



INFORME DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2025-2030 – Sessió de Mobilitat Turística

Sessió de dimarts 14 maig de 2024 - Horari: 17h – 19h

Lloc: Sala Món de Barcelona Activa - Carrer de la Llacuna, 162, Barcelona

> Accés als documents presentats a la sessió: [Presentació del PMU](#)

> Accés a la web del procés participatiu: [Informació de la sessió participativa al Decidim](#)





Sumari

Llistat de participants – Assistència a la sessió	3
Ordre del Dia	4
Desenvolupament de la sessió	4
Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball	6
Eix 1: Mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible - Línia 1: Millorar la convivència de la mobilitat turística i la quotidiana en els espais de gran afluència (EGA) i els seus entorns.	6
Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2: Trobar un encaix més eficient de la demanda turística en el transport públic (autobús, taxi, metro, discrecionals, etc.).	9
Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3: Reduir les externalitats negatives de la mobilitat turística.	12
Formes de desplaçament de les persones assistents per arribar a la sessió de PMU i impacte en generació de CO2	14



Llistat de participants – Assistència a la sessió

Han participat un total de **36 persones (16 homes -72%- i 10 dones -28%-)**.

Assistència d'entitats i empreses participants

AENA, SME, S.A.

A-Bike Rental & Tours SL

AC Hotel Sants by Marriott

ACAVE

Aguicat (Associació de Guies de Catalunya per un turisme responsable i de qualitat) (2)

AMB

Associació BiciTours Barcelona

Associació Professional de Guies de Turisme APIT BARCELONA

AVV Sanllhey-LaSalut-Park Güell + Plataforma @recuperemlasalut

BARCELONA DE SERVEIS MUNICIPALS, S.A.

Barcelona e-bike rent

Barcelona Forum District

BSM

CCOO

Consell Turisme i Ciutat (2)

FAVB (2)

FECAV - Federació Empresarial Catalana D'autotransport De Viatgers

Fundació Mobilitat Sostenible i Segura

Gremi d'Hotels de Barcelona

Grup de recerca TUDISTAR-UAB

INNSiDE Apolo - Meliá Hotels International

PIMEC

RACC Mobility Club

Sindicatura de Greuges de Barcelona

Turisme de Barcelona

Un Cotxe Menys / Barcelona e-bikes

UNIÓ D'EIXOS COMERCIALS TURÍSTICS - BARCELONA OBERTA

UPC - BIT - Càtedra de Transport

Assistència de l'Ajuntament de Barcelona

- Xavier Suñol, Director de Turisme de l'Ajuntament de Barcelona - Director Turisme
- Aina Pedret, Tècnica Direcció de Turisme de l'Ajuntament de Barcelona
- Eugeni Rico, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Cristina Jiménez, tècnica de Barcelona Regional
- Francesc Roma, tècnic del Departament de Participació
- Miquel Rusalleda, tècnic del Departament de Participació
- Dani Duocastella, tècnic de suport Departament de Participació



- Sofia González, tècnica de suport Departament de Participació
- Isabel Escorihuela, tècnica de suport Departament de Participació

Ordre del Dia

- Benvinguda a càrrec de Rosa Bada del Consell de turisme i Ciutat
- Explicació del procés participatiu i del funcionament de la sessió
- Exposició tècnica dels objectius, continguts i nou enfocament a tractar en el nou PMU vinculat a la sostenibilitat.
- Exposició tècnica sobre el procés d'avaluació ambiental estratègica, la diagnosi ambiental de la mobilitat i reptes de futur
- Debat i deliberació sobre objectius i actuacions del PMU vinculat a l'àmbit de la sostenibilitat.

Desenvolupament de la sessió

El dimarts 14 de maig es celebra la sessió de mobilitat turística. En el moment d'entrada de les persones participants es realitza la verificació de la inscripció i seguidament també es pregunta sobre la forma de desplaçament amb el kit "Com has vingut", a on les persones han d'agafar un tap de color vinculat del lloc d'origen des d'on han sortit fins arribar al lloc de la sessió (els diferents districtes de Barcelona, resta de la província de Barcelona i resta de Catalunya i posar aquest tap en un dels modes de transport (a peu, transport públic, bicicleta, moto, cotxe, vehicle elèctric o taxi o cotxe compartit). Aquest eina permet fer el càlcul de les emissions de CO2 de l'acte presencial.

La sessió dona inici a les 17.07 amb la benvinguda a càrrec de Rosa Bada del Consell de turisme i Ciutat. Seguidament es fa l'explicació breu del procés participatiu a càrrec del tècnic del Departament de Participació d'Urbanisme, Transició Ecològica i Serveis Urbans i Habitatge, a on emmarca els objectius, les fases i calendari del procés. Seguidament, el tècnic de Mobilitat fa la presentació tècnica del nou enfocament a tractar en el nou PMU amb els corresponents eixos, objectius, continguts, centrant la part final a la presentació de dades específiques vinculades a la mobilitat turística i els eixos, línies i objectius orientatius que han de guiar el PMU els propers anys.

Finalment, en aquesta primera part explicativa, novament el tècnic de participació explica la dinàmica del debat i es distribueix en tres grups per facilitar que tothom pugui expressar-se i debatre sobre els temes a tractar.

A les 17.45h s'inicia el treball en 2 grups, en els quals es configuren amb participants, equip dinamitzador (2 persones) i equip tècnic de suport per a resoldre dubtes i aclariments tècnics del PMU. Es fa un repàs dels objectius es dona la paraula a les persones participants per tal que puguin compartir i debatre les propostes relacionades amb els diferents eixos. Aquestes aportacions i propostes estan indicades a l'apartat següent.



A les 19h es dona per concloua la sessió de debat i s'emplaça a la gent a que puguin participar en altres sessions, així com seguir el procés i les propostes a través del portal [Decidim.Barcelona](https://decidim.barcelona).



Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball

Es conformen 2 grups de treball i a continuació es detallen les principals propostes i aportacions agregades i categoritzades per eixos:

Eix 1: Mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible - Línia 1: Millorar la convivència de la mobilitat turística i la quotidiana en els espais de gran afluència (EGA) i els seus entorns.

- **Regular l'activitat de les empreses de lloguer de bicicletes al carrer (sense local propi) a través de plataformes online**

Es remarca que als locals de lloguer de bicicletes, es dona indicacions de circulació als turistes, evitant la conflictivitat. Es parla de que, en el cas de grups, les empreses tenen uns codis ètics sobre com s'ha de circular en aquests grups i hi ha unes normatives clares al respecte.

- **Controlar les bicicletes de lloguer dels creuers**

Hi ha creueristes que accedeixen a la ciutat amb aquestes bicicletes que troben al propi creuer i que no estan registrades. En canvi, les empreses locals tenen l'obligació de registrar les seves bicicletes.

- **Promoure l'ús de la bicicleta per part dels turistes**

Per una banda es planteja la proposta per tal de descongestionar el transport públic.

Per altra banda, en un dels grups es planteja la necessitat de fomentar el turisme en bicicleta, es demana fer una aposta clara per part de l'ajuntament de fomentar la bicicleta que es veu per exemple en el nombre de carrils bici, però s'assenyala que no s'està acompanyant aquesta infraestructura. Es proposa aparcaments segurs que tenen influència en la promoció de la mobilitat, actualment els aparcaments són escassos, per tant, es proposa que hi hagi aparcament massius segurs.

Altrament es destaca que hi ha diferents models de bici que s'han implementat, com el bicing i dockless (les que no s'aparquen). Aquest darrer caldria millorar la seva gestió i millorar infraestructures per aparcar. Es proposa de cara al turisme promoure la mobilitat turística en bicicleta, com movem els turistes per que es moguin de manera coherent i cívica, portant a un grups de turistes en bici als llocs més significatius. Cal buscar llocs per poder travessar els punts conflictius i no molestar els residents, i per tant, seguir treballant en aquest grups específics.

Es genera debat sobre el tema, ja que altres participants entenen que la mobilitat turística no s'ha de centrar en la bicicleta, i argumenten que allò que cal fer es reduir l'ús turístics de bicicleta, ja que assenyalen a tall d'exemple que *"un turista no sap per on va i no coneix la ciutat"* i per tant no hi ha seguretat. Per tant, hi ha part de participant que no veuen positivament que els turistes vagin en bicicleta i destaquen que el bicing només a nivell ciutadà, no és una ciutat en la qual la gent pugui fer turisme en bici (és diferent del cas d'Amsterdam). Finalment, s'indica



que les noves empreses que porten turistes en bicicleta no respecten normativa (es mouen al marge).

També es recullen dos qüestions més relacionades amb el tema de la bicicleta: promoure la bici però no que sigui l'element central de la mobilitat turística i una altra que es puguin usar el bicing per a tothom, incloent turistes (aquesta darrer comentari genera controvèrsia i dissens).

- **Creació d'un sistema en què la ciutadania pugui comunicar l'ocupació indeguda d'espai públic per la retirada de bicicletes**

Arran dels debats vinculats a la proposta de "**Promoure l'ús de la bicicleta per part dels turistes**" es comenta que caldria crear un sistema en que la ciutadania pogués comunicar a l'Ajuntament (fer foto) de l'ocupació indeguda de les bicis a l'espai públic. Segons condicions de la llicència es pot retirar quan no es compleixen les condicions. Proposa retirar les llicències als que no compleixen i també tenir una estratègia específica per segons quines zones.

- **Elaborar plans específics per gestionar la sobresaturació de zones turístiques**

- Es comenta que els voltants de Sagrada Família hi ha molta saturació, ja que és fa difícil la mobilitat a peu, etc. Es **proposa elaborar plans específics per gestionar la sobresaturació (tenir en compte turistes, carrils bici, terrasses, DUM,...)** Hi ha una sobresaturació que es podria alleujar si hi hagués més informació per part de l'Ajuntament, per exemple la gent no sap que no hi ha entrades per anar al Parc Güell i hi pugen igualment, es proposa que a les entrades del metro hi hagués panells avisant que no hi ha entrades, per evitar trajectes inútils.
- **Redimensionar els espais més massificats**, com per exemple la Sagrada Família o el Parc Güell
- **Controlar les visites guiades per a grups a la ciutat (*free tours*) per tal que no superin el límit legal establert (20 persones)**

- **Promoure una superilla a la Sagrada Família**

Promoure una superilla a la Sagrada Família per pacificar la zona del carrer Sardenya entre Provença i Mallorca i evitar conflictivitat (trànsit, bus turístic, venedors, taxis, turistes, veïnat...). Com a opció alternativa, **canviar el recorregut del bus turístic perquè no pari en aquell carrer.**

- **Gestionar el turisme massiu i les seves conseqüències**

- Es destaca que hi ha grans esdeveniments tals com de concerts o congressos que generen un turisme de masses que es fa difícil de gestionar. Es planteja que la ciutat ha de **viure en equilibri i saber gestionar la invasió massiva, la qual també genera despesa massiva i també encariment de productes i preus.** Hi ha turisme de masses (30.000 en creuers en dies punta que hi ha als vaixells, alguns es queden dins però la resta entra la ciutat, (també autocars turístics) que cal gestionar i autoritzar, tenir en compte hora punta i concentració. Es destaca que cal buscar un equilibri, es pot assumir un percentatge de turistes, però l'actual no, i comenta que l'ajuntament ha de gestionar i afrontar aquest repte. **També s'assenyala que en relació a grans esdeveniments siguin**



els organitzadors (concrets, congressos, etc.) aquells que han de muntar i facilitar la logística i mobilitat.

- Cal adaptar impacte de la densitat turística, ajustant hores, llocs, etc...pel gran impacte al veïnat.
 - **Cal promoure sistemes més àgils per dur a terme els registres i arribada dels autobusos.** Es comenta de nou que no s'hauria de deixar baixar 9 creuers en un dia, ja que genera sobresaturació. Actualment, s'indica que hi ha sistemes perquè els autobusos es registren per poder aturar-se i paguen una quota, però és molt feixuc i lent de fer i per a persones amb mobilitat reduïda encara més. Per tant, es proposa un sistema més àgil per dur a terme els registres i arribada dels autobusos. Es posa l'exemple l'entrada Parc Güell o Sagrada família on els autocars s'han de donar d'alta i només poden estar 10 minuts o els multa la vigilància de la zona bus, també a Montjuïc i a l'Estació de França). Apunta que al barri Gòtic els grups són més petits (màxim 20 persones).
 - **Definir un itinerari de visita a la ciutat** que faciliti que, en el moment en que arriba un creuer, els turistes segueixin una ruta concreta que permeti descongestionar les zones més saturades (Rambla, plaça Catalunya). Es comenta que molts turistes que baixen del vaixell al port després arriben al centre i no saben ben bé què fer, i es queden per les rambles.
 - **Oferir recomanacions de mobilitat als turistes des d'hotels i agències.** Que des dels hotels i les agències es doni unes recomanacions als turistes per moure's de la millor manera a la ciutat.
 - **Fer una App/Web de reserves d'espais públics** com La Rambla (es pot partir del model que usen els punts d'atracció turística per fer exemples similars però aplicar a espai públic).
- **Analitzar les dades d'emissions del taxi de forma separada.**
- Hi ha debat sobre si s'hauria de considerar o no transport públic. En qualsevol cas, hi ha acord en què s'hauria d'analitzar de forma separada les emissions que genera. Es comenta també que les emissions del taxi respecte al total són mínimes.
- **Millorar qualitat de les dades en benefici d'una mobilitat coordinada i sostenible**
 - Es proposa **utilitzar dades de diferents serveis (Google, etc.) i la Intel·ligència Artificial** per disposar d'informació en temps real, que permeti el control dels fluxos per descentralitzar la mobilitat, evitant doncs que tothom vagi a la mateixa hora als mateixos llocs. Estaria molt bé que els turistes puguin abaixar-se una App i tenir tota la informació de mobilitat en temps real i descongestionar zones turístiques.
 - **Poder disposar de dades en temps real.** Analitzar, a nivell de ciutat, tot el tipus de turisme que arriba i per exemple per aquell turista que ve d'altres part de Catalunya implementar un tipus de sistemes tarifaris per facilitar els accessos a Barcelona.
 - Amb les dades es pot incentivar un turisme més cultural per que es diversifiqui el turisme a altres zones.
 - **Invertir en recerca i fer seguiment dels turistes per la ciutat.** Establir convenis amb universitats per poder fer equips i projectes de recollida i gestió de dades.
 - **Millorar el comptatge de visitants.** Molts passen per zones turístiques i no entren per no pagar l'entrada, però ocupen l'espai.



Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2: Trobar un encaix més eficient de la demanda turística en el transport públic (autobús, taxi, metro, discrecionals, etc.).

- **Promoure i reforçar línies de bus que millorin la mobilitat turística**
 - **Reforçar amb més vehicles les línies de bus altament tensionades** en zones de gran afluència turística.
 - **Promoure línies d'autobús llançadora que es connectin amb el metro des de zones d'oci i restauració**, sobre tot zones amb molt poca llum (per exemple a l'Hotel Wella, Barri gòtic, al Maremagnum, centres comercials) a partir de les 11 de la nit en endavant. És un sector molt feminitzat, moltes dones tenen por en sortir de nit de treballar.
 - **Crear línies d'autobús específiques per turistes** a les zones tensionades i fomentar-ne l'ús des dels hotels i altres llocs turístics.
 - **Reprendre la llançadora des d'Alfons X cap al Parc Güell**. Es parla sobre la llançadora d'Alfons X cap al Parc Güell. Abans de la pandèmia existia aquesta llançadora que no ha tornat a funcionar. No hi ha acord, però, en aquesta proposta: algunes entitats argumenten que els autobusos anaven buits. Altres diuen que això es devia a que no estava ben indicat i els turistes no sabien arribar (caldría que estigués en una altra estació de metro, per exemple Lesseps, i que aparegués a GoogleMaps).
 - S'assenyala la necessitat de no eliminar la parada de bus turístic de Plaça Catalunya
 - **Crear línies d'autobús i transport públic específics per concerts, esdeveniments esportius, congressos**. S'indica que s'han de tenir en compte les freqüències de transport en hores del dia o la setmana o en esdeveniments importants, la mobilitat es complica pels visitants, la gent que no està familiaritzada amb la ciutat o de nit, baixa la freqüència del transport públic i el taxi no pot absorbir tota la demanda. Un altra participant indica que aquests esdeveniments s'haurien de reduir al màxim (exemple incident al Parc Güell). Una altra intervenció apunta que per als actes concrets ha d'haver transport privat (no tot a càrrec dels diners públics)
 - Incentivar que el turista vagi també amb autobús, però al centre sobretot és a peu. La majoria de turista es mou en metro.

- **Millorar l'accessibilitat del transport públic als punts turístics**

Millorar l'accessibilitat del transport públic als punts turístics per millorar l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda que visiten la ciutat.

- **Fomentar la seguretat al metro**
 - **Fomentar la seguretat al metro** per tal de promoure'n l'ús. Molts turistes agafen el bus i no el metro per manca de seguretat.
 - **Fer estudis sobre capacitat màxima al metro**, per evitar problemes de seguretat.
- **Promoure una separació de tarifes clara**

Cal que el sistema sigui més rigorós (per exemple, que els turistes no tinguin accés a comprar una T-Casual, sinó que només puguin fer servir targetes específiques per a



turistes). Mesura que afavoreixi als usuaris però sense penalitzar al turista (es posa l'exemple de París).

- **Promoure l'ús del tren pel turisme (especialment la connexió entre Catalunya i França)**
Promoure l'ús del tren per turisme, especialment la connexió entre Catalunya i França, augmentant el nombre de trens que hi circulen. L'impacte ambiental gran del turisme és el trajecte, no la visita, i ara és majoritari el transport en avió.
També es comenta que seria molt important fomentar l'arribada de turistes en ferrocarril.
- **Permetre als busos discrecionals fer servir les parades de bus turístics**
Aquesta mesura no genera consens i algunes persones opinen que no s'hauria de permetre.
- **Millorar la col·laboració amb el sector del taxi.** Hi ha turistes que volen agafar un taxi per trajectes curts i els costa trobar-lo.
- **Promoure la presència d'agents cívics que recordin com es fa servir el transport públic.**
Es comenta diverses accions poc cíviques (que no es validen els bitllets, no se cedeixen els seients, etc.). Els treballadors de TMB estan constantment gestionant conflictes, especialment als autobusos.
- **Fomentar la implementació del bus discrecional**
Tal com s'ha assenyalat en altres punts, no es pot sobrecarregar la xarxa de transport públic amb el turisme, per tant es proposa la implementació del bus discrecional i disposar de dades de com es mouen els autobusos i saber quins són els punts crítics per tal d'ajudar a organitzar la mobilitat turística.
Una altra persona comenta que la ciutat cada cop serà més atractiva pel turisme i els problemes de massificació estan molt identificats amb problemàtiques concretes, per tant s'han d'oferir solucions concretes. Cal promoure l'ús del transport discrecional (exemple de busos a la roca village que ara surt de l'estació de nord).
Es comenta que el fet que el transport discrecional pugui ser la solució, no ha de ser objecte fiscalitzat i posar-les més pressió econòmica.
Cal fer una gestió de la mobilitat turística sense perjudicar el bus discrecional.
- **Ampliar la zona bus 4.0 al centre de la ciutat**
Es comenta que la gestió de la zona de bus és molt útil, i per tant es proposa ampliar en el centre la zona bus i redistribuir-la en una altra zona, crear una altra parada al voltant de Catalunya , per reduir el transit dels autobusos.
- **Redissenyar el bus turístics per distribuir la gent a altres llocs de la ciutat.**
En relació als busos es comenta que són molt grans i caldria reduir el tamany i la reducció de la grandària de carrils.



- **Finalització de la L9 de metro i l'estació de la Sagrera.**
- **Protegir les línies de bus barri**



Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3: Reduir les externalitats negatives de la mobilitat turística.

- **Reorganitzar l'ús del pàrquing del Parc Güell.**

Hi ha diverses opinions al respecte: que funciona bé, que està infrautilitzat... Hi ha concertada una reunió amb el Parc Güell per assegurar-ne el bon funcionament.

- **Instal·lació de guals als hotels per encotxar i desencotxar.**

Poden ser grups de 30 persones i els autocars no poden aparcar. Seria un ingrés per l'ajuntament.

- **Instal·lació de pàrquing dissuasius als accessos a la ciutat i fomentar la intermodalitat.**

Hi ha una part important del turisme que arriba en cotxe.

- **Aixecar restriccions als VTC des de una perspectiva turística**

Aixecar restriccions als VTC per donar resposta als problemes de massificació, que estan molt identificats amb problemàtiques concretes. En aquest sentit, també s'assenyala que hi ha mesos amb més afluència de turisme i cal buscar reforços, tal com poder comptar amb VTC. Es valora que a vegades el taxi és insuficient i cal ampliar opcions amb VTC.

- **Fomentar el transport elèctric per fomentar mobilitat turística sostenible**

Es posa l'exemple d'altres ciutats on hi ha petits transport elèctric (tipus golf) que van circulant de forma permanent, hi hauríem de pensar.

Altres aportacions generals:

- Crear un espai de treball conjunt per definir una política pròpia de l'Ajuntament de Barcelona respecte al turisme.
- S'assenyala la necessitat de coordinació entre diferents departaments de l'Ajuntament (Turisme, Habitatge, Comerç, Mobilitat...). Aquesta coordinació ha de servir per vigilar que les mesures que es fan per la mobilitat no afectin al preu de l'habitatge i promoguin la gentrificació i la pèrdua de comerç tradicional per comerços no essencials.
- Es destaca que és important tenir com objectiu la vida de cada dia de les persones que viuen a la ciutat. Tenir com a prioritat, en el Pla la mobilitat, la vida quotidiana de la gent que viu a Barcelona per sobre del turista.
- En altres ciutats fora d'Espanya, hi ha molts espais segurs per poder aparcar fora de la ciutat i poder entrar en transport públic i així reduir els vehicles privats que venen de la primera corona.
- Ser més restrictiu amb els patinets (complir normativa).



- Promoure un debat sobre el model de turisme que es vol a la ciutat. De forma general, es parla sobre la massificació turística i el fet que només resolen aquesta massificació es resoldran els problemes de Mobilitat. No es pot adaptar la Mobilitat al turisme perquè és inviable. Es mencionen estratègies com l'accés de pagament per a turistes (Ex. Parc Güell) que pot servir per fer que no estiguin tan saturats.
- Es parla sobre com fer compatibles les necessitats dels turistes i els locals. Ampliar número de vehicles suposa ampliar l'espai ocupat a la ciutat, per molt sostenibles que siguin. No es pot prioritzar el transport dels turistes per sobre dels locals.
- Es comenta que el turisme té un cost per a la ciutat, que no guanya sinó que perd diners, segons un informe de l'Ajuntament de Barcelona de fa dos anys. El turisme ha de cobrir els costos dels serveis que utilitzen (Mobilitat, policia, etc.)
- Promoure el decreixement turístic.
- Tenir cura amb el discurs del turisme de qualitat, és excloent amb les classes populars que també volen viatjar. Buscar altra manera perquè no hi hagi tanta gent al mateix temps, però no amb mecanismes de preus.
- Revisar la gestió de la taxa turística. Es comenta que a vegades s'utilitza per promoure més turisme.
- Reduir les llicències de pisos turístics.



Formes de desplaçament de les persones assistents per arribar a la sessió de PMU i impacte en generació de CO2

En aquest sessió s'ha recollit el mode de desplaçament i el punt d'origen de les persones participants a la sessió. Han respost 34 persones participants, de les quals el 50% (17) han usat transport públic de zones provinents de diferents zones de Barcelona (principalment de Ciutat Vella, Eixample i Sants-Montjuïc) i d'altres llocs de fora de la ciutat. Seguidament el desplaçament a peu ha estat el segon mode més usat amb un 18% (6). En tercer lloc es situen la moto i el cotxe amb un 12% cadascun (5 respostes cada mode). Finalment, l'opció en bicicleta i moto amb un 12% cada mode de transport. I el cotxe en darrera posició usat per un 9% dels participants (3 casos).

Mode mobilitat/Lloc de sortida	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Resta BCN (prv)	Resta Catalunya	TOTAL	%
A peu	1	1	2							2			6	18%
Transport públic	5	3	4		1					1	3		17	50%
Bicicleta	1	1							1	1			4	12%
Moto	1	2									1		4	12%
Cotxe											3		3	9%
Vehicle electric													0	0%
Taxi o cotxe compartit													0	0%
TOTAL	8	7	6	0	1	0	0	0	1	4	7	0	34	100%

Segons les dades de mobilitat de les persones participants per assistir a la sessió, el nombre de kg d'emissions de CO2 són de **34,82KG**. Indicar que la generació d'aquest CO2 equival a la necessitat de 1.769 arbres en un dia per absorbir les emissions (50,8 arbres per cada Kg de CO2 generat).

