



03

Mobilitat als espais públics del front litoral

B



Mobilitat als espais públics del front litoral. Metodologia

La mobilitat als espais públics del front litoral, s'ha caracteritzat en dos àmbits diferenciats: els **espais públics urbans (EPU's)** del front litoral (sense incloure les platges), i les **platges** per separat, entenent que els usos i la tipologia dels espais són diferents i per tant també ho seran les pautes de mobilitat. Els **espais urbans** s'han caracteritzat a través de l' **Estudi de freqüentació dels espais públics del front litoral** realitzat el 2017 per CINESI juntament amb Count Transport i les **platges** en base a l'**Enquesta de platges del 2016** feta per l'Ajuntament de Barcelona així com l'**Estudi de mobilitat de vianants del Front litoral de Barcelona** realitzat el 2017 per Urbaning. Els detalls metodològics d'aquests estudis es poden consultar al capítol 4. Morfologia, usos i activitats del litoral.



PLATGES	15	Sant Sebastià
	16	Sant Miquel
	17	Barceloneta
	18	Somorrostro
	19	Nova Icària
	20	Bogatell
	21	Mar Bella
	22	Nova Mar Bella
	23	Llevant
	24	Llevant Gossos
	25	Banys Fòrum

ESP AIS URBANS	1	Moll Barcelona
	2	Portal de la Pau
	3	Moll d'Espanya (Maremàgnum)
	4	Moll de la Fusta
	5	Port Vell-Moll Barceloneta
	6	Plaça del Mar
	7	Passeig del Mare Nostrum
	8	Plaça de la Rosa dels Vents
	9	Passeig Marítim (Barceloneta)
	10	Passeig Marítim (Hospital del Mar)
	11	Espai obert Moll de la Marina
	12	P. Marítim del Port Olímpic
	13	P. Marítim Nova Icària, Bogatell i Mar Bella
	14	P. Marítim Nova Mar Bella i Llevant

Espais segons les fonts

- Urbans (enquesta CINESI, 2017)
- Platges (enquesta de platges Ajuntament de BCN, 2016)



03.1

Mobilitat als espais públics urbans

B



Mobilitat als espais públics urbans. Afluència dijous 8 juny de 2017

De 8:00 a 23:00 s'han aforat un total de **57.671*** vianants i **3.133*** ciclistes (5% de bicicletes i un 95% de vianants).

- Màxim de vianants: **Maremàgnum** (àmbit 3), aforament de **2.139** en l'hora punta (12:00).
- - - Màxim de bicicletes: **Passeig Marítim de la Nova Icària i el Bogatell** (àmbit 13), aforament de **88** ciclistes (17:00).
- Mínim de vianants i bicicletes: La **Plaça de la Rosa dels Vents** (àmbit 8), aforaments màxims de **48** vianants i **9** bicicletes.



*Aquest valor fa referència a la suma de persones aforades, i no al nombre d'usuaris. Donada la metodologia emprada, és possible que una mateixa persona s'hagi comptat en diverses ocasions, en funció de la durada de la seva estada. Per als càlculs de l'afluència total de persones, s'han fet hipòtesis sobre la durada de l'estada i sobre l'estacionalitat, basada en l'afluència a les platges i el nombre de visitants a la ciutat en funció de l'època de l'any.



Mobilitat als espais públics urbans. Afluència dissabte 10 juny de 2017

De 8:00 a 23:00 s'han aforat un total de **110.309*** vianants i **3.780*** ciclistes (3% de bicicletes i un 97% de vianants).

- Màxim de vianants: també el **Maremàgnum** (àmbit 3), amb un aforament de **4.847** persones.
- - - Màxim de bicicletes: novament **Passeig Marítim de la Nova Icària i del Bogatell** (àmbit 13), amb un aforament de 106.
- Mínim de vianants i bicicletes: **WTC** (àmbit 1) i **Plaça de la Rosa dels Vents** (àmbit 8), amb un aforament de **86 vianants i 6 ciclistes i 74 vianants i 28 ciclistes**, respectivament).
- - -



*Aquest valor fa referència a la suma de persones aforades, i no al nombre d'usuaris. Donada la metodologia emprada, és possible que una mateixa persona s'hagi comptat en diverses ocasions, en funció de la durada de la seva estada. Com que el temps d'estada als espais públics és desconegut, no es valorar el nombre d'usuaris dels espais públics.



Mobilitat als espais públics urbans. Afluència i desplaçaments



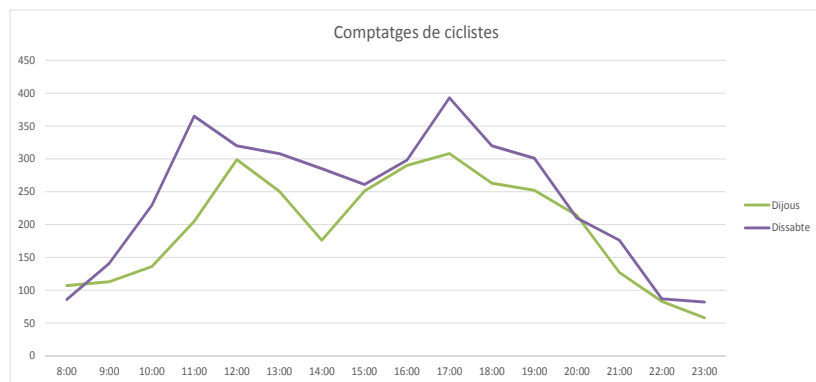
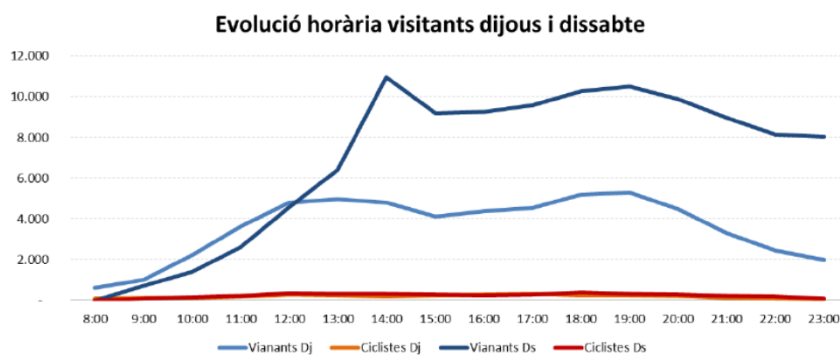
- Aquests aforaments mostren el nombre de persones que s'han comptabilitzat en els diferents espais al llarg dels dos dies que s'han pres mostres, però no estimen el nombre d'usuaris que han visitat aquests espais. La manca de dades sobre el temps d'estada, juntament al fet que la mostra només s'ha pres durant el mes de juny, fan difícil avaluar amb precisió la demanda anual.
- Tot i així, es poden fer **hipòtesis** sobre el **temps d'estada** i la **temporalitat** que permetin obtenir una xifra aproximada del nombre d'usuaris d'aquests espais. Per al **temps d'estada**, s'han suposat valors lleugerament inferiors que en el cas de les platges (2h per als vianants i 1h per als ciclistes), i en la temporalitat, s'han tingut en compte factors estacionals, especialment la **climatologia** i la **variació de visitants a la ciutat en funció de les pernoctacions**.
- Amb aquestes hipòtesis, el nombre de **visitants anuals als espais públics urbans del front litoral**, s'estima en **7M**, exclouent les platges. En el cas de les **platges**, aquest valor anual s'estima en **6M*** més. Per tant, al **conjunt dels espais públics del litoral** (urbans i platges), el nombre d'usuaris s'eleva fins els **13M**, sent el litoral un dels espais més freqüentats de la ciutat.
- S'estima que durant la **temporada de platges** (maig-setembre) els **desplaçaments** en un **dia mig** generats/atrets als espais públics del litoral se situaria entre un mínim de **100.000 el mesos de maig i setembre**, uns **135.000 el juny**, uns **155.000 l'agost** i uns **160.000 de màxima el mes de juliol**. Aquests valors podrien arribar a un mínim d'uns **80.000 en un dia laborable** del mes de **maig** i a un màxim de **220.000 un cap de setmana del mes de juliol**.
- *L'enquesta de platges situa en 4,7M el nombre de visitants durant la temporada de platges que va de maig a setembre però no ofereix valors durant la resta de l'any. S'ha estimat que durant la resta de mesos (octubre-abril), l'afluència a les platges se situa al voltant dels 1,2M.



Mobilitat als espais públics urbans. Distribució horària

Vianants

- L'aflluència als espais públics del Litoral és el doble el cap de setmana que entre setmana (57.671 el dijous i 110.309 el dissabte).
- El comportament al llarg del dia varia una mica entre dijous i dissabte. Mentre que **dijous l'hora punta de matí** s'estén entre les **12.00 i les 14.00**, el **dissabte** és clarament a les **14.00**. Per contra, la **corba horària de la tarda** és pràcticament **igual** en **dijous** que en **dissabte** amb puntes entre les 6 i les 7 de la tarda.
- Tot i aquestes diferències, **no s'aprecia** una gran variació en l'ocupació dels espais públics entre les **12:00 i les 19:00** de la tarda.
- Aquest patró de comportament no s'assimila a una mobilitat de tipus personal, ni tampoc a una de laboral, tot seguint un patró propi de comportament associat majoritàriament a l'oci.



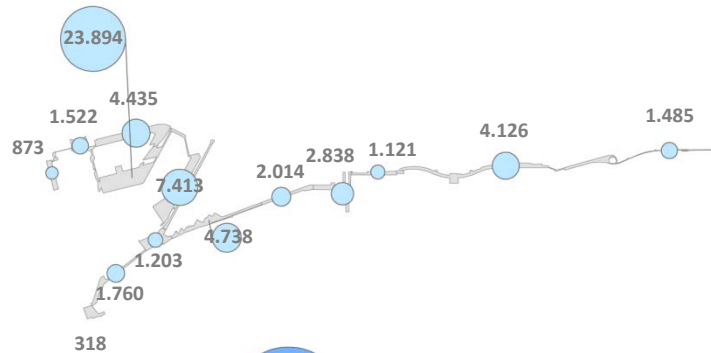
Bicicletes

- L'aflluència de bicicletes el dijous (3.133) és inferior a la **del dissabte** (3.780), però la diferència no és tant gran com en el cas dels vianants (83% el dijous respecte el dissabte).
- Tant el dijous com el dissabte, s'observen **puntes d'ús** entre les **11:00-12:00 del matí** i també a les **17:00 de la tarda**, amb una notable baixada al migdia entre la **13:00 i les 15:00**.
- Aquest patró de comportament s'assimila molt als patrons de mobilitat personal (més que no pas laboral) identificats en els estudis clàssics de mobilitat dels residents a la ciutat de BCN.

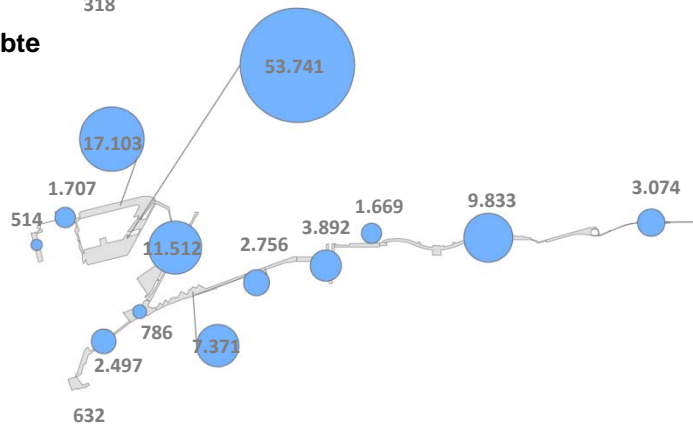


Mobilitat als espais públics urbans. Distribució per àmbits (vianants)

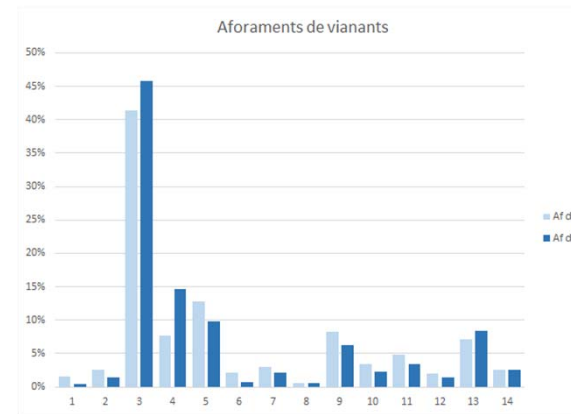
Dijous



Dissabte



45

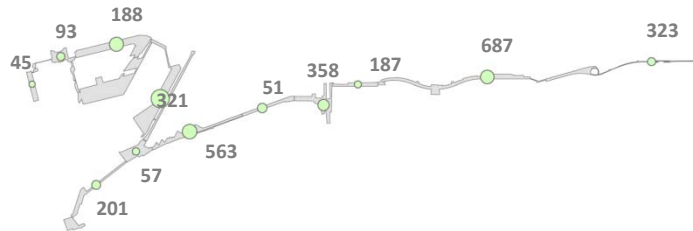


- Al Front Litoral, la demanda de vianants es troba **molt polaritzada**.
- Per una banda, hi ha **espais amb una alta pressió**, (a l'entorn de l'arc definit pel Port Vell –Rambla de Mar, Pg. Colom, Joan de Borbó i sobretot el Maremàgnum-) versus **espais amb una demanda molt baixa** com poden ser el Moll de Barcelona o la plaça de la Rosa dels Vents (hotel W). El **Maremàgnum** destaca per sobre de la resta de punts, ja que ells sol concentra el **40%** del total.
- Al llarg del Pg. Marítim entre les platges de St. Sebastià i de Llevant, la demanda és més homogènia, tot i que també s'exerceix una forta pressió en determinats espais com el **pg. Marítim** entre les platges de la **Barceloneta i Somorrostro** (9, 10) i als **entorns del Port Olímpic** (11 i 12). La proximitat del barri de la Barceloneta al pg. i la mobilitat generada pel Port Olímpic i per la Torre Mapfre i l'Hotel Arts en són els motius.

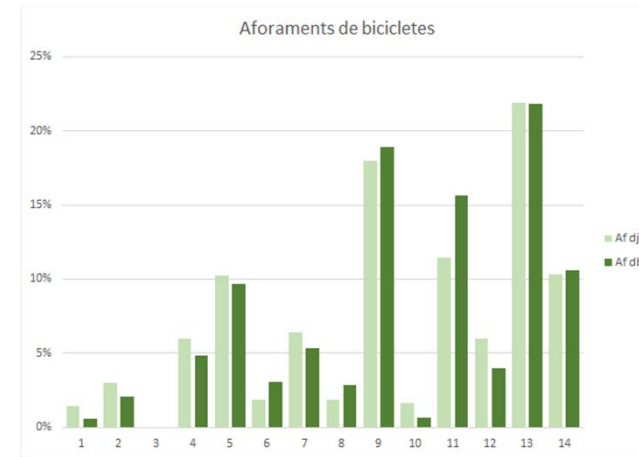
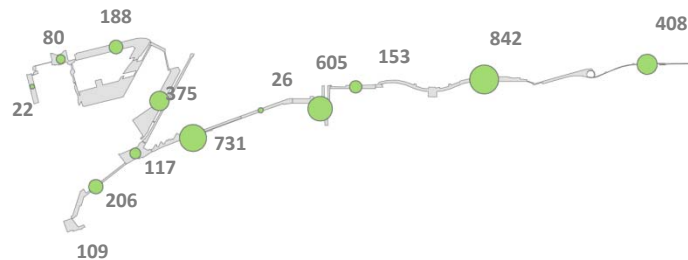


Mobilitat als espais públics urbans. Distribució per àmbits (bicis)

Dijous



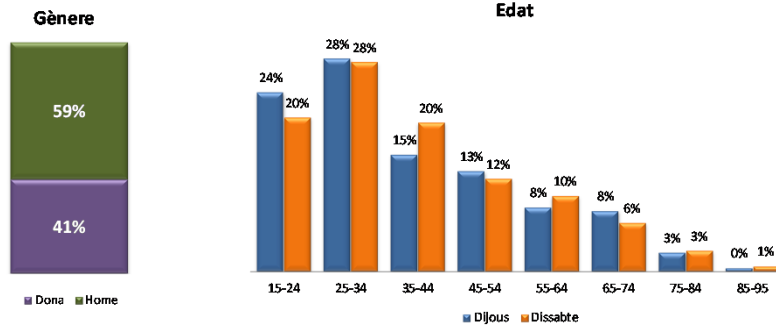
Dissabte



- El comportament de les **bicicletes** és radicalment diferent al dels vianants. Així, mentre aquests es concentren a l'àmbit del Port Vell, les dades mostren com les bicicletes **tenen tendència a evitar aquest espai** i a **concentrar-se** més a l'àmbit de les **platges**.
- Tot i un ús notable del Moll de la Fusta i del pg. Joan de Borbó, és a partir del **pg. Marítim de la Barceloneta** on es concentren la majoria d'aquests usuaris. La **major pressió** s'exerceix a l'àmbit **9** (entre les platges de **St. Miquel i la Barceloneta**), on conviuen un nombre molt elevat de vianants, bicicletes i usuaris de VMP en un carril de servei que ha quedat petit degut a l'alta sol·licitació d'aquest espai. En direcció llevant el volum de bicicletes se segueix mantenint elevat.



Mobilitat als espais públics urbans. Perfil dels usuaris

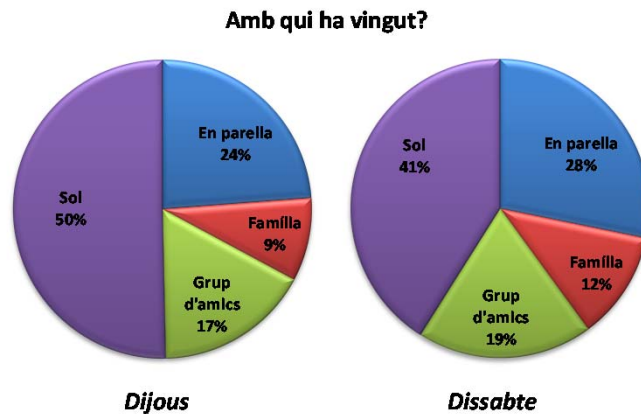


Edat i sexe:

- La **majoria** dels visitants del FL són **homes (60%)** davant un **40% de dones**.
- La franja més comuna d'edat és de 25-34 anys (28%) i la segona, de 15-24 (20%-24%). Els usuaris del litoral són majoritàriament **joves**, aproximadament un **50%** tenen menys de **34 anys**.

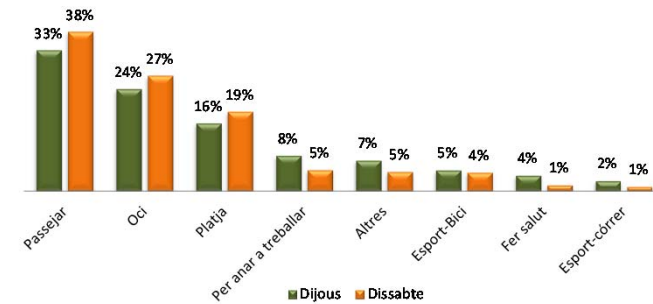
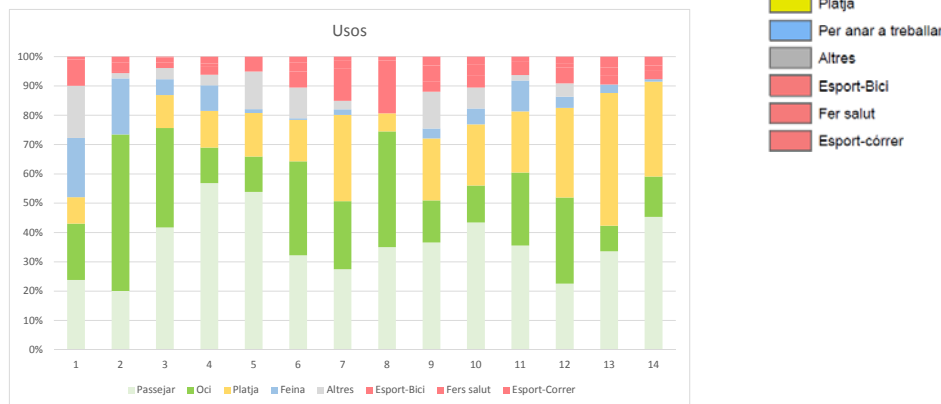
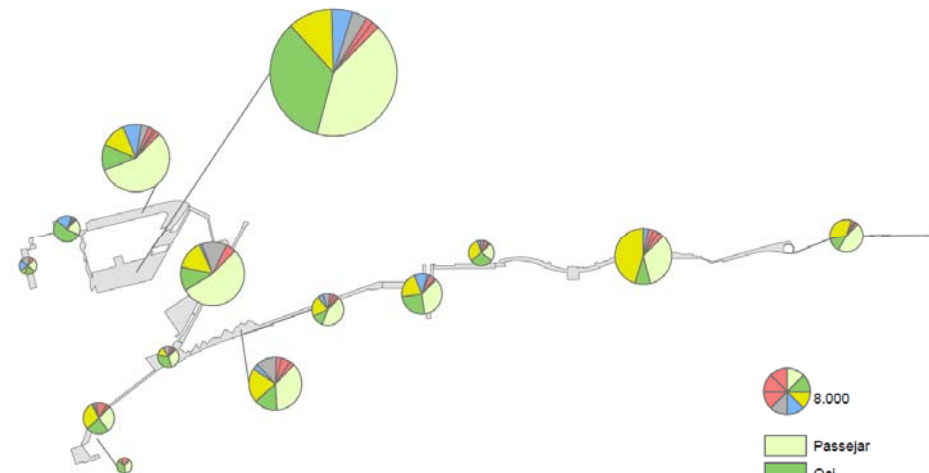
Amb qui ha vingut?:

- La majoria dels visitants hi van **sols o en parella**. El dijous el percentatge de persones soles és del **50%**, més alt que el dissabte (41%). El dissabte, per contra, el percentatge de **parelles (28%)** és lleugerament més elevat que el dijous (24%).
- Els visitants que hi van en família són entre un 9% i un 13% i els que hi van en grups d'amics són una mica menys del 20%.





Mobilitat als espais públics urbans. Motiu d'accés

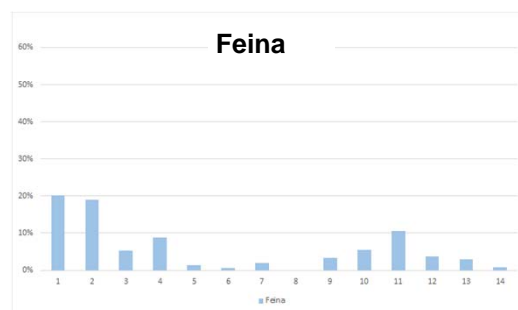
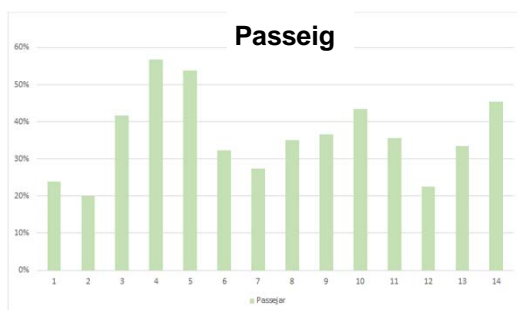


Motiu d'accés:

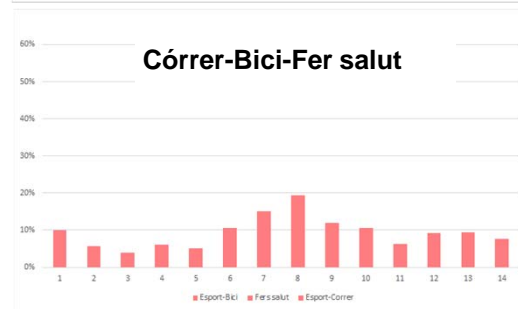
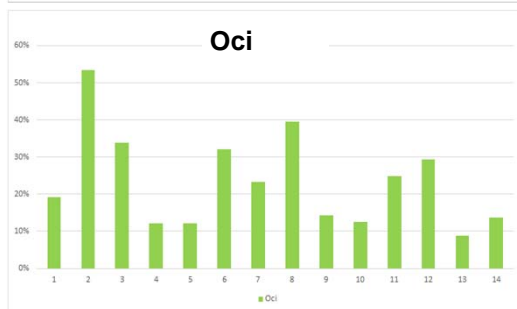
- Els principals motius per anar a aquests espais són passejar (33%-38%), oci (24%-27%) i per anar a la platja (16%-19%), en total entre un **73%** i un **84%**.
- **Només** entre un **5%** i un **8%** utilitzen aquests espais per **anar a la feina**, mentre que els motius d'esport (bici i córrer) i per fer salut oscil·len entre el **6%** el dissabte i el **10%** el dijous.



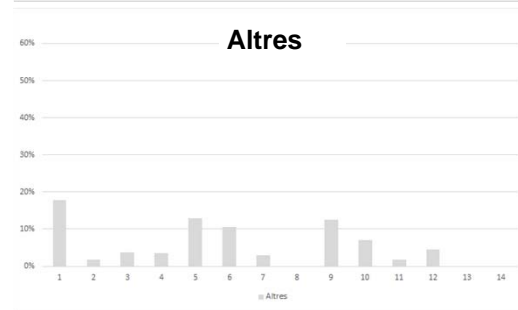
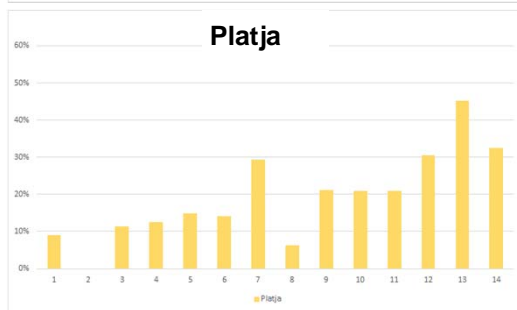
Mobilitat als espais públics urbans. Motiu d'ús per àmbits



El motiu de **passeig** és **majoritari** en tots els espais públics, amb valors que oscil·len **entre el 20% i el 55%**. Hi ha però una certa variabilitat en l'àmbit. Els entorns del WTC, el portal de la Pau i el Port Olímpic, així com tota la part final del pg. Joan de Borbó són els que presenten valors més baixos de passeig.



Per contra, tant al **WTC** com al **Portal de la Pau** i al **Port Olímpic**, els **motius laborals** són més elevats que en els altres àmbits, tot i ser en general baixos.



Tota la part del **pg. Marítim** entre l'**Hotel W** i la **platja de Llevant** té un ús relacionat amb l'**esport més elevat** que en l'arc que delimita el Port Vell, especialment entre la plaça del Mar i la de la Barceloneta.

Pel que fa a l'**oci**, aquest es troba **concentrat** en tres punts: el **Portal de la Pau** i el **Maremàgnum**, el tram entre la **Plaça del Mar** i l'**hotel W** i els entorns del **Port Olímpic**. La densitat d'establiments comercials en aquests àmbits, especialment al Maremàgnum i al Port Olímpic fan que aquest ús incrementi.

En general, per **anar a la platja** els espais s'utilitzen de manera **creixent** amb la **proximitat al Besòs**, de tal manera que en el tram entre aquest punt i el Port Olímpic, aquest ús és força més elevat que en els trams anteriors, fet que reflecteix la poca oferta existent per altres usos en aquests àmbit.



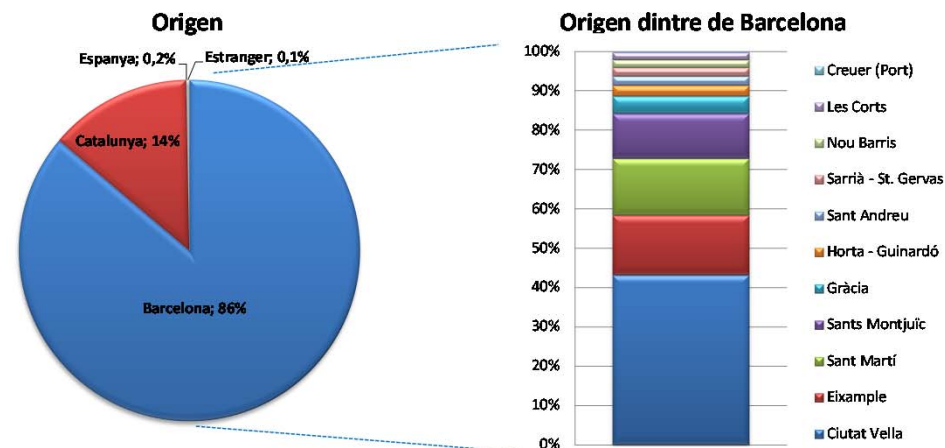
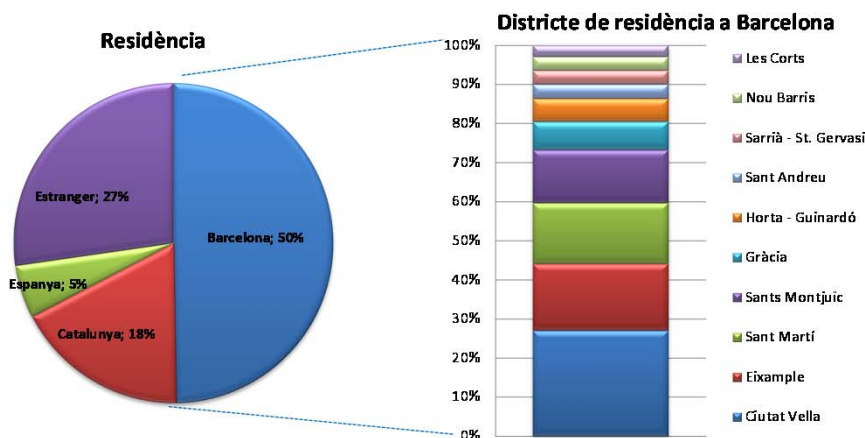
Mobilitat als espais públics urbans. Residència i origen dels visitants

Residència:

- Només el **50%** dels **usuaris** són **veïns de Barcelona**. Tot i ser un volum important, aquests espais es situen com un dels principals punts d'atracció de la ciutat tant per a visitants estrangers com nacionals no residents a la ciutat.
- Un **18%** més són **catalans no residents a BCN**, mentre que un **27%** són d'origen **estranger** i un **5%** **espanyols**.
- Dins de Barcelona, els districtes que més visitants aporten són **Ciutat Vella, Eixample, Sant Martí i Sants Montjuïc** (els més pròxims al litoral), en total un **73%** davant només del 50% de la població que representen.

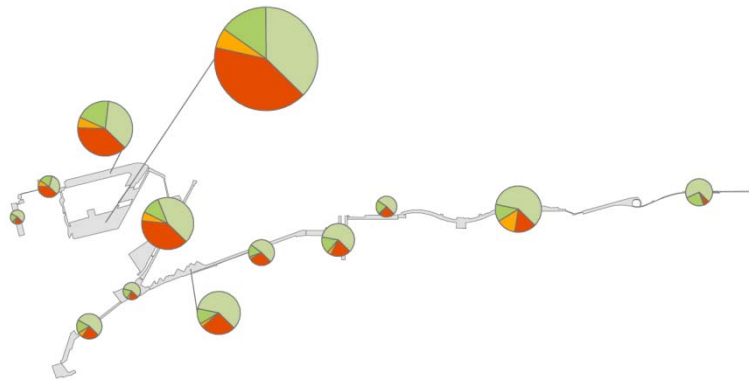
Origen

- Tenint en compte no la residència sinó l'**origen** dels desplaçaments, el **86%** dels visitants **provenen de Barcelona**. En aquest cas, només **Ciutat Vella** aporta el **43% dels visitants**.
- De la mateixa manera que en el cas de la residència, els districtes de **Ciutat Vella, l'Eixample, Sant Martí i Sants-Montjuïc** aporten en total un **85%** dels usuaris.
- Aquest fet és degut a què la majoria dels no residents a la ciutat però que pernocten aquí, ho fan a Ciutat Vella i l'Eixample que és on es concentra la major part dels allotjaments turístics.

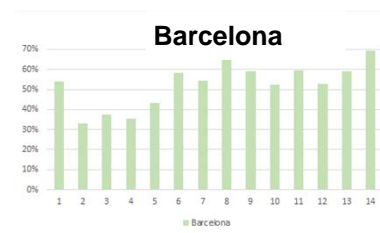
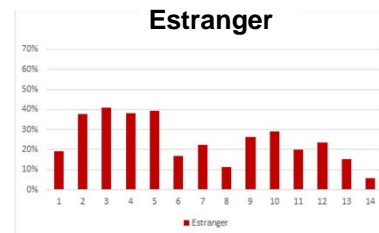
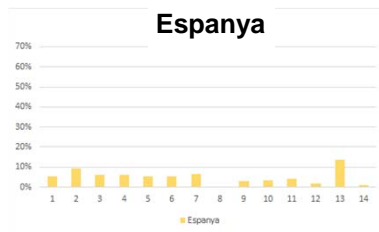




Mobilitat als espais públics urbans. Residència dels visitants per àmbits



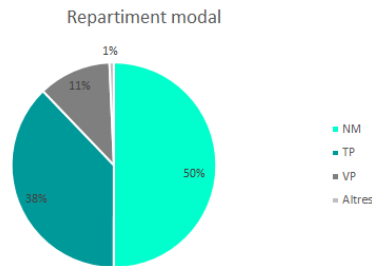
- Pel que fa als de residència a l'**estranger**, es denota una **major utilització** dels espais de l'arc del **Port Vell (1-5)** i del tram de **pg. Marítim entre la plaça del Mar i el Port Olímpic (6, 9-12)**. Per contra, entre la plaça del Mar i l'hotel W i passat el Port Olímpic en direcció Llevant, la presència de visitants estrangers disminueix considerablement.
- Els **barcelonins** tenen un comportament diferenciat en aquest sentit. El WTC és més usat per aquests usuaris, degut a motius laborals, i es denota un **ús creixent dels espais en direcció Besòs** entre l'hotel W i la platja de Llevant.
- Pel que fa als residents espanyols i catalans que no són de Barcelona, no s'observa cap patró clar de comportament, ja que la distribució per àmbits és molt similar, almenys segons les dades.



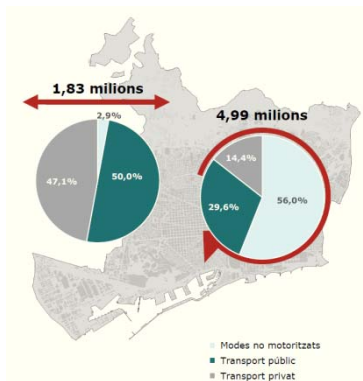


Mobilitat als espais públics urbans. Repartiment modal

Repartiment modal (enquesta espais públics 2017)



Repartiment modal segons tipus de desplaçament (EMEF 2015, La mobilitat a Barcelona)

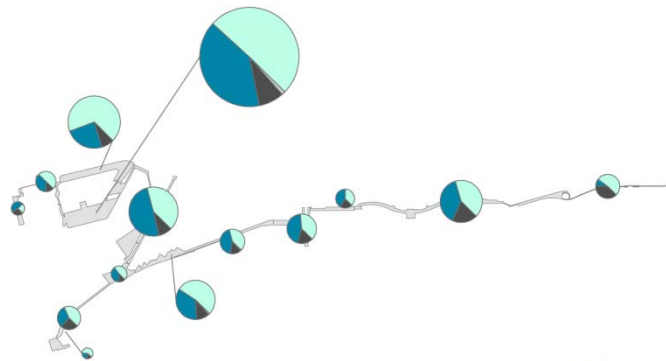


Repartiment modal

- Els modes **no motoritzats** (a peu, bici i skate-patinet) són els modes de transport preferits per accedir al litoral, amb aproximadament el **50% dels desplaçaments**. El segon mode més utilitzat és el **transport públic**, en un **38%** i per últim el **vehicle privat**, amb un **11%**.
- Aquests valors són lleugerament diferents al repartiment modal dels desplaçaments interns a la ciutat de BCN. Els **modos NM** tenen un pes més baix i augmenta l'ús del TP en detriment del vehicle privat. Aquests valors s'expliquen per l'alta presència de visitants estrangers que pernocten a la ciutat (que es mouen majoritàriament en TP i en modes NM) i s'allotgen en gran mesura a l'Eixample i a Ciutat Vella.
- És **destacable** també el **baix ús del vehicle privat**. La majoria de visitants estrangers no disposen de vehicle propi i en els desplaçaments motoritzats utilitzen majoritàriament el TP.
- Un **4%** dels usuaris que anaven a peu utilitzen la **bicicleta** per accedir al Litoral. Aquest percentatge és superior a la mitja de la ciutat que se situa en el 2%, fet que converteix la **bicicleta** en un **mode de transport atractiu** per accedir al litoral.
- Dels **usuaris que anaven en bici** en el moment de l'enquesta, el **85%** van arribar al litoral en aquest mode, mentre que un 7% ho van fer a peu i la resta en altres modes.



Mobilitat als espais públics urbans. Repartiment modal per àmbits



Repartiment modal

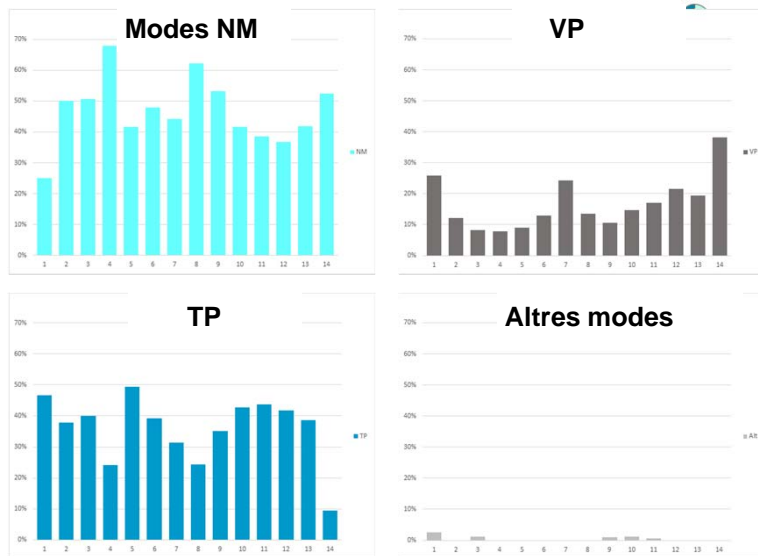
Per àmbits, s'observen **diferències en el repartiment modal**. En el punt 1 (WTC) per exemple, el TP (47%) i el VP (25%) assoleixen valors superiors degut a què la mobilitat **laboral i l'oci** són majors en aquest punt respecte la resta i els motius d'oci i passeig són menors.

Un altre punt amb un comportament molt diferenciat és el **14 (platges de Llevant i Nova Mar Bella)** on, tot i que els modes NM tenen valors molt elevats (52%), la presència del **vehicle privat és molt superior (38%) a la del transport públic (10%)**. L'efecte de l'aparcament gratuït en superfície n'és el principal motiu.

Al punt 4 i als punts 8 i 9 (entre la platja de **St. Miquel i la de la Barceloneta**), són els indrets on els modes NM tenen un **major pes (53%-68%)**. Aquest fet s'explica per la **proximitat dels residents amb el Gòtic i la Barceloneta**, per l'atractiu d'aquests punts i en general per la proximitat amb l'origen dels recorreguts.

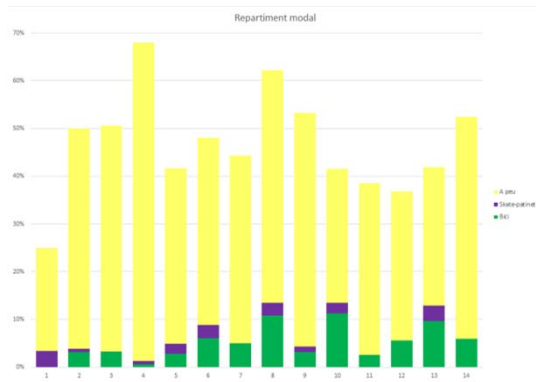
En el cas del **VP**, destaquen els punts 1, 7, 12 i 14. El punt 1 té una mobilitat laboral important que podria justificar aquest fet. Per la seva banda, **l'àmplia oferta d'aparcament entre la platja de la Barceloneta i el Fòrum** (i en especial al Port Olímpic i sobretot a les platges de Llevant) fan que **l'ús del VP augmenti** amb la proximitat al Besòs. A l'altra banda, a tot l'arc del Port Vell, l'ús del VP és molt baix.

El TP, té un comportament irregular al llarg del Litoral. Així, al punt 4 i als punts 7, 8 i 9 així com al 14 l'ús del TP és força més baix. **En els primers casos però, aquest fet no és degut a la manca de transport públic sinó a la proximitat amb la ciutat antiga (4 i 9) i al propi motiu del desplaçament que és el passeig i fer esport**. En el 14, la **manca d'una oferta competitiva de transport públic** juntament a l'àmplia oferta d'aparcament sí que en són els principals motius.



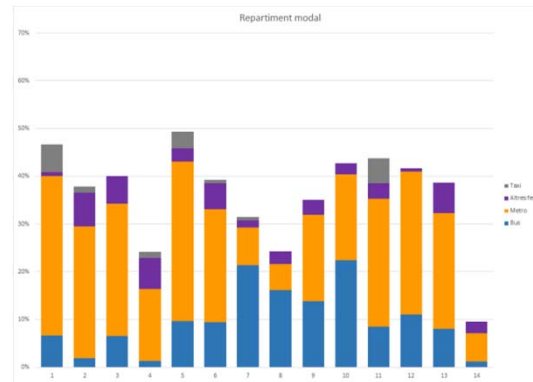


Mobilitat als espais públics urbans. Repartiment modal per àmbits

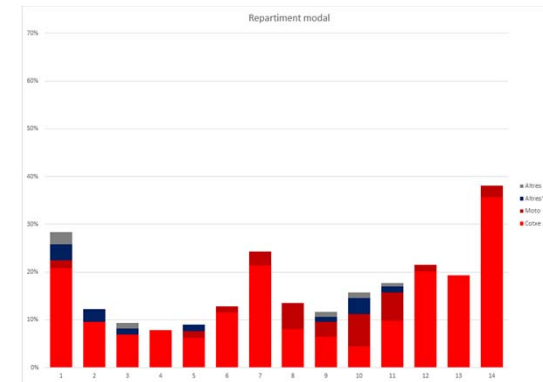


Tal i com s'ha vist, la **bicicleta** és més utilitzada en l'accés al Litoral que la resta de desplaçaments que es produeixen a la ciutat. Tot i així, les diferències per àmbits són notables. Destaquen especialment els àmbits **8, 10 i 13 amb valors superiors al 10%**. La **llunyania de l'hotel W**, la presència d'una **infraestructura àmplia i ben definida al punt 10** i l'**atractiu del passeig** juntament a una **menor accessibilitat en TP** al 13 en són els motius principals.

També l'ús d'altres modes com patinets o skates són dignes de menció en aquests àmbits, així com al 4 i a l'1.



- En el cas del **TP** s'observa un **ús majoritari de l'autobús** entre les platges de St. Sebastià i St. Miquel. Aquest fet és degut a la llunyania del metro. Entre la Barceloneta i el Somorrostro l'ús de l'autobús i del metro és al 50% cadascun.
- Per contra, en tot l'**arc del Port Vell** (1-6), l'ús de l'**autobús és molt més baix** que el metro, tot i ser un servei molt potent en aquest àmbit central.
- A **partir del Port Olímpic**, l'ús de l'**autobús és baixa molt** i el metro segueix sent majoritari tot i que en aquest cas l'oferta d'autobús és molt menor que en el cas del Port Vell.

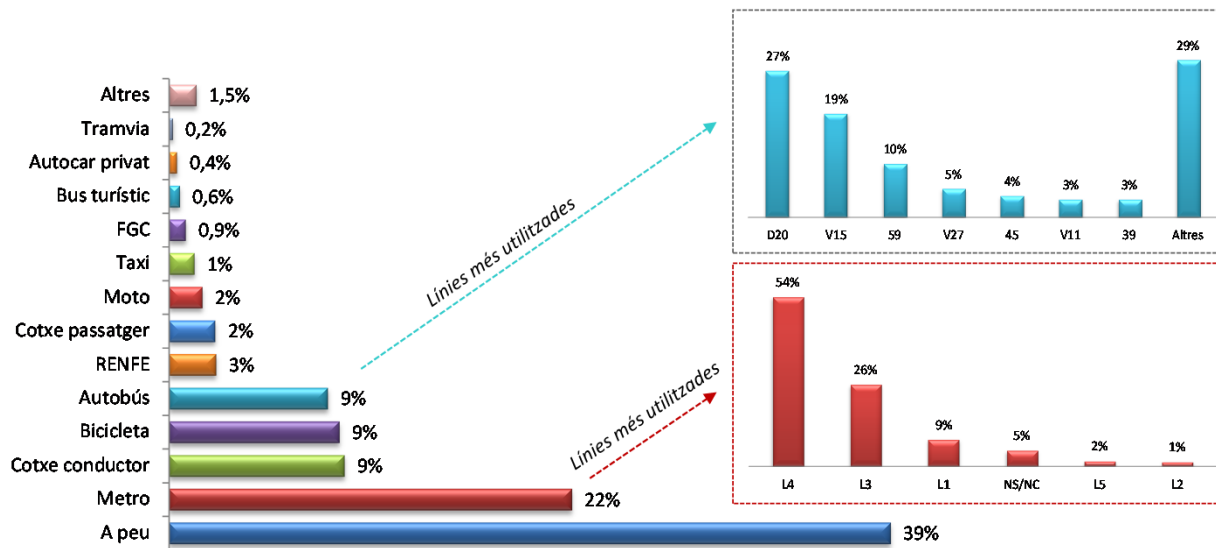


- El **cotxe** és el **mode privat més utilitzat** en l'accés al litoral. Destaquen com a punts més utilitzats l'1, el 7 i amb diferència el 14. La **mobilitat laboral** al WTC, la **presència d'aparcaments** a l'hotel W i la plaça del Mar i l'aparcament en superfície a Llevant en són els motius.
- La moto és en general poc utilitzada (1%) si es compara amb la resta de la ciutat (5,9%), tot i que existeixen certs punts, (8, 7, 9, 10 i 11) on el seu ús és molt notable (3%-7%). La presència de vehicles al carrer al Centre de Recerca Biomèdica, a l'Hospital del Mar així com als entorns del Port Olímpic és molt notable.



Mobilitat als espais públics urbans. Repartiment modal. TP

- Dins el transport públic, l'accés en **autobús** només es produeix en **el 9%** dels desplaçaments (un 22% en metro), lleugerament més baix que a la mitja de la ciutat (11%). Els usuaris d'origen estranger utilitzen en major mesura el metro i a més l'oferta d'autobús és variable al llarg del litoral.
- El metro**, per contra, assoleix **valors més elevats (22%)** que la mitja dels residents a la ciutat (14%). Aquest fet s'explica perquè la **major afluència** de visitants es produeix en els àmbits 1-5 i del 9-12 on **el metro té una bona cobertura**. A més, el metro és un mode més fàcil d'utilitzar per als visitants que l'autobús. El fet que l'accessibilitat en modes ferroviaris a llevant és més escassa i que l'atractiu d'aquests espais és menor, motiva una menor afluència a aquests espais.



• Autobús

Les línies d'autobús més utilitzades són la **D20**, la **V15** i la **59**. La resta de línies (V27, 45, V11 i 39) tenen valors molt més baixos. En general són les línies més pròximes a Ciutat Vella les més utilitzades, mentre que només la V27 a St. Martí té un cert ús.

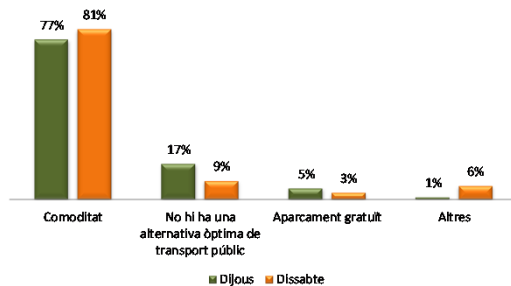
• Metro

En el cas del metro, la **L4** i la **L3** són les més utilitzades, ja que de fet són les úniques que donen servei al litoral (80% dels desplaçaments en metro).



Mobilitat als espais públics urbans. Opinió

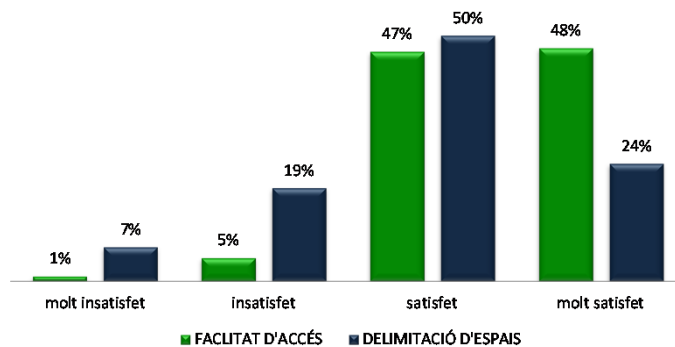
Motiu per accedir en cotxe



Motiu per accedir en cotxe

- Segons els enquestats, el motiu més important per utilitzar el cotxe és la **comoditat (80%)**, molt per sobre d'altres motius com la no existència d'una alternativa òptima en transport públic (9%-17%). **L'aparcament gratuït té poca rellevància (3%-5%)** segons els enquestats, **tot i que** a la vista del repartiment modal assolit sobretot en el cas del punt 14, la **relació entre aparcament gratuït i repartiment modal és molt evident.**

Opinió sobre la facilitat d'accés i delimitació dels espais entre vianants i ciclistes



Opinió

- La **gran majoria dels enquestats es mostren satisfets o molt satisfets (95%)** amb l'accessibilitat als espais públics del Front Litoral.
- El nivell de satisfacció disminueix en referència a la delimitació dels espais entre ciclistes i vianants. Els molt satisfets baixen al 24%, els molt insatisfets augmenten fins al 7% i els insatisfets al 19%. En general però la valoració és **positiva (75% entre satisfets i molt satisfets).**



03.2

Mobilitat a les platges

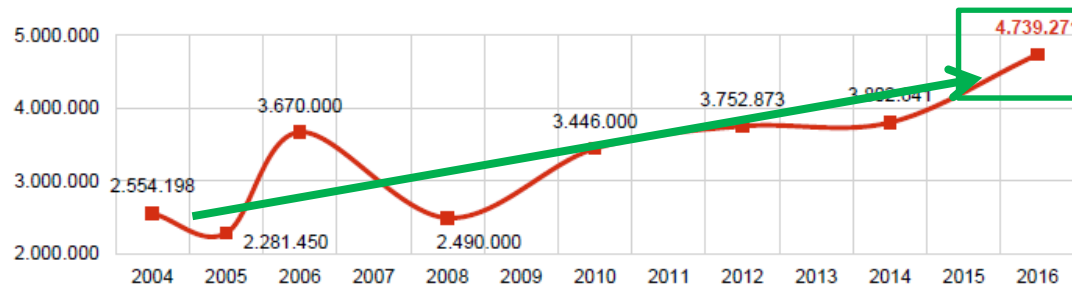
B



Mobilitat a les platges. Nombre d'usuaris

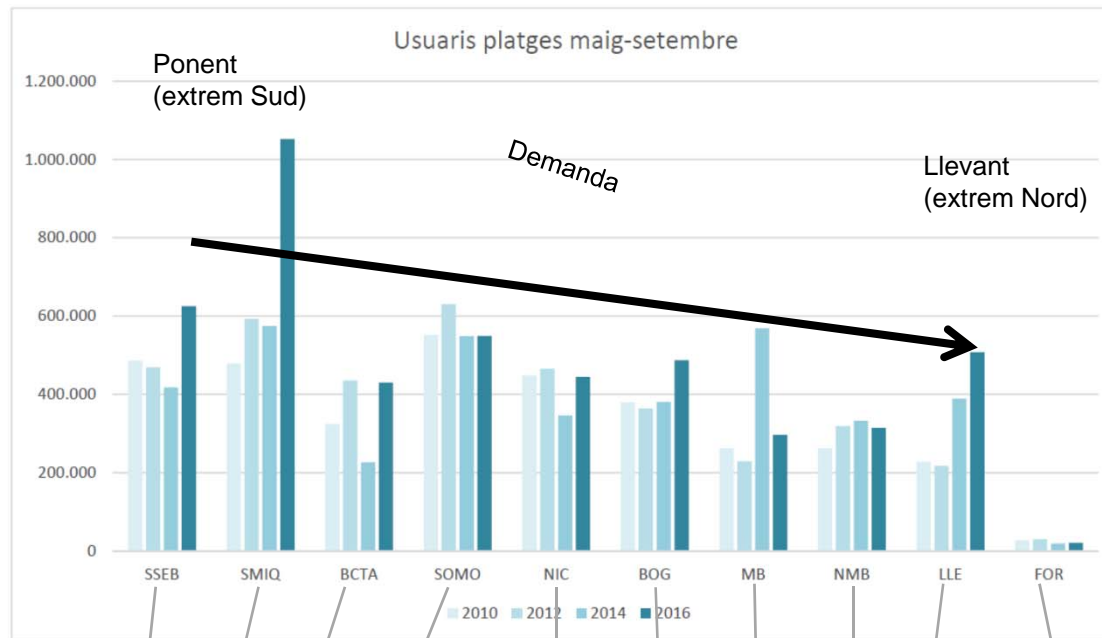


- L'**ocupació** de les platges de Barcelona presenta una **clara tendència a l'alça**.
- Al 2016 van arribar a acollir al voltant de **QUATRE MILIONS SET-CENTS MIL** visitants, i van superar gairebé en **1 M** el nombre d'usuaris en anys anteriors.
- A banda d'aquesta tendència a l'alça cal remarcar que l'any **2016** va ser un any excepcionalment **bo** pel que fa a la **climatologia**, que és un **factor determinant** per a l'ús de les platges.
- Diàriament visiten durant la temporada de platges (maig-setembre) un mínim de **16.000** persones (**maig**) i un màxim de **45.000** persones (**juliol**).
- En termes de **desplaçaments**, s'estima que diàriament, els mesos de **maig i setembre** les platges poden generar entre **30.000 i 40.000** desplaçaments diaris, mentre que durant els **mesos de juny, juliol i agost** aquest valor s'eleva fins als **70.000-90.000**, amb la màxima situada el mes de juliol.





Mobilitat a les platges. Distribució per platges



Les platges de l'**extrem sud** són en general les més ocupades i la demanda va decreixent amb la proximitat al Besòs:

- A les platges més pròximes a Ciutat Vella (entre St. Sebastià i Somorrostro) s'hi concentren la majoria **dels usuaris (56%)**.
- Les de la **Nova Icària, Bogatell i Llevant** també tenen una alta freqüentació, mentre que les **menys transitades són les de la Mar Bella i la Nova Mar Bella**. A molta distància de totes elles es troba la zona de **banys del Fòrum**, on només hi van el **0,4%** dels usuaris de platges. Les característiques físiques de l'espai, la seva ubicació i els condicionaments d'accés per la celebració d'esdeveniments a la plaça del Fòrum no ajuden a consolidar els usuaris d'aquest espai.

Respecte el 2014 totes les platges (a excepció de la Mar Bella i Nova Mar Bella) augmenten la seva demanda, especialment al **sud i a Llevant**.

- La platja de **Sant Miquel** és la que té un **augment més notable** d'usuaris (un 83% respecte el 2014). **La platja de Llevant consolida** la seva posició com a platja atractiva per als usuaris, un augment ja apreciat entre el 2012 i el 2014 (+79%) i consolidat entre el 2014 i 2016 (+30%).



Mobilitat a les platges. Ocupació i densitat per platges

Matí: 9h-11h



Al **matí** és la franja del dia on hi ha **menys** **aflluència** a les platges. S'estimen ocupacions mitjanes per sota del 21% i m2/persona als **12,5 m2** a totes les platges.

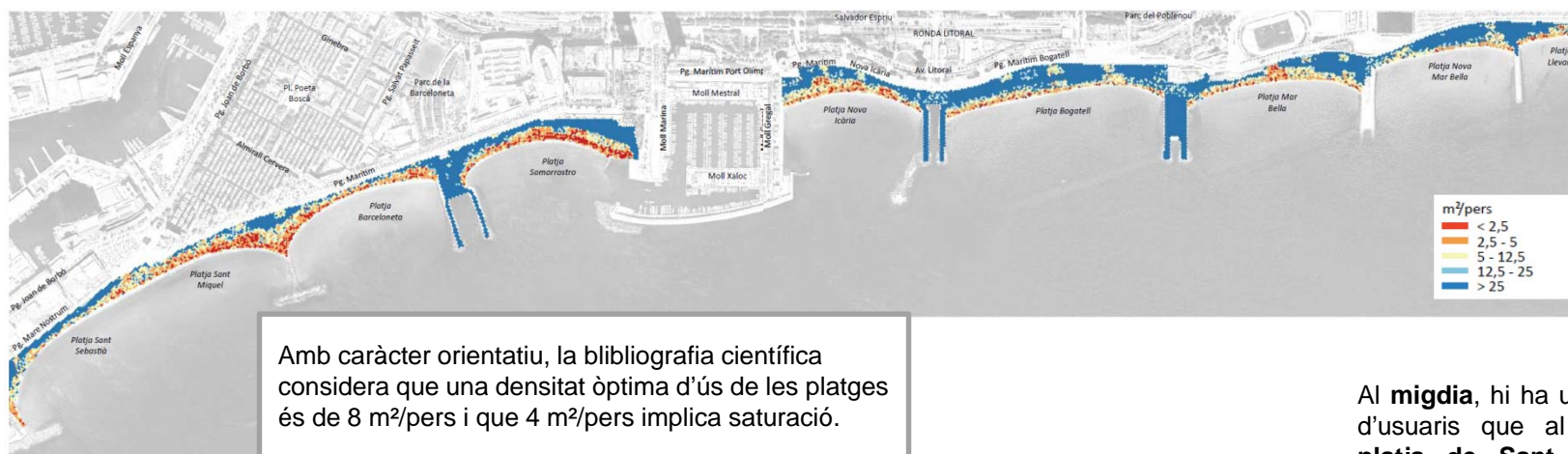
Pel que fa a les pautes d'ús, s'observa com la gent es concentra únicament a primera línia de mar. Aquesta conducta està directament relacionada amb la baixa ocupació.

	Sant Sebastia	Sant Miquel	Barceloneta	Somorrostro	Nova Icària	Bogatell	Mar Bella	Nova Mar Bella	Llevant
OCUPACIÓ (% de la platja)	13 %	21 %	14 %	14 %	18 %	14 %	16 %	16 %	21 %
DENSITAT (m²/pers)	20,3	12,9	19,2	18,5	15,3	19,4	16,5	16,5	12,9
NOMBRE DE PERSONES	1.009	1.921	1.480	2.008	1.851	2.709	2.023	1.366	1.327



Mobilitat a les platges. Ocupació i densitat per platges

Migdia: 13h-14h



	Sant Sebastia	Sant Miquel	Barceloneta	Somorrostro	Nova Icària	Bogatell	Mar Bella	Nova Mar Bella	Llevant
OCUPACIÓ (% de la platja)	26 %	54 %	37 %	36 %	31 %	17 %	24 %	17 %	25 %
DENSITAT (m ² /pers)	10,4	5,1	7,4	7,5	8,8	15,5	11,4	15,5	10,9
NOMBRE DE PERSONES	1.970	4.854	3.842	4.946	3.207	3.359	2.930	1.453	1.568

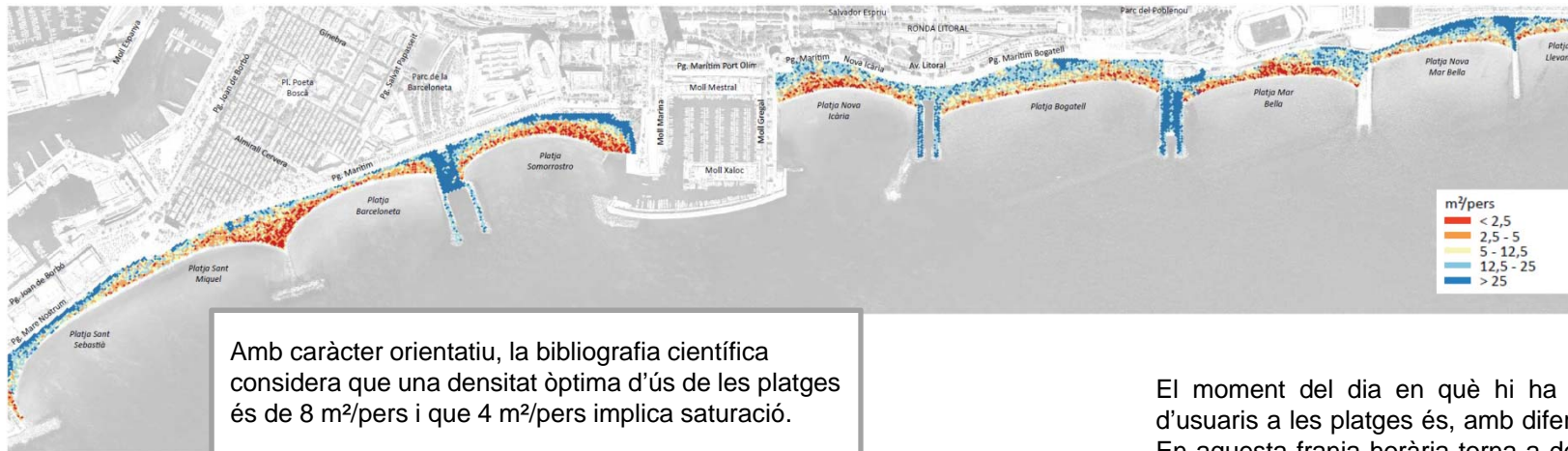
Al **migdia**, hi ha una **major aflluència** d'usuaris que al **matí**. Destaca la **platja de Sant Miquel**, amb una ocupació mitjana del 54% i uns **5 m²** per persona, que ja comença a ser un valor que denota una certa incomfortabilitat pels usuaris.

Pel que fa a les pautes d'ús, el nivell d'ocupació encara permet que els usuaris segueixin concentrant-se, preferentment, a primera línia de mar, però amb una densitat més elevada.



Mobilitat a les platges. Ocupació i densitat per platges

Migdia: 18h-19h



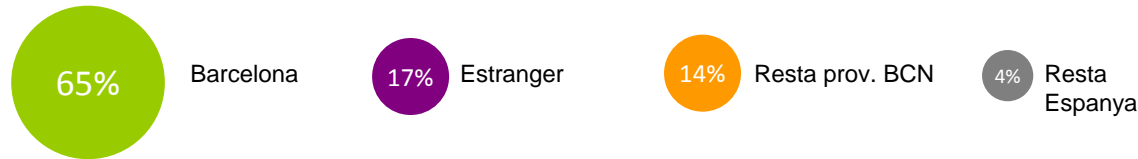
El moment del dia en què hi ha **més aflluència** d'usuaris a les platges és, amb diferència, la **tarda**. En aquesta franja horària torna a destacar la platja de **Sant Miquel**, amb una ocupació mitjana del 56% i un espai disponible inferior a **5 m²** per persona. La **manca d'espai** també s'estén a les platges de **Somorrostro i Barceloneta**.

A la tarda la gent ja no es concentra a primera línia de mar, sinó que els usuaris es reparteixen al llarg de l'àrea de tota la platja, ocupant també els espais de joc i lleure (vòlei, futbol, etc.).

	Sant Sebastia	Sant Miquel	Barceloneta	Somorrostro	Nova Icaria	Bogatell	Mar Bella	Nova Mar Bella	Llevant
OCUPACIÓ (% de la platja)	24 %	56 %	45 %	48 %	43 %	32 %	43 %	27 %	33 %
DENSITAT (m²/pers)	11,5	4,9	6,1	5,8	6,3	8,5	6,4	9,9	8,2
NOMBRE DE PERSONES	1.787	5.062	4.711	6.466	4.486	6.176	5.214	2.266	2.078



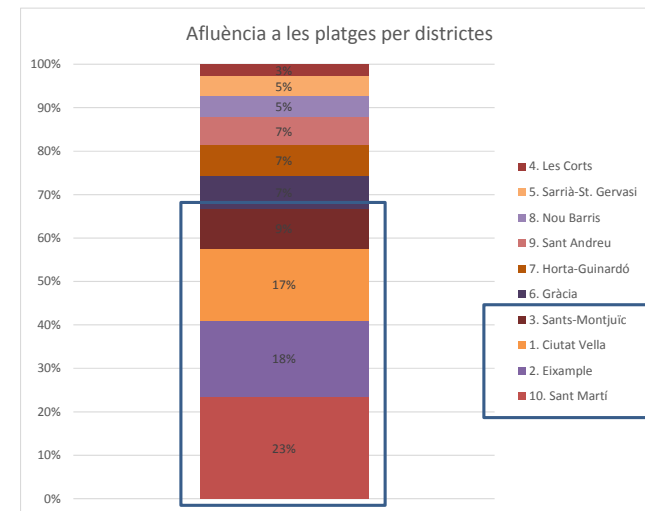
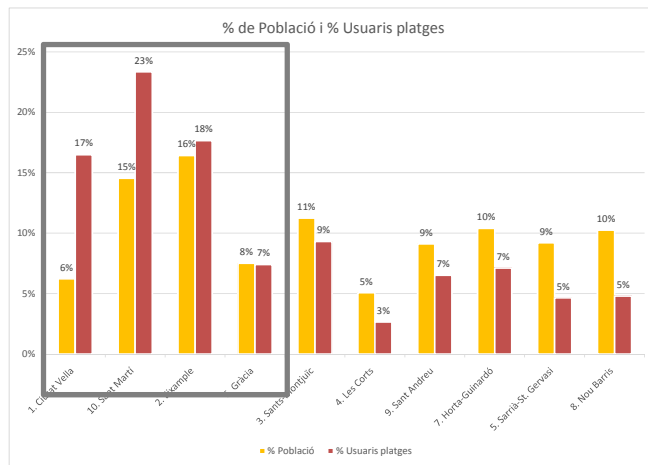
Mobilitat a les platges. Origen dels usuaris



- La **majoria** d'usuaris de les platges resideixen a la ciutat de **Barcelona (65%)**.
- Hi ha un alt percentatge també de **residents estrangers (17%)** i **d'altres municipis** de la resta de la província de BCN (14%).
- Els usuaris d'origen **estranger** tenen tendència a concentrar-se a les platges de **més al sud** (entre St. Sebastià i la Mar Bella) i especialment a St. Miquel (30%) i la Barceloneta (20%).
- Els usuaris de la **resta de la província** de BCN tenen més tendència a concentrar-se a les **platges de Llevant** (al voltant del 30% entre la Nova Mar Bella, Llevant i el Fòrum).



Mobilitat a les platges. Origen dels usuaris. BCN



En termes relatius a la població del districte:

- La majoria (65%) dels usuaris de les platges són barcelonins. Els districtes que proporcionalment utilitzen més les platges són:
 - Ciutat Vella (+10%)
 - Sant Martí (+9%)
 - Eixample (+1%)
 - Gràcia (=)

En termes relatius a l'aflluència a les platges:

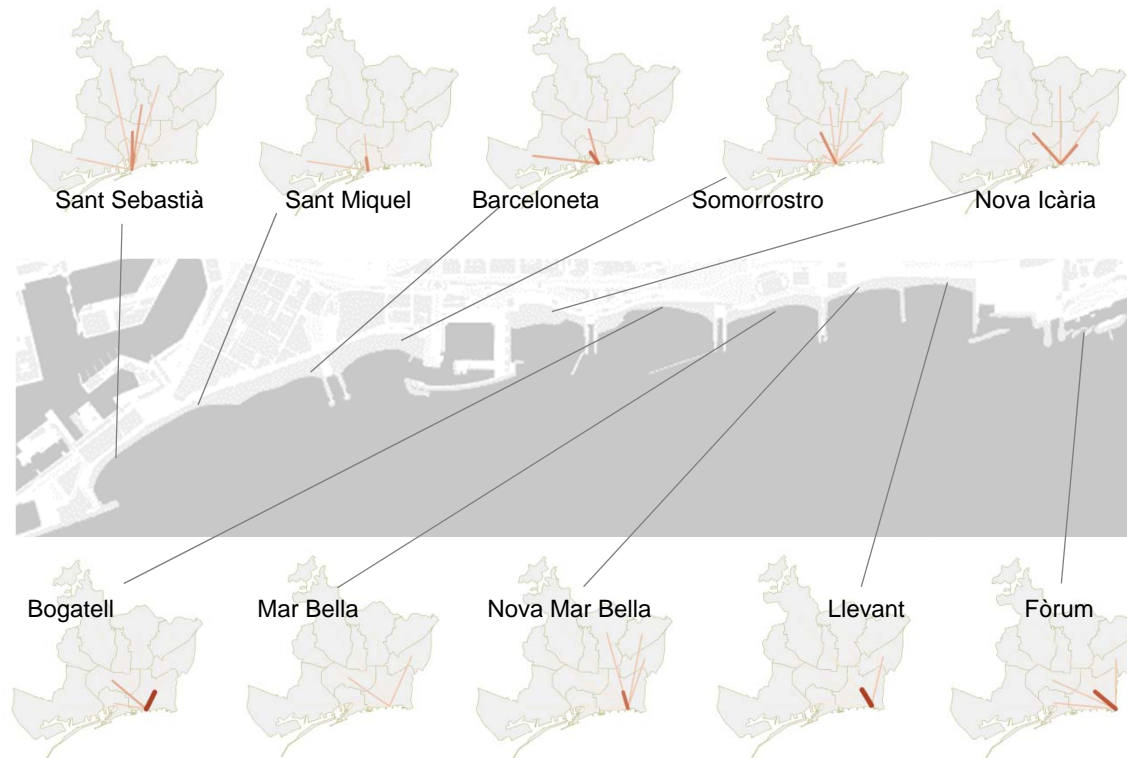
- Els 4 districtes més pròxims al litoral són els que aporten més usuaris a les platges:
 - Sant Martí (23%)
 - Eixample (18%)
 - Ciutat Vella (17%)
 - Sants Montjuïc (9%)

48% població **67%** usuaris

Cal tenir en compte, a més, que la majoria de visitants estrangers s'allotgen en els districtes de l'Eixample, Ciutat Vella i St. Martí i que per tant l'origen dels desplaçaments des d'aquests districtes és superior.



Mobilitat a les platges

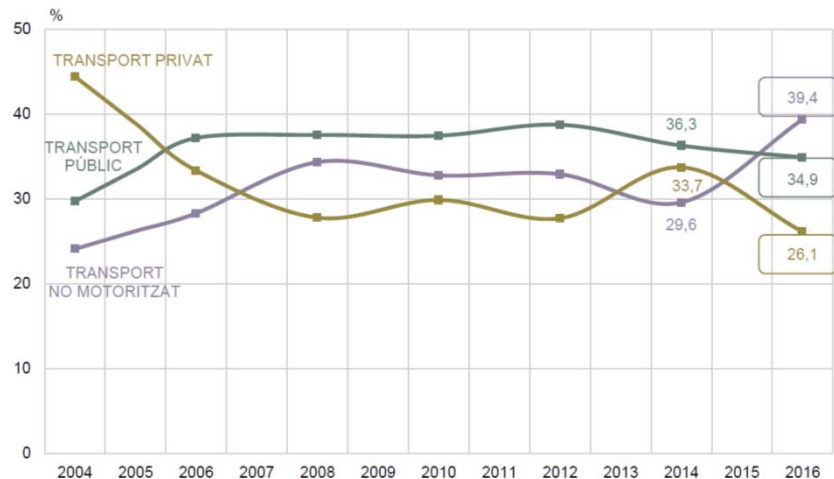


- De manera natural, les platges situades més al sud de la ciutat reben més usuaris dels barris de **Sants, Sarrià, l'Eixample, Gràcia i Ciutat Vella** (Sant Sebastià-Somorrostro).
- La **Nova Icària** bascula entre els districtes de **l'Eixample i Sant Martí**.
- A partir d'aquesta platja el Districte predominant és **Sant Martí**, tot i que l'Eixample i Ciutat Vella tenen també un pes important. **Sant Andreu, Nou Barris i Horta** també prefereixen aquestes platges a les situades més al sud.



Mobilitat a les platges. Repartiment modal

Evolució del repartiment modal a les platges 2004-2016.
Enquesta de platges 2016.



Segons l'evolució del repartiment modal, entre el 2008 i el 2012 l'ús dels diferents modes es va **mantenir força estable**, sent el TP el mode més utilitzat (37%) seguit dels modes NM (35%) i per últim del VP (30%). En les primeres i últimes edicions de l'enquesta, però, el comportament és diferent.

Entre 2004 i 2005 el **VP** tenia un paper **predominant** en l'accés a les platges (**45%**), una situació del tot indesitjable que va anar evolucionant cap a una reducció progressiva fins el 2008 quan es va mantenir en nivells mínims fins el 2012.

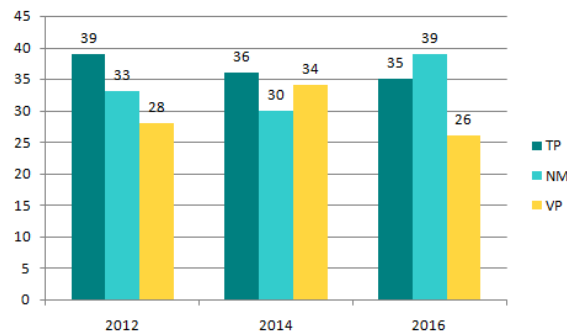
El **2014** però, es va produir un **repunt** molt important d'aquest mode que gairebé va assolir la quota modal del transport públic, sense arribar als màxims del 2004.

En la **darrera edició** de l'enquesta però, s'ha tornat a produir un **canvi molt significatiu**. Els modes **NM** han arribat gairebé al **40%** (10 punts més que en l'anterior edició) tot produint una **lleugera baixada** en el **TP** i una **disminució important** del **VP**. Aquest fet, però, no és tant degut a un canvi en el comportament modal dels usuaris, sinó més aviat a l'important augment del nombre de visites que es va produir en l'edició anterior, la majoria de les quals es van produir a les platges de St. Sebastià i la Barceloneta, però sobretot a St. Miquel on aquest mode de transport és amb diferència el més utilitzat.



Mobilitat a les platges. Repartiment modal

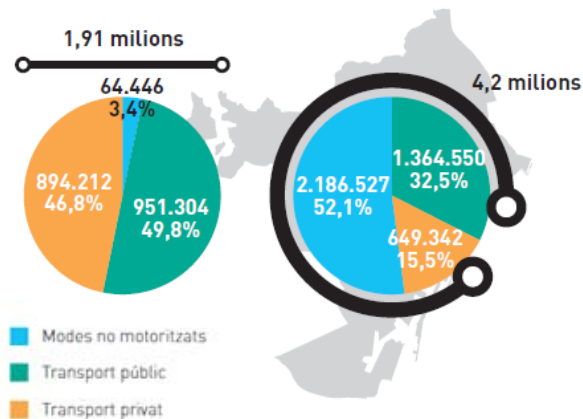
A les platges:



En l'accés a les platges, el **TP** ha sigut tradicionalment el mode més utilitzat, amb valors entre el **30% i el 39%**, a excepció de l'última edició on els modes **NM** han superat aquesta xifra. Aquesta quota modal és **més elevada** que en la mitja dels desplaçaments interns de la ciutat (32,5%).

Per contra, el **VP** (26%-30%) **assoleix** quotes **molt superiors a la mitja de la ciutat (15,5%)**. Si bé és cert que alguns dels desplaçaments tenen l'origen fora de BCN (on l'ús del VP està molt més estès), les dades mostren que el vehicle privat és un mode de transport molt atractiu per accedir al litoral.

A BCN:

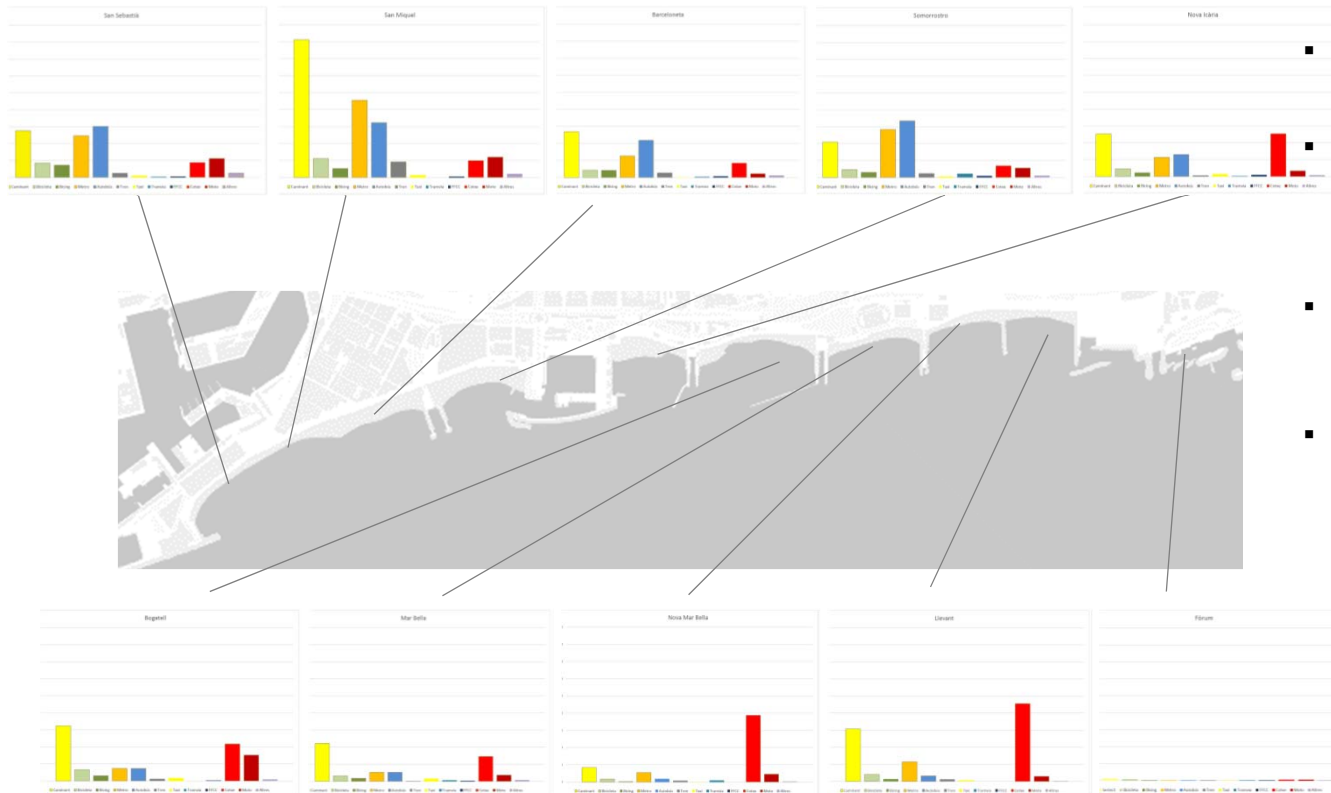


Els **modos NM**, per últim, **no són** els més utilitzats en general per accedir a les platges (a excepció d'aquest últim any on les platges més centrals han notat una major aflluència).

Accedir al litoral requereix doncs de modes (motoritzats o no) que permetin recórrer una certa distància. En l'actualitat, el **VP** sembla ser encara una **alternativa massa atractiva**. Caldria doncs, **potenciar el TP** i la bicicleta en aquests desplaçaments.



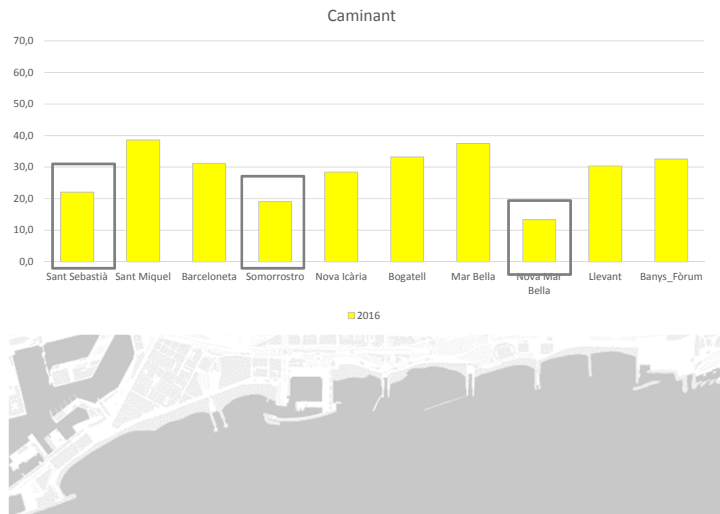
Mobilitat a les platges. Repartiment modal per platges



- El **repartiment modal** de les platges **varia** segons l'**oferta de transport** i la seva **localització**.
- Anar **a peu** és un dels modes més utilitzats per anar a totes les platges.
- La **bici** és poc utilitzada respecte altres modes però **molt més** que en el repartiment modal dels desplaçaments habituals.
- El **metro** i l'**autobús** són els modes de transport principals a les platges del sud.
- A partir de la **Nova Icària**, el vehicle privat (cotxe+moto) assoleix un pes molt important i passa a ser el mode principal.

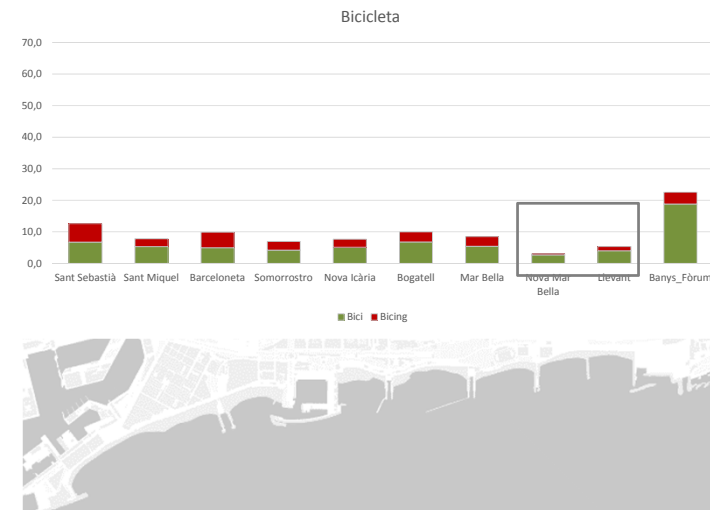


Mobilitat a les platges. Repartiment modal per àmbits



En general, **anar a peu** és un mode molt utilitzat a totes les platges, amb un percentatge que sol ser superior al **30%**. Existeixen certs punts però (**St. Sebastià, Somorrostro i Nova Mar Bella**) on el pes d'aquest mode és força inferior, especialment en aquest últim (**poc més del 10%**). En general però, el pes de la mobilitat **a peu és inferior** a la **mitja de la ciutat**.

En el cas de St. Sebastià s'explica per estar allunyada de zones residencials amb una massa crítica important al darrera. En el cas del Somorrostro en certa mesura també per aquesta causa però sobretot per tenir una gran oferta de TP al darrera que fa que aquests modes siguin majoritaris.

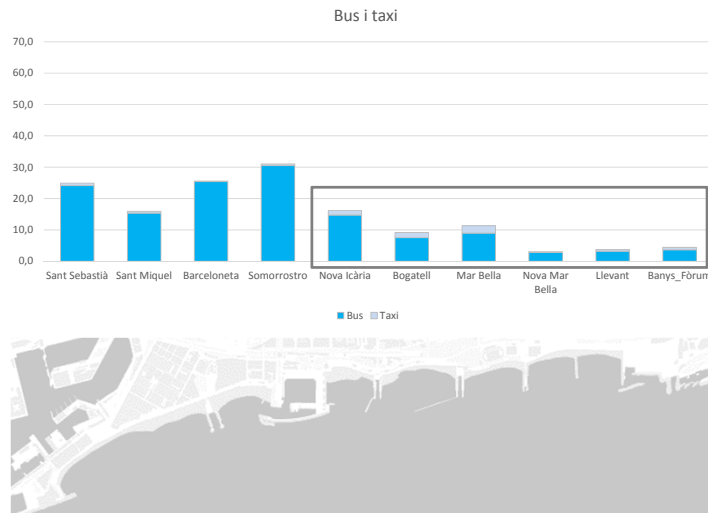


La bicicleta és un dels modes de transport menys utilitzats en comparació amb els altres, però el seu **ús és molt superior** als **desplaçaments habituals** a la ciutat. Així, mentre que la quota modal de la **bicicleta** assoleix aproximadament el 2% en els desplaçaments diaris, en l'**accés al litoral** arriba de mitja a un **10%** o fins i tot al **22% a la Zona de Banyes del Fòrum**. **La bici és doncs un mode de transport molt atractiu en l'accés al litoral**.

Només s'observen **dues platges** on els valors són **clarament inferiors: Nova Mar Bella i Llevant**. Aquest fet segurament és degut majoritàriament a la manca d'ancoratges per a bicicletes en aquest àmbit, així com a la manca de parades properes de bicing.

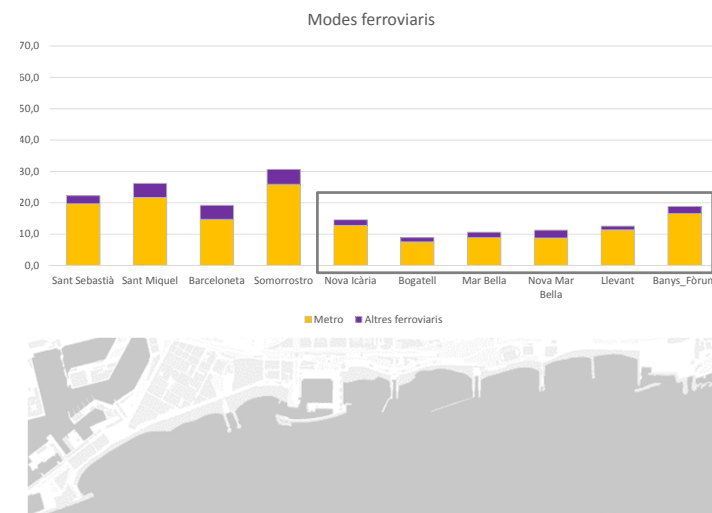


Mobilitat a les platges. Repartiment modal per àmbits



L'autobús i el metro assoleixen quotes modals similars en pràcticament tots els àmbits.

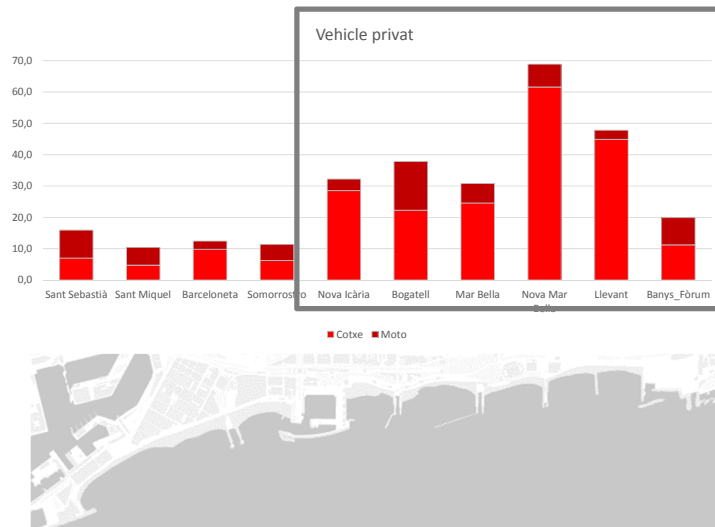
El **bus** mostra un comportament molt diferenciat abans i després del **Port Olímpic** i també a partir de la **Nova Mar Bella**. Mentre entre **St. Sebastià** i **Somorrostro** el seu ús oscil·la entre un **15%** i un **30%**, **més enllà del Port Olímpic** aquest ús està sempre per sota del **15%**, arribant fins a quotes mínimes del **3%** a la **Nova Mar Bella**, a **Llevant** i a la **Zona de Banyes del Fòrum**.



En el cas del metro també es mostra un **menor ús** d'aquest mode a partir del **Port Olímpic**, molt similar al comportament que té el bus. També hi ha similituds entre la Nova Icària i la Mar Bella, però en el cas del metro, a diferència del bus, **a partir d'aquest punt** l'ús es manté i fins i tot **augmenta lleugerament en la platja de Llevant** i del Fòrum, on les parades de la L4 del metro estan més a prop de la primera línia de mar.



Mobilitat a les platges. Repartiment modal per àmbits



De la mateixa manera que passava amb el transport públic, les **diferències** en el repartiment modal apareixen **abans i després del Port Olímpic**.

En les **platges més centrals**, entre St. Sebastià i Somorrostro, **l'ús del VP és molt minoritari** i la quota modal se situa en poc més del 10%.

A partir de la **Nova Icària**, el salt en el repartiment modal és molt notable, passant del 10% abans del Port Olímpic al **30% just després**.

L'efecte de l'**aparcament en superfície a les platges de Nova Mar Bella i Llevant és inqüestionable**. En la primera un **70%** dels usuaris hi accedeixen en vehicle privat, mentre que en la segona no arriba al **50%**.

A destacar també, l'ús de les motos a la platja del Bogatell i de la zona de Banys del Fòrum.



03.3

Conclusions generals

B



Conclusions

Afluència

- El nombre de **visitants anuals als espais públics del front litoral** s'ha estimat en **13M**, dels quals **7M** serien exclusius dels **espais públics urbans** i **6M** més correspondrien a les **platges**. Els mesos de juny, juliol i agost són els que presenten més demanda degut a la forta dependència de la climatologia en l'ús i gaudi dels espais litorals, sumat també a una forta afluència de visitants a la ciutat.
- S'estima que el nombre de **desplaçaments en un dia mig** pot **oscil·lar entre els 100.000 del mes de maig i setembre** fins a un **màxim de 160.000** el mes de **juliol**. Donat que l'afluència els dies laborables és inferior a la dels caps de setmana, aquests valors es tradueixen en un mínim d'uns **80.000** desplaçaments diaris durant un **dia laborable** del mes de **maig** i un **màxim de 220.000 un cap de setmana de juliol**. Això vol dir que la **mobilitat generada i atreta pels espais litorals representa entre un 3% i un 8% de la mobilitat que es produeix durant un dia feiner**.
- Aquesta enorme demanda fa necessari el tractament i la gestió d'aquest espai com una **EGA (Espai de Gran Afluència)** definit en la recent **Estratègia de mobilitat turística de Barcelona (EMT)** de Novembre de 2017.

Ocupació dels espais

- Els **espais públics** del litoral tenen un **ús molt més polaritzat que les platges**. Així, entre el moll de Barcelona i el Port Olímpic s'hi concentren més del **80% dels usuaris** i només el **Maremagnum sol** n'assumeix el **40%**. La **distribució dels usuaris a les platges** és més equitativa tot i que **les de ponent (entre St. Sebastià i Somorrostro) registren una major demanda (60%) que a llevant (el 40% entre la Nova Icària i Llevant)**. Les dades sobre la disponibilitat d'espai a la sorra mostren com les **platges més centrals estan arribant a límits molt pròxims** al que en la bibliografia científica s'entén ja com a **saturació** (4m²/persona). La major concentració de visitants a ponent versus una major disponibilitat d'espai a llevant, obren la porta a pensar en estratègies de reequilibri en l'ús del litoral.

Residència i origen dels usuaris

- Els espais públics del litoral són de **gran atractiu** tant per al **públic local com estranger i metropolità**. Així, en el cas de les **platges** el **65%** dels usuaris són barcelonins mentre que en els **espais públics urbans (EPU)** aquest percentatge baixa fins el **50%**. El públic estranger és superior als EPU que a les platges (27% i 17% respectivament) i el metropolità assoleix un percentatge similar (18%) en els dos casos.



Conclusions

- En la **distribució dins els espais**, s'observa com **el públic estranger es concentra** a la part **més central** de la ciutat, mentre que el **local** i sobretot el **metropolità** tendeix a fer-ho a les platges i els espais públics més allunyats (llevant). **Un comportament observat en els dos espais però més marcat en el cas de les platges**. Aquest fet s'explica per la residència dels diferents tipus d'usuaris i també per les diferències en matèria d'accessibilitat al litoral (més TP al centre i bona accessibilitat en VP a llevant i aparcament gratuït), que acaba provocant una certa tematització en l'ús dels espais segons el mode de transport.
- Els residents als **districtes** més propers al mar (**Sants-Montjuïc, l'Eixample, Ciutat Vella i St. Martí**) són els que **aporten**, amb diferència, **més usuaris al litoral**. En el cas de les platges ho fan en un **67% dels casos**, valor que s'eleva al **73%** en el cas dels espais públics urbans, mentre que la **població** d'aquests districtes no arriba al **50% del total**. **A les platges, és Sant Martí, qui més usuaris aporta mentre que en el cas dels espais públics és Ciutat Vella**.

Repartiment modal

- El **repartiment modal** té un **comportament diferenciat** en el cas dels **espais públics urbans i de les platges**.
- Als **EPU's**, els **modos NM (a peu i bici)** són majoritaris amb un **50%** dels desplaçaments, l'ús del **TP** arriba fins el **38%** i el **VP** només assumeix un **11%**. Si es compara amb els desplaçaments interns a la ciutat, els modes NM tenen un pes més baix (-6%), l'ús del TP és 10 punts superior i el VP 5 punts inferior.
- Aquests espais doncs presenten un **bon comportament modal** que s'explica per la concentració de l'**afluència als espais centrals, més propers al front edificat i per tant més susceptibles d'arribar-hi a peu, per ser també els millor comunicats en TP**, pel **motiu** en l'ús d'aquests espais (passeig, oci, anar a la platja i fer esport) que afavoreixen el mode a peu i pel fet que molts usuaris siguin **estrangers**, que no solen disposar de vehicle propi, sent el **TP** el mode més utilitzat.
- **A les platges, el repartiment modal és diferent**. Els modes **NM** només assumeixen un **39%** dels desplaçaments (més de 17 punts per sota del que es produeix en els desplaçaments interns a la ciutat), el **TP** arriba fins el **35%** (5 punts més) i l'ús del **VP** s'eleva fins el **26%** (11 punts més), podent arribar fins el 50%-70% a llevant. Tot i aquest alt valor, la quota del VP de la passada edició és la més baixa registrada de l'enquesta de platges, sent habituals valors de l'ordre del 30% o superiors, fet que indica l'alt atractiu d'aquest mode per accedir-hi.



Conclusions

- Aquest fet s'explica per un **major repartiment** dels usuaris en els diferents espais (la saturació de determinades platges fa que els usuaris estiguin disposats a anar més lluny), per un **origen dels desplaçaments més allunyat** que en cas dels EPU's (que requereixen de modes capaços de recórrer més distàncies), per una **proporció elevada de públic de fora de Barcelona** (les platges de llevant són molt pròximes a certs territoris metropolitans) i per les **diferències en l'accessibilitat** segons el mode de transport, que converteixen l'**àmbit de llevant** en un espai **molt atractiu** per als usuaris que es desplacen en **vehicle privat**.

Ús dels diferents modes de transport

- En general, el **mode a peu (29% a les platges i 39% als EPU's)** és baix si es compara amb els desplaçaments interns a la ciutat i presenta diferències entre els espais. En el cas de les platges, la de St. Sebastià (la més llunyana al front edificat), el Somorrostro (molt pròxima al metro) i la Nova Mar Bella són les que utilitzen menys aquest mode. En el cas dels EPU's, el Port Vell i la Barceloneta són els punts on aquest mode es fa servir més degut a la proximitat amb el centre de la ciutat i el front edificat.
- La **bicicleta** es posiciona com un mode **molt atractiu** tant per anar a la platja com als espais públics. En el cas de les **platges**, la quota modal arriba fins el **10%**, mentre que als **espais urbans** només fins el **4% si es tenen en compte els usuaris a peu o fins el 9% si s'inclouen també els que fan esport en bicicleta**. En tots dos casos, el **percentatge** és molt **superior** que a la **mitja de la ciutat (2%)**. El **bicing** pren un paper important, ja que gairebé **un terç dels desplaçaments** en bici es fan en aquest mode. Dins els espais, s'observa com a les platges de llevant l'ús d'aquest mode és molt menor (no hi ha infraestructura segregada, ni bicing ni ancoratges), tot i que per altra banda sí que sembla atractiu en el cas dels EPU's. Cal doncs tenir molt en compte aquest mode en l'accés al litoral.



Conclusions

- En el cas del **TP**, s'observen diferències molt importants entre els àmbits. En les **platges**, el **Port Olímpic** marca un **punt d'inflexió** molt important en el repartiment modal, de tal manera que entre les platges del Somorrostro i de la Nova Icària hi ha un descens del 33% en l'ús d'aquest mode que es compensa amb un augment molt important del VP. A partir de la **Nova Mar Vella** es produeix un altre **descens** molt notable degut majoritàriament a una **baixada en l'ús de l'autobús (l'ús del metro es manté)** que es compensa amb un augment espectacular del VP que arriba fins el 70%. Als **espais públics**, la **davallada** en l'ús del TP es produeix a partir de la **Nova Mar Bella** (el Port Olímpic no marca tant aquest efecte). També s'observa un **major ús del metro (22%) que del bus (9%) als espais públics**, mentre que a les **platges l'ús es troba repartit a parts iguals (16% per al bus i 16% per al metro)**. Aquest fet s'explica per una major concentració d'usuaris als espais públics centrals que tenen una millor cobertura de metro que a les platges. Per contra, la majoria de platges tenen el metro lluny i el bus es presenta com un mode competitiu sempre i quan l'oferta d'aparcament no sigui àmplia i gratuïta.
- **El comportament que s'acaba de mostrar en l'ús del TP té una rèplica en l'ús del VP.** A les **platges**, es produeix un augment del 20% (es passa del 10% al 30%) entre el **Somorrostro i la Nova Icària**, i un altre encara més bruscat entre la **Mar Bella i la Nova Mar Bella (+40%)** on la quota del VP arriba fins el 70% i el 50% a la de Llevant. Als **espais públics**, aquest augment es produeix també a la **Nova Mar Vella**, on es passa d'un 20% en l'ús del VP a la Mar Bella fins a un 40% a partir d'aquest punt. Als entorns del **Port Olímpic**, però, l'ús del VP en l'accés als espais públics es manté encara elevat.
- Cal destacar també que segons les dades, els **altres modes de transport** tals com el **Bus Turístic** (0,6% als espais públics, SD a les platges) o el **taxi** (1%) tenen un ús molt minoritari com a modes d'accés al litoral.