

Annex II

Afluència als principals Punts d'Interès de ciutat



A Barcelona hi ha hagut un augment del nombre de visitants en els darrers anys que ha comportat un augment de la pressió que pateixen alguns punts concrets i alguns barris que són especialment atractius per la visita. Espais com els entorns de 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 afluència de visitants que precisa ser gestionat de forma específica.

Si bé cadascuna de les zones té característiques, ritmes i problemàtiques concretes; hi ha molts punts en comú: la congestió permanent per accedir hi; les molèsties derivades de l'excés de visitants com el soroll o la sobre ocupació de l'espai públic; l'especialització dels serveis en l'economia del visitant, o les dificultats per a garantir els serveis bàsics de neteja o seguretat. En aquest apartat es posarà atenció en 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.

En el marc d'aquesta Estratègia de Mobilitat, s'han definit els següents punts d'interès de ciutat¹

- 1 Sagrada Família
- 2 La Pedrera/Casa Batlló
- 3 Park Güell/ Bateria antiaèria del Turó de la Rovira
- 4 Camp Nou/Museu FCB

¹ L'agrupació d'alguns PIC respon a necessitats mostrals per assegurar la representativitat de les dades.

- 5 Montjuïc alt: Anella Olímpica/ Fundació Miró/ Castell de Montjuïc
- 6 Montjuïc baix: Poble Espanyol/ Plaça Espanya/ Font màgica/ MNAC
- 7 Plaça Catalunya/ Mercat de la Boqueria/ Rambles/ Colón
- 8 Catedral/ C/ del Bisbe
- 9 Born: Palau de la Música/ Museu Picasso/ Ciutadella Zoo/ Santa Maria del Mar/ Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera
- 10 Fòrum
- 11 Sant Pau Recinte Modernista
- 12 Barceloneta/ Maremagnum/ Port Vell/ Aquàrium
- 13 Raval
- 14 Front litoral (des de Port Olímpic a la Marbella): Port Olímpic/ Vila Olímpica del Poblenou
- 15 Torre Agbar/ Rambla del Poblenou/ Poblenou
- 16 Parc d'atraccions del Tibidabo
- 17 Places de Gràcia

En aquest apartat es presentaran unes fitxes per a cadascun dels punts definits en les quals s'abordaran les característiques físiques d'aquests espais, el repartiment modal dels turistes per accedir-hi, les principals problemàtiques i les actuacions dutes a terme i previstes en matèria de mobilitat, ja que es fa necessari abordar les particularitats i les necessitats pròpies de cada un d'ells.

Val a dir que les dades de repartiment modal d'accés a cada una d'aquests PIC, o agrupacions de PIC, provenen de l'Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016, que recull exclusivament els desplaçaments dels que pernocten a la ciutat de Barcelona entre 1 i 28 nits i que per tant són turistes a Barcelona. Aquesta limitació es produeix perquè en les dues onades d'enquestació realitzades s'ha posat de manifest la dificultat d'identificar excursionistes i creueristes. La poca mostra

recollida d'aquest dos grups de visitants ha fet pertinent descartar-los de l'anàlisi per la poca significació dels resultats que es donarien sobre ells. Les dades de repartiment modal no han estat ponderades ni elevades a dades poblacionals. Ara bé, en l'anàlisi dels mitjans de transport s'ha decidit assignar un transport principal a cada desplaçament multimodal per tal d'ajustar els desplaçaments a peu, ja que al no posar un temps mínim de desplaçament a peu aquests estaven sobre representats.

1. La Sagrada Família

La Sagrada Família és tant un referent pels ciutadans de Barcelona i un símbol d'identitat del barri al qual dóna nom, com un monument emblemàtic convertit en la icona amb més projecció de Barcelona. La Sagrada Família està íntimament lligada a l'èxit turístic de la ciutat i en forma part de forma indissociable. S'ha convertit en un lloc imprescindible per aquells que visiten la ciutat i per tant té una força d'atracció extraordinària.

Malgrat que el temple és patrimoni de Barcelona i icona d'identitat local, el seu caràcter turístic domina sobre els altres àmbits. La gran afluència de visitants que hi accedeixen, amb un fort impacte al seu entorn fa necessari vetllar pel seu encaix a la ciutat, assegurant la qualitat de vida dels veïns i veïnes del temple.

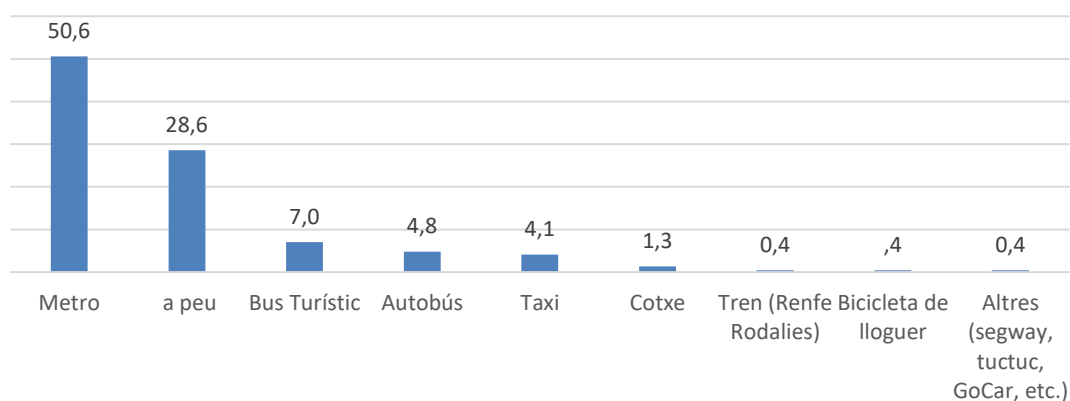
Val a dir que l'entorn de la Sagrada Família és un dels espais de la ciutat de més complexa gestió i que no és objecte d'aquesta estratègia desenvolupar-hi un pla integral. En aquesta estratègia s'intentaran apuntar els reptes i objectius que presenta en matèria de mobilitat. Cal tenir present que qualsevol intervenció en un d'Espais de Gran Afluència com és el cas de la Sagrada Família, ha d'anar precedida d'una anàlisi en profunditat del territori, dels agents i dels elements que la componen.



DIAGNOSI DE MOBILITAT

La majoria dels desplaçaments dels turistes per accedir a l'entorn de la Sagrada Família es fan en metro. La meitat dels desplaçaments (50,6%) es fan en aquest mitjà, seguit del mitjà a peu, 28,6%. El bus turístic aporta el 7,0 % dels desplaçaments que es fan cap a la Sagrada Família i l'autobús aporta el 4,8% dels desplaçaments.

Mitjà d'accés



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)

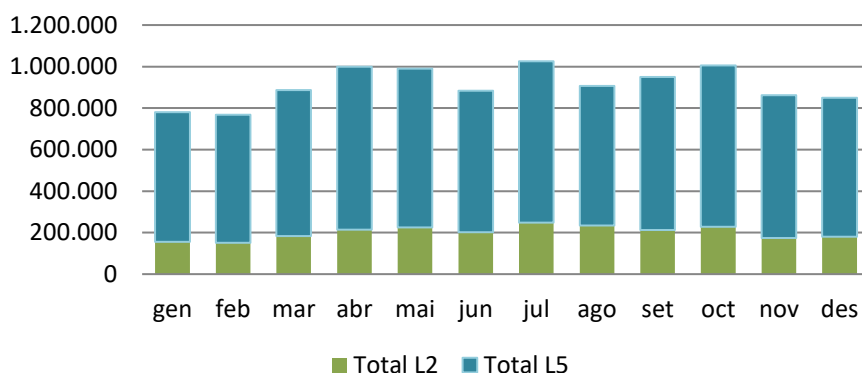
En relació al metro, l'entorn de la Sagrada Família està servit per dues línies, la L5 i la L2 amb estacions homònimes, que tenen 4 boques a pocs metres del temple. Les dades de validacions ofertes per TMB pel 2016, indica que a les estacions que serveixen a la Sagrada Família es van fer gairebé 11 milions de validacions, amb puntes d'un milió de validacions mensuals al juliol i a l'octubre i amb mesos vall al gener i febrer. Tot i així, destaca l'ús bastant homogeni durant tot l'any d'aquestes parades. Les 4 boques de metro i les andanes de la Sagrada Família presenten problemes de saturació, igual que ho fan els combois, especialment els de la L5.

Validacions de metro a les estacions de Sagrada Família

	Hola BCN!	Resta de títols	Validacions totals
gener	31.815	748.686	780.501
febrer	34.931	732.571	767.502
març	58.849	827.998	886.847
abril	76.101	923.783	999.884
maig	78.820	910.546	989.366
juny	62.948	820.956	883.904
juliol	83.089	942.897	1.025.986
agost	90.191	817.316	907.507
setembre	75.648	873.588	949.236
octubre	83.240	922.808	1.006.048
novembre	49.516	813.223	862.739
desembre	47.951	801.381	849.332
total	773.099	10.135.753	10.908.852

Font: TMB

De les dues línies que serveixen la zona hi ha un ús molt majoritari de la línia L5, una línia de per si molt saturada que representa entre el 75 i el 80% del total de validacions de les estacions Sagrada Família.



Font: TMB

Pel que fa a la mobilitat a peu, s'han analitzat els principals punts d'accés i els itineraris seguits en l'entorn per tal de determinar l'espai públic amb més càrrega de vianants. Les imatges que segueixen mostren com es desplacen les persones per la zona de la Sagrada Família en funció del punt d'entrada. Les imatges permeten

visualitzar el percentatge de visitants² que entren per cada àrea de cobertura dels sensors (in overall), i es mostra el percentatge general de tots els visitants que surten per aquella zona (out overall), i el percentatge parcial, que equival al percentatge de visitants que entren i surten pel mateix punt (out partial). Els sensors mostren que l'encreuament Marina/Mallorca i Marina/Provença són els principals punts d'entrada i sortida de les visites al temple.

Flux de turistes



Font: Estudi validació IoT and Big Data Tourism

² Estudi validació IoT and Big Data Tourism. Anàlisi de les dades de Juliol de 2016. Es comptabilitzen les persones que es detecten a l'àrea de cobertura de la zona nucli de la Sagrada Família durant més de 10 minuts, i es valida que no es tracta d'una acció repetida més de 7 dies durant el mes de juliol, per tal de descartar la població local.

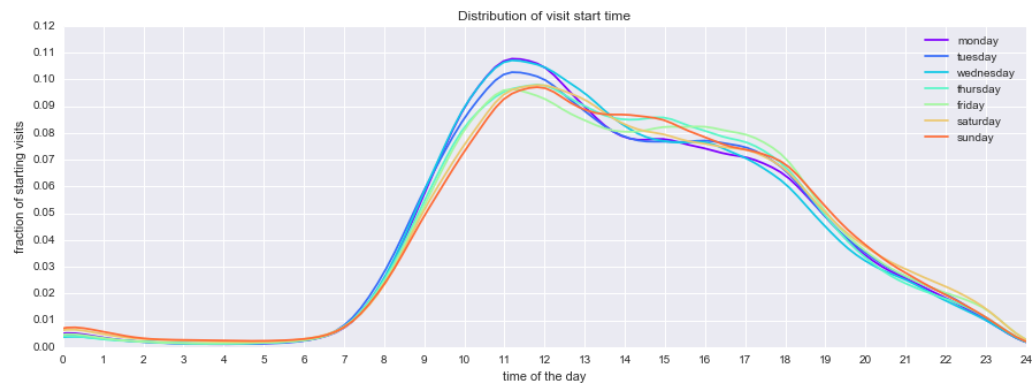
Si analitzem la intensitat de visitants per trams d'illa s'observa que aquells més saturats són Marina entre Mallorca i Provença i Mallorca entre Marina i Sardènia. Diversos actors confirmen l'acumulació de visitants a les voreres de l'entorn de la Sagrada Família sobretot als carrers Marina i Sardènia on el flux de turistes està principalment derivat de les parades d'autocars de l'Avinguda Diagonal ja que visitants que arriben amb autocars discrecionals han de recórrer uns 500 m entre la Zona d'Estacionament fins la Basílica al llarg d'aquests dos carrers.



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 presenten un patró semblant d'arribada de turistes, dijous i divendres un altre, i els caps de setmana un tercer.

Distribució horària de les visites a la Sagrada Família



Font: Estudi validació IoT and Big Data Tourism

Pel que fa als serveis de bus turístic, els dos operadors que ofereixen aquest servei, TMB i la UTE formada per Julià, Moventis i Trapsa que opera el servei City Tour, tenen parada a Sardenya entre Provença i Mallorca. Les estimacions que s'han realitzat per temporada alta consideren que un total 9.040 persones baixen diàriament a la Sagrada Família dels autobusos turístics, 5.280 persones del Bus turístic i 3.760 persones del City Tour.



ACTUACIONS REALITZADES

Per l'elevada quantitat de visitants que rep i per les dificultats existents en matèria de mobilitat des de l'Ajuntament s'han realitzat diverses actuacions en aquesta matèria a la Sagrada Família. A continuació es detallen algunes d'aquestes actuacions.

- El desplaçament dels punts de parada d'autocars discrecionals des de davant del temple cap a Zones d'Estacionament properes (de 10 minuts fins a 2 h situades a

Diagonal). Avui, ja sense la presència d'autocars davant del temple, l'afluència de públic al temple i als seus voltants segueix plantejant reptes, i la seva tendència és incremental. Els únics autocars discrecionals que poden encotxar i desencotxar al c\ Marina davant del temple, on hi ha una zona bus amb 4 places, són aquells que transporten grups d'escolars (fins a Batxillerat) i grups que portin persones amb mobilitat reduïda (amb l'autorització de l'Ajuntament de Barcelona) amb la condició indispensable d'haver adquirit l'entrada a la Basílica. Des de juny de 2012 no està permesa la circulació d'autocars al voltant de la Sagrada Família, excepte els que disposin de reserva de parada.

- Ordenació singular dels entorns del temple, que restringeix la instal·lació de terrasses.
- Instal·lació de plataformes desmuntables per a terrasses per augmentar al màxim possible l'espai reservat als vianants en vorera. Amb aquesta actuació s'estableix una amplada de vorera lliure de 4,5 metres als trams que formen part de la ruta des de les parades d'autocar habilitades a la Diagonal. Amb això s'aconsegueix un augment del 30% d'espai per a vianants.

ESTAT ACTUAL



PROJECCIÓ



Font: Ajuntament de Barcelona

- Desplegament dels agents cívics que tenen com a tasca principal promoure la convivència entre els diferents usuaris de la via pública i regular fluxos de visitants al voltant del temple de la Sagrada Família
- Posada en marca de la prova pilot big data. Anàlisi de concentració de visitants i patrons de mobilitat al voltant de la Sagrada Família a partir de l'anàlisi simultani de diferents fonts de dades i elements IOT desplegats a la zona d'interès.
- Prova pilot de pacificació del Carrer Marina entre Mallorca i Provença, els diumenges i festius de 8 a 21 h com a resposta a la petició veïnal per poder programar i realitzar diverses activitats de tipus lúdic i social.
- Per altra banda, el Temple ha engegat un estudi de mobilitat generada que ha de definir les mesures i actuacions necessàries per reduir l'impacte de la mobilitat que genera.

2. La Pedrera/ Casa Batlló

La Pedrera i la Casa Batlló, van vendre el 2016 poc més de 2 milions d'entrades, i són el setè i desè punt més visitats de la ciutat, respectivament. Aquests poc més de 2 milions cal sumar-hi les persones que visiten només l'exterior i que no es tenen comptabilitzada. La proximitat d'un i altre punt d'interès de ciutat fa que siguin tractats com un sol espai d'afluència.

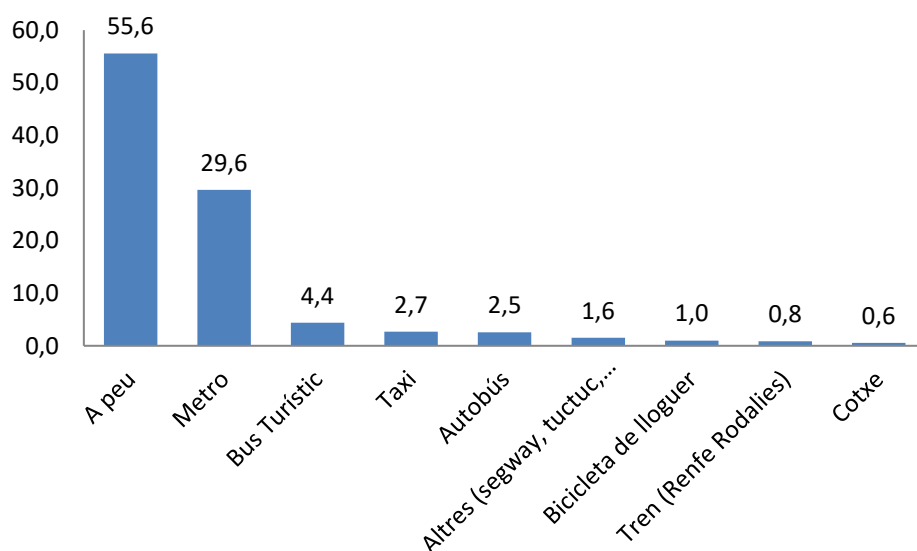


DIAGNOSI DE MOBILITAT

Més de la meitat dels desplaçaments dels turistes per accedir a la Pedrera i la Casa Batlló són realitzats “a peu”. La situació central d'aquests dos edificis conjuntament

amb l'excel·lent entorn d'infraestructura per a vianants, les seves condicions d'accessibilitat, de seguretat viària i confortabilitat faciliten els desplaçaments a peu. El 29,6% dels desplaçaments cap aquest espai es fan en metro ja que disposa d'una bona oferta de metro amb les L3 i L5 del metro- estació Diagonal – i les línies L2, L3 i L4 – parada Passeig de Gràcia –.

Malgrat que tant el Bus Turístic com Barcelona City Tours tenen parades en aquest dos edificis emblemàtics de la ruta del modernisme, només un 4,4% dels desplaçaments dels turistes per accedir-hi són en aquest mitjà.



Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Mostra (12.500)

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)

La gran afluència de visitants a aquests dos punts emblemàtics fa que un dels principals problemes sigui, tal com passa a la Sagrada Família, l'acumulació de

visitants a les voreres, agreujada pel fet que les cues d'accés es realitzen envanint l'espai públic, especialment en el cas de la Casa Batlló.



ACTUACIONS REALITZADES

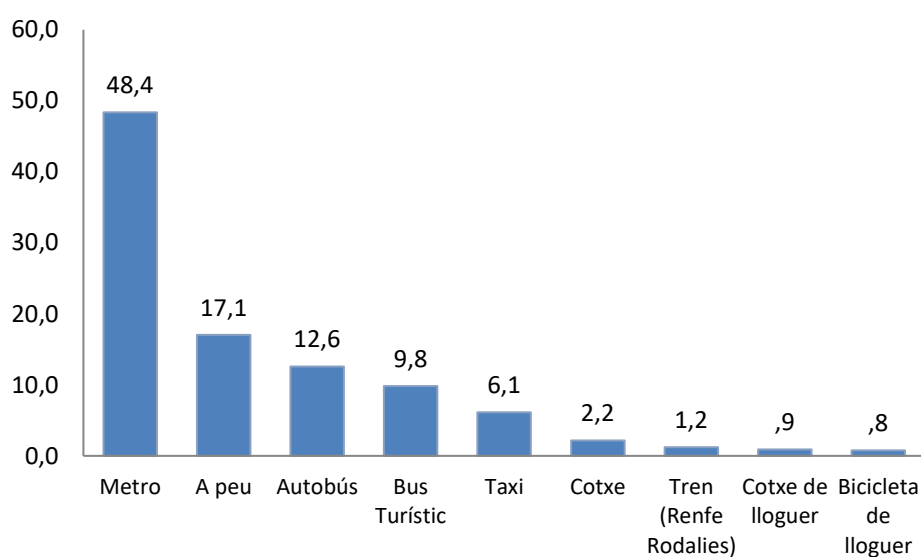
3. Park Güell/ Bateria antiaèries del Turó de la Rovira

Aquest punt d'anàlisi està format pel Park Güell i les Bateria antiaèries del Turó de la Rovira que es troben en una àrea amb una orografia complicada que en dificulta l'accés. Les característiques físiques de la seva ubicació fan que els accessos tinguin forts pendents que es salven amb diferents solucions com escales, rampes o traçats molt sinuosos. Així mateix, donada la localització excèntrica d'aquests dos punts respecte la resta de les zones turístiques de la ciutat, l'accés amb mitjans de transport mecanitzats es fa imprescindible per la major part dels visitants

El Park Güell es configura com el segon punt de recepció de visitants de la ciutat, amb 2.958.901 d'entrades venudes el 2016. Tot i que s'estimen en 9.125.000 els visitants que accedeixen al parc i al seu entorn l'any 2016 (BSM). Malgrat que el Turó de la Rovira no atrau aquestes magnituds de visitants, tot i el fort augment dels darrers anys, tots dos espais comparteixen certes característiques respecte a la mobilitat. L'afluència de visitants en aquests dos espais provoca una dificultat de convivència veïnal si bé aquesta és molt més acusada al Park Güell que al Turó de la Rovira on el menor nombre de veïns i la concentració en determinades èpoques de l'any i en horaris concrets fa que no hi hagi competència per l'espai i el transports públics, tal com si que passa a l'entorn del Park Güell i en els transport públics que el serveixen.

Així doncs, el tancament de la Zona Monumental del Park Güell ha comportat un canvi important en les dinàmiques de mobilitat i el hàbits de visita de les persones que accedeixen el parc, i suposen uns nous reptes que cal gestionar. La museïtzació

destinació. En un dia laborable hi ha un total de 455 unitats d'autobusos urbans que donen servei a aquesta zona, i un total de 264 unitats del Barcelona Bus Turístic i 188 unitats del City Tour Barcelona.



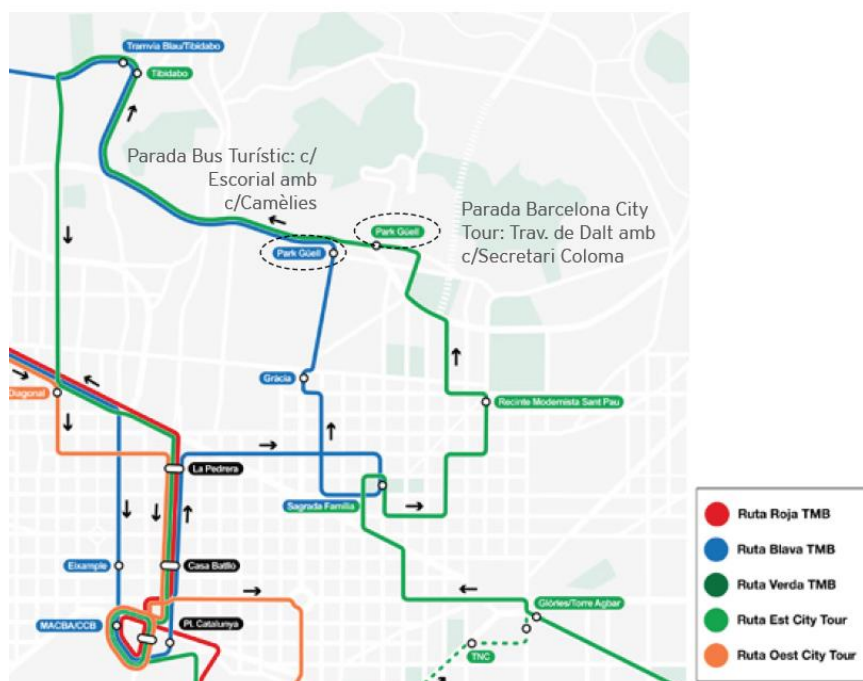
Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Mostra (12.500)

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)

Pel que fa als autobusos de transport públic, s'ha detectat un problema de saturació a la línia 24 ja que a part de la demanda del residents ha augmentat notablement el número de visitants que l'empren per accedir al Park Güell, observant-se també l'ús d'aquest autobús per part de grups organitzats amb guiatge. Actualment l'autobús 24 té 4.827.376 usuaris. Només un 4,2% de les validacions corresponen al títol Hola Bcn! La demanda per trams mostra com la línia 24 direcció Mar-Muntanya es va carregant en parades pròximes a punts d'interès com Sant Pau, Pl. Universitat i Pl. Catalunya, Pg. de Gràcia i Lesseps fins arribar a l'entorn del Park Güell a partir d'on, les càrregues de la línia són molt menors. En el global de la línia, es donen més validacions en aquest sentit. La línia 24 en direcció Muntanya-Mar,

en canvi, té un pic de càrrega molt marcat a la parada del Park Güell i les del voltant per anar disminuint el número de validacions de la línia a mesura que avança. Els autobusos 116 i 92 presenten una problemàtica molt similar.

En relació al servei de bus turístic s'ha observat que aquest servei ha experimentat un creixement molt acusat els darrers anys com alternativa de visita a la ciutat. Tant la ruta blava del Bus Turístic de TMB com la ruta Est de Barcelona City Tours, tenen parada a l'entorn del Park Güell. Totes dues línies es caracteritzen per tenir unes freqüències de pas elevades, sobretot en temporada alta. El solapament de línies dels dos operadors i l'elevada afluència d'autobusos en el tram de Travessera Dalt, amb el pas d'un autobús cada 2-3' en els períodes punta, genera una elevada pressió en la via pública.



Font: BR. UNA ESTRATÈGIA PER EL PARK GÜELL. Maig 2017

Cal fer notar que aquesta anàlisi només recull els desplaçaments fets pels turistes i que no recull els dels excursionistes. En el cas del Park Güell això pot comportar una infravaloració de les persones que hi accedeixen en autobús. Així doncs cal analitzar les dades corresponents a la Plataforma logística d'Autocars instal·lada al Park Güell. Segons les dades de B:SM, el nombre màxim d'autocars discrecionals que operen en la plataforma logística és 227 autocars al dia. No es disposa del valor de la intensitat màxima horària, però s'estima aquesta com el 40% per sobre de la intensitat mitjana horària, $1,4 \cdot 227 / 12h = 27$ autocars/h/sentit

L'accés en taxi també és major que en altres PIC. En aquest cas la ubicació de les parades de taxis, al carrer Larrard i a la carretera del Carmel, amb 13 places en total, és un dels punts de controvèrsia pels impactes que té.



ACTUACIONS REALITZADES

- Al Park Güell s'ha creat un hub d'aparcaments d'autocars discrecionals amb 25 places d'estacionament i 5 d'encotxament, desencotxament, annex al recinte del Park Güell. L'estacionament s'ha de reservar amb anterioritat i cal acreditar que tots els ocupants del vehicle disposen d'entrada al Park. Aquesta actuació ha regulat l'assistència d'autocars a la zona amb la consegüent reducció d'incidències i la millora de la convivència amb els ciutadans.
- S'ha elaborat el Pla de mobilitat Park Güell I Turó de la Rovira que té per objectius:
 - Realitzar una diagnosi actualitzada de les disfuncions del sistema de mobilitat a l'àrea dels entorns del Park Güell, incorporant específicament les percepcions dels problemes per part de la ciutadania.
 - Proposar els objectius i estratègies que han de guiar la planificació de la mobilitat al municipi, d'acord amb els principis directors de la mobilitat establerts per la Llei

9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i buscant el major consens possible entre la ciutadania, les entitats i representants sectorials, les forces polítiques i els tècnics municipals de Barcelona.

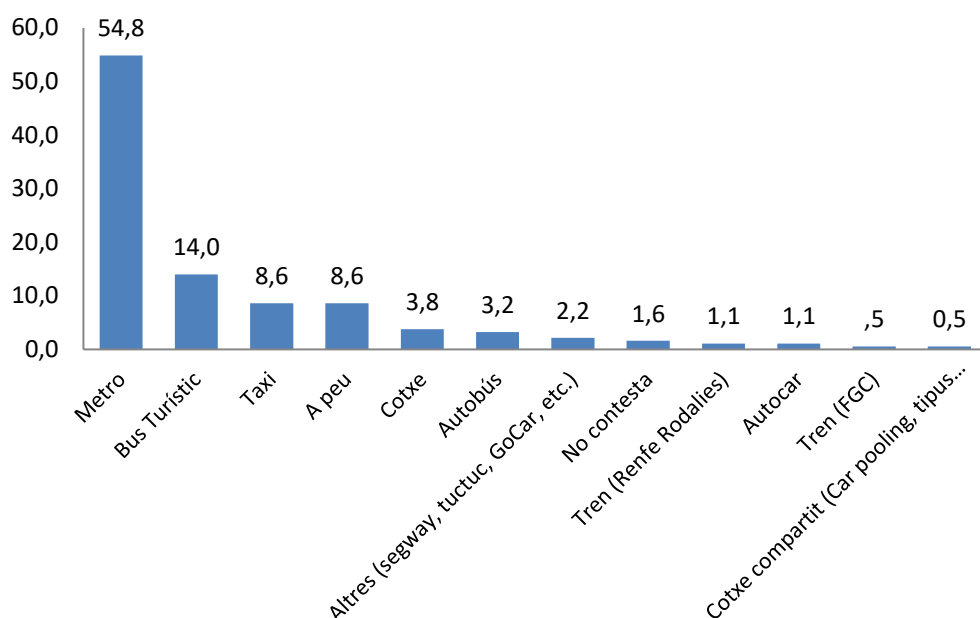
- Proposar actuacions concretes que desenvolupin els objectius i estratègies del pla.
- Al Turó de la Rovira en els 2 últims anys, s'han arranjat els vials més propers al cim així com en el pàrquing i mirador d'aquest turó, ampliant l'amplada de les voreres i disminuint l'oferta d'aparcament en aquests vials el que permet l'arribada a bus de barri 119 i V17.
- Desplegament d'una parella d'agents cívics al Turó de la Rovira que vetlla per l'ús responsable de l'espai. Durant els mesos de juny a setembre, es destina una parella en horari de 17 a 24 hores de divendres a dissabte i les vigílies de dies festius i de 15 a 22 hores els diumenges, per actuar a la zona de la Bateria antiaèria del Turó de la Rovira i als accessos dels carrers Labernia, Maria Labernia i Mühlberg. Durant la temporada d'hivern, excepte els mesos de gener i febrer, es farà en horari de 15 a 22 hores.
- Anàlisi d'alternatives a la ubicació de la parada de bus turístic a la Travessera de Dalt.



DIAGNOSI DE MOBILITAT

La majoria dels desplaçaments dels turistes per visitar el complex del FCB es realitzen en metro (54,8%) ja que la zona té una bona cobertura de metro, amb la línia L3 amb les estacions de Les Corts, Maria Cristina, Palau Reial i Zona Universitària i amb la línia L5 amb l'estació de Badal. El Bus turístic és la segona opció per part del turistes, ja que el 14,0% dels desplaçaments es fan en aquest transport, i destaca que només un 8,6% dels desplaçaments són a peu, essent molt inferior els desplaçaments a peu que a la resta de PIC. Aquesta dada només és menor en el cas del Tibidabo amb un 6,7% dels desplaçaments a peu. L'ús força residual del mode a peu s'explica per la seva situació perifèrica respecte a la concentració territorial de visitants al centre de la ciutat.

L'oferta de d'autobusos també és molt bona ja que el 54, 113, 50, 57, 75, 157, L12, H8, H10 i el D20 donen servei a la zona. Malgrat això només un 3,2% dels desplaçaments dels turistes es fan en aquest mitjà, la qual cosa pot respondre al desconeixement de la xarxa d'autobusos per part dels turistes. Al carrer Arístides Maillol existeix una Zona Pàrquing d'autocars amb 40 places, la més gran de les existents a Barcelona



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)

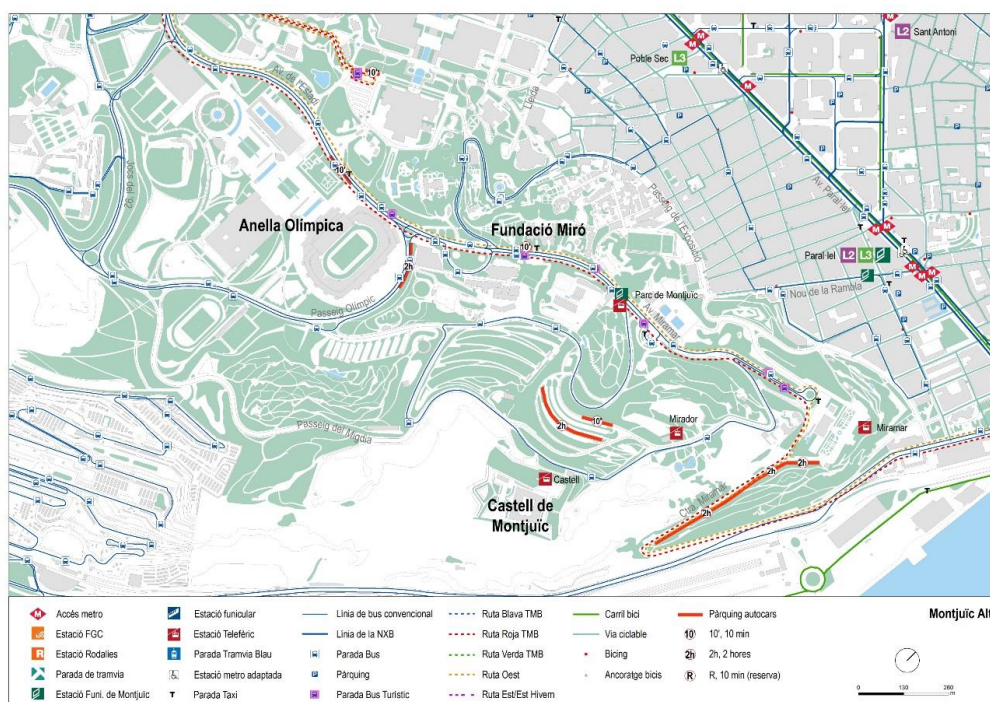


ACTUACIONS REALITZADES/PREVISTES

- El FCB té previst desenvolupar un seguit d'actuacions en l'àmbit de la innovació tecnològica amb la col·laboració de GSMA, entre les quals es contempla la sensorització de l'entorn a partir de l'experiència de la Sagrada Família.

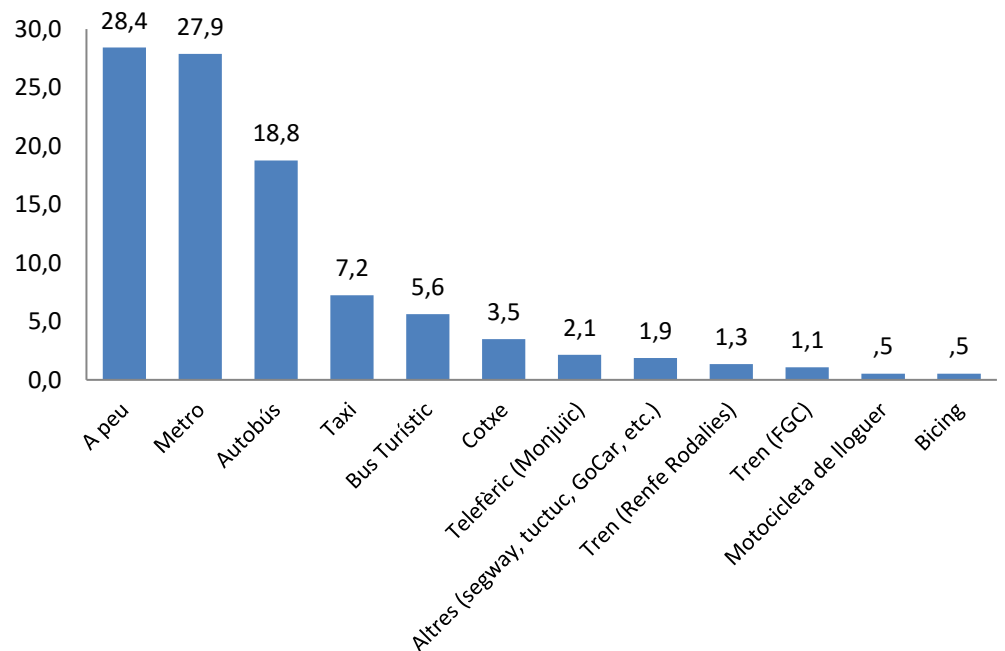
5. Montjuïc alt

El punt d'interès de ciutat anomenat en aquesta estratègia “Montjuïc alt” inclou la part alta de la muntanya de Montjuïc lligat als equipaments de l'Anella Olímpica, el Castell de Montjuïc i la Fundació Miró. Aquesta zona va ser, entre moltes d'altres zones, objecte de la política de desconcentració del Pla Estratègic de Turisme 2015, que volia incorporar la vessant turística en determinats indrets de la ciutat. Montjuïc alt es troba excèntric de les principals zones de visites.



DIAGNOSI DE MOBILITAT

Com a qualsevol zona alta, l'accessibilitat és condicionada per l'orografia existent i per l'oferta de transport. En el cas de la zona de Montjuïc alt cal destacar que malgrat la dificultat de l'orografia compta amb força oferta de transport, de caire singular com el Funicular de Montjuïc inaugurat el 1928 i el Telefèric de Montjuïc inaugurat el 2007, que hi donen servei. El repartiment modal dels desplaçaments dels turistes mostra que molts dels desplaçaments d'accés a la zona definida es fan a peu (28,4%) i en metro (27,9%) malgrat la llunyania de les parades de metro de la L3 i la L2 i el desnivell que cal salvar. Val a dir que dintre aquestes respostes pot haver-hi un nombre indeterminat que consideri l'ús del funicular com a metro.



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)



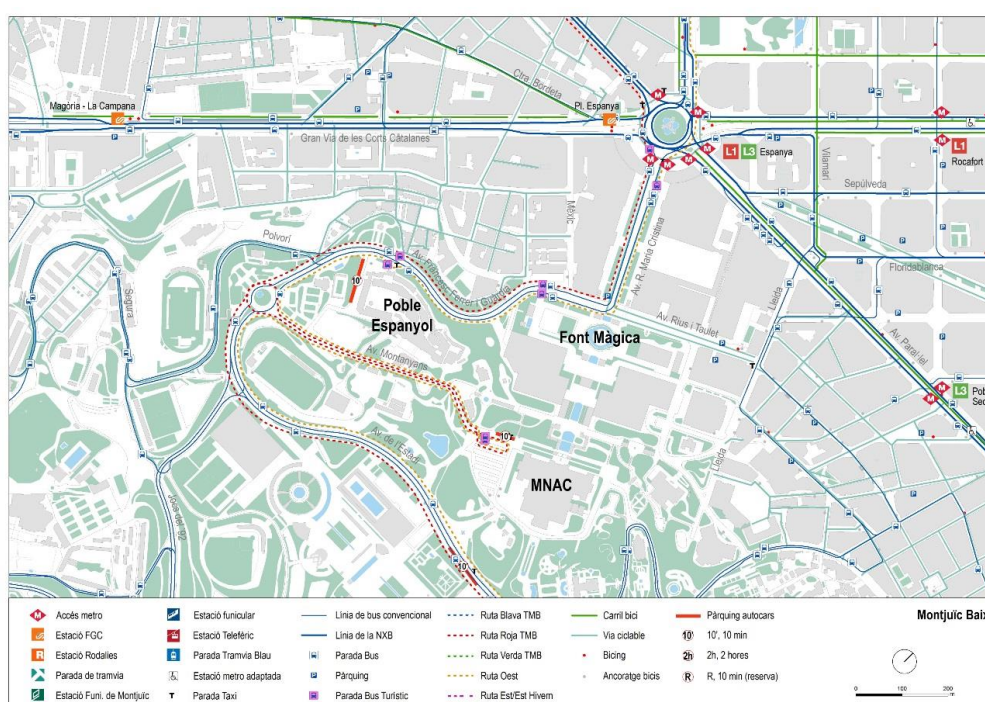
ACTUACIONS REALITZADES

- Inauguració del Telefèric de Montjuïc que uneix l'estació del funicular amb el cim de la muntanya de Montjuïc a través de 750 metres de recorregut per l'aire. El Telefèric dóna accés a la **Fundació Joan Miró**, el **Museu Nacional d'Art de Catalunya** o l'**Estadi Olímpic**.
- Pendent d'aprovació el Pla d'ordenació de l'estacionament d'autocars al parc de Montjuïc.

RESUM NOMBRE PLACES			
Parades 10 ⁴		Zones Blaves	
Fira Maria Cristina	6	Av. de l'Estadi	7
Picornell	2	Passeig Olímpic	14
MNAC	1	Mirador de l'Alcalde	10
Pla del Garrufer	8	Miramar	16
Fundació Miró	3	Foixarda	5
Estadi Olímpic	5	Mnac	4
Mirador de l'alcalde	5	Polvorí	9
		Rius i Taulet	5
		Jocs del 92	19
TOTAL PLACES	30	TOTAL PLACES	89

6. Montjuïc baix

Dintre de Montjuïc baix s'inclou aquella zona de la vessant nord de la muntanya de Montjuïc i inclou el Poble Espanyol, la Plaça Espanya, la Font màgica i el MNAC.

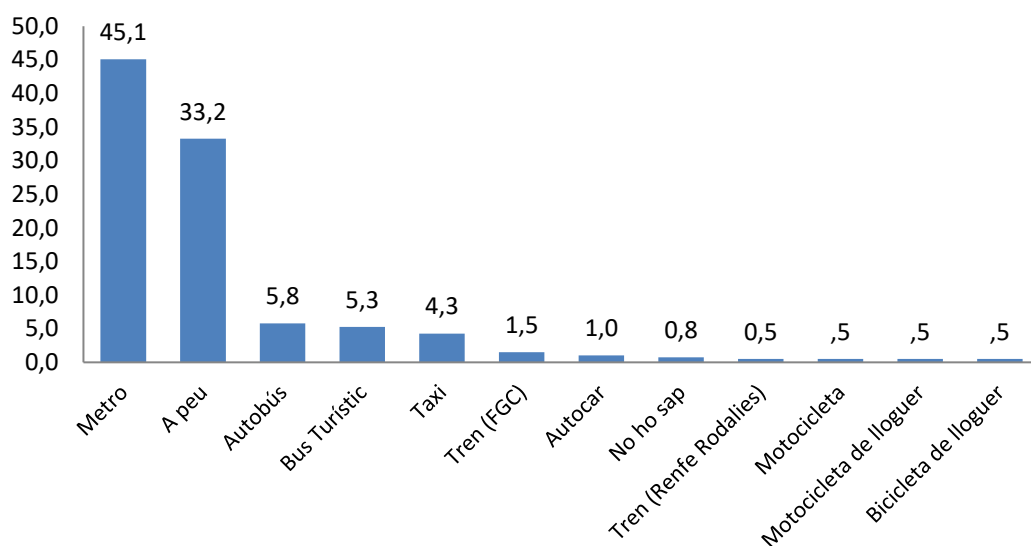


DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

El grau d'accessibilitat varia substancialment en cada un dels punts de la zona ja que la connectivitat de la Plaça Espanya, amb una gran oferta de transport, és molt superior a la del Poble Espanyol. Tot i així, en la diagnosi de la mobilitat del conjunt de la zona, s'observa com els desplaçaments en metro per accedir-hi són majoritaris, representant el 45,1% dels desplaçaments que s'hi efectuen. Per altra banda la quota de desplaçaments a peu arriba fins el 33,3%. Les escales mecàniques

existents faciliten l'accés als punts que es troben a major alçada dintre la muntanya de Montjuïc. La resta de mitjans de transport per accedir a Montjuïc baix són força residuals.

Segons dades de B:SM, en temporada alta accedeixen uns 300 autocars setmanals als aparcaments de la Font Màgica.



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)

ACTUACIONS REALITZADES

- A partir de juny de 2017. Desplegament de 14 agents cívics, de dimecres a diumenge, en horari de 21 a 23 hores, coincidint amb l'horari d'espectacles de la Font Màgica. La seva tasca és principalment donar suport a la mobilitat de persones a la zona, i per tant regular els fluxos de visitants, facilitant l'accés pels passos de vianants, escales mecàniques i passarel·les, alhora que informar i evitar conductes

incíviques als accessos i als entorns d'aquesta icona de la ciutat. Així com informar els conductors d'autobusos turístics de les zones d'estacionament properes disponibles.

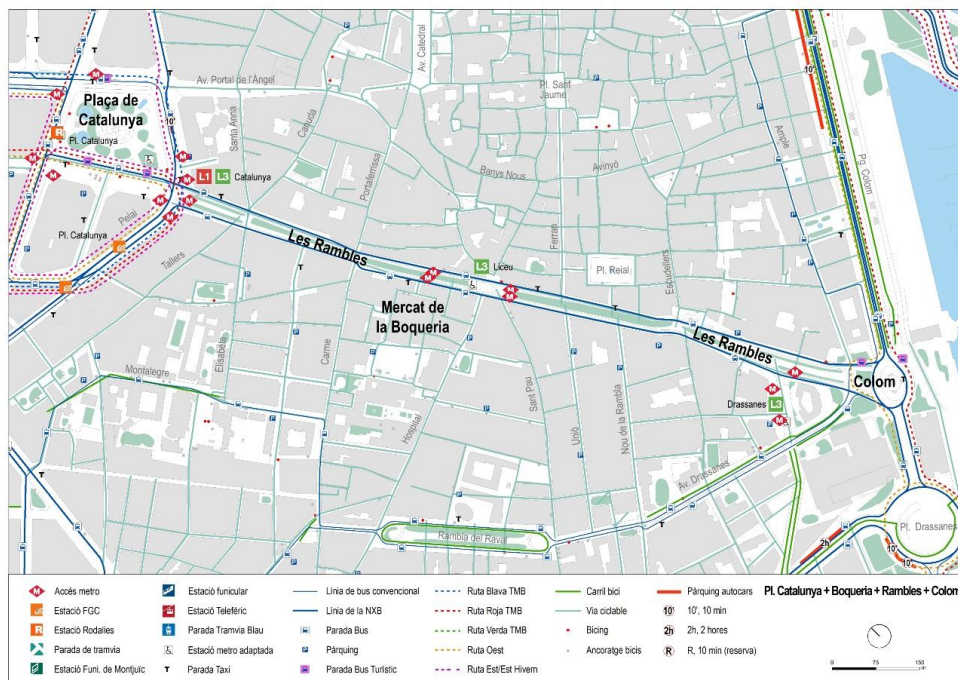
- Enquesta d'Ocupació d'autocars a la via pública en els espectacles de la Font Màgica.
- Estudi de regulació de la zona bus a la Font Màgica d'acord amb l'espectacle.
- Pla d'ordenació de l'estacionament d'autocars al parc de Montjuïc.

RESUM NOMBRE PLACES			
Parades 10 ⁴		Zones Blaves	
Fira Maria Cristina	6	Av. de l'Estadi	7
Picornell	2	Passeig Olímpic	14
MNAC	1	Mirador de l'Alcalde	10
Pla del Garrufer	8	Miramar	16
Fundació Miró	3	Foixarda	5
Estadi Olímpic	5	Mnac	4
Mirador de l'alcalde	5	Polvorí	9
		Rius i Taulet	5
		Jocs del 92	19
TOTAL PLACES	30	TOTAL PLACES	89

7. Plaça Catalunya/ Rambles/ Boqueria/ Colom

Aquesta zona comprèn alguns dels punts més visitats de la ciutat, i inclou el centre neuràlgic dels transports de la ciutat. Inclou la Plaça Catalunya, les Rambles, el Mercat de la Boqueria i el monument a Colom.

La Rambla, amb un passeig central de 22.000 m², és el principal passeig de la ciutat i és percebut com a indispensable pels visitants de Barcelona. De fet, forma part de l'imaginari col·lectiu que s'associa amb la ciutat, i això fa que 100 milions de persones hi passegin cada any. L'estàtua de Colom i Plaça Catalunya són els extrems d'aquest eix ciutadà.



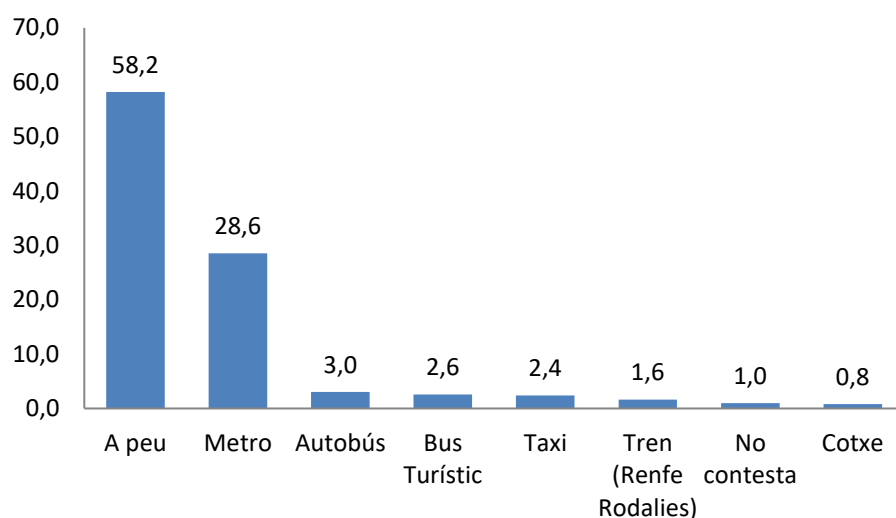


DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

L'aglomeració de vianants dificulta una mobilitat fluïda en aquest passeig. Aquesta mateixa problemàtica és la que presenta el Mercat de la Boqueria, que experimenta un col·lapse pràcticament permanent en la seva entrada per la Rambla.

La major part dels desplaçaments per accedir en aquesta zona són fets a peu (58,2%). Aquesta dada està molt influenciada, per una banda, per la centralitat de la zona que la fa idònia pels desplaçaments a peu, i per l'altre pel fet que La Rambla és un eix bàsicament de trànsit de vianants, on la resta de modes són molt secundaris i que dos dels punts d'aquesta zona s'insereixen dintre la visita a la Rambla, el Mercat de la Boqueria i l'estàtua de Colom. El volum de vianants disminueix a mesura que augmenta la distància respecte de la Plaça Catalunya, que és on hi ha més oferta de TPC.

L'accés en metro representen el 28,6% del total influenciat en part perquè la Plaça Catalunya forma part d'aquesta zona i és el centre neuràlgic del transport públic de la ciutat, i d'un àmbit territorial molt més ampli.



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)



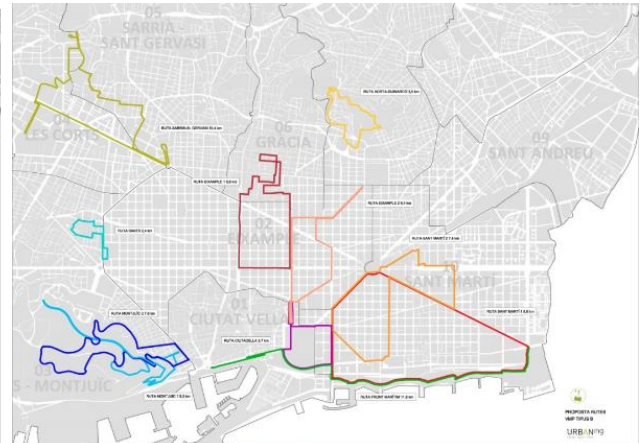
ACTUACIONS REALITZADES

- **REGULACIÓ ACCÉS GRUPS A BOQUERIA:** Des del 4 d'abril del 2017 està en vigor un decret amb el qual es regula l'accés de grups de visitants al mercat de la Boqueria. Aquest decret prohibeix l'entrada de grups de 15 o més persones al recinte els divendres i dissabtes des de l'obertura i fins les 15:00 hores.
- L'Ajuntament de Barcelona ha convocat un concurs internacional per definir la transformació de la Rambla. El Govern municipal ha licitat la redacció de les estratègies d'actuació i el projecte d'urbanització de la Rambla que inclou estudiar una mobilitat de transport públic més eficient redefinint, si s'escau, els itineraris de transport públic que recorren pel passeig i els barris de l'entorn, per potenciar formes de transport més sostenibles.

- Aprovació (maig 2017) de 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. La regulació determina per quins espais poden circular els patinets elèctrics, les rodes elèctriques o els segways, entre altres, i estableix si han de tenir assegurança, s'ha de portar casc o amb quina edat mínima es poden conduir. L'ordenança limita l'ús de les diferents tipologies de vehicles dintre del Districte de Ciutat Vella.



Rutes per als vehicles de mobilitat personal del tipus A

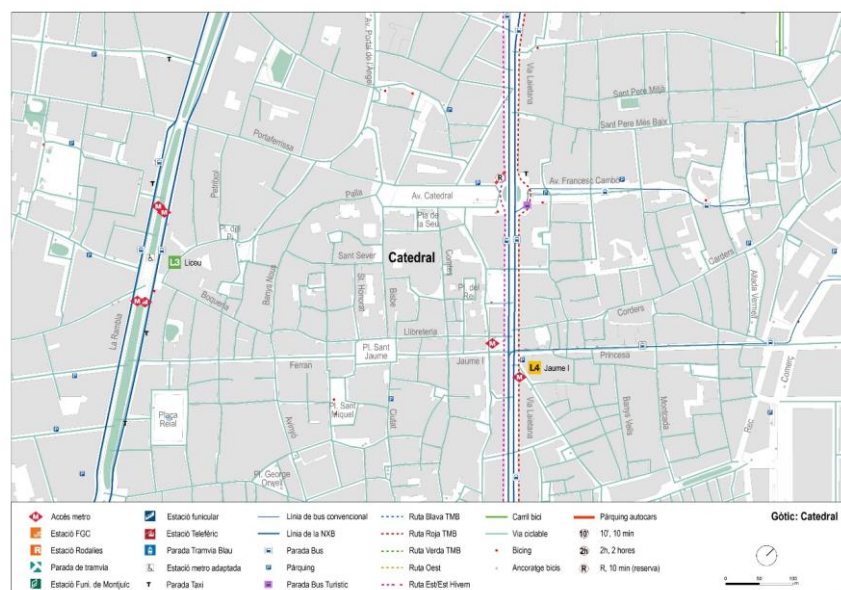


Rutes per als vehicles de mobilitat personal del tipus B

8. Barri Gòtic

El Barri Gòtic ha experimentat un procés de transformació que va més enllà de la transformació urbanística, i que passa per una transformació social i econòmica. El Barri Gòtic concentra bona part de l'activitat turística de la ciutat, per la seva centralitat, per la seva oferta d'activitats i d'atractius de visita, per l'elevada oferta d'allotjament (8.691 places) i restauració, i això dificulta l'equilibri d'usos a l'espai públic.

Un dels elements que distorsionen l'equilibri a l'espai públic és l'ús de vehicles de mobilitat personal VMP. Al Barri Gòtic s'hi concentren el major nombre de locals de lloguer de VMP, els quals han proliferat ràpidament conjuntament amb la tendència creixent a la ciutat de nous mitjans de transport com els VMP i cicles de més de dues rodes. Aquests vehicles provoquen certes incidències i disfuncions en la mobilitat: vianants i ciclistes, veuen envaït el seu espai per altres tipus de mobilitat amb característiques molt diferents. És també a Ciutat Vella on s'ofereixen les principals rutes d'aquests vehicles.

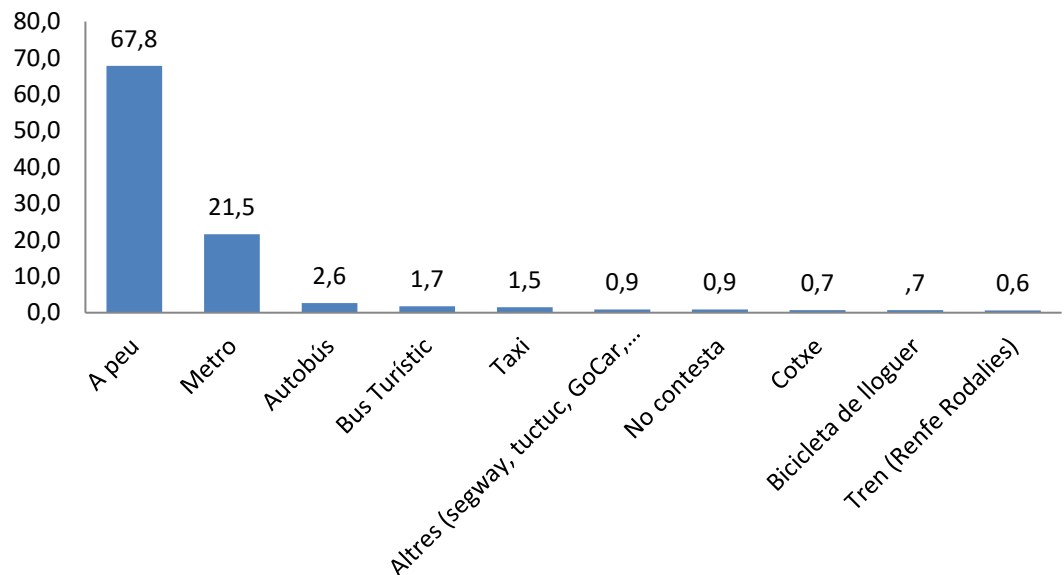




DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

El Barri Gòtic comparteix característiques urbanes i de mobilitat tant amb el Raval com amb el barri de la Ribera i de Santa Caterina, especialment pel que fa als desplaçaments interiors, amb un gran predomini del mode “a peu” i en bicicleta.

El gràfic que segueix correspon als punts d'enquestació del carrer del Bisbe i de la Catedral de Barcelona. En aquesta zona del Barri Gòtic hi ha gran predomini dels desplaçaments d'accés “a peu” que arriben a representar el 67.8% dels desplaçaments totals d'accés, seguit del metro amb un 21,5%. Els desplaçaments en VMP per accedir a aquesta zona representen el 0.9%.



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)



ACTUACIONS REALITZADES

- Aprovació (maig 2017) de 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. La regulació determina per quins espais poden circular els patinets elèctrics, les rodes elèctriques o els segways, entre altres, i estableix si han de tenir assegurança, s'ha de portar casc o amb quina edat mínima es poden conduir. L'ordenança limita l'ús de les diferents tipologies de vehicles dintre del Districte de Ciutat Vella.

9. Born

El Born s'insereix dins del barri de la Ribera i respecte del la present Estratègia de Mobilitat Turística també inclou el Palau de la Música, el Museu Picasso, el Parc de la Ciutadella, el Zoo, Santa Maria del Mar, Sant Pere i Santa Caterina i la Rivera.

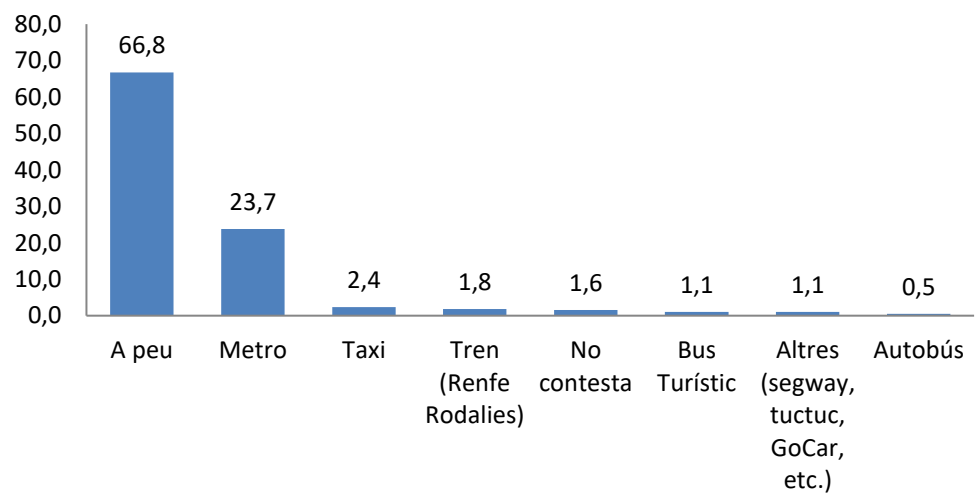
El barri de la Ribera encara manté una estructura urbana medieval a base de carrers estrets i entrelligats, molt d'ells quasi no transitables per vehicles. Des de 2011 el Born s'ha reinventat com un centre comercial obert especialitzat en moda i serveis de restauració i amb una caracterització comercial pròpia, derivada dels seus components patrimonials, que generen altes intensitats de vianants. Presenta problemàtiques molt similars al Barri Gòtic pel que fa a la saturació de l'espai públic i a l'ús de vehicles de mobilitat personal VMP.





DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

El repartiment modal d'aquesta àrea és molt similar a la del Barri Gòtic, amb una alta preponderància dels desplaçaments a peu per accedir-hi. Pel que fa al transport públic, les parades de metro i autobús estan situades a la perifèria d'aquesta àrea i hi ha poca dotació interna. Pel que fa al metro, la parada de Jaume I de la L4 de metro permet l'accés per la zona oest, la parada d'Arc de Triomf per la zona est, metro Urquinaona per la zona nord i les parades de la L4 de la Barceloneta i Ciutadella Vila Olímpica per la zona sud.



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)



ACTUACIONS REALITZADES

- Aprovació (maig 2017) de 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. La regulació determina per quins espais poden circular els patinets elèctrics, les rodes elèctriques o els segways, entre altres, i estableix si han de tenir assegurança, s'ha de portar casc o amb quina edat mínima es poden conduir. L'ordenança limita l'ús de les diferents tipologies de vehicles dintre del Districte de Ciutat Vella.

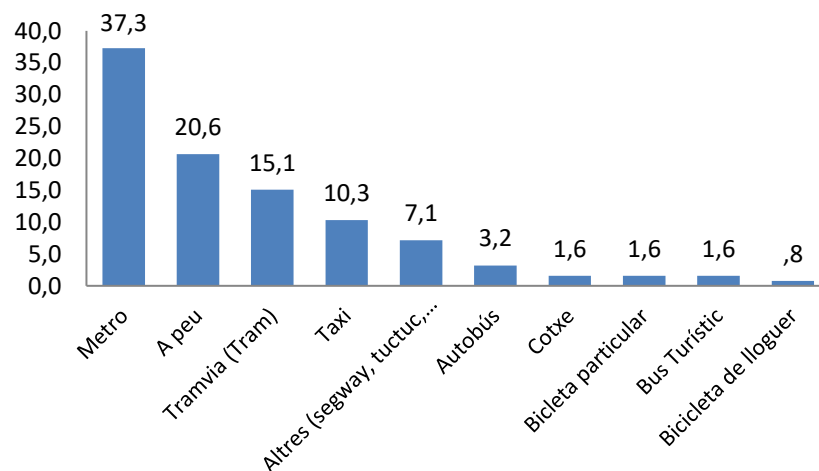
10. Fòrum

El Parc del Fòrum posa a disposició de la ciutat un gran recinte per acollir un gran nombre d'actes amb les millors condicions de qualitat i seguretat, i tots els serveis necessaris. El Fòrum disposa també d'equipaments físics que poden donar resposta a la demanda turística com l'Edifici Fòrum, El centre comercial Diagonal Mar, el Centre de Convencions Internacional de Barcelona, el Parc dels Auditoris, la zona de banys. A més a més disposa d'un port esportiu. Aquest espai s'alinea amb l'estratègia definida en Pla Estratègic de Turisme 2020 de promocionar esdeveniments de caràcter temporal i no estructural. L'objectiu és aconseguir la descongestió de les àrees saturades, oferir alternatives de visita o destacar els esdeveniments ja existents, així com promocionar els espais no residencials com a receptors d'activitat temporal.



DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

En el repartiment modal dels turistes que visiten el Fòrum, sigui per assistir a un esdeveniment com per visitar l'espai, s'observa com el metro és el mitjà més emprat i capta el 37,3% dels desplaçaments (estació El Maresme Fòrum, L4). Els desplaçaments A peu, representen un 20,6%. En aquesta zona el Tramvia T4, amb la parada Fòrum, aporta un 15,1% dels desplaçaments. Destaca l'elevat ús de ginyes ja que el 7,1% dels desplaçaments cap a aquesta zona es realitzen amb diferents tipus de ginyes. Malgrat que la línia verda del bus turístic té parada al Fòrum de març a novembre, només un 1,6% dels desplaçaments per accedir-hi es fan amb aquest mitjà.



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)

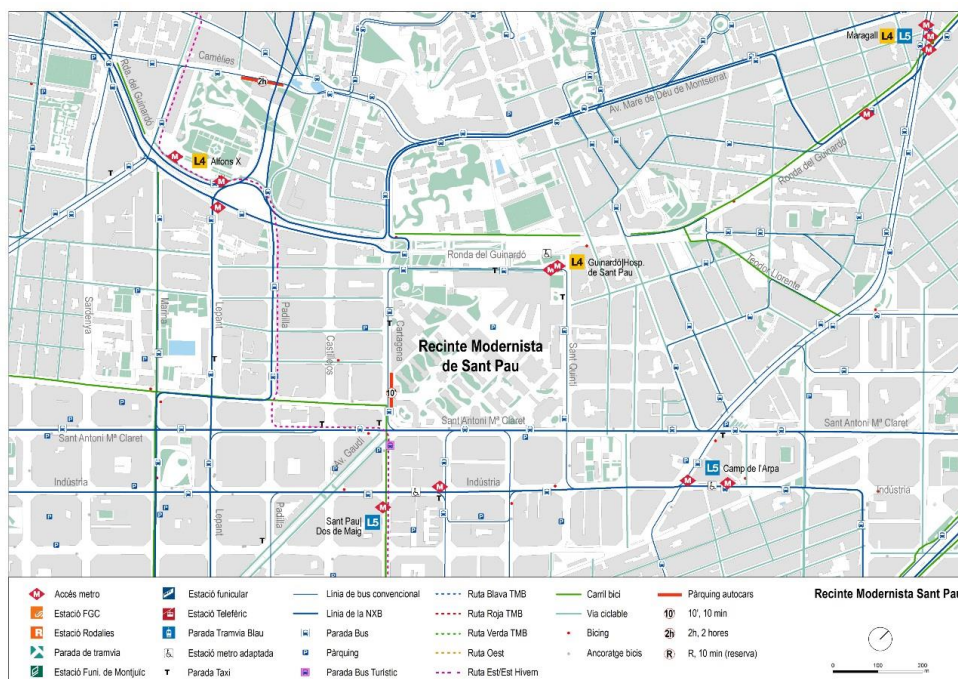


ACTUACIONS REALITZADES

- Aprovació (maig 2017) de 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. La regulació determina per quins espais poden circular els patinets elèctrics, les rodes elèctriques o els segways, entre altres, i estableix si han de tenir assegurança, s'ha de portar casc o amb quina edat mínima es poden conduir. L'ordenança limita l'ús de les diferents tipologies de vehicles dintre del Districte de Ciutat Vella.

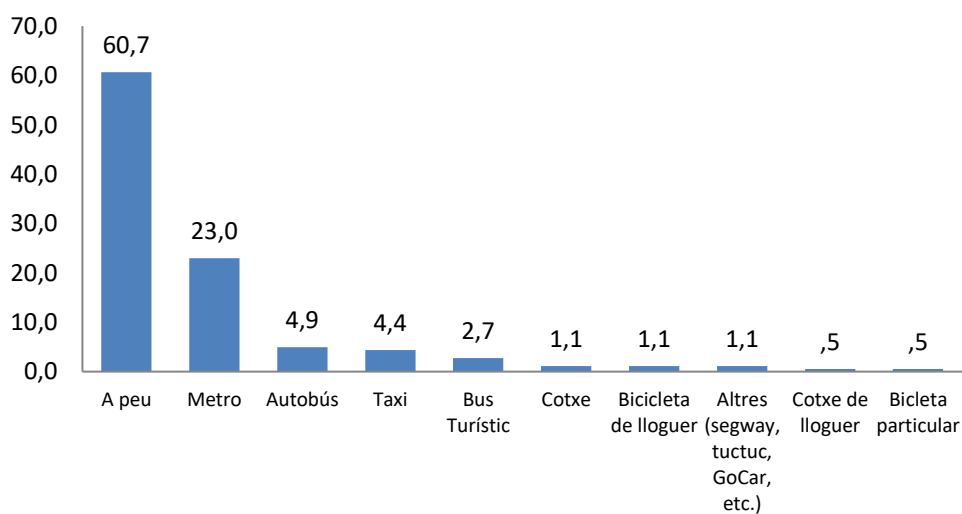
11. Recinte modernista Sant Pau

El Recinte Modernista està plenament integrat en la trama de l'Eixample de Barcelona i ocupa unes 3x3 illes de cases. L'accés principal dels visitants es realitza per l'entrada de la cruïlla dels carrers Sant Antoni Maria Claret i Cartagena. El nombre de visitants que van comprar entrada el 2016 foren 259.330 persones. Cal tenir en compte que el número de visites no pot créixer substancialment perquè ha de ser compatible amb el desenvolupament de les activitats de les diferents institucions i organismes que acull el recinte com, Casa Àsia, SCP / RAC, EFI, UN-HABITAT / GWOPA, OMS, UN-HABITAT / CRPP, UNU-GCM, EURORDIS, BIPP HUB.



DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

La mobilitat en aquesta zona està molt condicionada per la proximitat del gran atractor de visitants que és la Sagrada Família i per l'arteria per a vianants que suposa l'Avinguda Gaudí, tot i que no té un passeig central continu, que enllaça el Recinte Modernista de Sant Pau amb la Sagrada Família. Així doncs, la majoria de desplaçaments per accedir al Recinte Modernista de Sant Pau són realitzats a peu (60,7%), mentre que els desplaçaments en metro representen un 23,0%. Val. Hi circulen les línies L2, L4 i L5 de metro, però no hi circulen ni FGC ni RENFE. Així mateix hi ha diverses parades de bus que aporten el 4,9% dels desplaçaments.

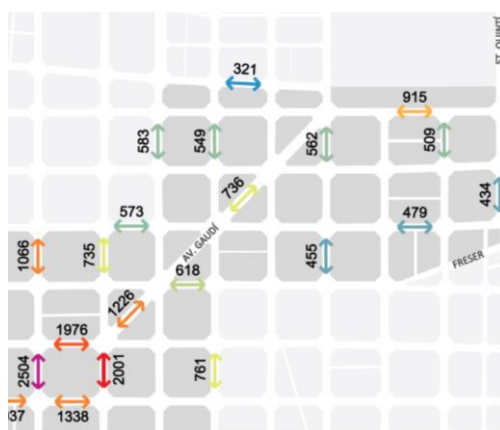


Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016.

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)

Si analitzem els desplaçaments a peu observem que malgrat l'Avinguda Gaudí uneix la Sagrada Família amb el Recinte Modernista de Sant Pau, la intensitat de vianants que transiten per aquesta avinguda disminueix a mesura que ens apropem al Recinte Modernista a Sant Pau, fet que podria indicar que l'Avinguda Gaudí no actua com a canalitzador de desplaçaments de Sagrada Família a Sant Pau (aforaments

fets en el marc de l'estudi "Anàlisi de la incidència turística a l'espai públic a partir d'indicadors en tres àmbits de la ciutat de Barcelona.") Així la proporció de turistes respecte als residents és superior a l'entorn de la Sagrada Família mentre que la situació s'inverteix a l'entorn del Recinte modernista de Sant Pau.



Font: Anàlisi de la incidència turística a l'espai públic a partir d'indicadors en tres àmbits de la ciutat de Barcelona. Ajuntament de Barcelona Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat

ACTUACIONS REALITZADES

- Instal·lació de parades ZonaBus (10' encotxament i desencotxament) a l'Hospital de Sant Pau. La parada té una capacitat per tres autocars i amb una regulació de 08 h a 20 h tots els dies de la setmana. Esta situada al carrer Cartagena a la vorera Hospital de Sant Pau.

12. Barceloneta i entorns

Aquesta àrea agrupa els punts de visita de la Barceloneta, el Maremàgnum, el Port Vell i l'Aquàrium que tenen condicions molt diferents entre ells.

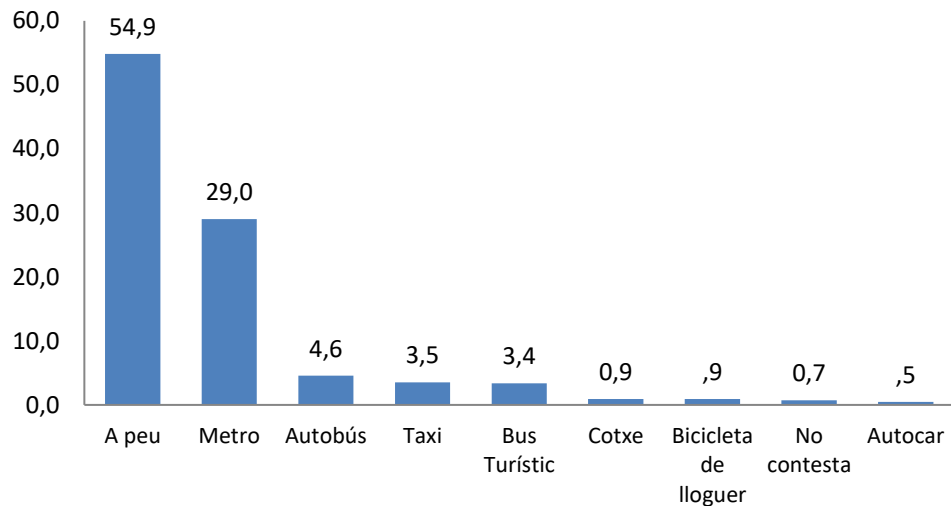
La Barceloneta es configura com una de les destinacions de gran afluència de la ciutat. Aquest fet es veu agreujat pel fet que la densitat de població en aquest barri és molt alta, força superior a la dada de Ciutat Vella (50%) i que del conjunt de Barcelona (90%). Per altra banda el Maremàgnum i l'Aquàrium són uns punts de visita fora del teixit residencial i amb un caràcter marcadament d'oci. El Port Vell és el nexa d'unió entre aquests espais i per si sol ja és un atractiu de visita. Les característiques d'accessibilitat també són força diferents entre els diferents àmbits. Pel que fa al barri de la Barceloneta, aquest presenta una trama urbana caracteritzada pels carrers estrets, longitudinals i perpendiculars. Amb aquesta morfologia, el transport públic queda concentrat a les vies de perímetre i el carrer Almirall Cervera. L'accessibilitat s'articula bàsicament per la Plaça Pau Vila i per la parada de metro Barceloneta. El passeig de Joan de Borbó i el passeig Marítim són els vial perimetrals que alberguen molta densitat de vianants i d'establiments de restauració. Pel que fa a l'accés en autobús, les línies 45, 59 i D20 donen servei al barri.

Pel que fa al Maremagnum i a l'Aquàrium l'accés es produeix pel Moll d'Espanya i per la Rambla de Mar i per tant a peu. L'únic transport públic per accedir-hi és el bus V17, i les estacions més properes de metro són la de Drassanes i la Barceloneta, de les línies L3 i L4 respectivament.



DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

En aquesta zona la majoria dels desplaçaments per accedir-hi es fan a peu, un 54,9% del total. El fet que les parades de metro es trobin al perímetre de la zona fa que molts turistes considerin que hi accedeixen a peu. Un 29,0% dels desplaçaments per accedir-hi es fan en metro i un 4,6% en autobús.



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)



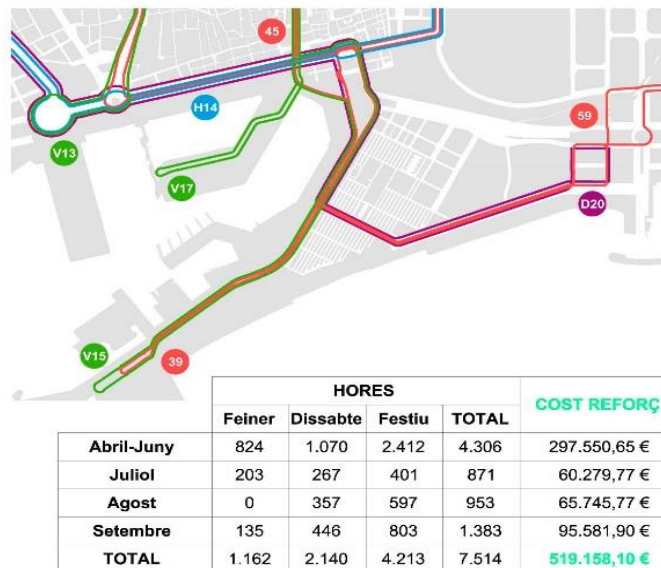
ACTUACIONS REALITZADES

- PLA DE MILLORA D'ESTIU 2017 de l'oferta de busos. Durant l'any 2016 es va produir un increment global i sostingut de la demanda, que en el període d'estiu va oscil·lar entre 150.000 i 200.000 viatgers/setmana respecte l'any anterior. El Pla d'Estiu permetrà millorar el servei a la ciutadania en les línies més deficitàries a l'estiu i aquelles amb increments de demanda considerable per usos turístics i de temporada, com recorreguts pel Front Litoral i els principals punts d'interès de ciutat. D'aquesta manera no decaurà l'ús i la qualitat del servei per part de la ciutadania i usuaris habituals. En base a les necessitats de la ciutat, s'ha treballat un pla de millora de l'oferta basat en tres línies d'actuació:
- Reforçar les línies que transporten més passatge derivat dels desplaçaments cap a les platges.

- Reforçar la base de les línies de la Nova Xarxa per tenir intervals entre 6-10 minuts de 7:00 a 21:00 hores.
- Reforçar les línies d'eixos de transport importants de passatge que porten als usuaris cap a la zona central de la ciutat.

Reforç com a pol d'atracció important

La zona de la Barceloneta és un pol d'atracció important a l'estiu per la oferta de platges existent (turisme i ciutadans de Barcelona). Per aquest motiu, desde l'Ajuntament de Barcelona conjuntament amb TMB plantegem incrementar la capacitat de l'oferta de la zona (línies D20, V15, 59 i 39), bàsicament en caps de setmana que és quan hi ha un increment important de la demanda amb entrades i sortides massives de la zona.



Aquest pla de millora de la oferta ha d'anar acompanyat amb actuacions als vials per garantir la bona circulació:

- Prioritats als vials per garantir la fluïdesa de la circulació dels busos i que no es quedin aturats pel trànsit
- Actuacions als vials per garantir la circulació dels busos de 24 metres biarticulats



Laborables: 2 busos més, a més d'articular les línies D20, V15 i 59. A més a més, tres torns serien biarticulats de 24 metres

13. Raval

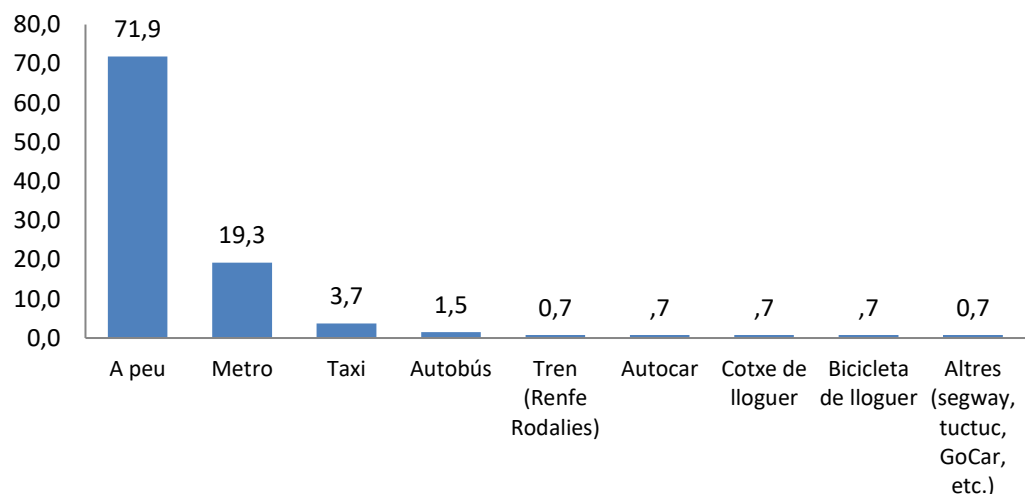
Les vies que delimiten el Raval són el Carrer de Pelai, la Rambla, la Plaça del Portal de la Pau, el Port de Barcelona, l'Avinguda del Paral·lel, la Ronda de Sant Pau, la Ronda de Sant Antoni i la Plaça de la Universitat. La morfologia urbana condiciona l'oferta de transport, la qual se situa a als límits del barri amb multitud de parades de bus i estacions de metro. A l'interior, es disposa de poca oferta de transport públic. Com excepció del que s'acaba d'esmentar, destacar la Rambla del Raval i l'Avinguda de les Drassanes on hi ha diverses parades d'autobús.

El barri, a dia d'avui, disposa d'una gran oferta cultural per la qual cosa la concentració de persones a l'espai públic és especialment problemàtic pel que fa al soroll generat. Les principals zones geogràfiques de soroll detectades són: el barri del Raval destaquen la plaça dels Àngels, el carrer de Joaquim Costa, el carrer de Sitges i la part baixa del Raval. El turisme ha estat identificat com una font principal de soroll.



DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

Pel que fa al repartiment modal dels desplaçaments per accedir al Raval, la majoria es realitzen a peu. La infraestructura de transport, que com s'ha comentat es troba als límits exteriors del barri, fa que els desplaçaments a peu tinguin un pes molt important. El següent mitjà de transport és el metro, que aporta el 19,3% dels desplaçaments (L2 i L3 per mitjà de les estacions de Paral·lel i Liceu). En aquest espai, el taxi (3,7%) és un mitjà més emprat que l'autobús (1,5%) (l'autobús 20, 21, 24, 64, 91 i H14 donen servei a aquesta zona). Pel que fa als ginys i a les bicicletes elèctriques que són vehicles que per les característiques físiques dels carrers del Raval, presenten certs problemes amb la convivència amb els vianants. L'ordenança de circulació de vehicles i vianants estableix que les bicicletes, el patins i els patinets tenen prioritat sobre la resta de vehicles en les zones de prioritat invertida però no sobre els vianants. Un 1,4% dels desplaçaments d'accés es fan amb bicicleta de lloguer i amb diferents tipus de ginys.



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)



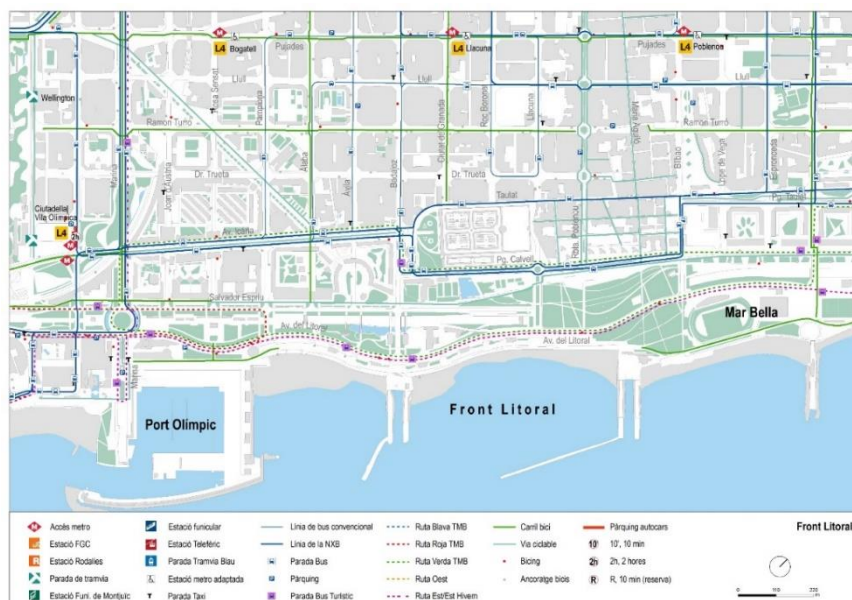
ACTUACIONS REALITZADES

- Aprovació (maig 2017) de 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. La regulació determina per quins espais poden circular els patinets elèctrics, les rodes elèctriques o els segways, entre altres, i estableix si han de tenir assegurança, s'ha de portar casc o amb quina edat mínima es poden conduir. L'ordenança limita l'ús de les diferents tipologies de vehicles dintre del Districte de Ciutat Vella.
- (Juliol 2013) Pla especial d'establiments de concurrència pública, hoteleria i altres activitats del Districte de Ciutat Vella, més conegut com *Pla d'usos* que és l'eina urbanística que permet regular la implantació de determinades activitats al territori.

14. Front litoral

L'àmbit d'aquest espai és el conformat per la franja litoral situada des del Port Olímpic fins a la platja de Llevant. El Front Litoral és un espai amb una gran component lineal. El límit interior és l'avinguda del Litoral.

A banda del mateix Port Olímpic, les torres de l'hotel Arts i Mapfre i el Gran Casino de Barcelona aquest espai inclou d'altres equipaments com: les platges de la Nova Icària, del Bogatell, Mar Bella, nova Mar Bella i de Llevant, que concentren de forma habitual gran nombre de visitants. El fet que s'ubiquin en espais perifèrics del teixit pròpiament residencial de la ciutat és positiu per a la seva gestió i pel l'estratègia turística de la ciutat, però el fet que sigui un espai amb forta estacionalitat fa que els conflictes es concentrin en moments molt concrets de l'any i en dificulti la gestió. Tot i així es pot ajustar a l'estratègia territorial per l'impuls de la destinació sostenible passa per deixar de posar èmfasi en el barris com a productes turístics estructurats per apostar per valoritzar els esdeveniments, els itineraris diferenciats, així com els espais no residencials com a receptors d'activitat temporal. També es troben en aquesta zona el Complex esportiu Municipal de la Mar Bella; la base Nàutica Municipal; el camp Municipal de Can Aranyó i l'Skate Park de la Mar Bella. També cal esmentar l'existència de multitud d'establiments de restauració.

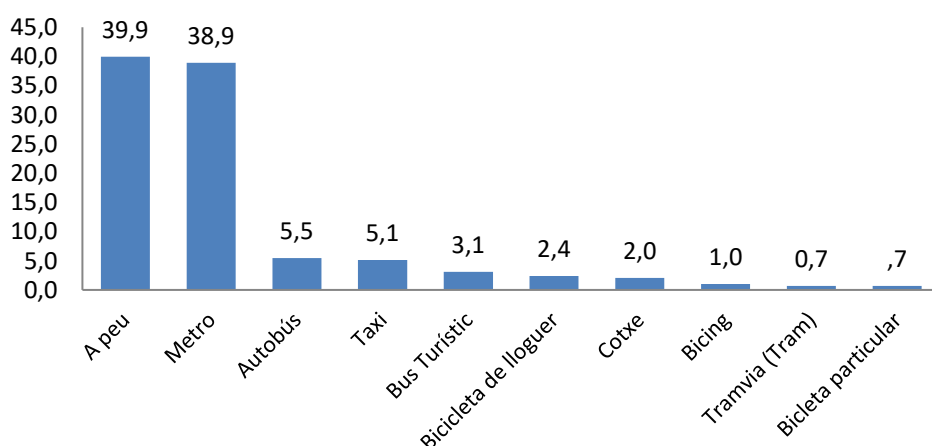




DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

En aquesta franja litoral els desplaçaments dels turistes per accedir-hi es realitzen pràcticament amb la mateixa intensitat amb el mode a peu i amb metro (39,9% i 38,9% respectivament). El fet que l'accés a peu no sigui més alt, tal com passa a altres zones de la ciutat, pot ser conseqüència de la percepció de frontera de la Ronda Litoral en alguns trams del front litoral.

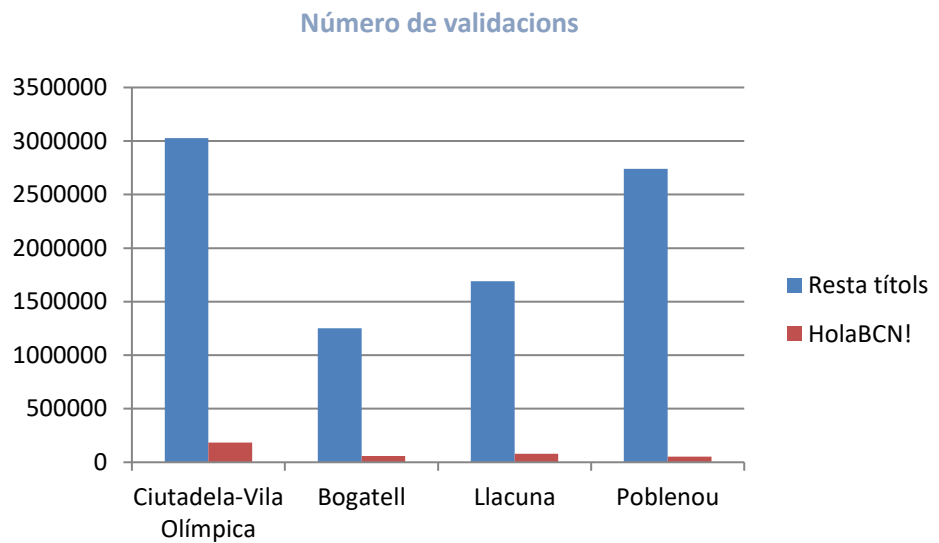
L'autobús i el taxi aporten un 5,0% dels desplaçaments d'accés. El bus turístic un 3,1% (Aquesta zona està coberta per la ruta verda del Bus turístic que va del Port Olímpic a Poblenou passant pel Fòrum i funciona els mesos de març a novembre). Destaca el 2,4% dels desplaçaments realitzats amb bicicleta de lloguer i també l'1,0% de desplaçaments fet amb Bicing, que posa de manifest l'ús fraudulent d'aquest mitjà de transport urbà, que no està concebut com un sistema públic de lloguer de bicicletes per a ús turístic o recreatiu. Cal destacar que des de 2016 s'ha restringit la circulació de segways per aquest front marítim i que en l'enquesta no s'han detectat turistes que es desplaressin en aquests vehicles.



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)

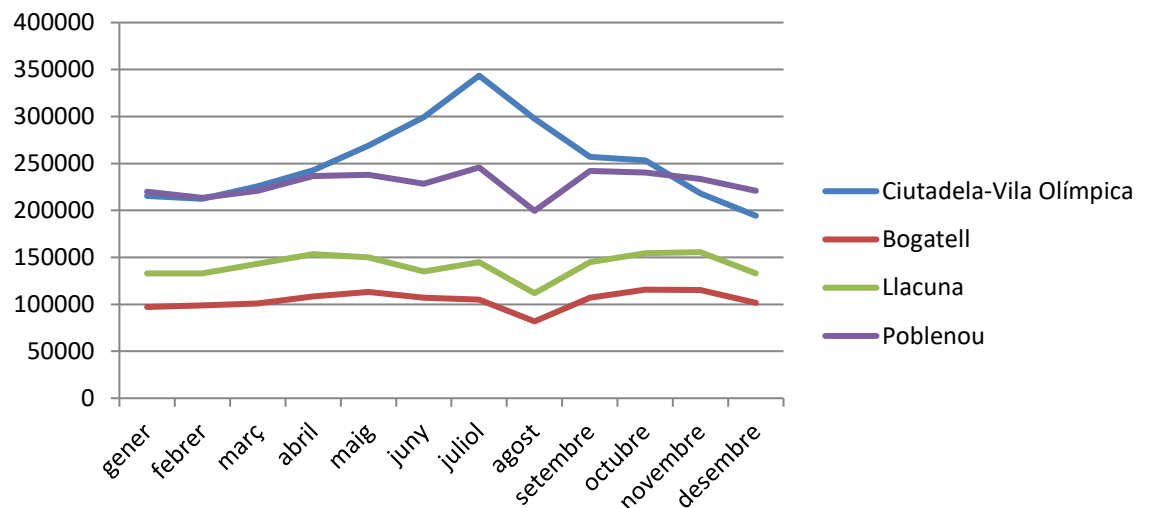
La línia groga L4 és l'única línia de metro que dona servei a aquesta zona, essent l'estació de Ciutadella-Vila Olímpica l'estació amb més validacions, tant del títol HolaBCN com de la resta de títols.



Font: Tmb 2016

Si analitzem la distribució de les validacions al llarg de l'any, observem com durant l'estiu augmenten notablement les validacions a Ciutadella – Vila Olímpica, especialment al juny i al juliol, i comença a decreixer el mes d'agost, però per sobre de la resta de validacions de l'any. La resta d'estacions d'aquesta zona, Bogatell, Llacuna i Poblenou, mostren un descens molt clar el mes d'agost, que podria indicar que tenen un ús menys turístic que l'estació de Ciutadella – Vila Olímpica.

Número de validacions al llarg de l'any



Font: Tmb 2016

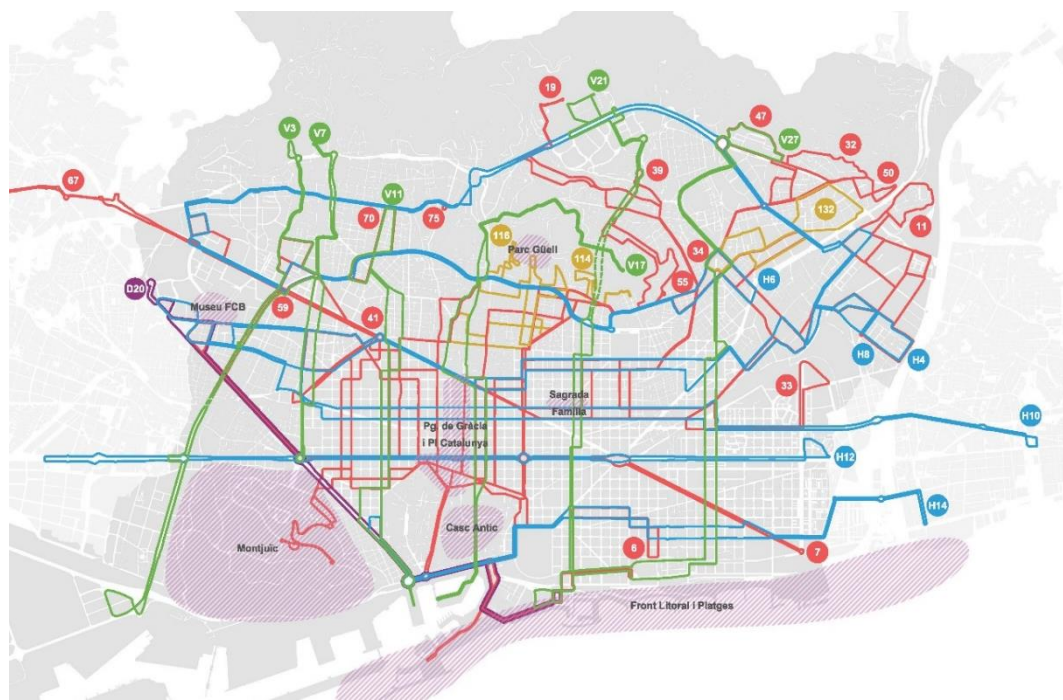
ACTUACIONS REALITZADES

- Aprovació (maig 2017) de 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. La regulació determina per quins espais poden circular els patinets elèctrics, les rodes elèctriques o els segways, entre altres, i estableix si han de tenir assegurança, s'ha de portar casc o amb quina edat mínima es poden conduir. L'ordenança limita l'ús de les diferents tipologies de vehicles dintre del Districte de Ciutat Vella.
- PLA DE MILLORA D'ESTIU 2017 de l'oferta de busos. durant l'any 2016 es va produir un increment global i sostingut de la demanda, que en el període d'estiu va oscil·lar entre 150.000 i 200.000 viatgers/setmana respecte l'any anterior. El Pla d'Estiu permetrà millorar el servei a la ciutadania en les línies més deficitàries a l'estiu i

aquelles amb increments de demanda considerable per usos turístics i de temporada, com recorreguts pel Front Litoral i els principals punts d'interès de ciutat. D'aquesta manera no decaurà l'ús i la qualitat del servei per part de la ciutadania i usuaris habituals. En base a les necessitats de la ciutat, s'ha treballat un pla de millora de l'oferta basat en tres línies d'actuació:

- Reforçar les línies que transporten més passatge derivat dels desplaçaments cap a les platges.
- Reforçar la base de les línies de la Nova Xarxa per tenir intervals entre 6-10 minuts de 7:00 a 21:00 hores.
- 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.

Línies que es reforcen en el Pla de reforç d'Estiu:

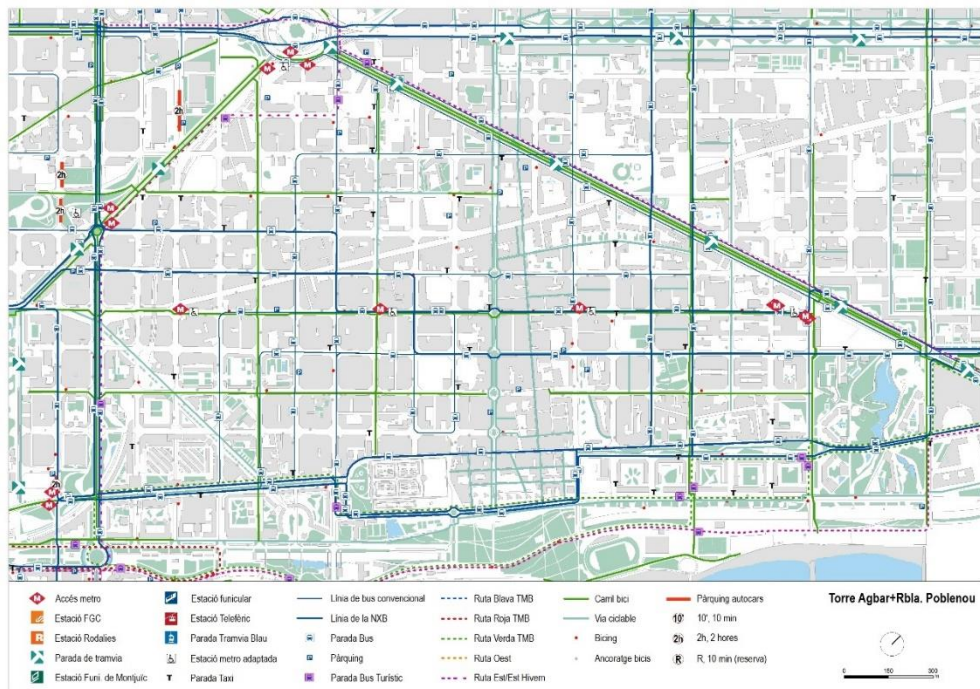


15. Torre Agbar/ Glòries/ Rambla del Poblenou/ Poblenou

Aquesta zona la integra el Poblenou, posant especial atenció en la Rambla del Poblenou i per la Torre Agbar, a l'àmbit de la plaça de les Glòries.

La Rambla del Poblenou articula el centre de la vida cultural, social i comercial del Poblenou, i des de fa relativament poc s'ha convertit en un punt d'atracció important pels visitants de la ciutat. Aquesta zona ha vist créixer notablement les seves places hoteleres. Actualment hi ha 20.000 places hoteleres en un barri que té 70.000 habitants i segons les dades elaborades per l'Ajuntament de Barcelona, s'estima que aquest barri compta amb unes 6.000 places en habitatges d'ús turístic. En els darrers anys també han proliferat les terrasses en aquest passeig. Hem de tenir en compte que la rambla del Poblenou és una de les Rambles més estretes de Barcelona. La pacificació dels vials de la rambla tenia el clar objectiu de protegir la rambla com a passeig i lloc de trobada. Aquesta concepció de la rambla es veu ara entredita per la ocupació, intensa i permanent, de l'espai públic. L'ocupació del passeig per part de les terrasses dificulta els fluxos de vianants i limiten la perspectiva del passeig i per tant es fa necessari alliberar l'espai. (Ordenació singular TERRASSES RAMBLA DEL POBLENOU - DISTRICTE SANT MARTÍ).

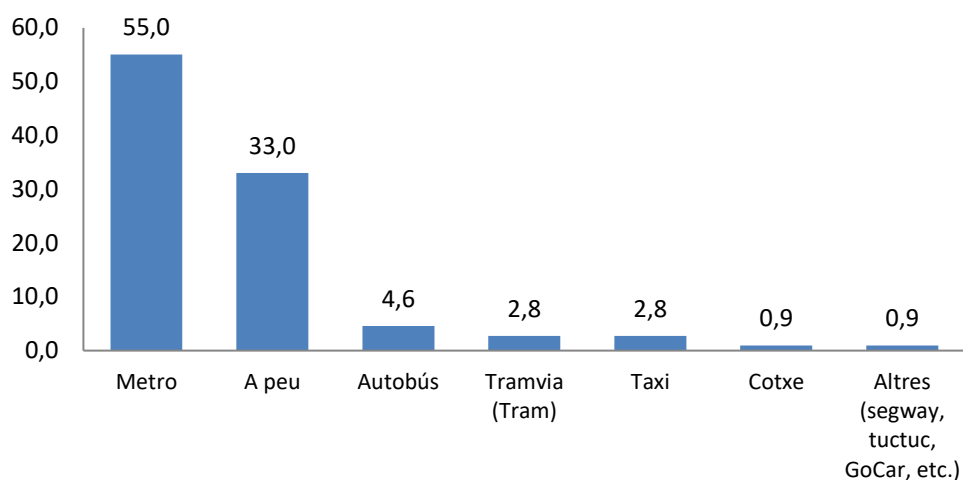
El barri del Poblenou té també de zona de platges, la platja del Bogatell, i per tant experimenta també amb la concentració habitual que presenten aquests espais, especialment a l'estiu.



DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

Pel que fa al repartiment modal dels desplaçaments d'accés en aquesta àrea, s'observa que malgrat la bona accessibilitat a peu, la major part dels turistes realitzen els seus desplaçaments en metro (55%).

Pel que fa als transports turístics destaca que els desplaçaments fets en bus turístic són insignificants, tot i que la ruta verda del Bus Turístic i la ruta est de Barcelona City Tour passen per aquesta zona. La ruta est té parada davant l'accés principal de la Torre Agbar.



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)



ACTUACIONS REALITZADES

- Prova pilot Superilla. El model Superilles de l'Ajuntament de Barcelona pretén redefinir l'espai públic de la ciutat com a llocs habitables, espais comunitaris, territoris d'extensió de la residència i àmbits per al joc, el verd, la història i la vida local dels barris. Per fer-ho planteja repensar la ciutat a partir de noves formes d'agrupació, basades en les illes tradicionals, replantejant el rol dels carrers i fomentant la interacció i l'agrupament social.
- Ordenació singular de la rambla del Poblenou. Desenvolupar la normativa d'ordenació dels espais singulars del districte i amb atractiu turístic, com és el cas de la rambla del Poblenou, escoltant les propostes del veïnat i dels restauradors. Reduir les terrasses i gestionar la convivència d'usos a l'espai públic. Agafar

l'experiència de la rambla del Poblenou com a model per ordenar altres eixos (carrer de Rogent).

- Recuperació de la traça de Pere IV com un eix cívic que relliga els grans espais públics i les diferents peces urbanístiques del Poblenou i 22@

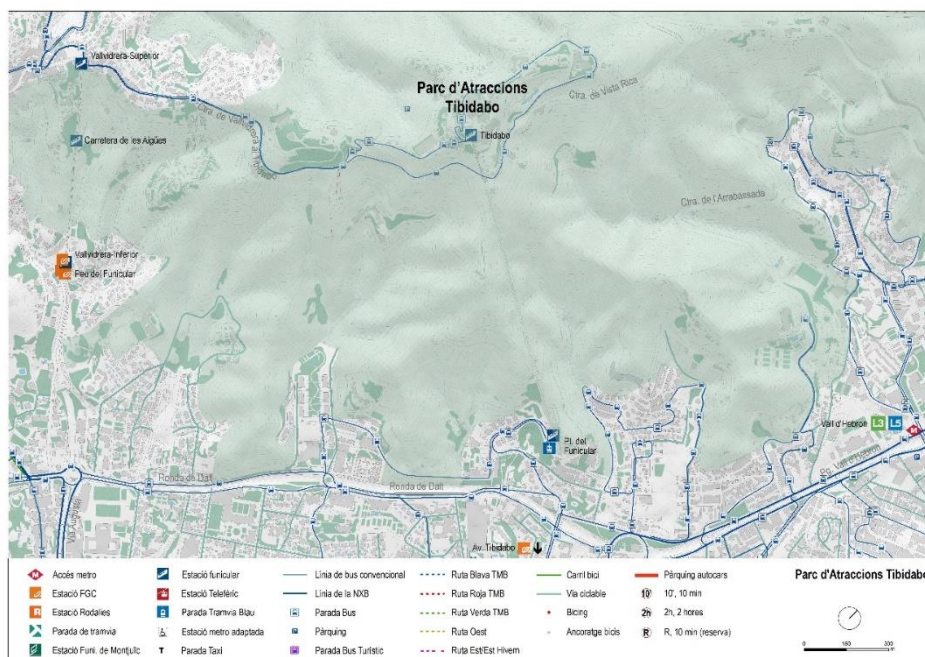


Font: Habitat urbà. Ajuntament de Barcelona.

16. Parc d'atraccions del Tibidabo

El Parc d'Atraccions Tibidabo, que és un parc centenari i un dels més antics del món, es troba situat al Parc de Collserola. Aquest punt d'atracció de visitants que va obrir 155 dies al 2015 i va rebre una mitjana de 4.400 persones els dies d'obertura s'ajusta a l'estratègia territorial de la destinació que passa per deixar de posar èmfasi en el barris com a productes turístics estructurats per apostar per valoritzar els esdeveniments, els itineraris diferenciats, així com els espais no residencials com a receptors d'activitat temporal.

De la mateixa manera, el Parc segueix una estratègia que aposta per fer créixer el mercat turístic i potenciar el *Camí del Cel*. El parc ha realitzat més de 15 nous contractes amb agències de viatge, accions de comercialització amb Turisme de Barcelona i la creació del nou catàleg de serveis del Parc per a les agències

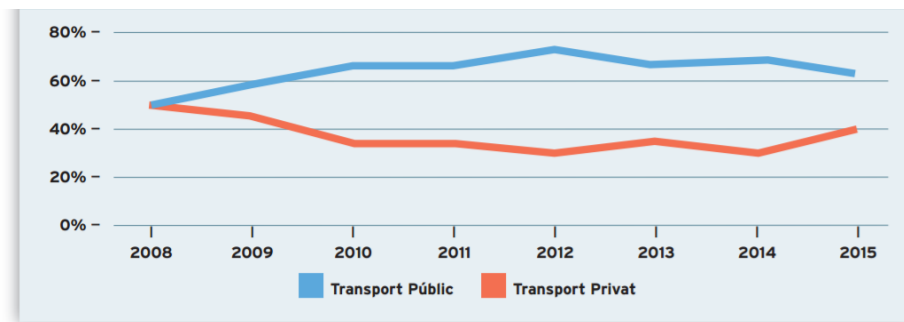




DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

En el cas de la distribució modal del conjunt de visitants al parc, s'observa que actualment s'ha revertit la situació que era habitual. Actualment la majoria de visitants hi accedeixen en transport públic (60%) mentre que un 40% hi accedeixen en transport privat.

Evolució de la distribució modal d'accés al cim.

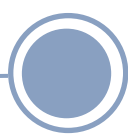


Font: Balanç de mobilitat al Tibidabo gener-desembre 2015

Pel que fa a l'accés en transport públic existeixen les següents combinacions

- **Tibibús T2A:** des de plaça de Catalunya (parada a la cantonada de plaça de Catalunya amb Rambla Catalunya. A partir de les 10.15h, tots els dies que el Parc d'atraccions està obert.
- **Tibibús T2B:** des de la Vall d'Hebron, parada al costat de línia 3 de metro - Vall d'Hebrón.
- **FGC + Tramvia Blau + Funicular del Tibidabo.**
- **FGC + bus 196 + Funicular del Tibidabo.**

Pel que fa a la distribució modal dels turistes que visiten el parc, els resultats de l'enquesta per presenten uns resultats poc significatius per la poca mostra, i per aquest motiu s'ha optat per no mostrar aquí els resultats.



ACTUACIONS REALITZADES

El parc posa a disposició dels visitants i dels treballadors el funicular, el Tibibús i preus més econòmics al pàrquing situat a la Vall d'Hebron, per tal d'evitar que els visitants accedeixin al parc amb transport particular.

17. Places de Gràcia

Les places de Gràcia actuen com a un centre d'oci potent, tant de residents com de visitants. L'especial morfologia del districte, amb carrers estrets i una alta densitat de població, fa que hi hagi problemes de mobilitat i també de soroll.

A les places del Diamant, del Raspall, de la Vila, del Sol, de la Revolució, de la Virreina, del Nord i de Rovira i Tries hi ha un ús de l'espai públic intens i són objecte de molta demanda fruit de la seva vitalitat social, cultural i econòmica. Així, l'elevada concentració d'establiments dedicats a la restauració i a l'oci dificulta l'equilibri entre la vida veïnal i l'activitat econòmica.

En aquesta zona cal afegir la imminent obertura al públic (octubre 2017) de la Casa Vicens, que va ser declarada Patrimoni Mundial de la UNESCO el 2005. Amb l'obertura es produirà un augment de visites, que s'estima entre 200.000 i 350.000 visites anuals. Actualment encara que no està oberta al públic ja genera interès als visitants de la ciutat que s'apropen a visitar l'exterior. L'Ajuntament de Barcelona ha demanat al promotor que elabori un Pla d'Impacte turístic. En l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'estima que un 53% dels desplaçaments a Casa Vicens es faran en metro o FGC i un 17% en taxi. Un 9% en bus (s'entén que s'hi inclouen autocars). El canvi exterior més important és la substitució de dues places d'aparcament d'àrea verda per a taxis i la reconversió d'una plaça verda més i l'espai de motos per encabir 28 amarradors del Bicing.

En el Pla d'Impacte turístic es preveuen mesures per reduir els impactes de la mobilitat generada tals com:

- impulsar la visita amb la prevenda d'entrades a través de la web i la gestió directa amb operadors turístics.

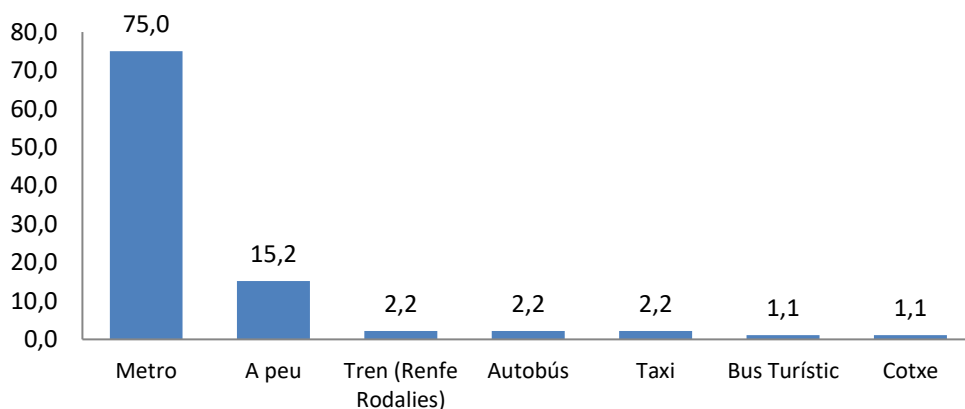
- Dissenyar un espai per a la gestió de cues dintre de la finca amb cabuda per a 200 persones
- Divulgació dels mitjans de transports sostenibles per accedir-hi



DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

Els turistes que accedeixen a les places de Gràcia fan els seus desplaçaments molt majoritàriament en metro (75%). Les parades de metro més properes a les places de Gràcia situades al perímetre de la zona són. Diagonal de la L5 i la L3, Fontana de

la L3, i Joanic de la L4. La resta de desplaçaments es fan principalment a peu, i en tren ³.



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

Nota: Aquestes dades corresponen només a la mobilitat dels turistes (exclou excursionistes)

ACTUACIONS REALITZADES

- Pla de mobilitat i pla d'usos de Gràcia. El Pla de mobilitat del districte de Gràcia té per objectiu augmentar l'espai destinat per als vianants, disminuir el nombre de vehicles a les calçades, fomentar l'ús del transport públic i, en especial, el de les bicicletes. Per aquest motiu s'ha proposat estructurar Gràcia en 28 illes de vianants.
- Projecte ordenació terrasses places de Gràcia. L'ordenació singular té com a objectiu harmonitzar les diferents activitats que hi conviuen en aquests espais de convivència, atenent a criteris físics, paisatgístics, d'ús, com ara el flux de

³ Cal tenir en compte el possible error en la resposta del turistes per desconeixement del sistema de transport, ja que hi ha un 2,2% de desplaçaments en Renfe que no dona servei a la zona, mentre que els FGC que s'hi que hi tenen parada no obtenen cap resposta positiva.

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.

- Pla d'Impacte turístic de la Casa Vicens.