

SEGUIMENT DE LES PROPOSTES DEL 23 D'OCTUBRE PACTE PER LA MOBILITAT I EL CONSELL TURISME I CIUTAT

En aquest document es realitza el seguiment de les propostes sorgides en la sessió de treball conjunta del Pacte per la mobilitat i el Consell de Turisme i ciutat del 23 d'octubre sobre l'Estratègia de mobilitat turística de Barcelona que s'havia presentat en aquest mateix espai el 9 d'octubre.

Així doncs, s'especifica on han estat recollides les propostes, ja sigui parcial o totalment, així com si no han estat recollides. En aquest cas s'ha argumentat el motiu pel qual s'han desestimat.

Val a dir que la majoria de propostes sorgides en els 4 grups de treball han estat incorporades al llarg de les 12 propostes d'actuació que contempla l'estratègia de mobilitat, i que aquelles que no han estat incorporades s'ha degut a que el seu propòsit quedava fora de l'abast de l'Estratègia..



Grup 1: MITJANS DE TRANSPORT COL·LECTIU

1. Com avançar en un model de regulació i millora de la mobilitat d'autocars (turístics)* a la ciutat?

Comentari inicial: No és tracta d'Autocars Turístics. Cal parlar d'Autocars discrecionals fent serveis turístics. No són Autocars Turístics, són "Serveis Turístics en Autocar". En serveis turístics s'inclou també els escolars, seguidors

esportius, ... Cal tenir present que la renovació del parc d'autocars, depèn de poder fer aquests serveis turístics

S'INCORPORA aquesta terminologia a l'estratègia de mobilitat turística

- **Cal disposar i analitzar les dades correctes.** Els problemes de mobilitat no els generen els autocars. L'any 2017 hi va haver una mitjana d'entre 200 – 300 autocars (i no 1.500 com erròniament es va dir l'any 2011).

RECOLLIT A: Proposta 12 millorar la informació i implementar sistemes de monitorització de la mobilitat turística, a la mesura Millora de la informació sobre mobilitat turística

- **Cal fomentar el transport públic**, sigui titularitat de l'Administració o no.

RECOLLIT A: línia estratègica 2. Millora de la informació sobre mobilitat turística. Garantir la sostenibilitat ambiental,

- **Ampliació de places de càrrega i descàrrega al centre i en zones turístiques.**

o Cal trobar espais en punts clau: Sagrada Família, Passeig de Gràcia, Port Olímpic, Catedral, MNAC, Museu Picasso, ...

o Retorn de la parada del Mirador de l'Alcalde

RECOLLIT A: Proposta 7. Avançar en un model de regulació i millora del transport discrecional de serveis turístics en la mesura de Millores en l'operativa d'aparcament en l'entorn dels Espais de Gran Afluència que marca com un dels objectius: Estudiar la reubicació o ampliació de places d'estacionament per donar millor servei a zones de la ciutat mal servides i grans equipaments de ciutat.

- **Donar preferència d'aparcament autocars amb guies oficials.** Sempre que sigui obligatori guia oficial.

NO ES RECULL perquè l'habilitació de la Generalitat no permet discriminar positivament per aquest fet.

- **Permetre circular en autocar al voltant de la Sagrada Família sense parar.**

Hi ha turistes que només volen veure-la i no els hi cal desencotxar.

NO ES RECULL explícitament perquè cal desenvolupar la mesura Elaborar plans de mobilitat específics pels espais de gran afluència

- **Caldria aplicar la Llei Mobilitat: qui genera demanda aparcament (Sagrada Família casa Batlló, ...) hauria de solucionar el tema. "Pàrquings subterranis"**

Cal garantir l'aplicació de la legislació

- **Incorporar serveis al voltant de les parades**

RECOLLIT A: Proposta 7. Avançar en un model de regulació i millora del transport discrecional de serveis turístics en la mesura de Millores en l'operativa d'aparcament en l'entorn dels Espais de Gran Afluència i en l'objectiu Dotar de serveis (informació, zones de descans, primers auxilis, etc.) els aparcaments als principals EGAs.

- **Cal un regulació no discriminatòria (Bus / Autocar):** Igual tracte sense distinció d'origen, nacionalitat, ...

NO ES RECULL perquè a la proposta 7, s'especifica que la nova regulació pot incorporar mesures ja vigents en altres ciutats, com la creació de sistemes de monitorització de la circulació d'autocars, la regulació i vinculació de l'encotxament i desencotxament amb l'aparcament, **la diferenciació de tarifes** segons la temporada turística o hora del dia, o la creació de zones d'estacionaments en les que els visitants puguin intercanviar entre autocar i transport públic.

- **No limitar moviments d'autocars ni horaris en certs itineraris** (però cal gestionar puntes)

NO ES RECULL perquè en la proposta 2 s'explica que cada EGA precisa ser gestionada de forma específica i requerirà solucions específiques.

- **Pla integral de regulació** que controli serveis diferents tipus d'oferta: punt de partida, hotels, ...

RECOLLIT A: Proposta 7. Avançar en un model de regulació i millora del transport discrecional de serveis turístics en la mesura Sistema de monitorització de la circulació i aparcament a l'interior de la ciutat

- **Controlar serveis regular que fan serveis turístics de forma il·legal**

RECOLLIT A: Proposta 7. Avançar en un model de regulació i millora del transport discrecional de serveis turístics en la mesura Sistema de monitorització de la circulació i aparcament a l'interior de la ciutat

- **Incorporar nou models (elèctrics...), tipus shuttle**

RECOLLIT A: Proposta 7. Avançar en un model de regulació i millora del transport discrecional de serveis turístics en l'objectiu: Afavorir l'accés d'autocars amb motoritzacions més eficients i restringir els vehicles més contaminants.

- **Es necessari la regulació per limitar l'accés turístic a punts concrets** per evitar l'expulsió dels residents als barris

NO ES RECULL perquè aquesta proposta no és exclusiva de mobilitat...sinó que és de gestió integral del turisme i la ciutat, per tant no s'incorpora a l'estratègia de mobilitat però es contempla en el pla estratègic.

2. Cal repensar el sistema de "bus turístic"?

- **Cal fer un redisseny global en base a la nova política turística**
 - o Repensar rutes, parades,...
 - o Evitar solapament entre les dues rutes

RECOLLIT A: Proposta 8. Repensar el servei dels busos turístics de la ciutat

- **Analitzar dades actuals: 119 "busos turístics" en alta freqüència, en front els 200 altres**

RECOLLIT A: Proposta 12. millorar la informació i implementar sistemes de monitorització de la mobilitat turística

- **Existeix un cert greuge comparatiu respecte altres busos** (parades més properes)

RECOLLIT A: Proposta 8. Repensar el servei dels busos turístics de la ciutat i a la **proposta 5** dissenyar solucions específiques als problemes de congestió de la xarxa d'autobús



Grup 2. MITJANS DE TRANSPORT INDIVIDUAL

1. Quin paper hauria de tenir l'ús turístic de la bicicleta a Barcelona? Taxis / Motos / VMP.

Minimitzar l'impacte de la bicicleta en zones d'elevada concentració / afluència

- **Regular el número d'empreses de lloguer de bicicletes** que puguin operar a certes zones turístiques d'alta concentració / afluència.

RECOLLIT. La proposta 9 preveu regular l'ús de la bicicleta per grups, en zones de vianants i Espais de Gran Afluència; Regular l'activitat i l'aparcament de grans flotes de bicicletes compartides; Regular l'aparcament de bicicletes pertanyents a activitat econòmica en les proximitats dels EGAs i Regular la ubicació d'establiments de lloguer de bicicletes en carrers amb prou capacitat i connectats a la xarxa de carrils bici.

- **Descentralitzar els punts de la xarxa bicing** on es puguin agafar bicicletes.

NO ES RECALL perquè el bicing no és objecte d'aquesta estratègia de mobilitat turística ja que no s'ha plantejat obrir el bicing als visitants

- **Limitar els espais d'ús de la bicicleta en l'espai públic**, especialment en certes zones d'alta densitat d'elements, per afavorir la mobilitat de la gent gran, que actualment tenen dificultats per desplaçar-se a peu per zones molt concentrades.

RECOLLIT A: Proposta 9. Reduir l'impacte de l'ús turístic de la bicicleta, la moto i els VMP que té com a objectius: Regular l'ús de la bicicleta per grups, en zones de vianants i Espais de Gran Afluència; Regular l'activitat i l'aparcament de grans flotes de bicicletes compartides; Regular l'aparcament de bicicletes pertanyents a activitat econòmica en les proximitats dels EGAs i Regular la ubicació d'establiments de lloguer de bicicletes en carrers amb prou capacitat i connectats a la xarxa de carrils bici.

- **Buscar millors alternatives** al grup en bicicleta per a visitar Barcelona.

RECOLLIT A: Proposta 9. Reduir l'impacte de l'ús turístic de la bicicleta, la moto i els VMP que té com a objectius: Regular l'ús de la bicicleta per grups, en zones de vianants i Espais de Gran Afluència; Regular l'activitat i l'aparcament de grans flotes de bicicletes compartides; Regular l'aparcament de bicicletes pertanyents a activitat econòmica en les proximitats dels EGAs i Regular la ubicació d'establiments de lloguer de bicicletes en carrers amb prou capacitat i connectats a la xarxa de carrils bici.

- La grandària de grups de turistes en bicicleta que apareix a l'ordenança es considera l'adequada: no circulació en grups superiors a 9 persones als carrers amb una amplada inferior a 10 metres, i en grups de 15 a la resta de carrers.
- **Facilitar l'ús del bicing i del transport públic en general, potenciant la intermodalitat**
- **Facilitar l'accés al servei de bicing als visitants**, a través d'obtenir una identificació per dies. Repensar la diferenciació entre turistes i ciutadans.

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

- **Potenciar la intermodalitat entre el col·lectiu turista a la ciutat.**

RECOLLIT COM A IDEA a la línia estratègica 2 d'encaminar la demanda dels propers anys cap a un model que prioritzi la mobilitat sostenible, tal i com es fa en els desplaçament realitzats per la població resident de la ciutat, on la intermodalitat hi té un paper fonamental

- **El vehicle de mobilitat urbana hauria de ser complementari i no substitutiu al transport públic.**

RECOLLIT COM A IDEA, que s'integra en l'estructura de l'estratègia

- **Creació d'aparcaments dissuasius a l'entrada de la ciutat**, a llocs on es pugui produir una connexió efectiva amb la xarxa de transport públic.

NO ES RECALL en aquesta estratègia de mobilitat turística perquè l'accés en vehicle propi no arriba al 5%, però si que es recull a la proposta 10 la Creació d'un HUB d'autocars discrecionals amb reiteració d'itinerari turístic

Característiques del sistema de transport del futur

- **La robustesa del sistema vindrà condicionada a partir de la major diversitat d'oferta** (número de transports, cobertura de la xarxa, diversitat en la tipologia d'oferta, ...).

RECOLLIT A: Línies estratègiques 1 i 2.

- Potenciar el sistema basat en **3 xarxes de mobilitat** diferenciades: o vianants
o mobilitat més lenta (bicicleta, VMP , ...)
o xarxa bàsica de transport (cotxe)

NO ES RECALL perquè no és objecte d'aquesta estratègia.

- L'usuari del futur a Barcelona no té vehicle en propietat.

RECOLLIT COM A IDEA, que s'integra en l'estructura de l'estratègia

Aprofundir en el coneixement de l'ús turístic de la bicicleta

- **Estudiar l'ús que fan els turistes de la bicicleta** a la ciutat: mitjà de desplaçament? Mitjà per a fer turisme?
- Caldria **analitzar qui, com, i quan passa per les zones de més aflluència**, per tal de portar un millor control sobre la densitat o concentracions a aquests espais.

RECOLLIT A: Proposta 12. millorar la informació i implementar sistemes de monitorització de la mobilitat turística, a la mesura Millora de la informació sobre mobilitat turística

- **Evitar la competència deslleial per part de certes empreses de lloguer de bicicletes que fan un ús privatiu de l'espai públic.**

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

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

- **Potenciar que els vehicles de mobilitat personal siguin tots elèctrics (p.e. Go Car) o de poc impacte ambiental.**

RECOLLIT A: Estratègia 2. Garantir la sostenibilitat ambiental

2. Com podem adaptar el taxi per la demanda turística per garantir una mobilitat més sostenible?

Introduir el servei de taxi compartit com a alternativa al carsharing i al vehicle privat

- **Introduir el servei de taxi compartit.** Ja hi ha aplicacions mòbils que realitzen un servei similar i es veu factible.

RECOLLIT A: La proposta 11. Reforçar la qualitat del servei de taxi en l'ús turístic que marca com a objectiu Introduir i afavorir el servei de taxi compartit.

- **Entendre el taxi com un servei alternatiu al carsharing** i al vehicle privat, intentant que les flotes no sumin, sinó que siguin complementaries.

RECOLLIT A: La proposta 11. Reforçar la qualitat del servei de taxi en l'ús turístic que marca com a objectiu Promoció del taxi com a servei alternatiu al *carsharing* i al vehicle privat.

- Importància especialment en zones amb menys busos o possibilitats de transport.

NO ES RECULL específicament però queda entesa aquesta possibilitat a la proposta 11

Avançar cap a una mobilitat més sostenible

- **Limitar l'accés a taxis poc sostenibles al centre de la ciutat**, permetent i facilitant permetre l'accés a aquells amb un menor impacte mediambiental: etiqueta emissions 0.

NO ES RECULL. Mesura de molt difícil aplicació però a la **proposta 11** Reforçar la qualitat del servei de taxi en l'ús turístic marca com a objectiu **Renovació progressiva de la flota per vehicles de menor impacte.**

- Intentar que la totalitat de vehicles, incloses les motos, tinguin cada cop menys impacte ambiental (vehicles elèctrics).

RECOLLIT A: Proposta 11. Reforçar la qualitat del servei de taxi en l'ús turístic marca com a objectiu Renovació progressiva de la flota per vehicles de menor impacte.

- Els taxis haurien de regir-se per les mateixes restriccions / condicions, pel que fa a temes de sostenibilitat ambiental, que els vehicles privats.
- **Millorar la preparació del taxista, ja que el seu rol va més enllà d'un simple servei. Àrees a millorar: idiomes, coneixement de la zona, ..**

RECOLLIT A les polítiques de l'Ajuntament. Ja hi ha engegat el curs "on line english for taxi divers"



Grup 3. REGULACIÓ DEMANDA TURÍSTICA – ESPAIS DE GRAN AFLUÈNCIA

1. **Com gestionem la visita turística en grup en els espais de gran afluència per fer-la compatible amb la vida quotidiana?** Montjuic, Sagrada Família, Park Güell, Ciutat Vella, Franja litoral, ...

Regular l'activitat de guiatge al carrer i vetllar pel compliment de la legalitat

- **Assegurar el compliment de la legalitat en el guiatge de grups turístics** (habilitacions / permisos dins de béns d'interès cultural). Actualment falten mitjans
- **Buscar forma jurídica per regular pràctica del guiatge.** Establir un mecanisme de permisos (llicències) per poder exercir de guia turístic al carrer.

Al setembre de 2017 s'ha fet una declaració de bones pràctiques en el guiatge de grups a la via pública de Barcelona amb l'objectiu de millorar la qualitat en l'experiència del visitant i la imatge interna i externa de la ciutat; posar en valor i difondre la feina realitzada pel col·lectiu de guies com a difusors de la imatge, la cultura i el territori de Barcelona; afavorir la convivència amb la població i l'activitat econòmica local, minimitzant els impactes negatius que es puguin produir per l'afluència de grups a la via pública i tenir cura dels recursos turístics i l'espai públic de la ciutat.

Mentre no es disposa del mecanisme / fórmula jurídica adient...

- **Elaborar un repositori d'operadors** que realitzen activitats de guiatge en l'espai públic
- **Potenciar l'ús de les bones pràctiques en el guiatge al carrer.**
- **Recolzar associacions de guiatge que desenvolupen activitat basada en bones pràctiques**

Al setembre de 2017 s'ha fet una declaració de bones pràctiques en el guiatge de grups a la via pública de Barcelona amb l'objectiu de millorar la qualitat en l'experiència del visitant i la imatge interna i externa de la ciutat; posar en valor i difondre la feina realitzada pel col·lectiu de guies com a difusors de la imatge, la cultura i el territori de Barcelona; afavorir la convivència amb la població i l'activitat econòmica local, minimitzant els impactes negatius que es puguin produir per l'afluència de grups a la via pública i tenir cura dels recursos turístics i l'espai públic de la ciutat.

- **Establir mecanismes per minimitzar les concentracions temporals de grans nombres de visites turístiques en certs espais**

- **Integrar informació sobre les reserves de grups per a guiatge** a certs espais de la ciutat per a, eventualment, poder prendre decisions.
- **Establir màxims de grups organitzats / dia en certs espais**, en funció de la seva grandària i l'impacte que la concentració de visitants pot generar. El problema no és tant la quantitat de visitants, com la concentració dels mateixos en un espai concret de temps en un lloc determinat).
 - o Cal treballar en col·laboració amb altres Departaments de l'Ajuntament
 - o Cal tenir en compte èpoques d'alta densitat / baixa densitat
 - o Abordatge diferenciat en funció dels espais

Al setembre de 2017 s'ha fet una declaració de bones pràctiques en el guiatge de grups a la via pública de Barcelona amb l'objectiu de millorar la qualitat en l'experiència del visitant i la imatge interna i externa de la ciutat; posar en valor i difondre la feina realitzada pel col·lectiu de guies com a difusors de la imatge, la cultura i el territori de Barcelona; afavorir la convivència amb la població i l'activitat econòmica local, minimitzant els impactes negatius que es puguin produir per l'afluència de grups a la via pública i tenir cura dels recursos turístics i l'espai públic de la ciutat.

- **Disposar d'espais de càrrega / descàrrega d'autocars propers a les icones turístiques** per tal de facilitar la mobilitat a peu i disminuir la concentració. Caldria analitzar on es poden col·locar els autocars, que sumen un volum diari d'uns 200.

RECOLLIT A: la **proposta 7.** Avançar en un model de regulació i millora del transport discrecional de serveis turístics en la mesura de Millores en l'operativa d'aparcament en l'entorn dels Espais de Gran Afluència que marca com un dels objectius: Estudiar la

reubicació o ampliació de places d'estacionament per donar millor servei a zones de la ciutat mal servides i grans equipaments de ciutat.

- **Incentivar l'afluència turística a hores on hi ha menys intensitat de visites**, a través, per exemple d'un sistema de tarificacions

RECOLLIT A: Proposta 2: Elaborar plans de mobilitat específics pels espais de gran afluència. En la mesura 4, es proposa En el marc d'implantació de la T-Mobilitat també seria possible implantar tarifes amb diferent bonificació segons l'horari d'utilització, fet que permetria aplanar la demanda, afegir viatgers a les hores vall i descongestionar la xarxa en les hores punta

- **Millorar la gestió de cues a les icones turístiques**

RECOLLIT A: Proposta 2: Elaborar plans de mobilitat específics pels espais de gran afluència que té com a objectius Millorar la gestió de cues a les icones turístiques i Gestionar els fluxos de visitants a partir senyalística, parades de transport, gestió de cues o reserves anticipades, entre d'altres.

2. Com podem minimitzar l'impacte de la mobilitat turística al voltant del EGA?

- **Reforçar el transport públic i modificar-ne la ubicació de certes infraestructures**
- **Reforçar les infraestructures de transport públic** (més boques de metro, ...).
- **Repensar la ubicació de certes "infraestructures"**, p.e. parades d'autobusos / bus turístic.
- **Ampliar accessos de transport públic** prop de les icones turístiques.

Es considera que Barcelona compta amb una bona oferta de infraestructures i serveis de mobilitat de caràcter general i amb uns serveis específics adreçats als turistes. El que si que es considera és a la proposta 8 Repensar el servei dels busos turístics de la ciutat, on es planteja Revisar els criteris d'ubicació de parades amb criteris de disminució de l'impacte sobre l'entorn (aglomeracions, fluxos de visitants, soroll, acordions d'autobusos, etc.).

- **Avançar cap a un planificació urbanística i una gestió integral dels EGA**
 - **Els EGA han de convertir-se en entitats de gestió integral de l'espai.**
 - Pla urbanístic integral per a cada EGA.
 - El disseny urbà pot facilitar la mobilitat
 - **Estudis detallats en zones concretes per millorar la mobilitat, cercant un equilibri entre espais d'estada i la facilitació de la mobilitat.**
 - p.e a l'avinguda Gaudí la disposició espacial dels elements urbans dificulten la mobilitat directa entre el recinte de Sant Pau i la sagrada Família.

RECOLLIT A: Proposta 2: Elaborar plans de mobilitat específics pels espais de gran afluència que Plans específics de mobilitat pels Espais de Gran Afluència, Davant d'aquesta situació es proposa realitzar plans específics dels Espais de Gran Afluència que continguin les eines necessàries per tal de facilitar l'acció des dels territoris a fi de respondre a les diferents situacions i reptes. Aquests plans hauran d'integrar diferents àmbits tals com la mobilitat, i especialment la mobilitat turística, l'allotjament, l'espai públic i el disseny urbà, els esdeveniments i el patrimoni o la comunicació i el màrqueting, però caldrà també que integri l'estratègia del districte i l'estratègia metropolitana.

- **Promocionar i comunicar altres espais turístics.** Essent conscients que es tracta d'una estratègia a llarg termini. Per a que fos exitosa caldria:
 - 1. Facilitar accés als "nous" espais turístics,** entre d'altres, incidint en els itineraris del bus turístic.
 - 2. Ajudar a la preparació de nous espais turístics,** per part de l'Ajuntament, per tal que pugui florir la iniciativa privada.

No és objecte d'aquesta estratègia però s'estan elaborant les Estratègies de Gestió Turística dels districtes

- **Utilitzar la cartografia, la senyalèctica i l'acollida** com a elements que poden utilitzar-se, de forma passiva, per millorar la mobilitat turística en els EGA. En concret, la senyalèctica pot facilitar la distribució entre turistes i ciutadans, p.e. a la sortida del metro.

RECOLLIT A: Proposta 12 millorar la informació i implementar sistemes de monitorització de la mobilitat turística

- **Establir àrees d'aturada per a grups de bici-tours al voltant icones turístiques**, per tal que la seva aturada per contemplar la icona no afecti a la mobilitat en el carril bici, però tampoc molesti als vianants.

RECOLLIT en el desenvolupament de la **Proposta 2**: Elaborar plans de mobilitat específics pels espais de gran afluència que Plans específics de mobilitat pels Espais de Gran Afluència i en la **proposta 9** Reduir l'impacte de l'ús turístic de la bicicleta, la moto i els VMP



Grup 4. LA MOBILITAT TURÍSTICA EN EL SISTEMA DE TRANSPORT GENERAL

1. Quines mesures poden fomentar un encaix més eficient de la mobilitat turística en el transport públic?

- **Ampliar el transport públic en horari nocturn des de l'aeroport cap al centre de la ciutat (Aerobus, metros, rodalies Renfe, ...).** Malgrat que hi ha una franja horària amb menys trànsit aeri no implica que no hi hagi persones que s'hagin de desplaçar a la ciutat: treballadors de l'aeroport, turistes que arriben en horari nocturn, ... Cal estudiar la sostenibilitat d'aquesta ampliació dels transports.

NO QUEDA RECOLLIT EXPLÍCITAMENT però en la proposta 10, Millorar la gestió en xarxa del sistema de transport d'accés a la ciutat on es proposa Reforçar el sistema ferroviari com a porta d'entrada i sortida a la ciutat, i una Taules de mobilitat Port-Aeroport-Ciutat

- **Reforçar segons necessitats tant el transport públic com el transport privat.**

o Identificar les hores de més necessitat en els punts més congestionats de la ciutat i posar cert reforç, tal i com es fa amb les línies que passen prop d'escoles, en les que s'augmenta la freqüència en hores punta d'entrada i sortida escolar.

o Preveure un reforç de transport públic en la celebració de grans esdeveniments, independentment de l'hora en que succeeixin.

RECOLLIT A: Proposta 5. dissenyar solucions específiques als problemes de congestió de la xarxa de transport públic. Concretament: **Solucions ad hoc als problemes de congestió de la xarxa de transport públic a causa de l'ús turístic d'alguns serveis**

- **Incloure el foment del transport públic en l'estratègia comercial de la marca Barcelona.** Fomentar el transport públic de la ciutat en les activitats de promoció de la marca "Barcelona", aprofitant que els operadors turístics solen planificar viatges amb força antelació.
- **Monitoritzar les dades d'ús del transport públic** per tal de poder prendre decisions orientades a fomentar la integració de les persones turistes a la ciutat.

RECOLLIT A: Proposta 12 millorar la informació i implementar sistemes de monitorització de la mobilitat turística

- **Reflexions al voltant de la tarificació**
 - o **Augmentar la tarifa d'accés Aeroport – Ciutat.** La comparativa amb altres ciutats europees demostra que el preu del viatge de l'aeroport al centre de la ciutat és molt econòmic a Barcelona. Existeix la possibilitat d'augmentar-lo. Cal tenir en compte aquelles persones que vagin a l'aeroport de "visita"...
 - o **Sistema tarifari integrat basat en el sistema "pay as you use",** que es caracteritza per un increment de preu per a l'usuari esporàdic i per l'abaratiment del preu de l'usuari periòdic.

RECOLLIT A: la línia estratègica 3. Assolir una major equitat en el repartiment dels costos directes i socials. Cal, per tant, plantejar-se una anàlisi per comptabilitzar els costos totals de la mobilitat turística i apostar per un sistema que reparteixi aquests costos d'una manera més equitativa entre el visitants i resident i que garanteixi la viabilitat econòmica del sistema a través del sistema de tarificació general o de la taxació específica d'algunes pràctiques. Aquesta singularitat té a veure amb la temporalitat i el caràcter esporàdic de l'ús dels sistemes que n'és una condició inherent del turista.

- **Fomentar una descentralització territorial** per les poblacions properes a l'aeroport. P.e. potenciar l'estació del Prat de Llobregat.

- **Concretar la decisió respecte a un eventual “Park & Ride”** d'autocars que van a la Sagrada Família. En cas que es faci, fomentar el transport intermodal, des del “Park & Ride” fins a l'icona monumental.

RECOLLIT A: Proposta 10. Millorar la gestió en xarxa del sistema de transport d'accés a la ciutat. Creació d'un HUB d'autocars discrecionals amb reiteració d'itinerari turístic

2. Quins elements de gestió caldria aplicar per descongestionar certs punts del sistema de transport públic?

- **Readaptació de les necessitats de la xarxa de transport públic a la situació actual de fort creixement turístic**

o Creació d'un òrgan que actuï de coordinador entre tots els implicats, per a poder assumir aquest canvis.

o Celeritat en la gestió per adaptar-se de forma més àgil als canvis que es vagin produint ja que el transport públic no sempre ha sabut adaptar-se als canvis de forma prou àgil.

RECOLLIT A: Línia estratègica 1 Integrar la demanda turística en la gestió i planificació de la mobilitat i **PROPOSTA 4.** Fomentar un encaix més eficient de la demanda turística en el transport públic.

- **Accions de senyalització en l'accés a icones turístiques**, per tal de “dirigir” a les persones que volen visitar-la per un recorregut que no sigui el més concorregut pels ciutadans que es desplacen de manera quotidiana.

RECOLLIT A: Proposta 2: Elaborar plans de mobilitat específics pels espais de gran afluència i **proposta 3:** Prioritzar els desplaçaments a peu dels visitants, concretament la mesura: Millorar la informació dels itineraris a peu

- **Pactar horaris d'obertura amb museus i icones turístiques** per tal que no coincideixin amb les hores puntes dels desplaçaments habituals de la ciutat.

NO ES RECULL específicament, però l'Estratègia posa de manifest la necessitat de prendre accions per canalitzar els desplaçaments dels visitants en les hores vall de la mobilitat quotidiana.

- **Crear línies de transport diferents (directes i semidirectes)** pensant en els diferents usos del transport públic que pot fer-ne un ciutadà i un turista, en funció d'hores vall i punta.

NO ES RECULL perquè és contrari a la línia **estratègica 1**. Integar la demanda turística en la gestió i planificació de la mobilitat on explícitament es diu que "El plantejament contrari seria apostar per un model de segregació de fluxos, duplicant els serveis de mobilitat a la ciutat davant els conflictes, amb una visió de la mobilitat de ciutat més excloent. Aquesta estratègia, per raó del volum de visitants i de les limitacions d'espai a la ciutat, seria difícil d'assumir a Barcelona."

- **Potenciar estacions properes a zones d'alta congestió**, fomentant una desconcentració territorial (p.e. en el cas de l'aeroport, potenciar l'ús de l'estació del Prat de Llobregat i facilitar el seu accés per a persones que vulguin anar a platges, ...)

RECOLLIT A: proposta 4, Fomentar un encaix més eficient de la demanda turística en el transport públic a la mesura, Afavorir l'ús turístic del transport públic en hores vall

- **Potenciar la connexió directa Port – Aeroport**. Actualment ja s'està duent a terme des de les empreses de creuers, que ofereixen opcions de trasllats directes, tant a aeroport com a hotels, ...

RECOLLIT A: proposta 10: Millorar la gestió en xarxa del sistema de transport d'accés a la ciutat i especialment a la mesura Taules de mobilitat Port-Aeroport-Ciutat

