Octubre 2025

Estudi de planificació de la mobilitat



Pla de Mobilitat del Pla de l'Estany

Per a:

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

Diputació de Girona

DILIGÈNCIA: Per fer constar que l'Ajuntament de Porqueres s'ha adherit en aquest Pla per Decret d'alcaldia núm. 2026DECR000561 de data 09.06.2026

Direcció facultativa

Josep Oriol Serrà i Madriles
Conseller del Consell Comarcal
Erika Mozo Saugar
Tècnica de Promoció Econòmica
Isabel Cotchà Pagans
Tècnica de l'Oficina de Transició Energètica
Arnau Pascual Martínez
Tècnic de l'Oficina de Transició Energètica

Redacció

Daniel Jordi Bibiloni
Director
Emeka Okpala González
Enginyer de camins, canals i ports
Carlos Moreno Escobar
Tècnic en estudis territorials
Jorge García Cubero
Sociòleg i politòleg

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA.

46348671Z DANIEL JORDI (R: B08399925)
Firmado digitalmente por 46348671Z DANIEL JORDI (R: B08399925)
Fecha: 2025.10.27 18:13:52 +01'00'

SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	DJ
Data	Octubre 2025

1. INTRODUCCIÓ 6
1.1. Antecedents i objectius 6
1.2. Marc legal i competencial 6
1.3. Metodologia 8
2. DESCRIPCIÓ TERRITORIAL I CARACTERITZACIÓ DE L'ÀMBIT D'ESTUDI 11
2.1. Context 11
1.2.1. Context Territorial 11
1.2.2. Context socioeconòmic 15
2.2. La demanda de Mobilitat 27
3. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC 30
3.1. Oferta de Transport públic Regular 30
1.3.1. Descripció dels serveis. 30
1.3.2. Accessibilitat i cobertura territorial (espacial i horària) 39
1.3.3. Integració: intermodalitat entre serveis, coordinació d'horaris, integració tarifària 39
1.3.4. Vehicles i parades 40
3.2. Demanda de transport públic regular 43
3.3. Oferta de Transport públic a demanda 62
3.3.1. Descripció dels serveis. 62
3.3.2. Accessibilitat i cobertura territorial (espacial i horària) 63
3.3.3. Integració: intermodalitat entre serveis, coordinació d'horaris, integració tarifària 64
3.3.4. Vehicles i parades 64
3.4. Demanda de Transport públic a demanda 65
3.5. Conclusions de la diagnosi del transport públic 69
4. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN BICICLETA 71
1.4.1. Oferta 71
1.4.2. Demanda 78
4.2. Conclusions de la diagnosi de mobilitat ciclista 82
5. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ELÈCTRICA 84
6. RESULTATS DE LES ENQUESTES 88
6.1. Treballadors dels polígons de la comarca 88
1.6.1. Perfil dels usuaris enquestats 88
1.6.2. Lloc de residència i de treball 89
1.6.3. Característiques de la jornada de treball 91
1.6.4. Característiques del desplaçament 92
1.6.5. Distribució modal dels desplaçaments 94

1.6.6. La mobilitat a peu 95
1.6.7. La mobilitat en bicicleta 95
1.6.8. La mobilitat en autobús regular 96
1.6.9. La mobilitat en bus a la demanda 96
1.6.10. La mobilitat en cotxe 97
1.6.11. Opinions i suggeriments 100

6.2. Ajuntaments dels municipis de la comarca 101
2.6.1. Caracterització de la mostra 101
2.6.2. Caracterització del transport públic 102
2.6.3. Caracterització del Transport a la demanda 107
2.6.4. Caracterització de la mobilitat ciclista 110
2.6.5. Caracterització de la mobilitat compartida 110
2.6.6. Caracterització de la mobilitat elèctrica 111
2.6.7. Caracterització de l'accés a la informació i les TIC 112

6.3. Usuaris del transport públic 113
3.6.1. Caracterització de la mostra 113
3.6.2. Caracterització del desplaçament 115
3.6.3. Valoració del sistema de transport 117
3.6.4. Canvi modal, actuacions prioritàries i coneixement del TAD 123

7. REPTES DE FUTUR 126

7.1. Reduir les ESCLETXES existents 126
1.7.1. Escletxa territorial 126
1.7.2. Escletxa social 126
1.7.3. Escletxa de gènere 127
1.7.4. Escletxa digital 128

7.2. El canvi climàtic 130
2.7.1. Objectius de Desenvolupament Sostenible 130
2.7.2. Emergència climàtica 130
2.7.3. La mobilitat sostenible 131

7.3. Les dades obertes 133

8. PROPOSTES 134

8.1. Millora de l'oferta de transport públic 134
1.8.1. La cobertura territorial 134
1.8.2. La cobertura temporal 134

8.2. Millora de la infraestructura de transport públic 135
2.8.1. Les parades de transport públic 135

8.3. Potenciar un transport més equitatiu i sostenible 135
3.8.1. Accessibilitat a la informació 137
3.8.2. Mobilitat elèctrica 138
3.8.3. Digitalització del sistema 140
3.8.4. Millora de la comunicació i relacions C2G 141
3.8.5. La comunicació del TAD 141

8.4. Fitxes sintètiques de proposta 142

8.5. Actuacions per la millora del transport col·lectiu 143
8.6. Implementació del cotxe compartit 153
8.7. Transport a la demanda 156
8.8. Mobilitat en bicicleta 163
8.9. Mobilitat elèctrica 172
8.10. Ciutadania 181

Annex 1. Indicadors per al seguiment del sistema de Transport Públic

Annex 2. Treball de Camp

Annex 3. Detall línia a línia

Annex 4. Plànols

1. INTRODUCCIÓ

1.1. ANTECEDENTS I OBJECTIUS

El Consell Comarcal del Pla de l'Estany disposa d'antecedents en matèria d'estudis de planejament territorial amb un enfoc en la mobilitat.

A escala supracomarcal, la comarca s'ha beneficiat del Pla MOVES III —finançat a través dels fons europeus Next Generation EU i gestionat a Catalunya per l'ICAEN i ACCIÓ— . Aquest pla és l'eix central de foment de la mobilitat elèctrica. Aquest marc de finançament estableix una base sòlida per al desenvolupament de polítiques locals alineades amb la transició energètica.

A escala comarcal, el Consell Comarcal del Pla de l'Estany ha incorporat la mobilitat sostenible com una de les línies estratègiques del Pla Estratègic de Promoció Territorial 2024–2027, aprovat per unanimitat. Aquest pla preveu fomentar la mobilitat verda, reforçar la connectivitat sostenible i impulsar l'eficiència energètica, amb especial atenció a l'electrificació del transport i la intermodalitat amb altres sistemes de mobilitat sostenible.

Addicionalment, es disposa del dossier de recull de dades d ela mobilitat al Pla de l'Estany elaborat per l'Oficina de Transició Energètica Comarcal i les dades recollides per Plataforma d'Emergència Climàtica respecte als serveis de bus de la comarca

El present Pla de mobilitat realitza un anàlisis de la mobilitat del Pla de l'Estany centrada en la detecció de deficiències i oportunitats de millora en matèria de transport públic, mobilitat en bicicleta, vehicle privat compartit i mobilitat elèctrica amb l'objectiu de definir una sèrie de propostes concretes que permetin abordar els marges de millora.

1.2. MARC LEGAL I COMPETENCIAL

El desenvolupament del Pla de Mobilitat del Pla de l'Estany s'ajusta al marc normatiu vigent en matèria de planificació del transport i la mobilitat sostenible a Catalunya. Es fonamenta, entre d'altres, en la Llei 9/2003, de la mobilitat, que introdueix una visió integral, transversal i sostenible de la mobilitat, així com en l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 i la revisió del sistema concessional de transport públic per carretera. El Pla també s'alinea amb els objectius de desenvolupament sostenible (ODS) i amb els principis de l'Agenda Urbana, promovent una mobilitat segura, saludable i descarbonitzada..

El transport públic interurbà per carretera constitueix un servei essencial per a la vertebració territorial, especialment en comarques com el Pla de l'Estany on no hi ha alternatives ferroviàries. Aquest sistema ha estat històricament regulat mitjançant concessions administratives, des de la seva primera norma l'any 1924, i ha evolucionat conjuntament amb el desplegament de l'Estat de les Autonomies. Actualment, totes les rutes regulars de transport públic han de disposar d'una autorització administrativa i

operar sota règim de concessió, garantint així el servei encara en àrees sense interès comercial evident.

A nivell europeu, el Reglament (CE) 1370/2007 estableix les condicions d'intervenció de les autoritats públiques en el transport de viatgers per carretera i ferrocarril, fixant requisits per als contractes de servei públic i limitant la durada de les concessions a un màxim de 10 anys. Aquest reglament es transposa a la legislació espanyola mitjançant la modificació de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres (LOTT), i el seu reglament (Reial decret 1211/1990), que defineixen els principis generals d'organització i funcionament del sistema.

Una fita destacada és la Sentència del Tribunal Constitucional 118/1996, que delimita les competències entre l'Estat i les Comunitats Autònomes, reconeixent la plena competència autonòmica sobre els serveis que transcorren íntegrament dins del territori de cada comunitat, mentre que l'Estat manté la regulació de serveis que travessen diferents comunitats autònomes i els principis bàsics del sistema.

En el cas de Catalunya, l'article 9.15 de l'Estatut d'Autonomia atorga a la Generalitat la competència exclusiva en l'ordenació del transport de viatgers per carretera. Aquesta es concreta en la Llei 12/1987, de 28 de maig, sobre regulació del transport de viatgers mitjançant vehicles de motor, actualitzada per la Llei 9/2011, de promoció de l'activitat econòmica, que incorpora criteris com la liberalització del mercat i el termini màxim de concessió de 10 anys. Aquest marc es desplega mitjançant el Decret 319/1990, de 21 de desembre.

El sistema català es concreta territorialment en 169 concessions gestionades pel Departament de Territori, amb l'excepció de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Destaca la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, que introdueix una visió integral, sostenible i transversal de la mobilitat. En aquest marc, el **Decret 128/2003**, de 13 de maig, sobre mesures d'innovació i foment de la qualitat, estableix mecanismes per a la millora dels serveis regulars de transport de viatgers. Les empreses podien presentar plans d'innovació que permetien pròrrogues de fins a 25 anys dels contractes existents, en alguns casos fins al 2028, sempre que no suposessin una despesa addicional per a l'administració. Les modificacions addicionals es compensen mitjançant contractes-programa.

Pel que fa als ens locals, la Llei 7/1985, Reguladora de les Bases del Règim Local (article 25.2.g), reconeix als ajuntaments la capacitat d'organitzar serveis de transport urbà. També poden impulsar serveis intermunicipals mitjançant mancomunitats, tal com es fa en altres àmbits com l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Tanmateix, en el cas del Pla de l'Estany, la major part dels serveis interurbans són de competència autonòmica, fet que justifica la necessitat de coordinació entre els ajuntaments i el Consell Comarcal en el marc del present Pla.

Per aquest motiu, el Consell Comarcal del Pla de l'Estany, en exercici de les seves funcions de coordinació i planificació supramunicipal, promou aquest Pla com a eina estratègica per avançar cap a un model de mobilitat eficient, integrador i sostenible. El Pla es concep com un instrument tècnic i polític que ha de guiar futures decisions sobre ordenació territorial, serveis de mobilitat i infraestructures, en coordinació amb els 11 ajuntaments de la comarca i la resta d'agents implicats.

1.3. METODOLOGIA

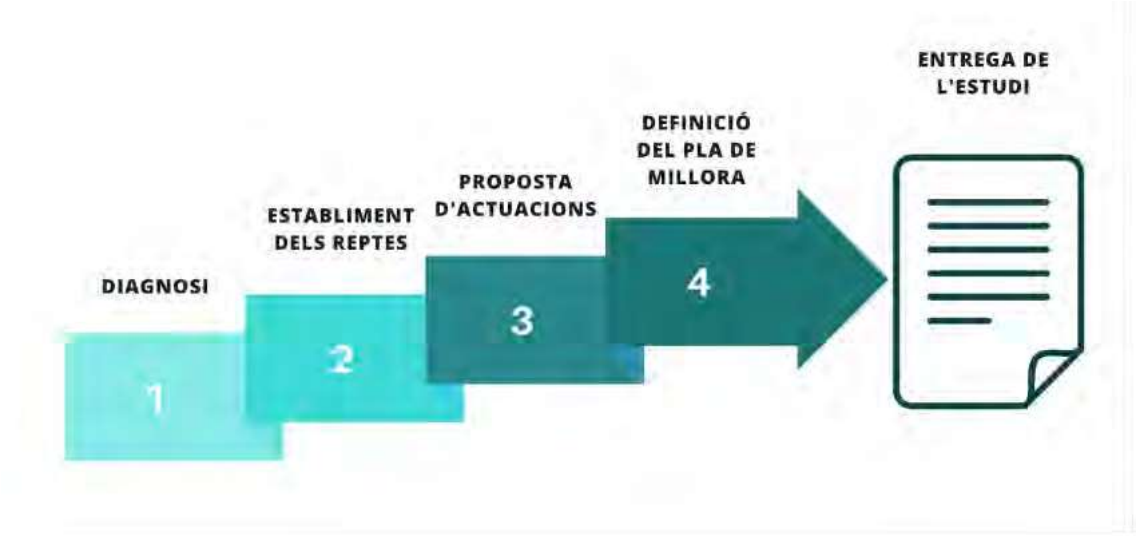
La metodologia de l'estudi ha seguit un ordre lògic on primerament s'ha fet una anàlisi de l'estat de l'art del Transport públic, la xarxa ciclista i la mobilitat elèctrica i compartida. Seguidament, s'ha canalitzat tota la informació adquirida a la diagnosi per materialitzar-la en 4 reptes principals:

- Millora del transport col·lectiu
- Millora de la mobilitat amb bicicleta
- Electrificació de la mobilitat
- La millora de l'accessibilitat a les dades de l'administració i dels operadors del transport

Un cop definits aquests reptes, es proposa un seguit d'actuacions de millora i foment de la mobilitat alternativa al vehicle privat tenint en copte els mitjans i les necessitats de la comarca que s'han rebel·lat en fases prèvies de la metodologia.

Finalment, fent un recull de les anteriors fases, es defineix un pla de millora a executar junt amb una sèrie d'indicadors de seguiment per tal d'aconseguir els objectius fixats.

Figura 1.1. Cronologia metodològica de l'estudi



Font: Elaboració pròpia

La fase de Diagnosi concentra gran part de les tasques d'investigació i anàlisi de l'estat de la qüestió prèvia a les consideracions de possibles millores. Aquesta etapa s'ha dividit en dues parts destacables.

Per una banda, s'ha fet una anàlisi de:

- L'oferta i la demanda del Transport Públic i del Transport a la Demanda,
- L'oferta d'infraestructura ciclista
- L'oferta d'infraestructura de punts de recàrrega

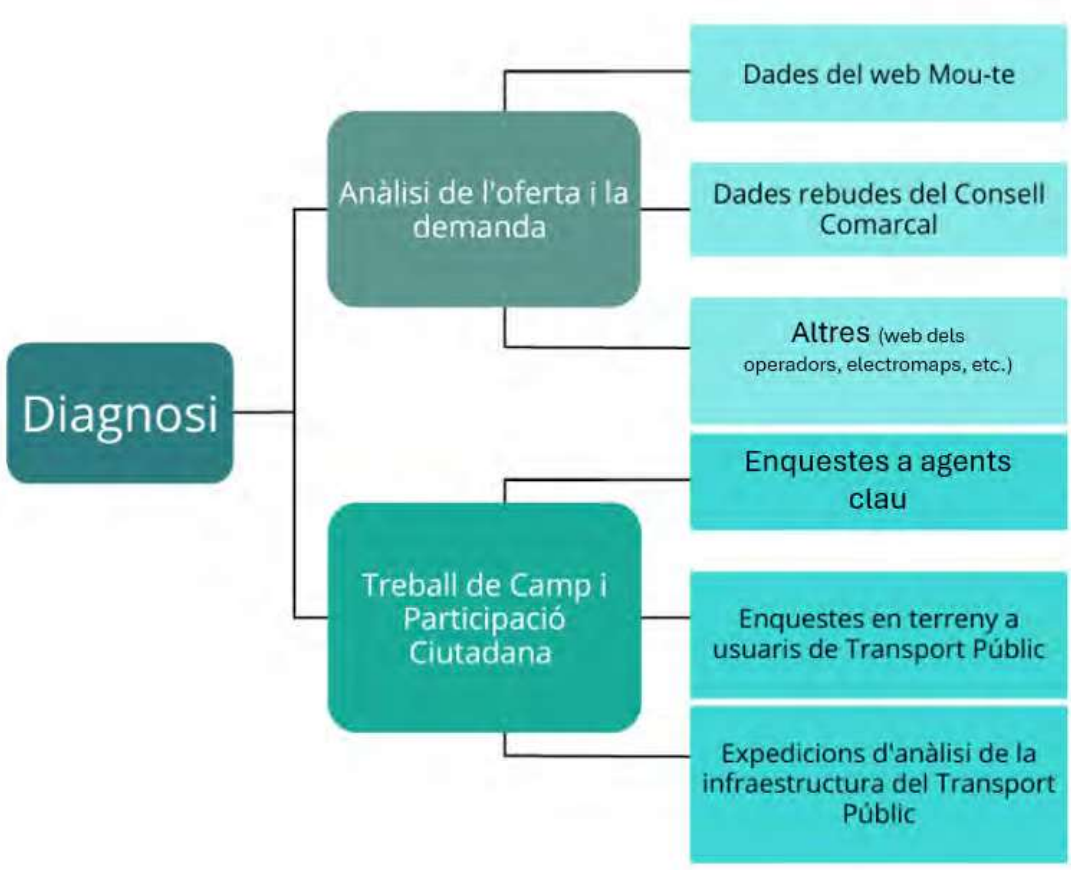
Mitjançant les dades facilitades des del mateix Consell Comarcal del Pla de l'Estany i els llocs web amb informació oficial de la Generalitat de Catalunya.

D'altra banda, s'ha fet un Treball de Camp on s'ha seguit una metodologia de participació ciutadana amb l'objectiu d'aconseguir una visió holística sobre els inconvenients i les potencialitats que actualment presenta la mobilitat col·lectiva al Pla de l'Estany. Amb aquesta meta, la missió rau a donar veu als actors institucionals i a la ciutadania per tal de poder ponderar les seves consideracions i tractar d'establir sinergies entre els reptes identificats pels agents clau i les oportunitats que ofereix el territori.

En aquesta línia, les persones treballadores dels polígons industrials de la comarca han pogut donar la seva opinió a través d'enquestes distribuïdes online i els usuaris del transport públic han estat enquestats in situ. Al seu torn, les administracions locals també han estat enquestades mitjançant enquestes online.

Addicionalment, l'equip tècnic d'INTRA ha realitzat un Treball de camp on ha analitzat els elements d'infraestructura del transport públic (Principalment una valoració de l'estat i la utilitat de les marquesines) dels principals eixos que vertebren la mobilitat de la comarca, a destacar la C-150a en sentit vertical i la GI-524, GI-513 i alguns dels seus afluents en sentit horitzontal.

Figura 1.2. Esquema Sintetitzat de l'elaboració de la diagnosi



Font: Elaboració pròpia

En global, amb l'estudi de les dades d'oferta i demanda, les enquestes amb els agents clau, i les expedicions d'anàlisi de la infraestructura de transport públic, ciclista i de vehicles elèctrics, s'obté una visió completa de les necessitats, els recursos i els reptes que afronta la mobilitat col·lativa i sostenible al Pla de l'Estany. D'aquesta forma, les propostes d'actuació suggerides s'ajusten acuradament a les carències i marges de millora del sistema de transport col·lectiu i sostenible de la comarca.

2. DESCRIPCIÓ TERRITORIAL I CARACTERITZACIÓ DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

2.1. CONTEXT

Donat que la mobilitat és un fenomen fortament lligat a les condicions del terreny i la distribució i les característiques de la població en el mateix, es presenta tot seguit una fotografia de l'estat de la qüestió a la comarca del Pla de l'Estany. Aquesta fotografia consta, en primer lloc, d'una anàlisi del context territorial on es tracta el caràcter orogràfic i territorial. En segon lloc, el context socioeconòmic, on es profunditza en les característiques de la població i la seva dispersió a les localitats de la comarca.

1.2.1. Context Territorial

Ubicació geogràfica

La comarca del Pla de l'Estany, situada a l'interior de les comarques gironines, és una de les més petites de Catalunya tant en extensió com en població. Tot i formar part de la província de Girona i tenir una proximitat relativa amb ciutats com Girona o Olot, la seva realitat social i geogràfica, així com les seves necessitats de mobilitat, són pròpies d'un territori rural amb una forta centralitat comarcal a Banyoles.

Administrativament, el Pla de l'Estany limita al nord amb l'Alt Empordà i la Garrotxa, a l'est i sud amb el Gironès, i a l'oest amb la comarca de la Garrotxa. Geogràficament, es troba a cavall entre les serres prepirinenques i la plana interior gironina, amb un relleu suau però marcat per la presència d'elements naturals com l'Estany de Banyoles o el riu Terri, que configuren tant el paisatge com l'estructura d'assentaments.

Figura 2.1 Localització de la comarca del Pla de L'Estany

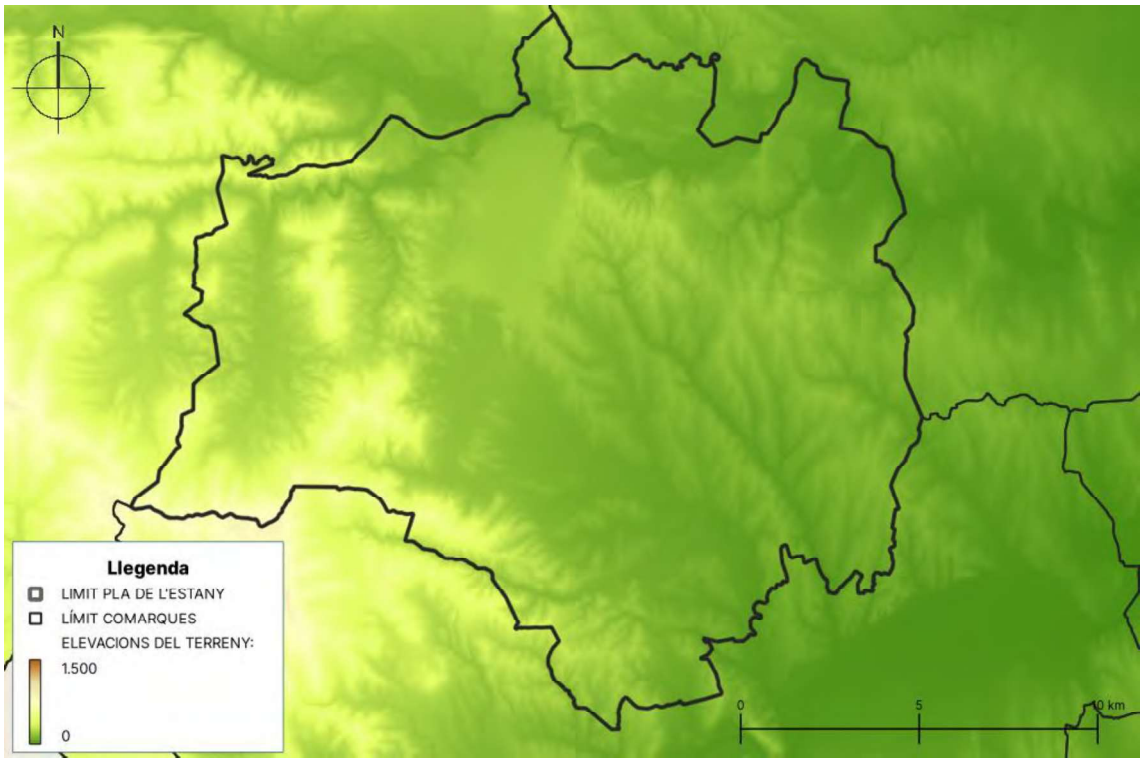


FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA

Orografia

Seguint l'orografia, el Pla de l'Estany presenta un relleu suau però ben definit, amb zones més elevades al nord i a l'oest, que configuren una conca natural al voltant de l'Estany de Banyoles, element central i identitari de la comarca. Aquest estany, d'origen càrstic, actua com a gran regulador hidrològic i concentra bona part de l'activitat econòmica, social i turística de la comarca. El territori està travessat per una xarxa de rieres i torrents —com la riera de Canaleta, el rec Major o el riu Terri— que estructuren el drenatge natural i condicionen les comunicacions entre nuclis. L'absència de grans accidents geogràfics facilita les connexions internes, però la configuració radial al voltant de Banyoles genera una elevada dependència d'aquest municipi com a centre de serveis i de mobilitat.

Figura 2.2 Model d'elevacions del terreny del Pla de l'Estany

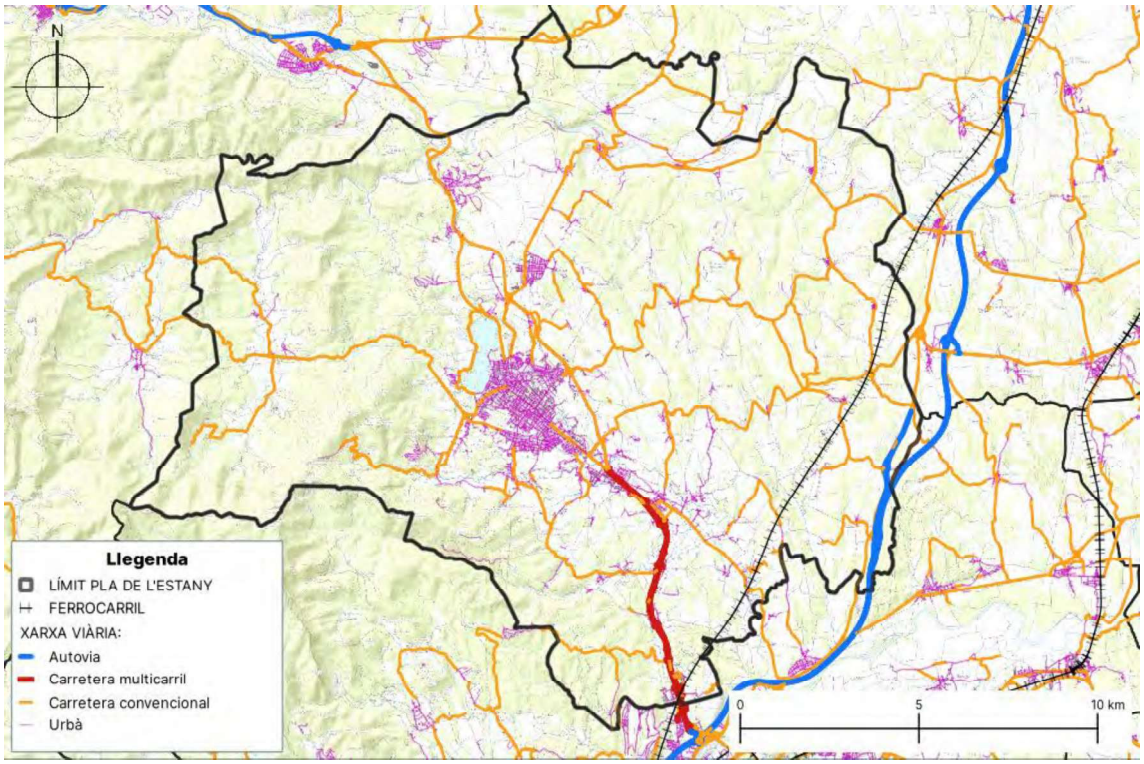


Font: elaboració pròpia a partir de gtfs de la generalitat de catalunya

Xarxa viària

Les principals vies d'accés a la comarca són, en primer lloc, la C-66, que actua com a eix vertebrador en sentit nord-sud, connectant Banyoles amb Girona al sud i amb Besalú i Olot al nord. Aquesta carretera és la principal via d'entrada i sortida per al trànsit comarcal, tant en desplaçaments interns com en connexions amb l'exterior. En segon lloc, destaca la C-150a, que comunica Banyoles amb Porqueres i altres nuclis del sud-oest de la comarca, facilitant l'accés des del Gironès. Com a vies secundàries, cal mencionar la GI-524, que connecta Banyoles amb Serinyà i el municipi veí de Sant Miquel de Campmajor, i la GI-513, que articula l'eix est-oest entre Esponellà i Crespià. Aquestes carreteres, de caràcter més local, completen la xarxa viària i asseguren la connectivitat entre els diferents municipis del Pla de l'Estany.

Figura 2.3 Principals vies de la xarxa viària (i ferroviària)



Font: elaboració pròpia

En conjunt, el Pla de l'Estany es troba ubicat en una zona amb un relleu moderadament ondulat, estructurat al voltant de l'Estany de Banyoles i condicionat per la conca hidrogràfica del riu Terri. Tot i no presentar grans barreres orogràfiques, la xarxa viària és relativament limitada i fortament centrada al voltant del municipi de Banyoles, que actua com a pol de serveis i principal nucli generador i receptor de mobilitat. Aquesta configuració concentra els fluxos de desplaçament interns dins la comarca i condiciona la connectivitat amb l'exterior, especialment amb la comarca del Gironès i, en menor mesura, amb la Garrotxa.

Els principals fluxos intercomarcals del Pla de l'Estany es dirigeixen cap a la comarca del Gironès, amb un total estimat de 14.900 desplaçaments en dia feiner, configurant així un corredor de mobilitat quotidiana de gran rellevància dins l'àmbit de les comarques gironines. També es registren fluxos destacables amb la Garrotxa, amb aproximadament 3.700 desplaçaments diaris. Malgrat aquestes connexions externes, la mobilitat interna continua sent predominant: el 62,5 % dels desplaçaments tenen tant l'origen com la destinació dins del mateix Pla de l'Estany, amb un volum que s'aproxima als 56.700 desplaçaments en dia feiner, segons dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ).

Aquests patrons posen de manifest, d'una banda, la funció central de Banyoles com a node comarcal, i de l'altra, una dependència funcional creixent del Gironès, especialment pel que fa a motius laborals i educatius. L'elevada taxa d'autocontenció reflecteix una estructura territorial relativament compacta i amb una oferta local de serveis significativa, però alhora evidencia la necessitat de reforçar les connexions intercomarcals i de millorar l'eficiència del transport públic entre les capitals comarcals.

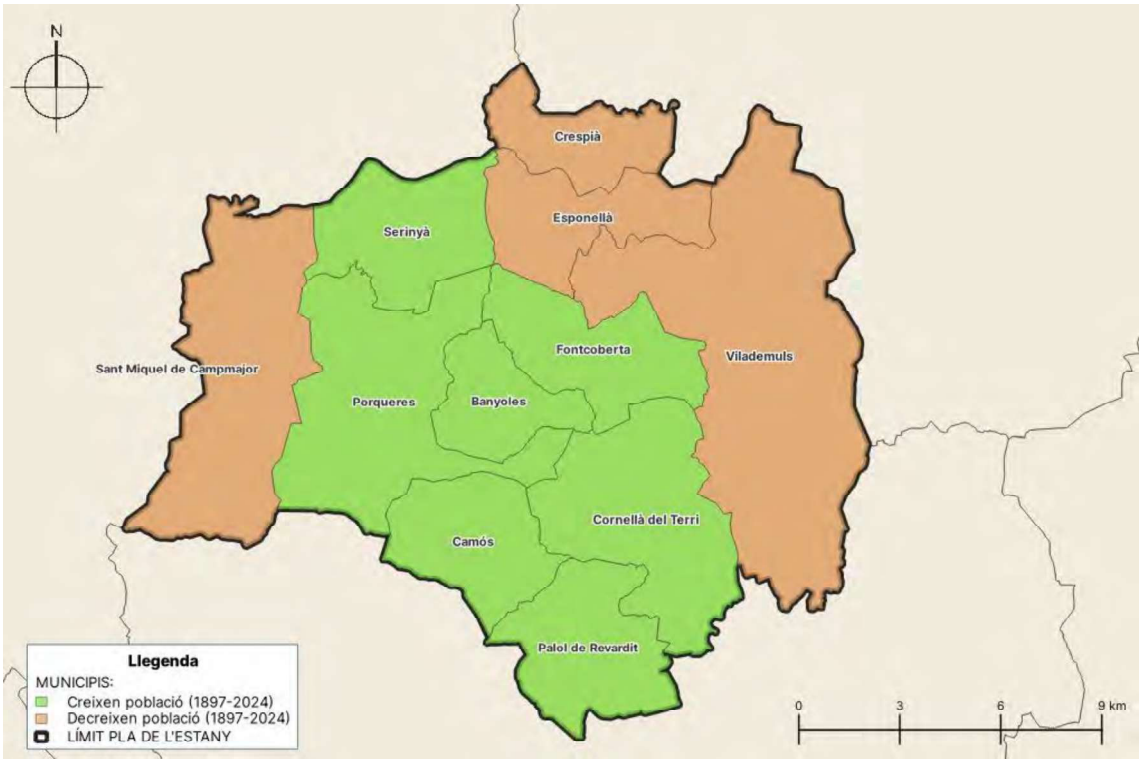
1.2.2. Context socioeconòmic

Extensió, habitants i densitats i evolució demogràfica

El Pla de l'Estany té una extensió de 262,8 km², on resideixen 32.130 habitants (2022) repartits entre 11 municipis, amb una densitat mitjana de 122,3 hab./km². Tot i ser inferior a la mitjana catalana (242,3 hab./km²), aquesta densitat és força elevada en relació amb altres comarques interiors, fet que s'explica per la forta concentració de població al voltant de Banyoles, que agrupa prop del 50 % dels habitants de la comarca. Aquesta concentració genera una marcada asimetria territorial, amb una població escassament distribuïda en la resta de municipis, sovint de caràcter rural i amb un creixement demogràfic limitat.

La **Figura 2.4** mostra com, en el període recent, els creixements més significatius s'han concentrat a Banyoles i als municipis adjacents de Porqueres i Fontcoberta, que funcionen com a àrees d'expansió residencial i polaritzen bona part de la dinàmica demogràfica comarcal. Per contra, els municipis més petits i allunyats del centre comarcal, com Sant Miquel de Campmajor o Crespià, mostren una tendència a l'estancament o a la pèrdua poblacional, en un context de progressiva redistribució interna del territori.

Figura 2.4 Distribució del creixement demogràfic (1897-2024)



FONT: CENS DE 1897 I 2024, INE

El mapa mostra l'evolució demogràfica dels municipis del Pla de l'Estany entre 1897 i 2024, destacant quins han crescut i quins han perdut població al llarg d'aquest període. La redistribució de la població al territori és un fenomen que, des de fa més de 125 anys, condiciona l'estructura demogràfica del Pla de l'Estany. L'èxode progressiu des dels

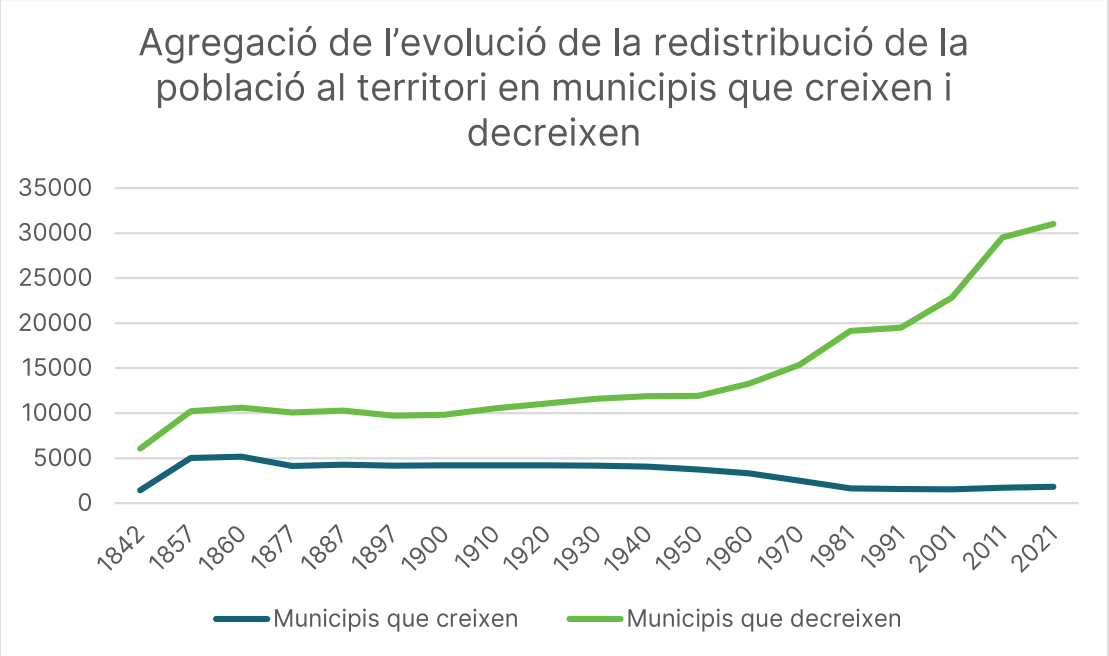
municipis més rurals i perifèrics cap a l'eix central de la comarca, amb Banyoles com a pol principal, ha comportat una pèrdua sostinguda de població en aquells municipis amb menor accessibilitat i oportunitats de desenvolupament. En concret, Crespià, Esponellà i Vilademuls han experimentat un descens demogràfic continu entre 1897 i 2024. Per contra, els municipis situats en l'entorn immediat de Banyoles o amb millor connectivitat amb l'exterior —com Porqueres, Fontcoberta, Cornellà del Terri o Camós— han registrat increments demogràfics destacats, consolidant una forta concentració poblacional en l'eix central de la comarca.

La **Figura 2.5** mostra l'agregació temporal de la població dels municipis del Pla de l'Estany distingint entre aquells que han experimentat un creixement demogràfic net entre 1842 i 2024 i aquells que han decreixent en el mateix període. L'anàlisi evidencia una clara redistribució interna de la població al llarg del darrer segle i mig, en què la dinàmica de creixement s'ha concentrat progressivament en un conjunt reduït de municipis, mentre que la resta ha patit una pèrdua de pes demogràfic sostinguda.

Concretament, els municipis que creixen (com Banyoles, Porqueres, Camós, Fontcoberta, Cornellà del Terri, Palol de Revardit, Serinyà i Sant Miquel de Campmajor) presenten una trajectòria ascendent molt marcada des de la dècada de 1970, intensificant-se especialment a partir dels anys 2000. Aquest fenomen reflecteix un procés de suburbanització i concentració residencial al voltant del centre comarcal i les seves àrees més accessibles. En paral·lel, els municipis que decreixen (Esponellà, Crespià i Vilademuls) han vist reduir la seva població agregada, mantenint valors similars o fins i tot inferiors als de finals del segle XIX, fet que posa de manifest la persistència del despoblament rural i la pèrdua de funcions territorials en aquestes àrees.

Aquestes tendències tenen una clara traducció en termes de mobilitat quotidiana: l'estructura actual afavoreix un model de desplaçaments centrípets cap a Banyoles i els municipis adjacents, tot generant desequilibris territorials que caldrà abordar amb propostes de mobilitat més equitatives, sostenibles i accessibles per a tots els nuclis de la comarca.

Figura 2.5 Agregació de l'evolució de la redistribució de la població al territori en municipis que creixen i decreixen (1842-2020)



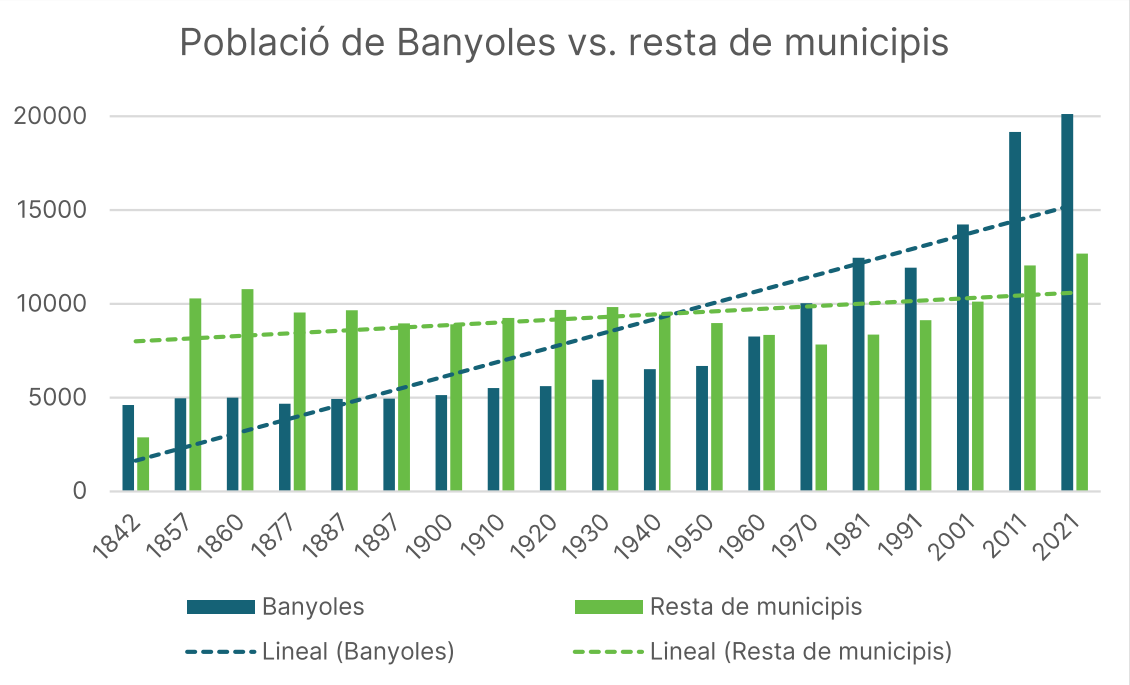
FONT: INE

La **Figura 2.6** mostra l'evolució comparada de la població del municipi de Banyoles i la resta dels municipis de la comarca entre 1842 i 2021. Els resultats posen de manifest una tendència de concentració demogràfica creixent al voltant de Banyoles, que en les darreres dècades ha esdevingut clarament el nucli hegemònic de la comarca, tant en termes de població absoluta com de ritme de creixement.

Mentre que durant tot el segle XIX i bona part del XX la resta de municipis superava Banyoles en població, el punt d'inflexió es produeix a mitjan segle XX, i s'accentua especialment a partir dels anys 1970. Aquesta dinàmica queda ben reflectida en les línies de tendència: la de Banyoles mostra una clara pendent ascendent, mentre que la de la resta de municipis és molt més plana, reflectint un estancament relatiu i, en alguns casos, una davallada. El període 2001–2021 accentua aquesta bretxa, amb un creixement molt intens a Banyoles (prop dels 20.000 habitants) en contrast amb la recuperació moderada dels altres municipis.

Aquest procés de centralització poblacional té implicacions directes sobre la mobilitat: genera una elevada dependència funcional de Banyoles com a node d'atracció de serveis, educació, comerç i activitat econòmica. Això es tradueix en fluxos de mobilitat radials des de la resta de la comarca, i reforça la necessitat d'articular serveis de transport públic i mobilitat activa que facilitin connexions eficients, regulars i sostenibles amb la capital comarcal.

Figura 2.6 Evolució de la població a Banyoles i a la resta de municipis agregats (1842-2021)



FONT: INE

La **Figura 2.7** mostra com la comarca del Pla de l'Estany ha experimentat una redistribució territorial sostinguda de la població al llarg dels darrers 160 anys. El total comarcal mostra una lleugera estabilitat entre 1860 i 1960 (amb valors entre 14.000 i 16.600 habitants), seguida d'un creixement notable a partir dels anys 1980, fins assolir més de 32.800 habitants el 2021.

Aquest creixement ha estat fortament polaritzat. Municipis com Banyoles, Porqueres i, en menor mesura, Cornellà del Terri, Fontcoberta o Serinyà, han experimentat un creixement continu i accelerat. Banyoles destaca com a capital demogràfica, passant de 5.000 habitants a més de 20.000 en el període.

En canvi, municipis com Crespià, Esponellà, Sant Miquel de Campmajor, Palol de Revardit o Vilademuls han seguit una tendència de despoblament o estancament, sobretot entre 1860 i 1980, i amb una recuperació molt limitada posteriorment. Aquest patró evidencia una forta concentració de la població a l'entorn urbà central i una pèrdua relativa de pes dels municipis rurals o perifèrics.

Figura 2.7 Evolució de la població per municipis (1860-2021)

Municipi	1860	1877	1887	1900	1920	1940	1960	1981	2001	2021
Banyoles	4996	4668	4936	5132	5617	6519	8255	12451	14232	20131
Camós	715	626	672	467	639	617	573	635	638	711
Cornellà del Terri	1626	1548	1594	1256	1677	1535	1394	1756	1870	2420
Crespià	797	648	596	634	610	509	397	224	232	269
Esponellà	995	788	729	761	712	783	624	374	369	466
Fontcoberta	689	726	677	561	640	640	607	628	1178	1465
Palol de Revardit	618	577	510	517	490	541	516	386	379	446

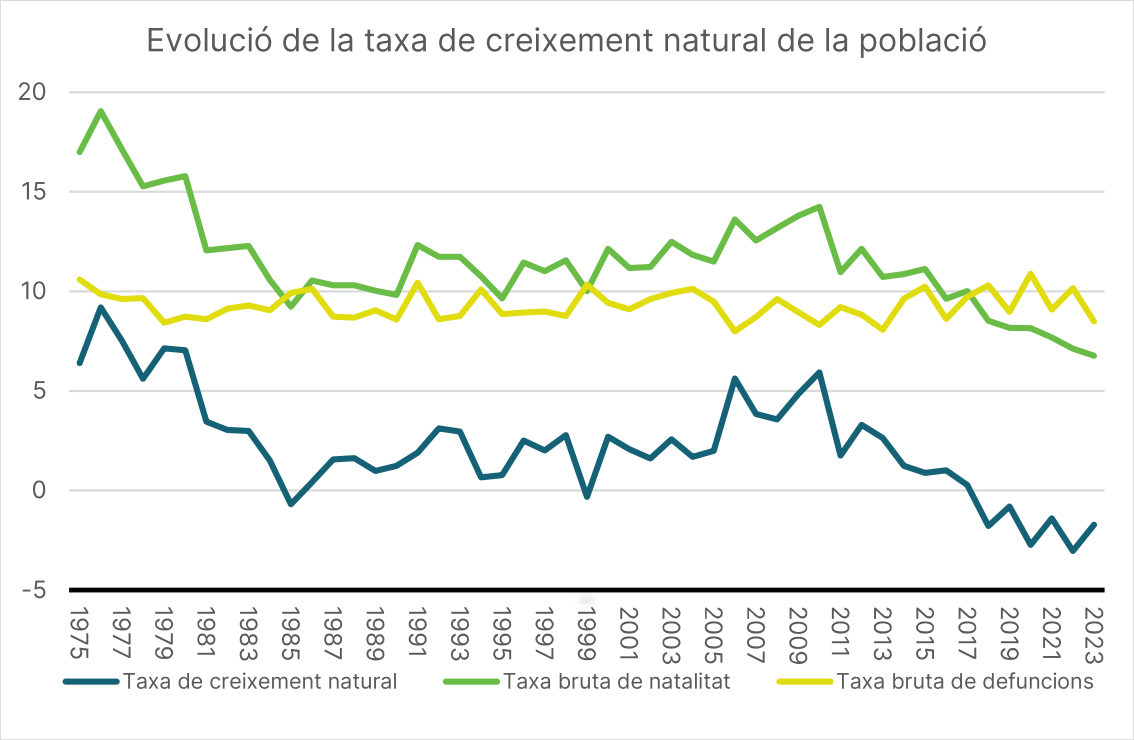
Porqueres	901	870	890	964	946	1099	1108	2556	3675	4694
Sant Miquel de Campmajor	958	722	877	849	858	844	653	241	201	237
Serinyà	1078	1056	1019	947	1060	939	837	730	850	1141
Vilademuls	2409	1970	2095	1953	2037	1932	1638	824	723	837
PLA DE L'ESTANY	15782	14199	14595	14041	15286	15958	16602	20805	24347	32817

FONT: INE

La **Figura 2.8** mostra l'evolució de la taxa de creixement natural de la població al Pla de l'Estany entre els anys 1975 i 2023, juntament amb les taxes brutes de natalitat i de defunció que en determinen el valor. En conjunt, s'observa una clara tendència al decreixement natural, especialment a partir de la segona dècada del segle XXI.

A partir d'aquesta data, però, s'inicia un període de progressiu deteriorament del balanç natural, amb una combinació de natalitat decreixent i mortalitat relativament estable o lleugerament a l'alça. El resultat és un creixement natural negatiu en diversos dels darrers anys, indicador d'un procés d'envelliment i de repte demogràfic que afecta de manera creixent la comarca. Aquestes tendències tenen implicacions directes en la planificació de serveis socials, sanitaris i de mobilitat, especialment en un territori amb una forta concentració urbana i un entorn rural envellit.

Figura 2.8 Evolució de la taxa de creixement natural de la població al Pla de l'Estany (1975-2023)



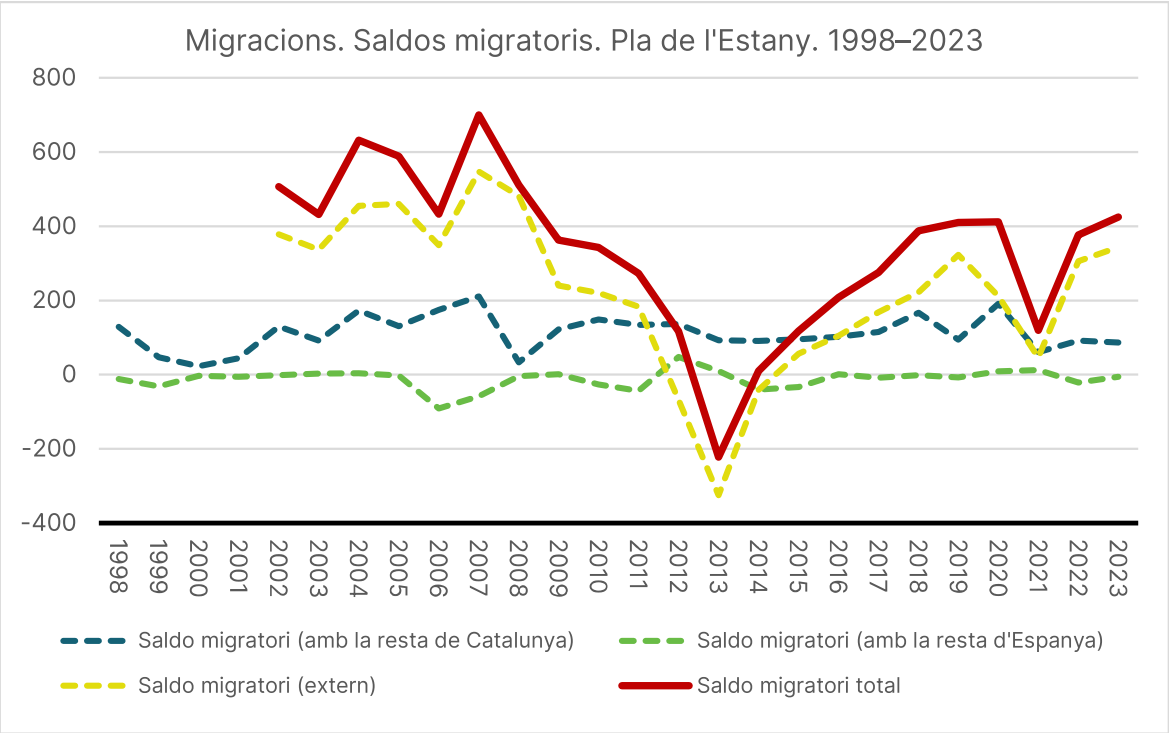
FONT: IDESCAT. MOVIMENT NATURAL DE LA POBLACIÓ; INE. MOVIMENT NATURAL DE LA POBLACIÓ.

La figura Figura 2.9 mostra com el creixement demogràfic del Pla de l'Estany entre 1998 i 2023 ha estat impulsat principalment pel saldo migratori, sobretot extern (internacional). Durant la dècada dels 2000, aquest component va aportar més de 600 nous habitants

anuals. La crisi de 2013 va provocar un descens brusc, amb saldos negatius, però des de 2015 la migració externa s'ha recuperat, tornant a valors positius destacats.

Les migracions internes amb la resta de Catalunya i d'Espanya es mantenen estables i minoritàries. En conjunt, el saldo migratori total ha estat el principal motor del creixement de la comarca, compensant la pèrdua de població natural dels darrers anys.

Figura 2.9 Evolució del saldo migratori al Pla de l'Estany (1998-2023)



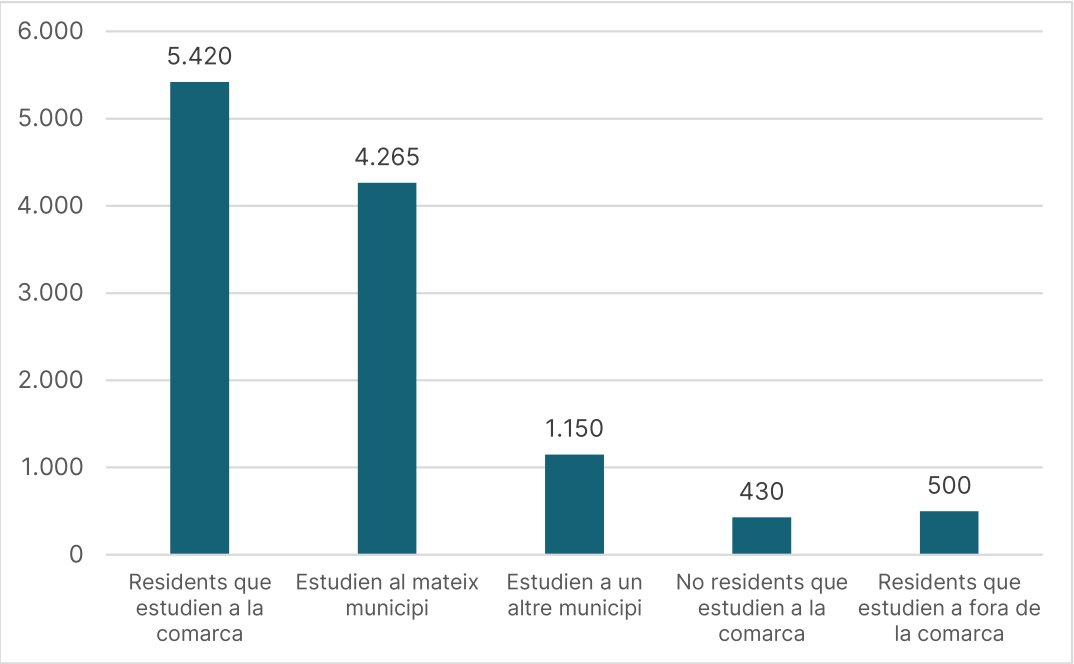
FONT: 2005-2020: IDESCAT, A PARTIR DE L'ESTADÍSTICA DE VARIACIONS RESIDENCIALS DE L'INE.

2021-2023: IDESCAT, A PARTIR DE L'ESTADÍSTICA DE MIGRACIONS I CANVIS DE RESIDÈNCIA DE L'INE

La **Figura 2.10** mostra la mobilitat escolar al Pla de l'Estany durant el curs 2023/24 i evidencia que la gran majoria d'estudiants resideixen i estudien dins de la comarca (5.420 alumnes). D'aquests, 4.265 ho fan dins del mateix municipi on viuen, mentre que 1.150 es desplacen a un altre municipi de la comarca per estudiar. Aquest volum de mobilitat interna intermunicipal representa una part significativa dels desplaçaments escolars i genera demanda específica de transport escolar i/o públic.

A més, hi ha 430 estudiants no residents que es desplacen cap al Pla de l'Estany per estudiar, i 500 residents que surten fora de la comarca per cursar els seus estudis. Aquestes dades mostren que, tot i ser una comarca relativament petita, existeix una xarxa de mobilitat escolar força activa i complexa, amb implicacions en la planificació del transport col·lectiu, especialment per connectar municipis menors amb Banyoles i altres nuclis escolars. Així, el reforç de l'oferta de transport adaptada als horaris lectius pot contribuir a millorar l'equitat territorial i l'accessibilitat educativa.

Figura 2.10 Alumnes residents i llocs d'estudi localitzats. Ensenyaments no universitaris. Curs 2023/24



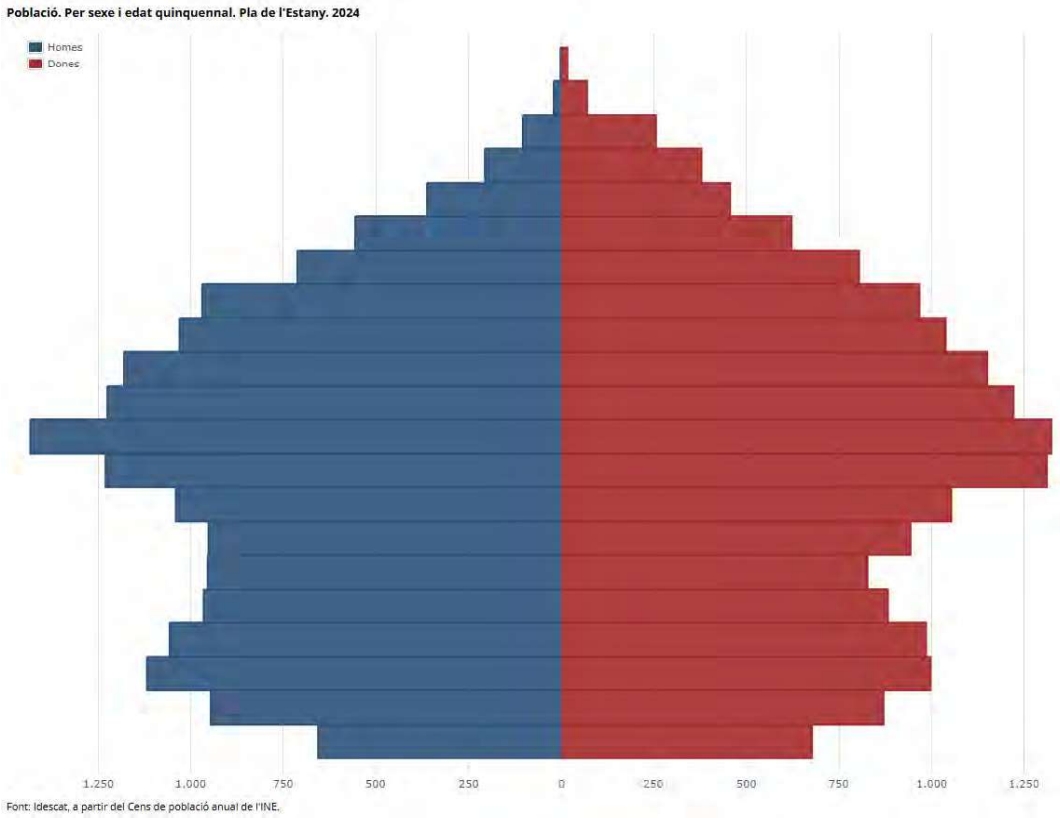
FONT: IDESCAT

La piràmide de població del Pla de l'Estany per al 2024 mostra una estructura envellida i desequilibrada, pròpia d'una comarca amb un creixement natural dèbil i fortament dependent de la migració. Els trams de població més amplis corresponen a les franges d'edat entre els 45 i els 69 anys, especialment en el cas de les dones, que presenten una clara sobrerepresentació en les edats més avançades.

A l'extrem oposat, les franges de menors de 15 anys són molt més estretes, fet que denota una baixa natalitat sostinguda i un relleu generacional feble. Aquesta tendència es tradueix en una estructura regressiva, amb pocs joves per cada grup de població adulta, i anticipa un envelliment més acusat en els propers anys.

Tot plegat reflecteix un perfil demogràfic similar al d'altres comarques rurals catalanes, amb una elevada proporció de població gran i una edat mitjana en augment. Aquesta realitat suposa un repte per a la mobilitat quotidiana, ja que augmenta la demanda de serveis adaptats a persones grans i fa necessari reforçar el transport públic o a demanda en àrees menys densament poblades i amb baixa accessibilitat. Alhora, la concentració de joves i infants en municipis concrets exigeix una planificació territorial més cohesionada i orientada a garantir l'equitat d'accés als serveis educatius i sanitaris.

Figura 2.11 Piràmide de població Pla de l'Estany. 2024



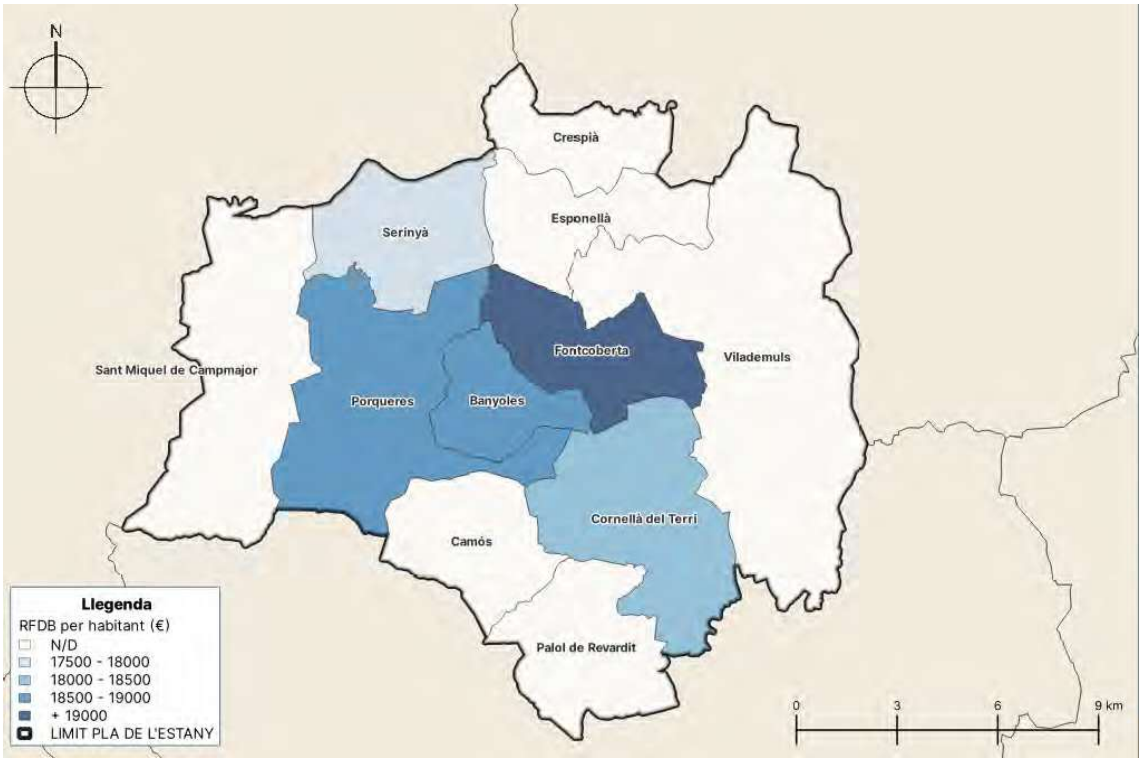
FONT: IDESCAT

Distribució rentes

La **Figura 2.12** mostra la distribució territorial de la Renda Familiar Disponible Bruta (RFDB) per habitant al Pla de l'Estany segons la revisió estadística de 2024. La renda mitjana comarcal (18.837 € l'any 2022) és lleugerament inferior a la mitjana catalana (19.140 €), però dins d'un marge molt proper. Tanmateix, la desagregació municipal revela desigualtats internes entre municipis.

Els valors més elevats es registren a Fontcoberta (20.249€), a Banyoles (18.991€) i a Porqueres (18.924€). Aquests municipis concentren una gran part de l'activitat econòmica, educativa i comercial de la comarca, i també una proporció significativa de la població. En canvi, municipis com Serinyà registra rendes més baixes, per sota dels 18.000 €, fet que evidencia un cert desequilibri territorial en termes socioeconòmics.

Figura 2.12 Distribució de les rentes als municipis del Pla de l'Estany (2022)

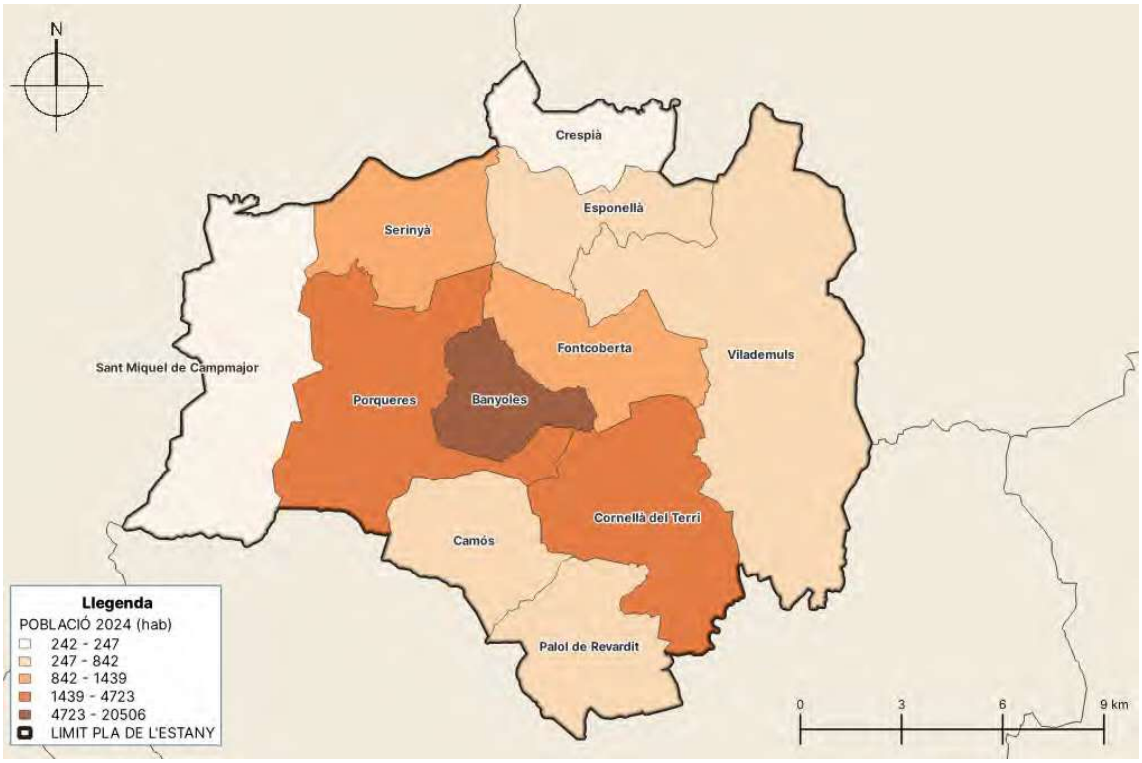


FONT: IDESCAT

La **Figura 2.13** mostra la distribució de la població als municipis del Pla de l'Estany l'any 2024. Aquesta distribució evidencia un alt grau de concentració demogràfica, amb Banyoles com a clar pol de centralitat: hi resideixen 20.707 habitants, el que representa més del 60 % de la població comarcal. A més distància se situen Porqueres (4.782 h.) i Cornellà del Terri (2.394 h.), municipis que també superen amb escreix els 1.500 habitants.

La resta del territori es compon de municipis de mida mitjana o petita, com Fontcoberta (1.501 h.), Serinyà (1.196 h.) o Vilademuls (865 h.), i d'altres amb població clarament reduïda com Crespià, Sant Miquel de Campmajor o Palol de Revardit, tots per sota dels 500 habitants. Aquest patró reflecteix un model territorial fortament polaritzat, on una gran part de la població i de l'activitat quotidiana es concentra en pocs nuclis centrals, mentre que una part important del territori té una baixa densitat poblacional.

Figura 2.13 Distribució de la població a la comarca (2024)

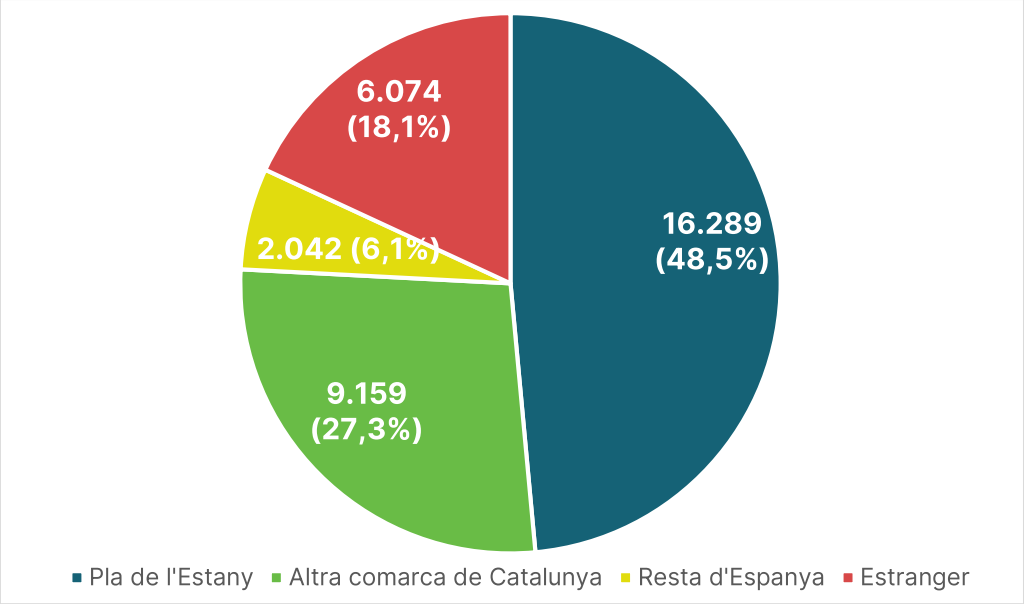


Font: Idescat, a partir del Cens de població anual de l'INE.

La **Figura 2.14** mostra l'origen geogràfic de la població resident al Pla de l'Estany l'any 2024 segons el lloc de naixement. El 48,5 % de les persones residents han nascut a la mateixa comarca, mentre que prop d'un terç (27,3 %) són nascudes en altres comarques catalanes, fet que evidencia una forta mobilitat interna dins de Catalunya. A això cal afegir un 18,1 % de població d'origen estranger, que representa un component migratori rellevant i una potencial font de diversificació social, cultural i lingüística. Finalment, un 6,1 % prové de la resta de l'Estat espanyol.

Aquest perfil de procedència reforça la idea d'un territori amb fluxos migratoris intensos i certa dinàmica d'atracció residencial, especialment per part de municipis de l'entorn metropolità gironí i de població immigrant. Aquest fenomen pot tenir implicacions sobre les necessitats de mobilitat quotidiana, especialment pel que fa a la connexió amb municipis d'origen o l'accés als serveis.

Figura 2.14 Lloc de naixement de la població del Pla de l'Estany (2024)

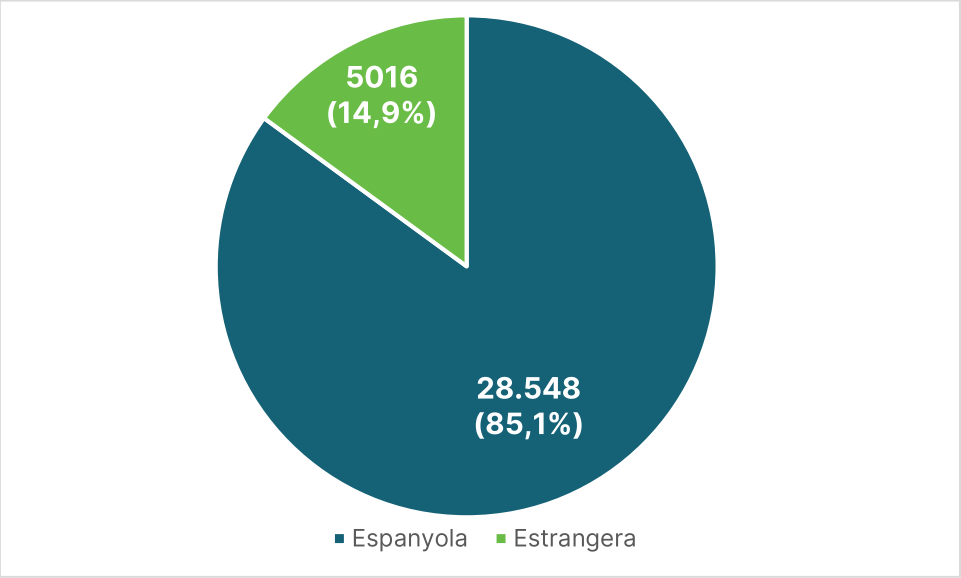


Font: Idescat

Població per nacionalitat

La gràfica mostra la distribució de la població del Pla de l'Estany segons la nacionalitat l'any 2024. Un 85,1 % de la població és de nacionalitat espanyola, mentre que el 14,9 % és de nacionalitat estrangera, el que representa més de 5.000 persones. Aquesta dada reflecteix una presència migratòria significativa, que si bé no és majoritària, sí que té un cert pes rellevant.

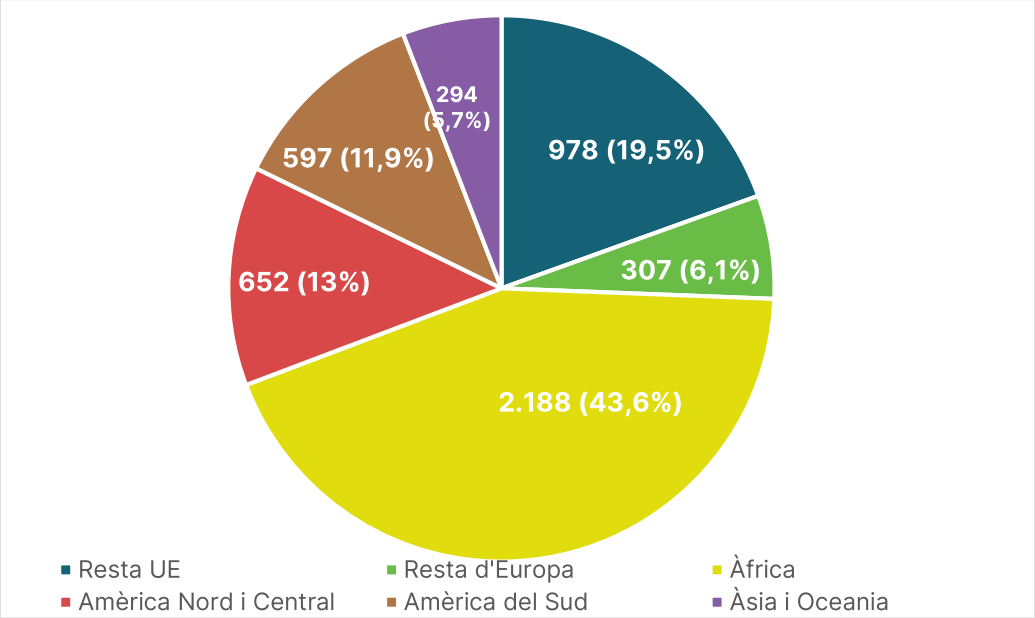
Figura 2.15 Nacionalitat residents al Pla de l'Estany. 2024



Font: Idescat

La gràfica mostra l'origen continental de la població estrangera resident al Pla de l'Estany l'any 2024. La majoria prové del continent africà, amb un 43,6 % del total (2.188 persones), una xifra que situa aquest col·lectiu com el més nombrós dins la població no espanyola de la comarca. En segon lloc, hi ha la població procedent de la Unió Europea (19,5 %), seguida de l'Amèrica del Sud (13 %) i l'Amèrica del Nord i Central (11,9 %). Els percentatges més baixos corresponen a la resta d'Europa (6,1 %) i a Àsia i Oceania (5,7 %). Aquesta composició reflecteix una diversitat migratòria considerable.

Figura 2.16 Principals nacionalitats (per continents) de les persones immigrants a la comarca



Font: Idescat

Context de la comarca en les polítiques de mobilitat segura i sostenbile

El Pla de l'Estany compta amb un context favorable per incorporar polítiques de mobilitat segura i sostenible basades tant en instruments institucionals com en activitats de sensibilització ciutadana:

Per una banda, trobem que existeix un compromís institucional i interadministratiu per les polítiques de mobilitat sostenible. Per exemple, l'Ajuntament de Banyoles, (amb suport del Consell Comarcal i l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'Àrea de Girona), impulsa iniciatives de mobilitat sostenible i segura, com ara la promoció d'una mobilitat a peu, en bicicleta i el transport públic. De fet, la existència d'aquesta coordinació institucional és clau per garantir una oferta de transport integrada a nivell comarcal, amb rutes interurbàries que connecten Banyoles amb Porqueres, Fontcoberta, Cornellà i Camós, gestionades per l'ATM de Girona.

Així mateix, Banyoles s'adhereix cada any a *la Setmana Europea de la Mobilitat Sostenible i Segura* (celebrada al setembre), amb activitats com bicicarrers, bicibusos escolars, taules rodones sobre el bus públic, fira de mobilitat sostenible i activitats de conscienciació viària dirigides a la població i els centres educatius, el que és una mostra de participació i sensibilització respecte a la temàtica. Aquest tipus d'activitat serveix per

fomentar hàbits saludables, reduir l'ús del cotxe i promoure una mobilitat respectuosa amb el medi.

A més, la Generalitat de Catalunya (a través de l'Institut Català d'Energia (ICAEN) inscrit al Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural) gestiona el programa MOVES III, que permet l'accés a subvencions per a la compra de vehicles elèctrics i la instal·lació de punts de recàrrega, amb incentius entre l'1% i el 80% segons el tipus de beneficiari i municipi. Aquesta línia d'actuació d'incentius a la mobilitat elèctrica s'alinea la comarca amb els objectius de reducció d'emissions i transició energètica.

Així mateix, i en el marc de la mobilitat segura, els centres educatius de la comarca participen activament en programes d'educació viària, on la Policia Local organitza circuits pràctics sobre bicicletes, patinets i mobilitat segura. Aquests programes formen part de les activitats entorn la *Setmana de la Mobilitat* i responen al compromís municipal de reduir la sinistralitat i reforçar la seguretat de les persones usuàries vulnerables

El Pla de l'Estany s'emmarca dins una estratègia de mobilitat segura i sostenible, combinant un suport institucional, una presència d' activitats de sensibilització, incentius econòmics per a la mobilitat elèctrica i polítiques educatives per potenciar una mobilitat més segura. Aquesta aproximació transversal crea un punt de partida per desenvolupar el Pla de Mobilitat comarcal, on és fonamental consolidar una xarxa de transport accessible, segura i ecològica per a tots els municipis.

2.2. LA DEMANDA DE MOBILITAT

La demanda de mobilitat respon als fluxos de desplaçaments produïts per les activitats quotidianes de les persones, que estan condicionades a la distribució territorial dels pols de treball, estudi, sanitat, transport i altres variables.

Si bé es disposa de les estimacions de mobilitat ja mencionades anteriorment recollides a l'estudi "Recull de dades de la Mobilitat al Pla de l'Estany" elaborat per l'oficina de transició energètica de la comarca, s'ha volgut realitzar un exercici d'extracció de fluxos més actual.

Per obtenir els fluxos de mobilitat s'han fet servir les dades de l'estudi de mobilitat amb Big Data del *Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible* (MITMS). En concret, s'han extret les dades d'una setmana tipus (04-04-2025 al 10-04-2025) i seguidament s'han dividit els desplaçaments entre origen i destí entre els 7 dies de la setmana per tal d'obtenir una mitjana aritmètica de desplaçaments/dia.

A partir de l'anàlisi dels fluxos de mobilitat extracomarcal amb origen al Pla de l'Estany, es poden extreure conclusions rellevants per a la planificació territorial i la mobilitat quotidiana.

En primer lloc, destaca la forta dependència del Pla de l'Estany envers la comarca veïna del Gironès, especialment cap a la ciutat de Girona, amb un volum de desplaçaments/dia que oscil·la entre els 760 i els 1680, essent el flux més intens registrat amb una ciutat concreta com a destinació. Això confirma el paper central que juga Girona com a pol d'atracció laboral, educatiu i de serveis per als habitants del Pla de l'Estany.

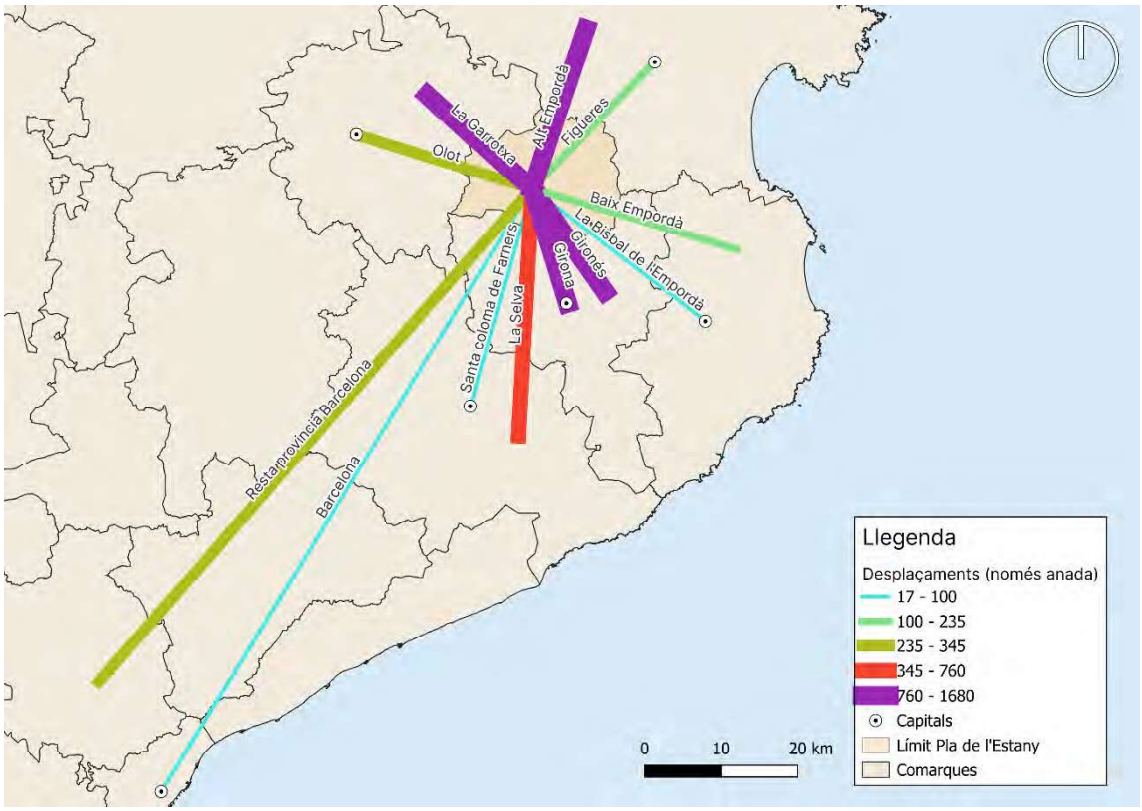
En segon lloc, s'observa una intensitat mitjana de desplaçaments cap a comarques com la Selva, la Garrotxa i l'Alt Empordà, amb valors compresos entre els 345 i els 760 desplaçaments/dia. Aquest patró suggereix una xarxa funcional regional que supera els límits administratius i reflecteix dinàmiques de mobilitat pendular vinculades a la proximitat geogràfica i la continuïtat urbana o econòmica.

Els fluxos de menor intensitat (entre 17 i 345 desplaçaments/dia) es dirigeixen cap a comarques o ciutats més allunyades com el Baix Empordà, la Bisbal d'Empordà, Santa Coloma de Farners, Barcelona i la resta de la província de Barcelona.

La presència de múltiples direccions de flux reforça la idea que el Pla de l'Estany es troba integrat funcionalment dins de l'àmbit de les comarques gironines, tot i mantenir relacions puntuals amb la regió metropolitana de Barcelona.

Finalment, l'estructura radial dels fluxos evidencia que, malgrat la seva mida reduïda, el Pla de l'Estany genera una mobilitat significativa en totes les direccions que cal tenir en compte a l'hora de planificar infraestructures i serveis públics, especialment en matèria de transport públic intercomarcal i accessibilitat territorial.

Figura 2.17 Fluxos de mobilitat extra comarcals (desplaçaments/dia)



Font: Elaboració pròpia

A nivell intracomarcal, s'observa clarament l'efecte de la concentració de la població a Banyoles en el volum de desplaçaments amb la capital com a origen o destinació del desplaçament.

Banyoles actua com el principal pol d'atracció de mobilitat dins la comarca, ja que concentra els fluxos més intensos des de pràcticament tots els altres municipis. Les línies

de color vermell fosc i negre indiquen volums de desplaçaments entre 200 i més de 700 trajectes/dia, fet que destaca el paper central de Banyoles com a nucli de serveis, comerç, educació o feina.

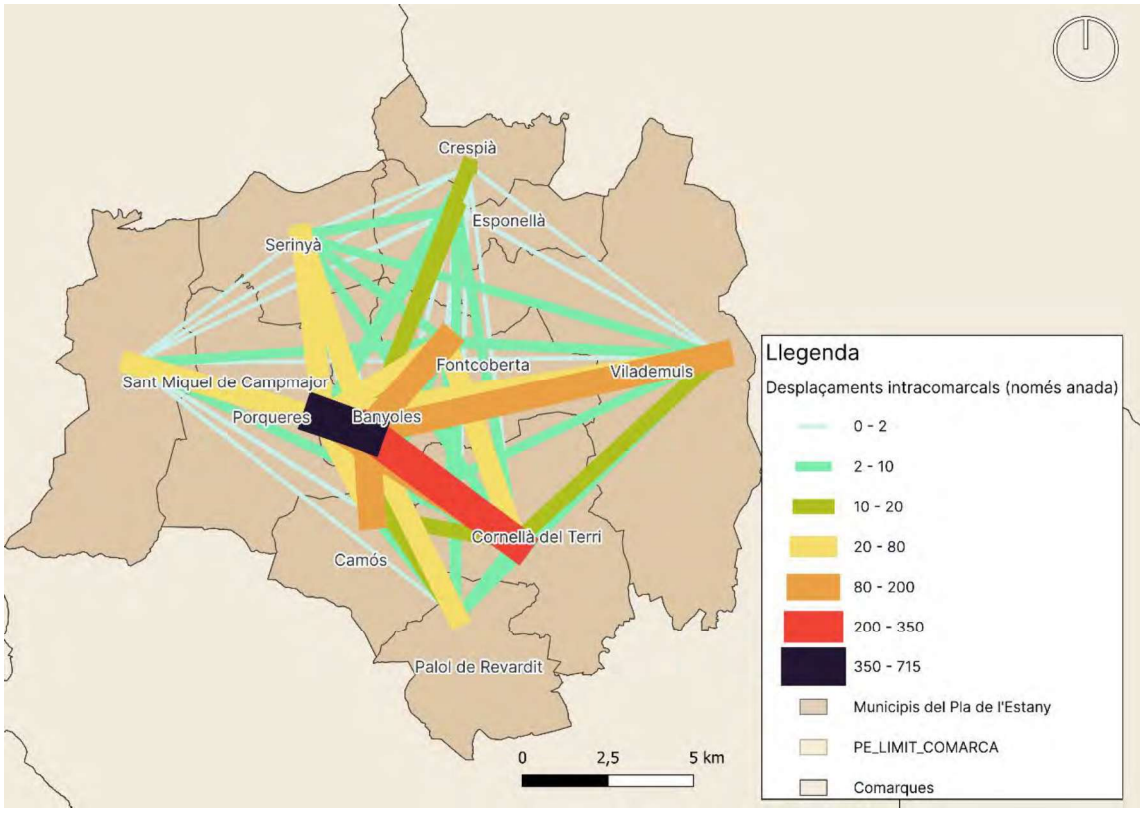
Els municipis com Cornellà del Terri, Porqueres, i Camós presenten un elevat nombre de desplaçaments cap a Banyoles, el que indica una forta dependència funcional d'aquests municipis respecte al centre comarcal. Especialment destacable és el flux entre Porqueres i Banyoles, amb la intensitat més alta representada (entre 350 i 715 desplaçaments/dia).

D'altra banda, municipis més perifèrics com Sant Miquel de Campmajor, Crespià o Palol de Revardit mostren fluxos de mobilitat molt més reduïts, sovint inferiors a 10 desplaçaments/dia, segons les línies de tons verds i blaus clars.

També es poden observar certs fluxos entre municipis que no passen per Banyoles, tot i que aquests són molt menys freqüents i amb valors inferiors a 20 desplaçaments. Aquest patró radial reforça la idea d'una estructura territorial monocèntrica.

En conclusió, el mapa posa de manifest un model de mobilitat fortament concentrat en Banyoles, que exerceix un clar lideratge funcional dins del Pla de l'Estany. Aquesta centralitat pot tenir implicacions importants en la planificació del transport públic, la localització de serveis o el desenvolupament territorial equilibrat.

Figura 2.18 Fluxos de mobilitat intracomarcals (desplaçaments/dia)



Font: Elaboració pròpia

3. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

Tot i estar situada relativament a prop tant de la línia ferroviària convencional Barcelona–Portbou com de la línia d'alta velocitat que connecta Barcelona amb Figueres i França, cap d'aquestes infraestructures travessa directament el territori comarcal amb parades operatives. En el cas de la línia d'alta velocitat (AVE), aquesta sí que creua el sector oriental del Pla de l'Estany, especialment pel municipi de Vilademuls, però no disposa de cap estació dins la comarca, fet que impedeix que tingui un impacte funcional en la mobilitat quotidiana dels residents.

L'estació ferroviària més propera és la de Girona, situada a uns 20–25 minuts de Banyoles, que concentra serveis regionals, de mitjana distància i d'alta velocitat (AVE). Aquesta manca de connexió directa amb la xarxa ferroviària catalana i estatal accentua la dependència del vehicle privat i limita les opcions de desplaçament sostenible, especialment per a la població resident als municipis més allunyats.

En aquest context, el transport públic interurbà per carretera és l'única alternativa col·lectiva existent, amb serveis regulars d'autobús entre Banyoles i Girona, i connexions més esporàdiques amb la resta de municipis del Pla de l'Estany. Aquest dèficit estructural de connectivitat ferroviària és un dels factors que justifica la necessitat d'impulsar polítiques comarcals de mobilitat sostenible i segura, amb l'objectiu de millorar les alternatives al vehicle privat, potenciar el transport públic i reforçar la intermodalitat amb nodes externs com l'estació de Girona.

3.1. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC REGULAR

1.3.1. Descripció dels serveis.

El transport interurbà és gestionat principalment per **TEISA** sota la coordinació de l'**ATM Àrea de Girona**, que engloba Girona, Pla de l'Estany i la Selva. Les línies d'autobús regular que fan pas per la comarca són les següents:

1) **Línies urbanes:**

- **Línia 107 BUS BANYOLES:**

La línia 107 és una línia interior del Pla de l'Estany. És operada per TEISA i integrada a l'ATM de Girona. La línia té una funció estructural dins la mobilitat comarcal, especialment per a persones residents en zones rurals que no disposen d'altres opcions de transport col·lectiu.

La línia connecta els municipis i nuclis següents: Fontcoberta (inclòs Melianta), Banyoles (amb parades a tots els barris: Can Puig, Vila Olímpica, Mas Palau, La Vila, Centre, etc.), Porqueres (amb parades a Ctra. Camós i altres zones) i Camós.

És un recorregut radial i circular al voltant de Banyoles, amb doble sentit i moltes parades internes que permeten una cobertura detallada.

La línia opera de dilluns a divendres feiners, amb un total de 12 expedicions d'anada i 12 de tornada. Els serveis comencen cap a les 7.00 h i acaben prop de les 20.00 h. La freqüència mitjana és aproximadament cada 60–90 minuts i el temps de recorregut és entre 25 i 35 minuts segons origen-destinació.

2) Línies interurbanes:

- **L0326 (e1) Línia 100 – GIRONA – BANYOLES – OLOT:**

La línia 100, operada per TEISA i integrada a l'ATM de Girona, és l'eix principal del transport públic comarcal i intercomarcal al Pla de l'Estany. Connecta la capital comarcal, Banyoles, amb la ciutat de Girona i, cap al nord, amb diversos municipis de la Garrotxa, arribant fins a Olot. La seva alta freqüència, especialment en dies feiners, la converteix en la ruta més utilitzada per la població del Pla de l'Estany per accedir a serveis, estudis i treball fora de la comarca.

La línia cobreix els següents municipis i nuclis: Girona (Estació d'autobusos, Hospital Trueta, Correus/Jutjats), Cornellà del Terri, Porqueres (Mata), Banyoles (Vila Olímpica, Centre, Països Catalans), Serinyà, Besalú, Sant Jaume de Llierca, Castellfollit de la Roca, Sant Joan les Fonts i Olot (estació d'autobusos i hospital, segons l'expedició). Aquesta línia recorre els eixos principals de mobilitat entre el Gironès, el Pla de l'Estany i la Garrotxa, facilitant l'accés a equipaments sanitaris, educatius i laborals.

Pel que fa a la freqüència, en dies feiners (de dilluns a divendres) s'ofereixen fins a 22 expedicions per sentit. Les sortides s'inicien a les 6.30 h i finalitzen cap a les 21.30 h, amb una cadència de 30 a 60 minuts en hores punta. En dissabte, hi ha aproximadament 9 expedicions per sentit, amb servei entre les 7.40 h i les 20.45 h.

En diumenges i festius, es mantenen fins a 8 expedicions per sentit, amb cobertura des del matí fins a les 21.50 h. La durada del trajecte és d'uns 30–35 minuts entre Girona i Banyoles, i d'aproximadament 1 hora i 15 minuts entre Girona i Olot.

La línia 100 garanteix una excel·lent connexió entre Banyoles i Girona, i ofereix una cobertura robusta per a la mobilitat intercomarcal diària. Esdevé així la columna vertebral del transport públic al Pla de l'Estany, tant per la seva capacitat com per la seva funció estratègica d'enllaç amb la xarxa ferroviària (a Girona) i amb altres comarques com la Garrotxa o el Ripollès.

- **Línia 106 BUS PLA DE L'ESTANY**

La línia 106 és un servei de transport comarcal intern operada per TEISA i integrada a l'ATM de Girona, que connecta diversos municipis del sud del Pla de l'Estany amb la capital comarcal, Banyoles. Cobreix els següents nuclis i barris: Banyoles (diverses parades: CC Pla de l'Estany – El Coiet, Can Puig, CAP, Baldiri Reixach, Països Catalans), Porqueres (Mata), Cornellà del Terri (incloent el polígon industrial Pont Xetmar i el nucli de Borgonyà), Palol de Revardit (La Banyeta i nucli) i Riudellots de la Creu (nucli de Palol). Aquesta línia cobreix municipis de mida mitjana o petita i zones industrials, facilitant l'accés a equipaments administratius, educatius i sanitaris de Banyoles.

El servei només funciona en dies feiners (de dilluns a divendres) i queda interromput en períodes no lectius, com Nadal o l'agost. Hi ha 3 expedicions d'anada (matí, migdia i tarda) i 2 de tornada completes, més una expedició directa des de Cornellà a Banyoles. El primer servei és a les 07.00 h (des de Banyoles cap a Riudellots de la Creu) i l'última arribada és a les 16.17 h (a Cornellà del Terri). El servei és fix, no cal fer reserva prèvia.

La línia 106 és una peça clau per a la connexió entre els municipis del sud del Pla de l'Estany i Banyoles, especialment per als desplaçaments diaris de persones sense vehicle propi. Tot i que la freqüència és limitada i centrada en dies feiners lectius, el recorregut ofereix una cobertura funcional equilibrada entre nuclis residencials, polígons industrials i equipaments educatius i administratius.

- **Altres rutes regionals:**

- **Línia Olot-Ripoll per St. Joan de les Abadesses (Girona - Banyoles - Olot - St. Joan de les Abadesses – Ripoll)**

És una línia operada per TEISA i integrada a l'ATM de Girona. El recorregut d'aquesta línia és Girona – Banyoles – Besalú – Olot – L'Hostalnou de Bianya – Sant Joan de les Abadesses – Ripoll. Fa 12 expedicions per sentit en dies feiners, però només 3 expedicions (per sentit) fan parada a Banyoles (7.45h, 13.14h i 17.45h direcció Ripoll i 14.15h, 18.15h i 20.15h direcció Girona).

- **Girona-Olot-Ripoll per Vallfogona (Girona - Banyoles - Olot - St. Joan de les Abadesses – Ripoll)**

El recorregut d'aquesta línia complementa la línia anterior, durant els caps de setmana i festius. La línia és operada per TEISA i integrada a l'ATM de Girona. En aquest cas, la línia compta amb un nombre superior de parades intermèdies, a més d'ampliar-se el recorregut en el tram Ripoll-Vallfogona. Funciona els dissabtes feiners i els festius amb tres expedicions diàries per sentit, de les quals dos fan parada a Banyoles en cada sentit Ripoll-Vallfogona (11.45h, 17.45h) i només una (20.15h) direcció Girona.

- **Figueres - Esponellà – Banyoles:**

Aquesta línia és operada per TEISA i no està integrada a l'ATM de Girona. Connecta les comarques de l'Alt Empordà i el Pla de l'Estany, unint la ciutat de Figueres amb Banyoles a través de diversos municipis intermedis. El recorregut inclou les següents parades: Figueres (Estació d'autobusos), Vilafant, Avinyonet de Puigventós, Mas Pau (Alt Empordà), Navata, Crespià, Esponellà, Fontcoberta (Melianta) i Banyoles (Estació d'autobusos) Es tracta d'una línia de connexió intercomarcal secundària, especialment rellevant per als nuclis de població més petits i rurals, com Crespià i Esponellà, que tenen molt poques alternatives de transport públic.

La freqüència i horaris és, en dies feiners (de dilluns a divendres), de 4 expedicions per sentit al dia. Les sortides des de Figueres són a les 07.00 h, 11.00 h, 13.00 h i 17.00 h. Les sortides des de Banyoles: 09.30 h, 12.30 h, 15.30 h, 17.30 h. El temps de recorregut total és d'uns 60 minuts, amb múltiples parades en entorns rurals. És un vehicle tipus bus interurbà, apte per carreteres secundàries i pobles petits.

- **Olot-Barcelona per Banyoles**

És una línia operada per TEISA i no integrada a l'ATM de Girona. Es tracta d'una línia que connecta Olot amb Barcelona. De dilluns a divendres fa quatre expedicions de d'Olot i cinc expedicions des de Barcelona, tot i que l'última expedició (20.30h) circula només els divendres, o bé l'últim dia lectiu universitari setmanal. La cobertura horària és des de les 6h fins gairebé les 22h. En dissabtes feiners la línia fa quatre expedicions per sentit i en diumenges i festius es manté en tres expedicions per sentit. A la comarca del Pla de l'Estany fa pas per Serinyà, Banyoles, Porqueres (Mata), Cornellà del Terri (Borgonyà), Cornellà del Terri, Palol de Revardit (La Banyeta) i Palol de Revardit (Riudellots de la Creu).

- **Olot-UAB (Bellaterra) per Banyoles**

És una línia operada per TEISA i no integrada a l'ATM de Girona. Es tracta d'una línia que connecta Olot amb la Universitat Autònoma de Barcelona que fa pas per Serinyà, Banyoles, Porqueres, Cornellà de Terri i Palol de Revardit. La línia només fa dues expedicions setmanals. Circula en direcció UAB dilluns lectiu o primer dia de classe setmanal a partir de la data d'inici de servei (expedició a les 6.30h des d'Olot). Direcció Olot la línia només circula en divendres lectiu o últim dia de classe setmanal a partir de la data d'inici de servei (expedició des d'UAB a les 14.15h).

- **Girona-Banyoles-Olot-Camprodon-Vallter 2000**

Es tracta d'una línia especial de temporada, operativa durant els dissabtes, diumenges i festius dels mesos de gener, febrer i març, coincidint amb la temporada d'esquí de Vallter 2000. És una línia operada per TEISA i no està integrada a l'ATM de Girona. El servei permet desplaçar-se des de Girona i comarques veïnes fins a l'estació d'esquí, facilitant l'accés en transport públic a una destinació d'alt interès turístic i esportiu.

La línia travessa fins a quatre comarques: el Gironès, el Pla de l'Estany, la Garrotxa i el Ripollès, i cobreix els municipis següents: Girona, Banyoles (Pla de l'Estany), Besalú, Olot, Sant Pau de Segúries, Camprodon, Llanars, Vilallonga de Ter, Setcases (Garrotxa i Ripollès) i Vallter 2000 (Estació d'esquí).

La sortida de Girona és a les 7:00 h. L'arribada a Banyoles: 7:30 h i l'arribada a Vallter 2000: 9:00 h. La tornada des de Vallter 2000 és a les 16:00 h, a Banyoles a les 17:30 h i a Girona a les 18:00 h.

- **Ruta bus L1323 - Vilafreser - Bàscara (per Vilademuls)**

És una línia explotada per Barcelona Bus SL. I no està integrada a l'ATM de Girona. Fa una expedició diària per a cada sentit (a les 11h des de Bàscara i a les 8.20h des de Vilafreser). La durada del trajecte és de 40 minuts. Passa per nuclis de població dispersos i rurals del Pla de l'Estany, com Vilafreser o Vilademuls. Funciona de dimarts a divendres.

- **Línia 602 Aeroport del Prat - Barcelona - Girona – Figueres**

És una línia de bus explotada per Sagalés S.L. i no integrada a l'ATM de Girona. La línia disposa de tres parades a la comarca per sentit, al seu pas per la N-II al municipi de Vilademuls. La línia connecta l'aeroport del Prat amb Girona i posteriorment camp Figueres. La línia compta amb quatre expedicions per sentit diàries de les quals una d'elles només circula de dilluns a divendres feiners i una altra només fa un tram de la línia (tram Girona-Figueres) només en dies lectius. La línia passa quasi al límit oest de la comarca en un entorn rural allunyada de nuclis urbans.

- **Bus L1424 - Banyoles - Riudellots de la Creu**

És una línia operada per TEISA. Connecta el nucli de Banyoles amb Riudellots de la Creu, al sud de la comarca. Fa tres expedicions diàries per sentit.

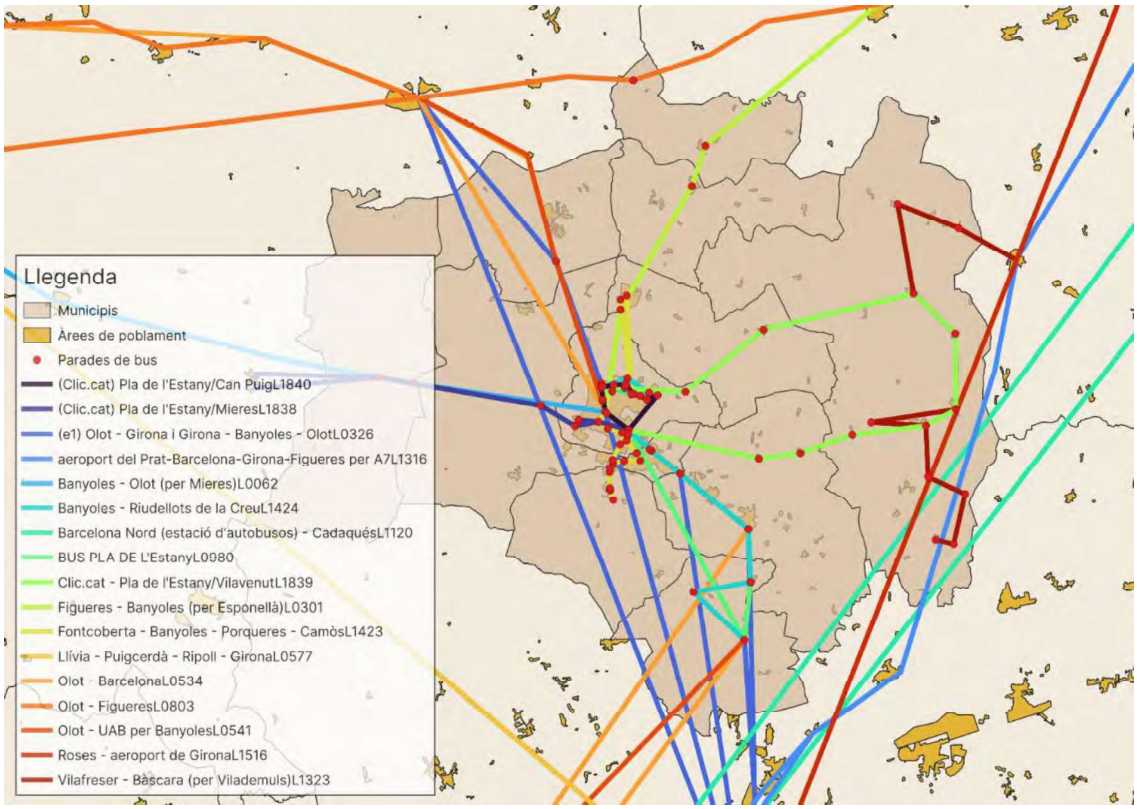
- **L0062 Banyoles - Olot (per Mieres)**

És una línia operada per TEISA. Connecta Banyoles amb Olot per la carretera GI-524, fent pas per la població de Mieres i d'altres del Pla de l'Estany, com Sant Miquel de Campmajor. Fa dues expedicions en dissabtes feiners per cada sentit (només connectant el tram entre Mieres i Banyoles). Fa una expedició per cada sentit al matí i a migdia. També opera els dimecres feiners amb una expedició per sentit, cobrint el tram sencer (Olot-Banyoles)

- **L0803 Olot – Figueres**

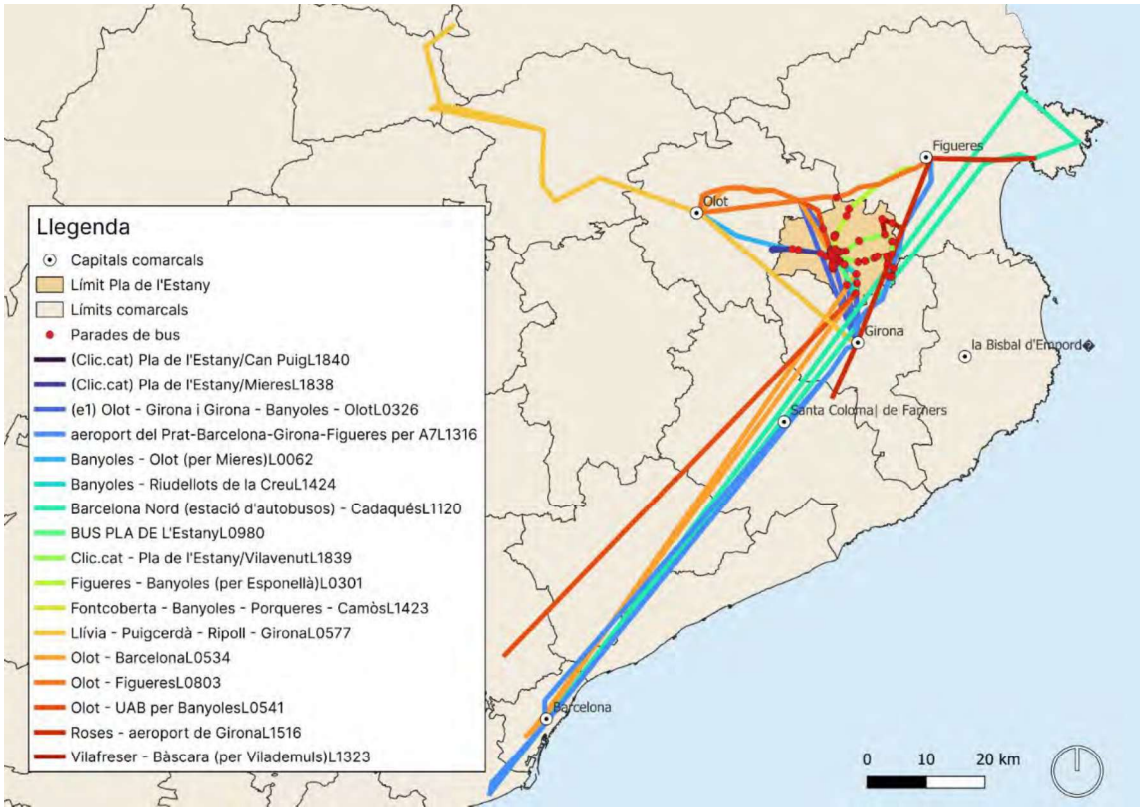
És una línia operada TEISA. Connecta Olot amb Figueres, fent 6 expedicions per sentit de dilluns a divendres feiner, 3 els dissabtes feiners i 2 els festius. La línia fa pas per la parada de la Guixera a l'aldea de Pedrinyà (municipi de Crespià) al seu pas per la carrera N-260.

Figura 3.1 Mapa comarcal de l'oferta de transport col·lectiu regular i transport a demanda (TAD)



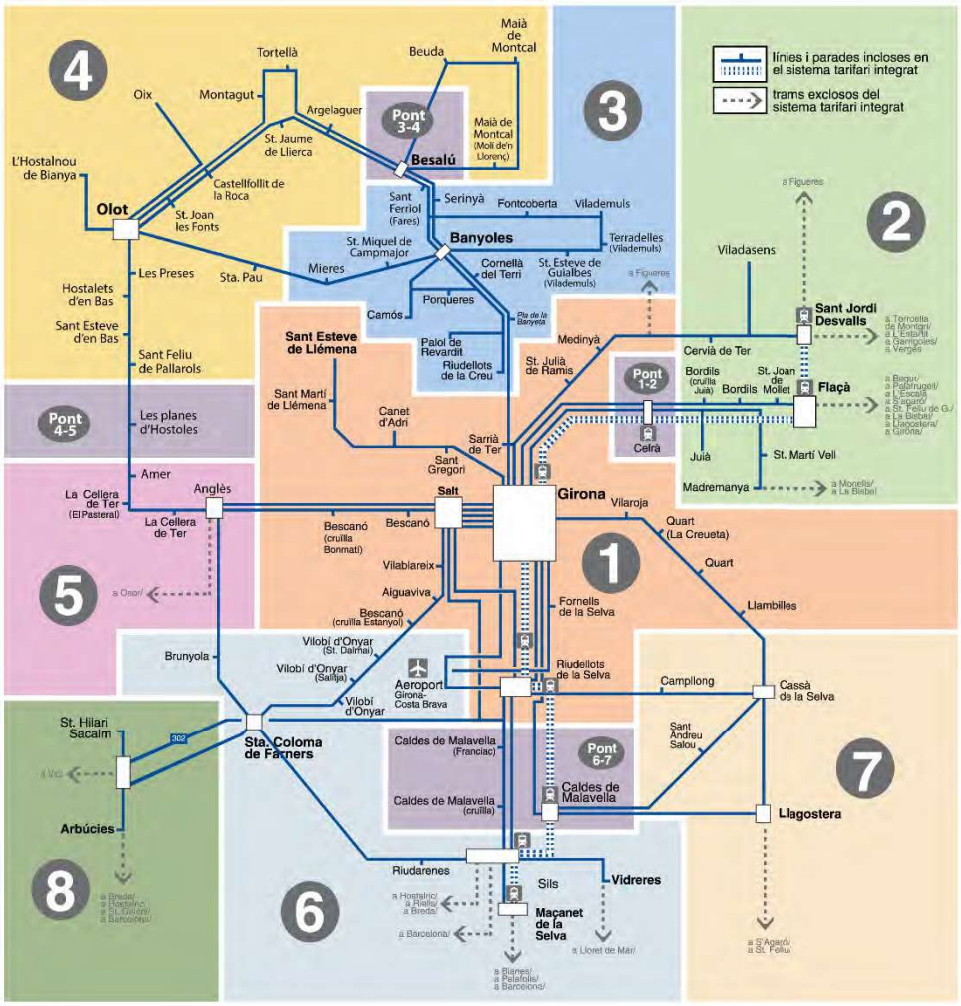
FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE GTFS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Figura 3.2 Mapa de l'oferta de transport col·lectiu regular i transport a demanda (TAD) en relació amb el total de Catalunya



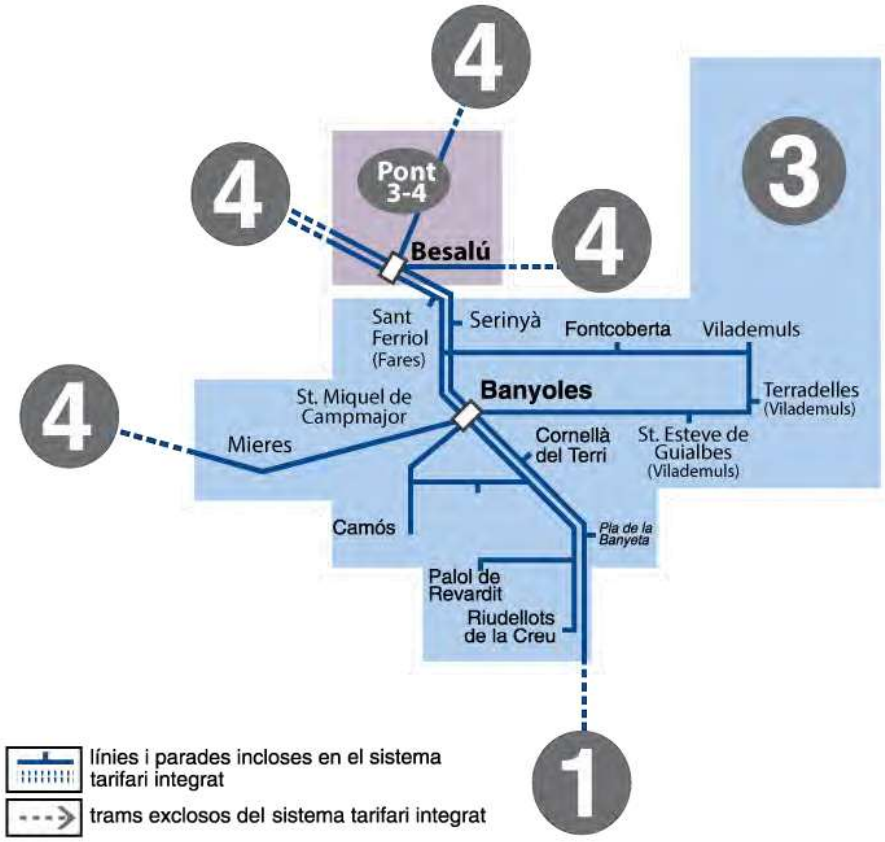
FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE GTFS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Figura 3.3 Zones de mobilitat de l'Autoritat Territorial de la mobilitat de l'àrea de Girona



FONT: ATM GIRONA

Figura 3.4 Mapa itineraris zona 3 ATM de Girona



FONT: ATM GIRONA

TAULA-RESUM OFERTA:

El transport públic regular al Pla de l'Estany és operat principalment per TEISA, sota coordinació de l'ATM de l'Àrea de Girona, tot i que també hi operen línies no integrades gestionades per empreses com Sagalés i Barcelona Bus SL. L'oferta es divideix en:

Línies urbanes (dins la comarca):	
Línia 107 (Bus Banyoles)	Servei regular que connecta els principals nuclis de Fontcoberta, Banyoles, Porqueres i Camós. Funciona en dies feiners amb 12 expedicions per sentit, cobrint la mobilitat local diària.
Línia 106 (Bus Pla de l'Estany)	Servei intern que connecta Banyoles amb Porqueres, Cornellà del Terri, Palol de Revardit i- Riudellots de la Creu. Ofereix 3 expedicions d'anada i 2 de tornada en dies feiners lectius.
Línies interurbanes principals:	
Línia 100 (L0326) – Girona – Banyoles – Olot	Línia estructural que vertebra el transport intercomarcal. Fins a 22 expedicions per sentit en dies feiners, i serveis també en

	caps de setmana. Cobreix Cornellà del Terri, Porqueres, Banyoles, Serinyà i Besalú.
Olot – Ripoll per St. Joan de les Abadesses	Línia de connexió entre capitals comarcals. Fa 12 expedicions en dies feiners, però només 3 per sentit fan parada a Banyoles.
Girona – Olot – Ripoll per Vallfogona	Complementa l'anterior en caps de setmana i festius. Fa 3 expedicions per sentit, amb 2 parades a Banyoles.
Figueres – Esponellà – Banyoles	Línia intercomarcal no integrada a l'ATM. Fa 4 expedicions diàries per sentit, passant per Crespià, Esponellà i Fontcoberta.
Olot-Barcelona per Banyoles	Línia intercomarcal connectada a l'ATM. Fa 4 expedicions diàries i connecta el Pla de l'Estany amb Barcelona.
Línies interurbanes amb baixa freqüència o poc pas per la comarca:	
Olot – UAB per Banyoles	Línia universitària amb una expedició d'anada (dilluns) i una de tornada (divendres), passant per Serinyà, Banyoles, Porqueres, Cornellà i Palol.
Girona – Banyoles – Camprodon – Vallter 2000	Línia especial de cap de setmana durant la temporada d'esquí. Banyoles és punt clau de pas.
Línia 602 – Aeroport del Prat – Barcelona – Girona – Figueres	Operada per Sagalés. Fa pas per Vilademuls (N-II), amb 3 parades per sentit.
Línia L0803 – Olot – Figueres:	Passa per Pedrinyà (Crespià). Fins a 6 expedicions feineres.
Línies rurals	
Vilafreser – Bàscara (per Vilademuls)	Operada per Barcelona Bus. Una expedició diària per sentit, de dimarts a divendres.
Línia 1424 – Banyoles – Riudellots de la Creu	Operada per TEISA. Tres expedicions diàries per sentit en dies feiners.
Línia L0062 – Banyoles – Olot (per Mieres)	Operada per TEISA. Dues expedicions per sentit els dissabtes feiners i una el dimecres.

Font: elaboració pròpia a partir de les dades dels operadors, l'ATM Girona i Mou-te.

1.3.2. Accessibilitat i cobertura territorial (espacial i horària)

L'àmbit espacial està ben cobert en els nuclis del sud i centre de la comarca (Banyoles i adjacents), amb serveis freqüents. En canvi, els municipis perifèrics com Vilademuls i Sant Miquel de Campmajor reben serveis menys freqüents, complementats per Clic.cat.

Pel que fa a l'horari, les línies interurbanes funcionen tot el dia, si bé algunes tenen poca cobertura matinal o vespertina.

La 100 (Girona – Banyoles – Olot) garanteix una connexió directa i ràpida entre Banyoles i Girona, amb múltiples expedicions diàries (aproximadament una cada 30–60 minuts en hores punta). També facilita la connexió amb Olot, encara que amb menys freqüència. Aquest servei és essencial per als desplaçaments quotidians, especialment estudiantils i laborals, i actua com a principal porta d'entrada/sortida de la comarca per transport públic. Tot i així, la cobertura territorial dins el Pla de l'Estany es concentra en Banyoles i Porqueres, mentre que la resta de municipis han de connectar-hi amb altres línies secundàries o serveis a demanda.

La **línia 106 (Bus Pla de l'Estany)** cobreix especialment el sud del Pla de l'Estany, amb una accessibilitat mitjana i una cobertura horària orientada a dies feiners. La freqüència és inferior a la línia 100, amb expedicions limitades i concentrades en hores punta.

La **línia 107 (Bus Banyoles)** cobreix principalment zones de baixa densitat i nuclis dispersos, amb un servei específic per a dies feiners i poques expedicions diàries. L'oferta respon a les necessitats bàsiques de desplaçament a Banyoles per motius laborals, sanitaris o educatius, i cobreix trajectes inexistents en altres línies.

La cobertura territorial és bona als municipis més poblats i centrals (especialment Banyoles, Porqueres i Cornellà del Terri), on conflueixen la línia 100 i les línies internes 106 i 107. Aquests municipis disposen de diversos horaris i parades repartides per barris i polígons. En canvi, la cobertura és més limitada als municipis perifèrics com Crespià, Esponellà, Sant Miquel de Campmajor, Vilavenut o Vilademuls, que depenen de serveis intercomarcals amb baixa freqüència o de serveis a demanda. Les línies complementàries (com Vallter o UAB) tenen serveis puntuals i estacionals.

1.3.3. Integració: intermodalitat entre serveis, coordinació d'horaris, integració tarifària

Les línies integrades a l'ATM de Girona (línia 100, 106, 107 i algunes intercomarcals) permeten utilitzar títols multiviatge com la T-10/120, amb transbordaments gratuïts dins la zona tarifària 3, sense cost addicional dins el temps permès segons zones (fins a 1 h 45')

La **línia 100 (Girona-Banyoles-Olot)** està integrada al sistema ATM Àrea de Girona i permet fer transbordament gratuït amb altres línies dins del temps establert. A Girona, l'arribada a l'estació d'autobusos facilita la intermodalitat amb Rodalies i AVE, així com amb altres línies de bus exprés.cat. Aquesta integració tarifària i funcional reforça la

connectivitat externa del Pla de l'Estany, especialment amb Girona i amb municipis de la Garrotxa.

Línia 106 (Bus Pla de l'Estany) Està plenament integrada a la zona tarifària 3 de l'ATM, amb possibilitat de transbordament amb altres línies dins del temps vàlid del títol. Permet enllaç amb la línia 100 i altres serveis a Girona, afavorint la mobilitat intercomarcal. Tanmateix, la coordinació horària entre serveis encara és millorable per optimitzar l'accessibilitat.

La **línia 107 (Bus Banyoles)** forma part de l'ATM i està inclosa dins la zona tarifària 3, amb transbordament gratuït amb altres línies com la 100 o 106. Malgrat la integració tarifària, la coordinació d'horaris amb altres línies és limitada, i el marge de millora passa per reforçar la intermodalitat amb Banyoles com a node central.

Les línies no integrades (Figueres–Banyoles, Vallter 2000, UAB, 602, etc.) no permeten ús de títols ATM, fet que representa un obstacle per a la intermodalitat tarifària. Els serveis no sempre estan coordinats horàriament, especialment entre línies internes i interurbanes, o entre serveis regulars i a demanda. A més, no hi ha punts d'intercanvi físic (estacions terminals o nodes multimodals) fora de Banyoles i Girona.

1.3.4. Vehicles i parades

Els vehicles de TEISA són autobusos adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, incloent espais per a cadires de rodes i plataformes elevadores.

La línia 106 té 23 parades ben distribuïdes, incloent punts a Banyoles, Cornellà del Terri, Palol i Vilademuls . Les parades en nuclis menors són sovint bàsiques, mentre que a Banyoles i Porqueres són punts regulats amb marques vial i habilitacions. A més, la integració tarifària permet alternar entre autobusos urbans de Girona, Rodalies i autobusos interurbans a les estacions i intercanviadors.

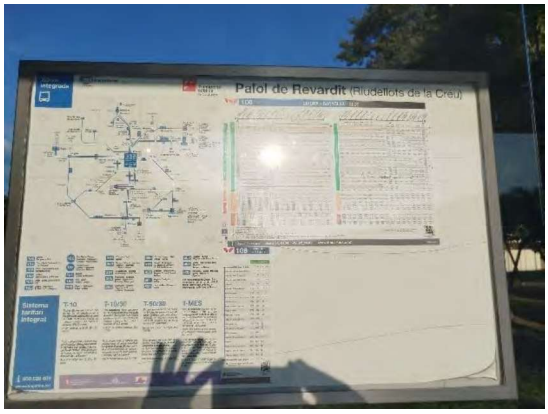
Els vehicles assignats a la línia 100 (Girona-Banyoles-Olot) són de mida mitjana o gran, aptes per a trajectes interurbans, amb accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda, aire condicionat i comoditats bàsiques. Disposen de parades senyalitzades als principals nuclis: Banyoles centre (estació d'autobusos), Porqueres i altres punts intermedis, així com a Girona i Olot. Aquestes parades compten amb informació d'horaris i cobertura ATM, i algunes disposen de marquesina.

Els vehicles utilitzats per **la línia 106 (Bus Pla de l'Estany)** són autobusos interurbans adaptats, amb accés per a persones amb mobilitat reduïda. Les parades són bàsiques en municipis petits i més equipades a Banyoles i Girona. La línia inclou punts com Cornellà (centre), Medinyà, Banyoles estació i Girona estació d'autobusos.

Els vehicles de la **línia 107 (Bus Banyoles)** són també de mida petita o mitjana, adequats per a carreteres secundàries i zones rurals. Les parades són sovint poc senyalitzades i sense marquesines en entorns dispersos, mentre que a Banyoles o Porqueres sí que disposen d'infraestructura bàsica. La línia és essencial per garantir l'equitat territorial en l'accés al transport públic.

Les parades són variades en qualitat i equipament. A Banyoles, la majoria disposen de marquesina, senyalització i bancs. En nuclis petits, les parades sovint són bàsiques o poc senyalitzades. La informació d'horaris no sempre està actualitzada o visible sobre el terreny.





Marquesina a Palol de Revardit amb panell d'informació horària



Marquesina a Cornellà del Terri (entorn urbà)



Marquesina a Cornellà del Terri (entorn interurbà)



Marquesina a Porqueres



Marquesina a Fontcoberta



Pal de parada sense informació (Banyoles)



Pal de parada (Fontocberta)



Marquesina a Serinyà



Pal de parada remot i sense informació a Bàscara



Pal de parada a Vilademuls



Pal de parada a Sant Miquel de Campmajor



Parada de bus a Banyoles (Av. Països Catalans)

3.2. DEMANDA DE TRANSPORT PÚBLIC REGULAR

Per tal d'elaborar la diagnosi de la demanda de transport públic al Pla de l'Estany, s'ha treballat amb les dades disponibles per l'operador TEISA sobre el nombre de viatgers registrats en algunes de les línies que operen a la comarca. Tot i que el territori disposa d'un conjunt ampli de serveis interurbans, comarcals i regionals, la informació de validacions o passatgers només està disponible per a cinc línies específiques: la línia Girona – Banyoles – Olot (L0326, eix principal de mobilitat intercomarcal), la línia Barcelona – Banyoles – Olot (servei de llarg recorregut), la línia Bus Pla de l'Estany (106, servei comarcal intern), la línia urbana de Banyoles (107, Bus Banyoles) i la línia Olot-UAB per Banyoles. Aquesta limitació condiciona l'anàlisi, ja que impedeix una valoració completa de la demanda en el conjunt del sistema de transport públic. Tot i això, les dades disponibles permeten identificar tendències rellevants d'ús, perfils de mobilitat i diferències territorials, especialment en la connexió amb Girona i en els desplaçaments interns dins la comarca.

Línia Girona – Banyoles – Olot

La línia Girona – Banyoles – Olot representa, amb diferència, el principal corredor de mobilitat en transport públic per carretera de la comarca del Pla de l'Estany. Aquesta línia, operada per TEISA i integrada a l'ATM de Girona, connecta els principals nuclis de la comarca amb la capital provincial i amb Olot, facilitant l'accés a serveis educatius, laborals i sanitaris. L'oferta és molt sòlida: entre setmana hi ha un autobús cada 30 minuts, mentre que a Cornellà del Terri i Palol de Revardit s'ofereix una parada cada hora.

Els dissabtes, la freqüència es redueix a una expedició cada hora al matí i una cada dues hores a la tarda, mentre que diumenges i festius només hi ha servei cada dues hores.

Les dades de validacions (Figura 3.5) mostren una forta intensitat d'ús. L'any 2024 s'han registrat 272.880 validacions, un increment notable respecte a les 238.275 de 2022 (+14,6 %). La gran majoria d'aquestes es concentren a Banyoles, que acumula un total de 226.133 validacions (83 % del total), destacant especialment la parada de l'avinguda Països Catalans (169.289 viatges). Altres nuclis de la comarca també mostren un volum important de demanda, com Cornellà del Terri (21.478), Porqueres (11.551) i Serinyà (12.091), mentre que Palol de Revardit té un ús més reduït (1.627).

Figura 3.5 Validacions per parades Línia Girona – Banyoles –Olot.

Municipi	Parades	Viatgers Any 2022	Viatgers Any 2024
Banyoles	**Total**	195.298	226.133
Banyoles	Banyoles - V. Olímpica	41.999	56.844
Banyoles	Banyoles (av. Països Catalans, 10)	153.299	169.289
Cornellà del Terri	**Total**	21.113	21.478
Cornellà del Terri	Borgonyà	5.906	7.292
Cornellà del Terri	Cornellà del Terri (Ajuntament-)	15.207	14.186
Palol de Revardit	**Total**	2.007	1.627
Palol de Revardit	Palol de Revardit (La Banyeta - direcció Sarrià de Ter)	1.563	1.032
Palol de Revardit	Palol de Revardit (Riudellots de la Creu - direcció Sarrià de Ter)	444	595
Porqueres	**Total**	11.441	11.551
Porqueres	Mata	11.441	11.551
Serinyà	**Total**	8.416	12.091
Serinyà	Serinyà	8.416	12.091
TOTAL		**238.275**	**272.880**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

La distribució mensual (Figura 3.6) reflecteix una demanda relativament estable durant tot l'any, amb pics clars entre setembre i novembre. Octubre (24.023 validacions) i novembre (24.715) són els mesos amb més mobilitat, possiblement associats al curs escolar i laboral.

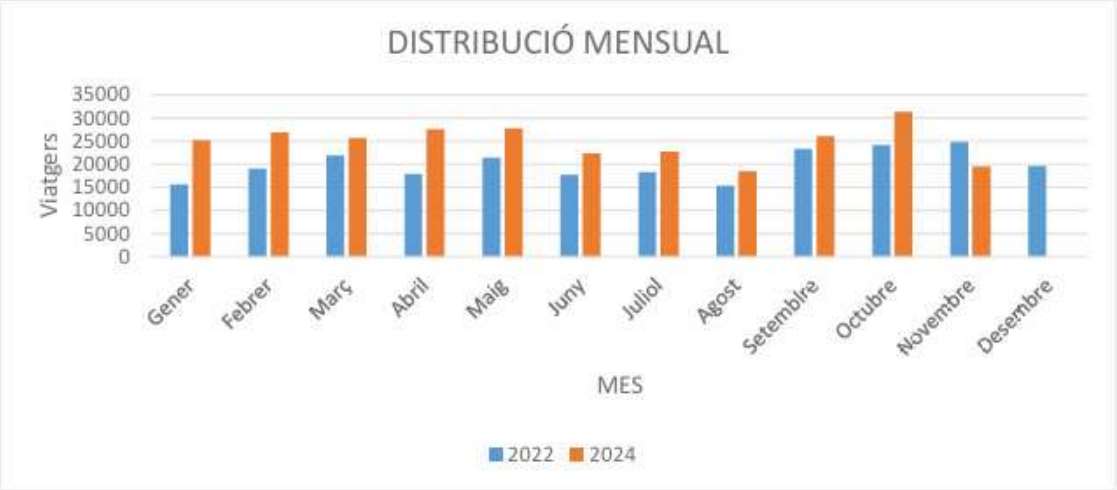
Figura 3.6 Distribució mensual de les validacions.

Mun.	Gen	Feb	Mar	Abr	Mai	Jun	Juli	Ago	Set	Oct	Nov	Des
Banyoles	12812	15756	17900	14564	17540	14242	14407	12099	19220	19997	20568	16193

Cornellà del Terri	1406	1599	1891	1616	1881	1761	1875	1630	1992	1973	1857	1632
Palol de Revardit	126	136	169	157	193	175	293	158	171	154	165	110
Porqueres	783	943	1122	866	986	778	876	715	1122	1153	1212	885
Serinyà	497	530	759	663	707	675	781	654	736	746	913	755
TOTAL	**15624**	**18964**	**21841**	**17866**	**21307**	**17631**	**18232**	**15256**	**23241**	**24023**	**24715**	**19575**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.7 Distribució mensual de les validacions Línia Girona – Banyoles –Olot..



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

A nivell diari (Figura 3.8), la major part dels viatges es concentren en dies feiners (més de 40.000 validacions cadascun de dilluns a divendres), amb descens notable en dissabtes (18.955) i diumenges (9.217). Aquest patró reflecteix l'ús predominant de la línia per motius obligatoris (feina i estudis), més que no pas per mobilitat d'oci o compres

Figura 3.8 Distribució diària de les validacions Línia Girona – Banyoles –Olot.

Municipi	Dilluns	Dimarts	Dimecres	Dijous	Divendres	Dissabte	Diumenge
Banyoles	33112	35337	35463	34221	34014	15688	7463
Cornellà del Terri	3261	3935	4021	3861	3601	1634	800
Palol de Revardit	334	328	378	389	255	186	137
Porqueres	1871	1965	2168	1987	2088	934	428
Serinyà	1381	1546	1620	1466	1501	513	389
TOTAL	**39959**	**43111**	**43650**	**41924**	**41459**	**18955**	**9217**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.9 Distribució diària de les validacions Línia Girona – Banyoles –Olot.



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Quant a la distribució horària (Figura 3.10), la franja de 7:00 a 10:00 h concentra el gruix de les validacions, especialment entre les 7:00 i les 8:00 h, moment en què s'assoleixen pics de fins a 32.312 validacions mensuals (juliol 2024). A la tarda, les franges de 15:00 a 19:00 també registren una elevada activitat, amb un total combinat de més de 50.000 validacions mensuals. Aquests horaris confirmen el paper estructural de la línia per a la mobilitat quotidiana dins i fora de la comarca, i justifiquen el manteniment d'una freqüència elevada entre setmana.

Figura 3.10 Distribució horària de les validacions Línia Girona – Banyoles –Olot.

Municipi	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00
Banyoles	7697	27734	20703	14051	13160	9917	12598	12769	15019
Cornellà del Terri	344	1096	1147	1680	1491	1295	1361	1990	2252
Palol de Revardit	1	91	111	34	118	123	79	416	605
Porqueres	762	1202	1370	1124	754	564	658	657	535
Serinyà	148	555	544	851	675	363	827	404	1021
Total parcial	8952	32312	23813	17836	16242	12433	15589	15897	19257
Municipi	**15:00**	**16:00**	**17:00**	**18:00**	**19:00**	**20:00**	**21:00**	**22:00**	**Tot. mun.**
Banyoles	12710	9943	8088	7660	6358	3858	398	0	195298
Cornellà del Terri	1609	1386	1631	1477	759	632	99	51	21112
Palol de Revardit	401	325	103	132	330	66	0	0	2007
Porqueres	593	684	346	406	151	46	6	43	11441

Serinyà	318	869	731	550	326	42	0	0	8416
Total parcial	15631	13207	10999	10225	7524	864	103	94	238274

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.11 Distribució horària de les validacions Línia Girona – Banyoles –Olot.



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

En resum, la línia Girona – Banyoles – Olot és la columna vertebral del transport públic al Pla de l'Estany, tant per volum de demanda com per cobertura territorial i horària. El seu paper com a connector entre comarques, juntament amb la funció de vertebració interna, la converteix en un servei essencial per garantir l'equitat d'accés a serveis de les poblacions no capitals.

Línia Barcelona – Banyoles – Olot

La línia Barcelona – Banyoles – Olot, operada per TEISA, representa una connexió d'interès intercomarcal i interprovincial que enllaça la capital catalana amb la Garrotxa, passant pel Pla de l'Estany. Malgrat el seu abast territorial ampli, la demanda registrada dins la comarca és relativament moderada en comparació amb altres línies com la Girona – Banyoles – Olot. Segons les dades de 2024, es van registrar 17.835 validacions al seu pas pel Pla de l'Estany.

Pel que fa a la distribució territorial de la demanda (Figura 3.12), la major part dels viatges es concentren a Banyoles, amb 14.618 validacions (82 % del total comarcal). Aquesta xifra mostra la importància de la capital comarcal com a pol d'atracció i punt de connexió principal amb Barcelona. Les parades situades a Porqueres (Mata) i Cornellà del Terri (Borgonyà i Ajuntament) també registren una activitat moderada (1.496 i 950 validacions respectivament), mentre que municipis més petits com Palol de Revardit (130) i Serinyà (641) presenten un ús testimonial. En conjunt, la distribució reflecteix una dependència forta del servei a Banyoles i un paper més secundari dels municipis de menor població.

Figura 3.12 Viatgers per parades Línia Barcelona - Banyoles - Olot.

Municipi/Parades/Línies	Nom	Viatgers 2024
Banyoles	**Total**	14.618
	Banyoles (av. Països Catalans, 10)	14.618

Cornellà del Terri	**Total**	950
	Borgonyà	228
	Cornellà del Terri (Ajuntament-)	722
Palol de Revardit	**Total**	130
	Palol de Revardit (La Banyeta - direcció Sarrià de Ter)	77
	Palol de Revardit (Riudellots de la Creu - direcció Sarrià de Ter)	53
Porqueres	**Total**	1.496
	Mata	1.496
Serinyà	**Total**	641
	Serinyà	641
Total		**17.835**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Pel que respecta la distribució mensual i estacional (Figura 3.13), el volum mensual de validacions es manté força estable al llarg de l'any, amb oscil·lacions relativament suaus. El màxim es dona el mes de maig (1.775 viatges), i els mínims a l'agost i al novembre (1.524 i 1.214). Aquesta estabilitat suggereix un ús funcional i sostingut, lligat a motius laborals, formatius o sanitaris més que no pas a mobilitat turística o estacional.

Figura 3.13 Distribució mensual de les validacions Línia Barcelona - Banyoles - Olot.

Municipi	Gen	Feb	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Tot
Banyoles	1342	1334	1463	1378	1418	1367	1278	1229	1318	1478	1013	14618
Cornellà del Terri	89	80	102	80	108	89	71	78	102	82	69	950
Palol de Revardit	14	17	7	12	22	16	6	8	13	5	10	130
Porqueres	154	142	110	141	145	152	161	154	124	140	73	1496
Serinyà	49	55	65	58	82	68	50	55	57	53	49	641
TOTAL	1648	1628	1747	1669	1775	1692	1566	1524	1614	1758	1214	17835

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.14 Distribució mensual de les validacions Línia Barcelona - Banyoles - Olot.



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Pel que fa la distribució diària de la setmana (Figura 3.15) els patrons setmanals mostren una activitat repartida entre feiners i caps de setmana, amb un pic important el dissabte (3.368 validacions) i diumenge (3.262). Això contrasta amb la concentració en dies feiners que s'observa en altres línies com la de Girona, i suggereix que aquest servei es fa servir de manera significativa per motius de lleure, retorns cap a la comarca o escapades puntuals. El dilluns (2.731) continua sent el dia feiner amb més validacions, possiblement vinculat a desplaçaments de retorn o inici de setmana laboral/estudiantil.

Figura 3.15 Distribució diària de les validacions Línia Barcelona - Banyoles - Olot.

Municipi	Dilluns	Dimarts	Dimecres	Dijous	Divendres	Dissabte	Diumenge
Banyoles	2193	1810	1614	1635	1750	2906	2710
Cornellà del Terri	147	128	102	148	145	122	158
Palol de Revardit	11	11	23	22	24	6	33
Porqueres	273	210	186	228	177	243	179
Serinyà	107	57	69	78	57	91	182
TOTAL	**2731**	**2216**	**1994**	**2111**	**2153**	**3368**	**3262**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.16 Distribució diària de les validacions Línia Barcelona - Banyoles - Olot.



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Per distribució horària (Figura 3.17) l'anàlisi reflecteix clarament dos pics destacats: el primer entre les 7:00 i les 9:00 del matí, coincidint amb horaris d'entrada a treball i estudis, i el segon al voltant de les 16:00–17:00, probablement relacionat amb la tornada de Barcelona o Olot cap a Banyoles. En concret, les hores amb més ús són les 9:00 (4.497 validacions), 7:00 (3.694) i 17:00 (4.181). En canvi, les franges nocturnes són pràcticament inexistents (menys de 10 validacions entre les 21:00 i 22:00), mostrant que el servei perd funcionalitat fora de l'horari diürn.

Figura 3.17 Distribució horària de les validacions Línia Barcelona - Banyoles - Olot.

Municipi	6h	7h	8h	9h	10h	14h	16h	17h	18h	19h	20h
Banyoles	554	2904	947	3706	35	1955	34	3463	21	994	5
Cornellà del Terri	193	58	230	23	145	1	253	4	43		

Palol de Revardit	40	19	20	3	14		24	4	6		
Porqueres	1	523	68	412	7	192		249	2	40	
Serinyà	131	34	26	129	1	56	1	192		71	
TOTAL	**686**	**3694**	**1118**	**4497**	**69**	**2362**	**36**	**4181**	**33**	**1154**	**5**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.18 Distribució horària de les validacions Línia Barcelona - Banyoles - Olot.



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Tot i no tenir una gran densitat d'expedicions, la línia Barcelona – Banyoles – Olot és utilitzada de manera regular i significativa des del Pla de l'Estany, especialment des de Banyoles. El patró d'ús evidencia una doble funcionalitat: laboral/formativa entre setmana i d'oci o desplaçament puntual el cap de setmana. Això fa que sigui una línia estratègica per garantir la connexió de la comarca amb Barcelona, en especial per a joves, estudiants universitaris i treballadors que no resideixen habitualment a la ciutat.

Línia Bus Pla de l'Estany

La línia Bus Pla de l'Estany, integrada a l'ATM de Girona i operada per TEISA, estructura l'oferta de mobilitat comarcal en dies feiners, de dilluns a divendres. Ofereix tres expedicions completes d'anada i dues de tornada, a més d'un servei directe des de Cornellà del Terri. El recorregut connecta Banyoles amb nuclis com Mata (Porqueres), Cornellà del Terri, Fontcoberta (Veïnat Fares) i Palol de Revardit, fins arribar a Riudellots de la Creu. Aquesta línia cobreix zones amb baixa densitat i ofereix accés a serveis bàsics i equipaments centralitzats a Banyoles.

Tal com mostra la Figura 3.19, la línia mostra un increment destacat de la demanda, passant de 7.932 validacions l'any 2022 a 10.378 el 2024 (+30,8 %). Aquest creixement es produeix gairebé en tots els municipis del recorregut, especialment a Cornellà del Terri (+98 %) i Fontcoberta (+125 %). Banyoles concentra la pràctica totalitat de les validacions, amb 8.902 viatgers (85,8 % del total). Dins del municipi, destaca l'ús del servei a Can Puig

(4.744 validacions) i la Vila Olímpica (2.267). També tenen un pes rellevant les parades de l'avinguda Països Catalans (1.229) i del CAP (263), amb descens en aquest últim cas. En els altres municipis, destaquen les parades de Borgonyà (469) i l'Ajuntament (420) a Cornellà, i el Veïnat Fares a Fontcoberta (343). En canvi, la demanda a Palol de Revardit (168) i Porqueres (76) és molt baixa, tot i tenir serveis regulars.

Figura 3.19 Viatgers per parades Línia Bus Pla de l'Estany.

Municipi	Parades	Viatgers 2022	Viatgers 2024
Banyoles	**Total**	**7.159**	**8.902**
Banyoles	Banyoles - Can Puig	3.676	4.744
Banyoles	Banyoles - La Vila	412	399
Banyoles	Banyoles - Països Cat	478	263
Banyoles	Banyoles - V. Olímpica	1.379	2.267
Banyoles	Banyoles (av. Països Catalans, 10)	1.214	1.229
Cornellà del Terri	**Total**	**448**	**889**
Cornellà del Terri	Borgonyà	165	469
Cornellà del Terri	Ajuntament	283	420
Fontcoberta	**Total**	**152**	**343**
Fontcoberta	Fontcoberta (Veïnat Fares)	152	343
Palol de Revardit	**Total**	**76**	**168**
Palol de Revardit	La Banyeta - direcció Sarrià de Ter	76	
Palol de Revardit	Riudellots de la Creu - dir. Sarrià de Ter	13	48
Palol de Revardit	Ajuntament	27	12
Porqueres	**Total**	**97**	**76**
Porqueres	Mata	97	76
TOTAL		**7.932**	**10.378**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

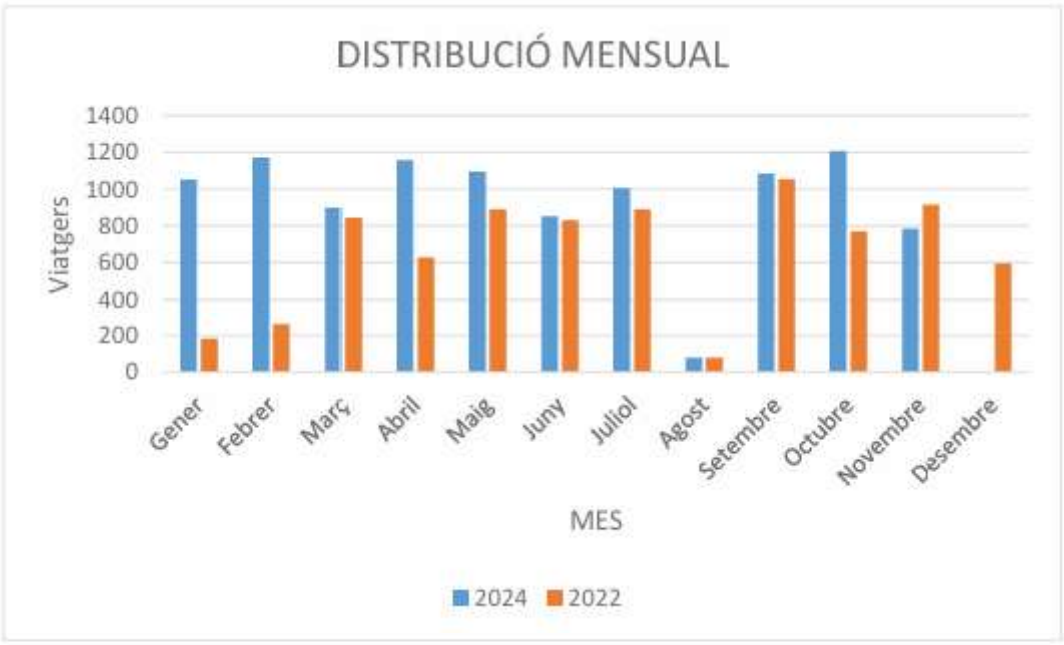
La distribució mensual (Figura 3.20) mostra valors estables entre febrer i juny (amb màxims a l'octubre i al maig), però una forta caiguda a l'agost (78 validacions), probablement per l'absència de servei en període no lectiu. Això indica que el servei respon a patrons escolars o laborals, amb forta vinculació a la rutina feiner-lectiva.

Figura 3.20 Distribució mensual de les validacions Línia Bus Pla de l'Estany.

Municipi	Gen	Feb	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Total
Banyoles	850	1.005	801	943	931	776	933	72	925	988	678	8.902
Cornellà del Terri	94	105	78	99	108	40	23	3	118	150	71	889
Fontcoberta	81	27		86	30	28	41	2	20	28		343
Palol de Revardit	8	30	12	22	15	2	5		12	34	28	168
Porqueres	18	4	7	8	10	6	3	1	7	6	6	76
Total general	**1.051**	**1.171**	**898**	**1.158**	**1.094**	**852**	**1.005**	**78**	**1.082**	**1.206**	**783**	**10.378**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.21 Distribució mensual de les validacions Línia Bus Pla de l'Estany



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

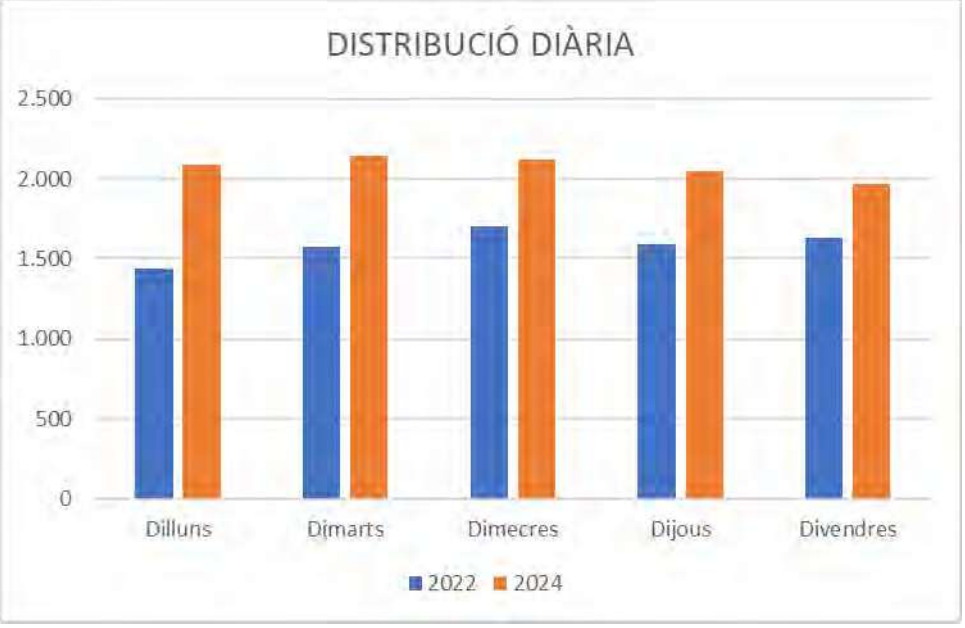
La distribució setmanal (Figura 3.22) ho corrobora: els dies amb més demanda són dimarts (2.144 validacions), dimecres (2.122) i dilluns (2.092), amb una caiguda progressiva a dijous i divendres. No hi ha servei en cap de setmana.

Figura 3.22. Distribució diària de les validacions Línia Bus Pla de l'Estany.

Municipi	Dilluns	Dimarts	Dimecres	Dijous	Divendres	Total
Banyoles	1.865	1.829	1.751	1.769	1.688	**8.902**
Cornellà del Terri	149	203	181	197	159	**889**
Fontcoberta	35	60	98	57	93	**343**
Palol de Revardit	28	43	73	5	19	**168**
Porqueres	15	9	19	22	11	**76**
Total general	**2.092**	**2.144**	**2.122**	**2.050**	**1.970**	**10.378**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.23 Distribució diària de les validacions Línia Bus Pla de l'Estany.



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Quant a la distribució horària (Figura 3.24), la franja amb més ús és clarament de 7h a 9h del matí, amb 4.618 validacions a les 7:00 h (el 44 % del total). Les següents hores amb més activitat són les 15:00 i 16:00 h (2.510 i 2.363 validacions respectivament), indicant fluxos relacionats amb entrada i sortida d'activitats escolars o laborals. La demanda al llarg del migdia (de 10:00 a 14:00) és molt més reduïda, i pràcticament inexistent a partir de les 18:00.

Figura 3.24 Distribució horària de les validacions Línia Bus Pla de l'Estany.

Municipi	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h
Banyoles	354	3382	10	10	42	49	197	12
Cornellà del Terri	16	787					6	1
Fontcoberta	15	296				1	7	1
Palol de Revardit		87					9	
Porqueres		66					3	
Total	**385**	**4618**	**10**	**10**	**42**	**50**	**222**	**14**

Municipi	14h	15h	16h	17h	18h	19h	Total
Banyoles	103	2422	2304	7	10		**8902**
Cornellà del Terri	6	29	27			17	**889**
Fontcoberta		15		8			**343**
Palol de Revardit		38	32		2		**168**
Porqueres	1	6					**76**
Total	**110**	**2510**	**2363**	**15**	**12**	**17**	**10378**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.25 Distribució horària de les validacions Línia Bus Pla de l'Estany.



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

En conjunt, la línia té una utilització intensiva però altament concentrada territorialment (a Banyoles) i temporalment (franges d'inici i fi d'activitat). El creixement de la demanda és positiu, però posa de manifest que el servei continua responent a necessitats escolars i laborals, amb escassa cobertura durant l'estiu i cap disponibilitat en cap de setmana. Aquesta realitat suggereix possibles línies de millora en termes d'ampliació de franges horàries, cobertura territorial i flexibilitat en períodes no lectius.

Bus Banyoles

La línia urbana de Banyoles i els municipis limítrofs (Camós, Fontcoberta i Porqueres) concentra el nombre més elevat de validacions entre les línies internes del Pla de l'Estany, amb un total de 24.710 validacions anuals l'any 2024. Aquesta xifra representa una mitjana setmanal propera als 500 usuaris i evidencia una consolidació de la demanda respecte a anys anteriors.

Tal com podem observar a la Figura 3.26, el municipi de Banyoles concentra gairebé la meitat del total, amb 11.925 validacions, seguit de Fontcoberta (5.977), Camós (5.031) i Porqueres (1.777). Destaquen especialment les parades situades a l'avinguda Països Catalans (3.903 validacions), Can Puig, Canaleta, la plaça Sant Pere o la zona de la Vila Olímpica, que actuen com a nodes principals de mobilitat urbana. En el cas de Fontcoberta, pràcticament totes les validacions es realitzen a la parada de Melianta, que centralitza el servei. A Camós, l'Ajuntament i la farmàcia acumulen la gran majoria de validacions, mentre que a Porqueres destaca el carrer Maria Fortuny (701 viatgers) com a punt clau d'ús del servei.

Figura 3.26 Validacions per parades Línia Bus Banyoles.

Municipi	Parada	Viatgers 2024
Banyoles	**Total**	**11.925**
Banyoles	Banyoles - C. Formiga	973
Banyoles	Banyoles - Can Puig	1.194
Banyoles	Banyoles - Canaletà	1.097
Banyoles	Banyoles - Clínica Si	562
Banyoles	Banyoles - IES Estany	29

Banyoles	Banyoles - La Vila	424
Banyoles	Banyoles - M. Sadera	237
Banyoles	Banyoles - Mas Palau	204
Banyoles	Banyoles - Mconstants	503
Banyoles	Banyoles - Països Cat	104
Banyoles	Banyoles - Pl. Sant Pere	1.169
Banyoles	Banyoles - Pla Ametller	430
Banyoles	Banyoles - V. Olímpica	1.096
Banyoles	Banyoles (av. Països Catalans, 10)	3.903
Camós	**Total**	**5.031**
Camós	Camós - Ajuntament	4.430
Camós	Camós - farmàcia	358
Camós	Camós - La Bòbila	243
Fontcoberta	**Total**	**5.977**
Fontcoberta	Fontcoberta - C. M. Alemany	5
Fontcoberta	Fontcoberta - Melianta	5.972
Porqueres	**Total**	**1.777**
Porqueres	Porqueres - C. Balmes	445
Porqueres	Porqueres - C. Colom	185
Porqueres	Porqueres - Ctra. Camós	367
Porqueres	Porqueres - Maria Fortuny	701
Porqueres	Porqueres - Pavelló	79
	Total	**24.710**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

La distribució mensual (Figura 3.27) mostra una demanda relativament sostinguda durant tot l'any, amb un pic destacat als mesos de juliol (2.779 validacions) i octubre (2.621). L'augment d'usuaris a l'estiu pot estar vinculat tant a la major mobilitat local com a l'oferta d'activitats, mentre que l'ús elevat a la tardor podria reflectir els desplaçaments quotidians associats a l'inici de curs i activitats laborals.

Figura 3.27 Distribució mensual de les validacions Línia Bus Banyoles

Municipi	Gen	Feb	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	TOT
Banyoles	1221	982	1187	1351	1325	1155	1644	912	1365	365	418	**11925**
Camós	340	540	301	304	399	362	363	457	271	1144	550	**5031**
Fontcoberta	451	559	470	411	489	462	516	566	441	1038	574	**5977**
Porqueres	194	128	186	213	155	132	256	132	236	74	71	**1777**
Total general	**2206**	**2209**	**2144**	**2279**	**2368**	**2111**	**2779**	**2067**	**2313**	**2621**	**1613**	**24710**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.28. Distribució mensual de les validacions Línia Bus Banyoles



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Per dies de la setmana (Figura 3.29), s'observa una concentració molt clara en jornada feineres, amb el dimecres (6.004 validacions setmanals) i el dimarts (5.100) com els dies de més demanda. Això reforça el perfil de servei vinculat a rutines laborals, sanitàries o educatives. El servei no s'ofereix en caps de setmana, fet que pot limitar certes opcions de mobilitat de lleure o compres.

Figura 3.29 Distribució diària de les validacions Línia Bus Banyoles.

Municipi	Dilluns	Dimarts	Dimecres	Dijous	Divendres	TOTAL
Banyoles	1943	2541	2817	2310	2314	**11925**
Camós	738	976	1309	1075	933	**5031**
Fontcoberta	889	1202	1488	1229	1169	**5977**
Porqueres	326	381	390	329	351	**1777**
TOTAL	**3896**	**5100**	**6004**	**4943**	**4767**	**24710**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.30 Distribució diària de les validacions Línia Bus Banyoles.



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

La distribució horària (Figura 3.31) confirma l'ús intensiu en hores punta. Els pics més destacats es produeixen entre les 7:00 i les 9:00 (6.031 validacions en total) i a la franja del migdia i primera hora de la tarda (de 12:00 a 16:00, amb 6.243 validacions). Aquests trams horaris coincideixen amb l'inici de la jornada laboral, l'obertura de serveis i el retorn

a casa al migdia. Cal destacar també l'ús residual però significatiu a primera hora (6:00, amb 454 validacions) i a la tarda-vespre, especialment entre les 17:00 i les 19:00 (2.265 validacions). Aquest patró reforça la utilitat del servei com a alternativa funcional de mobilitat quotidiana per a segments de població sense vehicle privat o amb mobilitat condicionada.

Figura 3.31 Distribució horària de les validacions Línia Bus Banyoles.

Municipi	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h
Banyoles		1477	1312	1640	1386	791	968	660
Camós		888	633	554	608	69	465	204
Fontcoberta	454	520	579	899	273	631	360	416
Porqueres		393	229	218	222	2	155	73
Total	454	3278	2753	3311	2489	1493	1948	1353
Municipi	**14h**	**15h**	**16h**	**17h**	**18h**	**19h**	**20h**	**Total**
Banyoles	822	502	798	467	751	350	1	11925
Camós	352	355	283	208	267	144	1	5031
Fontcoberta	292	389	466	83	282	332	1	5977
Porqueres	84	121	100	74	101	5		1777
Total	**1550**	**1367**	**1647**	**832**	**1401**	**831**	**3**	**24710**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.32 Distribució horària de les validacions Línia Bus Banyoles.



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

En definitiva, el Bus Banyoles exerceix una funció de columna vertebral de la mobilitat interna a la comarca, amb cobertura funcional i capil·lar als principals barris de Banyoles i nuclis limítrofs. L'elevada concentració de la demanda en pocs trams horaris i la inexistència de servei en caps de setmana podrien ser punts a revisar si es vol millorar l'eficiència i cobertura d'un servei que ja demostra una base d'ús sòlida i consolidada.

Línia Olot- U.A.Bellaterra per Banyoles

La línia Olot – UAB per Banyoles és un servei molt específic i limitat, que opera únicament els dilluns lectius (segons el calendari acadèmic de la Universitat Autònoma de Barcelona), i s'adreça fonamentalment a l'alumnat universitari que uneix la Garrotxa i el Pla de l'Estany amb la UAB.

Durant l'any 2024, la línia va registrar un total de 126 passatgers (Figura 3.33), la qual cosa confirma la seva naturalesa residual i d'ús esporàdic. La gran majoria de validacions s'han produït al municipi de Banyoles (84 validacions, el 66,7 % del total), concretament a la parada de l'avinguda Països Catalans. Porqueres va concentrar 33 validacions (26 %), totes a la parada de Mata, mentre que Cornellà del Terri i Palol de Revardit van registrar 8 i 1 validació respectivament.

Figura 3.33 Viatgers per parades Línia Bus Olot-Banyoles-UAB

Municipi	Parada	Passatgers 2024
Banyoles	**Total**	**84**
Banyoles	Banyoles (av. Països Catalans, 10)	84
Cornellà del Terri	**Total**	**8**
Cornellà del Terri	Cornellà del Terri (Ajuntament-)	8
Palol de Revardit	**Total**	**1**
Palol de Revardit	Palol de Revardit (Riudellots de la Creu - direcció Sarrià de Ter)	1
Porqueres	**Total**	**33**
Porqueres	Mata	33
Total general		**126**

Font: Estudi TEISA

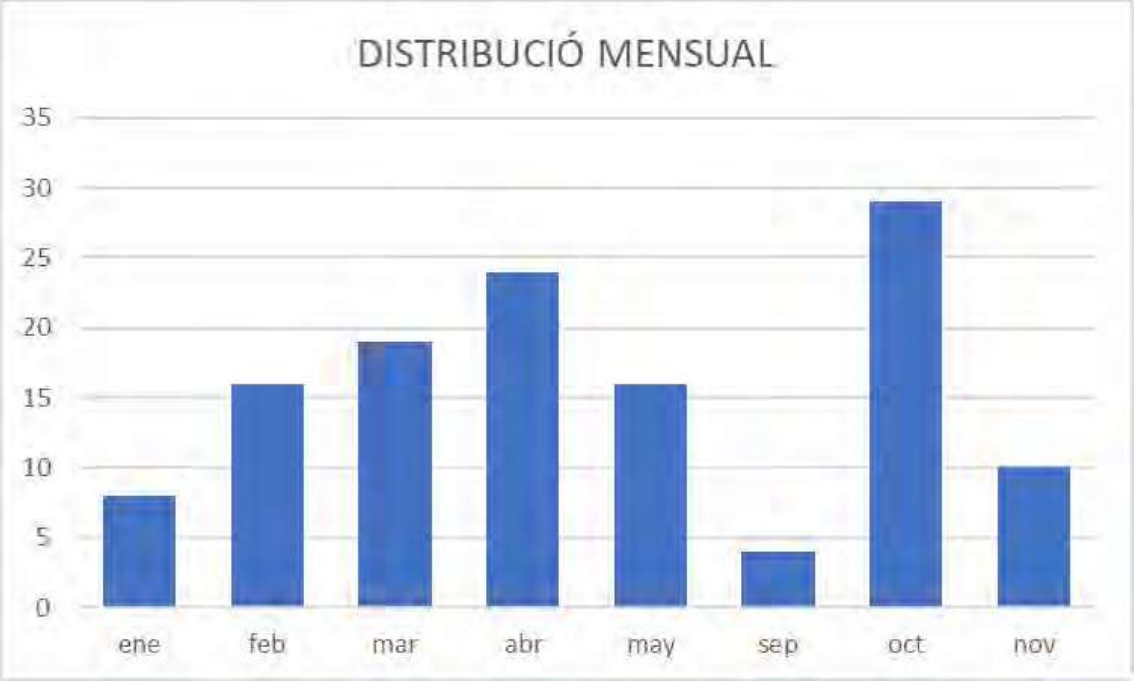
Pel que fa a la distribució mensual (Figura 3.34), es constata una demanda molt irregular i estacional, amb pics relativament alts entre febrer i maig, i un increment sobtat a l'octubre (29 validacions). Aquesta dinàmica sembla coincidir amb els períodes lectius universitaris i els retorns de cap de setmana. Cal destacar l'absència total d'ús durant els mesos d'estiu (juny, juliol, agost) i al desembre, moment en què el servei no s'opera.

Figura 3.34 Distribució mensual de les validacions Línia Bus Olot-Banyoles-UAB

Municipi	ene	feb	mar	abr	may	sep	oct	nov	Total general
Banyoles	5	10	12	14	9	4	23	7	**84**
Cornellà del Terri			1	3	2		1	1	**8**
Palol de Revardit				1					**1**
Porqueres	3	6	6	6	5		5	2	**33**
Total general	**8**	**16**	**19**	**24**	**16**	**4**	**29**	**10**	**126**

Font: Estudi TEISA

Figura 3.35 Distribució mensual de les validacions Línia Bus Olot-Banyoles-UAB



Font: Estudi TEISA

La distribució diària (Figura 3.36) reafirma l'orientació puntual del servei: el 93,7 % de les validacions es concentren en dilluns (118 de 126). Això indica que la línia compleix una funció molt concreta de viatge setmanal i no com a servei habitual.

Figura 3.36 Distribució diària de les validacions Línia Bus Olot-Banyoles-UAB

Municipi	Dilluns	Dimarts	Total
Banyoles	78	6	**84**
Cornellà del Terri	8		**8**
Palol de Revardit	1		**1**
Porqueres	31	2	**33**
Total	**118**	**8**	**126**

Font: Estudi TEISA

Figura 3.37 Distribució diària de les validacions Línia Bus Olot-Banyoles-UAB



Font: Estudi TEISA

En relació amb la distribució horària (Figura 3.38), gairebé totes les validacions s'han produït a la franja de les 7 del matí (122 validacions), la qual coincideix amb l'horari estimat d'anada del bus a la UAB. La baixa presència d'ús en altres franges confirma la unicitat del servei i la seva baixa disponibilitat.

Figura 3.38 Distribució horària de les validacions Línia Bus Olot-Banyoles-UAB

Municipi	7h	8h	Total general
Banyoles	80	4	**84**
Cornellà del Terri	8		**8**
Palol de Revardit	1		**1**
Porqueres	33		**33**
Total general	**122**	**4**	**126**

Font: Estudi TEISA

Figura 3.39 Distribució horària de les validacions Línia Bus olot-Banyoles-UAB



Font: Estudi TEISA

En definitiva, es tracta d'una línia amb cobertura mínima, orientada a un perfil molt específic (estudiantat universitari) i que no pot considerar-se transport públic regular, sinó una extensió esporàdica del servei per cobrir una necessitat puntual de mobilitat entre setmana. Si bé té un cert ús en municipis com Banyoles i Porqueres, el seu impacte és marginal dins del conjunt del sistema de transport comarcal.

Conclusions de la demanda del transport públic regular

L'anàlisi de la demanda de transport públic al Pla de l'Estany posa de manifest una sèrie de dinàmiques territorials, temporals i d'ús que reflecteixen tant la distribució de la població com les limitacions del sistema actual. El conjunt de línies regulars (Girona–Olot, Barcelona–Olot, Bus Pla de l'Estany, Bus Banyoles i Olot–UAB) mostra una clara concentració de la demanda a Banyoles, que actua com a pol vertebrador de la mobilitat comarcal. La ciutat aglutina més del 50 % de totes les validacions en pràcticament cada línia, fet que evidencia la seva centralitat com a node residencial, educatiu, sanitari i comercial.

Pel que fa a la línia Girona – Banyoles – Olot, es confirma com la més rellevant en termes absoluts, amb més de 270.000 validacions anuals i una demanda molt constant durant tot l'any, especialment entre setmana i en hores punta del matí i la tarda. Aquesta línia és clau per a la connexió diària amb Girona, tant per motius laborals com educatius. Per contra, la línia Barcelona – Banyoles – Olot mostra una demanda molt més modesta (17.800 validacions anuals), amb un perfil d'ús més dispers i cap de setmana, tot i que continua essent significativa en municipis com Banyoles, Porqueres o Serinyà.

En l'àmbit de serveis més locals, el Bus Pla de l'Estany i el Bus Banyoles han registrat una evolució positiva. El primer ha passat de 7.900 a 10.300 passatgers anuals en només dos anys, ampliant lleugerament el seu ús fora de Banyoles i mostrant una presència notable a Cornellà del Terri, Fontcoberta i Palol de Revardit. El Bus Banyoles, per la seva banda,

destaca amb 24.700 validacions anuals i una cobertura extensa dins el municipi i amb connexions a Camós, Fontcoberta i Porqueres. Aquest servei sembla consolidat com a transport urbà i de proximitat per a persones grans, estudiants i usuaris habituals dins la ciutat i l'entorn immediat.

Finalment, la línia Olot – UAB per Banyoles representa una excepció dins el sistema, amb només 126 validacions anuals, servei unidireccional setmanal i una orientació clara cap a l'alumnat universitari. Aquesta línia reflecteix una funció molt puntual i limitada dins del conjunt de l'oferta.

Des del punt de vista temporal, les dades mostren una concentració molt acusada de la demanda en dies feiners, especialment de dilluns a divendres, i una forta davallada durant el cap de setmana, excepte en serveis amb funcions metropolitanes (com Barcelona o Girona). En termes horaris, la majoria de validacions es concentren entre les 7:00 i les 9:00 h del matí i entre les 14:00 i 17:00 h, en coherència amb els horaris escolars i laborals.

A nivell territorial, el gradual augment d'ús en municipis petits com Serinyà, Fontcoberta o Camós suggereix que l'extensió de la cobertura i l'ajustament dels horaris comença a tenir resultats positius. No obstant això, encara hi ha una forta concentració de l'oferta i la demanda al corredor Banyoles–Girona i als serveis urbans.

En conjunt, la diagnosi de la demanda revela un ús desigual del transport públic, amb un predomini de les connexions interurbanes principals i una lenta consolidació dels serveis comarcals. El repte de futur passa per millorar la cobertura i l'accessibilitat als municipis menys poblats, incrementar la freqüència i coordinació horària, i aprofundir en la integració tarifària i funcional del conjunt de l'oferta, per tal de garantir una mobilitat sostenible i equitativa per al conjunt de la ciutadania del Pla de l'Estany.

3.3. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC A DEMANDA

3.3.1. Descripció dels serveis.

El sistema Clic.cat del Pla de l'Estany es va posar en marxa l'any 2021 impulsat pel Departament de Territori de la Generalitat, el Consell Comarcal del Pla de l'Estany i l'Ajuntament de Banyoles, amb l'objectiu de millorar la mobilitat de nuclis de població rural o dispersa que no disposen de transport públic regular. Es tracta d'un model de mobilitat flexible que busca garantir cobertura de transport públic en zones rurals i de baixa densitat, on el transport regular no és viable.

El servei consta actualment de tres línies:

- **L1838 – Pla de l'Estany / Mieres**
  Connecta Banyoles amb els nuclis de Porqueres, Sant Miquel de Campmajor i Mieres. Té 4 expedicions diàries (matí, migdia, tarda i vespre), amb inici i final a la Plaça Catalunya de Banyoles.

- **L1839 – Pla de l'Estany / Vilavenut**
  Dona servei a la zona oest i sud de la comarca: Vilavenut, Vilademuls, Galliners, Terradelles, Fontcoberta, Cornellà del Terri i Banyoles. Funciona 4 vegades al dia de dilluns a divendres feiners.
- **L1840 – Pla de l'Estany / Can Puig**
  Servei intern dins Banyoles i barris perifèrics com Can Puig, Mas Palau, Mestre Mateu, i enllaç amb el barri Estació i amb equipaments sanitaris. Ofereix fins a 8 franges horàries (de 8.00 a 20.00 h) de dilluns a divendres.

Els trajectes s'han de reservar amb antelació mínima de 15 minuts, via telèfon (972204868) o a través de l'app NEMI, activa de 8.00 h a 20.00 h.

El transport a demanda Clic.cat representa una solució eficaç i econòmica per a la mobilitat en àrees rurals del Pla de l'Estany. Ha permès cobrir un buit estructural de connectivitat, reduint la dependència del vehicle privat i millorant l'accessibilitat a serveis essencials. Aquest model contribueix a millorar l'equitat territorial en la mobilitat. Perquè assoleixi tot el seu potencial, seria recomanable:

- Ampliar el servei a caps de setmana i festius.
- Garantir millor senyalització i comunicació del servei.
- Millorar la coordinació amb línies regulars per afavorir la intermodalitat funcional.

3.3.2. Accessibilitat i cobertura territorial (espacial i horària)

El servei opera de dilluns a divendres feiners, entre les 8.00 h i les 20.00 h. El servei cobreix zones amb baixa densitat o nul·la presència de transport públic regular, garantint la mobilitat de col·lectius que resideixen fora de l'eix Banyoles-Girona.

- **Cobertura territorial**:
  El sistema dona servei a més de 20 nuclis de la comarca, molts d'ells petits o disseminats, com Vilavenut, Mieres, Sant Miquel de Campmajor, Vilamarí, Terradelles, Galliners, Fontcoberta (Melianta), Pujals dels Pagesos, Can Puig, etc.
- **Freqüència**:
  Cada línia ofereix fins a 4 franges horàries per dia (matí, migdia, tarda i vespre), amb excepció de la L1840 (Can Puig), que pot arribar a tenir fins a 8 expedicions diàries.
- **Accés a serveis**:
  El recorregut prioritza l'arribada als principals equipaments de Banyoles, on es concentren els principals equipaments mèdics, escolars i administratius de la comarca: CAP Plaça Catalunya, escoles, centre comercial, eixos administratius i sanitaris.

Aquest model garanteix la connectivitat bàsica de municipis que no formen part del corredor Banyoles-Girona ni de cap línia interurbana de TEISA.

3.3.3. Integració: intermodalitat entre serveis, coordinació d'horaris, integració tarifària

El Clic.cat sí forma part del sistema integrat de l'ATM, compartint títols i tarifes multiviatge (T-Mes, T-16/Jove, T-10, etc.). Facilita transbords sense pagar extra i agilita la intermodalitat amb línies regulars com la 106 ó 107 i amb la xarxa de Girona. La validació amb targeta contactless ATM permet bonificacions i cohesió tarifària.

- **Horaris**:
  No hi ha coordinació explícita amb els horaris de les línies regulars, tot i que les franges disponibles (cada 3 hores aproximadament) cobreixen els moments principals de mobilitat obligada (entrada a serveis, matins, migdies i vespre). Per tant, la coordinació horària amb línies regulars és millorable, ja que el sistema a demanda funciona de forma autònoma i no s'estructura com a llançadora explícita.
- **Connexió funcional**:
  En la pràctica, el sistema s'estructura per fer de connexió local cap a Banyoles, que actua com a hub de transbordament, tot i que sense una política formal de correspondència amb altres serveis.

3.3.4. Vehicles i parades

Els serveis Clic.cat es realitzen amb microbusos de mida petita o mitjana, adaptats per circular per carreteres secundàries i per fer aturades a demanda en nuclis rurals o punts específics del municipi. No obstant això, a la visita de treball de camp s'han observat autocars grans de planta realitzant els trajectes.

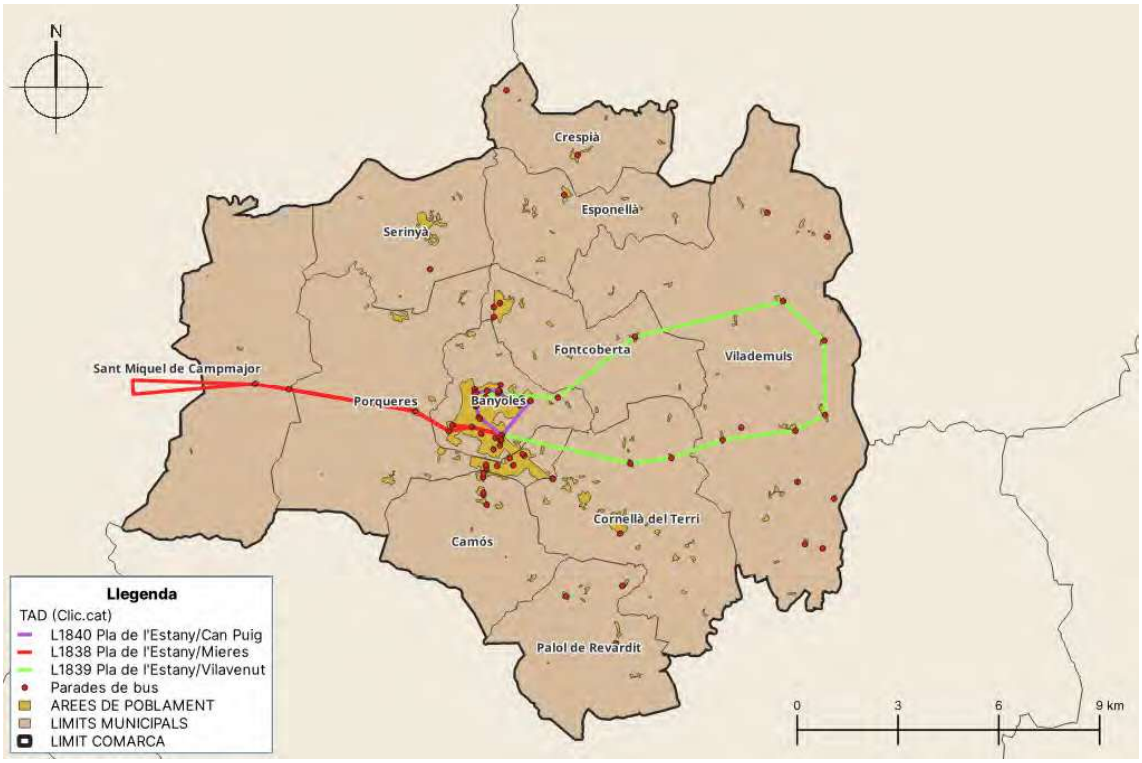
- **Vehicles adaptats**:
  Tots els vehicles del sistema Clic.cat disposen d'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda (PMR), aire condicionat i sistema d'identificació de ruta.
- **Parades**:
  Les parades no són fixes en tots els casos. En molts nuclis es tracta de punts de recollida acordats (davant d'un equipament, plaça o encreuament), i a Banyoles sí que hi ha parades estructurades (com la del CAP Plaça Catalunya o la parada central del carrer Països Catalans).
- **Senyalització**:
  En general, les parades no estan senyalitzades físicament als pobles petits, fet que pot dificultar la identificació per a usuaris ocasionals o visitants.

TAULA- RESUM TAD PLA DE L'ESTANY:

Aspecte	Detalls destacats
Línies	L1838 (Mieres), L1839 (Vilavenut), L1840 (Can Puig)
Reserva	App NEMI o telèfon, amb 15 min d'antelació (8–20 h)
Horaris	De dilluns a divendres feiners, amb 3–8 franges per dia segons línia
Cobertura territorial	Més de 20 nuclis atesos en entorns rurals i barris perifèrics

Vehicles	Microbusos adaptats (PMR). Amb excepcions d'autocars de planta
Accessibilitat	Sí: app, vehicle adaptat, servei flexible i dinàmic
Integració ATM	Sí, integrada dins el sistema tarifari ATM Girona
Intermodalitat	Parcial. Possible tarifàriament, però no sempre coordinada funcionalment

Figura 3.40 Mapa línies TAD Pla de l'Estany



Font: Elaboració pròpia

3.4. DEMANDA DE TRANSPORT PÚBLIC A DEMANDA

El servei de Transport a la Demanda (TAD) al Pla de l'Estany, posat en marxa l'any 2022, representa una eina clau per garantir la mobilitat col·lectiva a les zones rurals i de baixa densitat de la comarca. Està estructurat en tres línies específiques que connecten Banyoles amb Mieres (L1838), Vilavenut (L1839) i Can Puig (L1840), cobrint nuclis poc connectats amb el transport públic regular i oferint accés a serveis bàsics i equipaments concentrats a Banyoles, capital comarcal.

Les dades de validacions mostren un increment global significatiu entre 2022 i 2024: de 1.977 validacions anuals s'ha passat a 2.301, un augment del 16,4 %. Tot i que les xifres absolutes no són elevades, reflecteixen una consolidació progressiva del servei i la seva importància per a col·lectius que no disposen d'alternatives de mobilitat. Segons les dades disponibles a la Figura 3.41 el municipi de Banyoles és el principal pol generador i receptor de demanda, amb 2.046 validacions el 2024, el 89 % del total comarcal. Això es deu al seu rol com a node central d'activitat sanitària, educativa i comercial. De fet, la parada del CAP de Banyoles concentra un 83 % de tota la demanda de la ciutat (1.925

viatgers), mostrant una clara funció sanitària del servei. Aquesta dada contrasta amb la forta davallada en l'ús d'altres parades urbanes com Països Catalans (de 754 a 82 validacions), probablement degut a una millor cobertura per altres línies convencionals o canvis en els hàbits de reserva del servei.

Pel que fa a la resta del territori, destaquen Sant Miquel de Campmajor, que suma un total de 151 validacions el 2024 (una davallada respecte els 307 de 2022), i Vilademuls, amb 101 validacions amb un repartiment notable entre els nuclis de Galliners (47), Sant Esteve de Guialbes (43) i Terradelles (9), que conjuntament concentren el 11 % restant. En aquests municipis el TAD exerceix una funció gairebé exclusiva de connexió amb Banyoles. A Sant Miquel, les validacions es distribueixen durant tot l'any, amb pics notables a juliol (41) i agost (30), que podrien estar associats a desplaçaments vinculats a activitats d'estiu o a una menor competència d'altres mitjans. A Vilademuls, en canvi, el creixement entre 2022 (29 viatgers) i 2024 (101) és molt rellevant, especialment per l'aparició d'ús a noves parades com Sant Esteve de Guialbes (43) i Terradelles (9). Aquest patró evidencia una millora en la cobertura i l'accessibilitat del servei a petits nuclis rurals. Així mateix, Cornellà del Terri i Fontcoberta registren una demanda testimonial (3 i 0 viatgers, respectivament). Aquestes xifres posen de manifest el repte d'articular una oferta eficient en zones de baixa densitat.

Figura 3.41. Validacions per parades Transport a Demanda

Municipi	Parades	Viatgers 2022	Viatgers 2024
Banyoles	**Total**	**1.640**	**2.046**
Banyoles	Banyoles (av. Països Catalans, 10)	754	82
Banyoles	Banyoles Can Puig 2	1	2
Banyoles	Banyoles CAP	841	1.925
Banyoles	Banyoles Cases Barates	25	32
Banyoles	Banyoles Clínica Salus	8	4
Banyoles	Banyoles Estany	4	1
Banyoles	Banyoles Urb. Font Pudosa	5	0
Fontcoberta	**Total**	**1**	**0**
Fontcoberta	Vilavenut	1	0
Cornellà del Terri	**Total**	0	3
Cornellà del Terri	Pujals dels Cavallers	0	3
Sant Miquel de Campmajor	**Total**	**307**	**151**
Sant Miquel de Campmajor	Sant Miquel de Campmajor	307	151
Vilademuls	**Total**	**29**	**101**
Vilademuls	Galliners	29	47
Vilademuls	Sant Esteve de Guialbes	0	43
Vilademuls	Terradelles	0	9
Vilademuls	Vilademuls	0	2
Total		**1.977**	**2.301**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

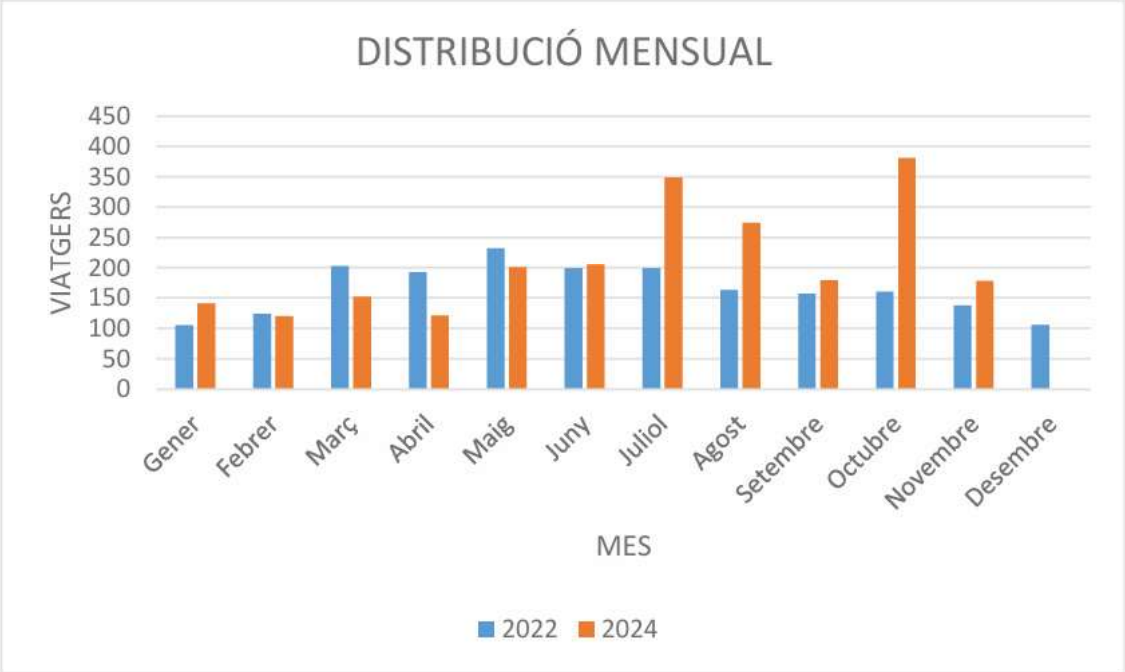
Les dades de la Figura 3.42 mostren que la demanda del TAD presenta una clara concentració en el segon semestre de l'any 2024, amb màxims en els mesos de juliol (349 validacions) i octubre (381). Aquest patró estacional pot estar relacionat amb períodes d'intensificació d'activitat assistencial, amb esdeveniments comunitaris o bé amb un coneixement progressiu del servei al llarg de l'any. L'ús és significativament superior entre maig i novembre, període que concentra el 74% de les validacions anuals. La comparativa amb 2022 mostra una inversió de tendència: si aquell any els mesos centrals de l'any tenien menys demanda, el 2024 el patró és clarament ascendent en l'últim trimestre.

Figura 3.42 Distribució mensual de les validacions Transport a Demanda.

Municipi	Ge	Feb	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Total
Banyoles	125	113	135	116	182	183	294	209	157	362	170	2046
Cornellà del Terri								3				3
Sant Miquel de Campmajor	15	5	11	3	8	21	41	30	11	6		151
Vilademuls	1	2	6	2	11	1	14	32	11	13	8	101
Total general	**141**	**120**	**152**	**121**	**201**	**205**	**349**	**274**	**179**	**381**	**178**	**2301**

Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

Figura 3.43 Distribució mensual de les validacions Transport a Demanda.



Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

L'anàlisi horària (Figura 3.44) confirma que el TAD al Pla de l'Estany té una funcionalitat eminentment diürna i vinculada a horaris sanitaris. Les hores punta se situen entre les 8:00 i les 11:00 del matí, destacant especialment la franja de les 8:00–8:59 h amb 542 viatgers (23,6% del total), molt per damunt de qualsevol altra. També són rellevants les franges de les 10:00 (226 validacions), 11:00 (272) i 18:00 (321), la qual cosa suggereix un

possible ús de retorn a la tarda. Les hores de migdia i primeres hores de la tarda tenen un ús residual, mentre que pràcticament no hi ha activitat a partir de les 20:00 h.

Figura 3.44 Distribució horària de les validacions Transport a Demanda.

Mun.	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Total
Banyoles	99	520	62	225	254	55	1	123	181	46	114	298	68		**2046**
Cornellà del Terri															**3**
Sant Miquel de Campmajor			22		17		1	2	89			20			**151**
Vilademuls			29	1	1	19				43		3	5		**101**
Total general	**99**	**542**	**91**	**226**	**272**	**74**	**2**	**125**	**270**	**92**	**114**	**321**	**73**		**2301**

**Cada columna representa una franja horària completa (p. ex. 7 és de 7.00h a 7.59h)*
Font: Oficina de Transició Energètica a partir de dades de l'ATM.

El patró d'ús evidencia el paper del TAD com a mitjà d'accés als serveis bàsics (especialment sanitaris) des de zones disperses. L'alta concentració de validacions en una única parada sanitària i en horari laboral del matí indica que molts usuaris podrien ser persones grans o dependents que no disposen de vehicle propi.

L'augment global d'usuaris respecte 2022 i la diversificació lleu en nuclis com Galliners o Sant Esteve de Guialbes suggereixen que la consolidació del servei passa per millorar-ne la visibilitat, la facilitat de reserva (via app o telèfon) i la seva complementarietat amb serveis com el transport sanitari no urgent o l'oferta regular d'autobús.

A nivell territorial, però, cal destacar que la cobertura encara presenta desequilibris: municipis com Fontcoberta o Cornellà del Terri registren una demanda molt marginal o nul·la (0–3 viatgers anuals), fet que pot respondre a una escassa promoció, desconeixement del servei o barreres en el procés de reserva. Aquesta situació obliga a revisar la planificació i comunicació del TAD per assegurar una millor equitat territorial i arribar a tots els nuclis petits.

En conclusió, el servei de TAD al Pla de l'Estany està responent amb eficàcia a la seva funció de garantir la mobilitat a zones rurals amb baixa densitat i sense accés a transport públic regular. Malgrat que la demanda és concentrada i encara moderada, la seva evolució positiva i el seu ús funcional demostren la seva rellevància dins l'ecosistema de mobilitat comarcal. El repte principal passa per reforçar la cobertura territorial, millorar l'accessibilitat digital per a la reserva i garantir la complementarietat amb altres serveis regulars o escolar

Figura 3.45 Quadre-resum - Demanda del Transport a Demanda (TAD)

Indicador	Valor
Viatgers totals (2024)	2.301
Increment respecte 2022	+16,4%
Pes de Banyoles sobre el total comarcal	89%
Parada amb més ús	Banyoles – CAP (1.925 validacions)
Franja horària amb més validacions	8:00 – 8:59 h (542 validacions)

Mes amb més validacions (2024)	Octubre (381 validacions)

3.5. CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSI DEL TRANSPORT PÚBLIC

La diagnosi realitzada sobre la mobilitat en transport públic al Pla de l'Estany evidencia una oferta fragmentada però progressivament més estructurada, que combina línies regulars interurbanes, serveis urbans i tres línies de transport a la demanda. Tot plegat dibuixa un sistema amb forta dependència del corredor Banyoles–Girona, una centralitat marcada de la ciutat de Banyoles, i una cobertura encara desigual entre municipis.

Pel que fa a l'oferta de transport públic regular, destaquen les línies Girona–Olot i Barcelona–Olot, amb freqüències elevades entre setmana en el primer cas (autobusos cada 30 minuts en hora punta) i més espaiades en el segon. El Bus Pla de l'Estany connecta Banyoles amb els municipis veïns i compta amb cinc expedicions per sentit de dilluns a divendres, mentre que el Bus Banyoles constitueix una xarxa interna robusta amb 11 expedicions per sentit al dia i una cobertura extensa dins la ciutat i cap a Camós, Fontcoberta i Porqueres. També cal destacar la presència del servei especial Olot–UAB, amb una única expedició setmanal pensada per a estudiants universitaris.

Quant a la demanda del transport regular, la línia Girona–Olot sobresurt amb més de 270.000 validacions anuals, concentrades a Banyoles però també amb presència a Porqueres, Cornellà del Terri i Serinyà. La línia Barcelona–Olot mostra una demanda més moderada (17.800 validacions), i el Bus Banyoles destaca com a servei urbà essencial (24.700 validacions anuals), amb ús intensiu dins la ciutat i en municipis immediats. El Bus Pla de l'Estany, amb 10.378 viatges anuals, reforça les connexions locals però evidencia marges de millora en alguns trams i municipis. La línia Olot–UAB reflecteix un ús puntual i testimonial, amb 126 validacions anuals.

En relació amb l'oferta de transport públic a demanda, el servei Clic.cat ha introduït tres rutes que cobreixen itineraris que difícilment podrien assumir-se amb servei regular: Pla de l'Estany/Mieres, Pla de l'Estany/Vilavenut i Pla de l'Estany/Can Puig. Aquestes línies permeten la connexió de nuclis petits amb Banyoles de dilluns a divendres feiners, mitjançant reserva prèvia via telèfon o aplicació mòbil. Tot i la flexibilitat que ofereixen, no estan integrades funcionalment dins l'ATM de Girona ja que no compta amb una integració horària amb la resta de línies de l'ATM i fa més una funció d'unir pobles rurals i pocs poblats amb la capital comarcal. A més a més, i la seva informació pot no resultar sempre clara o accessible per a l'usuari.

Respecte a la demanda del transport a demanda, s'observa una evolució positiva: s'ha passat de 1.977 validacions anuals el 2022 a 2.301 el 2024. Tot i que el volum total continua sent baix en relació amb altres serveis, destaquen creixements rellevants a municipis com Vilademuls o Sant Miquel de Campmajor, així com l'elevada utilització en parades urbanes de Banyoles, especialment al CAP. La distribució temporal mostra una alta concentració en dies feiners i hores punta, amb un ús gairebé inexistent fora d'aquests horaris.

En conjunt, les conclusions apunten a un sistema amb forta dependència radial de Banyoles, amb concentració d'usuaris en pocs corredors i una cobertura perifèrica limitada o intermitent. El desplegament del transport a demanda ha suposat una millora en l'accessibilitat de petits municipis, però encara no és percebut com una alternativa plenament funcional. La integració funcional entre serveis, la promoció del transport entre municipis petits i la millora en la difusió i comprensió de l'oferta són reptes clau per al futur. Aquesta diagnosi permet identificar línies prioritàries d'acció per reforçar un sistema de transport públic que sigui més equitatiu, eficient i adaptat a la realitat territorial del Pla de l'Estany.

4. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN BICICLETA

1.4.1. Oferta

Xarxa existent

La xarxa ciclista del Pla de l'Estany presenta una cobertura desigual, amb una concentració notable d'infraestructura a la capital comarcal i un desplegament més discontinu i intermitent a la resta del territori. En l'àmbit municipal, Banyoles disposa d'una xarxa urbana força consolidada de carrils bici, amb una trama d'eixos que cobreix la major part del nucli urbà i enllaça amb els barris perifèrics i els principals equipaments escolars, esportius i comercials. Aquesta xarxa, tot i ser força densa, presenta encara alguns trams amb discontinuïtats i manca de jerarquització entre els diferents tipus d'itineraris.

A nivell comarcal, l'oferta ciclista es basa fonamentalment en dues tipologies: els carrils bici intermunicipals i la via verda. D'una banda, els carrils bici comarcals connecten Banyoles amb municipis pròxims com Porqueres, Cornellà del Terri, Camós i Fontcoberta, seguint corredors viaris amb un cert nivell de seguretat, però amb una qualitat i continuïtat variables. D'altra banda, la via verda constitueix un dels principals eixos de mobilitat ciclista no motoritzada de la comarca. Travessa el territori de sud a nord, connectant Vilademuls, Cornellà, Banyoles, Porqueres i Serinyà.

Connexions ciclistes al Pla de Desenvolupament Urbà (PDU) del Pla de l'Estany:

Un dels punts més crítics assenyalats pel Document de Referència per a l'Avaluació Ambiental Estratègica del PDU del Pla de l'Estany és la manca de consideració explícita i territorialitzada envers la mobilitat sostenible. Malgrat que el planejament territorial hauria d'estar alineat amb els principis de la Llei 9/2003 de la mobilitat, la documentació inicial del Pla no incorpora amb la suficient claredat mesures o estratègies destinades a fomentar l'ús del transport públic (autobús) ni de la bicicleta com a mitjans prioritaris per a la mobilitat intermunicipal i quotidiana.

La memòria ambiental posa de manifest l'absència d'una reflexió sobre el rol que poden jugar el bus i la bicicleta en un context territorial com el del Pla de l'Estany, caracteritzat per una població relativament dispersa i una elevada dependència del vehicle privat. S'insisteix que el PDU hauria d'incorporar propostes concretes i localitzades com ara la creació de carrils bus o plataformes segregades per al transport públic, així com el disseny de carrils bici intermunicipals que connectin els nuclis més propers i afavoreixin una mobilitat activa i descarbonitzada.

Finalment, entre els aspectes a completar en l'informe ambiental estratègic (ISA), es recull de manera explícita la necessitat que el Pla estableixi determinacions específiques per afavorir el paper de l'autobús i la bicicleta, més enllà de declaracions genèriques o d'intencions, amb l'objectiu de garantir una mobilitat més sostenible, equitativa i resilient en l'horitzó temporal del Pla Director.

Nucli de Banyoles: Diagnosi dels itineraris ciclistes urbans (revisió del Pla Director de la Bicicleta de Banyoles):

Banyoles disposa actualment d'una xarxa d'itineraris ciclistes força extensa i variada que combina diferents tipologies de vies: carrers de plataforma única, carrers 20 i 30, carrils bici, voreres bici, camins verds i la resta de xarxa viària. No obstant això, la qualitat i continuïtat d'aquesta infraestructura presenta importants desigualtats segons la zona i el tipus de via. Es poden distingir sis tipologies d'itineraris:

1. **Carrers de plataforma única**, pacificats o de prioritat per a vianants: principalment concentrats al centre històric i el seu entorn immediat, connectant amb l'Estany. Són espais compartits on la bicicleta hi circula habitualment amb seguretat, tot i que sovint la senyalització pot ser insuficient. Exemple destacat és el tram del carrer Girona, on s'han instal·lat panells informatius indicant l'espai de vianants amb límit de velocitat i restricció de vehicles pesants.

2. **Carrers 30 i Carrers 20**, amb calçada compartida: nombrosos vials urbans s'han senyalitzat com a zona 30 o 20, especialment en entorns escolars com l'Escola Can Puig, reforçant la convivència entre bicicletes i vehicles. Alguns trams, com la Ronda del Monestir o el carrer Figueres, incorporen senyals específics de respecte a les bicicletes. No obstant això, el disseny i la continuïtat d'aquests recorreguts podrien millorar-se per garantir una experiència més fluïda i segura.

3. Pel que fa als **carrils bici segregats**, Banyoles en disposa de pocs, i sovint presenten mancances. Destaquen el carril bici del carrer Orfes i Vilavenut (amb senyalització horitzontal, però sense una separació física clara) i el tram d'Ausiàs Marc i la Ronda Fortià, amb segregació parcial per cautxú i problemes de continuïtat. En diversos punts (com als guals o a la rotonda amb el carrer Mas Palau), manca una delimitació clara i una senyalització que garanteixi la seguretat.

4. El gruix de la xarxa pedalable es configura mitjançant **voreres bici**, que sumen 9,5 km. Malgrat l'extensió, molts trams no compleixen amb els requisits mínims d'amplada o segregació i presenten senyalització deficient o inexistent, la qual cosa genera conflictes amb el vianant i problemes de seguretat. La falta de continuïtat, els guals no adaptats i la inexistència de passos per a bicicletes són deficiències estructurals, especialment als passeigs de la Puda, Mossèn Lluís Constans, la carretera de Camós, el passeig de l'Estany i altres trams clau. L'anàlisi mostra trams amb pintura desgastada, interrupcions per obstacles, encreuaments perillosos i manca d'indicacions clares del sentit de circulació. Altres trams com el del carrer Agraris i la Canaleta o el de la carretera de Figueres mostren també dèficits de segregació, manteniment i senyalització.

5. Quant als **camins verds**, Banyoles disposa de 3,03 km de recorreguts pedalables fora de la calçada, sovint compartits amb vianants, com el tram entre els carrers dels Agraris i Terme, el passeig Darder o la connexió cap al camí de Cerdanya. Tot i que són útils per a l'oci i la mobilitat segura fora del trànsit, alguns d'aquests camins presenten mancances en connectivitat, senyalització o seguretat en els encreuaments (com al passeig Dalmau o la carretera de Mieres).

6. **Resta de xarxa viària:** en moltes zones, l'absència d'infraestructura específica obliga el ciclista a circular per calçades convencionals. Aquest fet pot generar inseguretat en trams amb més trànsit o velocitats elevades.

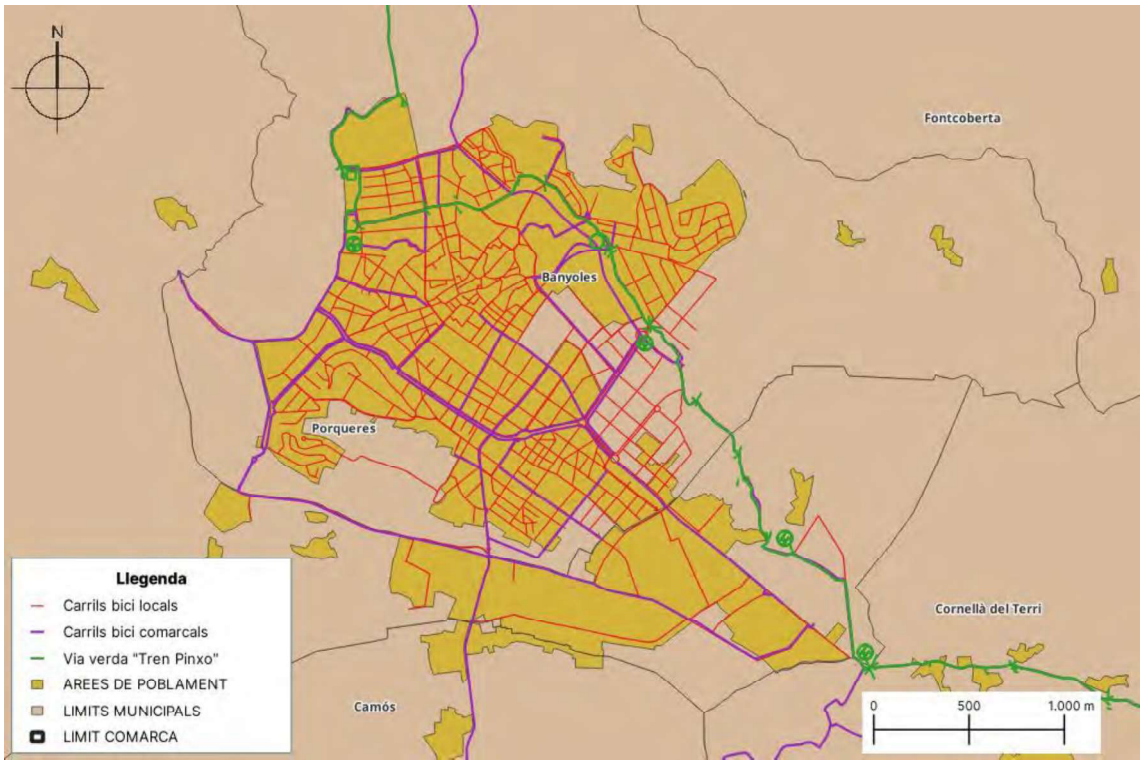
Es tracta, en definitiva, d'un entorn de circulació poc segur i amb escassa percepció de confort per al col·lectiu ciclista.

Finalment, la ciutat gaudeix d'un alt potencial per a l'ús de la bicicleta, tant per la seva compacitat urbana, com per la presència d'aparcaments de bicicletes distribuïts, la relativa planitud del relleu, i l'existència de campanyes de sensibilització i foment. El cicloturisme, lligat a l'estany i a les rutes BTT, juga també un paper rellevant, amb equipaments com el Centre BTT del Pla de l'Estany o els punts de lloguer de bicicletes. Per tot plegat, Banyoles pot consolidar-se com una ciutat ciclable de referència si s'afronta una millora decidida de la xarxa i una optimització de la convivència amb el vehicle motoritzat.

Les enquestes realitzades reforcen aquestes evidències: les persones usuàries valoren negativament la falta de carrils bici o d'espais segregats, fet que incrementa la sensació d'inseguretat, sobretot al nucli urbà. Malgrat això, la bicicleta és utilitzada amb regularitat, especialment per trajectes interns al municipi, i percebuda com una alternativa econòmica i ràpida. El seu ús encara té un gran marge de creixement, especialment si s'hi millora la infraestructura i es promou la seva utilització.

En conjunt, Banyoles compta amb una base funcional de recorreguts per a la bicicleta que combina itineraris urbans pacificats amb connexions d'interès recreatiu. Tanmateix, manca una xarxa segregada i contínua de carrils bici de qualitat, especialment per garantir la mobilitat quotidiana segura. La senyalització, l'ampliació de vies exclusives i la connexió entre barris i equipaments són àmbits de millora prioritaris. Cal destacar que molts dels problemes detectats (desconnexions, senyalització insuficient, espais compartits mal resolts) tenen un impacte directe en la percepció de seguretat i la continuïtat de l'itinerari ciclista. És per això que resulta imprescindible avançar cap a una xarxa pedalable més coherent, accessible i segura, tant per fomentar l'ús quotidià de la bicicleta com per garantir-ne l'ús recreatiu i saludable.

Figura 4.1 Xarxa ciclista nucli urbà de Banyoles



Font: Elaboració pròpia a partir de dades compartides pel Consell Comarcal



Carril bici a Banyoles. Plaça dels Països Catalans



Carril bici en vorera a Banyoles (Passeig de mossèn Lluis Constans)

Fora de Banyoles:

Fora de Banyoles, la mobilitat ciclista a la comarca presenta un nivell molt inferior d'infraestructura i serveis. Només alguns trams concrets dels municipis limítrofs disposen de punts d'enllaç o itineraris pedalables. La major part dels municipis no disposen de carrils bici segregats, i la major part de la mobilitat ciclista es redueix a la convivència amb vehicles motoritzats en xarxes viàries convencionals o a l'ús recreatiu dels camins rurals. L'única excepció parcial la constitueixen alguns trams de vorera bici dins el terme municipal de Porqueres (als nuclis de població de Mata i Les Pedreres, que es troben conurbanitzats amb Banyoles).

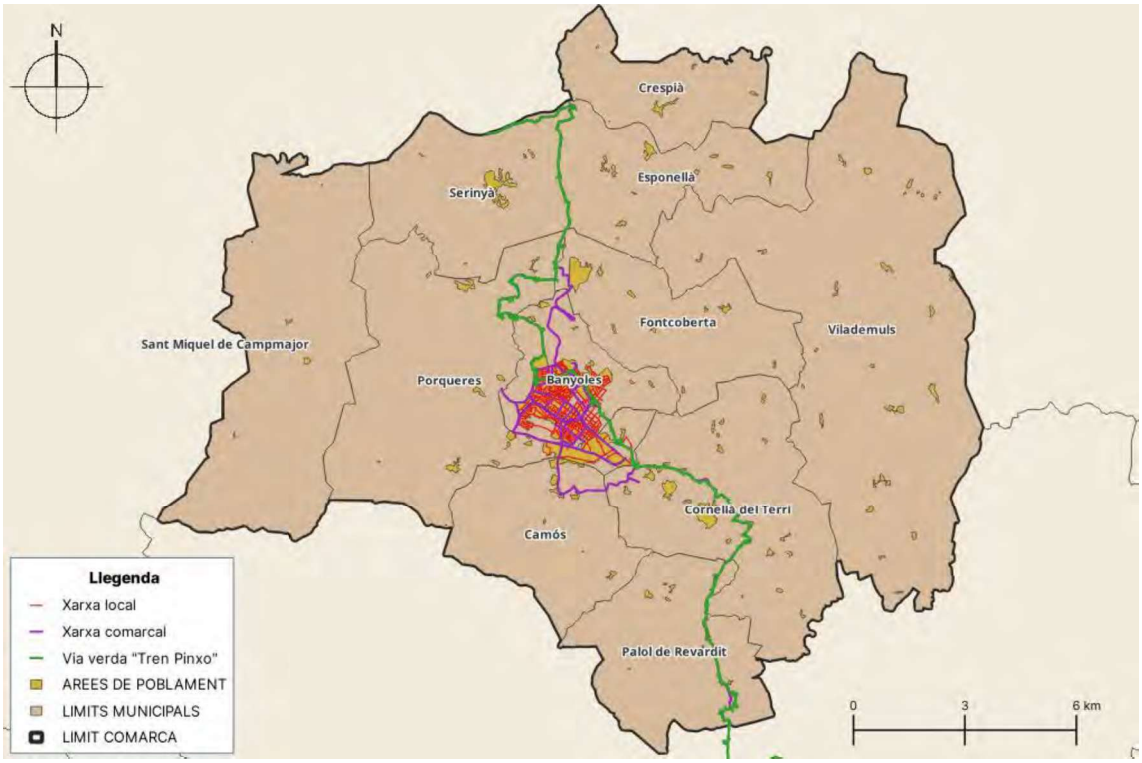
A escala comarcal, l'ús de la bicicleta per a desplaçaments quotidians és més reduït, amb un nombre inferior d'enquestats que declaren anar habitualment en bici entre municipis. Tot i això, hi ha factors que poden afavorir aquest ús: les distàncies entre nuclis són assequibles per a l'ús quotidià (en un radi de 10 km es pot arribar des de Banyoles a Palol de Revardit, Cornellà del Terri, Serinyà o Esponellà).

La infraestructura ciclista comarcal presenta dues realitats diferenciades. Per una banda, la via verda entre Serinyà i Palol de Revardit, recentment inaugurada, ofereix un itinerari segur i segregat, amb bon paviment i senyalització adequada, essent l'eix més funcional i atractiu per a la mobilitat ciclista intermunicipal. Per altra banda, altres trams de camins verds i vies pedalables (com la GI-5121 entre Banyoles i Melianta o camins al sud del nucli urbà de Banyoles) tenen mancances importants: paviments de terra no condicionats, absència de passos segurs per creuar vies principals, manca de senyalització específica per a bicicletes, etc. També hi ha trams amb potencial ciclista que no estan connectats o que presenten discontinuïtats importants.

En definitiva, la comarca del Pla de l'Estany disposa d'una base sòlida per al desenvolupament de la mobilitat ciclista (especialment en l'eix nord-sud), però necessita millorar la connectivitat entre municipis, adaptar millor els camins verds i prioritzar les solucions que garanteixin la seguretat dels usuaris. Existeixen desequilibris territorials clars, amb municipis com Crespià, Esponellà, Sant Miquel de Campmajor o Vilademuls pràcticament sense connexió ciclista funcional. També cal potenciar la intermodalitat, el manteniment de la xarxa existent i el foment actiu de l'ús de la bicicleta com a alternativa sostenible, saludable i competitiva. L'estudi del PDU ja posava de manifest la manca de determinacions clares sobre carrils bici comarcals o intermunicipals, així com la necessitat de reforçar les propostes de mobilitat activa entre municipis. Aquesta mancança d'infraestructura limita la mobilitat sostenible i frena l'ús habitual de la bicicleta com a mode de transport fora de Banyoles.

Falta la concepció de la bicicleta com a mode de transport quotidià i posa de manifest la necessitat de reforçar l'articulació territorial, la continuïtat dels itineraris i la connexió amb centres d'activitat i serveis.

Figura 4.2 Carrils bici comarcals i línia verda Pla de l'Estany



Font: Elaboració pròpia a partir de dades compartides pel Consell Comarcal

Xarxa d'esbarjo:

1) **Via Verda "Tren Pinxo": una columna vertebral ciclista intercomarcal**

El 2022 es va inaugurar oficialment la via verda del Tren Pinxo, una infraestructura de gran rellevància per a la mobilitat sostenible al Pla de l'Estany. Aquesta ruta de 34,5 km (que s'estén fins als 40 km si es considera el tram entre Girona i Sarrià de Ter) connecta els municipis de Palol de Revardit, Cornellà del Terri, Porqueres, Banyoles, Fontcoberta, Esponellà i Serinyà, unint-se al tram ja existent des de Girona.

Pel que fa a les característiques tècniques, la via verda té un paviment mixt de sauló, ciment i asfalt, amb un pendent suau (0,5 %, picant fins a l'1,6 %), fet que la fa accessible per a bicicletes de manera habitual. El traçat és essencialment planer, amb forts valors paisatgístics: recorrent la riera Canaleta, vorejant l'Estany de Banyoles, travessant zones agrícoles, el Pla de Martís i la llera del Fluvià.

La via verda del Tren Pinxo constitueix una infraestructura fonamental per a la mobilitat ciclista sostenible i intermunicipal al Pla de l'Estany. La via verda representa una infraestructura segura i atractiva tant per a usos de mobilitat quotidiana com de lleure. Tanmateix, el seu ús habitual està més orientat al cicloturisme i l'oci, i té una accessibilitat limitada des d'alguns nuclis menors o dispersos.



Via verda a Palol de Revardit



Via verda a Banyoles

2) **Entorn de l'Estany:**

L'Espai Natural Protegit de l'Estany de Banyoles disposa d'una xarxa d'itineraris a peu i en bicicleta pensada per fomentar la salut, la qualitat de vida i el contacte amb la natura. Aquesta xarxa, gestionada pel Consorci de l'Estany, inclou cinc rutes senyalitzades de dificultats diverses, amb una extensió total de 30 km. Les rutes combinen valors paisatgístics, naturals i patrimonials, i estan orientades a un ús recreatiu més que no pas funcional. La més destacada és la Volta a l'Estany, un itinerari circular de 8 km molt freqüentat per vianants i ciclistes. Rutes:

1. Volta a l'Estany de 8 km i de 2 hores i 30 minuts de durada.
2. Ruta de la Puda i les Estunes de 2 km i 1 hora de durada.
3. Ruta de Can Morgat i Puig Clarà de 7 km i 2 hores de durada.
4. Ruta de Lió i el Puig de Sant Martirià de 7 km i 2 hores de durada.
5. Ruta la Platja d'Espolla de 2 km i 45 minuts.

El manteniment d'aquesta infraestructura ha estat una prioritat de les institucions locals, que han invertit recursos tècnics i econòmics per garantir-ne el bon estat. L'any 2022, gràcies a una subvenció de Dipsalut, es van executar tasques de conservació com la reparació de superfícies, la neteja de camins, el manteniment de senyalització i mobiliari, així com la seguretat i l'accessibilitat dels trams. Aquestes actuacions, a càrrec del personal especialitzat del Centre El Puig, reflecteixen un compromís institucional amb el foment d'una mobilitat saludable i sostenible en l'àmbit de lleure i d'activitat física no motoritzada.

Tot i la qualitat d'aquesta xarxa, cal destacar que el seu ús principal és recreatiu, i no constitueix encara una alternativa funcional real per a la mobilitat quotidiana entre municipis o dins de la ciutat. Per tant, representa una base important sobre la qual caldria construir una xarxa ciclista més funcional i interconnectada per respondre als objectius d'una mobilitat sostenible a escala comarcal.

3) **Ciclisme esportiu BTT:**

Pel que fa a l'oferta lúdico-esportiva, destaca l'àmplia xarxa de rutes BTT i cicloturistes amb sortida des del Centre BTT Pla de l'Estany. Aquestes rutes, de diferent dificultat, permeten recórrer tant l'entorn de l'estany com els principals atractius naturals de la

comarca (Puig Clarà, Rocacorba, Sant Patllari, etc.). El cicloturisme té un alt potencial de creixement vinculat a la natura i el patrimoni, i pot generar impactes positius tant en el comerç local com en la promoció turística.

1.4.2. Demanda

Caracterització de les demandes potencials

Per tal d'identificar els corredors de major potencial per a la mobilitat quotidiana en bicicleta dins el Pla de l'Estany, s'ha realitzat una anàlisi que combina diverses fonts d'informació: els fluxos de mobilitat intermunicipal estimats pel Ministeri de Transport i Mobilitat Sostenible de l'any 2025 (d'ara endavant MITMS) i les dades demogràfiques dels principals nuclis de població i la seva proximitat entre d'ells (establint un límit de 10 quilòmetres de màxim). A més, es conceb Banyoles com a pol d'atracció central de la comarca. Aquesta caracterització té com a objectiu fonamental identificar els principals eixos funcionals on caldria prioritzar actuacions d'infraestructura ciclista contínua i segura.

El cor del sistema de mobilitat de la comarca és el municipi de Banyoles, tant per pes demogràfic com per la seva centralitat funcional. S'hi connecten diversos nuclis rellevants, tots situats a menys de 10 km, fet que els fa especialment adequats per a la mobilitat en bicicleta. A partir d'aquesta observació, es defineix un eix nord-sud estructurador que connecta, de nord a sud, Melianta (Fontcoberta), Mata (Porqueres), els Pisos de la Carretera, Pont-Xetmar fins a Cornellà del Terri, seguint el traçat natural de les carreteres GIP-5121 i C-150a/C-66. Aquest eix forma el corredor amb major potencial de demanda ciclista, tant per nombre d'habitants com per intensitat de relacions funcionals amb Banyoles.

1) Anàlisi de fluxos intermunicipals (MITMS 2025)

Per a identificar la intensitat dels desplaçaments dins la comarca, s'han utilitzat els fluxos de mobilitat intermunicipals proporcionats pel MITMS (2025), que permeten estimar la magnitud dels desplaçaments entre municipis. Els resultats mostren que Banyoles presenta uns fluxos de sortida i arribada molt destacats amb municipis com Porqueres (5.006 viatges), Cornellà del Terri (2.206), Fontcoberta (1.344) o Serinyà (404), evidenciant una alta dependència funcional d'aquests nuclis respecte al pol central.

Taula 4.1 Fluxos intermunicipals Pla de l'Estany

FLUXOS	Banyoles	Camós	Cornellà del Terri	Crespià	Esponellà	Fontcoberta	Palol de Revardit	Porqueres	Sant Miquel de Campmajor	Serinyà	Viladamuls
Banyoles	16514,7	655,5	2206,5	75,9	134,5	1343,9	418,9	4840,2	245,5	404,4	770,0
Camós	673,9	28,8	97,1	3,1	5,5	59,1	18,4	191,2	9,7	14,1	33,9
Cornellà del Terri	2268,7	97,1	326,8	10,4	18,4	199,0	62,1	643,5	32,6	47,5	114,1
Crespià	75,4	3,1	10,5	8,3	14,7	6,4	2,0	27,9	1,4	14,0	3,7
Esponellà	133,6	5,6	18,7	14,7	26,0	11,4	3,6	49,4	2,5	24,8	6,5

Fontcoberta	1381,7	59,1	199,0	6,3	11,2	121,2	37,8	391,9	19,9	28,9	69,5
Palol de Revardit	430,7	18,4	62,1	2,0	3,5	37,8	11,8	122,2	6,2	9,0	21,7
Porqueres	5006,3	184,4	620,6	28,4	50,4	378,0	117,8	1213,2	61,5	197,0	216,6
Sant Miquel de Campmajor	253,9	9,4	31,5	1,4	2,6	19,2	6,0	61,5	3,1	10,0	11,0
Serinyà	404,1	13,8	46,3	13,7	24,3	28,2	8,8	192,2	9,8	43,6	16,2
Vilademuls	791,7	33,9	114,1	3,6	6,4	69,5	21,7	224,6	11,4	16,6	39,8

Font: Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible (2025)

2) Selecció de nuclis significatius (>200 habitants)

Per tal d'afinar l'anàlisi territorial, s'ha elaborat un inventari dels nuclis de població amb més de 200 habitants segons el padró de 2023. Això permet una aproximació més acurada a la localització real de la demanda. En casos de conurbació o proximitat urbana dins un mateix municipi s'han agrupat segons criteris de continuïtat urbana. En canvi, si pertanyen a municipis diferents, s'han mantingut separats.

Els principals nuclis identificats són: Banyoles (19.877 hab.), Mata (2.266), Melianta (1.244), Cornellà del Terri (1.129), Serinyà (959), Miànigues (462), els Pisos de la Carretera (261) i dos nuclis a Camós: la Bòbila-Cruanyes i Pla de can Vilarnau.

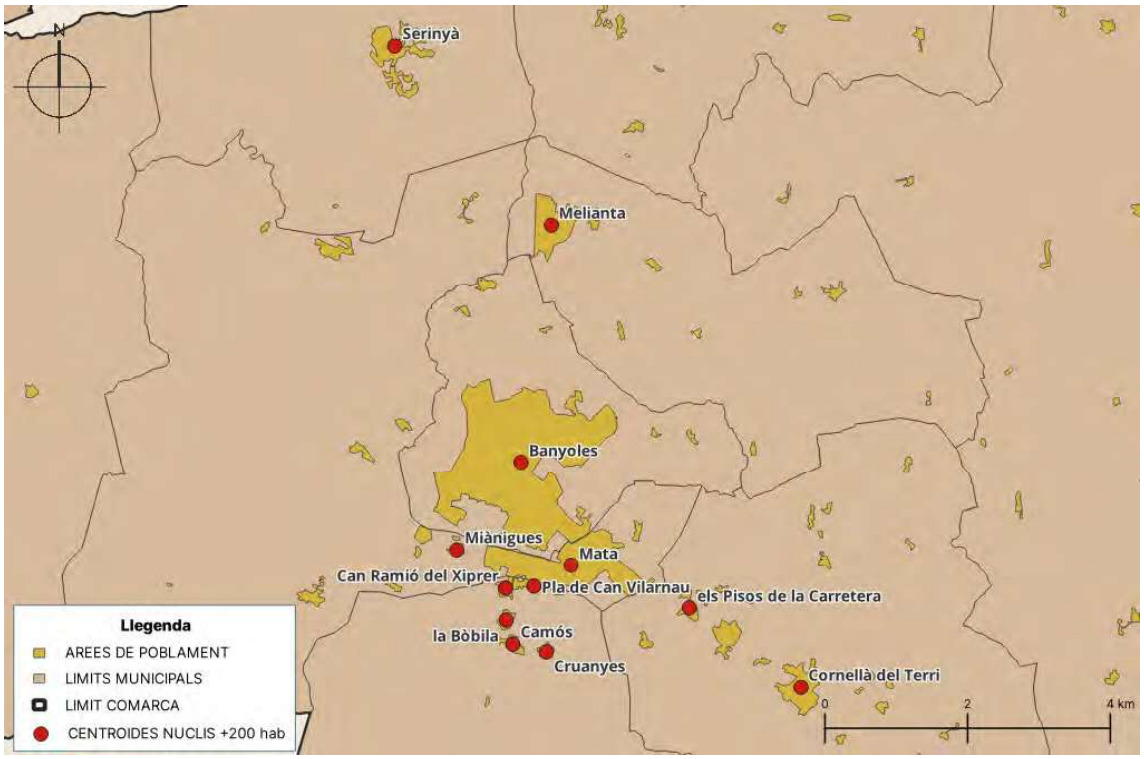
S'ha establert un llindar mínim de 200 habitants per nucli com a criteri per a la selecció dels assentaments a analitzar. Aquesta barrera s'ha fixat tenint en compte la baixa densitat demogràfica del territori i la distribució dispersa de la població en el conjunt del Pla de l'Estany. Tot i ser un llindar relativament baix, s'ha considerat oportú ampliar la mostra incloent-hi aquests nuclis amb la voluntat de captar millor la complexitat territorial i funcional de la comarca, així com identificar possibles eixos secundaris amb potencial de mobilitat ciclista. Aquesta decisió metodològica permet desenvolupar una anàlisi més ajustada a l'escala local i més representativa del conjunt del sistema urbà-comarcal.

Taula 4.2 Relació de nuclis amb més de 200 habitants a la comarca:

Nom nucli	Municipi nucli	Població nucli	Població municipi
Banyoles	Banyoles	19877	20053
Mata	Porqueres	2266	4677
Melianta	Fontcoberta	1244	1469
Cornellà del Terri	Cornellà del Terri	1129	2399
Serinyà	Serinyà	959	1133
Miànigues	Porqueres	462	4677
els Pisos de la Carretera	Cornellà del Terri	261	2399
Camòs- la Bòbila-Cruanyes	Camòs	274	677
Pla de can Vilarnau-Can Ramió del Xiprer	Camòs	231	677

Font: IDESCAT 2023

Figura 4.3 Nuclis de població de més de 200 habitants al Pla de l'Estany



Font: Elaboració pròpia a partir dades INE

3) Taula de fluxos de municipis que contenen nuclis de més de 200 persones:

Taula 4.3Fluxos intermunicipals de municipis que contenen nuclis de més de 200 habitants:

FLUXOS	Banyoles	Camós	Cornellà del Terri	Fontcoberta	Porqueres	Serinyà
Banyoles	16514,7	655,5	2206,5	1343,9	4840,2	404,43
Camós	673,9	28,8	97,1	59,1	191,2	14,11
Cornellà del Terri	2268,7	97,1	326,8	199,0	643,5	47,48
Fontcoberta	1381,7	59,1	199,0	121,2	391,9	28,9
Porqueres	5006,3	184,4	620,6	378,0	1213,2	197,0
Serinyà	404,1	13,8	46,3	28,2	192,2	43,6

FONT: Elaboració pròpia a partir de dades del MITMS i IDESCAT

4) Estimació dels fluxos internuclis i ajust de distàncies

A partir de la matriu de fluxos municipals, s'ha realitzat un ajust per nucli proporcional a la població d'origen i destí, eliminant els fluxos intranucli i descartant aquells entre nuclis separats per més de 10 km per carretera, considerant aquest llindar com el límit superior per a la mobilitat quotidiana ciclista. Això permet construir una matriu d'interaccions realista que representa les relacions potencials a escala de nucli.

Taula 4.4 Estimació de fluxos internuclis

FLUXOS	Banyoles	Camòs-la Bòbila-Cruanyes	Pla de can Vilarnau -Can Ramió del Xiprer	Cornellà del Terri	els pisos de la Carretera	Melianta	Mata	Miànigues	Serinyà

Banyoles		637,1	635,8	2064,4	2013,6	1318,9	4333,9	3980,8	397,7
Camòs-la Bòbila-Cruanyes	338,6		10,8	44,3	16,0	41,8	90,7	26,3	
Pla de can Vilarnau-Can Ramió del Xiprer	653,7	10,8		42,9	15,5	40,6	89,2	24,7	9,3
Cornellà del Terri	2122,5	44,3	42,9		94,7		308,8	144,7	
els pisos de la Carretera	2070,3	16,0	15,5	94,7		77,4	229,8	65,8	
Melianta	1356,0	41,8	40,6		77,4		223,8	108,8	24,5
Mata	4482,6	87,5	86,0	297,8	221,6	215,9		174,0	109,4
Miànigues	4117,4	25,3	23,9	139,5	63,4	104,9	353,8		48,2
Serinyà	397,4		9,0			23,9	106,7	47,0	

FONT: Elaboració pròpia

Els fluxos més destacats es concentren al voltant de Banyoles, especialment en les següents direccions:

- Cap al nord: Banyoles ↔ Melianta (1.319 viatges)
- Cap al sud-est: Banyoles ↔ Mata (4.334), els Pisos de la Carretera (2.014) i Cornellà del Terri (2.064)
- Cap al sud-oest: Banyoles ↔Miànigues (3.981),

Estimació de la demanda ciclista esperada

Assumint una quota modal potencial del 3% dels fluxos totals, s'ha estimat la demanda ciclista probable per parells de nuclis. Aquesta quota s'ha escollit com a escenari realista de transició cap a una mobilitat més sostenible, tenint en compte les distàncies, la topografia i l'absència d'una xarxa segregada robusta actual.

Figura 4.4 Estimació de possible demanda ciclista internuclis

FLUXOS	Banyoles	Camòs-la Bòbila-Cruanyes	Pla de can Vilarnau-Can Ramió del Xiprer	Cornellà del Terri	els pisos de la Carretera	Melianta	Mata	Miànigues	Serinyà
Banyoles		19,1	19,1	61,9	60,4	39,6	130,0	119,4	11,9
Camòs-la Bòbila-Cruanyes	10,2		0,3	1,3	0,5	1,3	2,7	0,8	
Pla de can Vilarnau-Can Ramió del Xiprer	19,6	0,3		1,3	0,5	1,2	2,7	0,7	0,3
Cornellà del Terri	63,7	1,3	1,3		2,8		9,3	4,3	
els pisos de la Carretera	62,1	0,5	0,5	2,8		2,3	6,9	2,0	
Melianta	40,7	1,3	1,2		2,3		6,7	3,3	0,7
Mata	134,5	2,6	2,6	8,9	6,6	6,5		5,2	3,3
Miànigues	123,5	0,8	0,7	4,2	1,9	3,1	10,6		1,4
Serinyà	11,9		0,3			0,7	3,2	1,4	

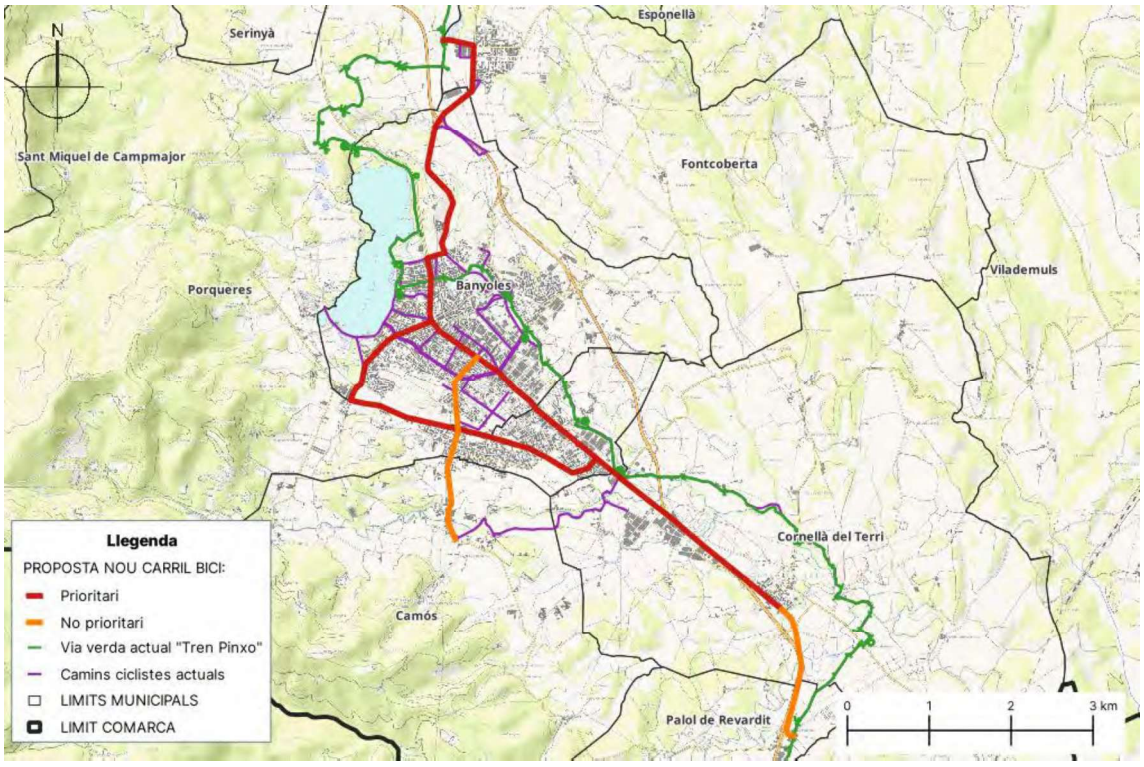
FONT: Elaboració pròpia

Els fluxos ciclistes potencials més elevats (superiors a 75 viatges diaris) es concentren en:

- Banyoles – Mata / Mata - Banyoles: 265 viatges/dia
- Banyoles – Miànigues / Miànigues - Banyoles: 243 viatges/dia
- Banyoles – els Pisos de la Carretera / els Pisos de la Carretera - Banyoles: 122 viatges/dia
- Banyoles – Cornellà del Terri / Cornellà del Terri - Banyoles: 126 viatges/dia
- Banyoles – Melianta / Melianta - Banyoles: 81 viatges/dia

Aquestes relacions justifiquen, des del punt de vista de la demanda potencial, el disseny d'un corredor ciclista prioritari que estructuri l'eix central de la comarca, amb Banyoles com a node principal i connexions radials cap a la resta de nuclis amb potencial de mobilitat quotidiana ciclista. La proposta d'actuació sobre la connectivitat dels itineraris ciclistes es desenvolupa en detall a l'apartat de propostes del present estudi.

Figura 4.5 Proposta xarxa ciclista "nou eix comarcal"



Font: Elaboració pròpia

4.2. CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSI DE MOBILITAT CICLISTA

La diagnosi realitzada posa de manifest que la mobilitat ciclista al Pla de l'Estany presenta una doble realitat territorial. D'una banda, Banyoles disposa d'una xarxa urbana d'itineraris pedalables que combina carrers pacificats, carrils bici, voreres bici i camins verds. No obstant això, aquesta xarxa presenta mancances importants en termes de continuïtat, segregació, senyalització i seguretat, especialment pel que fa a les voreres bici, que constitueixen el gruix de la infraestructura però sovint no compleixen els requisits tècnics bàsics. Malgrat això, la compacitat urbana de la ciutat, la seva orografia favorable, l'existència de punts d'aparcament i el pes rellevant del cicloturisme li confereixen un alt

potencial per consolidar-se com a ciutat ciclable de referència si s'escometen millores estructurals.

Fora de Banyoles, la mobilitat ciclista presenta un grau d'articulació molt inferior. Si bé existeixen alguns trams de carrils bici intermunicipals o camins verds, aquests són escassos, discontinus o mancats de qualitat i senyalització. La via verda del Tren Pinxo representa una excepció positiva, amb un traçat segur, paisatgístic i ben senyalitzat, tot i que el seu ús principal continua sent recreatiu. L'anàlisi de demanda potencial, basada en fluxos intermunicipals i població dels nuclis, mostra clarament l'existència d'un corredor funcional Banyoles–Melianta–Mata–Cornellà del Terri amb una demanda potencial significativa de desplaçaments ciclistes. Aquesta realitat justifica prioritzar-hi una infraestructura segregada, segura i contínua. Tanmateix, altres municipis de la comarca, especialment els més petits o rurals, continuen desconnectats del sistema ciclista, amb greus dèficits d'accessibilitat i cap infraestructura específica.

En conjunt, la diagnosi evidencia la necessitat d'un gir estratègic que consideri la bicicleta com un mode de transport quotidià i no només recreatiu. Cal reforçar la coherència i jerarquització de la xarxa urbana de Banyoles, potenciar les connexions intermunicipals segures, garantir el manteniment i la senyalització adequada de la infraestructura existent i, sobretot, planificar una xarxa pedalable comarcal contínua, articulada, funcional i integrada amb la resta del sistema de transport.

5. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ELÈCTRICA

En els darrers anys, la transició cap a una mobilitat més neta i sostenible ha guanyat pes tant a escala europea com local. En aquest context, el Pla de l'Estany es troba en un moment clau per consolidar l'impuls de la mobilitat elèctrica, amb l'ajuda dels programes supramunicipals existents, les polítiques comarcals de promoció i el desplegament progressiu d'infraestructures al territori.

A escala supracomarcal, el Pla MOVES III —finançat a través dels fons europeus Next Generation EU i gestionat a Catalunya per l'ICAEN i ACCIÓ— és l'eix central de foment de la mobilitat elèctrica. Aquest programa ofereix ajuts a la compra de vehicles elèctrics (fins a 7.000 € en alguns casos) i al desplegament d'infraestructura de recàrrega, tant pública com privada. Empreses, administracions i particulars poden beneficiar-se'n, i les convocatòries han estat àmpliament dotades econòmicament en els darrers anys. Aquest marc de finançament estableix una base sòlida per al desenvolupament de polítiques locals alineades amb la transició energètica.

A escala comarcal, el Consell Comarcal del Pla de l'Estany ha incorporat la mobilitat sostenible com una de les línies estratègiques del Pla Estratègic de Promoció Territorial 2024–2027, aprovat per unanimitat. Aquest pla preveu fomentar la mobilitat verda, reforçar la connectivitat sostenible i impulsar l'eficiència energètica, amb especial atenció a l'electrificació del transport i la intermodalitat amb altres sistemes de mobilitat sostenible.

Pel que fa a la infraestructura de recàrrega, la comarca del Pla de l'Estany disposa actualment de 26 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, segons el mapa col·laboratiu d'Electromaps. La major part d'aquests punts es concentra al municipi de Banyoles, que en suma fins a 11, molts d'ells vinculats a establiments comercials com Mercadona, Consum, Aldi, Esclat–Bonpreu o la benzinera Repsol.

A la resta de la comarca, la distribució és més dispersa però significativa. Destaquen els punts situats al llarg de la C-66 i en polígons industrials com La Banyeta (Palol de Revardit), així com en establiments privats com restaurants i allotjaments rurals. També cal esmentar dos punts gestionats directament pels ajuntaments, ubicats a Serinyà i al nucli de Sant Martí de Campmajor. A Vilademuls, s'ha identificat un punt a l'àrea de servei d'un hotel-restaurant a la N-II. Tot i que es constata una xarxa en expansió, la cobertura encara presenta una certa desigualtat territorial, amb menys disponibilitat en municipis petits o de caràcter més rural i privatitzat.

Un altre element clau en el foment de la mobilitat elèctrica són les polítiques fiscals municipals. En aquest sentit la normativa general (ICAEN) assenyala un límit màxim de bonificació possible per llei: els municipis poden bonificar fins al 75 % de la quota tributària de l'IVTM per a vehicles elèctrics (BEV), híbrids endollables, vehicles d'hidrogen, etc. També por haver-hi una bonificació del 50 % per a vehicles amb combustibles alternatius (GLP, gas natural, biogàs).

- Banyoles destaca per oferir una bonificació del 75 % de l'Impost sobre Vehicles de Tracció Mecànica (IVTM) per a vehicles elèctrics i del 25 % per a vehicles híbrids o

de carburants alternatius (GLP, gas natural, biogàs, etc.). Aquesta mesura representa un incentiu directe i recurrent per a la ciutadania.

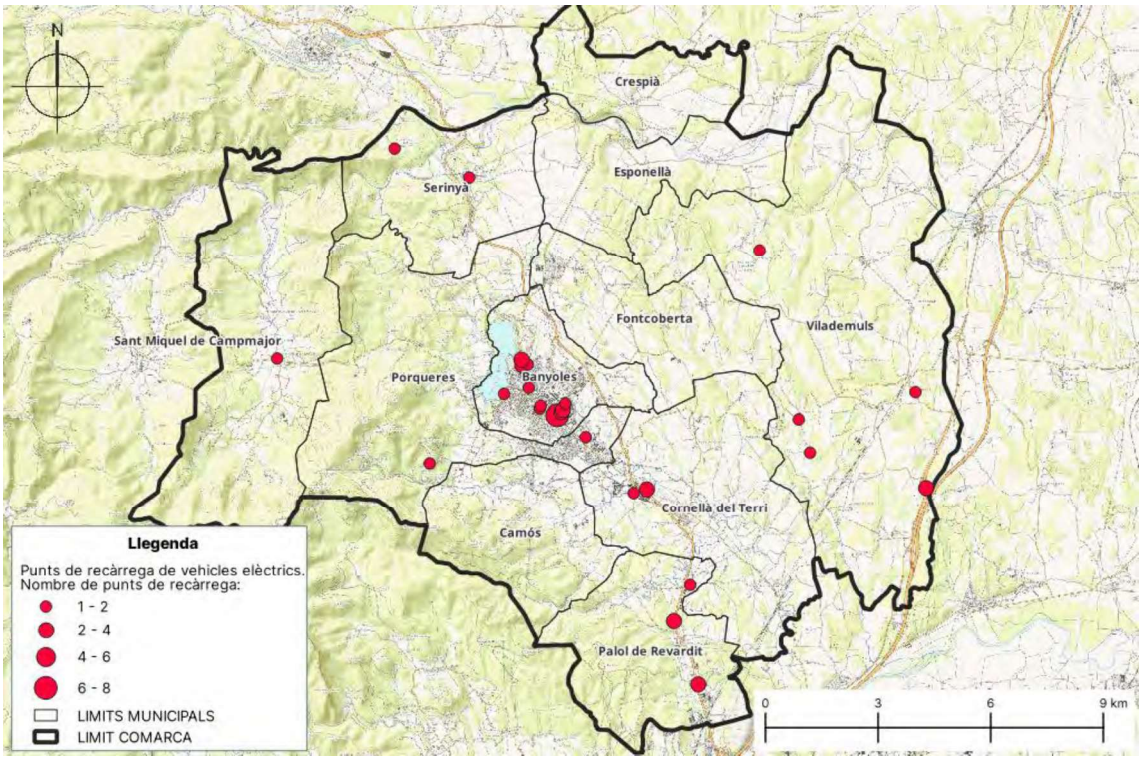
- També el municipi de Camós ha incorporat bonificacions en la seva ordenança fiscal, en aquest cas d'un 60 % de la quota per als titulars de vehicles híbrids o elèctrics. Tot i que la fórmula concreta difereix de Banyoles, evidencia un interès creixent per part dels ajuntaments del territori a afavorir la mobilitat de baixes emissions.
- Serinyà: bonificació del 75% a la quota IVTM a tots aquells vehicles de zero emissions, així com els elèctrics o els híbrids.

No obstant això, la resta de municipis del Pla de l'Estany no disposen (o no s'ha trobat les referències) de les seues ordenances similars, fet que genera desigualtats territorials en els incentius i en el foment del vehicle elèctric a escala comarcal.

Malgrat aquests avenços, la diagnosi posa de manifest diversos reptes. En primer lloc, cal ampliar la cobertura de punts de recàrrega per tal que tota la ciutadania, independentment del municipi de residència, pugui accedir a la infraestructura bàsica per a l'ús de vehicles elèctrics. En segon lloc, és necessari homogeneïtzar els incentius fiscals als diferents municipis de la comarca, prenent com a referència el model de Banyoles. A més, caldria reforçar el paper del Consell Comarcal com a coordinador i sol·licitant d'ajuts del Pla MOVES III per facilitar projectes d'escala supramunicipal. Finalment, es recomana explorar fórmules de mobilitat elèctrica compartida o serveis comarcals (per exemple, en polígons industrials o serveis socials), especialment útils en un territori de baixa densitat i amb dispersió d'assentaments com el Pla de l'Estany.

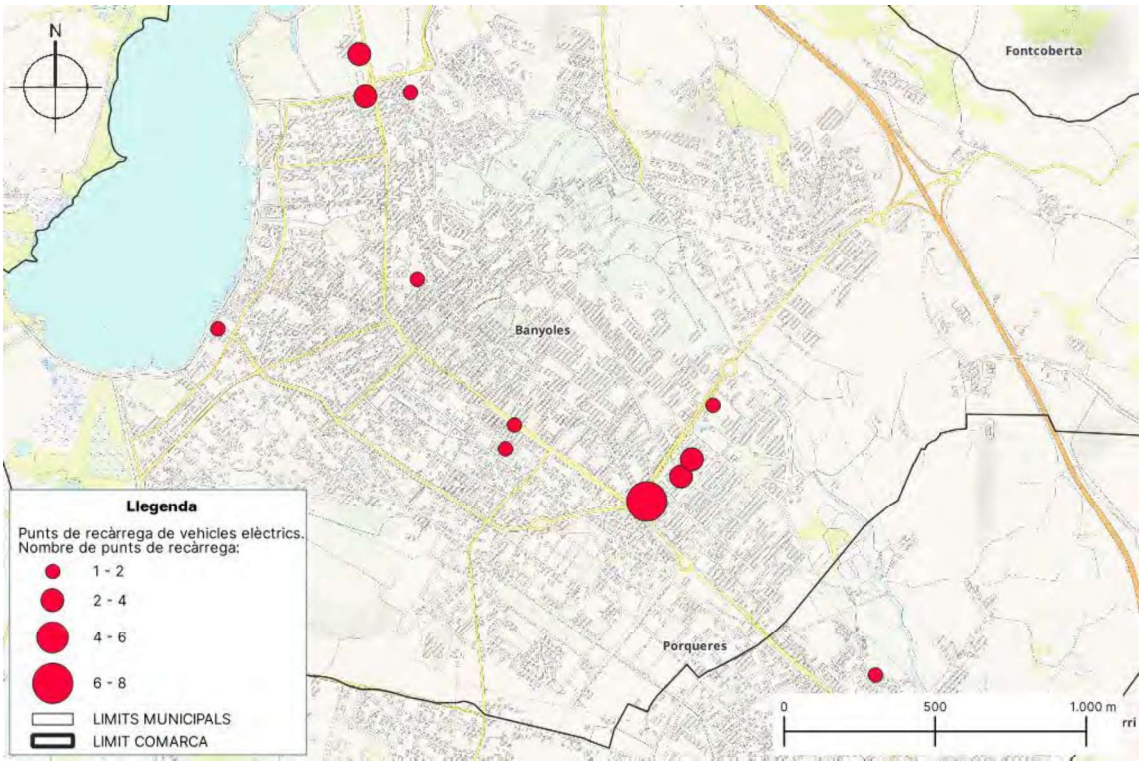
En conclusió, la comarca disposa de una base institucional, fiscal i infraestructural per avançar cap a una mobilitat elèctrica més accessible i estesa, però cal consolidar aquest impuls amb una estratègia coordinada que garanteixi l'equitat territorial, aprofiti les oportunitats de finançament europeu i fomenti un canvi d'hàbits real cap a formes de mobilitat neta, connectada i eficient.

Figura 5.1 Localització punts de recàrrega de vehicles elèctrics comarca Pla de l'Estany



Font: elaboració pròpia a partir de les dades d'Electromaps

Figura 5.2 Localització punts de recàrrega de vehicles elèctrics nucli de Banyoles



Font: elaboració pròpia a partir de les dades d'Electromaps



Electrolinera Repsol a Palol de Revardit



Punt de recàrrega públic a Palol de Revardit



Punt de recàrrega Endesa a Cornellà del Terri



Punt de recàrrega públic a Banyoles



Punt de recàrrega públic a Serinyà



Punt de recàrrega públic a St. Miquel de C.

6. RESULTATS DE LES ENQUESTES

S'ha realitzat un procés de participació per identificar les problemàtiques i necessitats detectades per la ciutadania i les administracions públiques de la comarca.

Els actors enquestats han estat els següents:

- **Treballadors dels polígons de la comarca**: L'enquesta s'ha realitzat a través de Google Forms.
- **Ajuntaments dels municipis de la comarca:** L'enquesta s'ha realitzat a través de Google Forms.
- **Usuaris del transport públic**: L'enquesta s'ha realitzat presencialment

6.1. TREBALLADORS DELS POLÍGONS DE LA COMARCA

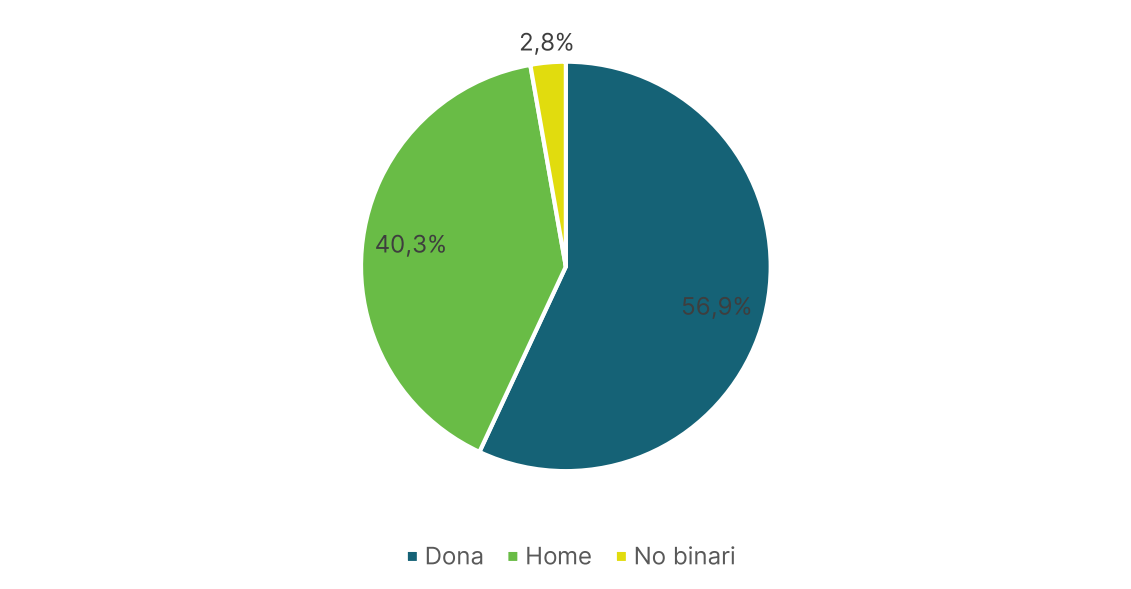
S'han realitzat 72 enquestes a persones treballadores als polígons de la comarca amb l'objectiu de conèixer les seves percepcions i necessitats pel que fa a la mobilitat al Pla de l'Estany.

1.6.1. Perfil dels usuaris enquestats

Sexe

Existeix certa paritat de gènere a la mostra, amb un 40,3% d'homes i un 56,9 % de dones. El 2,8% restant correspon a persones no binàries.

Figura 6.1. Distribució de la mostra per sexe

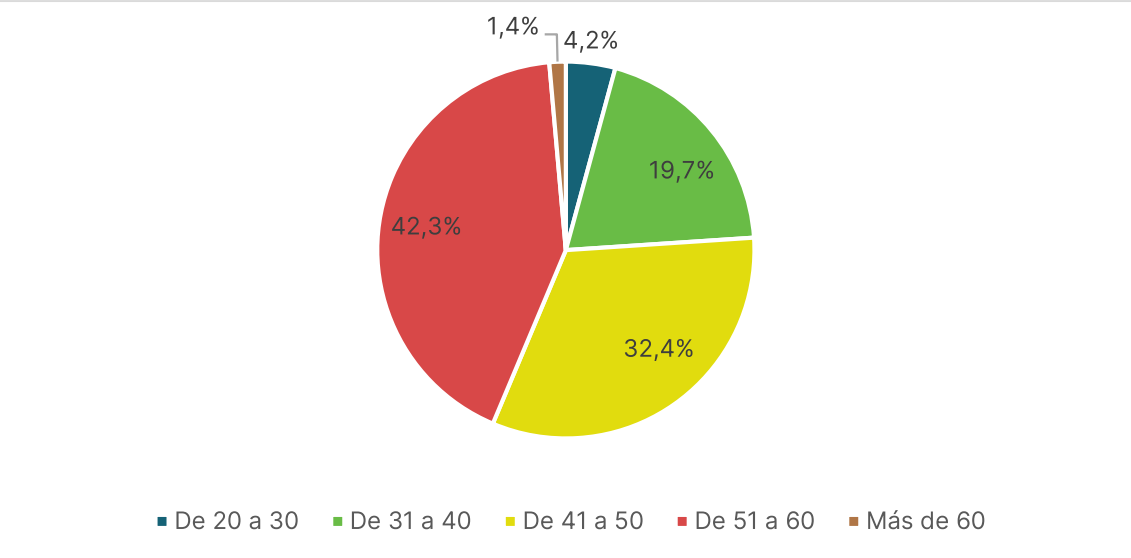


Font: Elaboració pròpia

Edat

El grup d'edat majoritari són les persones de 51 a 60 anys (42,3%), seguits de les de 41 a 50 anys (32,4%) i de les de 31 a 40 anys (19,7%). En una posició menys representada es troben els col·lectius d'edat menors de 30 anys (4,2%) i majors de 60 anys (1,4%).

Figura 6.2. Distribució de la mostra per edat



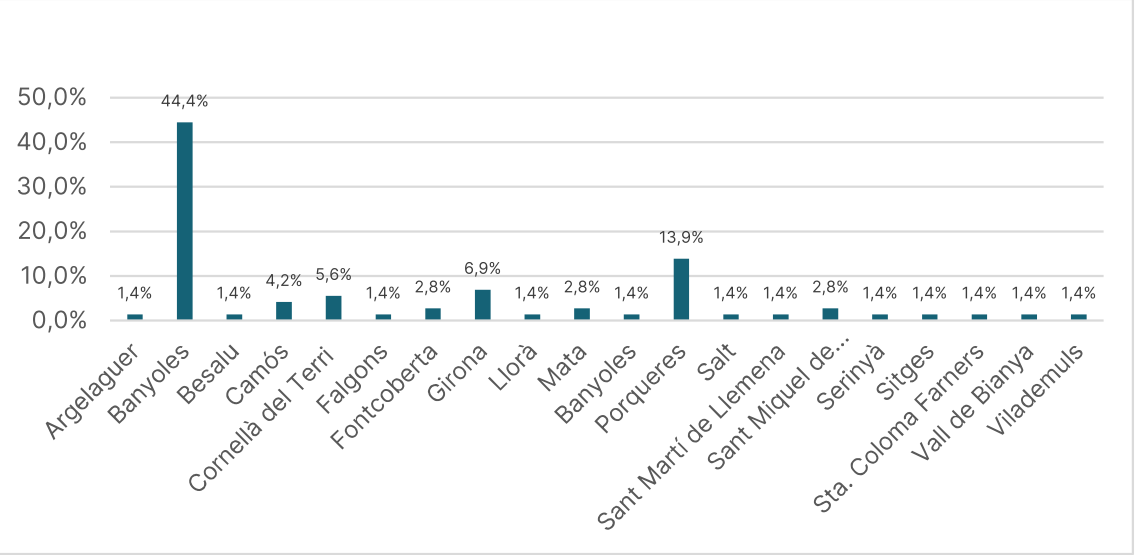
Font: Elaboració pròpia

1.6.2. Lloc de residència i de treball

Lloc de residència

La gran majoria dels enquestats resideixen a Banyoles (44,4%). De lluny els segueixen els municipis de Porqueres (13,9%), Girona (6,9%) i Cornellà del Terri (5,6%). Aquests resultats concorden amb la distribució territorial d ela població d ela comarca i la ubicació dels polígons industrials.

Figura 6.3. Lloc de residència

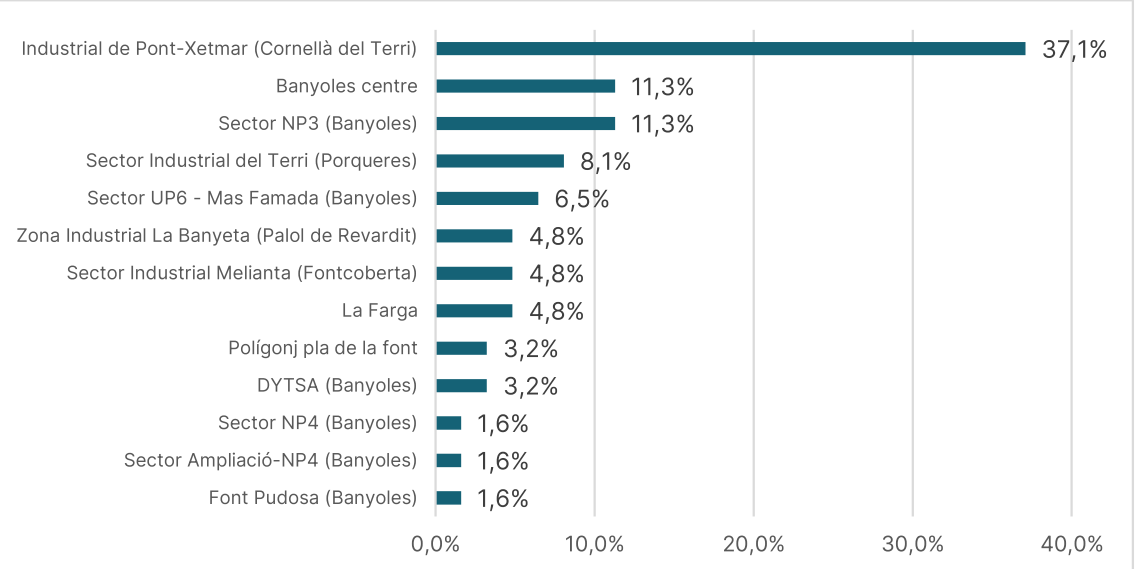


Font: Elaboració pròpia

Treball

El 37,1% de la mostra treballa al Polígon Industrial de Pont-Xetmar, a Cornellà del Terri. De lluny els segueixen els llocs de treball localitzats al centre de Banyoles (11,3%), al sector NP3 del Polígon de Banyoles (11,3%) i al sector industrial del Terri a Porqueres (8,1%).

Figura 6.4. Lloc de treball



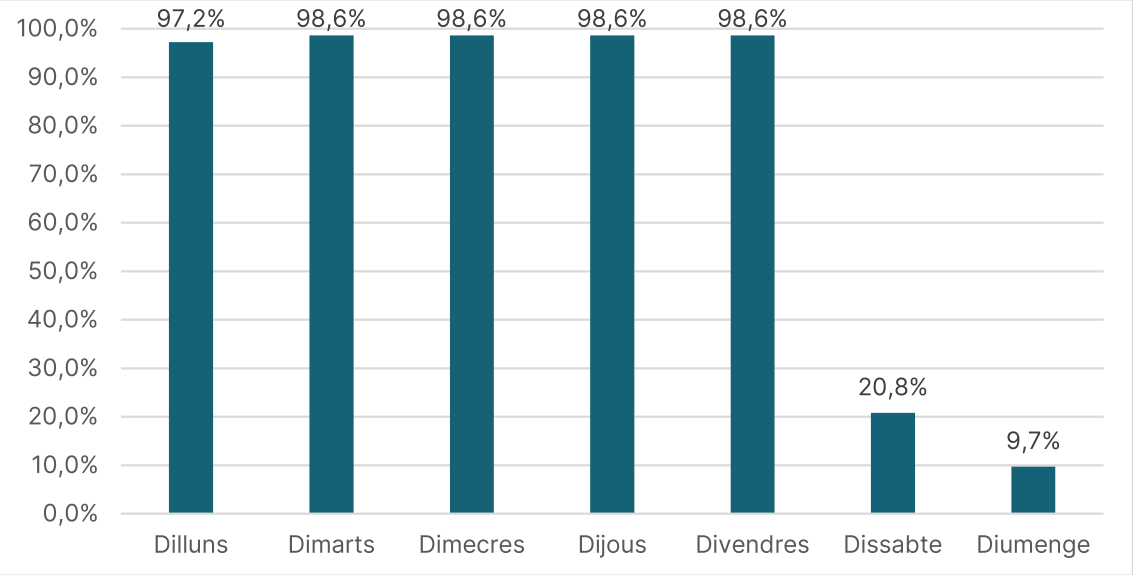
Font: Elaboració pròpia

1.6.3. Característiques de la jornada de treball

Dies que es desplaça a la feina

La pràctica totalitat de la mostra fa una jornada típica de Dilluns a Divendres. Un 20,8% d ela mostra treballa els dissabtes i un 9,7% treballa els diumenges. És interessant observar que aproximadament una cinquena part de les persones enquestades es desplaça per motius de feina els caps de setmana, moment en el que els serveis de transport públic ofereixen una oferta més reduïda.

Figura 6.5. Dies de treball a la setmana



Font: Elaboració pròpia

Hores d'entrada i sortida

EL 24% de la mostra inicia la seva jornada a les 7h i la finalitza a les 15h, sent aquests els moments de màxima mobilitat generada on caldria reforçar els serveis de transport alternatius al vehicle privat. El 13% entra a treballar a les 8h i surt a les 19, sent aquest el segon moment de màxima mobilitat generada.

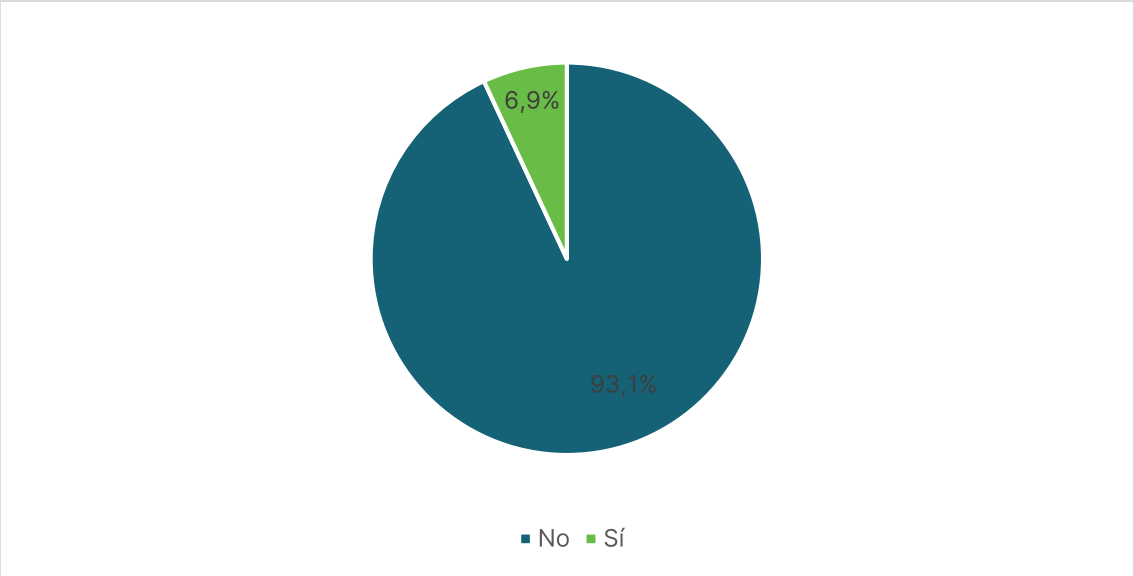
Figura 6.6. Hores d'entrada i sortida de la feina

		Hora de sortida								
		13	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**21**
Hora d'entrada	**6**	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	7	3%	1%	24%	3%	7%	0%	0%	0%	0%
	8	1%	1%	4%	0%	3%	4%	13%	3%	0%
	9	3%	1%	1%	0%	3%	4%	6%	3%	0%
	10	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	11	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%

Teletreball

Fent referència a la mobilitat lligada al treball, és interessant conèixer la distribució del teletreball entre les persones treballadores per estimar l'impacte de la mateixa. S'observa que només una petita part de la mostra (6,9%) treballa a distància.

Figura 6.7. Acolliment al teletreball



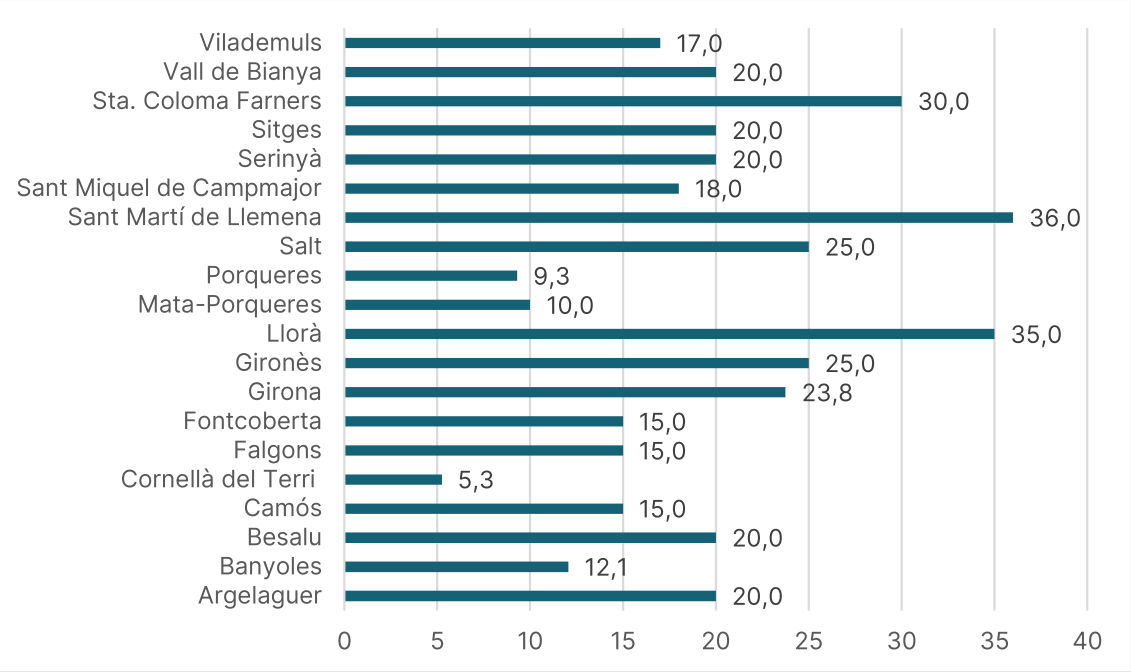
Font: Elaboració pròpia

1.6.4. Característiques del desplaçament

Temps de desplaçament

El temps mitjà de desplaçament de casa a la feina és de 14,2 minuts, amb diferències en funció del lloc de residència i del lloc de treball. Els treballadors residents a Sant Martí de Llémena, Llorà i Sta. Coloma de Farners fan 30 minuts de recorregut o més. A l'altre extrem, els residents a Cornellà del Terri, Porqueres i Banyoles fan menys de 15 minuts de trajecte.

Figura 6.8. Minuts de desplaçament per lloc de residència

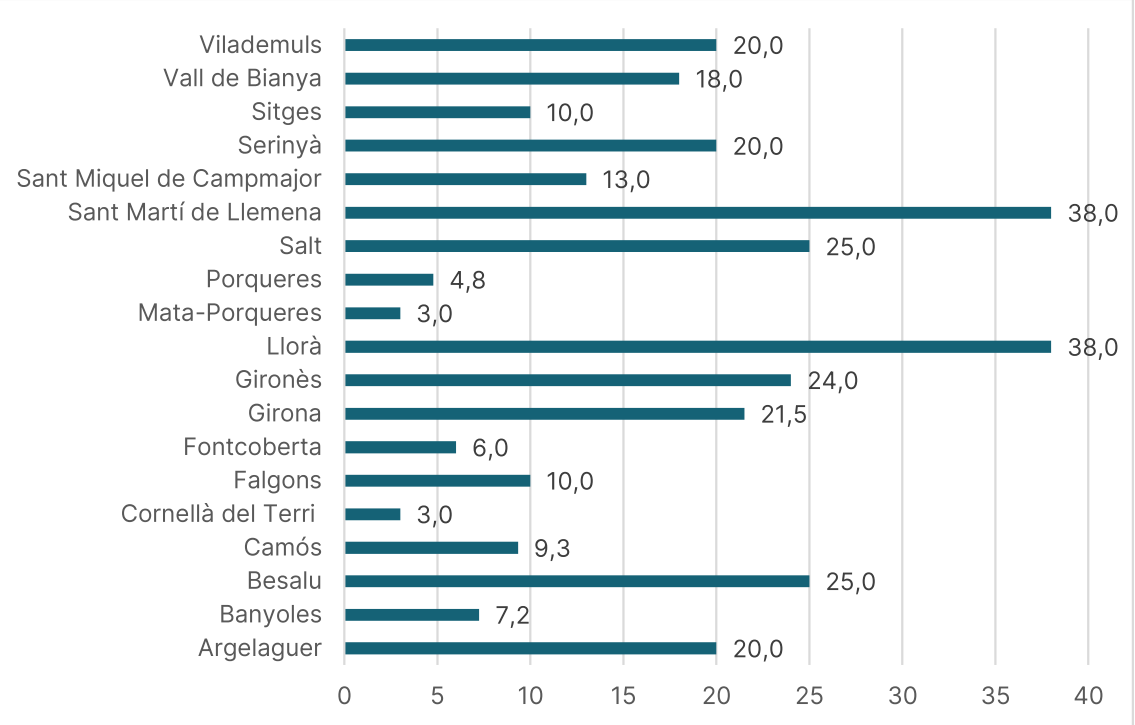


Font: Elaboració pròpia

Distància de desplaçament

La distància mitjana de desplaçament de casa a la feina és de 10,2 km, amb diferències en funció del lloc de residència i del lloc de treball. Concordant amb el gràfic anterior, els residents als municipis de major temps de desplaçament mostres una relació evidents amb les distàncies de desplaçament.

Figura 6.9. Distància de desplaçament segons lloc de residència (km)



Font: Elaboració pròpia

1.6.5. Distribució modal dels desplaçaments

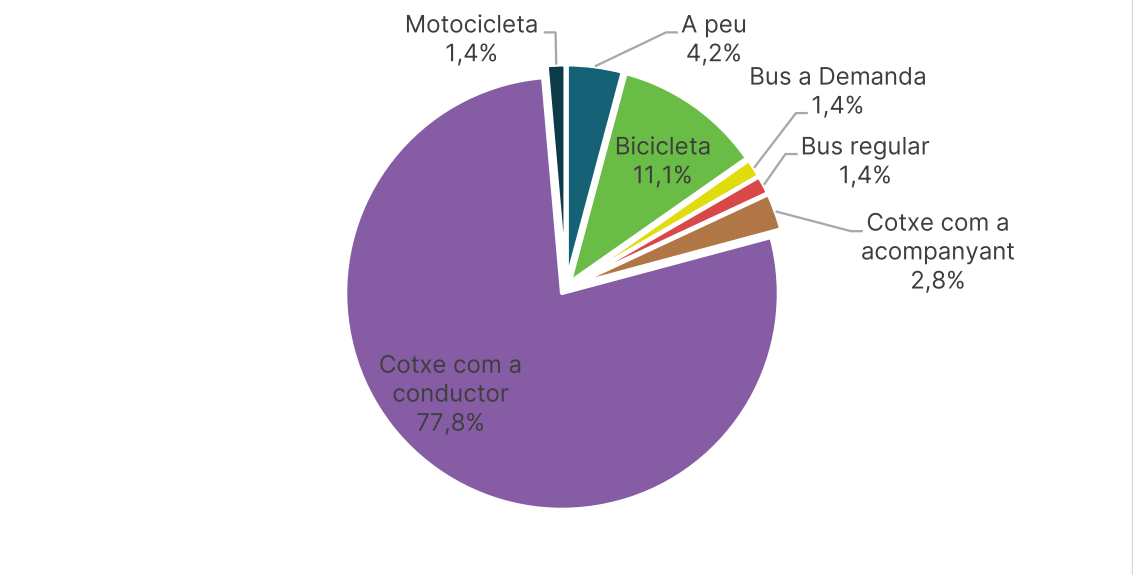
S'observa una clara predominança del vehicle privat com a mode de transport principal per cobrir els desplaçaments *in itinere* (de casa a la feina i de la feina a casa).

El 82% utilitza mitjans privats motoritzats (cotxe i moto) per arribar al lloc de treball. Es destaca que només el 2,8% comparteix cotxe amb altres persones que realitzen un itinerari convenient.

Els modes actius (a peu i bicicleta) representen el 15,3%, amb un major pes de la bicicleta (11,1%) respecte l'anar a peu (4,2%).

El transport públic representa el 2,8% restant, corresponent una meitat a serveis TAD i l'altre a serveis regulars.

Figura 6.10. Distribució modal dels desplaçaments



Font: Elaboració pròpia

1.6.6. La mobilitat a peu

Quines mesures es poden dur a terme per millorar la mobilitat a peu?

Els enquestats que es desplacen a peu als polígons de la comarca prioritzen amb igual ordre d'importància les següents mesures per millorar la mobilitat a peu:

- Millorar la il·luminació
- Millorar l'estat dels passos de vianants i la senyalització
- Plantar arbres per crear ombra
- Prohibir els patinet de les voreres

1.6.7. La mobilitat en bicicleta

Quines mesures es poden dur a terme per millorar la mobilitat en bicicleta?

Segons les persones enquestades, les mesures que més millorarien la mobilitat en bicicleta als polígons de la comarca són la millora o creació de carrils bici (33,3%), la millora de la connexió de carrils bici entre municipis (19,0%) i la millora de la seguretat viària dels carrils bici (19,9%).

Figura 6.11. Actuacions per millorar la mobilitat ciclista als polígons



Font: Elaboració pròpia

1.6.8. La mobilitat en autobús regular

Es destaca que només 1 persona ha triat el bus regular com a elecció modal a l'enquesta.

Aquest enquestat prioritza les següents mesures per millorar la mobilitat en bus regular:

- Oferir una aplicació mòbil per consultar fidelment els horaris dels busos
- Incrementar el rang horari de funcionament del servei
- Conciliar els horaris del transport públic amb els horaris laborals

1.6.9. La mobilitat en bus a la demanda

Es destaca que només 1 persona ha triat el bus a demanda com a elecció modal a l'enquesta.

Aquest enquestat prioritza les següents mesures per millorar la mobilitat en bus a demanda:

- Incrementar la freqüència
- Definir nous recorregut
- Arribar a més nuclis aïllats
- Ampliar el rang horari del servei

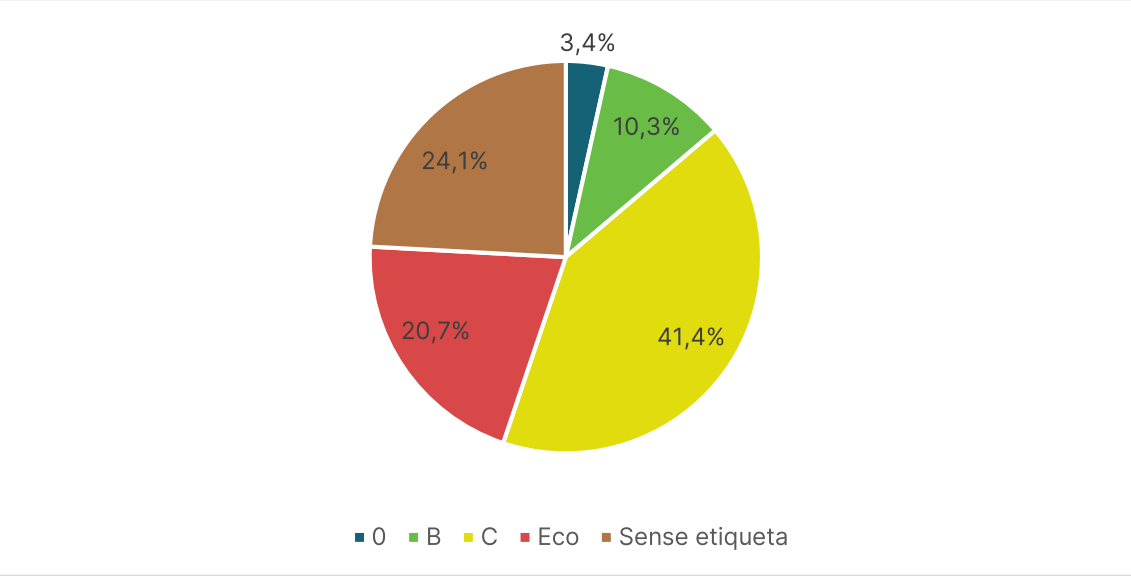
1.6.10. La mobilitat en cotxe

Etiqueta ambiental

És interessant conèixer el distintiu ambiental del parc de vehicles per abordar l'impacte ambiental dels desplaçaments a la feina.

El parc de vehicles de la mostra enquestada disposa majoritàriament del distintiu ambiental C (41,4%). En segon lloc es troben els vehicles sense etiqueta (24,1%), seguits dels vehicles Eco (20,7%). A la cua es troben els vehicles amb etiqueta B (10,3%) i els 0 (3,4%).

Figura 6.12. Etiqueta ambiental dels vehicles de la mostra

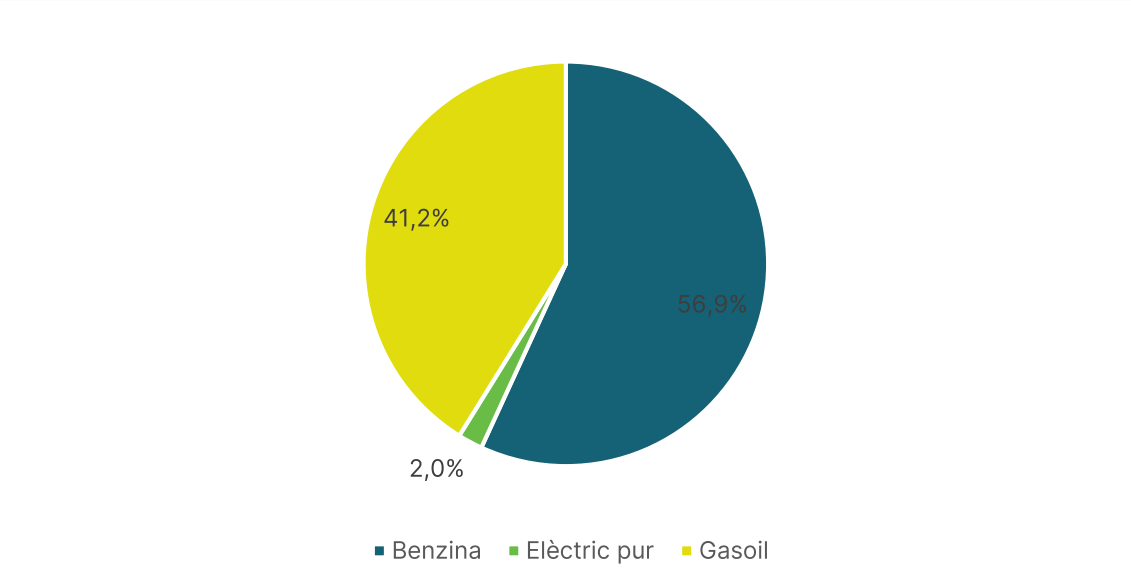


Font: Elaboració pròpia

Combustible

Més de la meitat dels vehicles (56,9%) fan servir benzina, i el 41,2% gasoil. Només el 2% dels vehicles està electrificat.

Figura 6.13. Mode de tracció dels vehicles

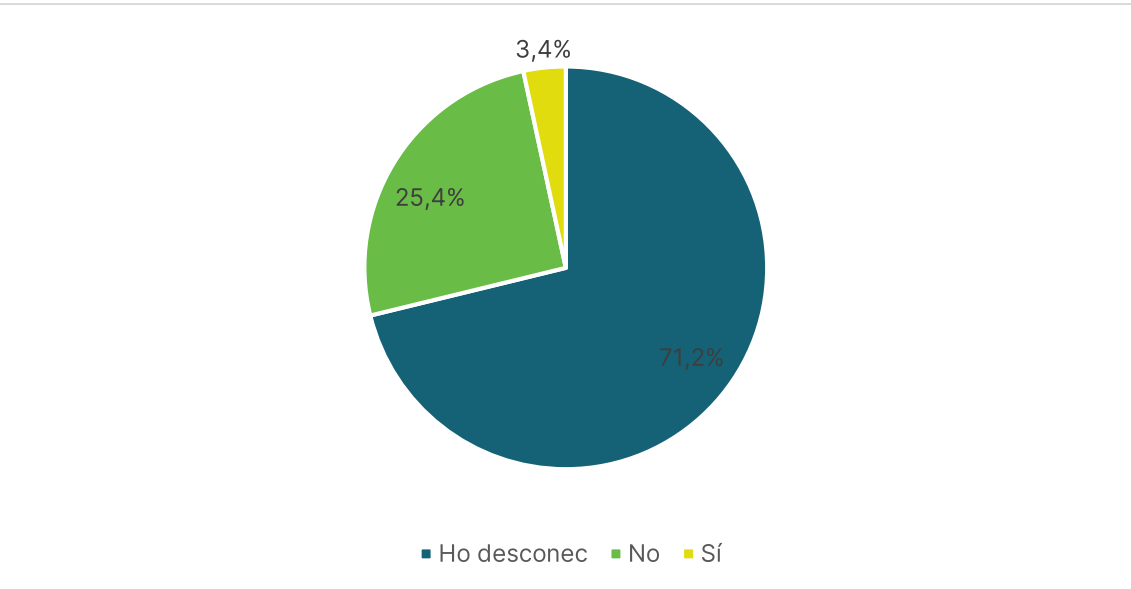


Font: Elaboració pròpia

Demanda de punts de recàrrega per vehicle elèctric

En concordança amb el mode de tracció, la demanda de punts de recàrrega elèctrica és encara residual i només el 3,4% de la mostra respon que hi ha una demanda efectiva de dit tipus d'infraestructura. Aquest punt posa en evidència que el preu a pagar per accedir a vehicles elèctrics i la confiança en la infraestructura de recàrrega és encara són encara grans barreres per a l'electrificació del parc de vehicles.

Figura 6.14. Existeix una demanda efectiva dels punts de recàrrega?

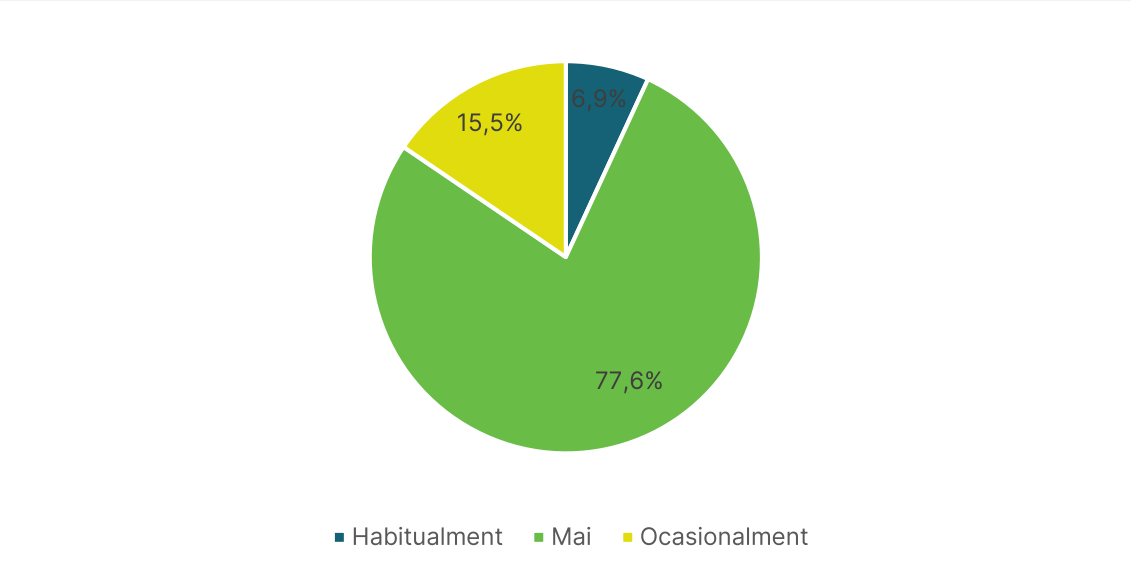


Font: Elaboració pròpia

Comparteix el vehicle amb altres companys/es de treball per anar o tornar de la feina?

Quan es pregunta en detall sobre la pràctica de compartir cotxe, s'observa que el 77,6% mai comparteix, mentre que el 22,4% restant ho fa habitualment o ocasionalment.

Figura 6.15. Ús de la pràctica de compartir cotxe



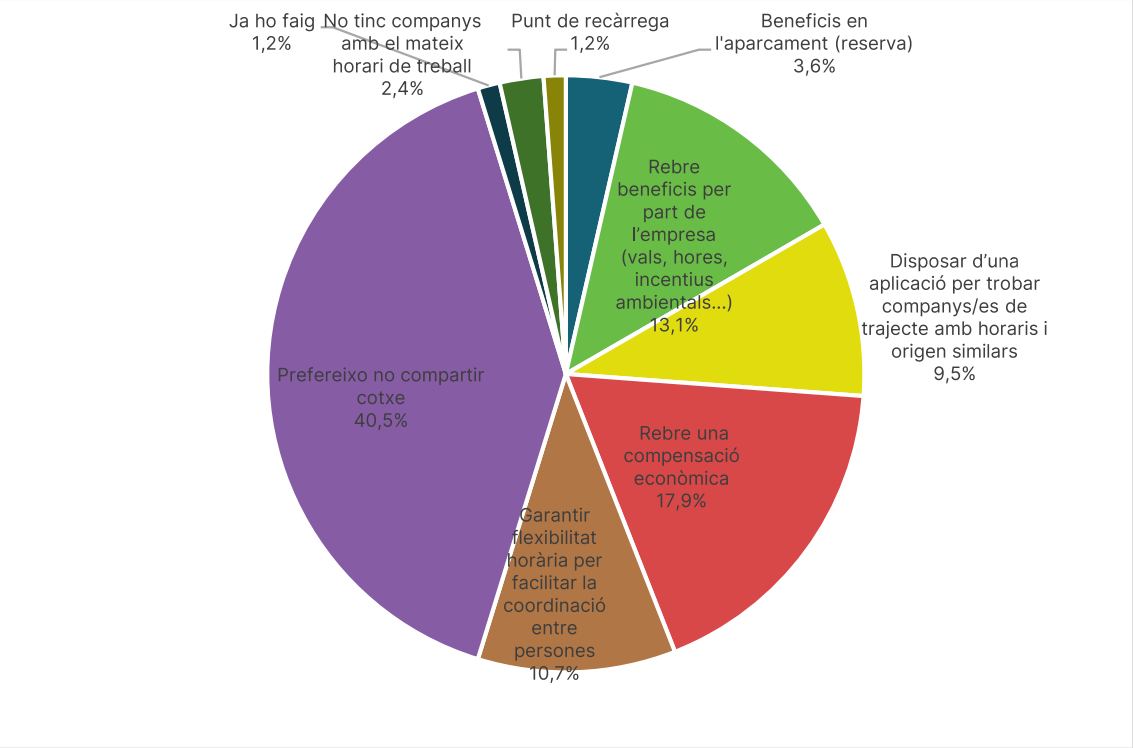
Font: Elaboració pròpia

Quines millores farien que comencés a compartir cotxe o ho fes amb més freqüència?

Quan es pregunta sobre millores o incentius en el compartir cotxe s'observen dos perfils. Per una banda, hi ha usuaris que prefereixen no compartir cotxe, independentment d ela introducció de mesures o incentius (40,5%). No obstant això, la majoria (59,5%) sí està disposada a compartir el seu vehicle.

Entre les millores/incentius més destacats es troben la compensació econòmica per part de la empresa (17,9%), rebre beneficis per part de l'empresa com vals, hores lliures, etc. (13,1%), garantir la flexibilitat horària per poder coordinar-se amb altres persones (10,7%) i disposar d'eines digitals per trobar persones amb qui compartir trajecte (9,5%).

Figura 6.16. Actuacions que incentivarien compartir cotxe

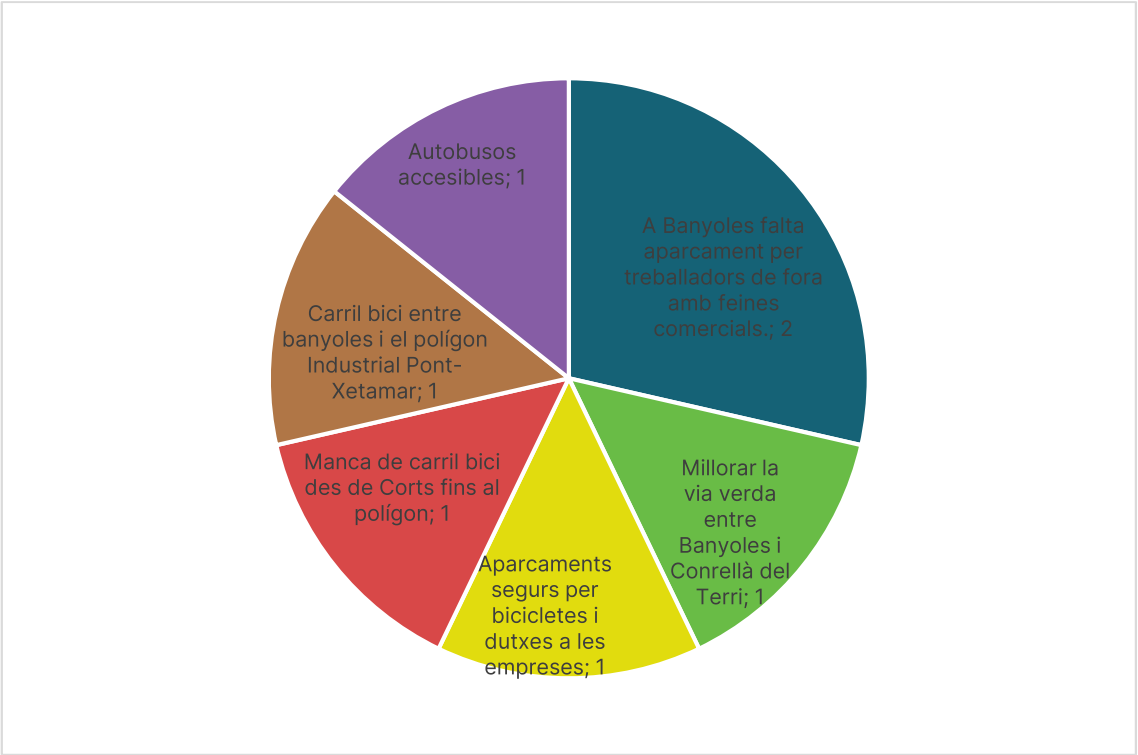


Font: Elaboració pròpia

1.6.11. Opinions i suggeriments

S'han obtingut 10 suggeriments a l'enquesta referents a actuacions per la millora de la mobilitat. Es destaca la necessitat de nous carrils bici i millora de vies verdes, d'infraestructura en destí per facilitar la mobilitat ciclista (aparcaments segurs, dutxes...) i d'aparcament per a persones foranies amb feines comercials a Banyoles.

Figura 6.17. Suggeriments de les persones enquestades



Font: Elaboració pròpia

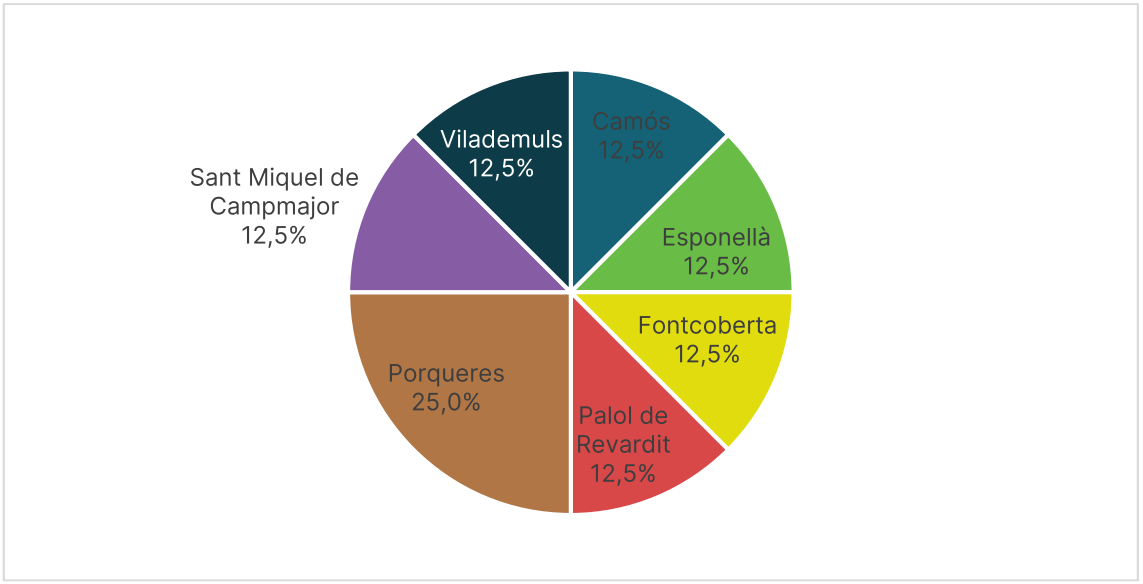
6.2. AJUNTAMENTS DELS MUNICIPIS DE LA COMARCA

S'ha realitzat una enquesta als ajuntaments de la comarca per tal de conèixer la perspectiva interna de les administracions locals del territori.

2.6.1. Caracterització de la mostra

S'han obtingut 8 respostes de 7 ajuntaments diferents:

Figura 6.18. Mostra de l'enquesta a ajuntaments



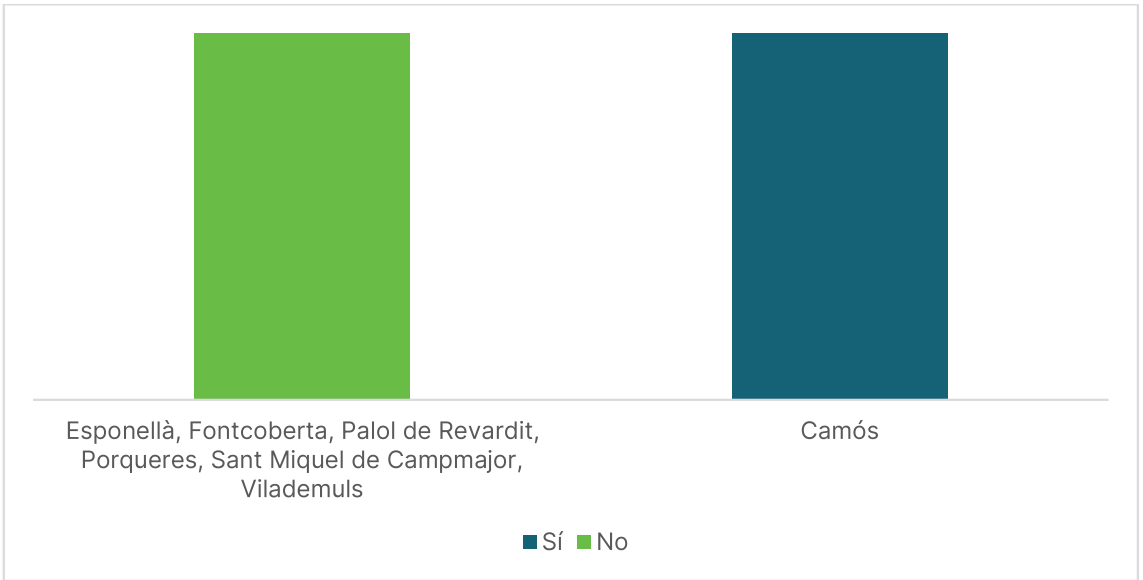
Font: Elaboració pròpia

2.6.2. Caracterització del transport públic

La cobertura territorial del transport públic és suficient per a les necessitats de la població?

La majoria dels Ajuntaments que ha respost l'enquesta apunten que la cobertura territorial dels serveis de transport públic no és suficient per cobrir les demandes i necessitats reals de la població.

Figura 6.19. Suficiència de la cobertura territorial

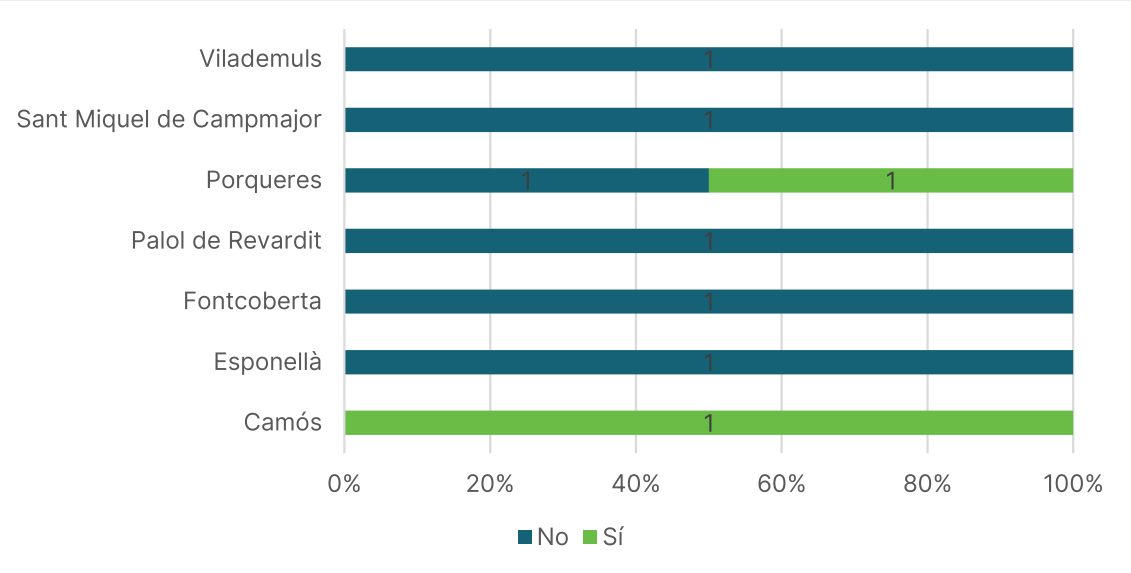


Font: Elaboració pròpia

La freqüència horària en les expedicions del transport públic regular és suficient per a les necessitats de la població?

De nou, la majoria dels Ajuntaments que ha respost l'enquesta apunten que el volum d'expedicions dels serveis de transport públic no és suficient per cobrir les demandes i necessitats reals de la població.

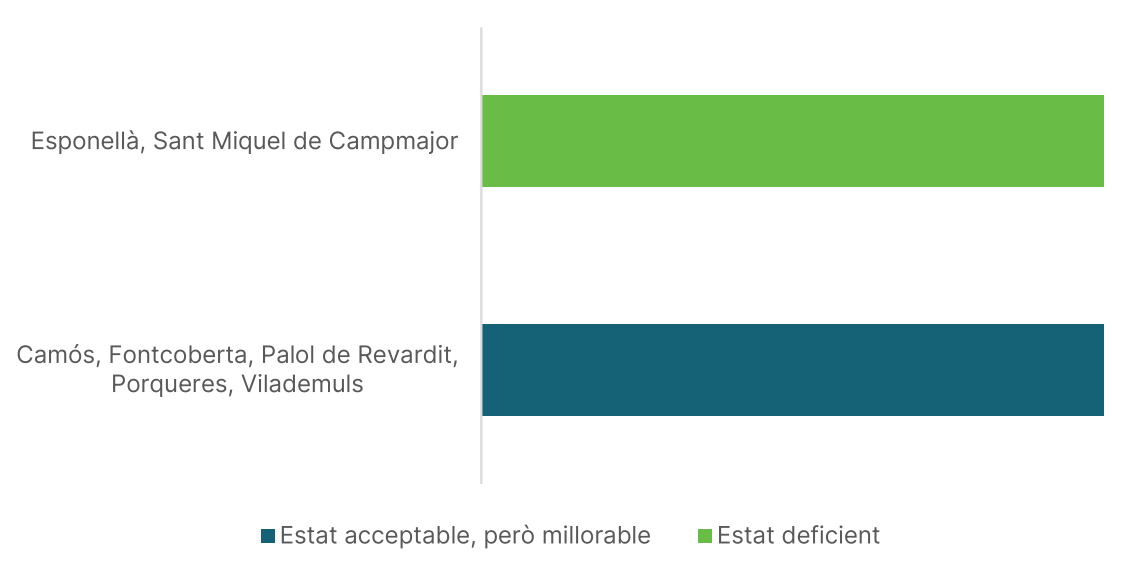
Figura 6.20. Suficiència en la freqüència horària



Font: Elaboració pròpia

En quin estat general es troben les parades de transport públic del municipi?

En termes generals, es considera que les parades de transport públic són quant menys millorables, encara que acceptables segons alguns municipis. Es destaca el comentari sobre l'estat deficient a Esponellà i St. Miquel de Campmajor.

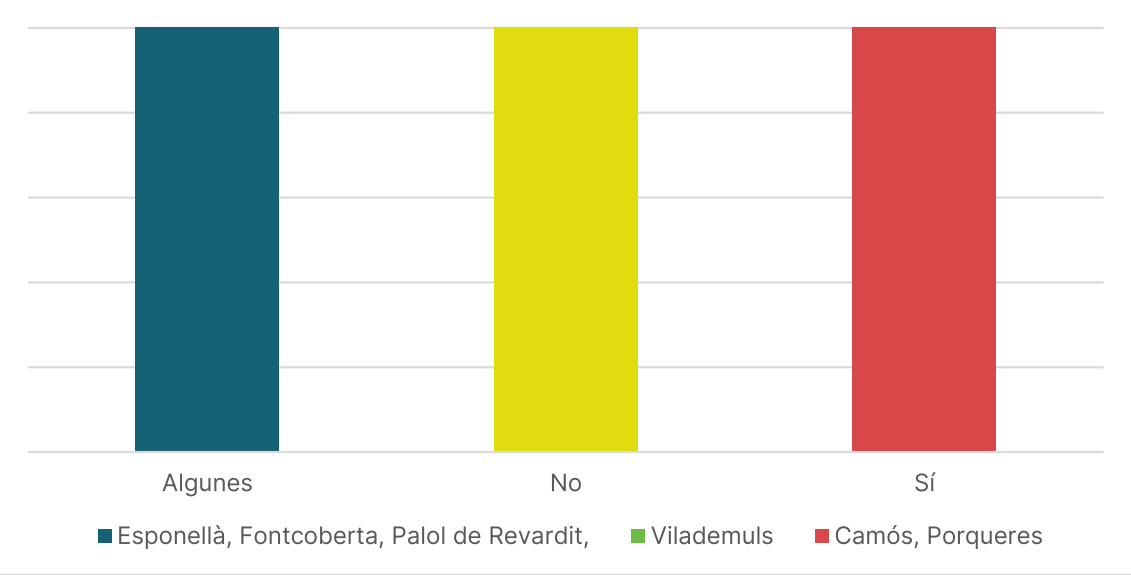


Font: Elaboració pròpia

Hi ha marquesines a les parades de transport col·lectiu?

La presència de marquesines a les parades de transport col·lectiu es compleix efectivament a Porqueres i Camós, mentre que és variable a Esponellà, Fontcoberta i Palol de Revardit i inexistent a Sant Miquel de Campmajor.

Figura 6.21. Presència de marquesines a les parades

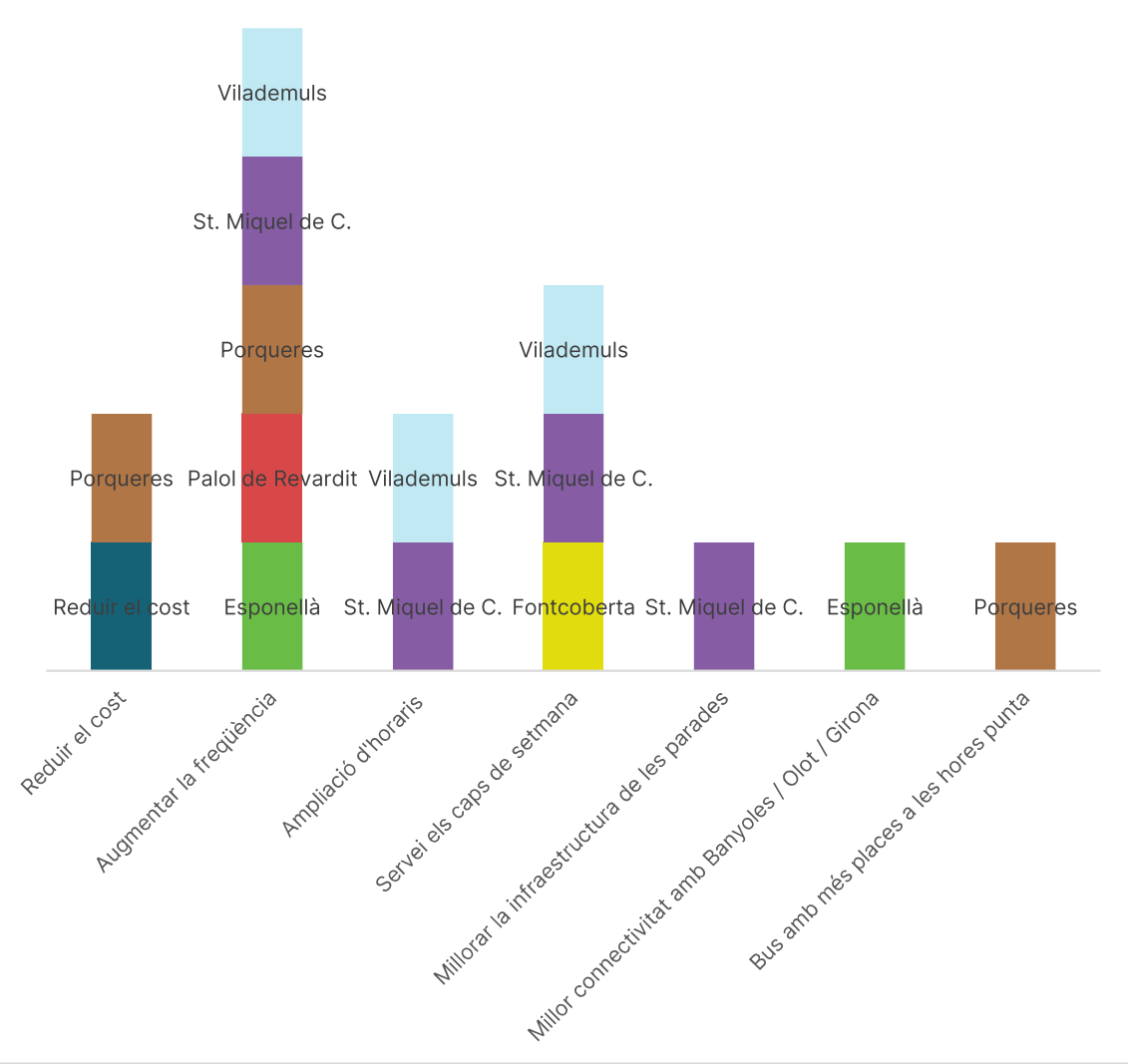


Font: Elaboració pròpia

Quines millores considereu prioritàries en relació amb el transport públic?

Les actuacions més reclamades per la millora del transport públic són l'augment de la freqüència de les expedicions, la millora del servei els caps de setmana, l'abaratiment del cost i l'ampliació del rang horari de cobertura.

Figura 6.22. Millores prioritàries en relació amb el transport públic

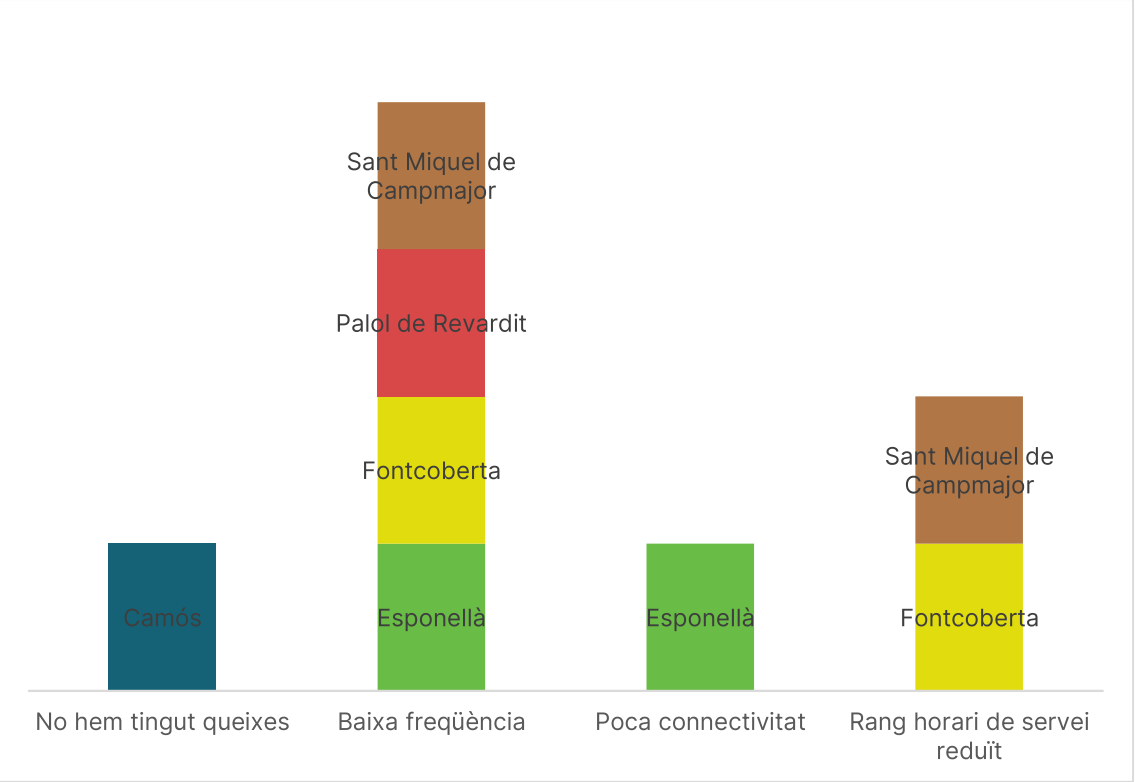


Font: Elaboració pròpia

Barreres per a l'ús del transport públic per part de la població

En la línia de l'anterior gràfic, les principals barreres detectades pels ajuntaments per a l'ús del transport públic són les baixes freqüències de les expedicions i el rang horari de cobertura.

Figura 6.23. Principals barreres per a l'ús del TP

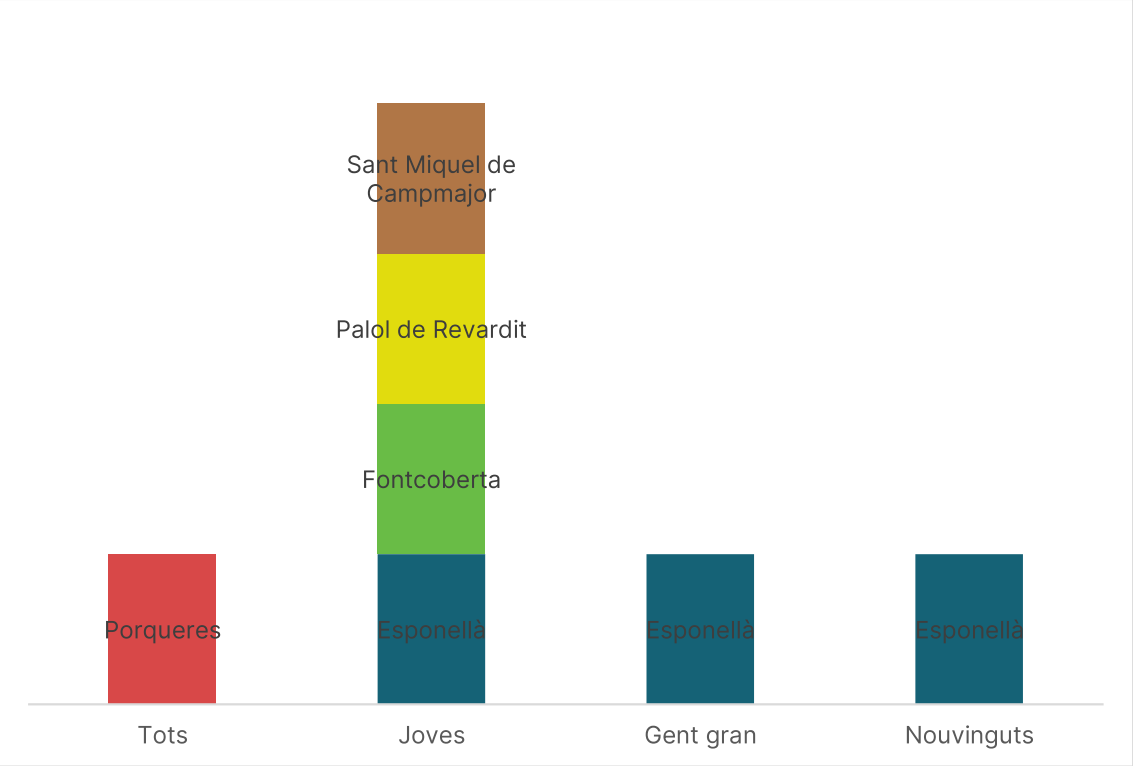


Font: Elaboració pròpia

Perfils de població especialment afectats per la manca de transport públic

Segons les administracions locals, els joves son el perfil de població més afectat per les deficiències del transport públic a la comarca.

Figura 6.24. Perfil de població més afectat per les deficiències del transport públic



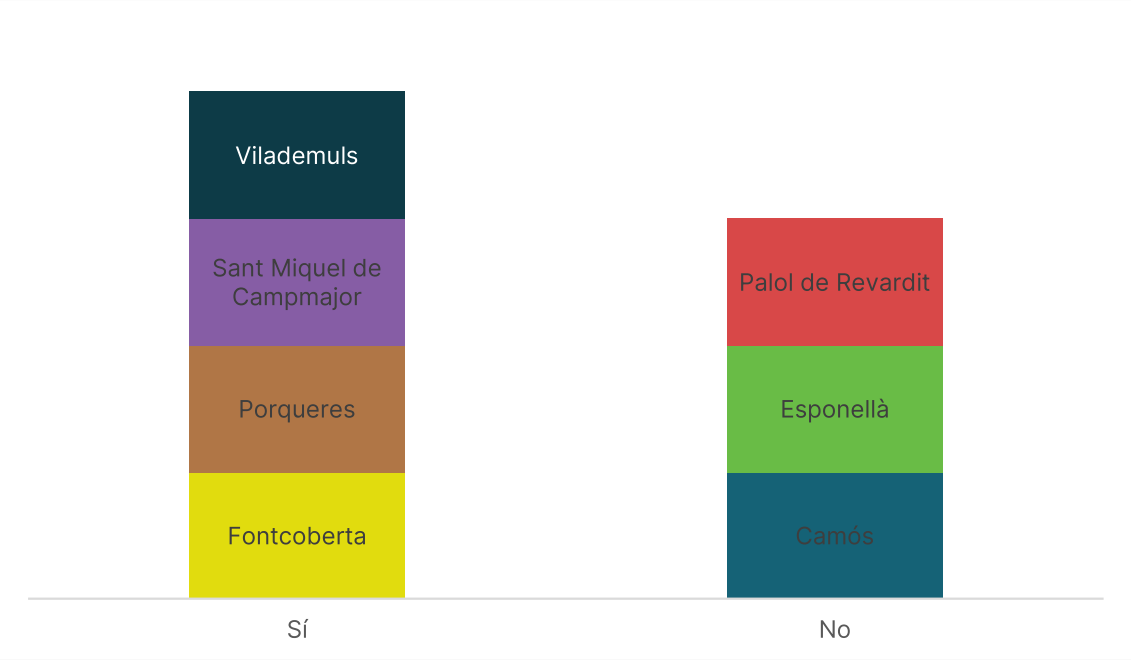
Font: Elaboració pròpia

2.6.3. Caracterització del Transport a la demanda

El municipi disposa d'algun servei de transport a la demanda?

Quatre dels set municipis que han respost l'enquesta disposen de serveis de TAD.

Figura 6.25. Presència de TAD al municipi



Font: Elaboració pròpia

Quan es pregunta als ajuntaments sense TAD si existeix la necessitat d'un servei d'aquest estil, tant Palol de Revardit com Esponellà responen afirmativament. La resposta d'Esponellà inclús fa notar que seria suficient amb un servei de taxi subvencionat.

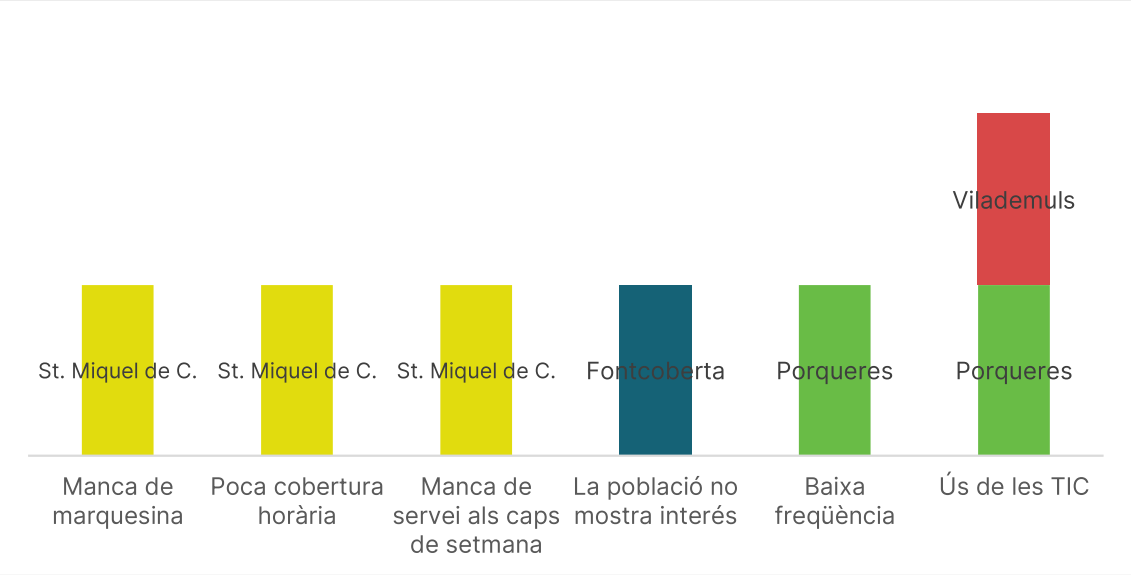
En preguntar si existeix una demanda elevada del servei, només St. Miquel de Campmajor respon afirmativament. No obstant això, es considera que la demanda està influenciada per la qualitat del servei i la promoció del mateix. Així, una baixa demanda no necessàriament indica una baixa necessitat del servei.

En relació a la promoció, els municipis de Fontcoberta, Palol de Revardit, Sant Miquel de Campmajor i Vilademuls responen que el servei de TAD està suficientment informat a la població.

Limitacions o barreres detectades en el funcionament del TAD al municipi

Són diverses les barreres detectades en el funcionament del TAD, la majoria d'elles compartides també amb el transport regular. Es destaca que en aquesta pregunta alguns ajuntaments fan referència a l'escletxa digital, mencionant que l'ús de les TIC esdevé un problema que dificulta l'ús dels serveis a demanda.

Figura 6.26. Barreres en l'ús del TAD

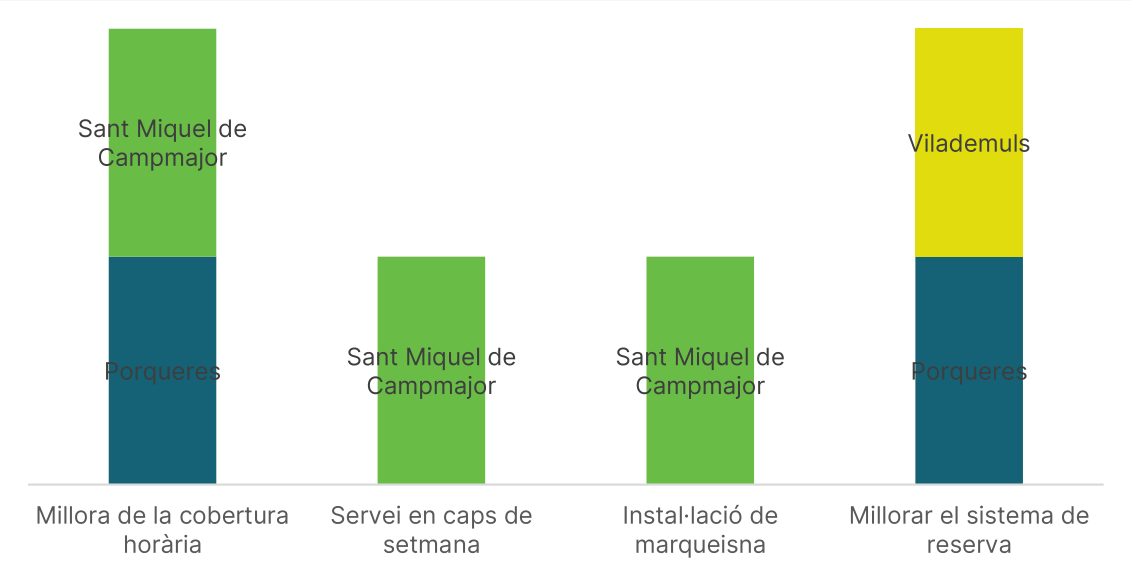


Font: Elaboració pròpia

Oportunitats de millora al TAD

De nou, les oportunitats de millora del TAD s'alineen amb les del transport regular, excepte pels apunts fets sobre la metodologia de reserva, que pot involucrar l'ús d'APPs.

Figura 6.27. Oportunitats de millora del TAD



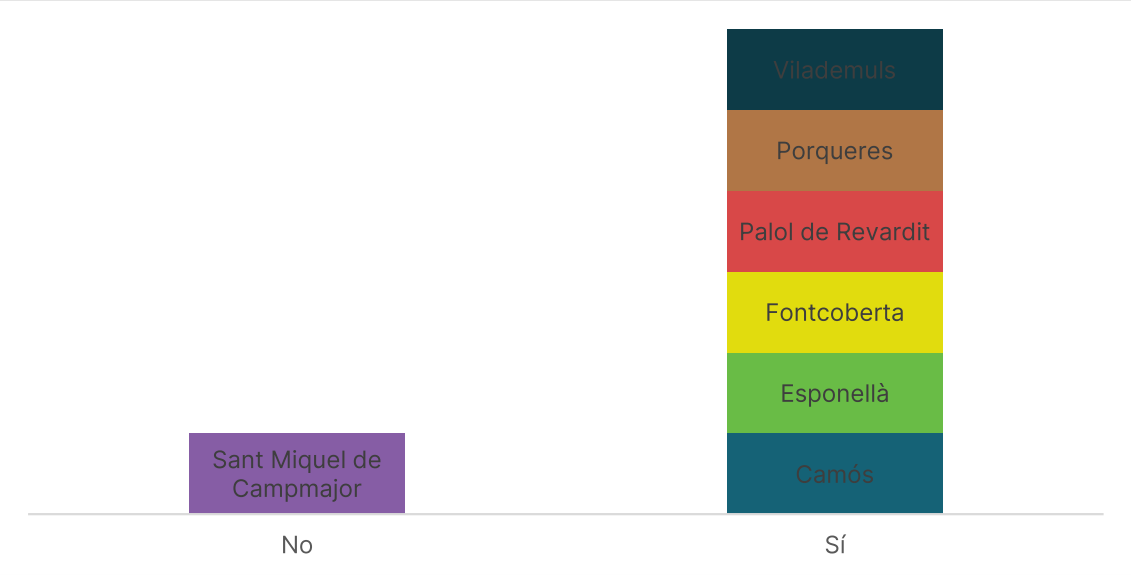
Font: Elaboració pròpia

2.6.4. Caracterització de la mobilitat ciclista

Punts conflictius per a la circulació ciclista dins del municipi

La majoria d'ajuntaments de la mostra exposen que sí existeixen punts conflictius amb la circulació ciclista.

Figura 6.28. Existència d epunts conflictius de la infraestructura ciclista



Font: Elaboració pròpia

El 100% dels municipis exposa que la seva problemàtica està vinculada a la convivència amb el vehicle privat a les carreteres.

Les mesures proposades pels ajuntaments per fomentar la mobilitat en bicicleta son:

a) Connexions amb els veïnats del municipi (Camós)
b) Més infraestructura ciclista amb criteris de seguretat i senyalització (Vilademuls, Porqueres, Fontcoberta, Palol de Revardit)

No obstant això, apunten també la dificultat de construir infraestructura ciclista dins dels entorns urbans degut als carrers estrets.

2.6.5. Caracterització de la mobilitat compartida

S'ha preguntat als ajuntaments si podria ser viable implementar un servei de vehicle compartit municipal o comarcal. Amb l'excepció de Porqueres, la resta d'ajuntaments respon afirmativament, però l'ajuntament de Vilademuls destaca que la dispersió

d'habitatges característica del municipi dificulta l'establiment de punts d'accés a serveis compartits.

Al seu torn, l'Ajuntament de Fontcoberta exposa que no seria necessari disposar de vehicles compartits si les freqüències del transport regular o a demanda fossin més elevades.

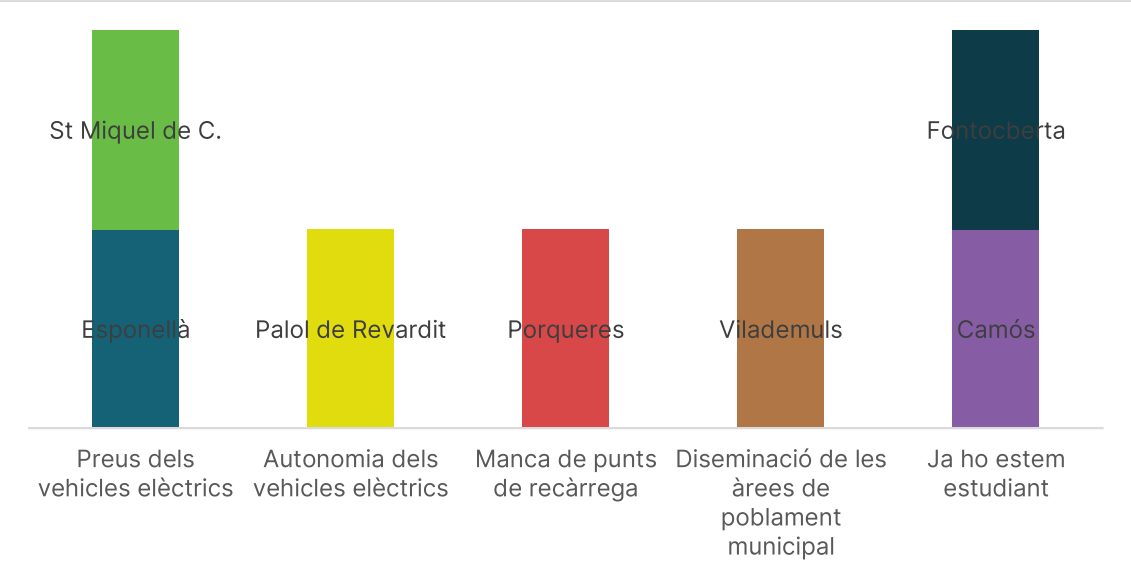
En tant que en general el Transport públic és deficitari, augmentar la freqüència sovint pot ser quelcom difícil. Altres formes de cobrir els buits són els sistemes com el taxi subvencionat o els vehicles compartits.

2.6.6. Caracterització de la mobilitat elèctrica

Obstacles al desenvolupament de la mobilitat elèctrica al municipi

Els ajuntaments apunten que els principals obstacles pel desenvolupament d ela mobilitat elèctrica són els preus dels vehicles elèctric en primer lloc. En segon lloc la seva autonomia, la manca de punts de recàrrega i la dispersió territorial de les àrees de poblament que conformen els municipis.

Figura 6.29. Obstacles al desenvolupament de la mobilitat elèctrica al municipi

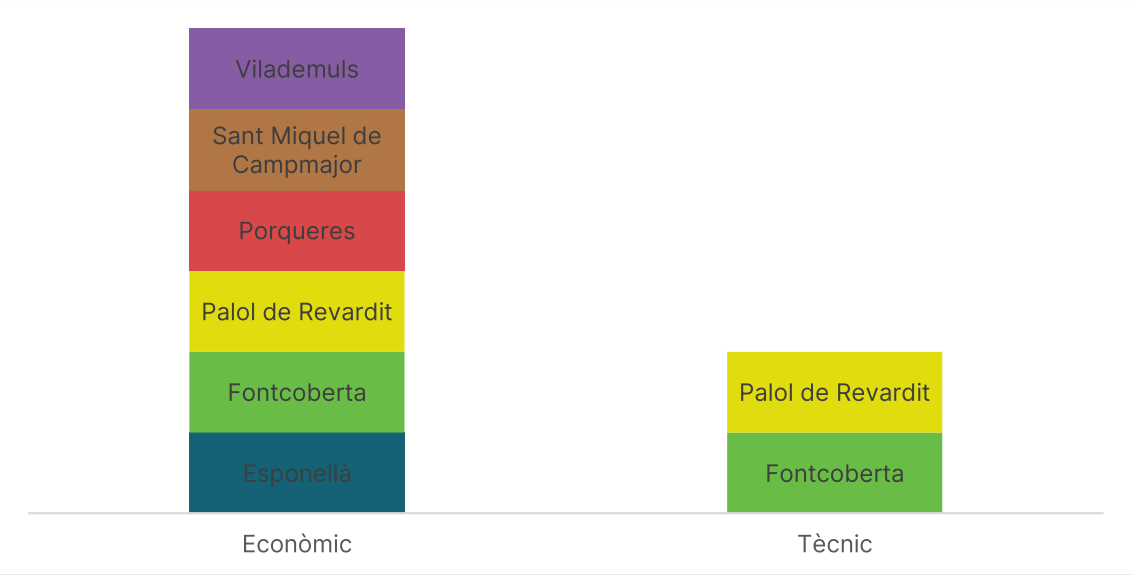


Font: Elaboració pròpia

Quin tipus de suport considereu necessari per impulsar la mobilitat elèctrica?

Els ajuntaments exposen de manera generalitzada que la dimensió econòmica és el principal punt en el que requereixen d'ajut extern per tirant endavant projectes vinculat amb l'impuls de la mobilitat elèctrica.

Figura 6.30. Tipus de suport requerit per engegar projectes de mobilitat elèctrica



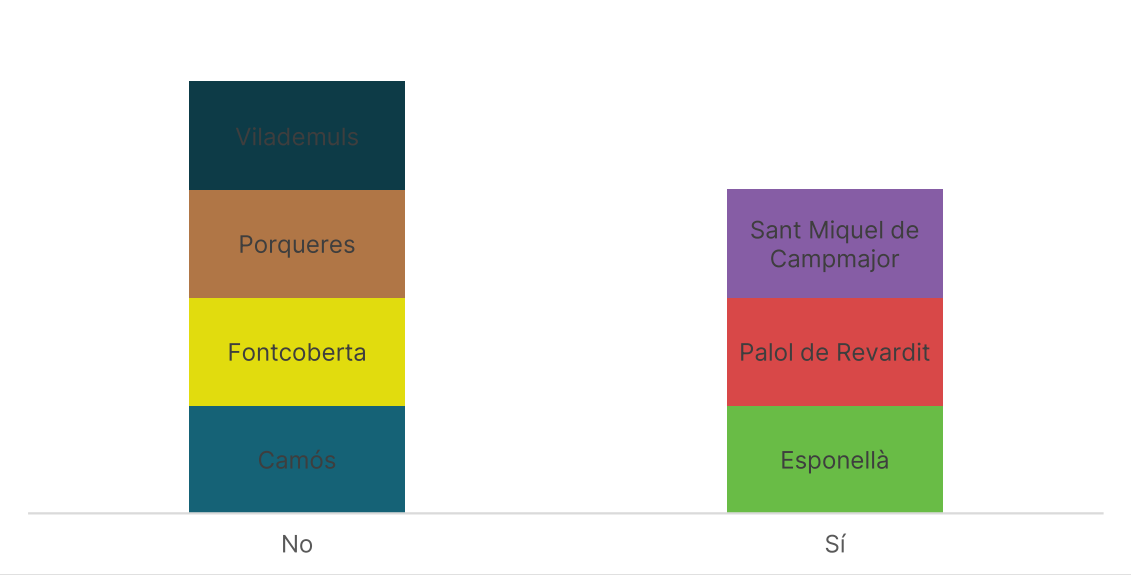
Font: Elaboració pròpia

2.6.7. Caracterització de l'accés a la informació i les TIC

Alguns municipis d ela mostra disposen d'eines digitals per comunicar informació actualitzada sobre els serveis de transport públic i els seus horaris. No obstant això, aquesta disponibilitat digital no és uniforme al conjunt de la comarca.

En la línia de la introducció de tecnologies per la dinamització de la consulta en temps real de l'estat del transport públic, es destaca que a cap municipi es fa formació a la ciutadania en l'ús de les TIC.

Figura 6.31. Existència de pàgina web o aplicació amb informació actualitzada sobre el transport públic



Font: Elaboració pròpia

6.3. USUARIS DEL TRANSPORT PÚBLIC

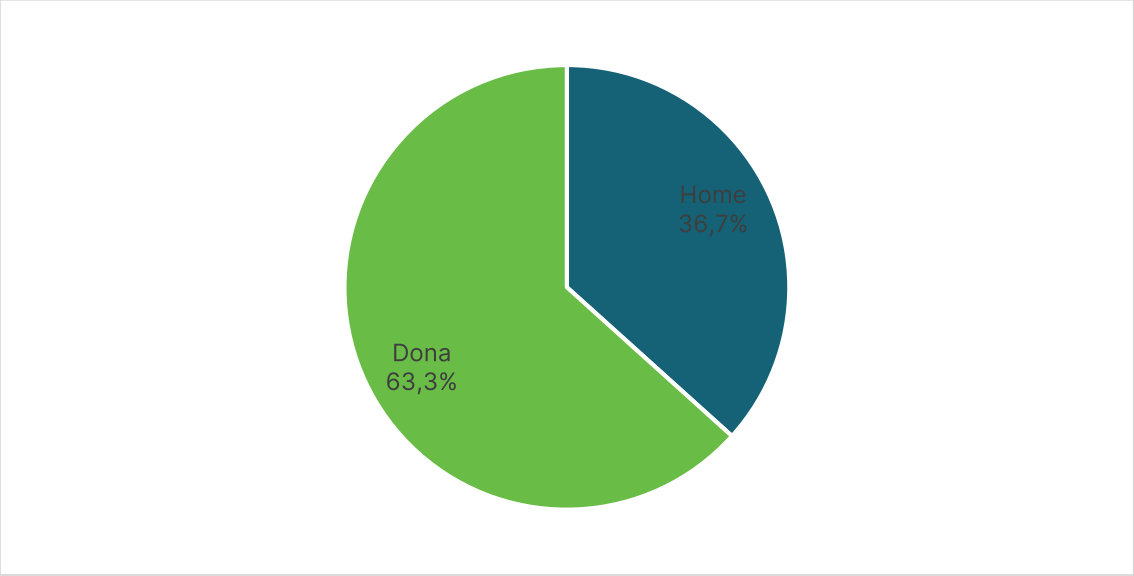
S'han realitzat 30 enquestes a usuaris del transport públic per conèixer quina és la seva perspectiva sobre el transport públic i caracteritzar els seus desplaçaments.

3.6.1. Caracterització de la mostra

Sexe

S'ha obtingut una majoria de dones a les enquestes a usuaris de transport públic. Aquest fet lliga amb l'estat de l'art de la bibliografia sobre comportaments en la mobilitat per gènere, sent el col·lectiu femení el que més ús fa d'aquest mode de transport.

Figura 6.32. Distribució per sexe

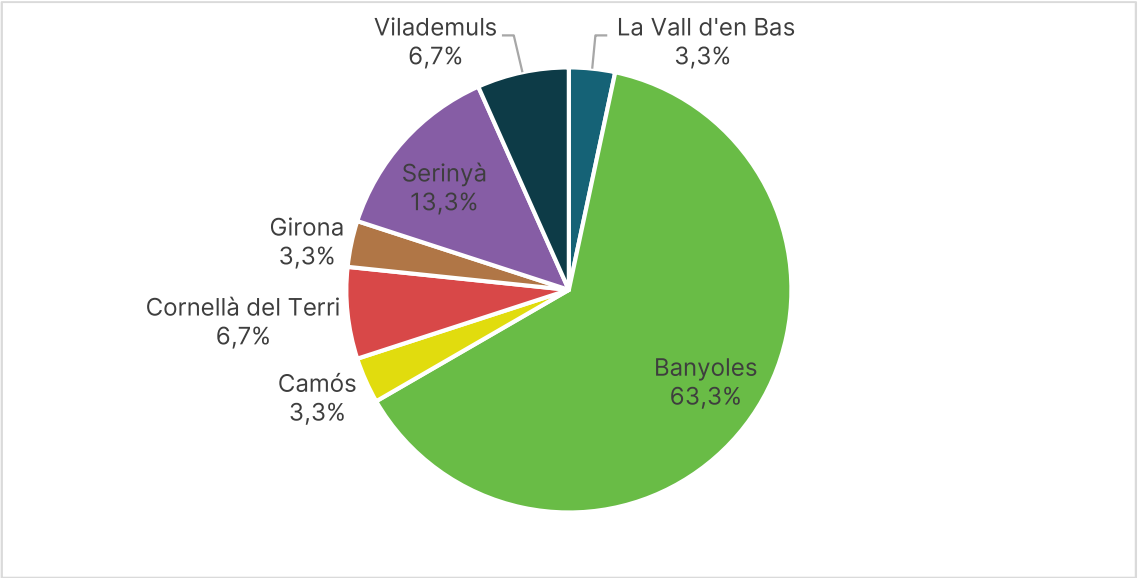


Font: Elaboració pròpia

Municipi de residència

Tot i que s'ha fet treball de camp per tota la comarca, la majoria de la mostra resideix a Banyoles. Aquest fet reflexa la distribució de la població al territori del Pla de l'Estany. Anant al detall, les poblacions més presents a la mostra són Banyoles (63,3%), Serinyà (13,3%), Vilademuls (6,7%) i Cornellà del Terri (6,7%).

Figura 6.33. Municipi de residència de la mostra

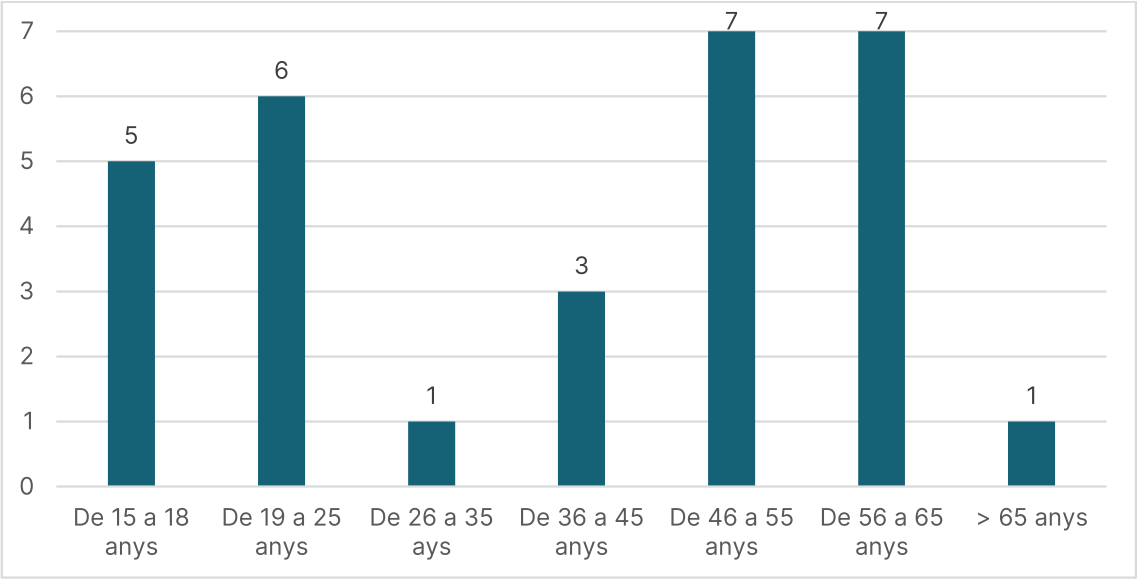


Font: Elaboració pròpia

Edat

La major part de la mostra (46,7%) s'ubica a la franja dels 46 als 65 anys. En segon lloc, es troba la franja dels 15 als 25 anys (36,7%).

Figura 6.34. Grups d'edat



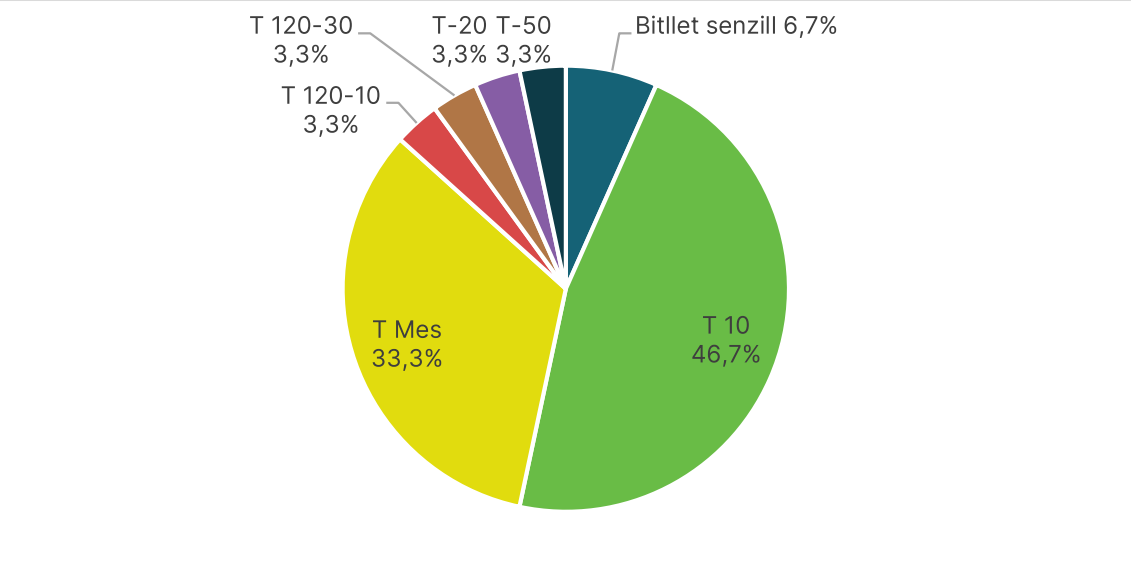
Font: Elaboració pròpia

3.6.2. Caracterització del desplaçament

Títol de transport

Els títols de transport fets servir majoritàriament són la T10 (46,7%) i la T Mes (33,3%). En tercer lloc, amb una proporció més baixa, es troba el Bitllet senzill (6,9%).

Figura 6.35. Títol de transport fet servir



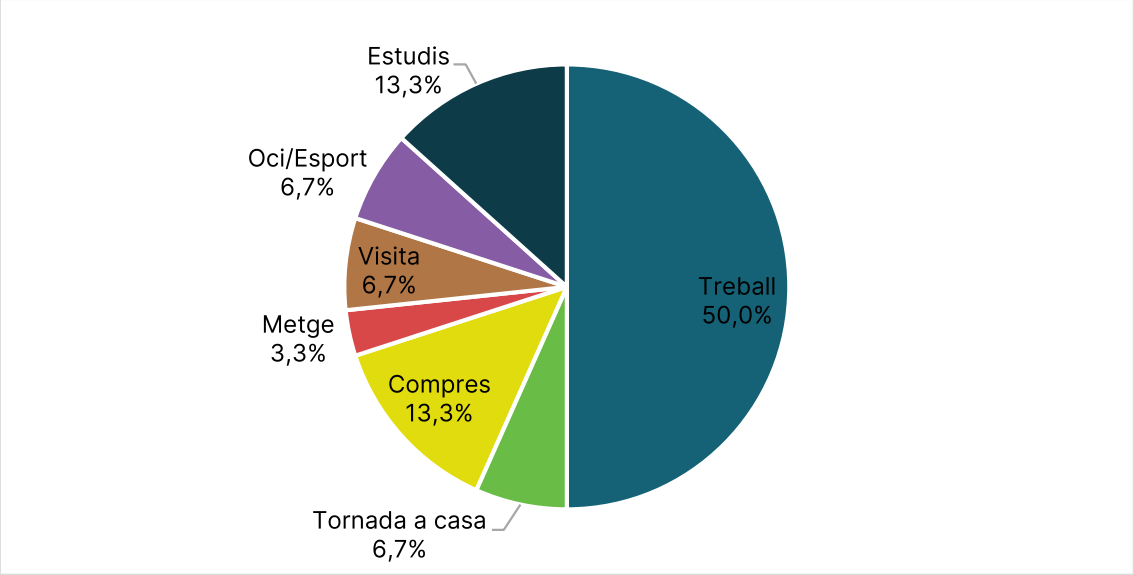
Font: Elaboració pròpia

Motiu de viatge

El motiu de desplaçament majoritari està lligat a la mobilitat obligada (70,0%), amb el Treball representant el 50,0%, els estudis el 13,3% i la tornada a casa de la feina el 6,7%.

Quant a la mobilitat personal, les compres (13,3%) són el principal motiu, seguit de les visites a familiars o amics i l'oci/esport (6,7%).

Figura 6.36. Motiu del viatge

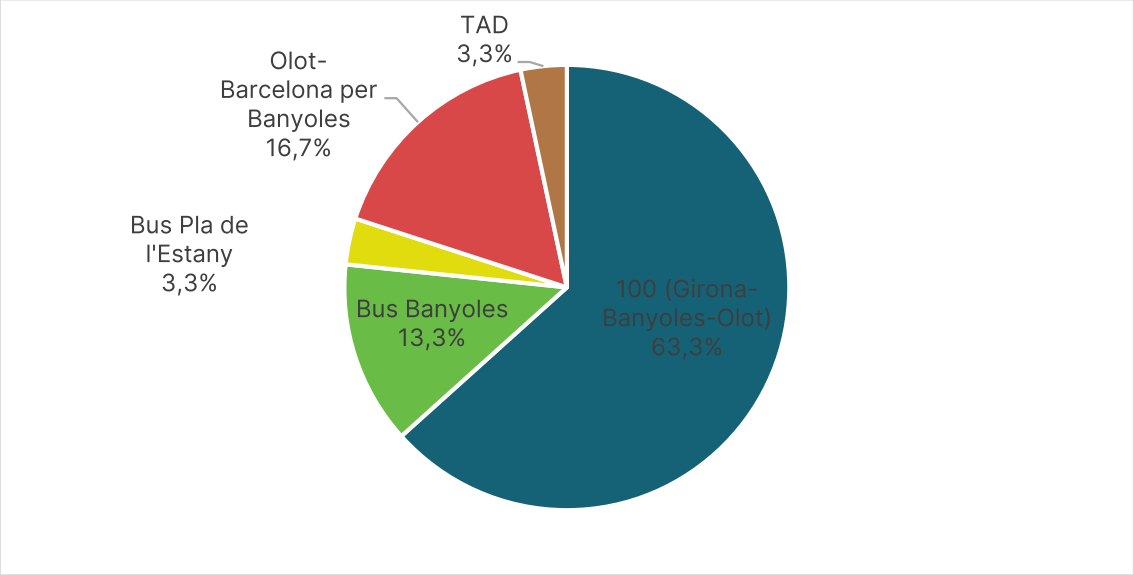


Font: Elaboració pròpia

Línia utilitzada

Entre la mostra, la línia més utilitzada és la 100 (63,3%), amb recorregut Girona-Olot-Banyoles. En segon lloc es troba la línia Olot-Barcelona passant per Banyoles (16,7%). De lluny el segueix la línia urbana de bus de Banyoles (13,3%).

Figura 6.37. Línia més utilitzada



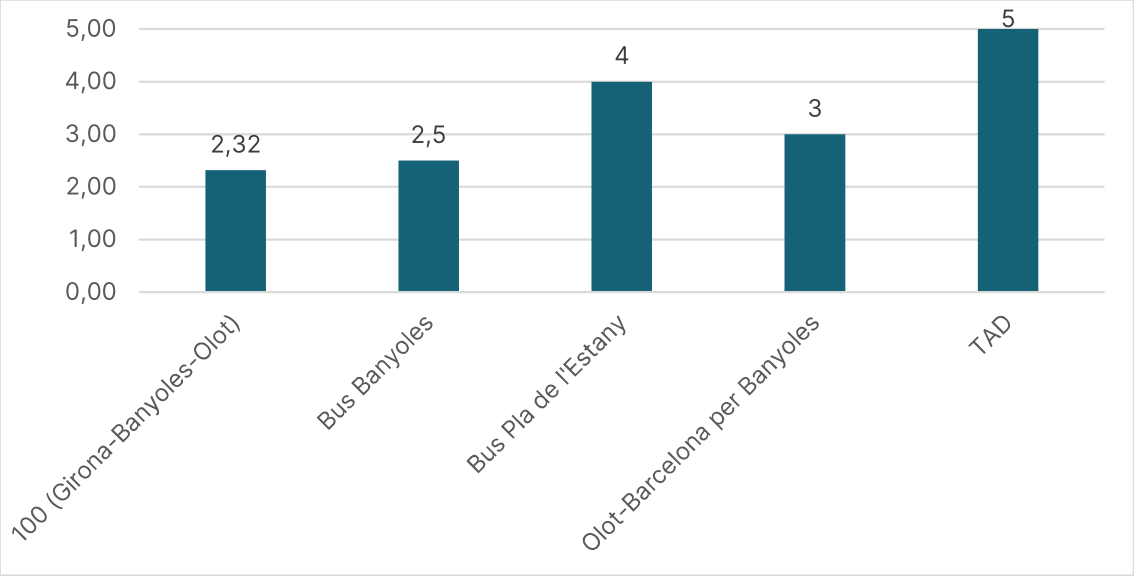
Font: Elaboració pròpia

3.6.3. Valoració del sistema de transport

Valoració de la puntualitat

La puntuació del servei de transport públic varia en funció de la línia. El gràfic de baix mostra la variació en les puntuacions. Tanmateix, per qüestions d'error mostral, la xifra que s'hauria de contemplar és el valor global de la puntuació, que se situa entorn el 3,2 sobre 5.

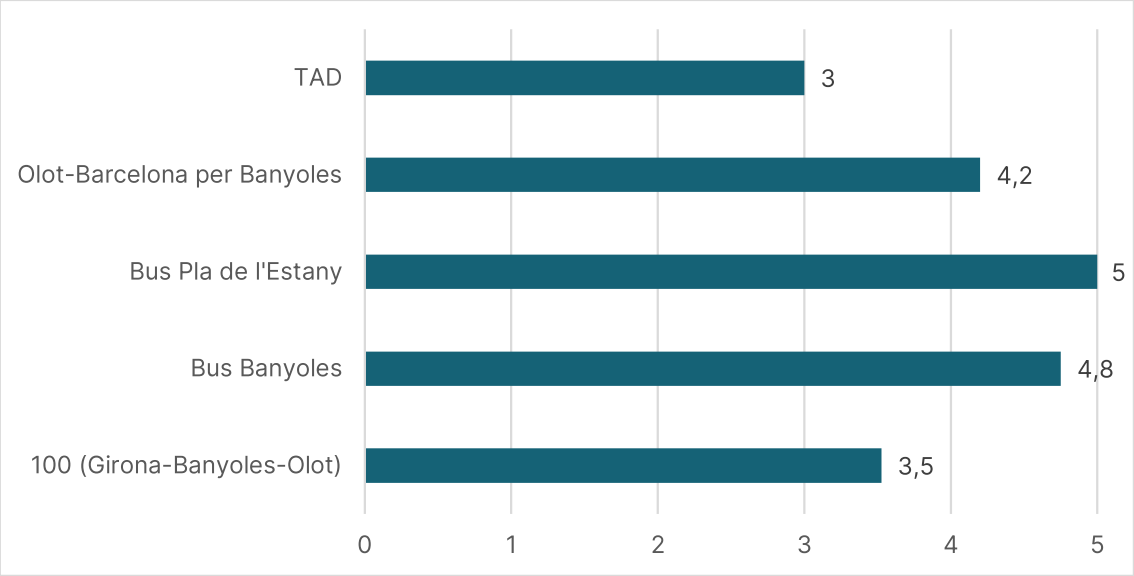
Figura 6.38. Valoració de la puntualitat per línia



Font: Elaboració pròpia

També tractant valors globals, s'ha recollit que la valoració de l'accés a la informació dels horaris és de 3,5 sobre 5 i la del temps de viatge (minuts necessaris per completar el trajecte) és de 3,8 sobre 5.

Figura 6.39. Valoració del temps de viatge per línia

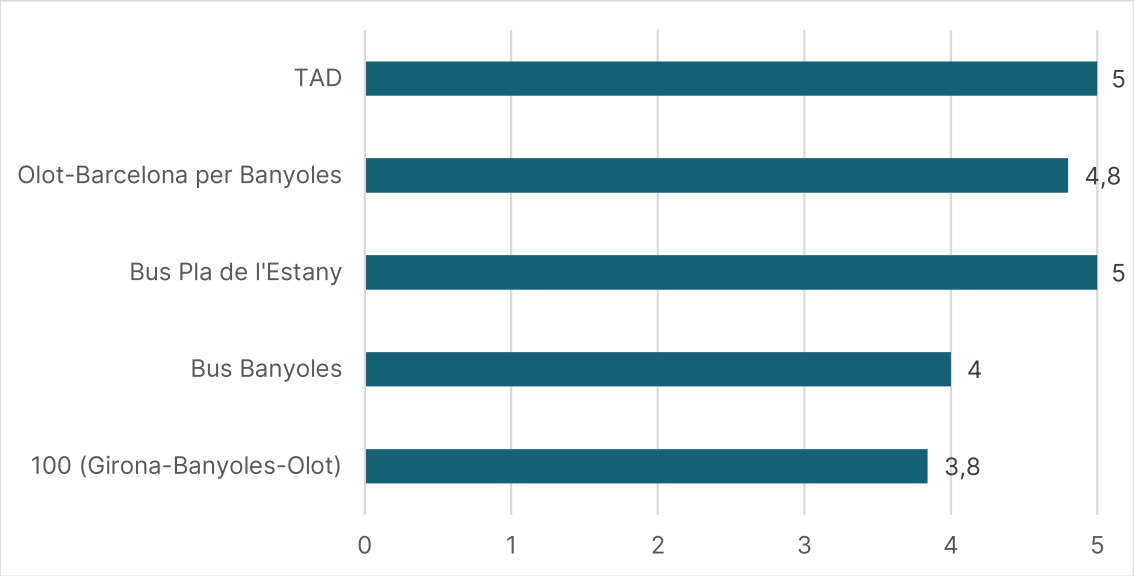


Font: Elaboració pròpia

Valoració intermodalitat

Al seu torn, la intermodalitat, és a dir, la qualitat que les parades de bus permetin enllaçar amb altres línies i altres modes, es valora globalment amb 4,1 sobre 5.

Figura 6.40. Valoració de la intermodalitat per línia

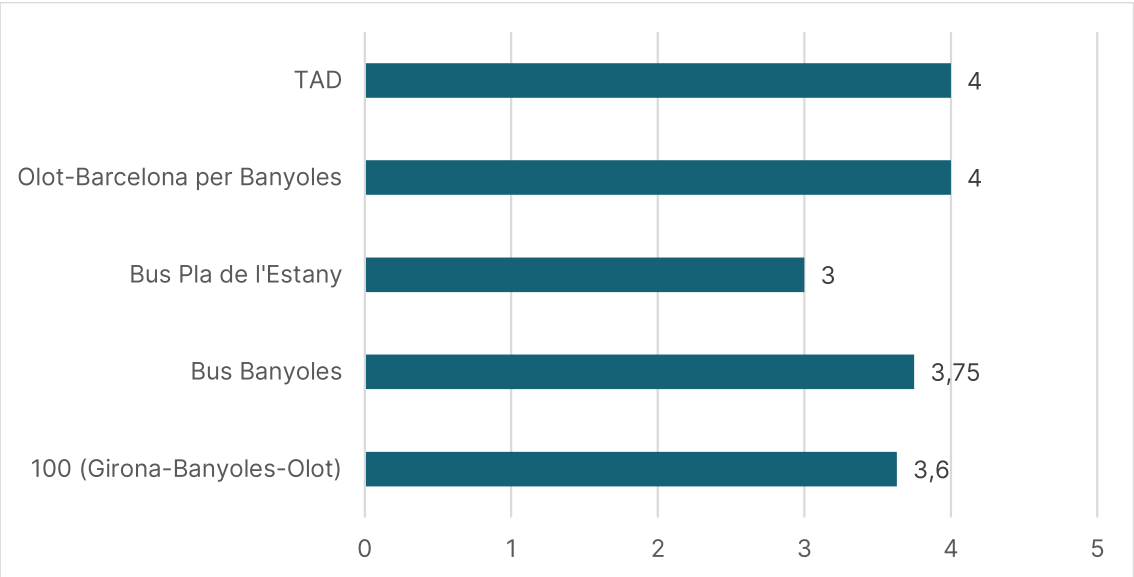


Font: Elaboració pròpia

Valoració del funcionament entre setmana

El funcionament dels serveis de transport de dilluns a divendres es valora amb un 3,7 sobre 5.

Figura 6.41. Valoració dels serveis de transport públic entre setmana

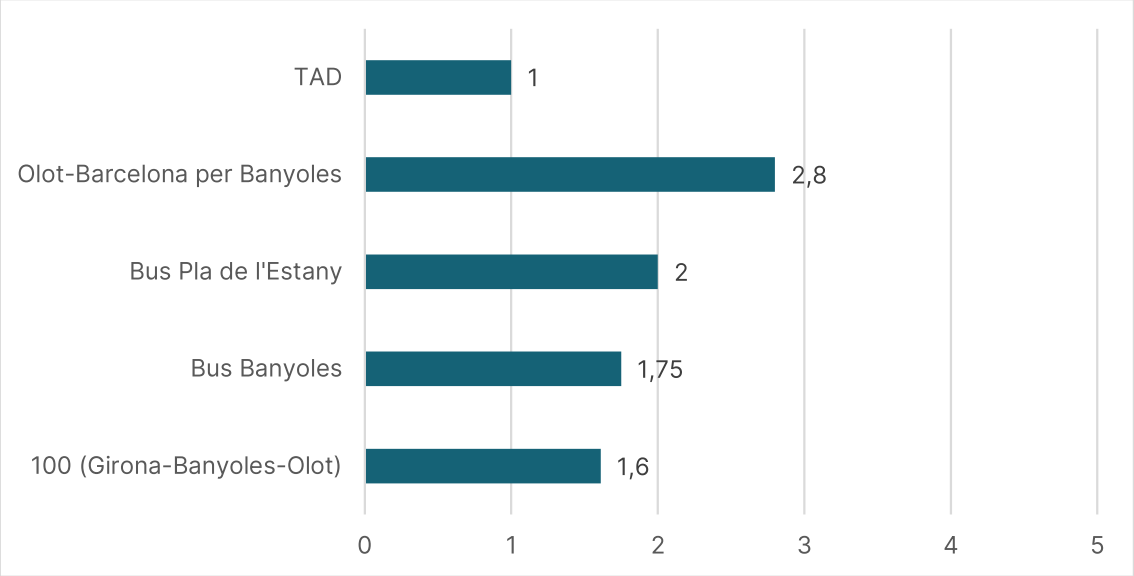


Font: Elaboració pròpia

Valoració del funcionament en cap de setmana

En arribar el cap de setmana, les puntuacions cauen bruscament fins a l'1,8 sobre 5 producte de la baixada en el nivell de servei. És interessant observar la caiguda de 2 punts que pateix la línia 100, la més utilitzada per la mostra.

Figura 6.42. Valoració de la puntualitat per línia en caps de setmana

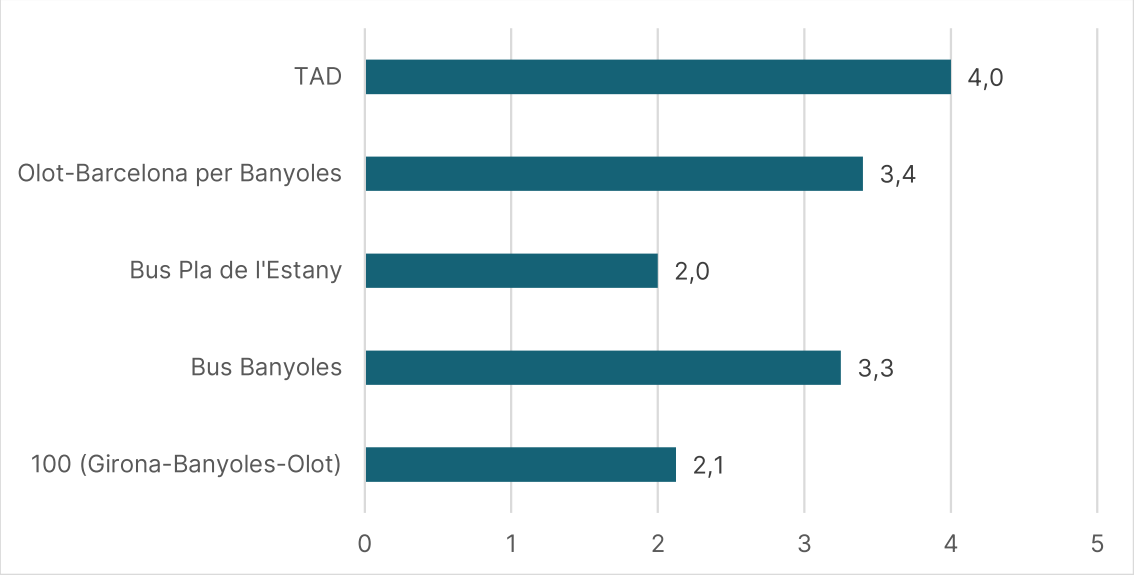


Font: Elaboració pròpia

Valoració de la freqüència de pas

La freqüència de pas correspon al volum d'expedicions i el temps entre elles. El valor mitjà és de 2,6 sobre 5. Es destaca que existeix demanda per incrementar el volum d'expedicions de la línia 100, tal i com mostra la seva baixa puntuació.

Figura 6.43. Valoració de la freqüència de pas per línia

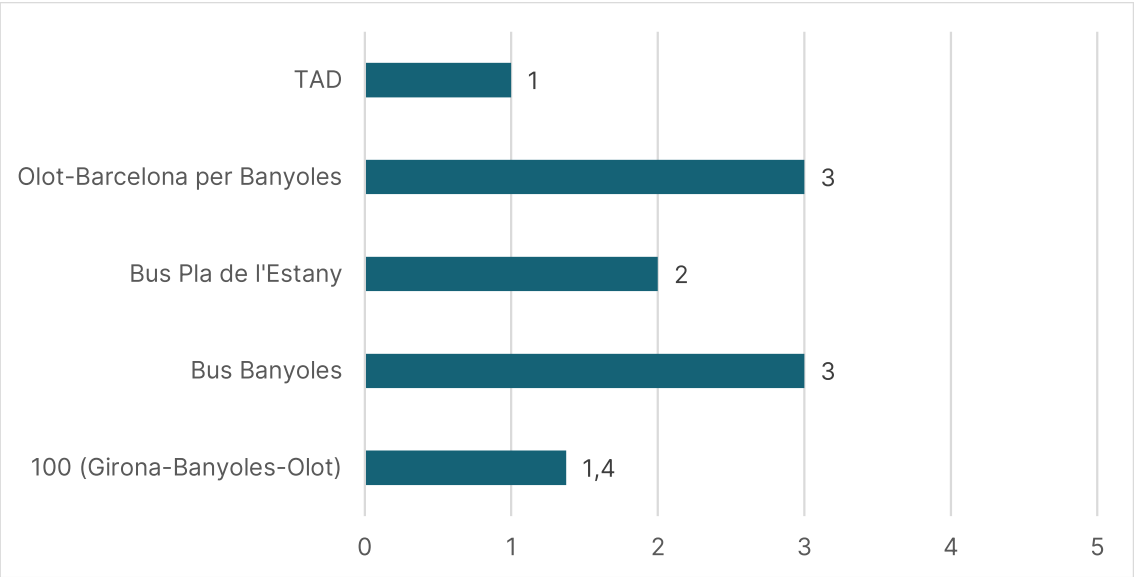


Font: Elaboració pròpia

Valoració de la competitivitat amb el cotxe

Segons els enquestats, el transport públic no és competitiu amb el cotxe, rebent una valoració global d'1,9 sobre 5. Les línies que millor puntuació obtenen són Olot-Barcelona per Banyoles i el bus urbà de Banyoles. És interessant observar el baix valor donat a la línia 100, la més utilitzada pels enquestats.

Figura 6.44. Valoració de la competitivitat amb el cotxe

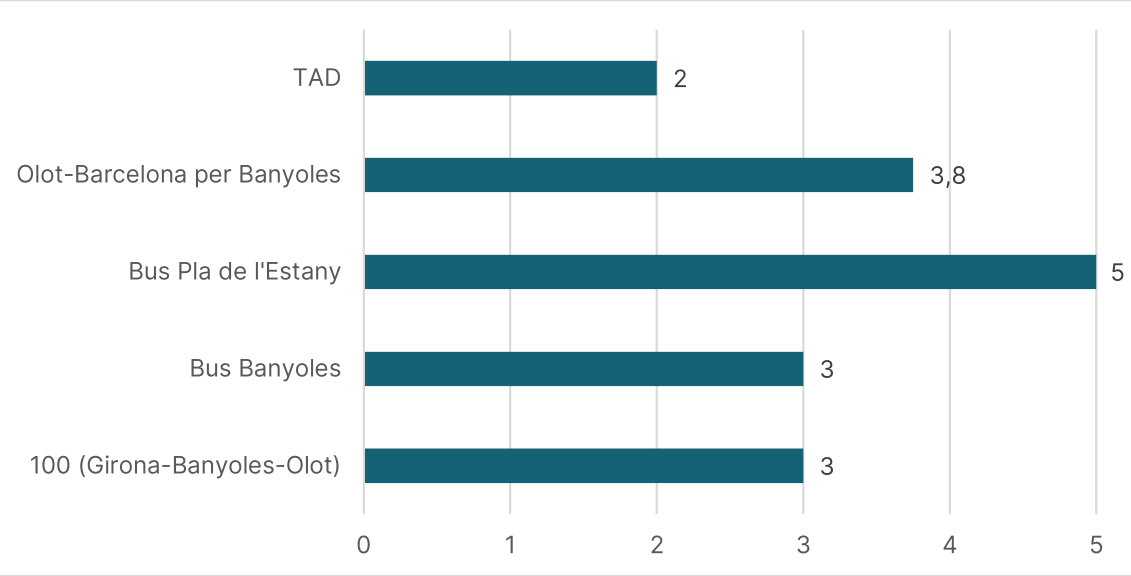


Font: Elaboració pròpia

Valoració de la qualitat de les parades

En global, la qualitat de les parades (il·luminació i presència de marquesina) s'ha valorat amb 3,2 sobre 5.

Figura 6.45. Valoració de la qualitat de les parades

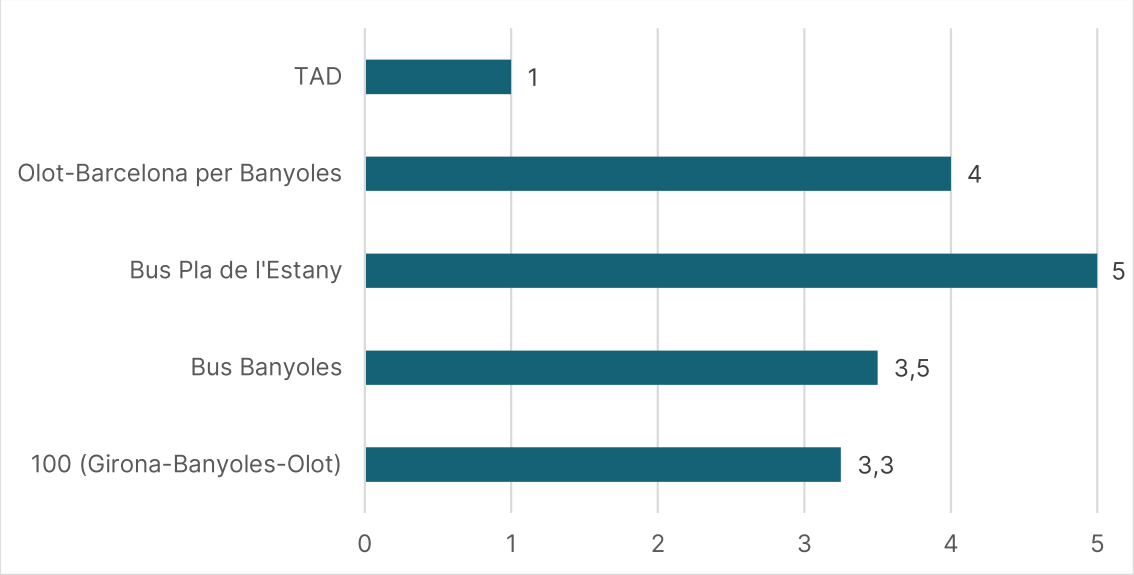


Font: Elaboració pròpia

Valoració de l'accessibilitat de les parades

L'accessibilitat de les mateixes (itineraris cap a les parades, bordons rebaixats, etc.) rep una valoració de 3,4 sobre 5. Es destaca que la persona enquestada que va fer servir TAD va ser enquestada al municipi de Vilademuls, on la infraestructura de parada era pràcticament inexistent, tal i com també apunta l'ajuntament de la localitat a l'enquesta a juntament analitzada anteriorment.

Figura 6.46. Valoració de l'accessibilitat de les parades

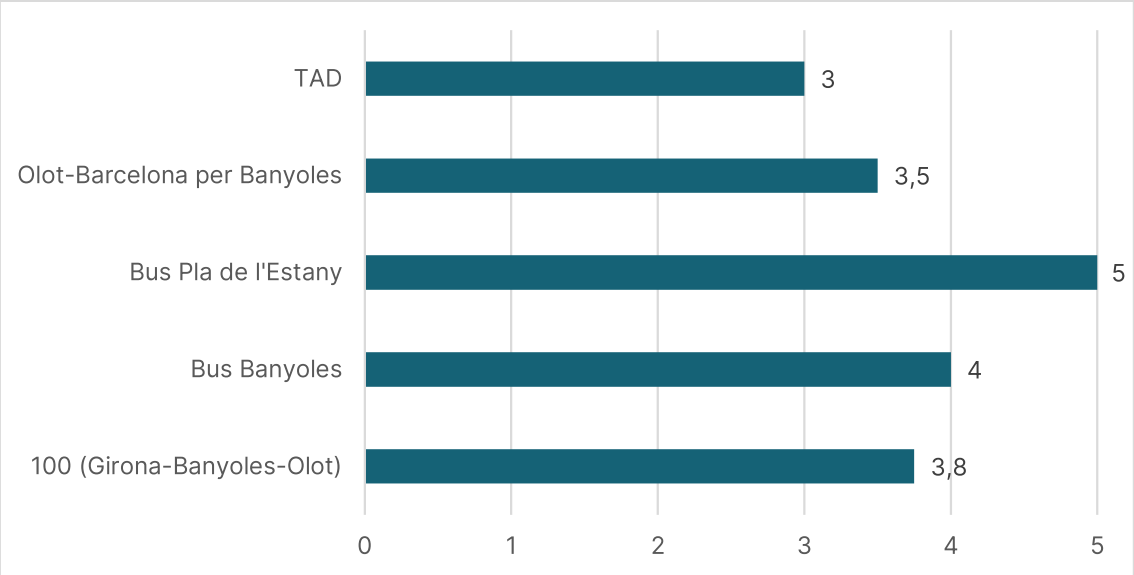


Font: Elaboració pròpia

Valoració del preu

La percepció de l'adequació del preu rep una puntuació de 3,8 sobre 5, trobant-se aquest en un llindar on les persones enquestades no el perceben com a car però tampoc barat.

Figura 6.47. Valoració del preu dels bitllets de transport



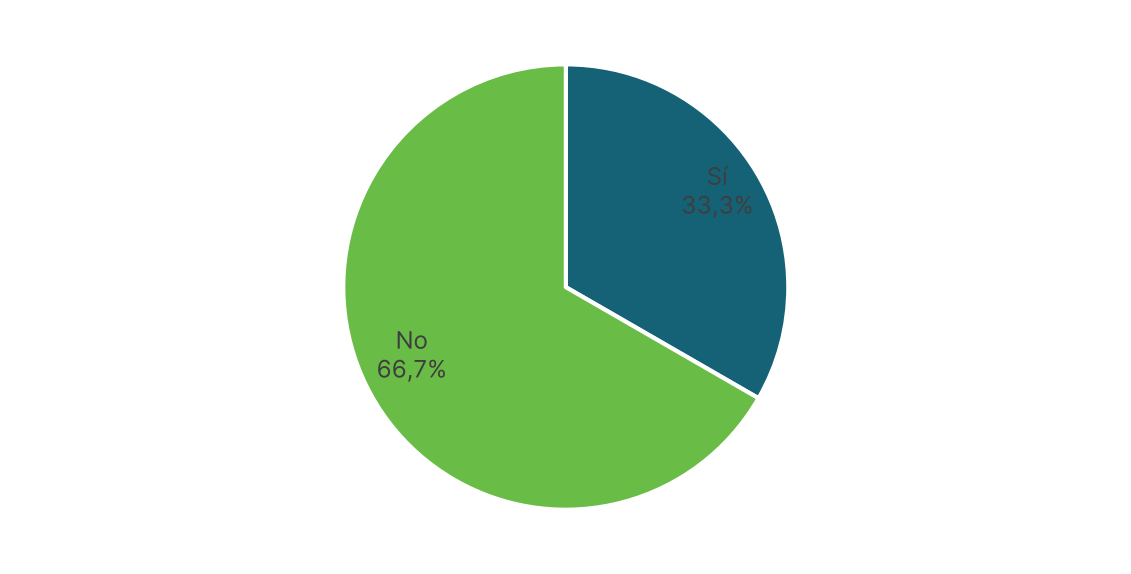
Font: Elaboració pròpia

3.6.4. Canvi modal, actuacions prioritàries i coneixement del TAD

Canvi modal a Transport públic

S'ha preguntat a les persones enquestades si fan servir el bus per realitzar desplaçaments que abans feien amb cotxe. Un terç de la mostra ha respost afirmativament.

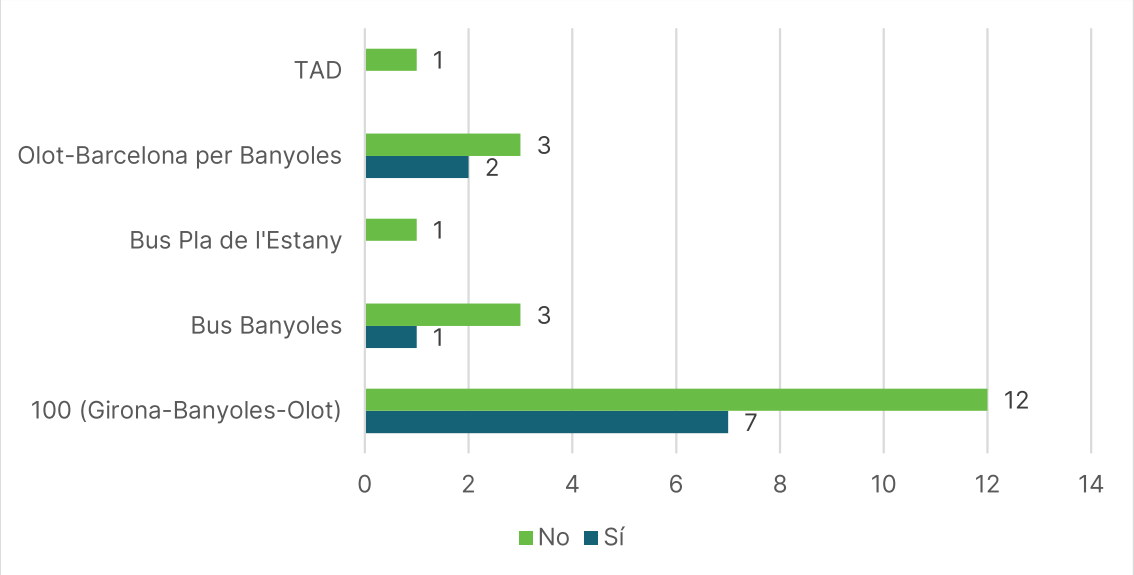
Figura 6.48. Persones que han canviat a transport públic per realitzar el desplaçament que anaven a fer en el moment de l'enquesta



Font: Elaboració pròpia

Si analitzem en detall les línies recollides a l'enquesta i observem el valor relatiu del canvi modal, obtenim que un 40% dels usuaris de la línia Olot-Barcelona per Banyoles abans feien el desplaçament amb cotxe i un 36,8% d'usuaris per la línia 100.

Figura 6.49. Canvi modal cap al transport públic per línia

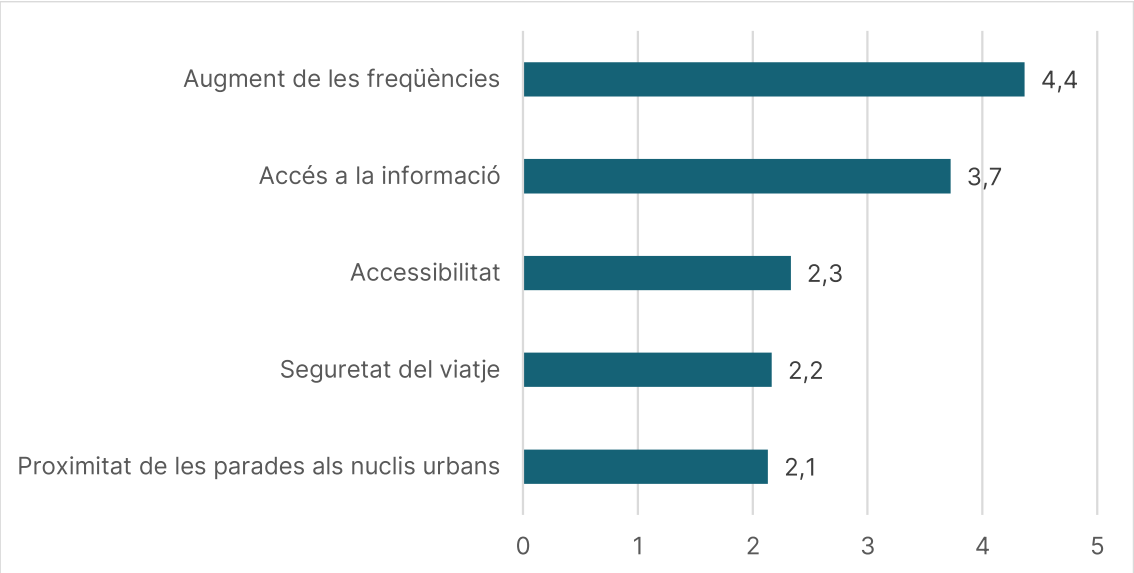


Font: Elaboració pròpia

Priorització d'actuacions

En preguntar als enquestats quines actuacions per la millora del servei de transport públic prioritzarien es destaca l'augment de les freqüències (4,4 sobre 5) i l'accés a la informació del transport públic (3,7).

Figura 6.50. Actuacions que les persones enquestades prioritzarien

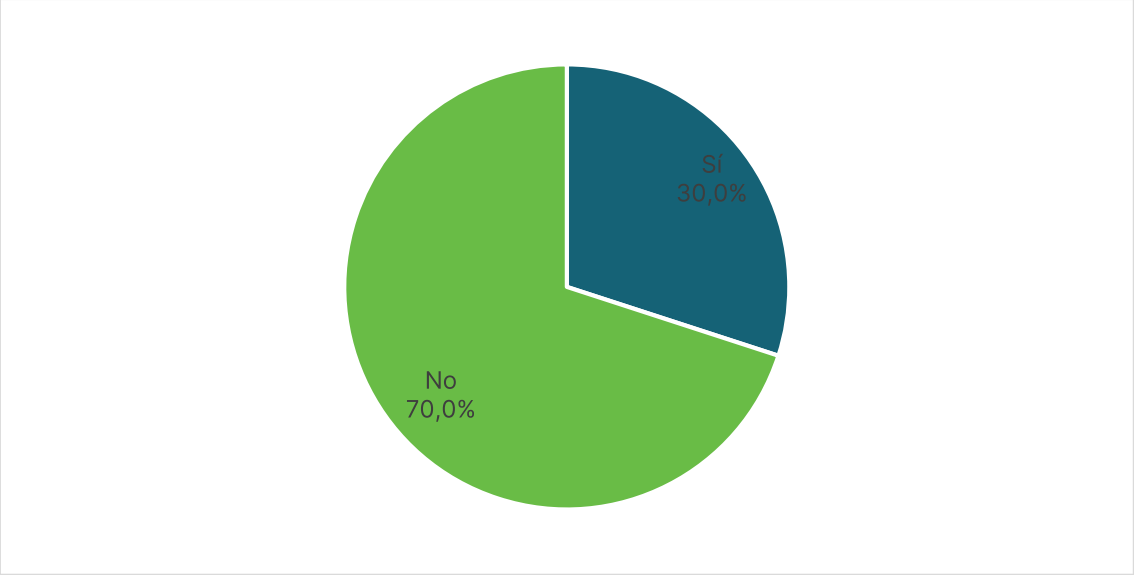


Font: Elaboració pròpia

Coneixement previ de l'existència de TAD

És de destacar que el 70% de la mostra no coneix de l'existència del transport a la demanda present a la comarca.

Figura 6.51. Coneixement de l'existència del TAD



Font: Elaboració pròpia

Del 30 % que coneix l'existència del servei, només la meitat (55%) coneix quina oferta de serveis TAD hi ha, i només el 44,4% de les persones que coneixen l'existència del TAD en fan un ús del mateix. És a dir, un 13,3 % dels enquestats.

Cal tenir en compte que el baix ús del TAD en la mostra respon a que la major part de les persones enquestades resideix a Banyoles, on la necessitat d'aquest servei és baixa. No obstant això, es considera que el baix nivell de coneixement de l'existència del servei indica un marge de millora pel que fa a la comunicació de l'oferta de serveis a demanda.

7. REPTES DE FUTUR

7.1. REDUIR LES ESCLETXES EXISTENTS

1.7.1. Escletxa territorial

La mobilitat és un element clau per al desenvolupament i la cohesió dels territoris, però sovint ens trobem amb greuges que afecten l'accés a un sistema de transport adequat i suficient.

Les conclusions de la diagnosi del sistema de transport públic apunten a un sistema amb forta dependència radial de Banyoles, amb concentració d'usuaris en pocs corredors (On destaca Olot-Banyoles-Girona i l'eix Porqueres-Banyoles-Cornellà del Terri) i una cobertura perifèrica limitada o intermitent. El desplegament del transport a demanda ha suposat una millora en l'accessibilitat de petits municipis, però encara no és percebut com una alternativa plenament funcional.

S'apunta també que la falta de transport públic pot tenir un impacte en la sostenibilitat de les zones turístiques. Si la gent no té accés a transport públic, pot ser que hagin de desplaçar-se amb vehicles privats, la qual cosa pot generar un augment del trànsit, la contaminació, el soroll, la congestió dels carrers i l'ocupació d'espai públic per l'estacionament. Això, a llarg termini, pot afectar negativament la qualitat de vida dels habitants de la zona.

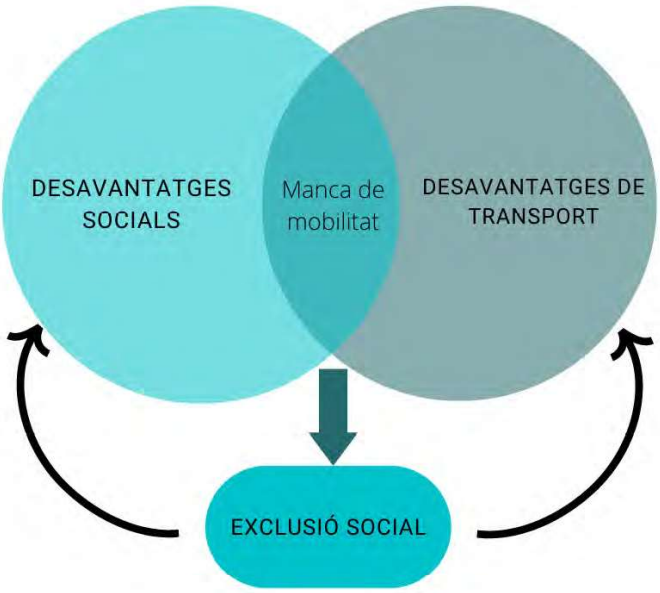
1.7.2. Escletxa social

Les principals escletxes socials en termes de transport són les produïdes per la falta d'oportunitats de mobilitat i les seves conseqüències.

La combinació dels desavantatges socials (principalment una condició física o socioeconòmica desfavorable) i els desavantatges de transport, són el principal generador de la manca d'opcions de mobilitat, repercutint en la capacitat de les persones afectades d'accedir a oportunitats.

Al mateix temps, la inaccessibilitat a les oportunitats laborals, a capital social, als béns i als serveis genera una exclusió social que retro alimenta els desavantatges socials i de transport, formant un cercle viciós.

Figura 7.1. Cercle viciós de la manca d'oportunitats de mobilitat



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA

En entorns rurals on la provisió de transport públic no és suficient o no s'adapta a les necessitats de la ciutadania, el vehicle privat esdevé quelcom inseparable per la mobilitat. La dependència del cotxe de propietat en els municipis rurals produeix una exclusió directa en les possibilitats de mobilitat dels ciutadans més joves i dels més majors, així com d'aquells que manquen d'un cert nivell econòmic.

Per a poder formar part del col·lectiu de conductors és necessari haver passat uns certs filtres, pel que disposar de permís de conduir és quelcom exclusiu. D'una banda, s'exclouen tots aquells ciutadans que tenen menys de 18 anys, així com aquells que per edat o per impediments físics o mentals manquen de les habilitats bàsiques per a la conducció. De l'altre costat, quedaran també exclosos aquells que no disposin de suficient poder econòmic per poder pagar els costos que suposa accedir al permís de conducció, al manteniment d'un vehicle propi i al pagament del combustible.

1.7.3. Escletxa de gènere

L'escletxa de gènere en temes de transport públic és una qüestió important a tenir en compte, ja que hi ha desigualtats significatives en la forma com dones i homes utilitzen aquest servei. Això es deu a diversos factors, com ara les diferències en la demanada de transport públic, els problemes de seguretat i la difícil relació entre l'oferta de transport públic i els viatges encadenats freqüents en el gènere femení.

D'una banda, en general les dones tenen més probabilitats de fer servir el transport públic que els homes, en tant que la disposició del permís de conducció és menys freqüent. En aquesta línia, les dones poden ser més afectades per les mancances en els serveis de transport públic, com ara la falta de connexions adequades, els horaris reduïts o els serveis intermitents.

En dones, la conciliació de les tasques productives i reproductives sovint genera patrons de desplaçament on s'encadenen unes activitats amb altres. En canvi, pel gènere masculí, generalment els desplaçaments descriuen un patró més pendular, d'anada i tornada del treball.

En entorns rurals, els desplaçaments en cadena es troben amb la limitació de l'oferta de transport, que dificulten enllaçar còmodament activitats ubicades a espais diferents. Aquesta dificultat agregada pot comportar una sobrecàrrega de feina i dificultats per a la conciliació de l'activitat productiva i reproductiva, fet que genera fortes exclusions i limita el potencial de desenvolupament de moltes dones.

D'altra banda, també hi ha desigualtats en la seguretat que experimenten ambdós gèneres en el transport públic. En alguns casos, les dones han de fer front a amenaces de violència, assetjament sexual i robatoris, que sovint els homes no pateixen o pateixen en menor mesura. Aquest greuge pot limitar la llibertat de moviment de les dones i fer que se sentin menys segures a l'hora d'utilitzar el transport públic, sobretot si l'entorn no afavoreix a oferir unes condicions de seguretat mínimes, com per exemple pot ocórrer a les marquesines sense il·luminació, o a les parades allunyades dels centres urbans.

1.7.4. Escletxa digital

La complexitat del sector del transport públic es veu accentuada per la creixent digitalització i la incorporació de noves tecnologies, les quals generen noves potencialitats, però també nous reptes a l'hora de garantir una accessibilitat equitativa i universal als serveis de mobilitat. En aquest context, la bretxa digital en l'ús d'aplicacions mòbils per a la sol·licitud del transport a demanda i per a la consulta dels horaris de les línies, tan regulars com a demanda, esdevé una qüestió fonamental.

El concepte 'escletxa digital' fa referència a la divisió existent entre aquells que tenen accés i coneixements per utilitzar les tecnologies digitals, i aquells que no tenen accés o coneixements per fer-ho. En general, les polítiques que busquen reduir la bretxa digital s'enfoquen en dos grups: infants i gent gran. Els infants no solen tenir accés a mètodes de pagament digital, el que els pot excloure d'alguns serveis i depenen d'una gestió prèvia dels seus familiars. En canvi, la gent gran pot tenir una falta de coneixements a l'hora de realitzar una gestió telemàtica, el que els impedeix accedir al servei.

En matèria de transport públic, la bretxa digital és especialment notable als col·lectius que no tenen accés a un *smartphone* o no tenen els coneixements necessaris per fer servir les aplicacions mòbils que es proposen. Aquests desavantatges afecten negativament la capacitat per usar els serveis de transport públic que depenen de la tecnologia digital, i suposen una barrera a la comprensió del funcionament del sistema de transport de la comarca.

D'altra banda, les persones que tenen accés a un *smartphone* i saber fer ús d'aplicacions mòbils poden beneficiar-se d'aquestes tecnologies per accedir al transport públic. Per exemple, les aplicacions mòbils que mostren els horaris de les línies de transport públic poden ajudar els usuaris a planificar els seus viatges i minimitzar el temps d'espera a les parades de transport públic.

No obstant això, també hi ha una bretxa digital en la qualitat de les aplicacions mòbils disponibles per a la consulta d'informació de transport públic. Algunes aplicacions poden ser complicades de fer servir o no proporcionar informació clara i precisa sobre els horaris de les línies de transport públic creant dificultats per als usuaris que no estan familiaritzats amb aquestes aplicacions, com per exemple els turistes o el col·lectiu de gent gran.

7.2. EL CANVI CLIMÀTIC

2.7.1. Objectius de Desenvolupament Sostenible

Els Objectius de Desenvolupament Sostenible són un dels marcs de referència a l'hora d'abordar els reptes en matèria de canvi climàtic. Pel que fa al transport públic, la Conferència Global sobre Transport Sostenible el relaciona amb tres dels disset objectius.



En l'ODS número 3 s'inclou la meta 3.6 que insta a reduir els sinistres viaris greus i mortals.

El transport està molt relacionat amb la infraestructura que el rodeja. La meta 9.1 té com a objectiu desenvolupar infraestructures de qualitat, resilients i sostenibles.

Per un altre costat, la meta 11.2 busca desenvolupar un transport públic segur, assequible, accessible i sostenible per a totes les persones.

2.7.2. Emergència climàtica

La qüestió climàtica constitueix actualment el repte transversal més urgent per mantenir l'estabilitat i la sostenibilitat social, ambiental i econòmica de les societats modernes.

Al discurs del 20 de maig de 2023[1], el Secretari General de les Nacions Unides va fer èmfasi en la gravetat de la crisi climàtica i el seu impacte cada vegada més evident en el planeta i en la vida de les persones. Va subratllar també la necessitat urgent d'actuar per evitar les conseqüències més catastròfiques de l'escalfament global i va demanar a tots els països que assumeixin la seva responsabilitat i prenguin accions concretes per reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle. Això implica, d'entre altres, impulsar la mobilitat sostenible.

A Catalunya, l'emergència climàtica s'està fent cada vegada més evident amb fenòmens climàtics extrems com ara onades de calor, sequeres, inundacions i incendis forestals més freqüents i intensos. Segons les dades de l'Agència Catalana de l'Aigua, des de l'any 1980 la temperatura mitjana a Catalunya ha augmentat en 1,3 graus Celsius, i això ha comportat un canvi en els patrons de pluja i una disminució de la disponibilitat d'aigua en moltes zones del país.

[1] Discurs del Secretari General de la ONU: https://www.un.org/sg/es/content/sg/statement/2023-03-20/secretary-generals-video-message-for-press-conference-launch-the-synthesis-report-of-the-intergovernmental-panel-climate-change

Per combatre l'emergència climàtica, a Catalunya s'han posat en marxa diverses iniciatives i polítiques per reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle i promoure l'energia neta i renovable. Entre aquestes iniciatives destaquen el Pla Nacional d'Energia i Clima 2021-2030 i la llei de canvi climàtic i transició energètica, que estableixen objectius ambiciosos per a la reducció d'emissions i la transició cap a una economia baixa en carboni.

2.7.3. La mobilitat sostenible

Un dels principals aspectes a tractar per enfortir la lluita contra el canvi climàtic és la transformació de la mobilitat fòssil cap a un paradigma de mobilitat activa, sostenible i compartida.

Pel fet que les àrees rurals tenen una molt baixa densitat de població, no aconsegueixen la massa crítica per a fer rendible una línia de transport públic regular que cobreixi els desplaçaments. Al seu torn, el Transport a la Demanda al Pla de l'Estany conté limitacions que produeixen que sovint no es pugui fer servir com a mode de transport principal, com per exemple l els horaris inconvenients en funció del torn de treball del ciutadà en particular o un volum insuficient d'expedicions.

Aquestes característiques fan dels territoris com el Pla de l'Estany un entorn cotxe-dependent, un gran hàndicap que sovint fa de la mobilitat rural quelcom no sostenible i individualista.

El motiu pel qual no és sostenible respon al fet que la dependència del vehicle privat per a moure's ve acompanyada d'un creixement del parc de vehicles per sobre de la mitjana, fet que resulta doblement perjudicial. En primer lloc, incentiva i justifica l'ús de vehicles antics i molt contaminants, com ara els que acostumem a veure en aquests entorns. En segon lloc, és un agreujant que l'ús d'aquesta mena de vehicles sigui quotidià i tingui com a objectiu cobrir distàncies mitjanament llargues, normalment fins als grans nuclis urbans, on es troben concentrats els serveis i les oportunitats de treball.

Amb la voluntat d'incidir sobre aquests aspectes, l'informe del 2021 del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya defineix el paradigma de la Mobilitat Més Intel·ligent i Sostenible (MMIS), fent referència a la transició de l'actual mobilitat cap a un model que es basi en la integració de tecnologies innovadores a través del paradigma del Mobility as a Service (MaaS), la millora del transport públic i la promoció d'un sistema de transport multimodal i sostenible per crear un model de transport més eficient, segur i sostenible des del punt de vista ambiental, social i econòmic.

Per aconseguir aquest model, caldria, d'una banda, reduir la demanda global de mobilitat a través d'un canvi cultural que afecti la construcció de necessitats entorn de la mobilitat. D'altra banda, caldria fer valdre el "dret a l'accessibilitat" de les persones, independentment del punt del territori on visquin i dels seus condicionants econòmics, de salut, gènere, edat, etc. aspecte fonamental per transitar cap a una mobilitat ocupacional sostenible i inclusiva.

Figura 7.2. Esquema del paradigma de la mobilitat intel·ligent i sostenible



FONT: CTESC, 2023

7.3. LES DADES OBERTES

El paradigma MaaS requereix tenir accés lliure a la informació per poder millorar el servei i la comunicació del mateix amb la ciutadania. En aquesta línia, el repte de les dades obertes consta de dos vessants. Per una banda, el flux d'informació del sector privat cap al sector públic en matèria de transports al Pla de l'Estany es troba en un estat de desenvolupament embrionari, sent aquest pràcticament inexistent. L'informe de la Comissió Europea "Multimodal Passenger Mobility Forum" (2023)[2], avalua quins són els obstacles que porten al fet que costi desplegar els serveis digitals de mobilitat multimodal, com la T-mobilitat.

En destaca que els principals obstacles no són els costos o el desenvolupament tecnològic, sinó qüestions relacionades amb la governança dels agents claus per la mobilitat.

En primer lloc, es detecta una rivalitat entre operadors de transport i autoritats públiques en tant que existeix una cultura de lluita pel nínxol de mercat de la mobilitat pública. Així, els proveïdors de transport desconfien de compartir dades amb les autoritats de transport a causa de les sensibilitats comercials, ja que consideren que aquestes són competidores.

En segon lloc, no existeix una base legal clara i específica que reguli l'intercanvi de dades Business to Government (B2G), que faci estalviar possibles inconvenients sorgits i llargues negociacions entre actors pel que fa a la transferència de dades personals i per garantir que els casos d'ús estiguin justificats en termes d'interès públic.

Finalment, es conclou que les compensacions quan han de tenir els proveïdors de transport per compartir dades són diverses i depenen en gran manera del cas d'ús. No obstant això, aquest és un altre punt fonamental on és necessari implementar una regulació clara, justa i informada.

[2]Multimodal Passenger Mobility Forum: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/mpmf-report-2023.pdf

8. PROPOSTES

8.1. MILLORA DE L'OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC

La cobertura territorial i horària del transport públic és crucial per connectar les persones amb els seus llocs de treball, estudis, centres de salut i altres destinacions importants. Una cobertura extensa i equitativa en àrees urbanes, suburbials i rurals, juntament amb una disponibilitat en moments clau, ajudaria a reduir el volum de vehicles ales carreteres i la contaminació atmosfèrica produïda per un model de mobilitat no sostenible, millorant la salut pública i la qualitat de vida. En general, la cobertura territorial i horària del transport públic és un factor clau per promoure una societat sostenible i garantir que tothom tingui accés a aquest servei essencial.

1.8.1. La cobertura territorial

Pel que fa a l'oferta territorial, es detecten les següents problemàtiques:

a) Elevada dependència de Banyoles per realitzar desplaçaments intermunicipals perifèrics. Per exemple, per anar de Serinyà a Esponellà amb transport públic és necessari desplaçar-se fins a Banyoles.
b) Limitada oferta a nuclis periférics com Sant Miquel de Campmajor, Vilademuls, Crespià, Esponellà i Vilavenut.

1.8.2. La cobertura temporal

Pel que fa a l'oferta temporal, es detecten les següents problemàtiques:

a) Millora de la coordinació horària amb els horaris de la rutina dels ciutadans i amb les altres línies per afavorir intermodalitat per reduir els temps d'espera dels usuaris del transport públic.

Per tractar aquest assumpte és recomanable estudiar les preferències de la ciutadania així com les possibilitats reals de coordinació de les línies. Tot junt, es podria obtenir un sistema que, sense produir canvis complexos, s'ajustés més acuradament al ritme de vida dels ciutadans. A curt termini però, fomentar els desplaçaments amb vehicle compartit és una forma eficient de reduir els temps d'espera i disminuir la petjada de carboni. Es proposa fomentar l'ús d'aplicacions de car-sharing i car-pooling perquè els ciutadans comparteixin desplaçaments en comú.

b) Es detecten fortes davallades en l'oferta de transport públic tan regular com a demanda als caps de setmana, així com als extrems de les hores del dia, matinada i nit. Aquesta situació és encara més greu a la perifèria comarcal, on l'oferta de línies és reduïda i enfocada al TAD. Es suggereix estudiar la possibilitat d'establir un sistema de taxi subvencionat per cobrir les hores de menys oferta.

c) A partir de la digitalització amb GIS de l'estudi de telefonia del MITMS, s'han observat fortes relacions a l'eix Porqueres-Banyoles-Cornellà del Terri i també amb la ciutat de

Girona i el Gironès. Per correspondre satisfactòriament aquesta demanda, es proposa avaluar la necessitats de la introducció de millores, comptant amb l'estudi existent sobre el transport públic realitzat per Plataforma d'Emergència Climàtica.

8.2. MILLORA DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORT PÚBLIC

2.8.1. Les parades de transport públic

Les parades d'autobús són un espai fonamental que articula les relacions de la ciutadania amb el transport públic. Per aquest motiu, l'augment de la competitivitat i l'aposta pel foment de la mobilitat col·lectiva passa necessàriament per la cura d'aquests espais articulars. Tot plegat, això implica que les parades de transport públic han de ser espais que compleixin certs estàndards:

- Han de ser accessibles: En termes generals que apliquen a totes les parades, cal prioritzar l'adaptació del seu entorn a les eventuals necessitats de mobilitat de persones amb mobilitat reduïda (PMR), eliminant esglaons, pendents i marges estrets a la vorera.

- Ha de deixar de ser un espai hostil: S'ha observat en nombroses ocasions que les parades de transport públic no són un espai amable amb la ciutadania. Sovint, ent entorns urbans i interurbans, les parades consisteixen en una senya vertical sense informació horària, sovint difícil de visualitzar. Inclús s'han localitzat parades TAD on no existeix cap indicació de parada, sino que el servei es coneix de "boca a boca". S'ha observat el cas de Vilamarí i Pujals de Cavallers. Es recomana ubicar una marquesina adaptada a l'espai disponible amb l'objectiu de dotar d'una infraestructura atractiva i donar visibilitat al transport públic.

- La informació horària ha de ser comprensible i estar actualitzada: Sovint, també fora del Pla de l'Estany, la informació disponible a les parades consisteix en un seguit de fulls amb molta informació amb una font petita, dificultant l'enteniment de la mateixa. Es recomana canviar aquest format per un de més amigable i comprensible, que pugui ser consultat tant per nens com per adults grans. D'altra banda, es recomana també que en el procés de modernització de les marquesines, aquestes incloguin una pantalla amb informació a temps real.

8.3. POTENCIAR UN TRANSPORT MÉS EQUITATIU I SOSTENIBLE

Un model de mobilitat equitatiu és crucial per garantir que totes les persones, independentment dels seus recursos o condició social, tinguin accés a un transport

segur, fiable i accessible. A continuació, es detallen algunes consideracions importants en aquesta matèria:

a) Mobilitat productiva i mobilitat reproductiva: La mobilitat productiva i la mobilitat reproductiva són dos conceptes que fan referència a diferents tipus de desplaçaments. La mobilitat productiva parla dels desplaçaments fets per motius de treball, estudi o negocis, és a dir, per realitzar activitats productives. La mobilitat reproductiva, per la seva banda, fa referència als desplaçaments per a atendre necessitats relacionades amb la vida quotidiana, com ara fer la compra, portar els fills a l'escola o anar al metge.

   La diferència entre la mobilitat productiva i la mobilitat reproductiva és important perquè, en molts casos, els desplaçaments productius estan més ben atesos pel transport públic, mentre que els desplaçaments reproductius són més difícils de cobrir i sovint són més dependents del vehicle privat.

   Així mateix, la diferència entre la mobilitat productiva i la mobilitat reproductiva està vinculada al gènere, ja que, sovint, les tasques de cura i el treball reproductiu són portats a terme per les dones. La manca de serveis de transport adaptats a les necessitats específiques de les dones, com ara horaris amb expedicions freqüents o l'increment de la seguretat en el transport públic per a prevenir la violència de gènere, pot limitar la seva capacitat per a desplaçar-se i accedir als serveis i activitats necessaris per a mantenir la seva qualitat de vida.

   Per potenciar la mobilitat reproductiva amb transport públic, les institucions públiques poden implementar les següents actuacions:

   a. Millorar la connectivitat i la freqüència del transport públic en les zones residencials i educatives, amb l'objectiu de facilitar l'accés a serveis i equipaments essencials per a la vida quotidiana, com ara escoles, centres de salut i supermercats.
   b. Ampliar la xarxa de rutes del transport públic per cobrir zones rurals o semirurals, on les persones poden tenir més dificultats per accedir als serveis i equipaments bàsics.
   c. Flexibilitzar els horaris del transport públic per adaptar-se als horaris escolars i laborals, així com als horaris d'obertura dels equipaments públics i privats.
   d. Promoure la intermodalitat entre diferents modes de transport per a donar solució als desplaçaments quotidians de la població, com ara la bicicleta, el patinet o la moto elèctrica.
   e. Incrementar les mesures de seguretat al transport públic, com ara la vigilància dels carrils bici i la il·luminació adequada en les estacions de transport.

   D'altra banda, la mobilitat laboral és un aspecte clau per a la competitivitat i el creixement econòmic, però també pot tenir un gran impacte en la sostenibilitat i la inclusió social. En aquest sentit, és important que les administracions impulsin una mobilitat laboral intel·ligent, sostenible i activa, que afavoreixi la reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle i que

promogui l'accessibilitat per a totes les persones, independentment de la seva capacitat física o situació socioeconòmica.

Des de les administracions públiques, les eines més potents són la gestió de la mobilitat conjunta als Polígons d'Activitat Econòmica (PAE) i la promoció de l'elaboració de Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE), que implementin polítiques push-pull per desincentivar l'ús del cotxe en favor dels modes actius i compartits.

b) Alternatives de mobilitat per a persones sense carnet o en una situació socioeconòmica desfavorable: en moltes zones, les persones sense carnet tenen dificultats per accedir als serveis de transport públic, el que limita les seves oportunitats de treball i vida social. Per superar aquesta barrera, es poden oferir alternatives com ara el Carsharing o el Carpooling, que permeten a diverses persones compartir un vehicle per fer un viatge. Això no només ajuda a reduir el trànsit i les emissions de gasos d'efecte hivernacle, sinó que també fa que sigui més assequible per a les persones sense carnet.

3.8.1. Accessibilitat a la informació

Garantir l'accessibilitat a la informació en matèria de transport públic és una qüestió clau per a la millora de la mobilitat i la qualitat de vida de les persones. En aquest sentit, les plataformes web i les aplicacions mòbils són eines fonamentals per a l'accés a la informació i la millora de l'experiència dels usuaris del transport públic.

A través de plataformes web o aplicacions mòbils, els usuaris poden obtenir informació en temps real sobre el transport públic disponible, rutes, horaris, preus i altres detalls rellevants. Això no només facilita la planificació dels viatges i la reducció del temps d'espera, sinó que també ajuda a reduir l'estrès i la frustració que pot causar la incertesa o la falta d'informació.

En el marc del paradigma del Mobility as a Service (mobilitat com a servei), la disponibilitat d'informació en temps real i la facilitat d'accés a través de plataformes web i aplicacions mòbils són elements clau per a la integració i l'optimització dels diferents modes de transport. La combinació d'informació de diferents serveis de bus i TAD, pot ajudar a millorar la quota d'ús del transport públic, l'eficiència i la sostenibilitat de la mobilitat a la comarca.

Al seu torn, les administracions públiques i els operadors de transport poden implementar diferents mesures, com ara:

- Millorar la disponibilitat de la informació en temps real: és important que la informació sobre el transport públic estigui actualitzada i sigui accessible en temps real perquè els usuaris puguin planificar els seus viatges amb antelació i evitar esperes innecessàries.
- Fomentar l'ús de plataformes web i aplicacions mòbils: les administracions públiques i els operadors de transport poden incentivar l'ús d'aquestes eines perquè els usuaris puguin obtenir informació de manera fàcil i ràpida.

- Millorar la qualitat de la informació: la informació sobre el transport públic ha de ser clara, precisa i fàcil d'entendre perquè els usuaris puguin prendre decisions informades sobre el transport que necessiten utilitzar.
- Facilitar la integració de diferents modes de transport: les administracions públiques i els operadors de transport poden treballar conjuntament per a integrar diferents modes de transport i oferir als usuaris solucions de mobilitat més eficients i sostenibles, afavorint la intermodalitat tant dins de la comarca com en destí.
- Millorar la comunicació amb els usuaris: els operadors de transport i les administracions públiques poden establir canals de comunicació directa amb els usuaris per a obtenir feedback i millorar el servei en funció de les seves necessitats i preferències.

3.8.2. Mobilitat elèctrica

Autobusos de línia regulars i a demanda

L'autobús de línia regular és el transport públic més usat en entorns que no disposen d'una xarxa de metro o tren. Per tant, és de vital importància l'electrificació d'aquest mètode de transport públic a causa del gran impacte que provocarà en el consum, el medi ambient i en la societat.

- Els avantatges principals de l'electrificació d'aquest transport són els següents:
- Eliminació de les emissions de gasos perjudicials en el municipi.
- Reducció del consum. Implicant un augment dels beneficis.
- Sensibilització al ciutadà per promoure una mobilitat més sostenible.
- Millora de la imatge pública.

Tot i gosar d'un gran nombre d'avantatges, també comporta una certa quantitat de desavantatges:

- Gran inversió inicial
- Tecnologia precària envers forts pendents.

Amb tot, a causa dels forts desavantatges, actualment no es recomana la implementació de l'autobús elèctric regular en zones amb una baixa densitat de població com són els municipis de la comarca del Pla de l'Estany. Tot i això, el municipi de Banyoles sí que podria constituir un bon escenari per testar el funcionament de les línies de bus electrificades, que es podrien beneficiar dels Fons Europeus per la promoció de l'ambientalització de flotes de vehicles pesants, els quals ofereixen finançament per comprar vehicles més sostenibles i també l'opció de desballestament de vehicles antics per modernitzar la flota.

D'altra banda, en tractar-se de línies amb una distància recorreguda inferior a les rutes regulars i una freqüència d'expedicions baixa, les línies de Transport a la Demanda són ideals per la implementació de vehicles de caràcter elèctric.

Carsharing

El Car-Sharing és un sistema que permet als usuaris accedir de manera individual a una flota de vehicles per al seu ús. El funcionament del car-sharing resulta senzill, ja que permet llogar un cotxe per períodes de temps limitats, des d'un minut fins al temps desitjat. Per les característiques poblacionals i territorials del Pla de l'Estany, es considera que la cooperativa *Som Mobilita*t ofereix uns serveis que encaixen amb les peculiaritats de la comarca.

Es tracta d'una comunitat cooperativa catalana que ofereix eines de mobilitat als seus socis posant a la seva disposició un servei de cotxe compartit de dues modalitats diferents:

- Car-Sharing
- Compra i comparteix: Sistema on el vehicle es adquirit per un o varis socis pel seu ús compartit i compartit a altres socis.

Figura 8.1. Vehicle de Som mobilitat al municipi d'Olot



Font: Sommobilitat

S'ha considerat important mencionar la modalitat "Compra i comparteix", ja que s'ajusta en gran mesura a la comarca del Pla de l'Estany. Les etapes per realitzar aquesta modalitat són les següents:

- Apoderament de veïns/es i creació de comunitats: A partir de la detecció de necessitats de mobilitat i de la voluntat de compartir recursos entre veïns/es posen en funcionament diversos serveis de mobilitat més sostenible als barris.

- Enxarxar per compartir mobilitat: La suma de comunitats de barri i de serveis de mobilitat elèctrica compartida en un municipi ajuda a crear serveis que complementen les polítiques locals de mobilitat.

3.8.3. Digitalització del sistema

Les dades obertes són essencials per a implementar un model de mobilitat basat en el paradigma del Mobility as a Service (MaaS). Aquesta estratègia busca integrar tots els modes de transport disponibles per a oferir una experiència de mobilitat més eficient i sostenible als usuaris. Per aconseguir-ho, és necessari que totes les dades relacionades amb els diferents modes de transport siguin accessibles a través de plataformes integrades i obertes.

Al seu torn, en tractar-se d'un enfocament de la mobilitat com un servei, és fonamental cuidar la comunicació entre les administracions i la ciutadania, es a dir, entre gestors i operadors i usuaris. En aquesta línia, les administracions i els operadors han de ser transparents en les dades relacionades amb el transport públic i mantenir un servei d'atenció a l'usuari veritablement operatiu, funcional i fiable que respongui les consultes de la ciutadania. Per assegurar l'accés a la informació, el servei d'atenció s'ha de materialitzar físicament, més enllà de l'atenció telefònica. Es proposa doncs, una territorialització del servei d'atenció al client per part del operadors en forma d'oficina física, assegurant la proximitat física i el coneixement de l'estat del transport públic al territori. D'aquesta forma, s'evitaria tractar amb intermediaris llunyans que desconeixen la comarca.

En tant que el servei ha de ser competitiu, la claredat de la informació horària i del funcionament del sistema general és una altra peça clau en la implementació d'un model de mobilitat basat en el paradigma MaaS. Els usuaris necessiten saber quins són els horaris de tots els modes de transport disponibles per a poder planificar les seves rutes amb eficàcia i evitar temps d'espera innecessaris. Per aconseguir això, és important que la informació sobre els horaris de tots els modes de transport sigui homogènia i estigui actualitzada en temps real i disponible en una sola plataforma o aplicació, per a facilitar l'accés a la informació i garantir una experiència de mobilitat eficient i fluida.

L'eina per excel·lència a l'hora de centralitzar, actualitzar i comunicar tots aquests aspectes relacionats amb el transport públic són les plataformes digitals o les aplicacions mòbils. En termes generals, es demanen les següents característiques fonamentals:

- Rapidesa en el funcionament
- Intuïtiva en el seu ús
- Centralitzadora de totes les ofertes de mobilitat per facilitar la intermodalitat
- Fer de canal de comunicació d'incidències
- Plasticitat per adaptar-se al perfil d'usuari.

L'últim punt fa referència a que l'aplicació ha de ser capaç de prioritzar la informació que l'usuari considera prioritària, facilitar l'accés a la sol·licitud de serveis freqüents i guardar dades bàsiques dels usuaris (i els seus acompanyants) per minimitzar les tasques repetitives. Es recomana que l'usuari pugui realitzar la seva sol·licitud en menys de 5 clics.

Des d'una altra perspectiva, però també dins del paradigma MaaS, hi cabria fer un ús intel·ligent de la monitorització del servei que aporta el Servei d'Ajut a l'Explotació (SAE). Tenint una informació detallada del treball dels operadors de transport, seria possible controlar la qualitat del servei en matèria de puntualitat i ocupació entre d'altres

mitjançant bonificacions i penalitzacions. Això és, en definitiva, fer una transferència de risc cap als operadors per augmentar la competitivitat i la qualitat del servei.

3.8.4. Millora de la comunicació i relacions C2G

L'avaluació del funcionament i de la qualitat són una responsabilitat fonamental de les administracions públiques que permet, en la mesura del possible, mantenir i ajustar els serveis públics a l'alçada de les exigències de la ciutadania.

Les relacions *Citizen to Government* (C2G) són el mitjà pel qual viatja la informació i les valoracions de la ciutadania cap a les administracions governants. Altrament dit, són el feedback de tot allò en què s'han invertit fons públics.

En matèria de transport públic al Pla de l'Estany, la principal eina existent per produir relacions C2G són les reclamacions als operadors o directament a l'administració competent. No obstant això, sovint es troben algunes deficiències en aquesta matèria.

Per una banda, s'observa que la ciutadania es troba amb resistències per part dels operadors a l'hora de posar reclamacions destinades a la Generalitat sobre el servei. Per tractar aquesta deficiència, es proposa seguir el format de Rodalies de Catalunya, on les reclamacions online fetes pels consumidors tenen accés directe a la Generalitat, evitant el risc de quedar a disposició exclusiva de l'operador.

Tanmateix, per poder oferir aquest servei, primer és necessari centralitzar la tasca de rebre queixes i reclamacions des de les administracions públiques, per exemple, des del Consell Comarcal. Actualment, aquesta administració no disposa d'una sistematització de l'arribada de queixes en matèria de transport públic, pel que la tasca de rebre i tractar l'opinió ciutadana és dificultosa i heterogènia en les seves fonts.

Es suggereix obrir una bústia digital al web del Consell Comarcal per recollir les incidències reportades pels usuaris. D'aquesta forma, aquestes queden centralitzades i es poden traslladar posteriorment a la Generalitat de Catalunya.

3.8.5. La comunicació del TAD

Tot i disposar d'un desplegament de TAD, el 70,0% dels enquestats no coneixien el Transport a Demanda, i el 86,7% no l'havien fet servir mai. Existeix però, una relació d'influència mútua entre no conèixer el servei i no fer-lo servir que es pot trencar si es fan esforços en millorar la comunicació del mateix cap a la ciutadania.

El present estudi conté una proposta d'actuació per abordar la promoció del Transport a la Demanda.

8.4. FITXES SINTÈTIQUES DE PROPOSTA

1. Actuacions per la millora del transport col·lectiu

- 1.1. Difusió d'apps de mobilitat (Informació en temps real)
- 1.2. Millorar els entorns de les parades en àmbits interurbans o periurbans
- 1.3. Conciliació dels horaris del Transport Públic amb entrades i sortides de feina i estudis
- 1.4. Reestructuració de les línies actuals - La renovació del mapa de concessions al 2028

2. Implementació del cotxe compartit

- 2.1. Gestió compartida de flotes existents
- 2.2. Promocionar una plataforma digital de car-pooling

3. Transport a la Demanda

- 3.1 Implementació i subvenció parcial d'un servei de taxi a la demanda
- 3.2. Ampliació de la cobertura territorial
- 3.3. Promoció del TAD

4. Mobilitat en bicicleta

- 4.1. Servei de bicicletes en cessió d'ús a empreses, escoles i per la ciutadania
- 4.2. Implementar punts d'aparcament segur de bicicletes als nodes de transport públic
- 4.3. Connectivitat de la xarxa ciclista entre municipis
- 4.4. Promoció del Bicibus

5. Mobilitat elèctrica

- 5.1. Reforç de la xarxa de carregadors elèctrics per vehicles de car-sharing o de propietat privada
- 5.2. Homogeneïtzació dels incentius fiscals municipals
- 5.3. Reforç del Consell comarcal com a coordinador i múscul econòmic i tècnic per l'adopció de la Mobilitat elèctrica
- 5.4. Estratègia de governança dels Punts de recàrrega

6. Ciutadania

- 6.1. Formació ciutadana en l'ús de les TIC
- 6.2. Formació i capacitació de la ciutadania en mobilitat ciclista (Biciescola)
- 6.3. Centralització de la información del transport públic

8.5. ACTUACIONS PER LA MILLORA DEL TRANSPORT COL·LECTIU

1	**Millores sobre el Transport col·lectiu**
1.1	**Difusió d'apps de mobilitat (Informació en temps real)**

Objectius

- Millorar l'accessibilitat, la confiança i l'ús del transport públic comarcal mitjançant la disponibilitat, promoció i integració d'aplicacions i plataformes digitals que ofereixin informació en temps real (posició dels vehicles, temps d'espera reals, alertes, incidències) al conjunt de ciutadans i usuàries del Pla de l'Estany.

Descripció de l'actuació

En el marc de la renovació del sistema concessional del transport públic per carretera, es proposa la posada en marxa d'una estratègia digital de difusió i integració d'aplicacions i plataformes de mobilitat amb informació en temps real. Aquesta iniciativa té com a finalitat fer accessible per a la ciutadania l'estat del servei (posició real dels autobusos, temps d'arribada estimat, incidències, alertes), reduir la incertesa, millorar la coordinació entre línies i modalitats, i reforçar la percepció del transport públic com a alternativa fiable i moderna.

L'eina promocionada pot tractar-se d'apps/webs existents com Mou-te, Transporta'm, Moovit, etc., o es pot desenvolupar una eina pròpia (Vinculat amb la mesura 6.3).

L'eina central pot consistir en una aplicació/web pròpia del Pla de l'Estany, connectada a un sistema GPS de vehicle + motor de predicció, interoperable amb APIs externes (per exemple sota l'estàndard GTFS-Realtime). Així mateix, s'integrarà la informació al catàleg d'aplicacions regionals com Mou-te (generalitat de Catalunya) i Transporta'm, així com a plataformes universals com Moovit, Transit o Google Maps, de manera que l'usuari pugui consultar el servei amb la seva app preferida.

La implantació anirà acompanyada d'una campanya de difusió territorial (ajuntaments, mitjans locals, declaracions públiques, codis QR a les parades) i d'accions d'alfabetització per a usuaris no digitalitzats. Finalment, s'establirà un sistema de suport continu, amb atenció a l'usuari, manteniment i recollida de feedback amb indicadors de qualitat (fiabilitat de les prediccions, usuaris actius, reducció de temps d'espera percebut).

Aquesta proposta contribueix al doble objectiu de millorar l'experiència de l'usuari i generar dades objectives que alimentin la revisió del servei comarcal, en una lògica de millora contínua.

Transporta'm | Mou-te | moovit

Transporta'm *Mou-te* *Moovit*

Valoració econòmica	**Agents implicats**
A definir en funció de la propietat de l'APP/web i els costos de col·laboracions amb tercers	• Operadors de transport públic per carretera • Administracions locals i comarcals • ATM Girona • Generalitat de Catalunya • Proveïdors tecnològics • Ciutadania i equipaments públics que facin difusió

Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	

Prioritat			
Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

1	Millores sobre el Transport col·lectiu
1.2	Millorar els entorns de les parades en àmbits interurbans o periurbans

Objectius

- Dotar de visibilitat el Transport públic.
- Proporcionar a la ciutadania unes millors condicions d'accessibilitat, seguretat i confort en els equipaments i serveis de transport públic.

Descripció de l'actuació

L'actual xarxa de parades de transport públic del Pla de l'Estany presenta una notable heterogeneïtat pel que fa a condicions d'accessibilitat, confort i visibilitat. Mentre que a Banyoles la majoria de parades disposen de marquesina, bancs, senyalització i una mínima integració urbana, als nuclis petits i disseminats les parades sovint es redueixen a un simple punt de recollida sense cap element identificador clar, com s'ha observat que ocorre amb el TAD. L'absència de senyalització física i d'informació visual sobre horaris dificulta l'ús del servei, especialment per a persones usuàries ocasionals, gent gran o visitants.

Per aquest motiu, es proposa una actuació coordinada per a l'estandardització i millora dels entorns de parada amb l'objectiu de garantir una experiència mínima de qualitat, reconeixible i coherent a escala comarcal. L'actuació inclouria:

- **Substitució dels elements antics de parada** (pals, marquesines deteriorades, senyalització obsoleta).
- **Instal·lació de noves marquesines modulars** equipades amb il·luminació autònoma (placa solar), seient i seient isquiàtic per a suport en espera curta, i **pantalla informativa o suport per informació en temps real**.
- **Senyalització universalitzada** amb criteris d'identitat comarcal o d'ATM Girona, amb codis QR d'accés directe a horaris i aplicacions de mobilitat.
- **Urbanització bàsica dels entorns de parada**, que podria incloure:
  - Esbrossada i neteja de talussos o vorals.
  - Adequació de voreres, vorades accessibles i espai d'espera segur.
  - Canalitzacions per al pas de cablejat (si es requereix connexió tècnica).
  - Reubicació o adaptació de mobiliari urbà que interfereixi amb l'accessibilitat.
- **En àmbits interurbans o viaris secundaris**, creació de plataformes d'espera segregades del trànsit rodat per augmentar la seguretat.
- **En nuclis petits**, instal·lació de pals de parada homologats amb senyal vertical visible i pictograma clar, tot incorporant un espai mínim d'espera pavimentat i

accessible amb coberta per la pluja, fins i tot si no s'instal·la marquesina completa.

Aquesta actuació permetrà fer visible i tangible el dret a la mobilitat, reforçar la identitat del servei de transport públic comarcal i facilitar la percepció de fiabilitat del sistema. A més, la millora física de les parades es vincularà amb les actuacions digitals previstes (apps i informació en temps real), creant una experiència integrada: parades visibles, accessibles i actualitzades sobre el terreny + informació digital immediata.



Pal de parada sense informació (Banyoles)



Suposada ubicació de parada de TAD (Serinyà)



Pal de parada (St. Miquel de C.)



Suposada ubicació de parada de TAD (Vilamarí)



Parada TAD sense elements d'accessibilitat, informació o espera a Terradelles (Vilademuls)



Parada Bus urbà sense elements d'accessibilitat, informació o espera a (Fontcoberta)

Valoració econòmica	**Agents implicats**

A definir en funció del volum d'actuacions	• Administracions locals i comarcals • ATM Girona • Generalitat de Catalunya

Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	

Prioritat			
Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

1	Millores sobre el Transport col·lectiu
1.3	Conciliació dels horaris del Transport Públic amb entrades i sortides de feina i estudis

Objectius

- Ajustar progressivament els horaris de pas i sortida dels autobusos a les principals franges d'entrada i sortida laboral i escolar.
- Reduir els temps d'espera i descoordinació entre línies o serveis, especialment en els transbordaments a Banyoles i les connexions cap a Girona.
- Promoure la intermodalitat efectiva (bus + bici, bus + cotxe compartit, bus + tren).
- Complementar el transport col·lectiu amb fòrmules de mobilitat compartida (carpooling, car-sharing) per reduir la dependència del vehicle privat i la petjada de carboni.

Descripció de l'actuació

El transport públic del Pla de l'Estany ha d'adaptar-se progressivament als ritmes reals de la ciutadania, garantint connexions útils amb els principals horaris laborals i educatius, així com una millor coordinació entre línies i serveis intermodals. Actualment, es detecten desajustos entre les franges de sortida/arribada a centres de treball o d'estudi i els horaris dels autobusos, fet que redueix la competitivitat del transport públic respecte al vehicle privat.

L'anàlisi horària de la mobilitat quotidiana comarcal a l'enquesta als Polígons Industrials mostra que:

- Els màxims d'entrada a la feina se situen entre les 7:30 i les 9:00 h, amb un pic clar a les 8:00 h.
- Les sortides principals es concentren entre les 15:00 i les 18:00 h, amb un increment de retorns escalonats fins a les 20:00 h.
- Molts usuaris fan desplaçaments cap a Banyoles, Porqueres i Conrellà del Terri Girona, on cal fer una feina per assegurar que les correspondències entre serveis i horaris de treball estiguin ben sincronitzades.
- A més, en zones rurals o nuclis petits, la baixa freqüència de pas pot implicar esperes superiors als 45 minuts, la qual cosa redueix la funcionalitat del servei per a trajectes curts o horaris no convencionals.

Tot i que no es disposa d'una enquesta centrada en mobilitat per motius d'estudi, les problemàtiques exposades són extrapolables als estudiants.

En el marc de l'anterior, es proposen les següents actuacions:

- **Estudi de patrons horaris i preferències de la ciutadania**
  - Enquesta específica sobre horaris d'entrada/sortida a la feina i als centres educatius.

- Recollida de dades de mobilitat real a partir de validacions i aplicacions digitals.
- Identificació de franges de màxima demanda i de buits horaris poc rendibles.

- **Ajustos horaris i millora de la coordinació intermodal**
  - Revisió dels horaris de les línies comarcals i interurbanes (especialment Banyoles–Girona i rutes internes).
  - Si s'escau, coordinació amb els serveis de Rodalies i busos regionals per garantir correspondències curtes i fiables.
  - Disseny de taules horàries coordinades entre línies per evitar esperes excessives.
  - Estudi de rutes exprés o semidirectes en hores punta per afavorir la puntualitat.

- **Integració amb serveis flexibles i a la demanda (TAD)**
  - Adaptació dels horaris dels serveis TAD per cobrir les entrades a centres educatius i torns laborals.
  - Coordinació amb les parades principals i els punts de connexió amb Banyoles.

- **Foment del vehicle compartit com a mesura complementària**
  - Campanya de promoció del carpooling i car-sharing com a solució temporal o complementària al transport públic.
  - Difusió d'aplicacions com Som Mobilitat, Hoop Carpool o BlaBlaCar Daily, especialment per a desplaçaments intermunicipals o laborals recurrents.
  - Integració d'aquestes iniciatives dins l'estratègia de mobilitat sostenible comarcal.

- **Seguiment i avaluació**
  - Avaluació anual dels ajustos horaris segons la satisfacció dels usuaris.
  - Indicadors: temps d'espera mitjà, taxa de correspondències fallides, nombre d'usuaris recurrents, i ús d'apps de mobilitat compartida.

Valoració econòmica	**Agents implicats**
A definir en funció de l'actuació	• Operadors de transport públic per carretera • Administracions locals i comarcals • ATM Girona • Generalitat de Catalunya • Ciutadania i equipaments públics que facin difusió

Calendari				
2026	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**

Prioritat									
Execució			Alta			Mitjana			Baixa
Ambiental			Alta			Mitjana			Baixa

1	Millores sobre el Transport col·lectiu
1.4	Reestructuració de les línies actuals - La renovació del mapa de concessions al 2028

Objectius

- Adaptar les característiques del servei de transport públic per carretera a les necessitats actuals

Descripció de l'actuació

S'ha observat que la cobertura territorial és bona als municipis més poblats i centrals (especialment Banyoles, Porqueres i Cornellà del Terri), on conflueixen la línia 100 i les línies internes 106 i 107. Aquests municipis disposen de diversos horaris i parades repartides per barris i polígons, tot i que s'han obtingut suggeriments de millora en quant a la freqüència a les enquestes a usuaris de transport públic i las ajuntaments.

La cobertura és més limitada als municipis perifèrics com Crespià, Esponellà, Sant Miquel de Campmajor, Vilavenut o Vilademuls, que depenen de serveis intercomarcals amb baixa freqüència o de serveis a demanda. Les línies complementàries (com Vallter o UAB) tenen serveis puntuals i estacionals.

Més enllà dels comentaris de millora proposats al llarg de la diagnosi, és també objecte del Pla de Mobilitat aprofitar el coneixement existent d'altres eines de planejament i anàlisi. En aquesta línia, es proposa una reestructuració dels serveis actuals de transport públic basada en la recuperació de les necessitats de millora detectades per l'estudi de línies de bus de la comarca realitzat per Plataforma Emergència Climàtica que té a disposició el Consell Comarcal del Pla de l'Estany.

A mode de síntesi, es destaquen les següents propostes:

- Bus Olot-Banyoles-Girona
    - Ampliar l'horari una hora al vespre – sortida de Girona a les 22.30 h. Això permetria utilitzar el bus per oci, cinema, sopar etc. Ampliar l'horari del vespre també permetria una millor combinació pels que tornen de Barcelona, amb tren, més tard.
    - Més freqüència dissabte a la tarda i tot diumenge convidaria al públic a moure's amb el bus el cap de setmana.
- Bus Banyoles-Figueres
    - Ampliar l'horari al vespre per poder fer servir el bus per tornar de la feina i estudi
- Bus a demanda
    - R1: Banyoles-St. Miquel – Mieres
        - Ampliar l'horari al mati i al vespre per poder fer servir el bus per anar i tornar a la feina i estudis
    - R2 – Banyoles – Vilademuls – Vilavenut
        - Reformular la ruta: Afegint Vilavenut a la ruta del bus 107, llavors La R2 pot anar a Vilademuls o Galliners, tornar pel mateix recorregut i donar més opcions d'horari.

- Ampliar l'horari al mati i al vespre per poder fer servir el bus per anar i tornar a la feina i estudis

- R3 – Banyoles – Can Puig – Banyoles
  - Aquestes rutes, la R1 i la R2 van juntes amb la R3. Es a dir, és tot una ruta amb un mateix bus que comença amb el recorregut de la R3, després fa el recorregut de la R1 i finalment el de la R2. Si es fessin dos recorreguts, R1 i R2 per separat hi hauria més oportunitat de tenir un servei més adequat a les necessitats dels usuaris.

Valoració econòmica	**Agents implicats**
A valorar en funció dels costos per a l'operador de transport	• Operadors de transport públic per carretera • Administracions locals i comarcals • ATM Girona • Generalitat de Catalunya

Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	

Prioritat			
Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

8.6. IMPLEMENTACIÓ DEL COTXE COMPARTIT

2	**Implementació del cotxe compartit**
2.1	**Gestió compartida de flotes existents**

Objectius

- Donar un ús més intensiu als vehicles que pertanyen a flotes públiques o privades.

Descripció de l'actuació

La implantació d'una flota compartida de vehicles elèctrics als municipis de la comarca és quelcom que podria ser beneficiós per la seva mobilitat en tant que pot cobrir les hores vall del transport públic i la davallada de serveis als caps de setmana.

La baixa densitat de població dels municipis rurals de la comarca però, difícilment farien viable el disposar d'un vehicle compartit ubicat en algun dels nuclis municipals i per ús exclusiu de la ciutadania. Tot i això, existeixen mecanismes de gestió de flotes públiques o privades que, en moments sense ús (caps de setmana, festius, en certs horaris), es poden cedir a grups concrets de població.

Les cooperatives com Som Mobilitat i Avancar ofereixen la possibilitat de compartir amb la ciutadania els vehicles de la flota quan no es fan servir. Això a més ajuda al finançament de la flota.

És especialment interessant destacar que aquesta és una proposta doble en tant que implica l'existència de vehicles de carsharing als Ajuntaments de la comarca amb un mètode de funcioament a l'estil del que proposa la Cooperativa SomMobilitat, afavorint la mobilitat sostenible i compartida.

Per garantir l'èxit de la mesura, serà necessari considerar els següents aspectes:

- Avaluar quins municipis o empreses disposen de flotes de vehicles propis.
- Valorar si algun d'aquests agents pot incorporar un sistema de flota compartida amb la ciutadania.
- Donar a conèixer el servei a la ciutadania i disposar d'un reglament d'ús clar i estricte per a poder mantenir en bones condicions els vehicles.

Es destaquen els següents casos d'èxit:

- Iniciatives de Som Mobilitat Sant Antoni de Vilamajor
  - Enllaç: Carsharing Sant Antoni de Vilamajor
- Sant Just Devern – Car Sharing Avancar
  - Enllaç: Carsharing Sant Just





Vehicle de Car-sharing a Sant Antoni de Vilamajor				Vehicle de Car-sharing a Sant Just Desvern					
Valoració econòmica				**Agents implicats**					
A definir en funció de la magnitud del projecte				• Administracions locals i comarcals • Empreses de la comarca					
Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	
Prioritat									
Execució		Alta		Mitjana		Baixa			
Ambiental		Alta		Mitjana		Baixa			

2	Implementació del cotxe compartit
2.2	Promocionar una plataforma digital de car pooling

Objectius

- Posar a disposició dels ciutadans una plataforma digital a través de la que puguin establir contacte per quadrar desplaçaments.
- Addicionalment, donar formació en l'ús de les TIC per compassar la mobilitat compartida amb la digitalització compartida.

Descripció de l'actuació

Donat que els costos d'incentivar aquestes iniciatives són molt baixos, es recomana una implementació del servei a tots els municipis de la comarca. En fer Car-pooling, la ciutadania és autònoma de l'administració, pel que aquesta només ha de garantir la formació en l'ús de plataformes digitals i monitoritzar el funcionament del servei.

Per garantir l'èxit de la mesura, serà necessari considerar els següents aspectes:

- Conèixer si el servei serà ben rebut per la ciutadania.
- Crear o escollir una plataforma digital existent a traves de la que els ciutadans puguin quadrar els seus trajectes. Es recomanen la plataformes Compartir Coche i Fes-edit, que operen al territori català, ambdues sense costos econòmics. Existeixen d'altres però, que fan la mateixa funció, en concret "Bla Bla Car" i "Viajest".
- Donar formació a la població per fer un ús profitós de les plataformes digitals que es fan servir pel Car-pooling.
- Crear una campanya de promoció i coneixement del servei per la ciutadania.

Plataforma Compartir Coche

Plataforma Fes-edit

Valoració econòmica	Agents implicats
A definir en funció dels costos de la promoció i la formació de la ciutadania	• Administracions locals i comarcals • Ciutadania

Calendari

2026		2027		2028		2029		2030	

Prioritat

Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

8.7. TRANSPORT A LA DEMANDA

3	**Transport a la demanda**
3.1	**Implementació i subvenció parcial d'un servei de taxi a la demanda**

Objectius

- Facilitar la mobilitat comarcal a entorns on el transport públic és molt deficitari
- Introduir modes amb horaris encara més flexibles que el TAD

Descripció de l'actuació

A les zones més disperses o amb baixa densitat de població del Pla de l'Estany, l'oferta de transport públic regular és limitada i, en alguns casos, insuficient per garantir una mobilitat quotidiana funcional, especialment per a col·lectius amb menor autonomia. Per donar resposta a aquesta necessitat, es proposa la implantació d'un servei de taxi parcialment subvencionat per les administracions locals i/o el Consell Comarcal. Aquest servei actuaria com a solució intermèdia entre el transport públic col·lectiu convencional i el transport a la demanda, amb l'objectiu d'oferir una alternativa accessible, flexible i adaptada a les realitats territorials més rurals.

El model plantejat consisteix en un sistema de reserva prèvia, en què els usuaris poden sol·licitar un trajecte amb punts d'origen i destinació predefinits (parada central del municipi, CAP, mercat municipal, Banyoles centre, etc.). Per optimitzar els recursos públics invertits, el vehicle només serà operatiu quan es garanteixi una ocupació mínima del 70% de la capacitat. Aquest criteri d'eficiència permet concentrar la demanda i evitar viatges infrautilitzats, mantenint la sostenibilitat econòmica del servei.

La subvenció del preu del trajecte podria estar condicionada a criteris socials, prioritzant els col·lectius amb més dependència del transport públic. En aquest sentit, es proposa estudiar l'aplicació de tarifes bonificades exclusivament per a persones majors de 65 anys, persones amb mobilitat reduïda o amb discapacitat reconeguda. Per garantir una distribució equitativa i sostenible dels recursos, es planteja limitar el nombre de viatges subvencionats a un màxim de 15 desplaçaments per persona i mes.

Aquest servei permetria reforçar la cohesió territorial i l'equitat en l'accés a serveis, especialment en àrees on la cobertura del transport públic no és eficient ni viable amb línies regulars convencionals. Al mateix temps, afavoriria una mobilitat més sostenible, reduint l'ús del vehicle privat per a desplaçaments recurrents i facilitant l'autonomia de les persones amb dificultats de mobilitat o sense accés a vehicle propi.

Es recomana implementar una prova pilot en 3 municipis que es corresponguin amb la franja més baixa, la franja mitjana i la franja alta en número d'habitants dins de la comarca per contrastar l'èxit de la mesura en funció del volum de població beneficiat i valorar l'escalabilitat de la iniciativa.

Al territori català es disposa d'un cas d'èxit de Taxi a la demanda al Berguedà. Es tracta d'un servei subvencionat sota la condició que per gaudir de la reducció del preu el trajecte ha de ser compartit, cobrint com a mínim el 80% de la capacitat del vehicle.

Enllaç d'interés: Transport a la demanda - Consell Comarcal del Berguedà

Tot el sistema de transport a la demanda de la comarca del Berguedà es gestiona a través de l'app Flexitransport. Es recomana l'estudi d ela mateixa per a implementar-la al Pla de l'Estany.

A mode de síntesi, s'ofereix una breu descripció del funcionament del servei:

"El servei de Transport a Demanda funciona gràcies als dos mecanismes que fan coincidir l'oferta de transport amb la demanda de mobilitat de la ciutadania. En primer lloc, trobem el servei d'atenció telefònica, que permet sol·licitar el servei mitjançant trucada. Aquest mètode opera exclusivament els dies laborables de 8:00h a 16:00h, sent necessari fer la sol·licitud el dia previ al dia en què es produeixi el desplaçament.

En segon lloc, es troba l'aplicació FLEXITRANSPORT una plataforma descarregable als dispositius mòbils que pretén fer més accessible la informació a les rutes a demanda disponibles i que facilita i autonomitza el procés de demanda de les línies.

Els agents socials i institucionals que engranen el funcionament del sistema al complet són principalment tres.

En primer lloc, es troba la ciutadania, que disposa d'un total de 16 viatges/mes a preu subvencionat per fer desplaçaments a demanda. Els ciutadans, en tant que usuaris als quals va destinat el servei, són una part fonamental del sistema de funcionament del TAD a la comarca. Així, tant aconseguir fer-los arribar la informació sobre el funcionament del Transport a Demanda com aconseguir que aquest sigui competitiu i fiable pels usuaris són aspectes crucials que seran tractats en més profunditat a l'apartat de propostes.

En segon lloc, els gestors del servei. Per una banda, AMTU gestiona l'aplicatiu FLEXITRANSPORT, que actua com a punt de trobada entre les línies disponibles i les necessitats de desplaçament de la ciutadania. Per l'altra banda, el Consell Comarcal del Berguedà administra, gestiona i controla la sostenibilitat econòmica del servei en tot el seu conjunt.

Finalment, es troben els operadors, principalment ALSA i el col·lectiu de taxistes. Amb l'ajut d'AMTU i del Consell Comarcal del Berguedà, els prestadors financen el servei i reben les sol·licituds de la ciutadania a cobrir. "

Per garantir l'èxit de la mesura, serà necessari considerar els següents aspectes:

- Conèixer si el servei serà ben rebut per la ciutadania
- Establir convenis de col·laboració amb el sector del taxi comarcal o altres plataformes VTC per concretar preus que garanteixin la sostenibilitat econòmica del servei, tant per l'administració com per la ciutadania.
- Crear o fer ús de plataformes digitals existents que permetin que la ciutadania quadri els seus trajectes i faci un repartiment dels costos del desplaçament
- Donar formació a la població per fer un ús profitós de les plataformes digitals que es fan servir pel Ride-sharing.
- Crear una campanya de promoció i coneixement del servei per la ciutadania



Taxi a demanda al Berguedà
Font: regio7.cat

App flexitransport

Valoració econòmica	**Agents implicats**
A definir en funció dels serveis prestats	• Operadors de transport públic per carretera • Administracions locals i comarcals

	• ATM Girona • Generalitat de Catalunya • AMTU • Col·lectiu de Taxistes i VTC • Ciutadania i equipaments públics que facin difusió • Proveïdors tecnològics

Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	

Prioritat			
Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

3	Transport a la demanda
3.2	Ampliació de la cobertura territorial

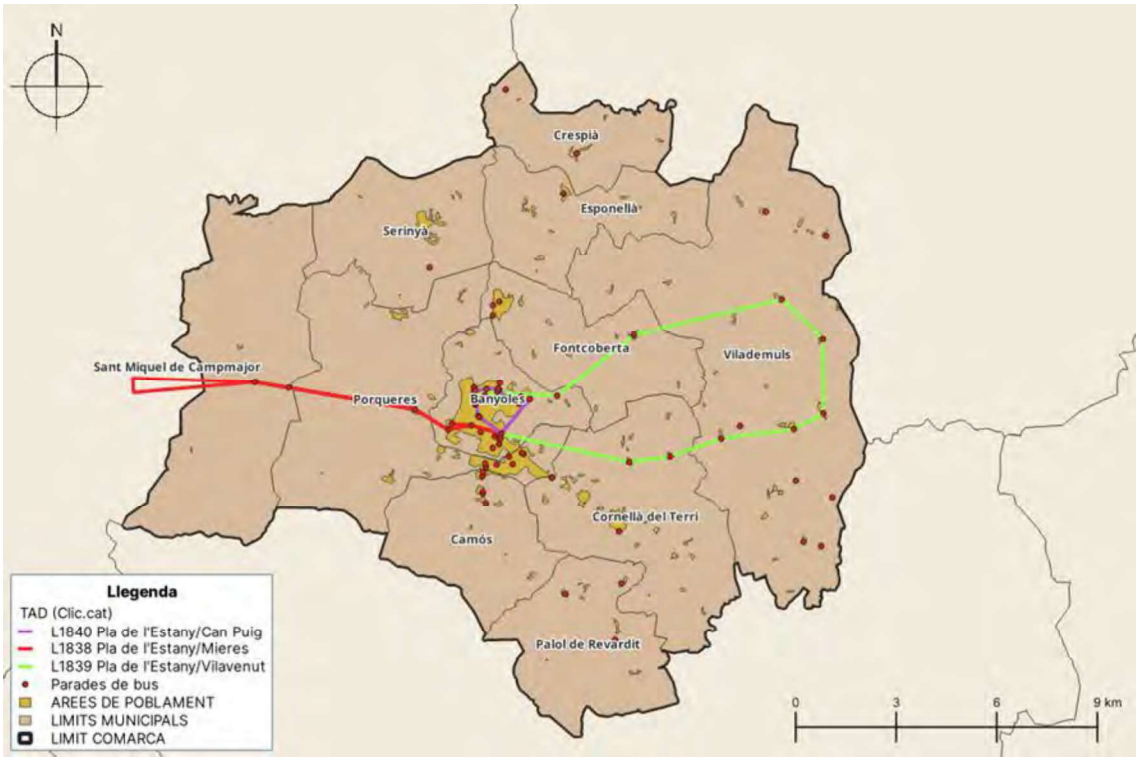
Objectius

- Augmenta la cobertura territorial del TAD

Descripció de l'actuació

En l'actualitat, els serveis de transport a la demanda comarcals realitzen recorreguts per cobrir les localitats seguint un eix horitzontal que passa per Banyoles. Aquesta configuració però, deixa un buit en la cobertura de pobles i nuclis de població perifèrics ubicats en la dimensió vertical de la comarca.

Es proposa l'estudi de l'establiment de línies de bus a demanda als entorns nord (Crespià, Serinyà, Esponellà) i sud (Camós i Palol de Revardit). Es destaca que, en funció dels resultats de l'estudi proposat, hi cap la possibilitat que un servei de taxi a demanda com el proposat amb anterioritat tingui un millor encaix en les necessitats de la població.



Valoració econòmica	Agents implicats
A definir en funció dels serveis implementats	• Operadors de transport públic per carretera • Administracions locals i comarcals • ATM Girona • Generalitat de Catalunya • AMTU • Col·lectiu de Taxistes i VTC • Ciutadania i equipaments públics que facin difusió

Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	
Prioritat									
Execució		Alta		Mitjana		Baixa			
Ambiental		Alta		Mitjana		Baixa			

3	Transport a la demanda
3.3	Promoció del TAD

Objectius

- Donar a conèixer el TAD
- Formar a la ciutadania en l'ús i metodologia del TAD

Descripció de l'actuació

Per promoure i comunicar l'ús del TAD, es proposen dues actuacions.

Per una banda, l'organització de presentacions del Transport a Demanda als municipis de la comarca per comunicar l'existència del servei i explicar els conceptes bàsics del seu funcionament.

D'altra banda, les plataformes digitals són eines potents de concentració de la informació i un mitjà senzill a través del qual realitzar les sol·licituds. Per aquest motiu, la totalitat de serveis de Transport a Demanda les fan servir per gestionar el seu funcionament, tot i que també es disposa de l'alternativa de trucar per telèfon. Seguint el cas d'èxit de la comarca del Berguedà, es proposa migrar el sistema de TAD a l'APP Flexitransport.

Per assegurar que la ciutadania disposa del coneixement per treure'n profit, es proposa la creació de tallers presencials de formació digital que convidin els usuaris a trencar la barrera digital a través de l'enteniment complet del funcionament del sistema. D'acord amb experiències passades, s'estima que els usuaris aconsegueixen ser completament autònoms en l'ús del TAD després de tres sessions de formació.

Addicionalment, es recomana donar als usuaris l'oportunitat de provar el servei sense costos, de forma que es trenqui la barrera del costum i s'incrementi la predisposició de la ciutadania de fer ús del servei.

Flexitransport

Valoració econòmica	Agents implicats
A definir en funció de les sessions de formació planificades	• Administracions locals i comarcals • Ciutadania i equipaments públics que facin difusió

Calendari

2026		2027		2028		2029		2030	

Prioritat

Execució	Alta	Mitjana	Baixa

Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

8.8. MOBILITAT EN BICICLETA

4	Mobilitat en bicicleta
4.1	Servei de bicicletes en cessió d'ús a empreses, escoles i per la ciutadania

Objectius

- Democratitzar l'accés a la bicicleta
- Fomentar la Mobilitat activa

Descripció de l'actuació

Es proposa implantar una flota compartida de bicicletes, bicicletes elèctriques i tricicles a empreses, escoles i allà on la ciutadania consideri que són de més utilitat per connectar nuclis dins d'un mateix municipi i/o nuclis propers de municipis veïns. El lloguer dels vehicles es podria fer a través d'una plataforma digital.

Són bons candidats aquells ajuntaments, escoles o empreses amb capacitat d'autogestionar el servei de bicicletes. Es recomana fer la prova pilot del servei a municipis amb una distribució propera dels nuclis d'habitatge i d'activitat econòmica i amb accés a línies de transport públic. A espais amb aquestes característiques és més probable que es doni la intermodalitat, explotant en major mesura el potencial de la bicicleta com a element per a la mobilitat. En són bons candidats tants el nuclis urbans com els polígons de Banyoles, Porqueres i Cornellà del Terri.

Per garantir l'èxit de la mesura, serà necessari considerar els següents aspectes:

- Conèixer si el servei serà ben rebut per la ciutadania
- Conèixer les capacitats de gestió dels ajuntaments, escoles o empreses per determinar si es pot autogestionar el servei o si s'ha d'externalitzar. En funció d'això, procedir a la compra de les bicicletes o, pel contrari, contractar el servei a una empresa de bike-share.
- Contractar la plataforma digital que permetrà fer la reserva de les bicis i posarà a coneixement de tothom la seva disponibilitat
- Donar formació a la població per fer un ús profitós de les plataformes digitals que es fan servir pel Bike-sharing.
- Conèixer l'opinió de la ciutadania entorn al lloc idoni on instal·lar les bicicletes i les bicicletes elèctriques.
- Crear una campanya de promoció i coneixement del servei per la ciutadania

Valoració econòmica	Agents implicats
A definir en funció del volum de bicicletes	• Administracions locals i comarcals • Empreses de la comarca • Ciutadania • Altres institucions generadores de mobilitat (p.ex: Escoles)

Calendari

2026		2027		2028		2029		2030	
Prioritat									
Execució		Alta		Mitjana		Baixa			
Ambiental		Alta		Mitjana		Baixa			

4	Mobilitat en bicicleta
4.2	Implementar punts d'aparcament segur de bicicletes als nodes de transport públic

Objectius

- Fomentar la intermodalitat amb bicicleta

Descripció de l'actuació

Es proposa la instal·lació de punts d'aparcament segur per a bicicletes i bicicletes elèctriques als principals nodes de transport públic de la comarca del Pla de l'Estany, amb l'objectiu d'incentivar la intermodalitat i reduir la dependència del vehicle privat en els desplaçaments quotidians. L'actuació se centraria especialment a Banyoles, Porqueres i Cornellà del Terri, punts on es concentra una part important dels viatgers i dels serveis de transport públic per carretera.

Els espais d'aparcament proposats seran coberts i dissenyats per garantir la seguretat dels vehicles, ja sigui mitjançant sistemes de tancament, control d'accés o vigilància. Això permetrà que els residents dels municipis propers puguin accedir al transport públic utilitzant la bicicleta com a mitjà d'aproximació, millorant l'eficiència dels desplaçaments i facilitant connexions porta a porta sense necessitat d'utilitzar el cotxe.

Per garantir l'èxit de la mesura, serà necessari tenir en compte els següents factors:

- Conèixer la predisposició de la ciutadania a utilitzar aquest tipus d'infraestructures.
- Realitzar un procés de consulta per determinar les ubicacions òptimes i detectar necessitats complementàries (com punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques o sistemes d'identificació d'usuaris).
- Instruir la població sobre el funcionament i les normes d'ús dels aparcaments, mitjançant campanyes d'informació o senyalització clara sobre el terreny.

Aquesta actuació reforça l'aposta del territori per una mobilitat activa i sostenible, alineada amb els objectius de transició ecològica i de millora de l'accessibilitat al transport públic. La combinació bicicleta + transport col·lectiu esdevé així una alternativa competitiva, pràctica i adaptada a la realitat dels municipis intermedis i dispersos de la comarca.





Aparcament segur de bicicleta a l'estació Intermodal de Girona *Font: Diaridegirona.cat*	*Projecte Bicibox a l'AMB* *Font: europapress.es*

Valoració econòmica	**Agents implicats**
A definir en funció de la infraestructura instal·lada	• Administracions locals i comarcals • Ciutadania

Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	

Prioritat			
Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

4	Mobilitat en bicicleta
4.3	Connectivitat de la xarxa ciclista entre municipis

Objectius

- Reduir la fragmentació de la xarxa mitjançant un corredor per connectar els municipis que mostren potencials i significatius fluxos de mobilitat en bici seguint el traç de les carreteres.

Descripció de l'actuació

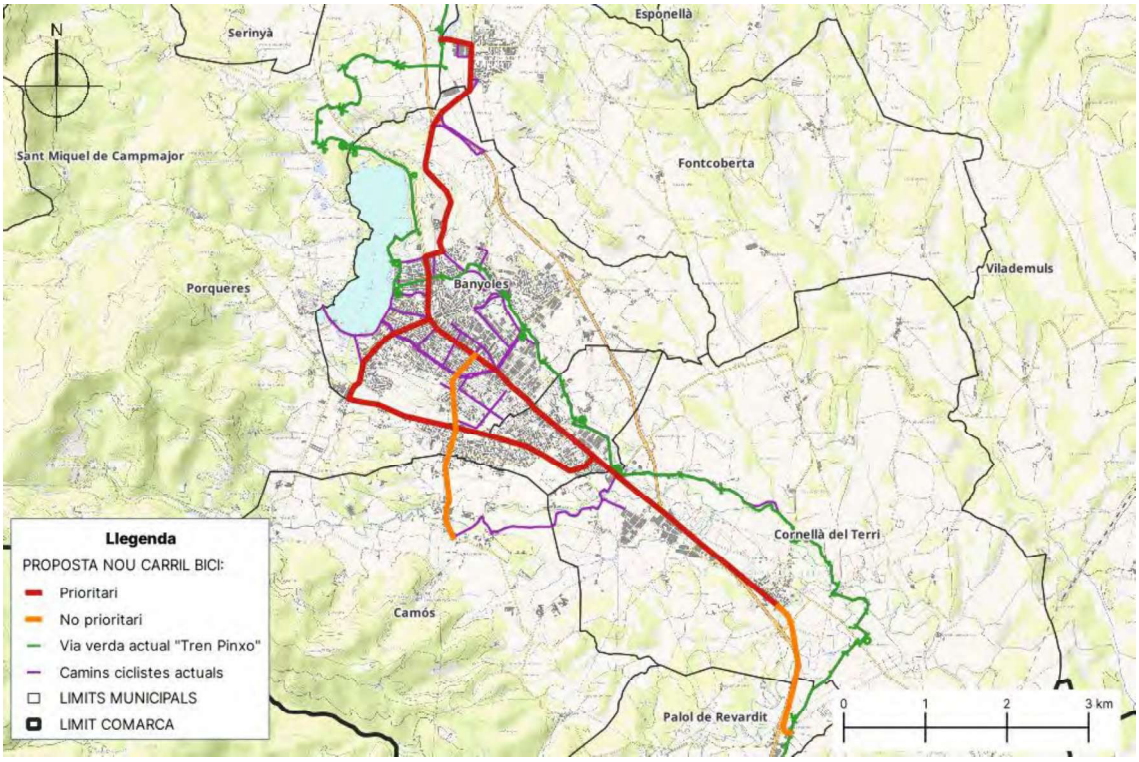
A partir de l'anàlisi combinada de l'oferta d'infraestructura existent, la demanda potencial de mobilitat en bicicleta i una lectura funcional del territori, es proposa la creació d'un nou eix comarcal de carril bici estructurat. Aquest eix respon a la necessitat d'articular una xarxa pedalable contínua, segura i interconnectada en el marc de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta de 2025. La xarxa ha de ser capaç de donar resposta als fluxos de mobilitat quotidiana detectats entre els principals nuclis del Pla de l'Estany, amb Banyoles com a node central.

La proposta planteja un traçat prioritari (en vermell) que connecta Banyoles amb els principals nuclis del sud i sud-est, seguint l'eix viari existent de la C-66. També es recullen traçats no prioritaris (en taronja) que complementen la proposta de cobertura territorial i connecten amb altres trams de la xarxa. El mapa integra, a més, la xarxa actual de camins ciclistes (en lila) i la via verda del Tren Pinxo (en verd), permetent identificar les continuïtats i desconnexions de la xarxa ciclista comarcal.

A partir d'aquesta observació, es defineix un eix nord-sud estructurador que connecta, de nord a sud, Melianta (Fontcoberta), Mata (Porqueres), els Pisos de la Carretera, Pont-Xetmar fins a Cornellà del Terri, seguint el traçat natural de les carreteres GIP-5121 i C-150a/C-66. Aquest eix forma el corredor amb major potencial de demanda ciclista, tant per nombre d'habitants com per intensitat de relacions funcionals amb Banyoles.

Aquesta proposta pretén constituir la base per a una xarxa estructurada de mobilitat activa intermunicipal, que combini funcionalitat quotidiana, accessibilitat als serveis i nodes de transport, i coherència territorial entre municipis.

Es destaca que el Pla Director de la Bicicleta de Banyoles pot resultar una eina de gran ajut a l'hora d'abordar la problemàtica de la fragmentació de la xarxa a l'entorn de la capital. Addicionalment, es destaca que les conclusions i propostes a les que arriba poden ser d'utilitat també per la resta de la comarca, especialment aquelles en matèria de disseny i jerarquització de la xarxa.



Valoració econòmica	**Agents implicats**
A definir en funció de la magnitud de l'actuació	• Administracions locals i comarcals • ATM Girona • Generalitat de Catalunya

Calendari

2026		2027		2028		2029		2030	

Prioritat

Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

4	Mobilitat en bicicleta
4.4	Promoció del Bicibus

Objectius

- Incrementar el nombre d'escoles, infants i famílies que participen en el Bicibús.
- Promoure un canvi d'hàbits en la mobilitat escolar, reduint l'ús del vehicle privat en els desplaçaments diaris.
- Garantir condicions de seguretat, visibilitat i confort en les rutes escolars en bicicleta.
- Donar visibilitat al projecte dins la ciutat, com a element de cohesió comunitària i sostenibilitat.
- Integrar les rutes del Bicibús amb la xarxa ciclable existent i amb les actuacions de millora de la infraestructura ciclista en curs.

Descripció de l'actuació

L'actuació proposada té com a objectiu impulsar i consolidar el projecte de Bicibús a la ciutat de Banyoles, una iniciativa que promou que els infants es desplacin a l'escola en bicicleta, de manera col·lectiva, segura i sostenible. El Bicibús funciona com una xarxa de rutes escolars en bicicleta amb parades establertes, horaris regulars i acompanyament d'adults, seguint un model que ja s'ha implantat amb èxit en altres municipis de Catalunya.

Aquest projecte s'alinea plenament amb els objectius de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025, que aposta per la promoció de la mobilitat activa, la seguretat viària i la sensibilització ciutadana, especialment en l'àmbit educatiu. A més, s'integra dins el Pla Director de la Bicicleta de Banyoles, que defineix actuacions per millorar la xarxa ciclable, reforçar la seguretat i fomentar l'ús quotidià de la bicicleta entre la població.

L'actuació es planteja com una combinació de mesures físiques, educatives i de comunicació per fer créixer el projecte i assegurar-ne la continuïtat. Les principals línies d'intervenció són:

1. **Coordinació institucional i participació escolar**
   Es proposa establir acords de col·laboració entre l'Ajuntament, les escoles participants i les associacions de famílies (AFA/AMPA). Aquesta cooperació permetrà definir rutes segures, identificar punts de trobada, i garantir la presència d'adults responsables durant els desplaçaments.

2. **Definició i senyalització de rutes Bicibús**
   Les rutes del Bicibús s'identificarien amb parades fixes i senyalització específica, tant vertical com horitzontal. Es recomana utilitzar pictogrames i colors uniformes, integrats amb la imatge gràfica del Pla Director de la Bicicleta.
   Les parades es situarien en punts cèntrics, accessibles i amb bona visibilitat. A més, es preveu que els trams utilitzats pel Bicibús disposin de carrils bici o vies pacificades, així com passos de vianants segurs i il·luminació adequada.

3. **Infraestructura complementària**
   Per garantir la funcionalitat del projecte, caldria millorar els accessos als centres educatius participants i instal·lar aparcabicis segurs a les seves entrades. També s'inclouria la revisió i manteniment del paviment i la pintura dels trams utilitzats pel Bicibús.

4. **Campanya de comunicació i sensibilització**
   Es proposa desenvolupar una campanya de difusió a nivell local per donar a conèixer el Bicibús entre famílies i alumnes. Aquesta campanya inclouria:

   - Sessions informatives a les escoles.
   - Materials gràfics i digitals (fulletons, vídeos, xarxes socials).
   - Activitats divulgatives en la Setmana de la Mobilitat Sostenible i altres esdeveniments municipals.
   - Testimonis i experiències de famílies participants per fomentar la confiança i l'adhesió.

5. **Formació i acompanyament**
   Es proposa organitzar tallers de seguretat viària i circulació amb bicicleta adreçats a infants i famílies, així com sessions de formació per als voluntaris o monitors que acompanyaran les rutes. L'objectiu és assegurar que totes les persones implicades coneguin les normes de circulació i els protocols de seguretat.

6. **Seguiment i avaluació**
   L'Ajuntament duria a terme un seguiment periòdic del funcionament del Bicibús, recollint dades sobre participació, incidències i satisfacció. Aquest seguiment permetria detectar necessitats de millora, ajustar rutes i planificar noves incorporacions d'escoles al projecte.

En conjunt, aquesta proposta contribuiria a consolidar una mobilitat escolar segura, saludable i participativa, en coherència amb els objectius de sostenibilitat urbana i qualitat de vida del municipi.



Bicibus Banyoles
Font: radiobanyoles.cat

Valoració econòmica	**Agents implicats**
A definir en funció de les accions de promoció finalment executades	• Administracions locals i comarcals • Ciutadania • AFAs/AMPAs • Centres educatius

Calendari

2026		2027		2028		2029		2030	

Prioritat

Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

8.9. MOBILITAT ELÈCTRICA

5	Mobilitat elèctrica
5.1	Reforç de la xarxa de carregadors elèctrics per vehicles de car-sharing o de propietat privada

Objectius

- Ampliació de la xarxa de carregadors públics

Descripció de l'actuació

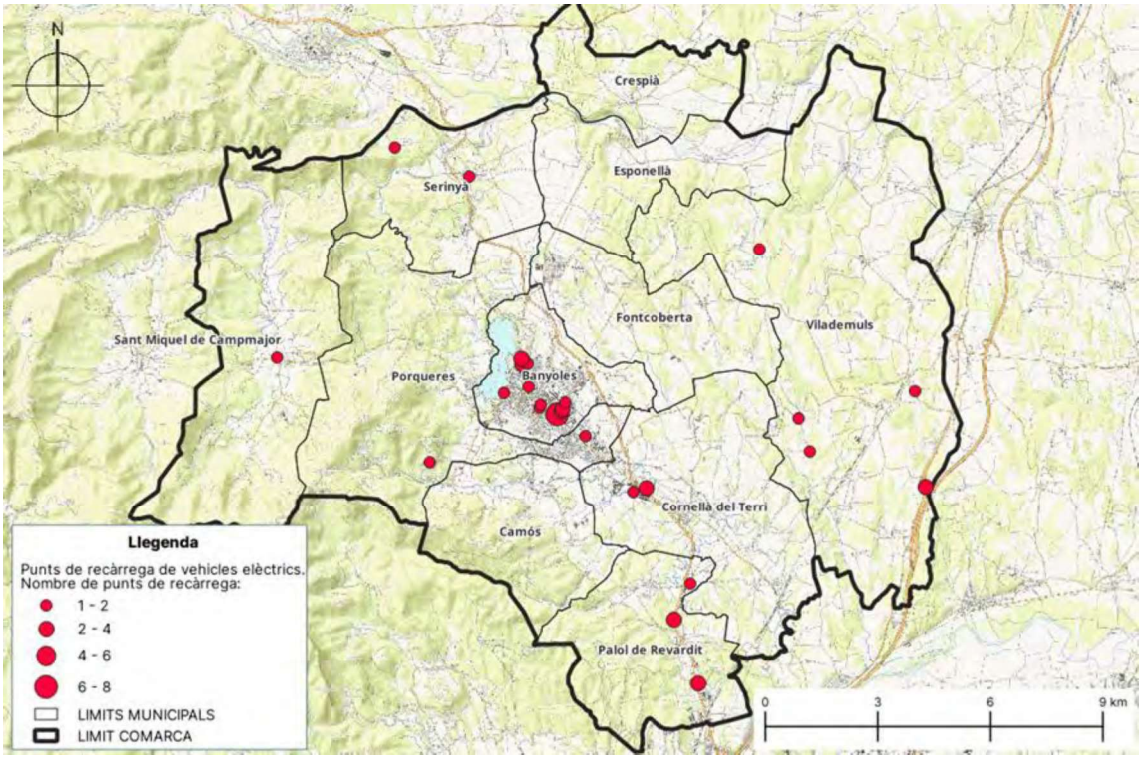
Com s'ha observat a la diagnosi, tot i que es constata una xarxa en expansió, la cobertura encara presenta una certa desigualtat territorial, amb menys disponibilitat en municipis petits o de caràcter més rural i privatitzat.

El reforç de la xarxa de carregadors ja ha estat introduït indirectament mitjançant la proposta de vehicles de carsharing elèctric anteriorment mostrada.

Aprofitant la tendència i interseccionalitat de l'electrificació de la mobilitat, es proposa definir una estratègia de reforç de la infraestructura de recàrrega que tingui per objectiu disposar d'un carregador elèctric als principals nuclis de població de tots els municipis que conformen la comarca.

Per assolir tal objectiu, es proposa aprofundir en les experiències de municipis perifèrics amb punts de recàrrega gestionats per l'administració local (Serinyà i nucli de Sant Martí de Campmajor) i estudiar la viabilitat i condicionants d'èxit per a la implementació de nous punts de recàrrega en entorns rurals o perifèrics.

Serà primordial el paper del Consell Comarcal com a administració facilitadora de coneixement tècnic per als municipis a l'hora de comptar amb les subvencions del Pla Moves III per a la instal·lació de punts de recàrrega per vehicles elèctrics.



Valoració econòmica	**Agents implicats**
A definir en funció del volum de punts de recàrrega instal·lats	• Administracions locals i comarcals

Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	

Prioritat			
Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

5	Mobilitat elèctrica
5.2	Homogeneïtzació dels incentius fiscals municipals

Objectius

- Estendre els beneficis fiscals de l'IVTM a tots els municipis de la comarca, prenent com a model la política de Banyoles.
- Incrementar la penetració de vehicles elèctrics i híbrids endollables en el parc mòbil comarcal.
- Contribuir a la reducció d'emissions contaminants i soroll en entorns urbans i interurbans.
- Impulsar la coherència i coordinació entre municipis en matèria de política fiscal i ambiental.

Descripció de l'actuació

L'actuació proposada té com a finalitat homogeneïtzar i reforçar els incentius fiscals per a la mobilitat elèctrica a tots els municipis del Pla de l'Estany, establint un marc comú que afavoreixi la igualtat d'oportunitats entre la ciutadania i empreses del territori.

Per abordar tal objectiu es proposen els següents punts d'acció:

1. **Revisió i harmonització de les ordenances fiscals municipals**
   Es proposa realitzar un procés de revisió conjunta de les ordenances reguladores de l'IVTM a escala comarcal, amb el suport del Consell Comarcal del Pla de l'Estany. L'objectiu és definir un marc fiscal homogeni que estableixi, com a mínim, una bonificació del 75 % per a vehicles de zero emissions i del 50 % per a híbrids endollables o de carburants alternatius. Valors modificables sota acord.

2. **Acord comarcal i assistència tècnica**
   El Consell Comarcal pot exercir un paper de coordinació, oferint assistència jurídica i tècnica als ajuntaments per a la modificació de les ordenances fiscals, assegurant-ne la coherència amb la normativa vigent i amb els criteris de sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

3. **Campanya informativa i sensibilització ciutadana**
   Paral·lelament, es proposa impulsar una campanya comarcal d'informació i difusió sobre els avantatges fiscals i ambientals dels vehicles elèctrics, adreçada a la ciutadania i al teixit empresarial. Aquesta acció pot incloure:
   a. Difusió digital i presencial sobre les noves bonificacions.
   b. Sessions informatives amb tallers sobre mobilitat elèctrica i punts de recàrrega.
   c. Col·laboració amb concessionaris i empreses locals per promoure vehicles sostenibles.
4. **Seguiment i avaluació**
   Finalment, es recomana establir un mecanisme de seguiment anual del nombre de

vehicles beneficiats per les bonificacions, així com una avaluació dels efectes sobre la renovació del parc mòbil i la reducció d'emissions.

Valoració econòmica	**Agents implicats**
Cost intern d'hores de treball	• Administracions locals • Consell Comarcal

Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	

Prioritat			
Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

5	Mobilitat elèctrica
5.3	Reforç del Consell comarcal com a coordinador i múscul econòmic i tècnic per l'adopció de la Mobilitat elèctrica

Objectius

- Enfortir el paper del Consell Comarcal com a òrgan coordinador de la transició cap a la mobilitat elèctrica al Pla de l'Estany.
- Prestar assistència tècnica i econòmica als ajuntaments per al disseny i execució de projectes de mobilitat elèctrica i punts de recàrrega.
- Optimitzar l'accés a subvencions i programes de finançament (com el Pla MOVES III o els fons Next Generation EU).
- Garantir la coherència territorial i tècnica en el desplegament d'infraestructures de recàrrega i mesures d'incentiu.
- Promoure una planificació conjunta i racionalitzada dels punts de recàrrega per maximitzar la cobertura i minimitzar la duplicitat d'inversions.

Descripció de l'actuació

La transició cap a una mobilitat elèctrica, sostenible i de baixes emissions requereix una governança comarcal forta i coordinada, capaç d'articular recursos, coneixement i suport tècnic entre els diferents municipis. En aquest context, el Consell Comarcal del Pla de l'Estany ha de consolidar-se com a actor clau i referent territorial en el desplegament de les polítiques de mobilitat elèctrica, actuant com a coordinador, dinamitzador i facilitador dels processos de transformació energètica a escala local.

Actualment, molts municipis petits de la comarca disposen de capacitat tècnica i econòmica limitada per desenvolupar projectes de vehicle elèctric o punts de recàrrega, fet que dificulta aprofitar les oportunitats de finançament i frena l'adopció d'aquest model de mobilitat. El Consell Comarcal pot, per tant, esdevenir el "múscul tècnic i econòmic" que permeti superar aquesta bretxa i garantir una implementació homogènia i eficient de la mobilitat elèctrica en tot el territori.

S'ofereix una proposta de màxims a acotar, si s'escau, pel consell comarcal:

- **Creació d'una Oficina Comarcal de Mobilitat Elèctrica**
  Es proposa la creació d'una unitat tècnica estable dins del Consell Comarcal, que actuï com a oficina de suport als municipis en matèria de mobilitat elèctrica. Aquesta oficina s'encarregaria de:
  - Oferir assessorament tècnic i jurídic sobre ordenances, fiscalitat i requisits normatius.
  - Donar suport en la redacció de projectes i memòries tècniques per a subvencions.
  - Coordinar la planificació dels punts de recàrrega públics i compartits a nivell comarcal.

- Recopilar dades i fer seguiment del parc de vehicles elèctrics i de les emissions per a la presa de decisions estratègiques.

- **Captació i gestió de subvencions europees i estatals**
  El Consell Comarcal ha d'actuar com a entitat centralitzadora de la captació de fons vinculats a la transició energètica. Entre els principals programes disponibles destaquen:
  - Pla MOVES III: subvencions per a la compra de vehicles elèctrics i instal·lació de punts de recàrrega públics i privats.
  - Fons Next Generation EU: línies de finançament per a la infraestructura de recàrrega, projectes de mobilitat sostenible i digitalització de la gestió energètica.
  - Programes ICAEN i IDAE per al desenvolupament d'infraestructures i estratègies de descarbonització local.

El Consell pot exercir un paper de coordinació i suport administratiu per facilitar la participació dels ajuntaments més petits, que sovint no disposen de recursos humans ni tècnics per accedir a aquests ajuts.

- **Impuls d'un Pla Comarcal de Punts de Recàrrega**
  Es proposa elaborar un pla director comarcal que defineixi la ubicació òptima dels punts de recàrrega elèctrica, d'acord amb criteris de demanda potencial, accessibilitat i connectivitat viària.
  Aquest pla haurà de garantir:
  - Cobertura territorial equilibrada.
  - Coordinació amb la xarxa supramunicipal i regional.
  - Adaptació als estàndards tècnics i interoperabilitat.

- **Formació i difusió**
  S'impulsaran sessions formatives i tallers tècnics adreçats a personal municipal i empreses locals, sobre gestió de punts de recàrrega, normativa elèctrica i finançament europeu.
  Així mateix, s'organitzaran campanyes informatives comarcals per promoure l'adopció del vehicle elèctric entre la ciutadania i donar a conèixer les noves infraestructures disponibles.

Valoració econòmica	**Agents implicats**
Cost intern d'hores de treball	• Administracions locals • Consell Comarcal

Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	
Prioritat									

Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

5	Mobilitat elèctrica
5.4	Estratègia de governança dels Punts de recàrrega

Objectius

- Establir mecanismes de governança sobre els punts de recàrrega
- Millorar l'experiència de l'usuari

Descripció de l'actuació

Es proposa adoptar un model de governança i gestió inspirat en el projecte europeu User-CHI (User-Centric Charging Infrastructure), amb l'objectiu de millorar la coordinació, interoperabilitat i eficiència en la gestió dels punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a escala comarcal. Aquest model, desenvolupat en el marc del programa Horizon 2020 i implementat en ciutats com Barcelona o Roma, aposta per una governança compartida entre administracions i operadors privats, basada en estàndards oberts i eines digitals comunes.

L'adopció d'aquest enfocament permetria al Consell Comarcal del Pla de l'Estany consolidar-se com a òrgan coordinador de la xarxa de recàrrega, integrant punts municipals i privats en una plataforma interoperable, assegurant la coherència tècnica i territorial i millorant l'experiència de l'usuari final. Així mateix, l'alineació amb el model User-CHI facilitaria l'accés a fons europeus i programes de finançament (com el Pla MOVES III o els Next Generation EU), reforçant la capacitat econòmica i tècnica del territori per avançar cap a una mobilitat elèctrica intel·ligent, oberta i coordinada.

El model User-CHI proposa diverses eines replicables per al Pla de l'Estany:

1. **Plataforma d'interoperabilitat (INCAR)**
    - Permet als usuaris localitzar, reservar i pagar punts de recàrrega de diferents operadors a través d'una app o portal unificat.
2. **Planificació intel·ligent de punts de recàrrega (INFORM)**
    - Sistemes GIS que permeten identificar ubicacions òptimes segons demanda, densitat de població, infraestructures existents i accessibilitat.
3. **Gestió centralitzada (INSOC)**
    - Supervisió en temps real de punts de recàrrega i coordinació del manteniment.
    - Recopilació de dades per a estadístiques i presa de decisions.
4. **Governança col·laborativa**
    - Definició clara de rols i responsabilitats entre Consell Comarcal, ajuntaments i operadors.
    - Estàndards tècnics i protocols comuns per garantir interoperabilitat i transparència.

Es proposen les següents fases d'implementació:

- **Diagnosi i inventari**
  - Recollir dades dels punts existents i plans futurs.
  - Identificar ubicacions sense cobertura i punts conflictius.
- **Definició de la plataforma comarcal**
  - Establir un sistema digital unificat amb interoperabilitat OCPP/OCPI.
  - Integrar dades de tots els operadors i establir protocols de seguretat i manteniment.
- **Desenvolupament de la governança comarcal**
  - Crear l'òrgan gestor dins del Consell Comarcal.
  - Definir rols, responsabilitats i mecanismes de coordinació amb ajuntaments i operadors.
- **Execució de nous punts de recàrrega**
  - Planificar i instal·lar punts segons el model INFORM.
  - Prioritzar zones d'alta demanda i punts de connexió intermunicipal.
- **Difusió i formació**
  - Campanyes informatives per a ciutadans i empreses.
  - Tallers tècnics per al personal municipal i operadors.
- **Seguiment i avaluació**
  - Recollida de dades d'ús, incidències i satisfacció.
  - Ajustos en la planificació segons l'evolució de la demanda i noves subvencions disponibles (MOVES III, Next Generation EU).

Valoració econòmica	**Agents implicats**
A definir en funció de si s'assumeix internament la feina o s'externalitza	• Consell Comarcal • Administracions locals • Operadors de recàrrega • Distribuïdores elèctriques • Ciutadania i empreses

Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	

Prioritat			
Execució	Alta	Mitjana	Baixa

Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

8.10. CIUTADANIA

6	Ciutadania
6.1	Formació ciutadana en l'ús de les TIC

Objectius

Incrementar el coneixement i la capacitació digital de la ciutadania per tal de facilitar l'ús de les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC) en l'àmbit de la mobilitat

Descripció de l'actuació

Amb aquesta proposta es vol fomentar un ús actiu i autònom de les eines digitals que donen suport als nous models de desplaçament, com ara les plataformes de transport a la demanda, els serveis de carsharing i les aplicacions de consulta de dades de transport públic en temps real.

El programa preveu la realització de sessions formatives presencials i en línia, adreçades a diferents segments de la població (persones grans, joves, col·lectius amb risc d'exclusió digital, etc.), amb continguts adaptats al seu nivell de competència digital. Les formacions inclouran continguts pràctics sobre la descàrrega i ús d'aplicacions mòbils de mobilitat, la gestió de reserves i pagaments digitals, la consulta d'horaris i rutes en temps real, així com aspectes bàsics de seguretat i protecció de dades.

A més, es proposa la creació de materials didàctics accessibles (guies en línia, vídeos tutorials, infografies, etc.) i la col·laboració amb entitats locals, centres cívics, biblioteques i associacions veïnals per apropar la formació a tots els territoris i garantir una implantació equitativa.



Font: xarxa net.org

Valoració econòmica	**Agents implicats**
Cost intern d'hores de treball	• Administracions locals • Consell Comarcal • Entitats locals • Centres cívics • Biblioteques

Calendari									
2026		**2027**		**2028**		**2029**		**2030**	

Prioritat			
Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

6	Ciutadania
6.2	**Formació i capacitació de la ciutadania en mobilitat ciclista (Biciescola)**

Objectius

- Formar i acompanyar en matèria de mobilitat ciclista a les persones que no sàpiguen muntar o que han tingut experiències traumàtiques en l'ús de la bicicleta per augmentar el nombre de potencials usuaris i promoure la mobilitat activa

Descripció de l'actuació

L'administració disposa de dues eines principals per fomentar la mobilitat ciclista. La primera és la millora i ampliació de la infraestructura ciclable, que ha de garantir itineraris segurs, continus i accessibles per a tots els perfils d'usuaris. La segona és la promoció del coneixement i la confiança entre la ciutadania, identificant els potencials usuaris i oferint-los formació i capacitació per afavorir-ne la incorporació a la comunitat ciclista.

La formació ciclista esdevé, per tant, un instrument clau per incrementar el nombre d'usuaris de la bicicleta, ja que permet superar les barreres associades al desconeixement, la inseguretat o les experiències negatives prèvies.

Es proposa impartir tallers pràctics, cursos d'habilitats i activitats educatives, per contribuir a generar confiança i autonomia quan es va en bici.

En aquest àmbit, cal destacar el paper del BiciHub, com a espai de referència per a la promoció, la formació i la innovació en mobilitat ciclista, que desenvolupa iniciatives orientades a formar nous usuaris, dinamitzar la comunitat i fomentar una cultura ciclista més inclusiva i sostenible.

Al seu torn, les escoles de la comarca també poden incorporar la circulació en bicicleta com a activitat contemplada al currículum formatiu.

Valoració econòmica	**Agents implicats**
A determinar en funció de si l'activitat s'internalitza o s'externalitza a actors com BiciHub	• Administracions locals • Consell Comarcal • Centres Educatius

Calendari

2026		2027		2028		2029		2030	

Prioritat			
Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

6	Ciutadania
6.3	Centralització de la informació del transport públic

Objectius

- Facilitar l'accés a la informació

Descripció de l'actuació

Es proposa la creació d'un portal web unificat de mobilitat per a la comarca del Pla de l'Estany, amb la finalitat d'agrupar en un únic espai tota la informació actualitzada sobre el transport públic i la mobilitat sostenible del territori.

El portal actuarà com a punt central d'informació i consulta per a la ciutadania, i oferirà detalls sobre línies, horaris, recorreguts, parades, tarifes i serveis complementaris, així com avisos d'incidències, novetats i canvis de servei. A més, incorporarà eines interactives com mapes dinàmics, planificadors de rutes i enllaços directes a aplicacions de transport a la demanda o serveis de carsharing i bicicleta pública, si n'hi ha.

L'objectiu principal és millorar l'accessibilitat a la informació, fomentar l'ús del transport públic i simplificar l'experiència d'usuari, facilitant la presa de decisions sobre desplaçaments dins i fora de la comarca. El projecte s'inspira en bones pràctiques existents, com el portal de mobilitat del Berguedà (https://mobilitat.bergueda.cat/), adaptant-ne la funcionalitat i l'estructura a la realitat territorial i operativa del Pla de l'Estany.

El desenvolupament del portal requerirà la col·laboració entre el Consell Comarcal, els ajuntaments i els operadors de transport públic, garantint la integració de dades en temps real i l'actualització contínua de continguts. També es preveu una fase de difusió i formació ciutadana per donar a conèixer la nova eina i promoure'n l'ús.



Valoració econòmica	Agents implicats
A definir amb els proveïdors tecnològics	• Operadors del transport públic • Administracions locals • Consell Comarcal • Proveïdors tecnològics

Calendari

2026		2027		2028		2029		2030	

Prioritat

Execució	Alta	Mitjana	Baixa
Ambiental	Alta	Mitjana	Baixa

Annex 1 - Proposta d'indicadors per a un bon seguiment del sistema de Transport Públic

La mesura i l'anàlisi d'indicadors en el transport són importants per diverses raons:

- Permeten l'avaluació i el monitoratge del rendiment del sistema de transport
- Proporcionen informació objectiva i quantificable que ajuda a identificar problemes i àrees d'oportunitat, i a prendre decisions informades i basades en dades.
- Poden ser utilitzats per establir objectius i metes a curt i llarg termini, i per avaluar el progrés en la consecució d'aquests objectius.
- Són útils per a la planificació i la gestió dels recursos, ja que permeten identificar les necessitats i prioritzar les inversions en el sistema de transport.
- Poden ser utilitzats per comunicar els resultats i l'impacte del sistema de transport a les parts interessades, com ara els usuaris, els proveïdors de serveis i les autoritats reguladores.

Per cobrir els aspectes més fonamentals del monitoratge del transport públic, es proposen 3 grups d'indicadors. Per una banda, els indicadors financers, que faciliten el seguiment de l'evolució de la rendibilitat del sistema i les oportunitats de millora en eficiència econòmica o en la ràtio cost/benefici, molt utilitzada en les avaluacions econòmiques de projectes públics.

D'altra banda, els indicadors d'ús del transport públic. Aquests indicadors aportarien informació sobre quant ús s'està fent del sistema de transport i com s'adapta aquest a les condicions territorials del Pla de l'Estany. El mesurament d'aquests aspectes pot ser útil per a la presa de decisions i la planificació dels serveis de transport públic.

Finalment, els indicadors ambientals permetrien identificar aspectes crítics de la sostenibilitat del model de desplaçaments de la comarca.

Indicadors financers

Cost operatiu/ persona desplaçada

L'indicador de cost operatiu/persona desplaçada és un indicador financer que mesura el cost mitjà per persona dels desplaçaments realitzats en un servei de transport determinat. Aquest indicador és important per diverses raons:

- Permet avaluar l'eficiència del servei de transport: Quan el cost operatiu per persona desplaçada és elevat, pot indicar que el servei de transport no està optimitzat i que es poden implementar mesures per reduir els costos i millorar l'eficiència del servei.
- Ajuda a identificar la viabilitat financera del servei de transport: Si el cost operatiu per persona desplaçada és massa elevat, el servei de transport podria no ser viable des d'un punt de vista financer i requerir subvencions o altres formes de suport per mantenir-se.
- Proporciona una comparació entre serveis de transport: Aquest indicador permet comparar el cost dels diferents serveis de transport per persona desplaçada, cosa que pot ser útil per als usuaris, els planificadors del transport i les autoritats reguladores a l'hora de prendre decisions sobre la millora o el desenvolupament de serveis de transport.

- Ajuda a definir preus justos per als usuaris: L'ús d'aquest indicador pot ajudar a establir preus justos per als usuaris del servei de transport, ja que el preu hauria de reflectir el cost real per persona desplaçada.

Per calcular l'indicador de cost operatiu/persona desplaçada es pot utilitzar la següent fórmula:

I = Cost operatiu/Persones transportades

(*)El cost operatiu del servei de transport inclou tots els costos associats amb la prestació del servei, com ara el combustible, el manteniment de vehicles, les nòmines dels conductors, el cost dels materials i altres despeses.

(**)El nombre de persones transportades es refereix al nombre total de persones que utilitzen el servei de transport en un període determinat.

Índex de cobertura

L'índex de cobertura és una eina valuosa per avaluar la capacitat del sistema de transport per generar ingressos suficients per cobrir els seus costos operatius, i per garantir la seva viabilitat financera a llarg termini. Un índex de cobertura superior a 1 indica que els ingressos són suficients per cobrir tots els costos operatius del sistema de transport, mentre que un índex inferior a 1 indica que els costos superen els ingressos i que el sistema de transport està operant amb pèrdues.

Generalment es coneix que el transport públic es deficitari. Aquest indicador però, ajudaria a quantificar el dèficit.

El càlcul de l'índex de cobertura es pot fer de la següent manera:

- Calcular els ingressos operatius del sistema de transport durant un període determinat (generalment un any). Això inclou les tarifes pagades pels usuaris, les subvencions del govern, les vendes de publicitat, entre d'altres.
- Calcular els costos operatius del sistema de transport durant el mateix període. Això inclou les despeses de personal, el combustible, la reparació i manteniment de vehicles, els costos d'operació de les estacions i altres instal·lacions, entre d'altres.
- Dividir els ingressos operatius entre els costos operatius. El resultat serà l'índex de cobertura d'ingressos/costos operatius.

I = Ingressos operatius / Costos operatius

Cost de desplaçament per km recorregut

L'indicador de "cost del desplaçament per km recorregut" és útil perquè permet calcular el cost mitjà d'operar cada línia de transport públic. Per calcular el cost del desplaçament per km recorregut, és necessari tenir en compte diversos factors, com ara el cost del combustible, el manteniment del vehicle, el cost de les pèrdues de valor del vehicle i altres despeses associades a la propietat i operació de mateix.

I = Costos operatius / Km recorregut

Inversió en infraestructures

Aquest indicador permet quantificar quina és la despesa que s'està realitzant en matèria de transport públic més enllà dels costos d'operar els serveis. La inversió en infraestructura, destacant principalment les marquesines i la il·luminació és un indicador de la priorització del transport públic com a model de mobilitat així com una variable *proxy* per estimar la qualitat del sistema de transport púbic. Al seu torn, la territorialització de l'indicador permet aproximar la despesa en infraestructura per habitant en funció del municipi, podent valorar aquells àmbits on caldria una major despesa per equilibrar l'accés a serveis públics de qualitat

I = Despesa en infraestructura/ habitants del municipi

Indicadors d'us i servei

Viatgers/trajecte i Viatgers/mes

Aquests indicadors permeten observar la quantitat d'ús que es fa del servei. Sabent la ràtio de viatgers per trajecte es poden observar els pics de demanda al llarg del dia, permetent dimensionar més acuradament els serveis. D'altra banda, l'indicador de viatgers per més ens dona la informació agregada de l'ús que s'està fent del servei en concret.

I 1 = Viatgers / Trajecte
I 2 = Viatgers / Mes

Consolidació dels desplaçaments

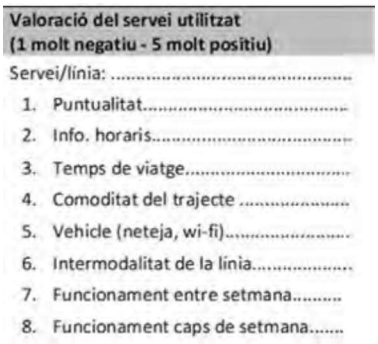
L'indicador de consolidació informa del profit que s'està traient del potencia de càrrega de persones de cada desplaçament, permetent observar els marges de millora en matèria d'ocupació per trajecte.

I = (Places disponibles / Places ocupades) · 100

Satisfacció dels usuaris

Tot i que la seva mesura és complexa la satisfacció dels usuaris és un atribut fonamental dels sistemes de transport públic que permet distingir allò que s'està fent bé d'allò que encara requereix una millora. Es proposa seguir el model de l'enquesta utilitzada en aquest mateix estudi per fer un seguiment de la valoració de la ciutadania.

Figura 8.2. Atributs a valorar per part de la ciutadania



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA

Freqüència del servei

La freqüència del servei ha estat un indicador clau al llarg de l'estudi. Aquest ens informa de la quantia d'expedicions per parada, reflectint una imatge fidedigna de l'oferta del transport i les possibilitat de mobilitat dels residents al Pla de l'Estany. Alhora, aquest indicador es pot desagregar en dies feiners, dissabtes i caps de setmana, oferint més detall en les dades.

I = Expedicions/Parada

Temps d'espera/temps de viatge

La disponibilitat d'un servei de transport operatiu en qualsevol moment és quelcom desitjable. No obstant, les característiques del territori, de la demanda, i les limitacions en finançament sovint produeixen incompatibilitats horàries entre línies i usuaris. Pel cas del Pla de l'Estany, s'ha detectat que alguns usuaris puntuen Baix la qualitat d ela puntualitat, fet que perjudica personalment als ciutadans i que resta competitivitat al transport públic.

Per poder fer una valoració de la proporció de temps que un usuari inverteix en esperar quan fa un desplaçament, es proposa l'indicador de Temps d'espera/Temps de viatge.

I = (Temps d'espera/Temps de viatge)·100

Cobertura de població per parada

La cobertura de població per parada indica quina població està sent servida per una parada de transport públic en particular. Aquest indicador es especialment efectiu en determinar la quantitat de persones que es poden beneficiar de l'oferta de transport públic en un territori en particular. La informació aportada pot ajudar a les administracions a ajustar les parades i els pols de mobilitat a aquells entorns on es beneficiï el màxim de persones possible.

Per calcular l'indicador es crea un àrea de 500 metres de radi al voltant de cada parada i s'estima la població resident dins de la circumferència a partir de la densitat per habitant del municipi.

Indicadors ambientals

Petjada de carboni

Les flotes del Pla de l'Estany funcionen amb combustibles fòssils en la seva pràctica totalitat. Per poder dimensionar els efectes sobre el medi ambient i justificar la necessitat d'una electrificació de a flota, és d'ajut conèixer quina és la petjada de carboni del sistema de transport actual. Amb tal propòsit, es proposa l'indicador de tones de CO2 alliberades al mes. Aquest indicador es pot desagregar per línies, permetent estimar la magnitud de la petjada de carboni d'un servei en particular, de forma que es pugi prioritzar l'electrificació o la transició cap a combustibles menys contaminants de certes línies de transport.

I = Tones de CO2/línia/mes

Nº de vehicles elèctrics o no fòssils

Relacionat amb l'indicador anterior, es proposa mesurar el percentatge de la flota de vehicles de transport públic elèctric o no fòssils per estimar la sostenibilitat ambiental i marcar objectius de modernització i electrificació dels vehicles.

I = (Vehicles elèctrics o no fòssils/flota total) · 100

Nivell de congestió vehicular

Si es considera d'interès conèixer els efectes de la congestió vehicular sobre el temps invertit pels ciutadans en realitzar un desplaçaments dins del nucli urbà de la capital comarcal.

I = Minuts que els conductors passen parats al tràfic/Minuts de conducció efectiva

Cost d'oportunitat ambiental

Per conèixer el cost d'oportunitat ambiental de decidir moure's amb transport públic en comptes de amb cotxe es proposa un indicador per mesurar l'increment negatiu de tones de CO2 alliberades en funció del mode de transport escollit. El càlcul es basa en la diferència de tones de CO2 emeses entre moure X passatgers amb Transport públic i les tones de CO2 que es produirien si no existís aquest servei.

Per realitzar aquest càlcul, es recomana fer una estimació de la mitja de tones de CO2 que s'alliberen en un desplaçament d'una sola persona amb vehicle privat en 100 km recorreguts.

Posteriorment, realitzar el càlcul de tones de CO2 alliberades per una línia en concret del transport públic en 100 km de recorregut.

Finalment, realitzar la diferència entre les tones de CO2 que alliberen 100 persones desplaçant-se individualment front a les tones que alliberen 100 persones desplaçant-se col·lectivament.

Annex 2- Treball de camp

Reconeixement in situ

El treball de camp s'ha planificat per tal de maximitzar el territori analitzat. S'han analitzat els elements d'infraestructura del transport públic (Principalment una valoració de l'estat i la utilitat de les marquesines) dels principals eixos que vertebren la mobilitat de la comarca, a destacar la C-150a en sentit vertical i la GI-524, GI-513 i alguns dels seus afluents en sentit horitzontal. Es disposava de l'inventari de parades i punts de recàrrega per tal de guiar la visita.



L'enquesta

Per poder accedir a la informació i l'opinió dels usuaris de transport públic al Pla de l'Estany, es du a terme un treball de camp amb la finalitat d'establir diàleg amb aquests i de fer un reconeixement in situ de l'estat de la infraestructura vinculada al transport públic.

En la realització de la investigació en terreny s'assisteix a ubicacions on potencialment es pot interactuar amb la ciutadania i on potencialment es pot donar veu a alguna deficiència de la xarxa de transport.

Es recopila informació del transport regular i del transport a demanda independentment. No obstant això, en el tractament de les dades s'han tingut en compte ambdues com a part d'un tot, en aquest cas, com a part de la xarxa de serveis de mobilitat del Pla de l'Estany. Addicionalment, es recopila informació dels serveis de mobilitat als caps de setmana, per conèixer, segons la ciutadania, les seves febleses i potencialitats.

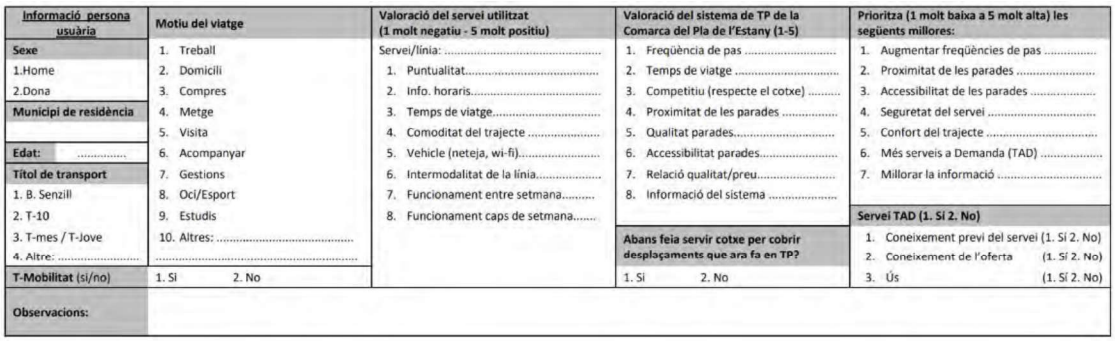
Valoració dels atributs de qualitat

Les línies regulars

Per als usuaris, la forma de procedir per obtenir la informació ha estat la realització d'enquestes de valoració dels atributs de qualitat del servei a través d'una escala adjectivada per donar resposta a les preguntes que es formulen. Es comprenen les respostes entre "1" per indicar una qualitat molt dolenta i "5" per una qualitat molt bona.

Nivells de valoració de la qualitat del servei	
1	Molt dolenta
2	Dolenta
3	Normal
4	Bona
5	Molt bona

L'enquesta es divideix en tres parts principals. En primer lloc, la informació de la persona enquestada i el motiu del seu desplaçament. En segon lloc, una valoració del servei utilitzat. En tercer lloc, una valoració general del sistema de transport públic a la comarca. Finalment, es fan preguntes sobre les actuacions prioritàries per millorar el sistema de transport públic i sobre el coneixement i ús del TAD.



Informació persona usuària	Motiu del viatge	Valoració del servei utilitzat (1 molt negatiu - 5 molt positiu)	Valoració del sistema de TP de la Comarca del Pla de l'Estany (1-5)	Prioritza (1 molt baixa a 5 molt alta) les següents millores:
Sexe	1. Treball	Servei/línia:	1. Freqüència de pas	1. Augmentar freqüències de pas .....
1.Home	2. Domicili	1. Puntualitat.....	2. Temps de viatge	2. Proximitat de les parades .....
2.Dona	3. Compres	2. Info. horaris.....	3. Competitiu (respecte el cotxe)	3. Accessibilitat de les parades .....
Municipi de residència	4. Metge	3. Temps de viatge.....	4. Proximitat de les parades	4. Seguretat del servei .....
	5. Visita	4. Comoditat del trajecte	5. Qualitat parades.....	5. Confort del trajecte .....
Edat:	6. Acompanyar	5. Vehicle (neteja, wi-fi).....	6. Accessibilitat parades.....	6. Més serveis a Demanda (TAD) .....
Títol de transport	7. Gestions	6. Intermodalitat de la línia.....	7. Relació qualitat/preu.....	7. Millorar la informació .....
1. B. Senzill	8. Oci/Esport	7. Funcionament entre setmana.....	8. Informació del sistema	
2. T-10	9. Estudis	8. Funcionament caps de setmana.....		Servei TAD (1. Sí 2. No)
3. T-mes / T-Jove	10. Altres:		Abans feia servir cotxe per cobrir desplaçaments que ara fa en TP?	1. Coneixement previ del servei (1. Sí 2. No)
4. Altre:	.....		1. Sí 2. No	2. Coneixement de l'oferta (1. Sí 2. No)
T-Mobilitat (sí/no)	1. Sí 2. No			3. Ús (1. Sí 2. No)
Observacions:				

El transport a la Demanda

Per conèixer les preocupacions i els principals aspectes a millorar en l'ús del TAD, s'ha fet servir l'entrevista no estructurada, amb la intenció de deixar que l'entrevistat sigui qui proposa els temes dels quals parlar, evitant biaixos i deixant plena llibertat per a l'expressió d'opinions i propostes.

ANNEX 3- Detall línia a línia

L0326 (e1) Olot – Girona i Girona - Banyoles - Olot

L0326 (e1) Olot - Girona i Girona - Banyoles - Olot

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

→	Generic																						
NOTES	30	175	30	30	32	98	30	30	30	30	30	30	32	30	31	30	30	32	30	30	31	30	30
Olot - Estació d'autobusos, Olot	05.45		06.45					07.30	07.30		08.30				09.30		10.30				11.30		12.30
la Canya, Sant Joan les Fonts	05.50		⟨					⟨	07.35		⟨				09.35		⟨				11.35		⟨
Sant Joan les Fonts	05.54		⟨					⟨	07.39		⟨				09.39		⟨				11.39		⟨
Castellfollit de la Roca, Castellfollit de la Roca	05.57		⟨					⟨	07.42		⟨				09.42		⟨				11.42		⟨
Montagut (encreuament), Sant Jaume de Llierca	05.59		⟨					⟨	07.44		⟨				09.44		⟨				11.44		⟨
Sant Jaume de Llierca	06.01		⟨					⟨	07.46		⟨				09.46		⟨				11.46		⟨
Argelaguer, Argelaguer	06.07		⟨					⟨	07.52		⟨				09.52		⟨				11.52		⟨
Besalú, Besalú	06.12		⟨	07.05				07.50	07.57		⟨	09.05			09.57		⟨		11.05		11.57		12.50
Serinyà, Serinyà	06.17		⟨	07.10				⟨	08.02		⟨	09.10			10.02		⟨		11.10		12.02		⟨
Banyoles - V. OLIMPICA (Direcció Girona), Banyoles	06.30	07.00	⟨	07.15	07.15	07.30	07.40	⟨	08.15	08.40	⟨	09.15	09.15	09.40	10.15	10.40	⟨	11.15	11.15	11.40	12.15	12.40	⟨
Banyoles	06.35	07.05	⟨	07.20	07.20	07.35	07.45	⟨	08.20	08.45	⟨	09.20	09.20	09.45	10.20	10.45	⟨	11.20	11.20	11.45	12.20	12.45	⟨
Mata, Porqueres	06.38	⟨	⟨	07.23	07.23	⟨	07.48	⟨	08.23	⟨	⟨	09.23	09.23	⟨	10.23	⟨	⟨	11.23	11.23	⟨	12.23	⟨	⟨
- Borgonyà del Terri	06.42	⟨	⟨	07.27	07.25	⟨	07.52	⟨	08.27	⟨	⟨	09.27	09.25	⟨	10.27	⟨	⟨	11.25	11.27	⟨	12.27	⟨	⟨
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	06.45	⟨	⟨	07.30	07.30	⟨	⟨	⟨	08.30	⟨	⟨	09.30	09.30	⟨	10.30	⟨	⟨	11.30	11.30	⟨	12.30	⟨	⟨
la Banyeta, Palol de Revardit	⟨	⟨	⟨	07.31	07.31	⟨	⟨	⟨	08.31	⟨	⟨	⟨	09.31	⟨	10.31	⟨	⟨	11.31	⟨	⟨	12.31	⟨	⟨
- Riudellots de la Creu	⟨	⟨	⟨	07.32	07.32	⟨	⟨	⟨	08.32	⟨	⟨	⟨	09.32	⟨	10.32	⟨	⟨	11.32	⟨	⟨	12.32	⟨	⟨
Sarrià de Ter, Sarrià de Ter	06.50	⟨	⟨	07.35	07.35	⟨	⟨	⟨	08.35	⟨	⟨	09.35	09.35	⟨	10.35	⟨	⟨	11.35	11.35	⟨	12.35	⟨	⟨
Girona - Estació d'autobusos, Girona	07.15	07.45	07.50	08.00	08.00	08.15	08.25	08.35	09.00	09.25	09.30	10.00	10.00	10.25	11.00	11.25	11.30	12.00	12.00	12.25	13.00	13.25	13.35

→	Generic																						
NOTES	30	30	31	30	30	30	98	30	31	30	30	30	31	30	30	30	30	30	30	30	31		
Olot - Estació d'autobusos, Olot			13.30		14.30					15.30		16.30	16.30			17.30		18.30			19.30		
la Canya, Sant Joan les Fonts			13.35		⟨					15.35		⟨	16.35			17.35		⟨			19.35		
Sant Joan les Fonts			13.39		⟨					15.39		⟨	16.39			17.39		⟨			19.39		
Castellfollit de la Roca, Castellfollit de la Roca			13.42		⟨					15.42		⟨	16.42			17.42		⟨			19.42		
Montagut (encreuament), Sant Jaume de Llierca			13.44		⟨					15.44		⟨	16.44			17.44		⟨			19.44		
Sant Jaume de Llierca			13.46		⟨					15.46		⟨	16.46			17.46		⟨			19.46		
Argelaguer, Argelaguer			13.52		⟨					15.52		⟨	16.52			17.52		⟨			19.52		
Besalú, Besalú	13.05		13.57		14.50	15.05				15.57		16.50	16.57	17.05		17.57		18.50	19.05		19.57		
Serinyà, Serinyà	13.10		14.02		⟨	15.10				16.02		⟨	17.02	17.10		18.02		⟨	19.10		20.02		
Banyoles - V. OLIMPICA (Direcció Girona), Banyoles	13.15	13.40	14.15	14.40	⟨	15.15	15.15	15.40	16.15	16.15	16.40	⟨	17.15	17.15	17.40	18.15	18.40	⟨	19.15	19.40	20.15		
Banyoles	13.20	13.45	14.20	14.45	⟨	15.20	15.20	15.45	16.20	16.20	16.45	⟨	17.20	17.20	17.45	18.20	18.45	⟨	19.20	19.45	20.20		
Mata, Porqueres	13.23	⟨	14.23	⟨	⟨	15.23	⟨	⟨	16.23	16.23	⟨	⟨	17.23	17.23	⟨	18.23	⟨	⟨	19.23	⟨	20.23		
- Borgonyà del Terri	13.27	⟨	14.27	⟨	⟨	15.25	⟨	⟨	16.25	16.27	⟨	⟨	17.27	17.25	⟨	18.27	⟨	⟨	19.25	⟨	20.27		
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	13.30	⟨	14.30	⟨	⟨	15.30	⟨	⟨	16.30	16.30	⟨	⟨	17.30	17.30	⟨	18.30	⟨	⟨	19.30	⟨	20.30		
la Banyeta, Palol de Revardit	⟨	⟨	14.31	⟨	⟨	⟨	⟨	⟨	16.31	16.31	⟨	⟨	17.31	⟨	⟨	18.31	⟨	⟨	⟨	⟨	20.31		
- Riudellots de la Creu	⟨	⟨	14.32	⟨	⟨	⟨	⟨	⟨	16.32	16.32	⟨	⟨	17.32	⟨	⟨	18.32	⟨	⟨	⟨	⟨	20.32		
Sarrià de Ter, Sarrià de Ter	13.35	⟨	14.35	⟨	⟨	15.35	⟨	⟨	16.35	16.35	⟨	⟨	17.35	17.35	⟨	18.35	⟨	⟨	19.35	⟨	20.35		
Girona - Estació d'autobusos, Girona	14.00	14.25	15.00	15.25	15.35	16.00	16.00	16.25	17.00	17.00	17.25	17.35	18.00	18.00	18.25	19.00	19.25	19.35	20.00	20.25	21.00		

LLEGENDA

175 De dilluns a divendres feiners excepte agost
30 De dilluns a divendres feiners
32 Dissabtes feiners
31 Festius
98 Diari
99 Lectius
| Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L0326 (e1) Olot - Girona i Girona - Banyoles - Olot

Generic

NOTES	30	30	95	30	32	30	30	30	30	32	30	30	30	32	30	30	32	30	30	30	32	30	30
Girona - Estació d'autobusos, Girona	I06.40	I07.15	I07.10	I07.40	I08.00	I08.10	I08.10	I08.40	I09.10	I09.15	I09.40	I10.05	I10.10	I10.15	I10.40	I11.10	I11.15	I11.40	I12.05	I12.10	I12.15	I12.40	I13.10
Sarrià de Ter, Sarrià de Ter	≀	07.30	≀	07.55	08.10	≀	≀	≀	09.25	09.25	≀	10.25	≀	10.25	≀	11.25	11.25	≀	12.25	≀	12.25	≀	13.25
Riudellots de la Creu, Palol de Revardit	≀	07.35	≀	08.00	08.13	≀	≀	≀	09.30	09.30	≀	≀	≀	10.28	≀	11.28	11.28	≀	≀	≀	12.28	≀	13.28
- la Banyeta	≀	07.37	≀	08.02	08.15	≀	≀	≀	09.32	09.32	≀	≀	≀	10.30	≀	11.30	11.30	≀	≀	≀	12.30	≀	13.30
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	≀	07.40	≀	08.05	08.20	≀	≀	≀	09.35	09.35	≀	10.32	≀	10.35	≀	11.32	11.32	≀	12.32	≀	12.35	≀	13.32
Borgonyà del Terri, Porqueres	≀	07.43	≀	08.08	08.23	≀	≀	≀	09.38	09.38	≀	10.35	≀	10.38	≀	11.35	11.35	≀	12.35	≀	12.38	≀	13.35
- Mata	≀	07.45	≀	08.15	08.35	≀	≀	≀	09.40	09.40	≀	10.40	≀	10.50	≀	11.40	11.40	≀	12.40	≀	12.50	≀	13.40
Banyoles, Banyoles	≀	07.50	07.50	08.20	08.40	≀	08.50	09.20	09.45	09.45	10.20	10.45	≀	10.55	11.20	11.45	11.45	12.20	12.45	≀	12.55	13.20	13.45
- Banyoles - V. OLIMPICA (direcció Olot)	≀	07.55	07.55	08.25	08.45	≀	08.55	09.25	09.50	09.50	10.25	10.50	≀	11.00	11.25	11.50	11.50	12.25	12.50	≀	13.00	13.25	13.50
Serinyà, Serinyà	≀	08.03		08.32		≀			09.58	09.58		11.00	≀			11.58	11.58		13.00	≀			13.58
Besalú, Besalú	≀	08.08		08.35		08.55			10.03	10.03		11.05	10.55			12.03	12.03		13.05	12.55			14.03
Argelaguer, Argelaguer	≀	08.13				≀			10.08	10.08			≀			12.08	12.08			≀			14.08
Sant Jaume de Llierca, Sant Jaume de Llierca	≀	08.19				≀			10.14	10.14			≀			12.14	12.14			≀			14.14
- Montagut (encreuament)	≀	08.21				≀			10.16	10.16			≀			12.16	12.16			≀			14.16
Castellfollit de la Roca, Castellfollit de la Roca	≀	08.23				≀			10.18	10.18			≀			12.18	12.18			≀			14.18
Sant Joan les Fonts, Sant Joan les Fonts	≀	08.26				≀			10.21	10.21			≀			12.21	12.21			≀			14.21
- la Canya	≀	08.30				≀			10.25	10.25			≀			12.25	12.25			≀			14.25
Olot - Estació d'autobusos, Olot	I07.50	I08.45				I09.20			I10.45	I10.45			I11.20			I12.45	I12.45			I13.20			I14.45

Generic

NOTES	32	31	30	95	30	30	30	30	32	31	30	30	30	30	30	32	30	30	30	30	30	32	30
Girona - Estació d'autobusos, Girona	I13.15	I13.15	I13.40	I14.00	I14.05	I14.10	I14.40	I15.10	I15.15	I15.15	I15.40	I16.05	I16.10	I16.40	I17.10	I17.15	I17.40	I18.05	I18.10	I18.40	I19.10	I19.15	I19.40
Sarrià de Ter, Sarrià de Ter	13.25	13.25	≀	≀	14.25	≀	≀	15.25	15.25	15.25	≀	16.25	≀	≀	17.25	17.25	≀	18.25	≀	≀	19.25	19.25	≀
Riudellots de la Creu, Palol de Revardit	13.28	13.30	≀	≀	≀	≀	≀	15.28	15.28	15.30	≀	≀	≀	≀	17.28	17.28	≀	≀	≀	≀	19.28	19.28	≀
- la Banyeta	13.30	13.32	≀	≀	≀	≀	≀	15.30	15.30	15.32	≀	≀	≀	≀	17.30	17.30	≀	≀	≀	≀	19.30	19.30	≀
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	13.32	13.35	≀	≀	14.32	≀	≀	15.32	15.32	15.35	≀	16.32	≀	≀	17.32	17.32	≀	18.32	≀	≀	19.32	19.32	≀
Borgonyà del Terri, Porqueres	13.35	13.38	≀	≀	14.35	≀	≀	15.35	15.35	15.38	≀	16.35	≀	≀	17.35	17.35	≀	18.35	≀	≀	19.35	19.35	≀
- Mata	13.40	13.42	≀	≀	14.40	≀	≀	15.40	15.40	15.42	≀	16.40	≀	≀	17.40	17.40	≀	18.40	≀	≀	19.40	19.40	≀
Banyoles, Banyoles	13.45	14.00	14.20	14.40	14.45	≀	15.20	15.45	15.45	16.00	16.20	16.45	≀	17.20	17.45	17.45	18.20	18.45	≀	19.20	19.45	19.45	20.20
- Banyoles - V. OLIMPICA (direcció Olot)	13.50		14.25	14.45	14.50	≀	15.25	15.50	15.50		16.25	16.50	≀	17.25	17.50	17.50	18.25	18.50	≀	19.25	19.50	19.50	20.25
Serinyà, Serinyà	13.58				15.00	≀		15.58	15.58			17.00	≀		17.58	17.58		19.00	≀		19.58	19.58	
Besalú, Besalú	14.03				15.05	≀		16.03	16.03			17.05	≀		18.03	18.03		19.05	18.55		20.03	20.03	
Argelaguer, Argelaguer	14.08					≀		16.08	16.08				≀		18.08	18.08			≀		20.08	20.08	
Sant Jaume de Llierca, Sant Jaume de Llierca	14.14					≀		16.14	16.14				≀		18.14	18.14			≀		20.14	20.14	
- Montagut (encreuament)	14.16					≀		16.16	16.16				≀		18.16	18.16			≀		20.16	20.16	
Castellfollit de la Roca, Castellfollit de la Roca	14.18					≀		16.18	16.18				≀		18.18	18.18			≀		20.18	20.18	
Sant Joan les Fonts, Sant Joan les Fonts	14.21					≀		16.21	16.21				≀		18.21	18.21			≀		20.21	20.21	
- la Canya	14.25					≀		16.25	16.25				≀		18.25	18.25			≀		20.25	20.25	
Olot - Estació d'autobusos, Olot	I14.45					I15.15		I16.45	I16.45				I17.15		I18.45	I18.45			I19.20		I20.45	I20.45	

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners 32 Dissabtes feiners 31 Festius 95 Lectius I Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L0326

(e1) Olot - Girona i Girona - Banyoles - Olot

←	Generic				
NOTES	30	30	30	32	30
Girona - Estació d'autobusos, Girona	20.10	20.10	20.40	21.15	21.30
Sarrià de Ter, Sarrià de Ter	≀	20.25	≀	21.25	21.40
Riudellots de la Creu, Palol de Revardit	≀	≀	≀	21.28	21.43
- la Barqueta	≀	≀	≀	21.30	21.45
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	≀	20.32	≀	21.32	21.47
Borgonyà del Terri, Porqueres	≀	20.35	≀	21.35	21.50
- Mata	≀	20.40	≀	21.40	21.57
Banyoles, Banyoles	≀	20.45	21.20	21.45	22.00
- Banyoles - V. OLIMPICA (direcció Olot)	≀	20.50	21.25	21.50	22.05
Serinyà, Serinyà	≀			21.58	22.13
Besalú, Besalú	≀			22.03	22.18
Argelaguer, Argelaguer	≀			22.08	22.23
Sant Jaume de Llierca, Sant Jaume de Llierca	≀			22.14	22.29
- Montagut (encreuament)	≀			22.16	22.31
Castellfollit de la Roca, Castellfollit de la Roca	≀			22.18	22.33
Sant Joan les Fonts, Sant Joan les Fonts	≀			22.2*	22.36
- la Canya	≀			22.25	22.40
Olot - Estació d'autobusos, Olot	21.15			22.45	23.00

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners 32 Dissabtes feiners ǀ Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L1424 Banyoles - Riudellots de la Creu

L1424 Banyoles - Riudellots de la Creu

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

→

NOTES	Generic		
	30	30	30
la Banyeta, Palol de Revardit	07.20	12.38	
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	07.22	12.40	
Borgonyà del Terri, Porqueres	07.25	12.43	
- Mata 1	07.27	12.45	
Banyoles - PAISOS CAT 1, Banyoles	07.29	12.47	15.37
Banyoles	07.33	12.49	15.39
- Banyoles -CAP Plaça Catalunya	07.41	12.53	15.43
- Can Puig - IES Brugulat	07.45	12.55	
- CC Pla Estany - El Coiet	07.55	13.05	15.55

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners

L1424 Banyoles - Riudellots de la Creu

←

NOTES	Generic			
	30	30	30	30
CC Pla Estany - El Coiet, Banyoles		12.10	15.05	15.55
- Can Puig - IES Brugulata		12.12	15.07	15.57
- Banyoles -CAP Plaça Catalunya		12.14	15.09	15.59
Banyoles	07.00	12.18	15.13	16.03
- Banyoles - PAISOS CAT 1	07.02	12.20	15.15	16.05
Mata 1, Porqueres	07.04	12.22	15.17	16.07
- Cornellà del Terri - PONT XETMAR	07.06	12.24	15.19	16.09
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	07.09	12.27	15.22	16.12
la Banyeta, Palol de Revardit	07.11	12.29	15.24	
- Palol de Revardit- Ajuntament	07.14	12.32	15.27	
- Riudellots de la Creu	07.18	12.36	15.31	

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners 80 De dilluns a divendres feiners excepte juliol i agost

L0534 Olot – Barcelona

L0534 Olot - Barcelona

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

→

NOTES	30	277	121	121	64	199	30
c. Tarragona, 129, Barcelona			13.45	16.45	18.45		20.45
- Gran Via - c. Roger de Lluria	09.15	09.30	14.00	17.00	19.00	20.30	21.00
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	10.29	10.44	15.14	18.14	20.14	21.44	22.14
Banyoles, Banyoles	10.37	10.52	15.22	18.22	20.22	21.52	22.22
Besalú, Besalú	10.56	11.11	15.41	18.4'	20.41	22.11	22.41
Argelaguer, Argelaguer	10.58	11.13	15.43	18.43	20.43	22.13	22.43
Castellfollit de la Roca, Castel fòlit de la Roca	11.03	11.18	15.48	18.48	20.48	22.18	22.48
Olot - Estació d'autobusos, Olot	11.25	11.40	16.10	19.10	21.10	22.40	23.10

LLEGENDA

121 Feiners 199 Divendres feiners 277 Dissabtes i festius 30 De dilluns a divendres feiners 31 Festius 64 Diari | Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L0534 Olot - Barcelona

←

NOTES	30	32	30	121	121	64	30
Olot - Estació d'autobusos, Olot	06.15	06.30	07.30	08.40	13.30	16.30	18.30
la Canya, Sant Joan les Fonts	06.20	06.35	07.35	08.45	13.35	16.35	18.35
Sant Joan les Fonts	06.24	06.39	07.39	08.49	13.39	16.39	18.39
Castellfollit de la Roca, Castellfollit de la Roca	06.28	06.43	07.43	08.53	13.43	16.43	18.43
Montagut (encreuament), Sant Jaume de Llierca	06.30	06.45	07.45	08.55	13.45	16.45	18.45
Sant Jaume de Llierca	06.31	06.46	07.46	08.56	13.46	16.46	18.46
Argelaguer, Argelaguer	06.36	06.51	07.51	09.0'	13.51	16.51	18.51
Besalú, Besalú	06.40	06.55	07.55	09.05	13.55	16.55	18.55
Serinyà-Fares (Direcció Girona), Sant Feriol	06.42	06.57	07.57	09.07	13.57	16.57	18.57
Serinyà, Serinyà	06.45	07.00	08.00	09.10	14.00	17.00	19.00
Banyoles, Banyoles	07.00	07.15	08.15	09.25	14.15	17.15	19.15
Mata, Porqueres	07.03	07.18	08.18	09.28	14.18	17.18	19.18
- Borgonyà-Torras 1	07.07	07.22	08.22	09.32	14.22	17.22	19.22
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	07.10	07.25	08.25	09.35	14.25	17.25	19.25
la Banyeta, Palol de Revardit	07.13	07.28	08.28	09.38	14.28	17.28	19.28
- Riudellots de la Creu	07.15	07.30	08.30	09.40	14.30	17.30	19.30
c. d'Aragó, 271, Barcelona	08.45	08.45	09.55	11.15	15.55	18.55	20.55
- c. Tarragona, 129	09.15	09.05	10.15	11.30	16.15	19.15	21.15

LLEGENDA

121 Feiners 30 De dilluns a divendres feiners 32 Dissabtes feiners 31 Festius 64 Diari | Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L0980 BUS PLA DE L'ESTANY

L0980 BUS PLA DE L'ESTANY

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

→	Generic		
NOTES	30	30	30
Palol de Revardit- Ajuntament, Palol de Revardit	07.14	12.32	15.27
- Riudellots de la Creu	07.18	12.36	15.31
- la Banyeta	07.20	12.38	≀
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	07.22	12.40	≀
Cornellà del Terri - PONT XETMAR Porqueres	07.25	12.43	≀
- Mata (Direcció Banyoles)	07.27	12.45	≀
Banyoles - PAISOS CAT 1, Banyoles	07.29	12.47	15.37
- Banyoles 2 (Central)	07.33	12.49	15.39
- CEIP Baldiri Reixach Banyoles	07.37	12.51	15.41
- Banyoles -CAP Plaça Catalunya	07.41	12.53	15.43
- Banyoles - CAN PUIG 1 (direcció Camós)	07.45	12.55	15.45
- CC Pla Estany - El Coiet	07.55	13.05	15.55

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners

L0980 BUS PLA DE L'ESTANY

←	Generic		
NOTES	30	30	30
CC Pla Estany - El Coiet, Banyoles		12.10	15.05
- Banyoles - CAN PUIG 1 (direcció Camós)		12.12	15.07
- Banyoles -CAP Plaça Catalunya		12.14	15.09
- CEIP Baldiri Reixach Banyoles		12.16	15.11
- Banyoles 1 (Central)	07.00	12.18	15.13
- Banyoles - PAISOS CAT 1	07.02	12.20	15.15
Mata, Porqueres	07.04	12.22	15.17
- Cornellà del Terri - PONT XETMAR	07.06	12.24	15.19
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	07.09	12.27	15.22
la Banyeta, Palol de Revardit	07.11	12.29	15.24
- Palol de Revardit- Ajuntament	07.14	12.32	15.27

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners

L0541 Olot - UAB per Banyoles

L0541

Olot - UAB per Banyoles

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

	Generic
NOTES	1BB AR
UAB - Vila Universitària Sud	14.15
Riudellots de la Creu, Palol de Revardit	15.30
- la Banyeta	15.31
Cornellà del Terri, Cornellà del Terri	15.34
Borgonyà-Torras 2, Porqueres	15.36
- Matà	15.39
Banyoles, Banyoles	15.42
Serinyà, Serinyà	15.56
Serinyà-Fares (Direcció Olot), Sant Ferriol	15.58
Besalú, Besalú	16.01
Argelaguer, Argelaguer	16.05
Sant Jaume de Llierca, Sant Jaume de Llierca	16.09
- Montagut (encreuament)	16.10
Castellfollit de la Roca, Castellfollit de la Roca	16.12
Sant Joan les Fonts, Sant Joan les Fonts	16.16
- la Canya	16.20
Olot - Estació d'autobusos, Olot	I16.25

LLEGENDA

1BB Divendres feiners AR O últim dia de classe setmanal I Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L1423 Fontcoberta - Banyoles - Porqueres - Camòs

L1423 Fontcoberta - Banyoles - Porqueres - Camòs

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

NOTES	Generic											
	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Camós - AJUNTAMENT, Camós	07.21	08.21	09.21	10.21	12.01	13.01	14.01	14.53	15.53	16.53	18.33	19.33
- Camós - LA BOBILA 2 (direcció Banyoles)	07.21	08.21	09.21	10.21	12.01	13.01	14.01	14.53	15.53	16.53	18.33	19.33
- Camós - FARMACIA 2 (direcció Banyoles)	07.22	08.22	09.22	10.22	12.02	13.02	14.02	14.54	15.54	16.54	18.34	19.34
Porqueres - C.COLOM 2 (direcció Banyoles), Porqueres	07.23	08.23	09.23	10.23	12.03	13.03	14.03	14.55	15.55	16.55	18.35	19.35
- Porqueres C/Colom-C/Ramon Llull	07.24	08.24	09.24	10.24	12.04	13.04	14.04	14.56	15.56	16.56	18.36	19.36
- Porqueres - MARIA FORTUNY	07.27	08.27	09.27	10.27	12.07	13.07	14.07	14.59	15.59	16.59	18.39	19.39
- Porqueres - PAVELLO	07.28	08.28	09.28	10.28	12.08	13.08	14.08	15.00	16.00	17.00	18.40	19.40
Banyoles - PLA AMETLLER, Banyoles	07.29	08.29	09.29	10.29	12.09	13.09	14.09	15.01	16.01	17.01	18.41	19.41
- Banyoles - C.FORMIGA 2 (direcció Fontcoberta)	07.30	08.30	09.30	10.30	12.10	13.10	14.10	15.02	16.02	17.02	18.42	19.42
- Banyoles - PL.ST.PERE	07.32	08.32	09.32	10.32	12.12	13.12	14.12	15.04	16.04	17.04	18.44	19.44
- Banyoles - MCONSTANTS	07.33	08.33	09.33	10.33	12.13	13.13	14.13	15.05	16.05	17.05	18.45	19.45
- Banyoles - CLINICA SALUS INFIRMORUM	07.34	08.34	09.34	10.34	12.14	13.14	14.14	15.06	16.06	17.06	18.46	19.46
Banyoles	07.36	08.36	09.36	10.36	12.16	13.16	14.16	15.08	16.08	17.08	18.48	19.48
- Banyoles - LA VILA 2 (direcció Olot)	07.38	08.38	09.38	10.38	12.18	13.18	14.18	15.10	16.10	17.10	18.50	19.50
- Banyoles-Pl.Catalunya-C.Cervantes	07.40	08.40	09.40	10.40	12.20	13.20	14.20	15.12	16.12	17.12	18.52	19.52
- Banyoles - MAS PALAU 2 (direcció Fontcoberta)	07.41	08.41	09.41	10.41	12.21	13.21	14.21	15.13	16.13	17.13	18.53	19.53
- Banyoles - CANALETA 2 (direcció Fontcoberta)	07.42	08.42	09.42	10.42	12.22	13.22	14.22	15.14	16.14	17.14	18.54	19.54
- Banyoles - CAN PUIG 2 (direcció Fontcoberta)	07.43	08.43	09.43	10.43	12.23	13.23	14.23	15.15	16.15	17.15	18.55	19.55
Fontcoberta - Crta. Fontcoberta, Fontcoberta	07.49	08.49	09.49	10.49	12.29	13.29	14.29	15.21	16.21	17.21	19.01	20.01
- Fontcoberta - Crta.Esponellà 2	07.58	08.58	09.58	10.58	12.38	13.38	14.38	15.30	16.30	17.30	19.10	20.10

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners

L1423 Fontcoberta - Banyoles - Porqueres - Camòs

NOTES	Generic											
	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Fontcoberta - Crta.Esponellà 1, Fontcoberta	06.58	07.58	08.58	09.58	11.38	12.38	13.38	14.30	15.30	16.30	18.10	19.10
Banyoles - CAN PUIG 1 (direcció Camós), Banyoles	07.02	08.02	09.02	10.02	11.42	12.42	13.42	14.34	15.34	16.34	18.14	19.14
- Banyoles - CANALETA 1 (direcció Camós)	07.04	08.04	09.04	10.04	11.44	12.44	13.44	14.36	15.36	16.36	18.16	19.16
- Banyoles - MAS PALAU 1 (direcció Camós)	07.05	08.05	09.05	10.05	11.45	12.45	13.45	14.37	15.37	16.37	18.17	19.17
- Banyoles-Pl.Catalunya-C.Cervantes	07.06	08.06	09.06	10.06	11.46	12.46	13.46	14.38	15.38	16.38	18.18	19.18
- Banyoles - LA VILA 1 (direcció Girona)	07.08	08.08	09.08	10.08	11.48	12.48	13.48	14.40	15.40	16.40	18.20	19.20
Banyoles	07.10	08.10	09.10	10.10	11.50	12.50	13.50	14.42	15.42	16.42	18.22	19.22
- Banyoles - PAISOS CAT 1	07.13	08.13	09.13	10.13	11.53	12.53	13.53	14.45	15.45	16.45	18.25	19.25
- Banyoles - C.FORMIGA 1 (direcció Camós)	07.14	08.14	09.14	10.14	11.54	12.54	13.54	14.46	15.46	16.46	18.26	19.26
- Banyoles -Parc de Manel SADERRA	07.15	08.15	09.15	10.15	11.55	12.55	13.55	14.47	15.47	16.47	18.27	19.27
Porqueres - C.COLOM 1 (direcció Camós), Porqueres	07.17	08.17	09.17	10.17	11.57	12.57	13.57	14.49	15.49	16.49	18.29	19.29
Camós - FARMACIA 1 (direcció Camós), Camós	07.18	08.18	09.18	10.18	11.58	12.58	13.58	14.50	15.50	16.50	18.30	19.30
- Camós - LA BOBILA 1 (direcció Camós)	07.19	08.19	09.19	10.19	11.59	12.59	13.59	14.51	15.51	16.51	18.31	19.31
- Camós - AJUNTAMENT	07.20	08.20	09.20	10.20	12.00	13.00	14.00	14.52	15.52	16.52	18.32	19.32

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners

L1839 Clic.cat - Pla de l'Estany/Vilavenut

L1839

Clic.cat - Pla de l'Estany/Vilavenut

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

	Generic			
NOTES	30 1IA	30 1SH	30 213	30 38
Banyoles -CAP Plaça Catalunya, Banyoles	09.00	12.00	16.00	19.00
- Banyoles 2 (Central)	09.02	12.02	16.02	19.02
- Banyoles - PAISOS CAT 1	09.04	12.04	16.04	19.04
Pujals de Cavallers, Cornellà del Terri	09.11	12.11	16.11	19.11
- Pujals de Pagesos	09.14	12.14	16.14	19.14
Vilamarí, Vilademuls	09.15	12.15	16.15	19.15
- Sant Esteve de Guialbes	09.18	12.18	16.18	19.18
- Terradelles	09.29	12.29	16.29	19.29
Vilademuls	09.32	12.32	16.32	19.32
- Galliners	09.34	12.34	16.34	19.34
Vilavenut, Fontcoberta	09.41	12.41	16.41	19.41
Puigpalter, Banyoles	09.44	12.44	16.44	19.44
- Banyoles -CAP Plaça Catalunya	09.48	12.48	16.48	19.48
- Banyoles 2 (Central)	09.50	12.50	16.50	19.50
- Banyoles -CAP Plaça Catalunya	09.51	12.51	16.51	19.51

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners

1IA Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

1SH Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

213 Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

38 Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

L1840 (Clic.cat) Pla de l'Estany/Can Puig

L1840 (Clic.cat) Pla de l'Estany/Can Puig

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

	Generic							
NOTES	30 YK	30 NF	30 3M	30 3N	30 1IO	30 1IR	30 21O	30 21P
Banyoles -CAP Plaça Catalunya, Banyoles	07.48	09.48	10.48	12.48	14.48	16.48	17.48	19.48
- Banyoles 2 (Central)	07.50	09.50	10.50	12.50	14.50	16.50	17.50	19.50
- Banyoles - PAISOS CAT 1	07.51	09.51	10.51	12.51	14.51	16.51	17.51	19.51
- Can Puig (Mestre Mateu/Catalunya)	07.51	09.51	10.51	12.51	14.51	16.51	17.51	19.51
- Can Puig - Mestre Mateu, 2	07.51	09.51	10.51	12.51	14.51	16.51	17.51	19.51
- Can Puig - c. Bosc / c. Figueres	07.52	09.52	10.52	12.52	14.52	16.52	17.52	19.52
- Can Puig c. Figueres	07.53	09.53	10.53	12.53	14.53	16.53	17.53	19.53
- Can Puig - c. Boi Juscafresa / ctra.F.	07.54	09.54	10.54	12.54	14.54	16.54	17.54	19.54
- Banyoles - MAS PALAU 1 (direcció Camós)	07.55	09.55	10.55	12.55	14.55	16.55	17.55	19.55
- Banyoles -CAP Plaça Catalunya	08.00	10.00	11.00	13.00	15.00	17.00	18.00	20.00

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners

1IO Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

1IR Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

21O Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

21P Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

3M Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

3N Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

NF Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

YK Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

L1838 (Clic.cat) Pla de l'Estany/Mieres

L1838 (Clic.cat) Pla de l'Estany/Mieres

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

	Generic			
NOTES	30 ME	30 XJ	30 17J	30 2W
Banyoles -CAP Plaça Catalunya, Banyoles	08.00	11.00	15.00	18.00
- Banyoles 2 (Central)	08.02	11.02	15.02	18.02
- Banyoles - PAISOS CAT 1	08.04	11.04	15.04	18.04
- Banyoles - CLINICA SALUS INFIRMORUM	08.06	11.06	15.06	18.06
- Banyoles Estany	08.07	11.07	15.07	18.07
- Banyoles Urb. Font Pudosa	08.08	11.08	15.08	18.08
Porqueres Cal Germà, Porqueres	08.10	11.10	15.10	18.10
Sant Miquel de Campmajor TAD	08.18	11.18	15.18	18.18
Mieres carretera, Mieres	08.25	11.25	15.25	18.25
- Mieres centre	08.26	11.26	15.26	18.26
Sant Miquel de Campmajor TAD	08.35	11.35	15.35	18.35
Porqueres Cal Germà, Porqueres	08.43	11.43	15.43	18.43
Banyoles Urb. Font Pudosa, Banyoles	08.44	11.44	15.44	18.44
- Banyoles - CLINICA SALUS INFIRMORUM	08.47	11.47	15.47	18.47
- Banyoles - PAISOS CAT 1	08.50	11.50	15.50	18.50
- Banyoles 2 (Central)	08.54	11.55	15.55	18.55
- Banyoles -CAP Plaça Catalunya	09.00	12.00	16.00	19.00

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners

17J Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

2W Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

ME Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

XJ Servei a la demanda Clic.cat el Pla de l'Estany. Reserva prèvia al tlf. 972204868 de 8 a 20h o bé a través de la app Nemi amb 15 minuts de marge

L0062 Banyoles - Olot (per Mieres)

L0062 Banyoles - Olot (per Mieres)

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

Generic

NOTES	74	32	32
Olot - Estació d'autobusos, Olot	I07.15		
Santa Pau, Santa Pau	07.30		
Mieres, Mieres	07.50	07.50	13.10
Sant Miquel de Campmajor, Sant Miquel de Campmajor	08.00	08.00	13.20
Banyoles, Banyoles	08.15	08.15	13.35

LLEGENDA 32 Dissabtes feiners 74 Dimecres feiners I Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L0062 Banyoles - Olot (per Mieres)

Generic

NOTES	32	32	74
Banyoles, Banyoles	07.25	12.45	12.45
Sant Miquel de Campmajor, Sant Miquel de Campmajor	07.40	13.00	13.00
Mieres, Mieres	07.50	13.10	13.10
Santa Pau, Santa Pau			13.30
Olot - Estació d'autobusos, Olot			I13.45

LLEGENDA 32 Dissabtes feiners 74 Dimecres feiners I Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L1323 Vilafreser - Bàscara (per Vilademuls)

L1323 Vilafreser - Bàscara (per Vilademuls)

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

→	Generic
NOTES	178
N-II - Bàscara, Bàscara	11.00
- CAP Bascara	11.01
Parets d'Empordà, Vilademuls	11.03
- Orfes	11.06
- Galliners	11.12
Vilademuls	11.15
- Terradelles	11.19
- Creu de Viadera	11.26
- Sant Esteve de Guialbes	11.29
- Les Olives (Vilademuls)	11.33
- N-II - La Sausa	11.37
- N-II - Vilafreser	11.39
- Vilafreser	11.40

LLEGENDA

178 De dimarts a divendres feiners

L1323 Vilafreser - Bàscara (per Vilademuls)

←	Generic
NOTES	178
Vilafreser, Vilademuls	08.20
- N-II - Vilafreser	08.21
- N-II - La Sausa	08.23
- Les Olives (Vilademuls)	08.27
- Sant Esteve de Guialbes	08.31
- Creu de Viadera	08.34
- Terradelles	08.41
Vilademuls	08.45
- Galliners	08.48
- Orfes	08.54
- Parets d'Empordà	08.57
CAP Bascara, Bàscara	08.59
- N-II - Bàscara	09.00

LLEGENDA

178 De dimarts a divendres feiners

L0803 Olot – Figueres

L0803 Olot - Figueres

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

NOTES	Generic										
	30	32	30	34	30	30	32	30	32	34	30
Figueres - Estació d'autobusos, Figueres	07.15	07.45	09.30	10.15	11.30	13.15	13.15	17.15	17.15	17.15	20.15
Vilafant, Vilafant	07.25	07.55	09.40	10.25	11.40	13.27	13.25	17.25	17.25	17.25	20.25
Avinyonet de Puigventós, Avinyonet de Puigventós	07.30	08.00	09.45	10.30	11.45	13.30	13.30	17.30	17.30	17.30	20.30
Navata, Navata	07.35	08.05	09.50	10.35	11.50	13.35	13.35	17.35	17.35	17.35	20.35
Can Vilà <1>, Cabanelles	07.37	08.07	09.52	10.37	11.52	13.37	13.37	17.37	17.37	17.37	20.37
- Queixàs	07.38	08.08	09.53	10.38	11.53	13.38	13.38	17.38	17.38	17.38	20.38
la Guixera, Crespià	07.39	08.09	09.54	10.39	11.54	13.39	13.39	17.39	17.39	17.39	20.39
Maià de Montcal, Maià de Montcal	07.40	08.10	09.55	10.40	11.55	13.40	13.40	17.40	17.40	17.40	20.40
Besalú, Besalú	07.45	08.15	10.00	10.45	12.00	13.45	13.45	17.45	17.45	17.45	20.45
Argelaguer, Argelaguer	|	08.21	|	10.51	|	|	13.51	|	17.51	17.51	|
Sant Jaume de Llierca, Sant Jaume de Llierca	|	08.25	|	10.55	|	|	13.55	|	17.55	17.55	|
- Montagut (encreuament)	|	08.29	|	10.59	|	|	13.59	|	17.59	17.59	|
Castellfollit de la Roca, Castellfollit de la Roca	|	08.33	|	11.03	|	|	14.03	|	18.03	18.03	|
Sant Joan les Fonts, Sant Joan les Fonts	|	08.37	|	11.07	|	|	14.07	|	18.07	18.07	|
- la Canya	|	08.41	|	11.11	|	|	14.11	|	18.11	18.11	|
Olot - Estació d'autobusos, Olot	08.15	08.45	10.30	11.15	12.30	14.15	14.15	18.15	18.15	18.15	21.15	

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners 32 Dissabtes feiners 34 Festius | Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L0803 Olot - Figueres

NOTES	Generic										
	30	32	34	32	30	30	30	30	34	30	32
Olot - Estació d'autobusos, Olot	06.15	06.45	09.00	09.00	09.00	11.15	13.15	15.15	18.45	18.45	18.45
la Canya, Sant Joan les Fonts	|	06.49	09.04	09.04	|	|	|	|	18.49	|	18.49
Sant Joan les Fonts	|	06.53	09.08	09.08	|	|	|	|	18.53	|	18.53
Castellfollit de la Roca, Castellfollit de la Roca	|	06.57	09.12	09.12	|	|	|	|	18.57	|	18.57
Montagut (encreuament), Sant Jaume de Llierca	|	07.01	09.16	09.16	|	|	|	|	19.01	|	19.01
Sant Jaume de Llierca	|	07.05	09.20	09.20	|	|	|	|	19.05	|	19.05
Argelaguer, Argelaguer	|	07.09	09.24	09.24	|	|	|	|	19.09	|	19.09
Besalú, Besalú	06.45	07.15	09.30	09.30	09.30	11.45	13.45	15.45	19.15	19.15	19.15
Maià de Montcal, Maià de Montcal	06.47	07.17	09.32	09.32	09.32	11.47	13.47	15.47	19.17	19.17	19.17
la Guixera, Crespià	06.49	07.19	09.34	09.34	09.34	11.49	13.49	15.49	19.19	19.19	19.19
Queixàs, Cabanelles	06.51	07.21	09.36	09.36	09.36	11.51	13.51	15.51	19.21	19.21	19.21
- Can Vilà <1>	06.52	07.23	09.38	09.38	09.37	11.52	13.52	15.52	19.23	19.22	19.23
Navata, Navata	06.53	07.25	09.40	09.40	09.38	11.53	13.53	15.53	19.25	19.23	19.25
Avinyonet de Puigventós, Avinyonet de Puigventós	06.55	07.28	09.43	09.43	09.40	11.55	13.55	15.55	19.28	19.25	19.28
Vilafant, Vilafant	07.00	07.33	09.48	09.48	09.45	12.00	14.00	16.00	19.33	19.30	19.33
Figueres - Estació d'autobusos, Figueres	07.15	07.45	10.00	10.00	10.00	12.15	14.15	16.15	19.45	19.45	19.45

LLEGENDA

30 De dilluns a divendres feiners 32 Dissabtes feiners 34 Festius | Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

107 Bus Banyoles



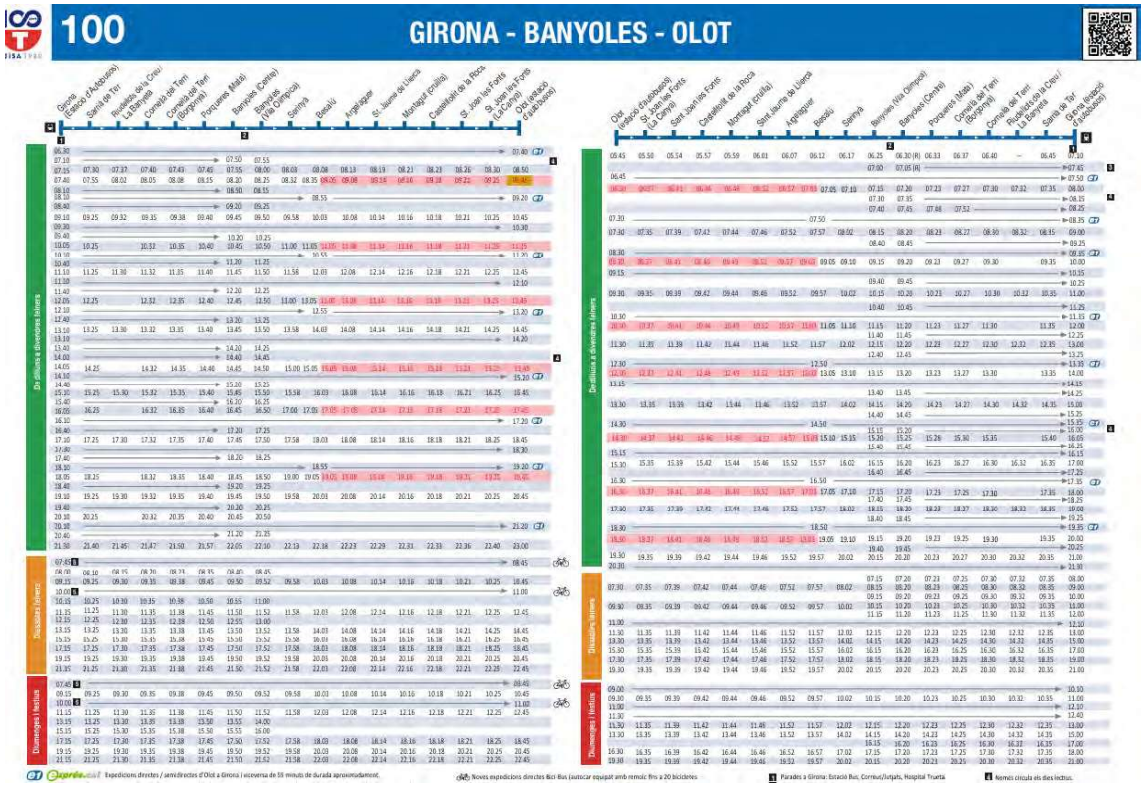
Feiners de dilluns a divendres

06.58	07.02	07.04	07.05	07.06	07.08	07.10	07.13	07.14	07.15	07.16	07.18	07.18	07.19	07.20
07.58	08.02	08.04	08.05	08.06	08.08	08.10	08.13	08.14	08.15	08.16	08.18	08.18	08.19	08.20
08.58	09.02	09.04	09.05	09.06	09.08	09.10	09.13	09.14	09.15	09.16	09.18	09.18	09.19	09.20
09.58	10.02	10.04	10.05	10.06	10.08	10.10	10.13	10.14	10.15	10.16	10.18	10.18	10.19	10.20
11.38	11.42	11.44	11.45	11.46	11.48	11.50	11.53	11.54	11.55	11.56	11.58	11.58	11.59	12.00
12.38	12.42	12.44	12.45	12.46	12.48	12.50	12.53	12.54	12.55	12.56	12.58	12.58	12.59	13.00
13.38	13.42	13.44	13.45	13.46	13.48	13.50	13.53	13.54	13.55	13.56	13.58	13.58	13.59	14.00
14.30	14.34	14.36	14.37	14.38	14.40	14.42	14.45	14.46	14.47	14.48	14.50	14.50	14.51	14.52
15.30	15.34	15.36	15.37	15.38	15.40	15.42	15.45	15.46	15.47	15.48	15.50	15.50	15.51	15.52
16.30	16.34	16.36	16.37	16.38	16.40	16.42	16.45	16.46	16.47	16.48	16.50	16.50	16.51	16.52
18.10	18.14	18.16	18.17	18.18	18.20	18.22	18.25	18.26	18.27	18.28	18.30	18.30	18.31	18.32
19.10	19.14	19.16	19.17	19.18	19.20	19.22	19.25	19.26	19.27	19.28	19.30	19.30	19.31	19.32



Feiners de dilluns a divendres

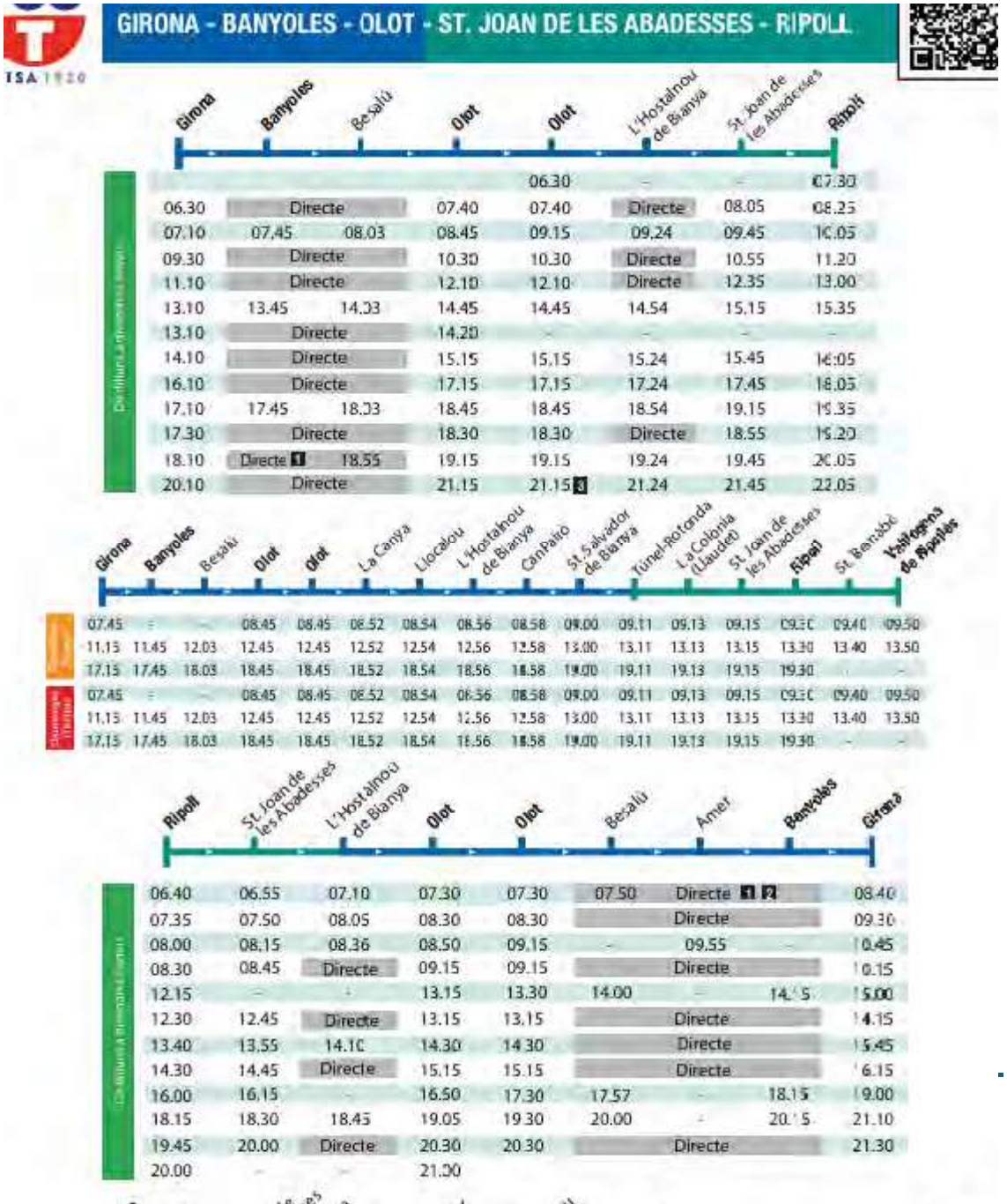
07.21	07.21	07.22	07.23	07.25	07.26	07.27	07.28	07.29	07.30	07.32	07.33	07.34	07.36	07.38	07.40	07.41	07.42	07.43	07.48	07.49	07.57
08.21	08.21	08.22	08.23	08.25	08.26	08.27	08.28	08.29	08.30	08.32	08.33	08.34	08.36	08.38	08.40	08.41	08.42	08.43	08.48	08.49	08.57
09.21	09.21	09.22	09.23	09.25	09.26	09.27	09.28	09.29	09.30	09.32	09.33	09.34	09.36	09.38	09.40	09.41	09.42	09.43	09.48	09.49	09.57
10.21	10.21	10.22	10.23	10.25	10.26	10.27	10.28	10.29	10.30	10.32	10.33	10.34	10.36	10.38	10.40	10.41	10.42	10.43	10.48	10.49	10.57
12.01	12.01	12.02	12.03	12.05	12.06	12.07	12.08	12.09	12.10	12.12	12.13	12.14	12.16	12.18	12.20	12.21	12.22	12.23	12.28	12.29	12.37
13.01	13.01	13.02	13.03	13.05	13.06	13.07	13.08	13.09	13.10	13.12	13.13	13.14	13.16	13.18	13.20	13.21	13.22	13.23	13.28	13.29	13.37
14.01	14.01	14.02	14.03	14.05	14.06	14.07	14.08	14.09	14.10	14.12	14.13	14.14	14.16	14.18	14.20	14.21	14.22	14.23	14.28	14.29	14.29
14.33	14.53	14.54	14.55	14.57	14.58	14.59	15.00	15.01	15.02	15.04	15.05	15.06	15.08	15.10	15.12	15.13	15.14	15.15	15.20	15.21	15.29
15.53	15.53	15.54	15.55	15.57	15.58	15.59	16.00	16.01	16.02	16.04	16.05	16.06	16.08	16.10	16.12	16.13	16.14	16.15	16.20	16.21	16.29
16.53	16.53	16.54	16.55	16.57	16.58	16.59	17.00	17.01	17.02	17.04	17.05	17.06	17.08	17.10	17.12	17.13	17.14	17.15	17.20	17.21	17.29
18.33	18.33	18.34	18.35	18.37	18.38	18.39	18.40	18.41	18.42	18.44	18.45	18.46	18.48	18.50	18.52	18.53	18.54	18.55	19.00	19.01	19.09
19.33	19.33	19.34	19.35	19.37	19.38	19.39	19.40	19.41	19.42	19.44	19.45	19.46	19.48	19.50	19.52	19.53	19.54	19.55	20.00	20.01	20.09


100
GIRONA - BANYOLES - OLOT



Feiners de dilluns a divendres

Banyoles (CC Pla Estany - El Coiet)	–	12.10	15.05	16.00
Banyoles (can Puig - Institut J.Brugulat)	–	12.12	15.07	16.02
Banyoles (CAP - Pl. Catalunya)	–	12.14	15.09	16.04
Banyoles (escola Baldiri Reixach)	–	12.16	15.11	16.06
Banyoles	07.00	12.18	15.13	16.08
Banyoles (Pl. Països Catalans)	07.02	12.20	15.15	16.10
Porqueres (Mata)	07.04	12.22	15.17	16.12
Cornellà del Terri (pol. ind.Pont Xetmar)	07.06	12.24	15.19	16.14
Cornellà del Terri	07.09	12.27	15.22	16.17
Palol de Revardit (La Banyeta)	07.11	12.29	15.24	–
Palol de Revardit	07.14	12.32	15.27	–
Riudellots de la Creu	07.18	12.36	15.31	–
Palol de Revardit (La Banyeta)	07.20	12.38		–
Cornellà del Terri	07.22	12.40	DIRECTE	–
Cornellà del Terri (Borgonyà)	07.25	12.43		–
Porqueres (Mata)	07.27	12.45		–
Banyoles (Pl. Països Catalans)	07.29	12.47	15.37	–
Banyoles	07.33	12.49	15.39	–



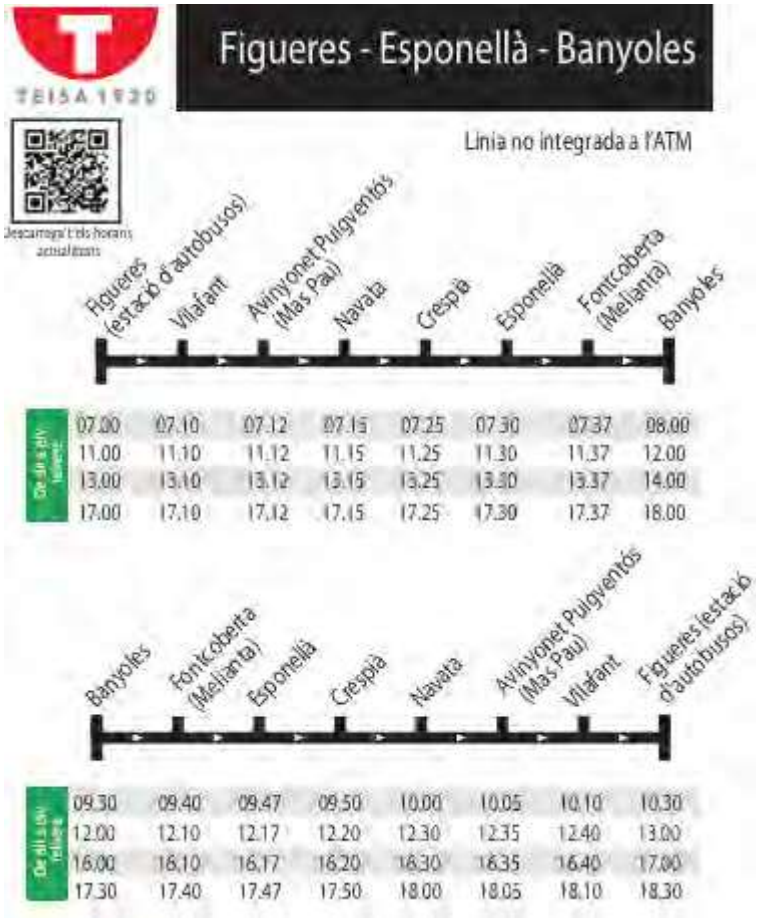
GIRONA - BANYOLES - OLOT - ST. JOAN DE LES ABADESSES - RIPOLL

TSA 1920

Girona	Banyoles	Besalú	Olot	Olot	L'Hostalnou de Bianya	St. Joan de les Abadesses	Ripoll
				06.30	-	-	07.30
06.30	Directe		07.40	07.40	Directe	08.05	08.25
07.10	07.45	08.03	08.45	09.15	09.24	09.45	10.05
09.30	Directe		10.30	10.30	Directe	10.55	11.20
11.10	Directe		12.10	12.10	Directe	12.35	13.00
13.10	13.45	14.03	14.45	14.45	14.54	15.15	15.35
13.10	Directe		14.20	-	-	-	-
14.10	Directe		15.15	15.15	15.24	15.45	16:05
16.10	Directe		17.15	17.15	17.24	17.45	18.05
17.10	17.45	18.03	18.45	18.45	18.54	19.15	19.35
17.30	Directe		18.30	18.30	Directe	18.55	19.20
18.10	Directe 1	18.55	19.15	19.15	19.24	19.45	20.05
20.10	Directe		21.15	21.15 3	21.24	21.45	22.05

Girona	Banyoles	Besalú	Olot	Olot	La Canya	Llocalou	L'Hostalnou de Bianya	Can Pasio	St. Salvador de Bianya	Túnel-Rotonda	La Colònia (Lauder)	St. Joan de les Abadesses	Ripoll	St. Bernabé	Vallfogona de Ripollès
07.45	-	-	08.45	08.45	08.52	08.54	08.56	08.58	09.00	09.11	09.13	09.15	09.30	09.40	09.50
11.15	11.45	12.03	12.45	12.45	12.52	12.54	12.56	12.58	13.00	13.11	13.13	13.15	13.30	13.40	13.50
17.15	17.45	18.03	18.45	18.45	18.52	18.54	18.56	18.58	19.00	19.11	19.13	19.15	19.30	-	-
07.45	-	-	08.45	08.45	08.52	08.54	08.56	08.58	09.00	09.11	09.13	09.15	09.30	09.40	09.50
11.15	11.45	12.03	12.45	12.45	12.52	12.54	12.56	12.58	13.00	13.11	13.13	13.15	13.30	13.40	13.50
17.15	17.45	18.03	18.45	18.45	18.52	18.54	18.56	18.58	19.00	19.11	19.13	19.15	19.30	-	-

Ripoll	St. Joan de les Abadesses	L'Hostalnou de Bianya	Olot	Olot	Besalú	Amer	Banyoles	Girona
06.40	06.55	07.10	07.30	07.30	07.50	Directe 1 2		08.40
07.35	07.50	08.05	08.30	08.30		Directe		09.30
08.00	08.15	08.36	08.50	09.15	-	09.55	-	10.45
08.30	08.45	Directe	09.15	09.15		Directe		10.15
12.15	-	-	13.15	13.30	14.00	-	14.15	15.00
12.30	12.45	Directe	13.15	13.15		Directe		14.15
13.40	13.55	14.10	14.30	14.30		Directe		15.45
14.30	14.45	Directe	15.15	15.15		Directe		16.15
16.00	16.15	-	16.50	17.30	17.57	-	18.15	19.00
18.15	18.30	18.45	19.05	19.30	20.00	-	20.15	21.10
19.45	20.00	Directe	20.30	20.30		Directe		21.30
20.00	-	-	21.00					


TEISA 1920
Figueres - Esponellà - Banyoles
Línia no integrada a l'ATM
Figueres (estació d'autobusos)
Vilafant
Avinyonet Puigventós (Mas Pau)
Navata
Crespià
Esponellà
Fontcoberta (Meliana)
Banyoles
07.00 07.10 07.12 07.15 07.25 07.30 07.37 08.00
11.00 11.10 11.12 11.15 11.25 11.30 11.37 12.00
13.00 13.10 13.12 13.15 13.25 13.30 13.37 14.00
17.00 17.10 17.12 17.15 17.25 17.30 17.37 18.00
Banyoles
Fontcoberta (Meliana)
Esponellà
Crespià
Navata
Avinyonet Puigventós (Mas Pau)
Vilafant
Figueres (estació d'autobusos)
09.30 09.40 09.47 09.50 10.00 10.05 10.10 10.30
12.00 12.10 12.17 12.20 12.30 12.35 12.40 13.00
16.00 16.10 16.17 16.20 16.30 16.35 16.40 17.00
17.30 17.40 17.47 17.50 18.00 18.05 18.10 18.30



GIRONA-BANYOLES-OLOT-CAMPRODON-VALLTER 2000

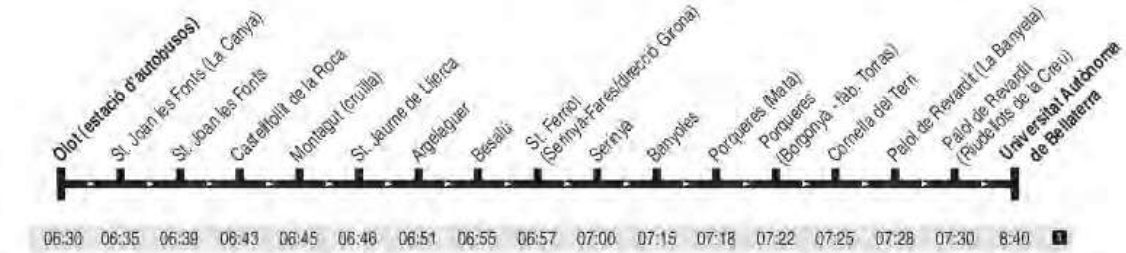
Dissabtes, diumenges i festius dels mesos de gener, febrer i març (temporada d'esquí Vallter 2000)

Girona	Estació d'Autobusos (pl. Espanya S/N)	7:00
Banyoles	Banyoles Centre (Av. Països Catalans, 23)	7:20
Besalú	Centre (carretera d'Olot, 1)	7:30
Olot	Estació d'Autobusos (c/ Bisbe Lorenzana, 20)	7:50
Sant Pau S.	Centre (Av. de la Vall, 36)	8:10
Camprodon	Estació d'Autobusos (c/ de la Vila s/n)	8:20
Llanars	Centre (c/ Catalunya, s/n)	8:25
Vilallonga	Centre (c/ Catalunya, 17)	8:30
Vilallonga	Trencant de Tregurà (trencant GIV-5264)	8:35
Setcases	Rotonda de l'entrada (c/ Vilallonga a la rotonda)	8:40
Vallter 2000	Estació d'Esquí	9:00

Vallter 2000	Estació d'Esquí	16:00
Setcases	Rotonda de l'entrada (c/ Vilallonga a la rotonda)	16:20
Vilallonga	Trencant de Tregurà (trencant GIV-5264)	16:25
Vilallonga	Centre (c/ Catalunya, 17)	16:30
Llanars	Centre (c/ Catalunya, s/n)	16:35
Camprodon	Estació d'Autobusos (c/ de la Vila , s/n)	16:40
Sant Pau S.	Centre (Av. de la Vall, 36)	16:50
Olot	Estació d'Autobusos (c/ Bisbe Lorenzana, 20)	17:10
Besalú	Centre (carretera d'Olot, 1)	17:30
Banyoles	Centre (Av. Països Catalans, 23)	17:40
Girona	Estació d'Autobusos (pl. Espanya S/N)	18:00

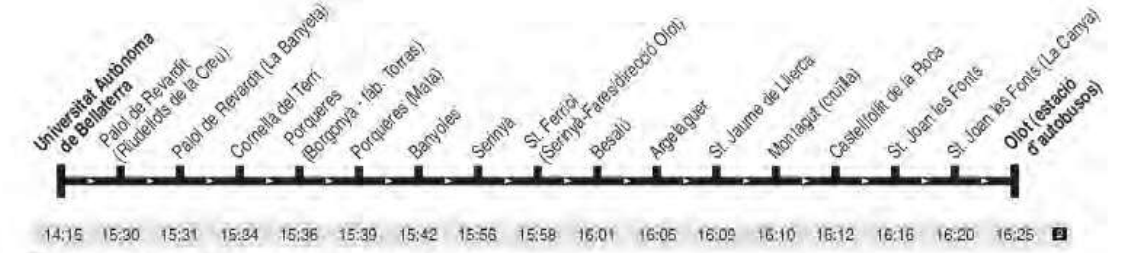
Olot - Banyoles - U.A.Bellaterra

Línia no integrada a l'ATM



06:30	06:35	06:39	06:43	06:45	06:46	06:51	06:55	06:57	07:00	07:15	07:18	07:22	07:25	07:28	07:30	8:40 [1]

[1] Circula dilluns lectiu o primer dia de classe setmanal a partir de la data d'inici de servei.



14:15	15:30	15:31	15:34	15:36	15:39	15:42	15:56	15:58	16:01	16:05	16:09	16:10	16:12	16:16	16:20	16:25 [2]

[2] Circula divendres lectiu o últim dia de classe setmanal a partir de la data d'inici de servei.

Annex – 4. Plànols



Consell Comarcal del Pla de l'Estany	CONSULTORIA: intra	TÍTOL DE L'ESTUDI: **PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY**	TÍTOL DEL PLÀNOL: **LOCALITZACIÓ DE LA COMARCA SOBRE EL TOTAL DE CATALUNYA**	DATA: **OCTUBRE 2025** ESCALA: **1:1.000.000**	PLÀNOL: **01**

N

Llegenda

- LIMIT PLA DE L'ESTANY
- LÍMIT COMARQUES
- ELEVACIONS DEL TERRENY:
  - 1.500
  - 0

0 5 10 km

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI: **PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY**

TÍTOL DEL PLÀNOL: **MODEL D'ELEVACIONS**

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:80.000**

PLÀNOL: **02**

N

Llegenda

- LÍMIT PLA DE L'ESTANY
- FERROCARRIL

XARXA VIÀRIA:

- Autovia
- Carretera multicarril
- Carretera convencional
- Urbà

0 3 6 9 km

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

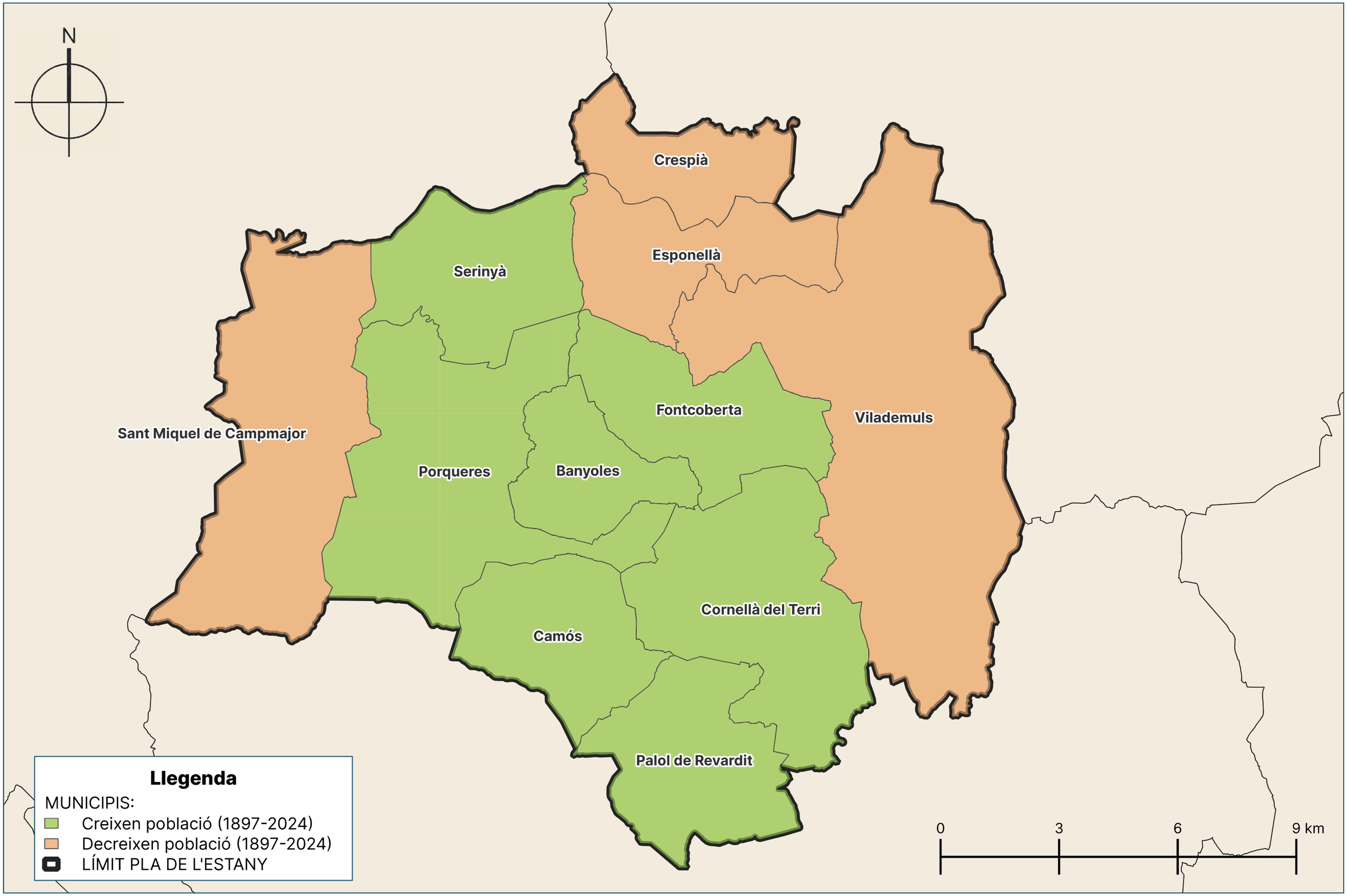
TÍTOL DE L'ESTUDI: **PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY**

TÍTOL DEL PLÀNOL: **XARXA VIÀRIA I RERROVIÀRIA DEL PLA DE L'ESTANY**

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:77.000**

PLÀNOL: **03**



Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

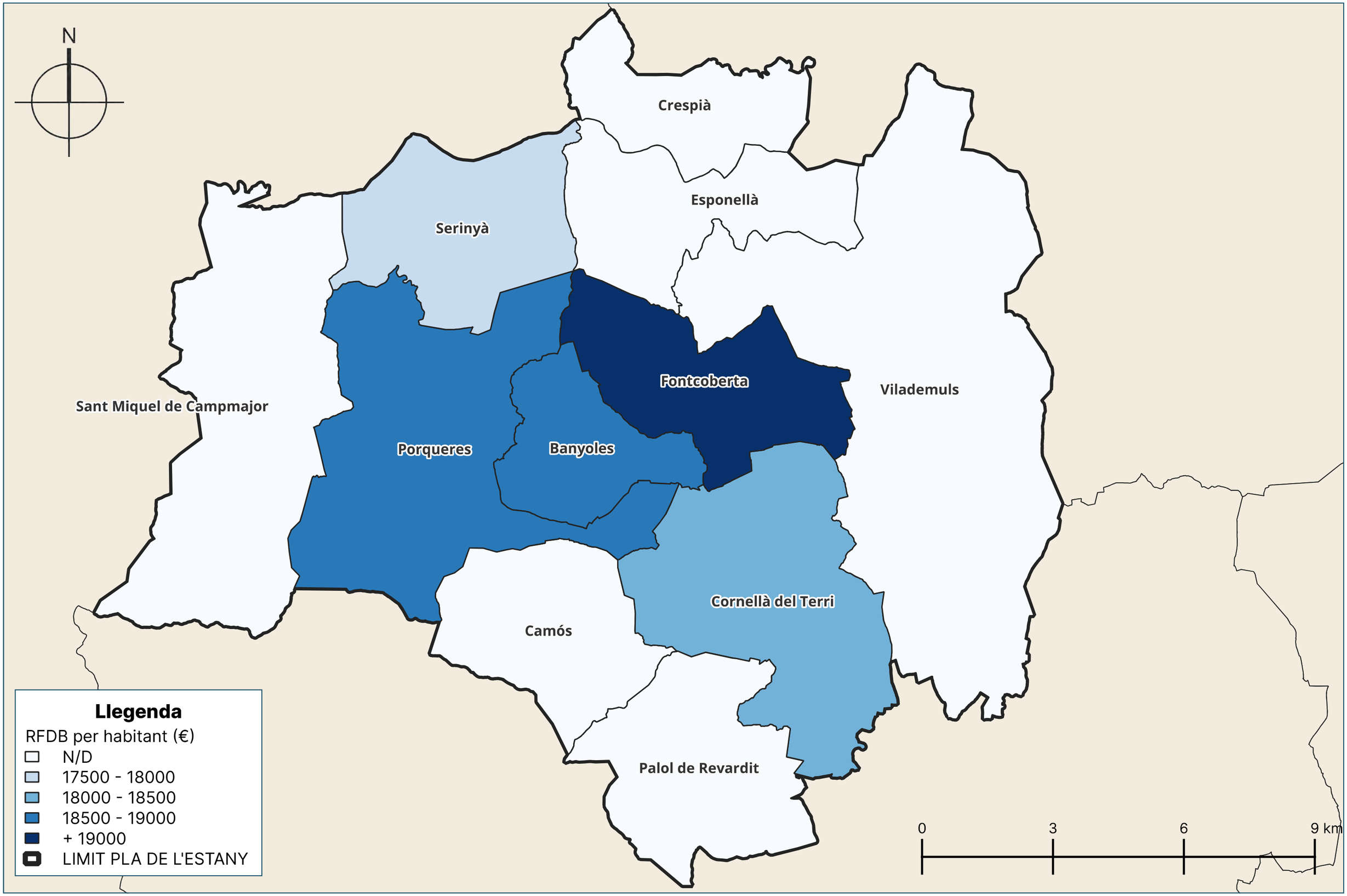
TÍTOL DE L'ESTUDI:
PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY

TÍTOL DEL PLÀNOL:
MAPA COMARCAL CREIXEMENT DEMOGRÀFIC PER MUNICIPIS (1897-2024)

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:85.000**

PLÀNOL: **04**



Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI: **PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY**

TÍTOL DEL PLÀNOL: **DISTRIBUCIÓ DE RENDES ALS MUNICIPIS DEL PLA DE L'ESTANY (2022)**

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:77.000**

PLÀNOL: **05**

N

Crespià

Esponellà

Serinyà

Sant Miquel de Campmajor

Fontcoberta

Vilademuls

Porqueres

Banyoles

Cornellà del Terri

Camós

Palol de Revardit

Llegenda

POBLACIÓ 2024 (hab)

- 242 - 247
- 247 - 842
- 842 - 1439
- 1439 - 4723
- 4723 - 20506
- LIMIT PLA DE L'ESTANY

0 3 6 9 km

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI:

PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY

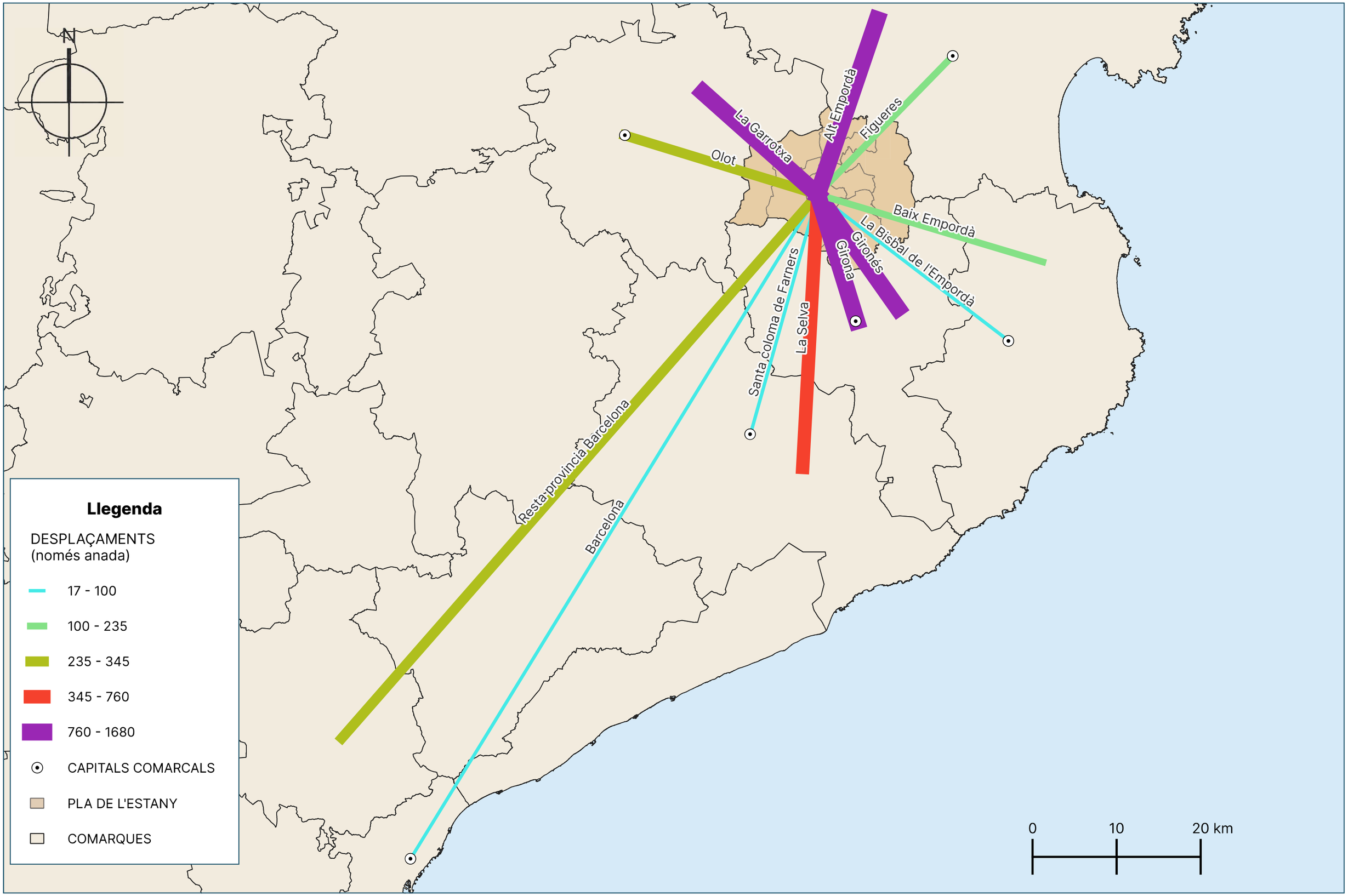
TÍTOL DEL PLÀNOL:

DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ AL PLA DE L'ESTANY (2024)

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:85.000**

PLÀNOL: **06**



Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI:
PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY

TÍTOL DEL PLÀNOL:
REPRESENTACIÓ FLUXOS EXTRACOMARCALS PLA DE L'ESTANY

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:400.000**

PLÀNOL: **07**

N

Crespià

Esponellà

Serinyà

Fontcoberta

Vilademuls

Sant Miquel de Campmajor

Porqueres

Banyoles

Cornellà del Terri

Camós

Palol de Revardit

Llegenda

FLUXOS INTRACOMARCALS:

- 0 - 2
- 2 - 10
- 10 - 20
- 20 - 80
- 80 - 200
- 200 - 350
- 350 - 715
- MUNICIPIS PLA DE L'ESTANY
- COMARQUES

0 3.000 6.000 9.000 m

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI:

PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY

TÍTOL DEL PLÀNOL:

REPRESENTACIÓ FLUXOS INTRACOMARCALS PLA DE L'ESTANY

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:84.515**

PLÀNOL: **08**

N

Llegenda

- MUNICIPIS
- AREES DE POBLAMENT

Bus:

- Parades de Bus

Línies de bus:

- (Clic.cat) Pla de l'Estany/Can PuigL1840
- (Clic.cat) Pla de l'Estany/MieresL1838
- (e1) Olot - Girona i Girona - Banyoles - OlotL0326
- aeroport del Prat-Barcelona-Girona-Figueres per A7L1316
- Banyoles - Olot (per Mieres)L0062
- Banyoles - Riudellots de la CreuL1424
- Barcelona Nord (estació d'autobusos) - CadaquésL1120
- BUS PLA DE L'EstanyL0980
- Clic.cat - Pla de l'Estany/VilavenutL1839
- Figueres - Banyoles (per Esponellà)L0301
- Fontcoberta - Banyoles - Porqueres - CamòsL1423
- Llívia - Puigcerdà - Ripoll - GironaL0577
- Olot - BarcelonaL0534
- Olot - FigueresL0803
- Olot - UAB per BanyolesL0541
- Roses - aeroport de GironaL1516
- Vilafreser - Bàscara (per Vilademuls)L1323

0 3 6 9 km

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

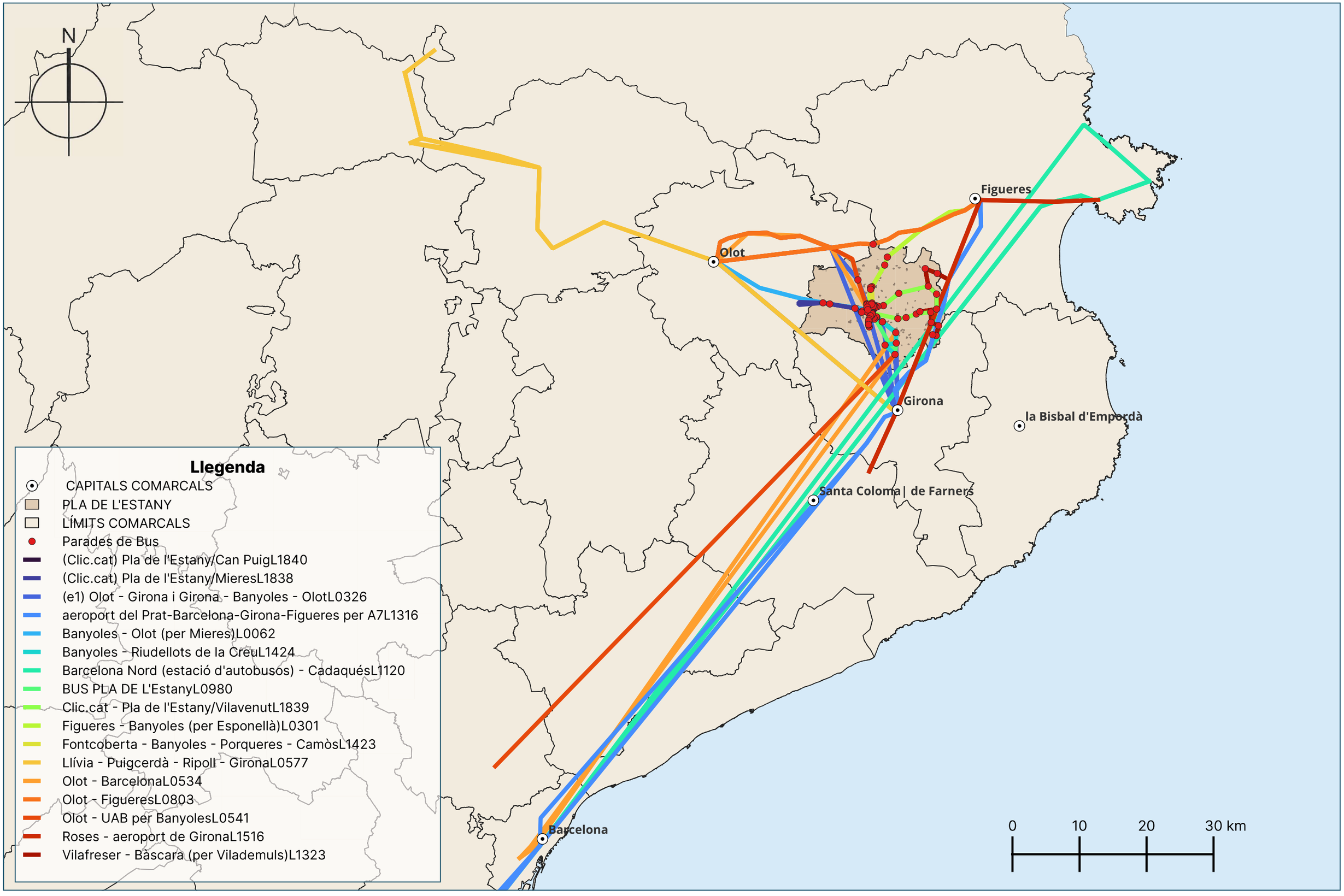
TÍTOL DE L'ESTUDI:
PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY

TÍTOL DEL PLÀNOL:
MAPA COMARCAL DE L'OFERTA DE TRANSPORT COL·LECTIU REGULAR I TAD

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:85.000**

PLÀNOL: **09**



Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI:
PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY

TÍTOL DEL PLÀNOL:
MAPA COMARCAL DE L'OFERTA DE TRANSPORT COL·LECTIU REGULAR I TAD EN RELACIÓ AMB CATALUNYA

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:500.000**

PLÀNOL: **10**

N

Crespià

Esponellà

Serinyà

Fontcoberta

Vilademuls

Sant Miquel de Campmajor

Porqueres

Banyoles

Cornellà del Terri

Camós

Palol de Revardit

Llegenda

TAD (Clic.cat)

- L1840 Pla de l'Estany/Can Puig
- L1838 Pla de l'Estany/Mieres
- L1839 Pla de l'Estany/Vilavenut
- Parades de bus
- AREES DE POBLAMENT
- LIMITS MUNICIPALS
- LIMIT COMARCA

0 3 6 9 km

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI: **PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY**

TÍTOL DEL PLÀNOL: **MAPA LÍNIES TAD AL PLA DE L'ESTANY**

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:85.000**

PLÀNOL: **11**

N

Fontcoberta

Banyoles

Porqueres

Camós

Cornellà del Terri

0 500 1.000 m

Llegenda

- Carrils bici locals
- Carrils bici comarcals
- Via verda "Tren Pinxo"
- AREES DE POBLAMENT
- LIMITS MUNICIPALS
- LIMIT COMARCA

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI: **PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY**

TÍTOL DEL PLÀNOL: **XARXA CICLISTA AL NUCLI URBÀ DE BANYOLES**

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:15.000**

PLÀNOL: **12**

N

Crespià

Esponellà

Serinyà

Fontcoberta

Vilademuls

Sant Miquel de Campmajor

Porqueres

Banyoles

Cornellà del Terri

Camós

Palol de Revardit

0 3 6 km

Llegenda

- Xarxa local
- Xarxa comarcal
- Via verda "Tren Pinxo"
- AREES DE POBLAMENT
- LIMITS MUNICIPALS
- LIMIT COMARCA

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI: **PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY**

TÍTOL DEL PLÀNOL: **XARXA CICLISTA AL PLA DE L'ESTANY**

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:77.000**

PLÀNOL: **13**

N

Serinyà

Melianta

Banyoles

Miànigues

Mata

Can Ramió del Xiprer

Pla de Can Vilarnau

els Pisos de la Carretera

la Bòbila

Camós

Cruanyes

Cornellà del Terri

0 2 4 km

Llegenda

- AREES DE POBLAMENT
- LIMITS MUNICIPALS
- LIMIT COMARCA
- CENTROIDES NUCLIS +200 hab

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI:

PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY

TÍTOL DEL PLÀNOL:

NUCLIS DE POBLACIÓ DE MÉS DE 200 HABITANTS AL PLA DE L'ESTANY

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:40.000**

PLÀNOL: **14**

N

Serinyà

Esponellà

Sant Miquel de Campmajor

Fontcoberta

Viladamuls

Porqueres

Banyoles

Cornellà del Terri

Camós

Palol de Revardit

Llegenda

PROPOSTA NOU CARRIL BICI:

- Prioritari
- No prioritari
- Via verda actual "Tren Pinxo"
- Camins ciclistes actuals
- LIMITS MUNICIPALS
- LIMIT COMARCA

0 1 2 3 km

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI:

PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY

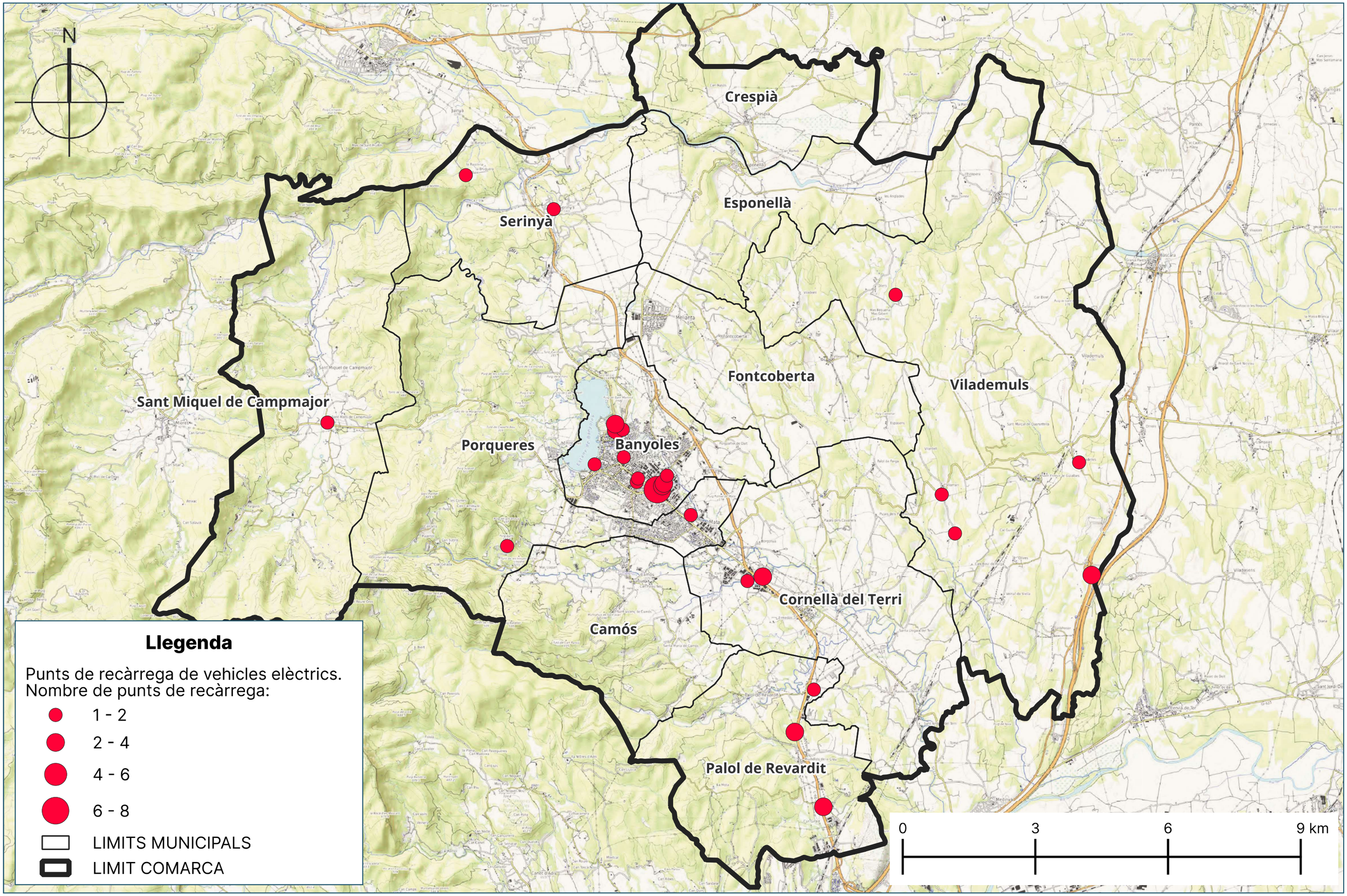
TÍTOL DEL PLÀNOL:

PROPOSTA XARXA CICLISTA "NOU EIX COMARCAL"

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:35.000**

PLÀNOL: **15**



Consell Comarcal del Pla de l'Estany	CONSULTORIA: intra	TÍTOL DE L'ESTUDI: **PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY**	TÍTOL DEL PLÀNOL: **LOCALITZACIÓ DELS PUNTS DE RECÀRREGA DE VEHICLES ELÈCTRICS AL PLA DE L'ESTANY**	DATA: **OCTUBRE 2025** ESCALA: **1:76.000**	PLÀNOL: **16**

N

Fontcoberta

Banyoles

Porqueres

Llegenda

Punts de recàrrega de vehicles elèctrics.
Nombre de punts de recàrrega:

- 1 - 2
- 2 - 4
- 4 - 6
- 6 - 8
- LIMITS MUNICIPALS
- LIMIT COMARCA

0 500 1.000 m

Consell Comarcal del Pla de l'Estany

CONSULTORIA: intra

TÍTOL DE L'ESTUDI:
PLA DE MOBILITAT DEL PLA DE L'ESTANY

TÍTOL DEL PLÀNOL:
LOCALITZACIÓ DELS PUNTS DE RECÀRREGA DE VEHICLES ELÈCTRICS AL NUCLI DE BANYOLES

DATA: **OCTUBRE 2025**

ESCALA: **1:9.500**

PLÀNOL: **17**

Títol:

Estudi de planificació de la mobilitat

Pla de Mobilitat del Pla de l'Estany

Octubre, 2025

(cc) BY

Ingeniería de Tráfico, S.L.
Consultors de mobilitat
els primers en seguretat viària

www.intrasl.net
intra@intrasl.net
+34 93 301 37 78