

Impuls de la mobilitat turística sostenible en el marc del Projecte PSTD “RIUNATUR”.

Manual de bones pràctiques

Maig 2026

ÍNDEX

1.	Introducció.....	4
2.	Principals problemàtiques detectades	5
3.	Objectius del manual	7
3.1.	Objectiu general	7
3.2.	Objectius específics	7
4.	Recomanacions i bones pràctiques de mobilitat turística sostenible.....	8
4.1.	Fonamentar alternatives al vehicle privat	8
4.2.	Ordenar i regular l'estacionament.....	11
4.3.	Desenvolupament d'iniciatives de carpooling.....	14
4.4.	Desenvolupament d'iniciatives de carsharing	17
4.5.	Potenciar la mobilitat activa	20
4.6.	Impuls dels serveis i infraestructures vinculades al cicloturisme	23
4.7.	Desenvolupament del cicloturisme sostenible.....	26
4.8.	Millorar la informació i la senyalització	29
4.9.	Gestionar la freqüentació turística	31
4.10.	Reforçar el paper dels agents turístics.....	33
4.11.	Reforçar la governança i la coordinació territorial	35
4.12.	Integrar la sostenibilitat ambiental en totes les actuacions	37
4.13.	Adaptar la gestió de la mobilitat a les característiques dels espais naturals.....	39
4.14.	Millorar la informació digital i la comunicació turística.....	41
4.15.	Incorporar sistemes de seguiment i monitoratge	44
5.	Principis generals del model de mobilitat turística sostenible	46
5.1.	Preservació ambiental	46
5.2.	Reducció de la dependència del vehicle privat.....	46
5.3.	Gestió equilibrada de la freqüentació	46

5.4.	Adaptació a les característiques del territori.....	46
5.5.	Coordinació territorial	46
5.6.	Integració paisatgística	46
5.7.	Informació i sensibilització	46
5.8.	Seguiment i adaptabilitat.....	46
6.	Fases d'implementació	47
6.1.	Actuacions a curt termini.....	47
6.2.	Actuacions a mig termini	49
6.3.	Actuacions a llarg termini	50
7.	Avaluació orientativa de la viabilitat de les mesures recomanades	52
7.1.	Criteris generals per a la implementació de les actuacions.....	53
8.	Criteris d'actuació en espais naturals sensibles.....	54
9.	Conclusions i línies estratègiques	56

1. Introducció

Els espais fluvials i naturals vinculats al projecte RIUNATUR constitueixen un dels principals recursos ambientals, paisatgístics i turístics del territori. En els darrers anys, aquests espais han experimentat un increment progressiu de la freqüentació turística, especialment durant els mesos d'estiu, els caps de setmana i els períodes festius. Aquest augment de visitants ha generat noves oportunitats econòmiques i de dinamització territorial, però també ha comportat impactes sobre la mobilitat, la gestió dels accessos, l'aparcament, la convivència amb els residents i la preservació dels valors naturals.

Molts municipis del territori comparteixen problemàtiques similars vinculades a la mobilitat turística, com la dependència del vehicle privat, la manca d'alternatives de transport públic eficients, la pressió sobre camins i carreteres locals, l'estacionament desordenat o la saturació puntual dels espais naturals.

Aquestes dinàmiques són especialment rellevants en un territori caracteritzat per una elevada sensibilitat ambiental, amb presència d'espais protegits PEIN, Xarxa Natura 2000 i diversos parcs naturals. En aquest context, la mobilitat esdevé un element central per garantir la sostenibilitat del model turístic i la preservació dels recursos naturals que actuen com a principal atractiu del territori. Aquest manual té com a finalitat establir criteris, recomanacions i orientacions per a la millora de la mobilitat turística als espais fluvials dels municipis participants en el projecte RIUNATUR.

El document recull un conjunt de criteris i recomanacions orientades a millorar la mobilitat turística als espais fluvials i naturals del territori, entre les quals destaquen:

- Alta dependència del vehicle privat.
- Saturació i desordre en les zones d'aparcament.
- Dèficit d'alternatives de transport públic.
- Accessos poc regulats als espais naturals.
- Manca de senyalització i informació al visitant.
- Pressió ambiental en entorns fluvials sensibles.

En aquest context, el manual es planteja com una eina pràctica dirigida a administracions públiques, agents turístics i gestors del territori, amb l'objectiu d'avançar cap a un model de mobilitat més sostenible, d'acord amb els objectius del projecte RIUNATUR de reduir impactes, gestionar millor la freqüentació i afavorir una relació més equilibrada entre l'activitat turística i la conservació del medi natural.

El document no planteja solucions homogènies ni mesures tancades, sinó un conjunt d'orientacions adaptables a les diferents realitats territorials dels municipis participants. Les recomanacions recollides s'han definit tenint en compte les característiques territorials, els patrons de mobilitat turística i les necessitats de gestió dels espais fluvials.

2. Principals problemàtiques detectades

L'anàlisi desenvolupada en el marc del projecte RIUNATUR posa de manifest que molts espais fluvials i naturals del territori comparteixen problemàtiques similars vinculades a la mobilitat turística, especialment durant els períodes de major afluència de visitants, com els mesos d'estiu, els caps de setmana i els dies festius.

En els darrers anys, l'increment de la freqüentació turística ha generat noves oportunitats de dinamització econòmica i promoció territorial, però també ha comportat impactes importants sobre els accessos, l'estacionament, la conservació ambiental i la convivència amb la població local. Actualment, el vehicle privat continua essent el principal mode d'accés als espais naturals, especialment en aquells municipis amb una oferta limitada de transport públic o amb espais situats lluny dels nuclis urbans. Aquesta elevada dependència provoca saturació de carreteres locals i camins forestals, incrementa l'estacionament irregular i genera problemes de seguretat viària i pressió ambiental sobre espais especialment sensibles.

Una de les problemàtiques més recurrents detectades al territori és la saturació i el desordre de l'estacionament. En molts espais fluvials s'observa l'ocupació de vorals, camins forestals i zones agrícoles, així com dificultats d'accés per a vehicles d'emergència i afectacions paisatgístiques derivades de l'aparcament informal. Aquesta situació es veu agreujada durant els períodes punta de freqüentació turística.

La diagnosi feta també evidencia la manca d'alternatives de mobilitat sostenible suficientment consolidades. En molts municipis encara existeixen dèficits importants pel que fa al transport públic, les connexions a peu o en bicicleta i els serveis de mobilitat compartida. Tot i el potencial del territori per fomentar formes de mobilitat més sostenibles, encara es detecten mancances d'infraestructura, de connectivitat i d'informació adaptada a les necessitats dels visitants.

Al mateix temps, determinats espais naturals registren episodis de saturació que generen impactes directes sobre el medi natural, com l'erosió de camins, l'acumulació de residus, la degradació d'entorns fluvials o la pressió sobre ecosistemes sensibles. Aquesta situació és especialment rellevant en espais amb figures de protecció ambiental, on resulta necessari compatibilitzar l'ús turístic amb la preservació dels valors ecològics i paisatgístics.

També hi ha mancances en la informació i la senyalització dirigida als visitants. En molts casos, la informació sobre accessos, regulacions, alternatives de mobilitat o estat dels espais naturals és limitada, dispersa o poc homogènia, fet que dificulta la planificació dels desplaçaments i pot incrementar els impactes derivats de la freqüentació.

Finalment, s'identifica la necessitat de reforçar la coordinació territorial i els sistemes de seguiment i monitoratge. La mobilitat turística supera sovint l'escala municipal i requereix estratègies compartides entre administracions, gestors dels espais naturals i agents turístics. Així mateix, la manca de dades homogènies sobre freqüentació i mobilitat dificulta l'avaluació de les actuacions implementades i la planificació de mesures adaptades a les necessitats reals del territori.

Figura 1. Principals reptes de la mobilitat turística en el territori RIUNATUR.



Font: Solucions Geogràfiques.

3. Objectius del manual

3.1. Objectiu general

Promoure un model de mobilitat turística sostenible que millori l'accessibilitat als espais fluvials i redueixi els impactes ambientals associats.

3.2. Objectius específics

Els objectius específics són:

- Reduir la dependència del vehicle privat.
- Fomentar l'ús de modes de transport sostenibles.
- Ordenar i regular les zones d'aparcament.
- Millorar l'accessibilitat als espais naturals.
- Optimitzar la informació i l'orientació al visitant.
- Afavorir una millor gestió dels fluxos turístics.
- Minimitzar la pressió ambiental sobre els espais fluvials.
- Impulsar models de mobilitat compatibles amb la conservació dels espais naturals.
- Potenciar la coordinació entre administracions i agents del territori.
- Promoure la mobilitat activa mitjançant itineraris a peu i en bicicleta.
- Millorar la seguretat viària als accessos dels espais naturals.
- Afavorir la desestacionalització i desconcentració dels fluxos turístics.
- Integrar la sostenibilitat en la planificació turística local.
- Reforçar el paper dels agents turístics en la sensibilització i orientació dels visitants.

4. Recomanacions i bones pràctiques de mobilitat turística sostenible

4.1. Fonamentar alternatives al vehicle privat

→ Impulsar serveis de transport llançadora

En aquells espais amb elevada afluència estacional es recomana estudiar la implantació de serveis de transport llançadora entre:

- Nuclis urbans.
- Aparcaments dissuasius.
- Estacions de tren o autobusos.
- Espais naturals amb alta freqüentació.

Aquests serveis poden funcionar únicament en períodes punta (estiu, caps de setmana o festius) i permeten reduir significativament el nombre de vehicles que accedeixen directament als espais sensibles.

Els serveis llançadora contribueixen a:

- Reduir la congestió viària.
- Minimitzar la necessitat de nous aparcaments.
- Millorar la seguretat dels accessos.
- Facilitar la gestió dels fluxos turístics.
- Reduir les emissions contaminants.

→ Potenciar el transport públic

Es recomana reforçar la coordinació amb operadors de transport públic per adaptar freqüències i horaris a la demanda turística real.

En molts casos, els horaris actuals estan orientats exclusivament a la mobilitat quotidiana dels residents i no responen als patrons de visita turística, especialment durant caps de setmana o períodes vocacionals.

Es recomana:

- Incrementar freqüències en temporada alta.
- Millorar les connexions amb espais turístics.
- Crear línies específiques d'accés a espais naturals.
- Coordinar horaris entre diferents serveis.
- Facilitar el transport de bicicletes.

→Fomentar el cotxe compartit

La diagnosi detecta una elevada ocupació baixa dels vehicles privats que accedeixen als espais naturals. Per aquest motiu, es recomana impulsar iniciatives de cotxe compartit mitjançant:

- Plataformes digitals.
- Campanyes de sensibilització.
- Coordinació amb allotjaments turístics.
- Aparcaments reservats per a vehicles compartits.
- Incentius d'accés o estacionament.

Aquestes mesures permeten reduir el volum de vehicles sense limitar necessàriament la capacitat de visita.

→Impulsar punts intermodals

Els municipis amb major concentració d'allotjaments i serveis poden actuar com a punts intermodals de distribució dels visitants.

Es recomana crear espais que integrin:

- Aparcament.
- Transport públic.
- Informació turística.
- Lloguer de bicicletes.
- Punts de recàrrega elèctrica.
- Connexions amb itineraris a peu.

Aquest model permet descongestionar els espais naturals i reforçar el paper dels nuclis urbans com a punts d'acollida.

→Impulsar iniciatives de mobilitat compartida

Hi ha una elevada dependència del vehicle privat per accedir als espais fluvials i naturals, així com una baixa ocupació dels vehicles en molts desplaçaments turístics.

Per aquest motiu, es recomana fomentar iniciatives de mobilitat compartida que permetin reduir el nombre de vehicles que accedeixen als espais naturals i disminuir la pressió sobre els accessos i les zones d'estacionament.

Les actuacions poden incloure:

- Promoció del cotxe compartit entre visitants.
- Coordinació amb allotjaments turístics per facilitar desplaçaments compartits.
- Creació de punts de trobada o aparcaments vinculats al carsharing.
- Difusió d'aplicacions o plataformes de mobilitat compartida.
- Incentius per a vehicles amb alta ocupació.

Aquestes mesures contribueixen a reduir la congestió, optimitzar l'ús de les infraestructures existents i disminuir els impactes ambientals associats a la mobilitat turística..

Figura 2. Fomentar iniciatives al vehicle privat.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.2. Ordenar i regular l'estacionament

→ Crear aparcaments dissuasius

Es recomana prioritzar la creació d'aparcaments perifèrics situats fora dels espais naturals més sensibles.

Aquests aparcaments haurien de:

- Integrar-se paisatgísticament.
- Prioritzar superfícies permeables.
- Disposar de senyalització clara.
- Connectar amb itineraris a peu o transport llançadora.
- Incorporar punts d'informació turística.

→ Regular l'aparcament en períodes punta

Es recomana implementar sistemes de regulació en espais amb elevada saturació:

- Zones blaves o verdes.
- Limitació horària.
- Reserva prèvia.
- Pagament en temporada alta.
- Control d'accés.

La regulació permet gestionar millor la capacitat de càrrega i reduir l'ús intensiu dels espais més sensibles.

→ Eliminar estacionaments informals

Es recomana recuperar ambientalment:

- Vorals degradats.
- Espais agrícoles ocupats.
- Zones forestals afectades.
- Àrees erosionades per estacionament reiterat.

Aquesta recuperació hauria d'anar acompanyada de:

- Senyalització.
- Barreres físiques dissuasives.
- Vigilància puntual.
- Alternatives d'estacionament regulat.

→Incorporar informació en temps real

La informació sobre ocupació dels aparcaments pot reduir desplaçaments innecessaris i evitar situacions de col·lapse.

Es recomana:

- Aplicacions mòbils.
- Panells informatius.
- Actualització web.
- Sistemes digitals de monitoratge.

Figura 3. Gestió sostenible dels aparcaments.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.3. Desenvolupament d'iniciatives de carpooling

→ Fomentar la difusió de plataformes de carpooling

Es recomana promoure l'ús de plataformes existents de mobilitat compartida, com BlaBlaCar, Hoop Carpool o altres aplicacions similars, aprofitant-les com a eina per reduir el nombre de vehicles que accedeixen als espais naturals.

Aquesta difusió es pot realitzar mitjançant:

- Webs municipals i turístiques.
- Oficines de turisme.
- Allotjaments turístics.
- Xarxes socials.
- Campanyes específiques durant la temporada alta.

La incorporació d'aquest tipus d'informació pot facilitar la creació espontània de desplaçaments compartits entre visitants amb orígens o destinacions similars.

→ Crear punts de trobada vinculats a aparcaments dissuasius

Es recomana habilitar espais específics de trobada per facilitar la mobilitat compartida entre visitants.

Aquests punts es poden localitzar en:

- Aparcaments dissuasius.
- Nuclis urbans principals.
- Estacions de transport públic.
- Equipaments turístics.
- Accessos principals als espais naturals.

Els punts de trobada haurien de disposar de:

- Senyalització específica.
- Informació orientativa.
- Bona accessibilitat viària.
- Connexió amb altres modes de transport.

Aquest model permet centralitzar els accessos i reduir la circulació dispersa en espais ambientalment sensibles.

→ Impulsar la coordinació amb allotjaments turístics

Els allotjaments turístics poden desenvolupar un paper clau en la promoció de la mobilitat compartida, especialment en entorns rurals o de muntanya.

Es recomana fomentar:

- La coordinació de desplaçaments entre clients.
- La difusió de plataformes de carpooling.
- La incorporació d'informació sobre mobilitat sostenible en les reserves.
- La creació de grups de mobilitat compartida associats als allotjaments.
- La promoció d'accés compartit a activitats i espais naturals.

Aquest tipus d'actuacions poden contribuir a reduir la pressió sobre els accessos i reforçar el paper dels agents turístics en la gestió sostenible de la mobilitat.

→ Reservar places d'aparcament per a vehicles compartits

Es recomana estudiar la possibilitat d'incorporar incentius específics per fomentar l'ús compartit del vehicle privat.

Entre les possibles mesures destaquen:

- Places reservades per a vehicles amb alta ocupació.
- Bonificacions tarifàries.
- Prioritat d'accés en períodes punta.
- Facilitats d'estacionament en aparcaments regulats.

Aquest tipus d'incentius poden afavorir un canvi progressiu dels hàbits de mobilitat dels visitants.

→ Integrar el carpooling en els portals de mobilitat i informació turística

Es recomana incorporar informació específica sobre mobilitat compartida dins les plataformes digitals de promoció turística i mobilitat sostenible del territori.

Aquesta informació pot incloure:

- Enllaços a plataformes de carpooling.
- Punts de trobada disponibles.
- Recomanacions d'accés compartit.
- Informació sobre aparcaments dissuasius.
- Alternatives al vehicle privat.

La integració del carsharing dins les eines digitals de comunicació turística contribueix a normalitzar aquest tipus de mobilitat i facilita que els visitants la considerin com una alternativa real d'accés als espais naturals.

Figura 4. Desenvolupament d'iniciatives de carpooling.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.4. Desenvolupament d'iniciatives de carsharing

→ Impulsar col·laboracions amb operadors de carsharing

Es recomana valorar la col·laboració amb iniciatives de vehicle compartit existents com Som Mobilitat.

Aquestes col·laboracions poden facilitar:

- L'accés a vehicles compartits en municipis turístics.
- La reducció de la dependència del vehicle privat.
- La promoció de vehicles elèctrics o de baixes emissions.
- La integració de serveis de mobilitat compartida dins les estratègies locals de sostenibilitat.

Aquest model pot resultar especialment útil en municipis amb elevada estacionalitat turística o amb connectivitat limitada mitjançant transport públic.

→ Crear punts de carsharing en espais estratègics

Es recomana habilitar punts específics de carsharing en localitzacions amb capacitat d'intermodalitat i elevada demanda potencial.

Aquests punts es poden situar en:

- Nuclis urbans principals.
- Aparcaments dissuasius.
- Estacions de tren o autobús.
- Equipaments turístics.
- Oficines de turisme.
- Punts d'accés als espais naturals.

Aquesta distribució permet afavorir la connexió entre diferents modes de transport i reduir els desplaçaments innecessaris amb vehicle privat.

→ Prioritzar vehicles de baix impacte ambiental

Es recomana que els serveis de carsharing incorporin preferentment:

- Vehicles elèctrics.
- Vehicles híbrids.
- Models de baixes emissions.

Aquesta estratègia contribueix a reduir els impactes ambientals associats a la mobilitat turística i reforça la coherència amb els objectius de sostenibilitat ambiental del territori.

Quan sigui possible, també es recomana incorporar:

- Punts de recàrrega elèctrica.
- Energia renovable associada als punts de càrrega.
- Sistemes de monitoratge de l'ús dels vehicles.

També es recomana prioritzar la implantació de serveis de carsharing en aquells municipis o aparcaments que ja disposin de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, especialment en aparcaments dissuasius o espais amb elevada freqüentació turística.

La disponibilitat d'infraestructura de recàrrega pot facilitar la incorporació de flotes compartides de baixes emissions i afavorir models de mobilitat turística més sostenibles i compatibles amb els objectius de descarbonització del territori.

En aquest sentit, es recomana reservar espais específics per a vehicles compartits elèctrics en aparcaments estratègics, reforçant la integració entre mobilitat compartida, electrificació i gestió sostenible dels accessos als espais naturals.

→ Integrar el carsharing dins la informació turística i de mobilitat

Es recomana incorporar informació específica sobre els serveis de carsharing dins les plataformes digitals i canals d'informació turística del territori.

Aquesta informació pot incloure:

- Localització dels vehicles disponibles.
- Funcionament del servei.
- Tarifes i condicions d'ús.
- Connexions amb transport públic.
- Punts de recàrrega elèctrica.

La integració del carsharing dins les eines de comunicació turística contribueix a augmentar la visibilitat d'aquest tipus de serveis i facilita que els visitants els considerin com una alternativa real al vehicle privat convencional.

→ Impulsar projectes pilot de mobilitat compartida

Es recomana valorar la implementació de proves pilot de carsharing en municipis o espais amb elevada freqüentació turística, especialment durant períodes punta.

Aquestes proves poden permetre:

- Avaluar la demanda real del servei.
- Analitzar la viabilitat tècnica i econòmica.
- Identificar necessitats d'infraestructura.
- Detectar possibles millores operatives.

La realització de projectes pilot pot facilitar la implantació progressiva de models de mobilitat compartida adaptats a les característiques específiques del territori.

Figura 5. Desenvolupament d'iniciatives de carsharing.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.5. Potenciar la mobilitat activa

→ Crear itineraris segurs i accessibles

Es recomana desenvolupar xarxes d'itineraris:

- A peu.
- En bicicleta.
- Adaptats a diferents nivells d'ús.

Els itineraris haurien de:

- Prioritzar la seguretat.
- Minimitzar la convivència amb trànsit motoritzat.
- Incorporar ombra i descans.
- Connectar punts d'interès.

→ Connectar nuclis urbans i espais naturals

Es recomana reforçar les connexions entre:

- Centres urbans.
- Allotjaments.
- Estacions i parades.
- Gorgs i espais fluvials.
- Equipaments turístics.

Aquest model afavoreix una experiència turística més integrada i redueix desplaçaments motoritzats curts.

→ Incorporar infraestructura ciclista

Es recomana:

- Aparcaments segurs per bicicletes.
- Punts de recàrrega de bicicletes elèctriques.
- Senyalització específica.
- Serveis de lloguer.
- Connexió amb vies verdes.
- Garantir l'accessibilitat universal

Quan les condicions ambientals i topogràfiques ho permetin, es recomana incorporar criteris d'accessibilitat universal:

- Paviments adequats.
- Senyalització accessible.
- Zones de descans.
- Informació inclusiva.

→ Incorporar aparcaments segurs per a bicicletes

La promoció de la mobilitat activa requereix disposar d'infraestructures adequades que facilitin l'ús de la bicicleta en els desplaçaments turístics i recreatius.

En aquest sentit, es recomana incorporar aparcaments segurs per a bicicletes en punts estratègics com:

- Nuclis urbans.
- Accessos als espais naturals.
- Aparcaments dissuasius.
- Oficines de turisme.
- Equipaments i serveis turístics.
- Parades o estacions de transport públic.

Aquests espais haurien de garantir:

- Seguretat i estabilitat.
- Bona visibilitat i senyalització.
- Integració amb els itineraris ciclistes existents.
- Protecció davant les inclemències meteorològiques quan sigui possible.
- Accessibilitat i facilitat d'ús.
- Compatibilitat amb bicicletes convencionals i elèctriques.

També es recomana incorporar, quan sigui viable:

- Punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques.
- Espais de reparació bàsica o manteniment.
- Sistemes de videovigilància en zones amb elevada freqüentació.
- Connexió amb serveis de lloguer de bicicletes o mobilitat compartida.

La disponibilitat d'aparcaments segurs contribueix a reforçar l'ús de la bicicleta com a alternativa real al vehicle privat, especialment en desplaçaments de curta distància entre nuclis urbans, allotjaments i espais naturals. Així mateix, afavoreix una experiència turística més sostenible, saludable i integrada amb el territori.

Figura 6. Foment de la mobilitat activa i connexions sostenibles.

CREAR ITINERARIS SEGURS I ACCESSIBLES

Es recomana desenvolupar xarxes d'itineraris:

- A peu.
- En bicicleta.
- Adaptats a diferents nivells d'ús.



Els itineraris haurien de:

- Prioritzar la seguretat.
- Minimitzar la convivència amb trànsit motoritzat.
- Incorporar ombra i descans.
- Connectar punts d'interès.



CONNECTAR NUCLIS URBANS I ESPAIS NATURALS

Es recomana reforçar les connexions entre:

- Centres urbans.
- Alotjaments.
- Estacions i parades.
- Ozgs i espais fluvials.
- Equipaments turístics.



Aquest model afavoreix una experiència turística més integrada i redueix desplaçaments innecessaris curts.

INCORPORAR INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Es recomana:

- Aparcaments segurs per bicicletes.
- Punts de recàrrega de bicicletes elèctriques.
- Senyalització específica.
- Serveis de lloguer.
- Connexió amb vies verdes.
- Garantir l'accessibilitat universal.



Quan les condicions ambientals i topogràfiques ho permetin, es recomana incorporar criteris d'accessibilitat universal:

- Paviments adequats.
- Senyalització accessible.
- Zones de descans.
- Informació inclusiva.

INCORPORAR APARCAMENTS SEGURS PER A BICICLETES

La promoció de la mobilitat activa requereix disposar d'infraestructures adequades que facilitin l'ús de la bicicleta en els desplaçaments turístics i recreatius.

En aquest sentit, es recomana incorporar aparcaments segurs per a bicicletes en punts estratègics com:

- Nuclis urbans.
- Accessos als espais naturals.
- Aparcaments d'hosteria.
- Oficines de turisme.
- Equipaments i serveis turístics.
- Parades o estacions de transport públic.



Aquests espais haurien de garantir:

- Seguretat i estabilitat.
- Bona visibilitat i senyalització.
- Integració amb els itineraris ciclistes existents.
- Protecció davant les intemperies meteorològiques quan sigui possible.
- Accessibilitat i facilitat d'ús.
- Compatibilitat amb bicicletes convencionals i elèctriques.

També es recomana incorporar, quan sigui viable:

- Punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques.
- Espais de reparació bàsica i manteniment.
- Sistemes de videovigilància en zones amb elevada freqüentació.
- Connexió amb serveis de lloguer de bicicletes o mobilitat compartida.

La disponibilitat d'aparcaments segurs contribueix a reforçar l'ús de la bicicleta com a alternativa real al vehicle privat, especialment en desplaçaments de curta distància entre nuclis urbans, allotjaments i espais naturals.

Així mateix, afavoreix una experiència turística més sostenible, saludable i integrada amb el territori.

Font: Solucions Geogràfiques.

4.6. Impuls dels serveis i infraestructures vinculades al cicloturisme

→ Crear punts de lloguers de bicicletes

Es recomana fomentar la implantació de serveis de lloguer de bicicletes convencionals i elèctriques en municipis amb potencial cicloturístic o amb connexió a itineraris pedalables existents.

Aquests punts de lloguer es poden situar en:

- Nuclis urbans principals.
- Oficines de turisme.
- Estacions de transport públic.
- Aparcaments dissuasius.
- Allotjaments turístics.
- Accessos a vies verdes i itineraris naturals.

La disponibilitat de bicicletes elèctriques pot resultar especialment rellevant en territoris amb pendents pronunciats o recorreguts de muntanya.

→ Desenvolupar punts de reparació i manteniment bàsic

Es recomana incorporar petits espais de reparació i manteniment bàsic per facilitar l'ús de la bicicleta i millorar la seguretat dels desplaçaments.

Aquests punts poden incloure:

- Eines bàsiques d'autoreparació.
- Infladors.
- Suports de manteniment.
- Punts de càrrega per bicicletes elèctriques.
- Informació tècnica sobre itineraris.

Aquest tipus d'infraestructura contribueix a augmentar la confiança i autonomia de les persones usuàries.

→ Implantar aparcaments segurs per a bicicletes

La promoció del cicloturisme requereix disposar d'espais d'estacionament adequats i segurs per a bicicletes.

Es recomana habilitar aparcaments segurs en:

- Nuclis urbans.
- Equipaments turístics.
- Oficines de turisme.
- Parades i estacions de transport públic.
- Aparcaments dissuasius.
- Accessos als espais naturals.

Aquests espais haurien de garantir:

- Bona visibilitat i accessibilitat.
- Seguretat i estabilitat.
- Protecció davant les inclemències meteorològiques quan sigui possible.
- Compatibilitat amb bicicletes elèctriques.
- Integració amb els itineraris pedalables existents.

→ Impulsar una xarxa bike friendly vinculada als allotjaments turístics

Es recomana fomentar l'adaptació dels allotjaments turístics a les necessitats específiques del cicloturisme mitjançant la creació d'una xarxa territorial bike friendly.

Els allotjaments poden incorporar serveis com:

- Guardabicycletes segurs.
- Espais de neteja de bicicletes.
- Informació sobre rutes ciclables.
- Eines bàsiques de reparació.
- Punts de recàrrega per bicicletes elèctriques.
- Serveis de transport d'equipatge o bicicletes.

Aquest model pot contribuir a reforçar la competitivitat turística del territori i atraure nous perfils de visitants vinculats al turisme actiu i sostenible.

→ Millorar la connexió amb vies verdes i itineraris pedalables

Es recomana reforçar la connectivitat entre municipis, espais naturals i infraestructures ciclistes existents per afavorir la continuïtat dels desplaçaments en bicicleta.

Entre les possibles actuacions destaquen:

- Millora de la senyalització cicloturística.
- Connexió entre nuclis urbans i vies verdes.
- Adequació d'itineraris pedalables segurs.
- Reducció de punts de conflicte amb trànsit motoritzat.
- Integració amb xarxes existents com Pirinexus o vies verdes.

La millora d'aquesta connectivitat pot facilitar una mobilitat més sostenible i afavorir la creació d'una xarxa cicloturística territorial integrada.

Figura 7. Impuls dels serveis i infraestructures vinculades al cicloturisme.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.7. Desenvolupament del cicloturisme sostenible

→ Crear productes turístics vinculats al cicloturisme

Es recomana desenvolupar propostes específiques orientades al turisme en bicicleta, integrant:

- Rutes temàtiques.
- Itineraris de natura i paisatge.
- Recorreguts culturals i patrimonials.
- Experiències gastronòmiques.
- Connexions entre municipis i espais fluvials.

Aquestes propostes poden contribuir a estructurar una oferta turística diferenciada i coherent amb els valors del territori.

→ Millorar la informació i orientació cicloturística

Es recomana reforçar la informació específica dirigida a persones usuàries de bicicleta mitjançant:

- Mapes digitals interactius.
- Perfils de desnivell i dificultat.
- Temps estimats de recorregut.
- Punts d'avituallament i descans.
- Informació sobre connexions amb transport públic.

La disponibilitat d'informació clara i actualitzada facilita una millor planificació dels desplaçaments i millora l'experiència turística.

→ Fomentar la intermodalitat bicicleta – transport públic

Es recomana reforçar la compatibilitat entre l'ús de la bicicleta i el transport públic.

Entre les possibles actuacions destaquen:

- Facilitats per transportar bicicletes en autobusos i trens.
- Aparcaments segurs en estacions i parades.
- Connexió dels itineraris pedalables amb els principals nodes de transport.
- Informació integrada sobre serveis disponibles.

Aquest model facilita l'accés sostenible al territori i redueix la dependència del vehicle privat.

→ Promoure accions de sensibilització i promoció

Es recomana impulsar accions de promoció del cicloturisme sostenible orientades tant a visitants com a agents locals.

Aquestes actuacions poden incloure:

- Campanyes de comunicació.
- Material divulgatiu.
- Jornades i esdeveniments cicloturístics.
- Promoció digital de rutes i serveis.
- Col·laboració amb entitats i empreses especialitzades.

Aquest tipus d'accions contribueixen a consolidar la imatge del territori com una destinació vinculada a la mobilitat sostenible i al turisme actiu.

Figura 8. Desenvolupament del cicloturisme sostenible.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.8. Millorar la informació i la senyalització

→Desenvolupar una senyalització homogènia

Es recomana implantar criteris comuns de senyalització territorial:

- Identitat visual coherent.
- Informació clara i sintètica.
- Indicació de temps i distàncies.
- Informació ambiental.
- Informar abans del desplaçament.

És important que el visitant disposi d'informació abans d'iniciar el trajecte:

- Estat dels accessos.
- Ocupació d'aparcaments.
- Restriccions temporals.
- Alternatives de mobilitat.

→Incorporar informació ambiental

La comunicació ha d'incloure continguts sobre:

- Fragilitat dels ecosistemes.
- Normes d'ús.
- Gestió de residus.
- Risc d'incendis.
- Respecte per activitats agrícoles i residents.

→Potenciar eines digitals

Es recomana:

- Mapes interactius.
- Apps de mobilitat.
- Codis QR informatius.
- Informació actualitzada en webs oficials.

Figura 9. Millora de la informació i la senyalització.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.9. Gestionar la freqüentació turística

→ Establir límits de capacitat

Es recomana definir capacitats de càrrega segons:

- Sensibilitat ambiental.
- Infraestructura disponible.
- Capacitat d'aparcament.
- Seguretat.
- Implantar sistemes de reserva

En espais especialment sensibles es poden implementar:

- Reserves digitals.
- Control d'aforament.
- Regulació temporal.

→ Diversificar els punts d'interès

Es recomana promoure:

- Espais menys coneguts.
- Itineraris alternatius.
- Nous recorreguts interpretatius.
- Activitats complementàries.

→ Desestacionalitzar la demanda

- Es recomana impulsar activitats:
- Fora de temporada alta.
- Vinculades al patrimoni cultural.
- Relacionades amb gastronomia i paisatge.
- Associades a senderisme i cicloturisme.

Figura 10. Estratègies per gestionar la freqüentació turística.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.10. Reforçar el paper dels agents turístics

→ Crear xarxes de col·laboració

Es recomana reforçar la coordinació entre:

- Ajuntaments.
- Allotjaments.
- Oficines de turisme.
- Empreses d'activitats.

→ Facilitar materials informatius

Els establiments poden proporcionar:

- Mapes.
- Recomanacions de mobilitat sostenible.
- Informació sobre regulacions.
- Alternatives al vehicle privat.

→ Impulsar formació específica

Es recomana desenvolupar formació en:

- Mobilitat sostenible.
- Gestió de visitants.
- Sensibilització ambiental.
- Informació territorial.

Figura 11. Coordinació i sensibilització dels agents turístics.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.11. Reforçar la governança i la coordinació territorial

→ Crear espais de coordinació

Es recomana impulsar:

- Taules de mobilitat turística.
- Xarxes de cooperació territorial.
- Sistemes compartits de dades.

→ Compartir eines i recursos

Es poden desenvolupar conjuntament:

- Plataformes digitals.
- Sistemes de monitoratge.
- Campanyes de sensibilització.
- Estratègies de regulació.

→ Establir criteris comuns

És important coordinar:

- Senyalització.
- Informació.
- Regulacions.
- Sistemes d'accés.

Figura 12. Governança i coordinació territorial de la mobilitat turística.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.12. Integrar la sostenibilitat ambiental en totes les actuacions

→Prioritzar actuacions de baix impacte

Es recomana:

- Minimitzar impermeabilitzacions.
- Utilitzar materials naturals.
- Integrar infraestructures al paisatge.
- Prioritzar solucions reversibles.

→Recuperar espais degradats

És important restaurar:

- Zones erosionades.
- Aparcaments informals.
- Camins degradats.
- Vorals afectats.

→Incorporar criteris climàtics

La planificació ha de considerar:

- Episodis extrems.
- Risc d'incendis.
- Vulnerabilitat hídrica.
- Increment de temperatures.

→Sensibilitzar els visitants

La sostenibilitat requereix també conscienciació:

- Respecte pels espais naturals.
- Reducció de residus.
- Comportaments responsables.
- Conservació dels ecosistemes.

Figura 13. Integració de la sostenibilitat ambiental en la mobilitat turística.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.13. Adaptar la gestió de la mobilitat a les característiques dels espais naturals

→Aplicar mesures adaptades a cada entorn

Es recomana definir estratègies diferenciades segons:

- La proximitat als nuclis urbans.
- La sensibilitat ambiental.
- La capacitat d'aparcament.
- El nivell de freqüentació.
- Les característiques dels accessos.
- No tots els espais requereixen les mateixes mesures ni el mateix nivell de regulació.

→Relacionar la mobilitat amb la capacitat de càrrega

La planificació de la mobilitat hauria de tenir en compte la capacitat real dels espais naturals per absorbir visitants sense generar impactes significatius.

Per aquest motiu es recomana:

- Evitar increments descontrolats d'accessibilitat.
- Ajustar l'aparcament a la capacitat dels espais.
- Regular els accessos en espais especialment sensibles.

→Prioritzar la conservació ambiental

Qualsevol actuació vinculada a la mobilitat hauria de garantir la compatibilitat amb la preservació dels valors naturals i paisatgístics dels espais fluvials.

Figura 14. Adaptació de la mobilitat a les característiques dels espais naturals.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.14. Millorar la informació digital i la comunicació turística

→Reforçar la informació digital oficial

Es recomana disposar d'informació actualitzada i accessible sobre:

- Accessos als espais naturals.
- Regulacions d'aparcament.
- Alternatives de transport sostenible.
- Estat dels accessos i ocupació.
- Recomanacions ambientals.
- Itineraris ciclables i recorreguts a peu.
- Connexions amb transport públic.
- Aparcaments dissuasius i punts intermodals.

També es recomana garantir que aquesta informació sigui accessible des de:

- Webs municipals.
- Oficines de turisme.
- Aplicacions mòbils.
- Codis QR en punts estratègics.
- Plataformes digitals de promoció turística.

→ Impulsar plataformes supramunicipals d'informació de mobilitat turística

Es recomana impulsar eines digitals compartides entre municipis que permetin centralitzar i unificar la informació relacionada amb la mobilitat turística sostenible del territori.

Aquestes plataformes poden integrar:

- Informació actualitzada sobre transport públic.
- Horaris i freqüències dels serveis.
- Itineraris ciclables i per a vianants.
- Connexions entre municipis i espais naturals.
- Estat dels accessos i ocupació dels aparcaments.
- Regulacions temporals i restriccions d'accés.
- Punts d'intermodalitat i aparcaments dissuasius.
- Localització de serveis de bicicleta compartida o lloguer.

La centralització d'aquesta informació pot facilitar la planificació dels desplaçaments, reduir la dependència del vehicle privat i reforçar una visió territorial integrada de la mobilitat turística.

Exemples de mesures de coordinació i informació supramunicipal

Algunes actuacions concretes que es podrien impulsar a escala territorial són:

- Creació d'un mapa digital únic dels espais fluvials i naturals del territori, integrant informació sobre transport públic, itineraris ciclables, recorreguts a peu, aparcaments dissuasius i regulacions d'accés.
- Desenvolupament d'un visor web o aplicació mòbil compartida entre municipis amb informació en temps real sobre ocupació d'aparcaments, incidències viàries i alternatives de mobilitat sostenible.
- Implantació de codis QR homogenis als accessos dels espais naturals que permetin consultar itineraris recomanats, connexions amb transport públic i normativa ambiental.
- Integració dels itineraris ciclables i senderistes dins plataformes digitals com Wikiloc, Google Maps o aplicacions de mobilitat turística sostenible per facilitar la planificació dels desplaçaments sense vehicle privat.
- Creació d'una xarxa supramunicipal de rutes ciclables senyalitzades que connecti nuclis urbans, estacions de transport públic i espais naturals d'interès turístic.
- Coordinació entre municipis per unificar criteris de senyalització i informació sobre temps de recorregut, dificultat dels itineraris i connexions intermodals.
- Desenvolupament de campanyes conjuntes de promoció de la mobilitat sostenible, fomentant l'accés als espais naturals mitjançant transport públic, bicicleta o itineraris a peu.

Per exemple, es podria desenvolupar una plataforma territorial compartida que integrés els principals espais fluvials del projecte RIUNATUR i permetés consultar de manera unificada:

- Horaris de transport públic.
- Aparcaments disponibles.
- Itineraris ciclables i senderistes.
- Nivells d'ocupació dels espais naturals.
- Restriccions temporals o regulacions d'accés.

Aquest model facilitaria una gestió més coordinada de la mobilitat turística i milloraria l'experiència dels visitants.

→Incorporar missatges de sensibilització

La comunicació turística hauria d'incloure continguts relacionats amb:

- El respecte pels espais naturals.
- La reducció d'impactes ambientals.
- Les bones pràctiques de comportament.
- L'ús de modes sostenibles.

→Evitar la concentració excessiva de visitants

Es recomana promoure una distribució territorial més equilibrada dels fluxos turístics, evitant la sobrepromoció dels espais més sensibles o saturats.

Figura 15. Coordinació i informació supramunicipal.



Font: Solucions Geogràfiques.

4.15. Incorporar sistemes de seguiment i monitoratge

→ Implantar sistemes de recompte i seguiment

Es recomana incorporar eines que permetin conèixer:

- El nombre de visitants.
- Els períodes de màxima afluència.
- L'ocupació dels aparcaments.
- Els principals fluxos de mobilitat.

→ Crear indicadors comuns

És important disposar d'indicadors compartits relacionats amb:

- La mobilitat turística.
- La pressió ambiental.
- L'ús dels diferents modes de transport.
- La saturació dels espais.

→ Avaluar periòdicament les actuacions

Es recomana revisar de manera periòdica les mesures implementades per adaptar-les a l'evolució de la freqüentació i a les necessitats del territori.

Aquest seguiment permet avançar cap a una gestió més flexible, eficient i sostenible de la mobilitat turística.

Figura 16. Monitoratge i avaluació de la mobilitat turística.



Font: Solucions Geogràfiques.

5. Principis generals del model de mobilitat turística sostenible

Les actuacions vinculades a la mobilitat turística als espais fluvials del projecte RIUNATUR haurien d'orientar-se d'acord amb un conjunt de principis generals que garanteixin la compatibilitat entre l'ús turístic, la preservació ambiental i la qualitat de vida local.

Aquests principis han de servir com a marc de referència per a la definició de mesures i actuacions adaptades a les característiques de cada territori.

5.1. Preservació ambiental

La mobilitat turística ha de ser compatible amb la conservació dels espais naturals i la protecció dels valors ecològics i paisatgístics del territori.

5.2. Reducció de la dependència del vehicle privat

Les actuacions haurien de prioritzar alternatives de mobilitat més sostenibles i reduir progressivament la pressió associada al vehicle privat.

5.3. Gestió equilibrada de la freqüentació

La planificació de la mobilitat ha de contribuir a evitar situacions de saturació i garantir un ús compatible amb la capacitat dels espais naturals.

5.4. Adaptació a les característiques del territori

Les mesures de mobilitat s'han d'adaptar a la realitat i necessitats específiques de cada espai, considerant la seva accessibilitat, sensibilitat ambiental i nivell de freqüentació.

5.5. Coordinació territorial

La mobilitat turística requereix una visió supramunicipal i coordinada entre administracions, gestors d'espais naturals i agents turístics.

5.6. Integració paisatgística

Les infraestructures i actuacions vinculades a la mobilitat han de minimitzar el seu impacte visual i integrar-se adequadament en l'entorn.

5.7. Informació i sensibilització

La informació al visitant i la sensibilització ambiental són eines fonamentals per promoure comportaments responsables i reduir impactes sobre el territori.

5.8. Seguiment i adaptabilitat

Les actuacions implementades haurien de ser avaluables i adaptables a l'evolució de la freqüentació i les necessitats del territori.

6. Fases d'implementació

Es proposa estructurar la implementació de les mesures de mobilitat turística sostenible en diferents fases temporals, prioritzant inicialment les actuacions de menor complexitat tècnica i major capacitat d'impacte immediat, i avançant progressivament cap a mesures de major escala i coordinació territorial.

Aquesta planificació gradual ha de permetre:

- Facilitar l'aplicació progressiva de les actuacions.
- Adaptar les mesures als recursos disponibles.
- Avaluar els resultats de les actuacions implementades.
- Prioritzar les necessitats més urgents detectades al territori.
- Afavorir la coordinació entre administracions i agents del territori.

6.1. Actuacions a curt termini

Les actuacions a curt termini corresponen principalment a mesures de gestió, informació i ordenació bàsica que poden implementar-se amb una complexitat tècnica i econòmica relativament baixa.

Aquestes actuacions tenen com a objectiu donar resposta immediata a algunes de les problemàtiques més recurrents detectades durant la diagnosi, especialment relacionades amb la manca d'informació, la desorganització dels accessos i la pressió sobre l'estacionament.

→ Millora de la senyalització i informació al visitant

Hi ha una evidència d'una manca generalitzada d'informació homogènia sobre:

- Accessos.
- Zones d'aparcament.
- Restriccions d'accés.
- Alternatives de mobilitat.
- Normativa ambiental.

Per aquest motiu, es recomana prioritzar:

- La instal·lació de senyalització clara i homogènia.
- La millora de la informació digital.
- La incorporació de mapes i itineraris.
- La comunicació de les regulacions existents.

→ Ordenació bàsica de l'aparcament

En diversos espais s'han detectat situacions d'aparcament desordenat en:

- Vorals.
- Camins forestals.
- Zones agrícoles.
- Accessos als espais naturals.

Es recomana implementar mesures bàsiques d'ordenació:

- Delimitació de zones autoritzades.
- Senyalització d'espais prohibits.
- Millora de la gestió de fluxos.
- Recuperació d'espais degradats per estacionament informal.

→ Campanyes de sensibilització

La necessitat de reforçar la sensibilització dels visitants en relació amb:

- Els impactes ambientals.
- Les normes d'ús dels espais naturals.
- La necessitat de reduir la pressió sobre els accessos.

Es recomana impulsar:

- Campanyes informatives.
- Materials de sensibilització ambiental.
- Coordinació amb allotjaments i oficines de turisme.
- Difusió de bones pràctiques de comportament.

→ Coordinació inicial entre agents

També es recomana iniciar espais de coordinació entre:

- Ajuntaments.
- Gestors d'espais naturals.
- Agents turístics.
- Organismes de promoció turística.

Aquesta coordinació és especialment important per compartir informació i establir criteris comuns de gestió.

6.2. Actuacions a mig termini

Les actuacions a mig termini impliquen una major planificació tècnica i territorial i tenen com a objectiu consolidar alternatives de mobilitat més sostenibles i reduir progressivament la dependència del vehicle privat.

Aquestes mesures requereixen una coordinació més elevada entre administracions i una anàlisi més detallada dels fluxos de mobilitat i de la freqüentació turística.

→ Creació d'itineraris de mobilitat activa

La diagnosi evidencia que molts espais fluvials es troben relativament propers als nuclis urbans, però continuen registrant una elevada dependència del vehicle privat.

Per aquest motiu es recomana:

- Crear itineraris segurs a peu i en bicicleta.
- Connectar nuclis urbans i espais naturals.
- Integrar els itineraris amb vies verdes i camins existents.
- Millorar la continuïtat i senyalització dels recorreguts.

→ Implantació d'aparcaments dissuasius

La saturació d'accessos i zones d'estacionament és una de les principals problemàtiques detectades.

Es recomana habilitar:

- Aparcaments perifèrics.
- Espais d'estacionament regulat.
- Àrees vinculades a sistemes de mobilitat activa o transport llançadora.

Aquest model permet reduir la pressió directa sobre els espais naturals més sensibles.

→ Regulació d'accessos i freqüentació

En espais amb elevada pressió turística es recomana avançar cap a:

- Sistemes de control d'accés.
- Regulació temporal de l'estacionament.
- Limitació d'aforaments.
- Sistemes de reserva en períodes punta.

Aquestes mesures han de permetre adaptar la freqüentació a la capacitat dels espais naturals.

→ Millora de la informació digital

La diagnosi mostra la importància creixent dels canals digitals en la planificació de les visites. Es recomana:

- Desenvolupar plataformes d'informació territorial.
- Actualitzar la informació sobre accessos i regulacions.
- Incorporar informació sobre alternatives sostenibles.
- Facilitar informació sobre ocupació d'aparcaments i restriccions.

6.3. Actuacions a llarg termini

Les actuacions a llarg termini corresponen a mesures estructurals i de caràcter estratègic orientades a consolidar un model territorial de mobilitat turística sostenible.

Aquestes actuacions requereixen:

- Coordinació supramunicipal.
- Inversions més elevades.
- Integració amb la planificació territorial i turística.
- Sistemes continus de seguiment i monitoratge.

→ Implantació de sistemes de transport llançadora

En espais amb elevada freqüentació estacional es recomana estudiar la implantació de serveis de transport llançadora entre:

- Nuclis urbans.
- Aparcaments dissuasius.
- Espais naturals.
- Estacions de transport públic.

Aquest model permet reduir la dependència del vehicle privat i disminuir la pressió sobre els accessos.

→ Desenvolupament de models intermodals

Es recomana avançar cap a sistemes que integrin:

- Transport públic.
- Mobilitat activa.
- Aparcaments perifèrics.
- Punts d'informació i serveis.

Aquest enfocament afavoreix una mobilitat més eficient i sostenible.

→ Implantació de sistemes de monitoratge territorial

La diagnosi posa de manifest la necessitat de disposar de dades més homogènies sobre:

- Fluxos de visitants.
- Mobilitat turística.
- Saturació d'espais.
- Pressió sobre els accessos.

Es recomana implementar:

- Comptadors de visitants.
- Sistemes d'ocupació d'aparcaments.
- Indicadors de mobilitat.
- Eines d'avaluació contínua.

→ Consolidació d'estratègies supramunicipals

La mobilitat turística funciona a escala territorial i sovint supera els límits administratius municipals.

Per aquest motiu, es recomana consolidar:

- Estratègies compartides.
- Sistemes coordinats de regulació.
- Criteris comuns de gestió.
- Estructures permanents de coordinació territorial.

7. Avaluació orientativa de la viabilitat de les mesures recomanades

La implementació de les actuacions recollides en aquest manual requereix considerar diversos factors vinculats a la seva viabilitat tècnica, econòmica, logística i normativa. No totes les mesures presenten el mateix nivell de complexitat ni poden aplicar-se de manera homogènia a tots els municipis i espais naturals.

En aquest sentit, és important entendre les recomanacions del manual com un marc orientatiu adaptable a les característiques i capacitats de cada territori, considerant aspectes com:

- La disponibilitat de recursos econòmics i tècnics.
- La capacitat de coordinació entre administracions i agents implicats.
- Les característiques ambientals i territorials dels espais naturals.
- La viabilitat normativa i urbanística de les actuacions.
- El nivell de freqüentació i pressió turística existent.
- La disponibilitat d'infraestructures prèvies.

A continuació, es presenta una taula orientativa de viabilitat de les principals mesures recomanades.

Taula 1. Viabilitat de les mesures.

Mesura	Dificultat d'implantació	Cost orientatiu	Agents implicats	Viabilitat normativa
Millora de la senyalització	Baixa	Baix	Ajuntaments, oficines de turisme	Alta
Campanyes de sensibilització	Baixa	Baix	Ajuntaments, agents turístics	Alta
Ordenació bàsica de l'aparcament	Baixa – Mitjana	Baix – Mitjà	Ajuntaments	Alta
Aparcaments dissuasius	Mitjana	Mitjà – Alt	Ajuntaments, propietaris, administracions supramunicipals	Mitjana
Regulació d'accessos i estacionament	Mitjana	Mitjà	Ajuntaments, cossos de control	Mitjana
Sistemes de reserva prèvia	Mitjana	Mitjà	Ajuntaments, gestors d'espais naturals	Alta
Transport llançadora	Alta	Alt	Operadors de transport, ajuntaments, administracions supramunicipals	Mitjana
Itineraris de mobilitat activa	Mitjana	Mitjà	Ajuntaments, administracions territorials	Alta

Mesura	Dificultat d'implantació	Cost orientatiu	Agents implicats	Viabilitat normativa
Infraestructura cicloturística	Mitjana	Mitjà	Ajuntaments, agents turístics	Alta
Punts de carsharing	Mitjana – Alta	Mitjà	Operadors de mobilitat, ajuntaments	Mitjana
Sistemes de monitoratge	Mitjana	Mitjà	Ajuntaments, gestors territorials	Alta
Recuperació d'espais degradats	Mitjana	Mitjà	Ajuntaments, gestors ambientals	Alta
Regulació en espais sensibles	Alta	Mitjà	Gestors d'espais naturals, administracions competents	Variable segons protecció ambiental

Font: Solucions Geogràfiques.

7.1. Criteris generals per a la implementació de les actuacions

Es recomana prioritzar inicialment aquelles actuacions amb:

- Major capacitat de reducció d'impactes.
- Menor complexitat tècnica i administrativa.
- Cost econòmic més assumible.
- Major consens territorial i social.
- Possibilitat d'implantació progressiva.

Així mateix, les actuacions de major complexitat, com els sistemes de transport llançadora, la regulació integral d'accessos o la creació de noves infraestructures, requereixen habitualment:

- Coordinació supramunicipal.
- Estudis tècnics específics.
- Avaluacions ambientals.
- Disponibilitat de finançament extern.
- Processos de concertació amb els agents del territori.

Finalment, cal tenir en compte que la viabilitat de moltes mesures pot variar significativament segons les característiques de cada municipi i espai natural, especialment en relació amb la sensibilitat ambiental, la capacitat d'acollida, la titularitat dels espais i el marc normatiu aplicable.

8. Criteris d'actuació en espais naturals sensibles

Els espais fluvials inclosos dins l'àmbit del projecte RIUNATUR presenten, en molts casos, una elevada sensibilitat ambiental i paisatgística, així com diferents figures de protecció territorial i ecològica.

Aquesta realitat fa necessari que qualsevol actuació vinculada a la mobilitat turística tingui en compte les característiques específiques de cada espai i prioritzi sempre la preservació ambiental.

En aquest sentit, les mesures de mobilitat recollides en aquest manual s'han d'aplicar de manera adaptada segons la capacitat d'acollida, la vulnerabilitat ecològica, el nivell de freqüentació i les característiques dels accessos de cada entorn natural.

En els espais amb major pressió turística o amb ecosistemes més fràgils, pot ser necessari aplicar mesures de regulació més estrictes, especialment pel que fa a l'estacionament, l'accés motoritzat o la gestió de la freqüentació. Igualment, cal prioritzar actuacions de baix impacte ambiental, minimitzant noves ocupacions de sòl i afavorint la integració paisatgística de les infraestructures.

També és important reforçar la restauració d'espais degradats per l'ús turístic intensiu, especialment en zones afectades per erosió, aparcament informal o degradació de camins i vorals.

Finalment, la sensibilització ambiental i la informació als visitants esdevenen eines fonamentals per fomentar comportaments responsables i reduir els impactes sobre els espais naturals més sensibles.

En aquest context, la planificació de la mobilitat turística als espais naturals sensibles hauria de prioritzar sempre l'equilibri entre accessibilitat, preservació ambiental i capacitat d'acollida del territori.

Figura 17. Equilibri entre accessibilitat i preservació ambiental.



Font: Solucions Geogràfiques.

9. Conclusions i línies estratègiques

La mobilitat turística és un dels principals reptes per garantir la sostenibilitat dels espais fluvials i naturals del territori RIUNATUR. L'increment de visitants dels darrers anys ha generat oportunitats de dinamització turística, però també impactes sobre els accessos, l'estacionament, la mobilitat i la conservació ambiental.

Es detecten problemàtiques compartides entre molts municipis, com la dependència del vehicle privat, la saturació puntual dels accessos, l'aparcament desordenat, la manca d'alternatives sostenibles i la pressió sobre espais naturals sensibles.

Davant d'aquest context, el manual planteja un conjunt de recomanacions orientades a avançar cap a un model de mobilitat turística més sostenible, equilibrat i adaptat a les característiques de cada espai natural.

Les principals línies estratègiques proposades es basen en:

- Reduir la dependència del vehicle privat.
- Fomentar la mobilitat activa i les alternatives sostenibles.
- Regular els accessos i l'estacionament.
- Millorar la informació i la senyalització.
- Gestionar la freqüentació turística.
- Reforçar la coordinació entre administracions i agents del territori.

El document també destaca la necessitat d'adaptar les mesures a la sensibilitat ambiental, la capacitat d'acollida i el nivell de freqüentació de cada espai, evitant aplicar solucions homogènies a tot el territori.

Finalment, el projecte RIUNATUR representa una oportunitat per consolidar models de mobilitat turística més sostenibles i compatibles amb la preservació dels espais naturals, la qualitat de l'experiència turística i la qualitat de vida dels municipis del territori.