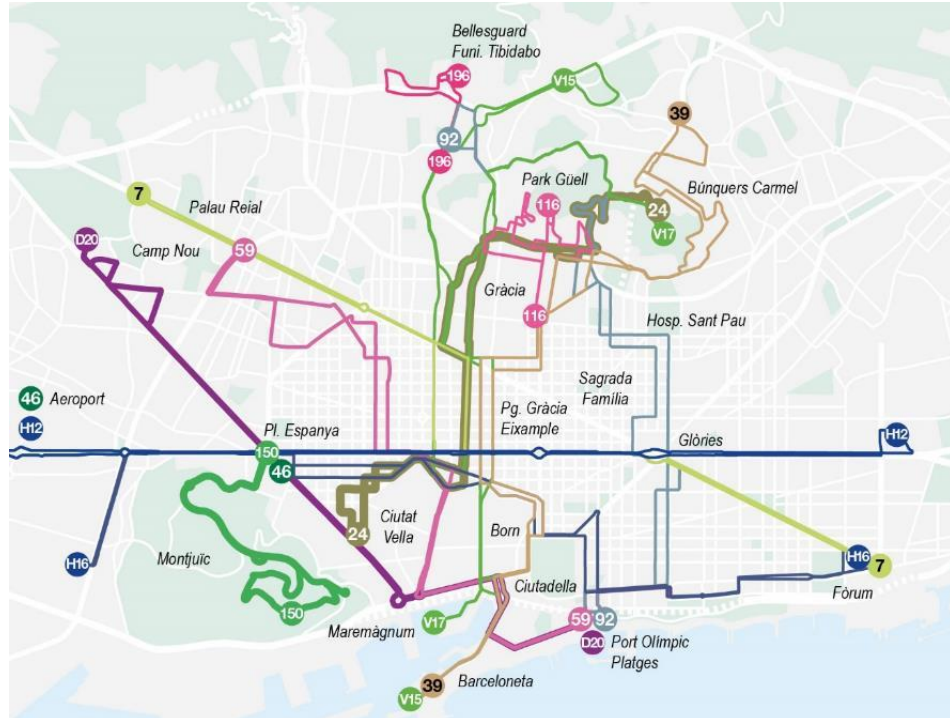
Malgrat que actualment només el 4,8% dels desplaçaments que realitzen els turistes es fan en autobús urbà i que de mitjana només el 5% del passatge és turista, s'observa com les línies que connecten les principals zones turístiques registren una proporció major de visitants, fet que produeix situacions 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

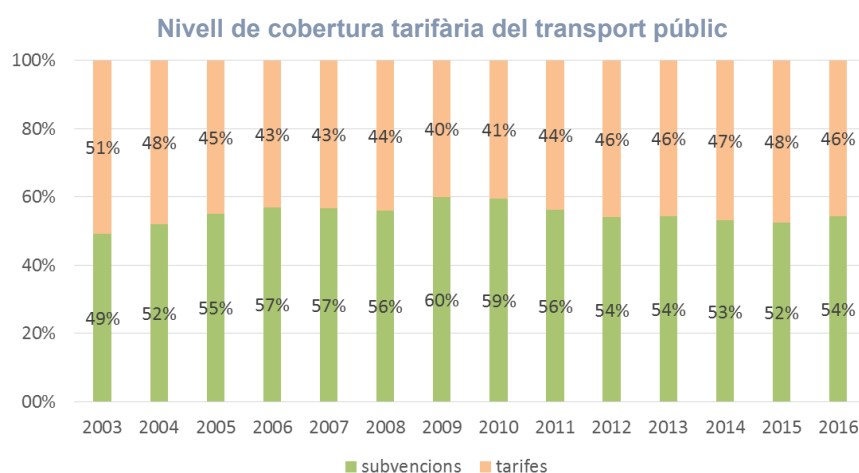


El transport públic té, principalment, dos grans fonts de finançament: la recaptació tarifària, corresponent a la contribució per part dels usuaris, i les subvencions aportades per les administracions competents.

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'exploració) 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

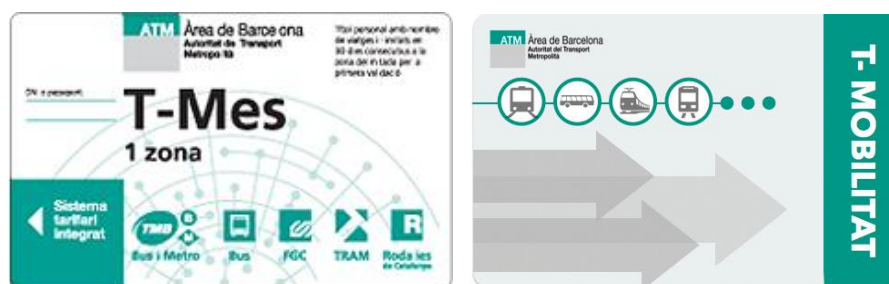
Donat que els visitants utilitzen el mateix títol que els residents, es proposa revisar la política tarifària de transport públic amb l'objectiu que el títol més subvencionat sigui un títol que utilitzin exclusivament els residents. Per aconseguir tal objectiu cal que existeixi un títol que sigui clarament 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 discrecionals *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 DISCRECIONALS DE SERVEI TURÍSTIC:

- 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

ESTRATÈGIES



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'exploració 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. Ciclos de més de dues rodes per a ús personal, assimilables a les bicicletes. Aquest vèhicle es regula segons la normativa de circulació de bicicletes.

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

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

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

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

Carrer en plataforma única

Carril bici en vorera

Carril bici en calçada

Calçada zona 30

Calçada

Parcs

Per una mobilitat més sostenible, per una ciutat més saludable

	Quadrat urbà	Zona històrica	Zona residencial	Zona turística	Zona d'activitat comercial	Parques	Parques i jardins	Zona d'activitat comercial	Zona d'activitat comercial	Zona d'activitat comercial
A Tipus A	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
B Tipus B	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
C1 Tipus C1	conductor x2	conductor x2	conductor x2	conductor x2	conductor x2	conductor x2	conductor x2	conductor x2	conductor x2	conductor x2
C2 Tipus C2	conductor	conductor	conductor	conductor	conductor	conductor	conductor	conductor	conductor	conductor

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 arribat 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 de creuers i ferris

Es proposa la redacció coordinada d'un estudi d'avaluació de la mobilitat 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 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

ESTRATÈGIES



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