

RACC

Anàlisi de l'impacte del turisme sobre la mobilitat

15 de Març de 2016



1. Introducció

- 1.1. Antecedents i Objectius
- 1.2. Metodologia

2. Caracterització de l'impacte del turisme sobre la mobilitat

- 2.1 Quantificació de la demanda turística
- 2.2. Distribució modal
- 2.3. Participació en la mobilitat total
- 2.4. Informació facilitada als turistes
- 2.5. La mobilitat de vianants
- 2.6. La mobilitat ciclista
- 2.7. El Transport públic
- 2.8. El transport discrecional
- 2.9. Taxi
- 2.10 La mobilitat en vehicle privat

3. Valoració de visitants i residents

- 3.1. Valoració per part del visitant
- 3.2. Valoració per part del resident

4. Conclusions i Recomanacions

- 4.1 Conclusions
- 4.2. Recomanacions



1. INTRODUCCIÓ

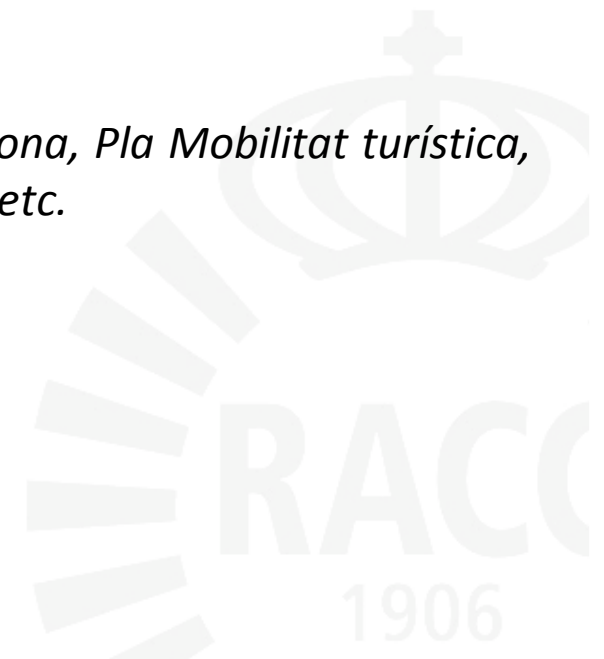


1.1. Antecedents i objectius

- El turisme en general i l'impacte generat per la seva mobilitat preocupen a una part dels barcelonins, i existeix una percepció generalitzada de que en determinats períodes o zones de la ciutat existeix una saturació d'aquest fenomen.
- Malgrat l'atractiu econòmic que significa el turisme, i sobre tot l'associat a activitats de negoci, es generen incomoditats que no es limiten a esdeveniments puntuals sinó que tenen repercussió durant pràcticament tot l'any. L'objectiu d'aquest informe és valorar aquesta repercussió.
- La massificació dels diferents modes de transport també poden fer que a la fi la saturació també repercuteixi sobre la imatge que el turista s'emporti de la ciutat. Valorar el nivell de servei que els diferents modes de transport ofereixen al visitant és l'altre objectiu d'aquest estudi.

1.2. Metodologia

- Per a valorar el nivell de servei de la mobilitat turística i la seva incidència en la mobilitat del resident s'han considerat les següents fonts d'informació:
 - Inventaris de senyalització a l'entorn de les principals atraccions turístiques
 - Inventaris d'indisciplina d'estacionament per tipus
 - Aforaments de vianants als principals punts d'atracció turística
 - Aforaments d'autocars turístics
 - Enquestes als residents dels barris afectats
 - Dades estadístiques: *Anuari Estadístic ciutat de Barcelona, Pla Mobilitat turística, Resultats estudis RACC sobre els grans esdeveniments, etc.*



1.2. Metodologia – Zones d'estudi

Parc Güell



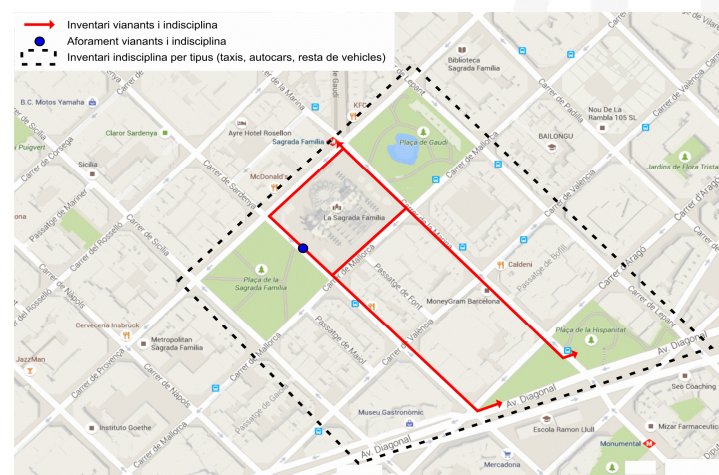
Plaça Catalunya – Passeig de Gràcia



Ciutat Vella



Sagrada família



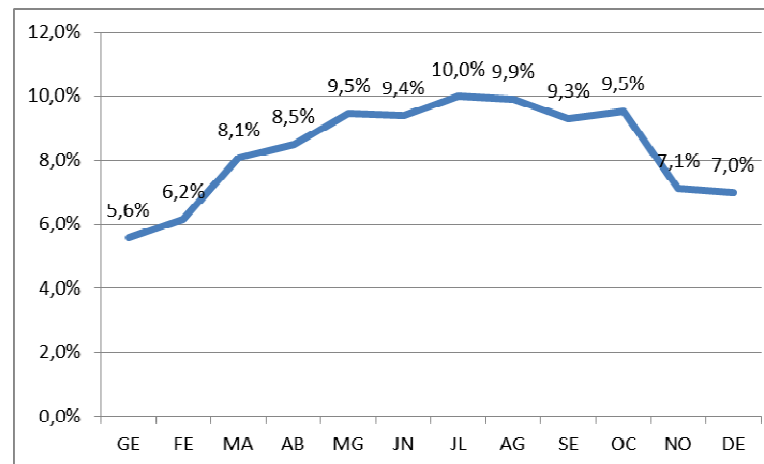
2. CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT ASOCIADA AL TURISME



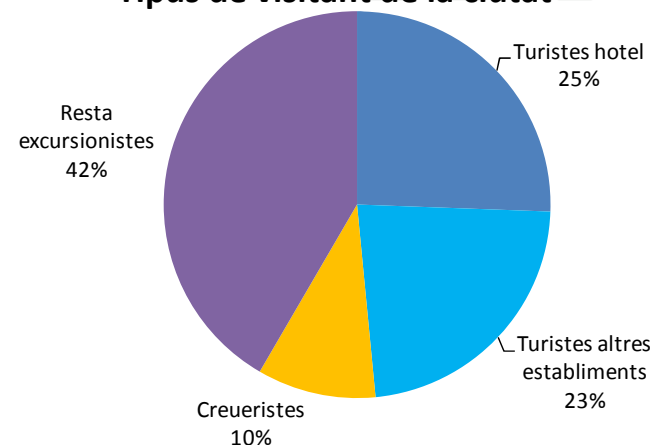
2.1. Quantificació de la demanda turística

- Aproximadament **26 milions de persones visiten anualment la ciutat de Barcelona**. La meitat són excursionistes, és a dir, no pernocten a la ciutat (s'inclouen els creueristes). El 80% dels turistes són de fora d'Espanya.
- Un dia mitjà tipus visiten la ciutat 128.000 persones, xifra que s'eleva a 150.000 al juliol i es redueix a 85.000 al gener.
- Traduït en desplaçaments diaris, hi hauria una forquilla compresa entre els 300.000 (gener) i els 600.000 (juliol).

Evolució mensual turistes



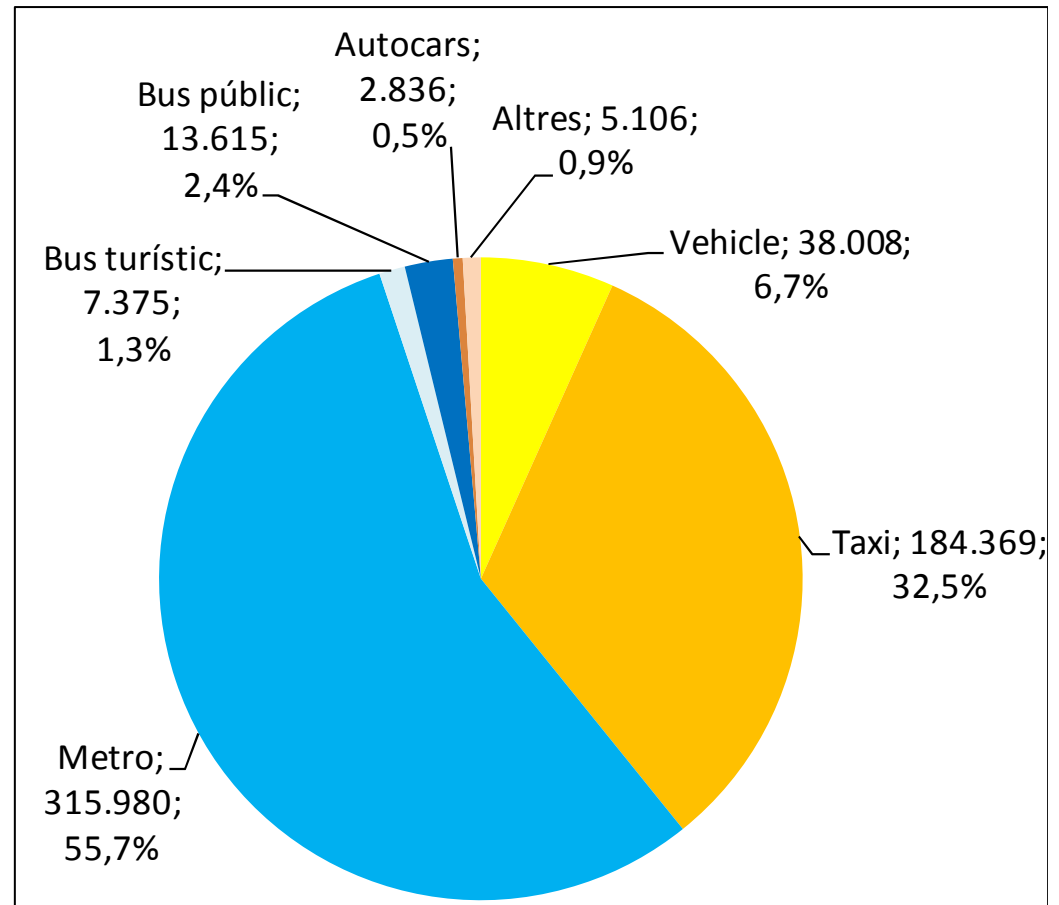
Tipus de visitant de la ciutat



2.2. Distribució modal

- L'avió és el principal mitjà per accedir a la ciutat de Barcelona, mentre que pels excursionistes seria el cotxe.
- Taxi i metro són els mitjans de transport que utilitzen majoritàriament els turistes per moure's per Barcelona.

Distribució modal desplaçaments interns turistes (despl./dia)

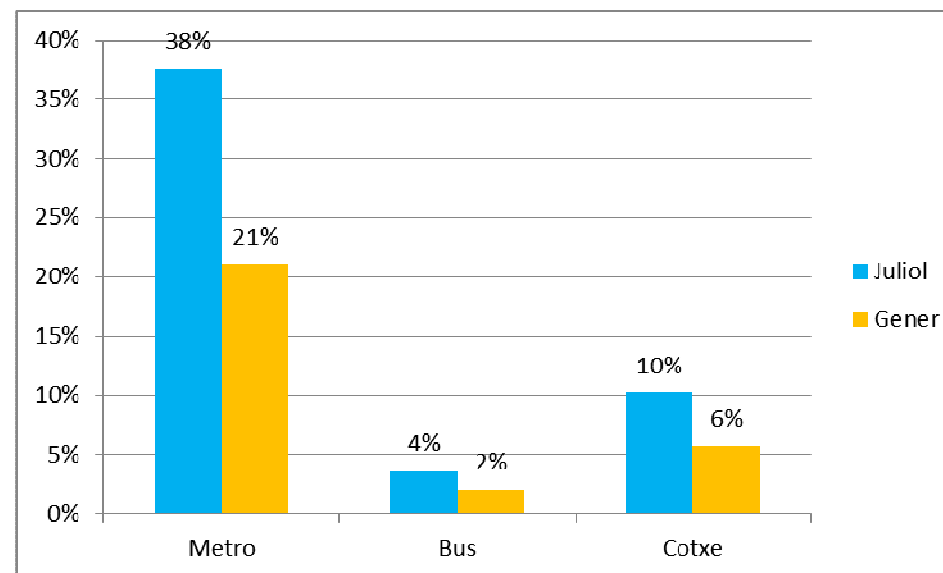


Font: Estadístiques de turisme a Barcelona i comarques (2013). Barcelona Turisme

2.3. Participació en la mobilitat total

- Entre un 7% i un 12% el nombre de desplaçaments generats per la mobilitat dels visitants respecte al total de desplaçaments interns de la ciutat.
- El taxi i el metro són els modes especialment més afectats, representant en aquest darrer cas fins a un 40% del total de desplaçaments.
- També es significatiu el trànsit de vehicles, ja que poden suposar un 10% del total de la mobilitat en cotxe.
- La incidència en la xarxa de bus és mínima.

% de desplaçaments de visitants sobre el total de desplaçaments de cada mode



2.4. Informació facilitada als turistes

- Pel que fa a la informació de la web sobre mobilitat turística cal destacar:
 - Manca informació d'aparcaments de dissuasió
 - Manca informació d'aparcament dins de la ciutat
 - No es destaca prou la nova xarxa ortogonal
 - No s'indiquen els transports especials com el bus turístic o les parades de taxi.



map of the new bus network

[Open map of the new network in JPG](#)

[Embed map of the new network](#)

[Download new network map in PDF](#)



Plane

Barcelona airport, with several terminals, is located 16 kilometres south of the city and is also known as Barcelona-El Prat. Barcelona can also be reached by transport links from other regional airports, including Girona, Reus and Lleida -Alguaire.



Train

Barcelona has direct railway links with a number of important cities, including Paris, Zurich and Milan, and the high-speed train runs to Madrid, southern and eastern Spain. The city's major railway stations and metropolitan rail network ensure you can travel to Barcelona and anywhere by train without any difficulties.



Car

Barcelona is well connected and has a large amount of car parks. The motorway and road network will take you anywhere in the city by car although it's worth bearing in mind that traffic can be heavy at the main entry points of Barcelona during rush hour.



Bus

The bus station in Barcelona that has the most national and international connections is Barcelona Nord Bus Station. Buses also depart from Barcelona Sants station and other areas of the city.



Boat

Barcelona has become the Mediterranean's foremost cruise ship harbour. It has nine passenger terminals, seven for cruise liners and four for ferries. It has connections with the Balearic Islands and the main Mediterranean harbours.



Metro, FGC and Tram

Public transport such as the metro, tram and FGC are the quickest, simplest and most convenient way of getting around Barcelona. You can choose from the different ticket types and travel cards.



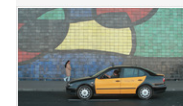
Bus

A fleet of over 1,000 fully adapted buses serve all areas of Barcelona. The integrated fare system means that travel cards can be used on the metro, trams, FGC and Renfe trains (zone 1).



Getting around by bike

An original and different means of transport to discover the city, Barcelona has fully integrated cycle lanes and you can cycle through the city's open spaces and parks.



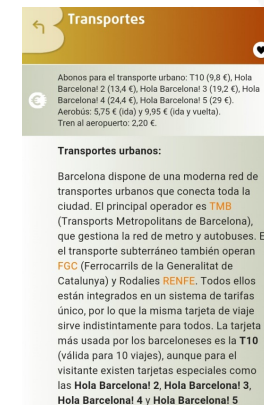
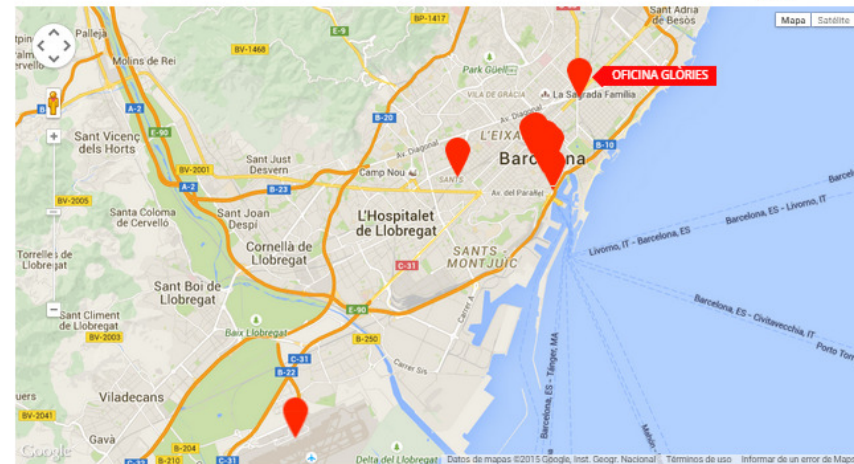
Getting around by taxi

There are 11,000 taxis in the city which can be easily identified by their yellow and black livery. A green light on the taxi roof indicates its availability.

2.4. Informació facilitada als turistes

- La ciutat de Barcelona disposa de **8 punts d'informació turística oficials** a més de les situades a Sants Estació, Aeroport i Port. Cal indicar que alguns centres de transport com l'Estació del Nord no disposen d'oficina d'informació.
- També existeix una **app oficial on a més d'informació turística es detalla l'oferta de transport públic**. S'ofereix informació sobre l'aparcament d'autocaravanes situat al Fòrum.

Punts d'Informació



2.4. Informació facilitada als turistes

- La informació que es transmet als turistes als hotels relativa a la mobilitat és mínima: plànols del bus turístic i dels principals itineraris a peu.

Itineraris a peu



- Al plànol que es dóna a la oficina d'informació (cost d'1€) tampoc afegeix informació addicional com per exemple del títol de transport *Hola* destinat als turistes.

Informació de metro i del títol de transport turístic Hola



2.5. Mobilitat de vianants (nivell de servei)

Aglomeracions de persones a l'entorn de la Sagrada Família



Aglomeracions de vianants a l'entrada del Parc Güell



2.5. Mobilitat de vianants (seguretat)

- Al davant dels principals centres d'atracció turística els vianants travessen per qualsevol lloc amb els conseqüents problemes de seguretat viària.



Vianants travessant el carrer Sardunya al davant de la Sagrada Família fora del pas de vianants



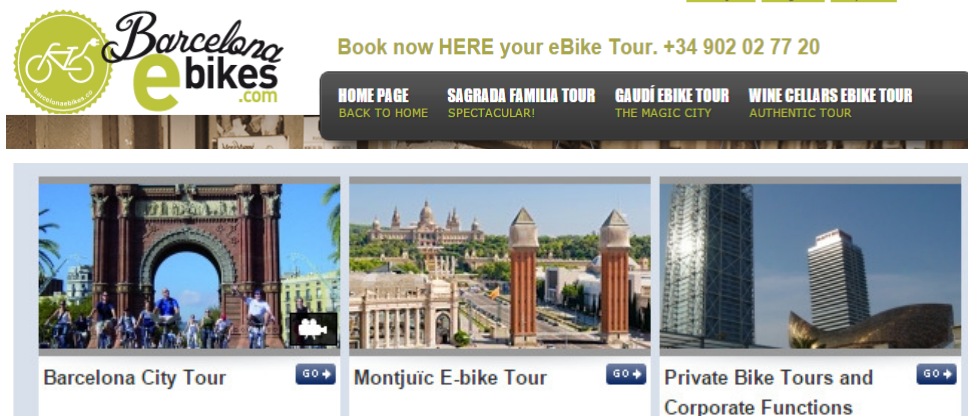
Turista fent-se una foto al pas de vianants de la porta del Parc Güell



Turista travessant pel mig del carrer a l'itinerari d'accés al Parc Güell (Av. del Santuari de Sant Josep de la Muntanya)

2.6. Mobilitat ciclista

- Existeixen més de 20 empreses que ofereixen rutes guiades en bici a internet. En molts casos aquests grups de ciclistes utilitzen les voreres o saturen els diferents carrils-bici



Imatges de diferents webs en que s'ofereixen visites guiades en bici



Grup ciclista d'una visita guiada circulant per la vorera

2.6. Mobilitat ciclista i altres

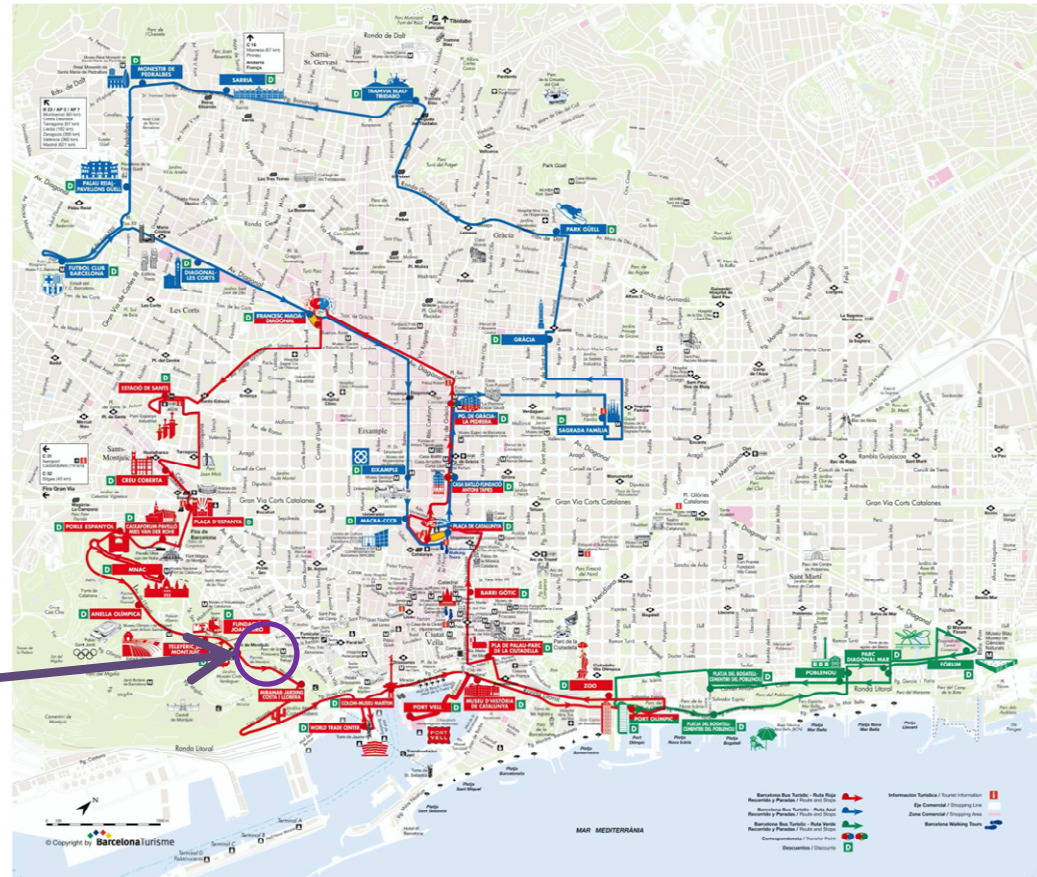
- A més de amb bicicletes, s'ofereixen rutes amb altres tipus de vehicles com segways, patinets, tricicles, cicles elèctrics etc. **sense que hi hagi cap tipus de regulació que indiqui les vies que poden utilitzar ni els mitjans de protecció que han de portar (ex: casc).**



2.7. Transport públic (bus turístic)

2,4 milions de viatgers van pujar al bus turístic al 2014, una mitjana de 6.560 viatges/dia: només un 1,3% del total de desplaçaments de visitants de la ciutat. El potencial de creixement encara és elevat.

El transbordament des del moll del Port s'ha de realitzar amb un bus llançadora.



2.7. Transport públic (bus turístic)

- La majoria de vehicles són antics (Euro V o inferiors) amb un nivell d'emissions contaminants relativament alt.
- La majoria de parades només disposen d'un pal.
- En determinats punts com la Sagrada Família s'observen cues significatives.



Parada de bus turístic de Pl. Catalunya amb només un pal i ubicada entre mobiliari urbà



Cues per agafar el bus turístic a la Sagrada Família

2.7. Transport públic (títols de transport)

- Els títols específics destinats als turistes tenen poca incidència, ja que són poc competitius amb els títols destinats als residents com la T-10, que a més és multipersonal i permet que la pugui utilitzar tota la família.

| Títol | Tarifa (€) | Cost total (*) |
|---------------------|------------|----------------|
| T-10 | 9,60 | 32,8 |
| T-Dia | 7,25 | 58 |
| Hola | 14, 0 | 56 |
| Bus Turístic | | |
| -Adult 1 dia | 27 | 116 |
| -Adult 2 dies | 38 | |
| -Nen 1 dia | 16 | |
| -Nen 2 dies | 20 | |

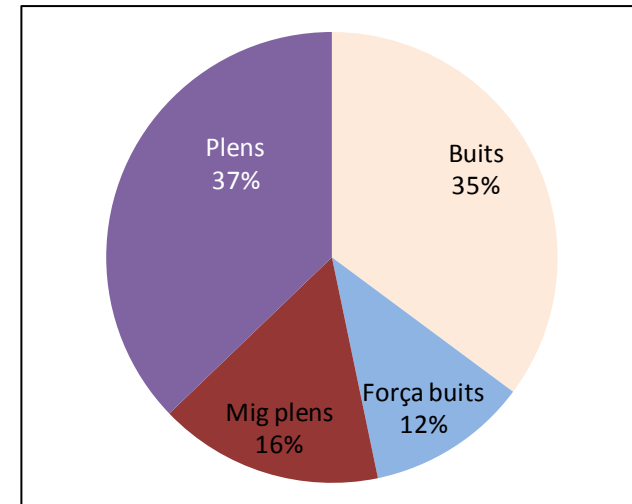
(*) Considerant una família de 4 persones (2 adults i dos nens) que realitza un total de 32 viatges en 2 dies



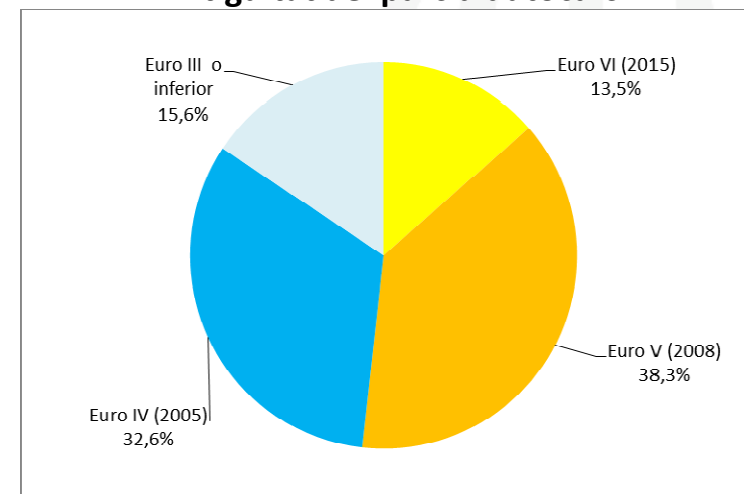
2.8. Transport discrecional (demanda de vehicles)

- S'estima en prop de 300 els autocars discrecionals que circulen diàriament al mes de juliol a la ciutat de Barcelona, transportant aproximadament 12.000 visitants. A Via Laietana es van detectar un total de 200 autocars diaris, uns 25 a l'hora, prop d'un 40% del total de busos que circulen per aquesta via. **El 35% d'aquests autocars circula sense passatgers.**
- Un **16% dels autocars tenen més de 10 anys amb l'impacte mediambiental que això suposa.** Només un 14% disposa de la nova tecnologia euro VI, la més avançada tecnològicament.
- Un 12% dels autocars tenen matrícula estrangera.

Ocupació dels autocars (Via Laietana)



Antiguitat del parc d'autocars



2.8. Transport discrecional (oferta d'aparcament)

- L'Ajuntament de Barcelona destina més de 250 places per a autocars en diferents modalitats, des de només llocs de parada a aparcaments de llarga estança.
- A més disposa d'una web on s'ofereix informació sobre la localització, capacitat i característiques de tots els aparcaments i l'estat d'ocupació de només alguns d'ells.

| Tipus | Llocs | Places |
|-----------|-------|--------|
| 10 minuts | 18 | 66 |
| 2 hores | 12 | 76 |
| Pàrking | 8 | 122 |
| Total | 38 | 264 |



2.8. Transport discrecional (demanda)

- S'observa la completa saturació, com el de Pl. Catalunya, per on passen aproximadament 250 autocars al dia. El nivell de compliment del màxim temps d'estacionament és elevat ja que només un 8% sobrepasa els 10 minuts permesos i cap supera els 25 minuts. La presència policial i la pròpia pressió de la demanda provoca aquest compliment.
- La capacitat és clarament insuficient ja que un 42% dels autocars han d'esperar per entrar-hi amb cues que arriben a les Rambles. De vegades s'opta per descotxar fora de la parada.



Encotxament/descotxement fora de la parada



Doble fila d'autocars

- A l'estiu, respecte a l'hivern, baixa la saturació de les parades i la circulació en buit. Tot i així, continua registrant-se indisciplina associada com per exemple la del Parc Güell.
- Un 35% dels vehicles que circulen per les Rambles són taxis, dels quals un 34% no porten cap client.



Taxis estacionats incorrectament fent cua per accedir a la parada



2.10. Vehicle privat

- Manca senyalització de *Centre Ciutat* i/o d'aparcaments de dissuasió a les entrades a Barcelona.
- Els visitants que utilitzen el cotxe no tenen clar per on entrar a la ciutat i on poden deixar el vehicle.
- S'estima entre 3.000 i 6.000, segons l'època de l'any, el nombre de cotxes de visitants que entren a la ciutat de Barcelona (entre un 0,5% i un 1% del total).



Entrada C-58/C33



Entrada AP-2

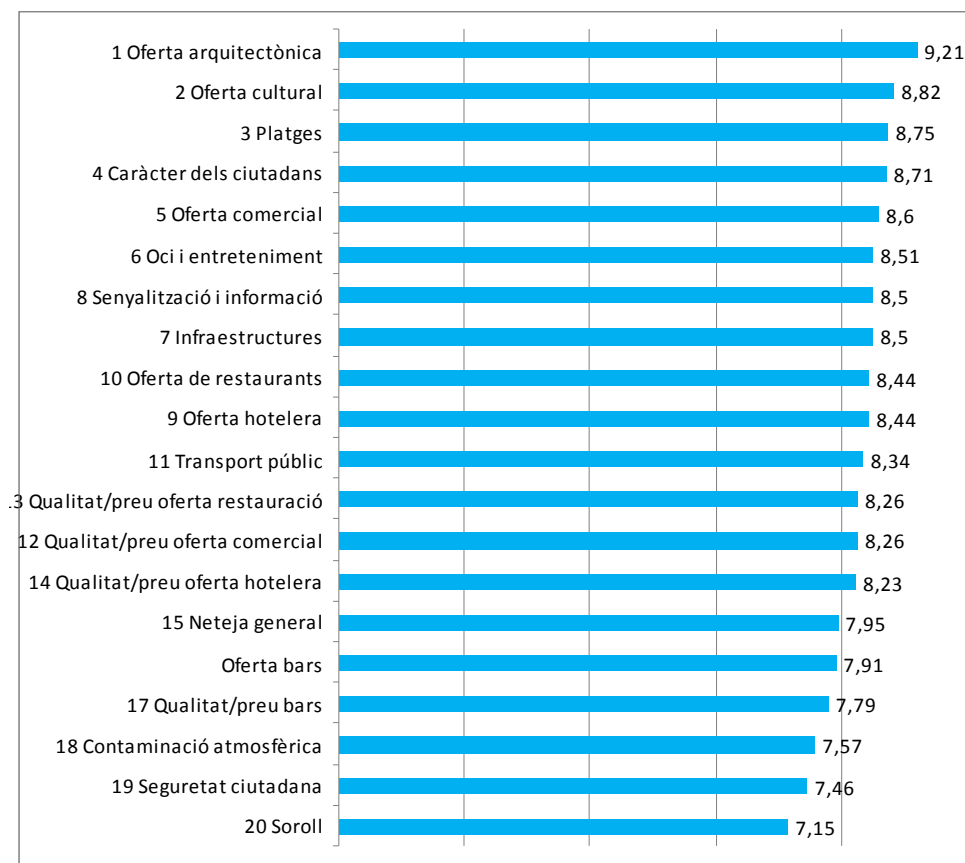
3. VALORACIÓ CIUTADANA



3.1 valoració del visitants (turistes)

- En termes generals el **visitant valora molt positivament l'oferta turística en general** i de la mobilitat en particular de la ciutat de Barcelona, amb notes superiors a 7.
- Tot i això, **les notes relacionades amb la mobilitat són les més baixes**. Així el transport públic es situa a la posició onze, mentre que el soroll i la contaminació, generada pel trànsit, obtenen les puntuacions més baixes.
- **Quan es produeixen grans esdeveniments**, malgrat les aglomeracions que es produeixen, **la valoració del sistema de mobilitat per part dels visitants continua essent alta**, un 8,3 en el cas del World Mobile Congress i un 7,3 pel que respecte al Primavera Sound.

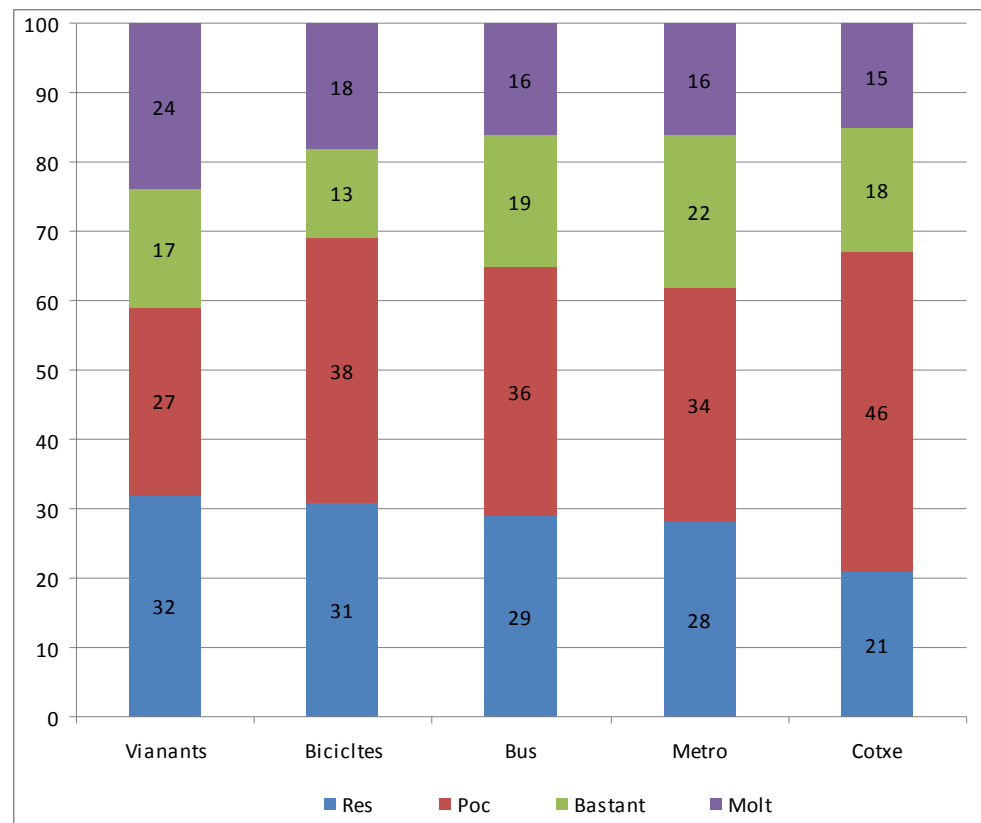
Valoració (d'1 a 10) de diferents aspectes de la ciutat de Barcelona per part dels turistes



Font: Estadístiques de turisme a Barcelona i comarques (2013). Barcelona Turisme

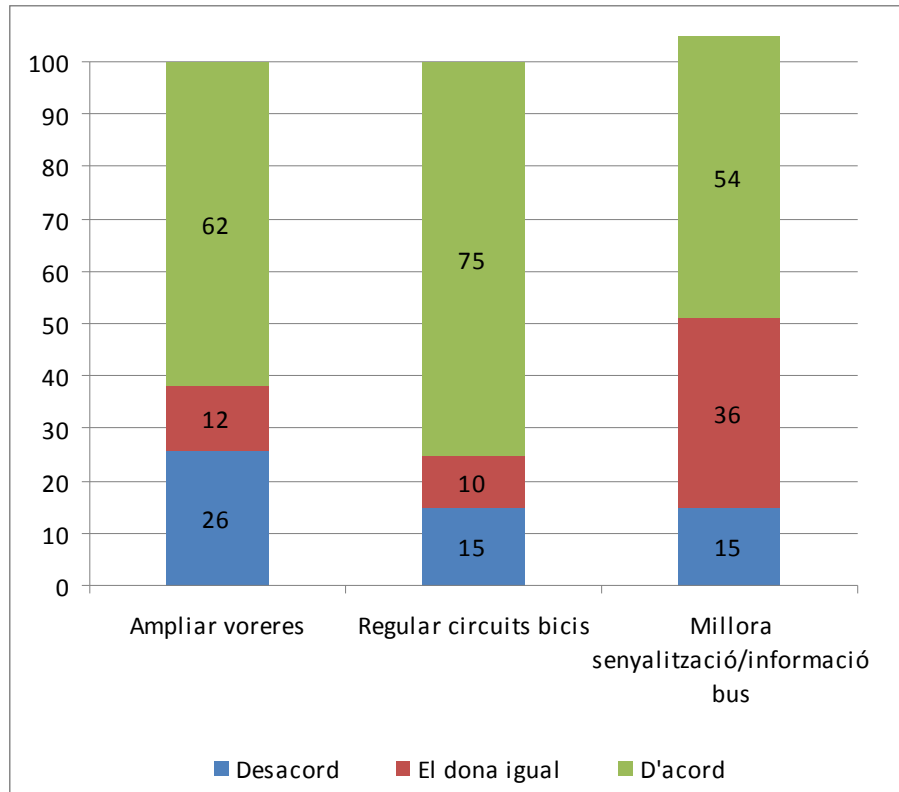
3.2. Valoració per part del resident (nivell d'afectació)

- Els residents que es desplacen a peu normalment són els que més es veuen afectats per la mobilitat turística (un 41%), afectació que encara és més elevada en el cas dels residents de Ciutat Vella (46%).
- El nivell d'afectació baixa entre els ciutadans que fan servir el cotxe (33%). Només els que viuen en Ciutat Vella es veuen majoritàriament afectats (62%).
- Un 38% dels residents dels barris turístics que es desplacen en metro es veuen en major o menor mida afectats per la mobilitat dels turistes.
- Aquest percentatge baixa al 35% en el cas dels usuaris del bus. Cal recordar però que el turista és poc usuari del bus.



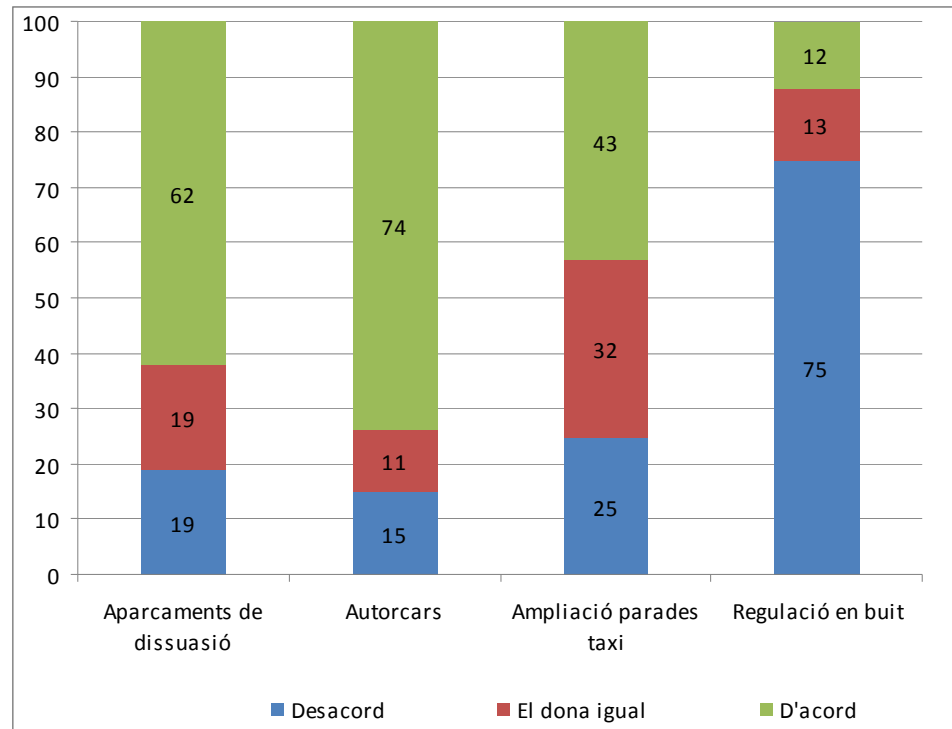
3.3. Valoració dels resident (propostes)

- La gran majoria dels residents estan d'acord en ampliar l'espai destinat al vianants als principals llocs turístics
- Però la regulació dels circuits en bicicleta es general també una petició generalitzada.
- Pel contrari, s'observa una major indiferència pel que respecta a la millora de la informació del transport públic.



3.3. Valoració dels resident (propostes)

- Existeix un ampli acord per part dels residents per a limitar la circulació d'autocars al Centre de la Ciutat, arribant al 80% en el cas de Ciutat Vella. Aquest percentatge es limita al 66% en el cas del Parc Güell, ja que en aquest cas l'afectació dels autocars és menor.
- Els ciutadans de Barcelona també són favorables a la senyalització d'aparcaments de dissuasió per a turistes a les entrades a la ciutat.
- Els residents no estan d'acord en limitar la circulació de taxis en buit al Centre de la Ciutat. Pel contrari, si que són més favorables en ampliar les parades de taxi, encara que en cap cas són majoria.



3.3. Valoració dels resident (propostes)

- A més de les propostes plantejades a les enquestes, alguns residents van plantejar altres sèries de propostes:
 - ✓ **Augmentar el civisme dels turistes i incrementar el control policial (8%).** Aquesta proposta no està relacionada directament amb la mobilitat, però en funció del comportament del turista el resident pot valorar més positiva o negativament l'afectació a la seva mobilitat. Val a dir que a la majoria de centres turístics hi havia agents cívics.
 - ✓ **Limitar l'entrada de turistes (15%).**
 - ✓ **Augmentar la connexió en bus amb el Parc Güell (24% dels residents del Parc Güell)**



Agents cívics al Parc Güell

4. CONCLUSIONS I RECOMANACIONS



4.1. Conclusions

- La mobilitat generada pels visitants a la ciutat (entre 300.000 i 600.000 desplaçaments diaris) representa entre un 7% i un 12% del total amb un impacte desigual en els diferents mitjans de transport.
- S'observen importants aglomeracions de **VIANANTS** a les entrades a les principals atraccions turístiques i a eixos de vianants com Via Laietana o Rambles entre altres. L'espai destinat al vianant és clarament insuficient. Un 41% dels residents del barri turístic manifesten que la seva mobilitat a peu es veu afectada en major o menor mida per aquestes aglomeracions.
- Existeixen moltes empreses (més de 20) que fan rutes turístiques en **BICICLETA** o altres vehicles similars. Tot i que des del punt de vista de la sostenibilitat són especialment indicats, ja que no contaminen i ocupen poc espai, també és cert que en no estar completament regulada aquesta activitat, s'observen afectacions d'aquests grups a la mobilitat de vianants i vehicles.

4.1. Conclusions

- El visitant opta majoritàriament per fer servir el **METRO** per moure's per la ciutat (56%), arribant a constituir, en període punta, fins a un 40% del total de viatgers d'aquest mode. Tot i això, la seva elevada capacitat fa que només un 38% dels residents manifestin que la seva mobilitat es veu afectada per aquest fet.
- El visitant desconeix la nova xarxa ortogonal de **BUS** tot i ésser també molt competitiva. Els residents del Parc Güell (24%) si que indiquen que caldria un reforç de les línies de bus que cobreixen aquest equipament.
- La **INFORMACIÓ** sobre mobilitat que s'ofereix a la web, oficines d'informació i hotels és relativament superficial, limitant-se a la xarxa de metro i bus turístic. Mancaria algun punt d'informació addicional en els centres turístics i centres de comunicació com l'estació del Nord.

4.1. Conclusions

- El **BUS TURÍSTIC** només capta un 1,3% dels desplaçaments interns dels turistes (en els darrers anys registra al voltant de 2,4 M de viatgers/any) i fa servir autobusos relativament vells i contaminants, mentre que la infraestructura de les parades és mínima.
- **300 AUTOCARS DISCRECIONALS circulen diàriament per la ciutat de Barcelona.** A més, a algunes vies com Via Laietana, arriben a suposar un 40% del total d'autobusos, saturant el carril-bus. Malgrat l'esforç de regulació d'aquesta activitat per part de BSM, també s'observen problemes d'aparcament, resultant insuficient l'espai d'algunes parades com les de Pl. Catalunya o Sagrada Família.
- El **TAXI** constitueix el segon mitjà de transport més utilitzat per part dels turistes (32%). Mentre que a l'estiu l'oferta es pot ajustar a la demanda, a l'hivern existeixen molts taxis que circulen en buit i les parades es troben completament saturades.

4.1. Conclusions

- Els visitants que accedeixen a Barcelona en **COTXE** (un 1% dels vehicles que entren a la ciutat) no saben com dirigir-se al Centre de la ciutat i no disposen d'informació sobre aparcament, tant en itinerari (aparcaments de dissuasió) com en destinació.
- Malgrat tots aquests problemes, el visitant té una valoració positiva de la ciutat i de la mobilitat (un 8,3 el transport públic) encara que dóna una baixa puntuació a la qualitat ambiental (soroll i contaminació atmosfèrica).
- Les molèsties al resident es circumscriu als barris on es situen els principals centres d'atracció de viatge, a l'entorn d'aquests punts (Parc Güell, 52%, i Sagrada Família, 72% dels residents), excepte en el cas de Ciutat Vella, que afecta a tot el barri. La presència de turistes afecta principalment a la mobilitat a peu (41%) i als que es desplacen en metro (38%). La majoria de residents són favorables a les millores infraestructurals (ampliació de l'espai del vianant: >50%, senyalització i aparcaments de dissuasió: $\geq 55\%$) i de regulació (autocars i bicicletes: >70%).

4.2. Recomanacions

1. Ampliar l'espai destinat al vianant en els principals llocs turístics.
2. Crear unes directrius de seguretat als trams amb més aflluència de vianants.
3. Regular l'activitat (itineraris, etc.) dels tours en bicicleta i altres vehicles lleugers.
4. Informar a l'usuari sobre la xarxa ortogonal com alternativa a la xarxa de metro.
5. Millorar la informació sobre mobilitat que s'ofereix a l'usuari quan accedeix a la ciutat i ampliar els punts d'informació.
6. Potenciar el bus turístic, connectant-lo amb els diferents aparcaments d'autocars discrecionals. També es planteja renovar la flota i millorar l'equipament de les parades.

4.2. Recomanacions

7. Regular l'activitat dels autocars discrecionals, limitant el seu accés al quadrant central de la ciutat (entre c/Numància-Tarragona i Sardanya; així com entre Ronda G.Mitre i Dr.Aiguader-Pg Colom-Paral·lel). Aquesta limitació no afectaria a les línies de transport públic interurbà ni al Bus Turístic, i garanteix l'accés a les estacions d'autocars de Sants Estació i Estació del Nord
8. Regular la circulació de taxis al període d'hivern per a evitar la saturació de parades i la circulació en buit. Reorganitzar algunes parades com les del Parc Güell. Localitzar les parades de taxi als canals informatius.
9. Millorar la senyalització per a vehicles d'entrada a Barcelona, informant sobre *Centre ciutat* i les zones d'aparcament, alhora que crear aparcaments de dissuasió a l'entrada a la ciutat destinats als visitants.
10. Informar als residents i turistes sobre el nivell de saturació dels diferents espais turístics de la ciutat.
11. Informar, als hotels, de l'aplicació existent per a smartphones sobre el servei de taxi.



RACC

**Moltes gràcies per la
seva atenció**

www.fundacioracc.cat

1906