

PLEC DE PRESCRIPCIONS TÈCNIQUES

CONTRACTE DE SERVEIS PER LA REDACCIÓ DEL “MAPA DE SERVEIS DE MOBILITAT DE LA GARROTXA”, PRESCRIPCIONS TÈCNIQUES DEL SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ DE VIATGERS I D’UN MODEL MATEMÀTIC DE PREVISIÓ I COMPORTAMENT DE LA DEMANDA DE MOBILITAT

1. OBJECTE

És objecte del contracte la prestació dels serveis de consultoria següents:

1.1 La redacció del Mapa de Serveis de la Mobilitat de la Garrotxa, d’ara endavant MSM Garrotxa.

1.2 El desenvolupament d’un model matemàtic de comportament de la mobilitat específic i adaptat a la realitat física, urbanística, social i econòmica de la comarca, calibrat a la situació actual i amb capacitat d’extrapolació de resultats a variables futures. Aquest model, calibrat a l’estat actual, permetrà, per justificar quantitativament la diagnosi i els seus punts crítics i adoptant valor a les variables futures, preveure el resultats i efectes de les accions proposades en cada escenari futur.

1.3 La redacció d’una proposta de definició, tècnica i econòmica, del servei de transport públic interurbà regular de viatgers i els serveis específics de qualsevol naturalesa existents i futurs possibles amb l’estat de coneixement tecnològic actual amb el grau de desenvolupament suficient perquè pugui constituir la base de proposta a les autoritats competents.

L’adjudicatari ha de assistir activament com a ponent de les propostes tècniques i des de la vessant de la dinamització i la participació, a totes les reunions de la Taula de la Mobilitat de l’àmbit dels treballs de l’MSM Garrotxa i altres comissions de seguiment que s’estableixin en l’etapa de redacció del Mapa, i dur a terme totes les feines de secretaria i d’acompanyament per a la seva realització, tal com convocatòries, ordres del dia i actes.

1.4 Més enllà del marc legal immediat o estès, pel present MSM Garrotxa hi ha unes especificitats funcionals de revisió i formulació d’objectius i propostes concretes, en relació principalment a:

- El pla de circulació i de proveïment energètic de vehicles
- El servei de transport públic urbà i interurbà regular de viatgers
- El servei de transport escolar obligatori i post-obligatori
- El pla de foment d’ús de la bicicleta o el VMP.
- Els pols d’atracció i generació de mobilitat obligada on s’inclouen polígons d’activitats econòmiques, grans centres educatius d’abast comarcal, de demarcació i de país, l’Hospital d’Olot i Comarcal de la Garrotxa i les ciutats d’Olot, Girona, Vic, Ripoll i Barcelona.

- Els nodes de transport turístic i poblacional actuals i de recent creació, el punt de parada al polígon de Can Serra, Argelaguer, la parada de transport públic de Montagut a tocar de la Cometa, la ciutat d'Olot en general amb l'estació de busos en particular i la Comtal Vila de Besalú com a punts de distribució.
- Les solucions actuals, alternatives i futures de mobilitat sostenible. En serien exemples: compartir vehicle, solucions a demanda, solucions d'alta capacitat i solucions de conducció autònoma.

Molt en especial i mitjançant tots aquests aspectes i el desenvolupament de les tasques justificades i pressupostades per a la seva licitació més endavant, a la finalització del MSM Garrotxa aquest ha de resoldre el model de transport públic per carretera de la comarca a partir de l'any 2028 i la fita que hi està relacionada, l'acabament de les concessions actuals d'aquest tipus de servei.

S'ha de resoldre:

- a nivell intracomarcal per connectar el més eficientment possible tots els nuclis de població primer i també de generació de mobilitat de la comarca
- a nivell de connectivitat amb les comarques veïnes amb qui hi tenim més relació
- a nivell de facilitar l'accés a d'altres mitjans o connexions d'alta capacitat i/o freqüència, bàsicament al tren, però no només.

2. JUSTIFICACIÓ DE NECESSITATS

El Consell d'Alcaldes, a instàncies de la Taula de Mobilitat comarcal ha pres l'acord de tirar endavant aquest MSM Garrotxa davant la conjuntura actual d'augment de l'oferta i la demanda de transport públic a la comarca i amb l'horitzó d'una propera re-organització del transport públic per carretera en el conjunt del país.

El Decret Llei 2/2003, de 28 d'abril, modificà l'article 67 de la Llei 8/1983, de 15 d'abril, Municipal i de Règim Local de Catalunya en els sentit d'obligar a prestar el servei de transport públic als municipis segons la població o pel fet de ser capital de comarca.

Pel que fa a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la Mobilitat, enumera un ordre jeràrquic de diferents instruments ordenadors de la mateixa. Aquest ordre deriva en una seqüència temporal que s'explica així: a la data de redacció d'aquest document s'està en el bell mig dels treballs d'elaboració de noves Directrius Nacionals de Mobilitat que proveiran d'instruccions i principis la renovació d'un nou Pla Director de Mobilitat, l'últim de les comarques gironines data del 2020. D'aquest Pla Director se'n podran extreure diagnòstic, objectius i prioritats, propostes d'actuació i elements d'avaluació de les mateixes i de l'impacte ambiental.

D'acord amb l'article 7.4 de la Llei de Mobilitat 9/2003, l'autoritat territorial en l'àmbit corresponent ha d'elaborar el pla director de mobilitat. En el cas de la Garrotxa, aquest mandat el lidera l'ATM Àrea de Girona.

A l'article 9.3, la citada legislació obliga a seguir els criteris dels instruments directors i planificadors de rang superior així com a incloure un pla d'accés als sectors industrials de l'àmbit territorial del pla.

D'acord amb l'article 9.4 de la mateixa Llei de Mobilitat 9/2003, la iniciativa per a elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana correspon als ajuntaments. A l'article 9.5 s'expressa la necessitat de participació i consulta al consell territorial i/o comarcal. Pel fet que a la Garrotxa només Olot per ser capital de comarca té l'obligació de realitzar un PMUS.

A la mateixa llei, en el seu article 9.7 s'expressa l'obligació de revisar els plans de mobilitat urbana cada sis anys.

Pel que fa a la Llei 8/2025, de l'Estatut dels Municipis Rurals, fa que la Garrotxa sigui una comarca rural amb alt grau de ruralitat amb tots els seus municipis considerats "rurals", excepte Olot, la Vall d'en Bas, Sant Joan les Fonts i Besalú, i també amb 12 de considerats "rurals d'especial atenció".

Així els municipis de la Garrotxa amb consideració de rural són:

- Argelaguer
- Beuda
- les Planes d'Hostoles
- Sant Feliu de Pallerols
- Sant Ferriol

I els rurals d'especial atenció són:

- Castellfollit de la Roca
- les Preses
- Maià de Montcal
- Mieres
- Montagut i Oix
- Riudaura
- Sales de Llierca
- Sant Aniol de Finestres
- Sant Jaume de Llierca
- Santa Pau
- Tortellà
- la Vall de Bianya

La llei inclou una disposició, la sisena, a tenir en compte en l'MSM Garrotxa:

" ... 3. El departament competent en matèria de mobilitat i transports, en el termini de tres mesos a comptar de l'aprovació d'aquesta llei, ha de crear una comissió de treball conjunta amb les entitats més representatives dels municipis rurals que tingui per objecte estudiar i proposar mesures per a garantir un

sistema de transport públic adaptat a la realitat, les necessitats i la capacitat dels municipis rurals. Els treballs de la comissió s'han de desenvolupar durant els sis mesos següents a la seva constitució i han de finalitzar amb la redacció d'un informe amb propostes concretes i sostenibles. Aquest informe ha de tenir en compte la transversalitat de gènere i el seu impacte sobre les diferents necessitats de mobilitat.

En concret, s'han de desenvolupar propostes per als municipis rurals amb relació a la definició i aplicació d'uns estàndards mínims d'oferta de transport públic als municipis rurals a partir de l'estudi i l'anàlisi dels elements següents:

- a) La coordinació de l'oferta de transport públic als municipis rurals amb els altres serveis de la xarxa de transport públic, prioritàriament amb els serveis ferroviaris.
- b) Un model tarifari integrat que no penalitzi la quantitat de quilòmetres recorreguts, sinó que introdueixi els mecanismes de correcció necessaris per a incentivar l'ús del transport públic als municipis rurals.
- c) La maximització de les sinergies entre el transport escolar i l'oferta de transport públic, amb la planificació i el finançament conjunts i coordinats d'ambdós serveis per part dels departaments competents en matèria d'educació i de mobilitat i transports.
- d) L'ús de les diverses modalitats de transport a demanda, incloent-hi la prestació de serveis amb vehicles de menys de nou places, sempre que impliquin una millora de l'oferta de transport públic, es vetlli per evitar que la bretxa digital en col·lectius que no tenen accés a les tecnologies de la informació i la comunicació sigui una barrera per a l'ús d'aquests serveis de transport públic i es promogui la unificació de les plataformes tecnològiques associades en un ecosistema obert i inter-operable.
- e) La creació d'un sistema públic d'automòbil compartit que complementi l'oferta de transport públic.
- f) La participació dels consells comarcals de les comarques on es trobin els municipis rurals en la governança del sistema de transport públic. ..."

La no existència a la comarca de cap pla de mobilitat anterior motiva el caràcter inicial i prospectiu del present document.

Més enllà del marc legal immediat, cal llistar altres legislacions i instruments legals i funcionals a tenir en compte. Sense que es pugui prendre com una llista exhaustiva però sí com a indicativa dels aspectes considerats en el plec, a continuació es llisten treballs i legislació amb relació d'aplicació o influència en el subjecte:

- Projecte de Llei de Mobilitat Sostenible del Congrés de Diputats.
- Nou Mapa dels Serveis Públics de Transport de Viatgers per Carretera a Catalunya pel 2028 en licitació i amb període d'al·legacions i aportacions esperat entre agost i novembre de 2026.
- Vehicles directiva UE 2019/1161.
- Pla de Qualitat de l'Aire 2027.
- PMUS Olot 2026 en redacció.
- Projecte Variant Olot 2025 i dades de mobilitat recollides i projectades
- Pla de Sostenibilitat Turística en Destinacions de la Garrotxa.
- Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020

Av. Onze de Setembre, 22 – 17800 OLOT – LA GARROTXA – Tel. 972274900 – Fax 972271594

www.garrotxa.cat – ccgarrotxa@garrotxa.cat - NIF P-6700007-E

- Pla de Transport de Viatgers de la Garrotxa 2019
- PMUS Olot 2015
- PEMMS Vall d'en Bas 2015
- Llei 17/2015 (Parlament de Catalunya) — per a obligacions de transversalitat i contractació pública amb perspectiva de gènere.
- Llei 13/2014 (Parlament de Catalunya) — accessibilitat urbana i manteniment del transport públic.
- RDLeg 1/2013 (BOE) — Art. 27 i Art. 31 (subsidis de mobilitat).
- PDMCG Pla Director de Mobilitat de les comarques gironines 2010
- RD 1544/2007 BOE) — annexos I–IX tècnics per a cada mode de transport.
- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
- Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia.
- Directrius Nacionals de Mobilitat 2006 (en revisió)
- Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana 2006

Més enllà del marc legal immediat o estès, pel present MSM Garrotxa hi ha unes especificitats funcionals de revisió i formulació d'objectius i propostes concretes, en relació principalment a:

- El pla de circulació i de proveïment energètic de vehicles
- El servei de transport públic urbà i interurbà regular de viatgers
- El servei de transport escolar obligatori i post-obligatori
- El pla de foment d'ús de la bicicleta o el VMP.
- Els pols d'atracció i generació de mobilitat obligada on s'inclouen polígons d'activitats econòmiques, grans centres educatius d'abast comarcal, de demarcació i de país, l'Hospital d'Olot i Comarcal de la Garrotxa i les ciutats d'Olot, Girona, Vic, Ripoll i Barcelona.
- Els nodes de transport turístic i poblacional actuals i de recent creació, el punt de parada al polígon de Can Serra, Argelaguer, la parada de transport públic de Montagut a tocar de la Cometa, la ciutat d'Olot en general amb l'estació de busos en particular i la Comtal Vila de Besalú com a punts previsible de distribució i l'eix del Riu Brugent i les valls d'Hostoles i el Llémena.
- Les solucions alternatives actuals i futures de mobilitat sostenible. En serien exemples: compartir vehicle, solucions a demanda, solucions d'alta capacitat i solucions de conducció autònoma.

A continuació es desgranen aspectes i modes de mobilitat a contemplar en les tasques del MSM Garrotxa i informacions que complementen la necessitat, sobretot en el sentit de que el document tingui en compte tots els aspectes possibles i faci de lligam per a una millor ordenació i eficiència:

2.1 Pla de circulació i de proveïment energètic. Mobilitat en vehicles privats.

És la més nombrosa quantitativament en el paràmetre viatges km i, a efectes pràctics, l'opció més flexible per a un mínim d'un 1/3 de la població de la comarca.

A efectes de xarxa de carreteres, la Garrotxa té un eix vertebrador principal format de sud a nord-est per les carreteres C-152 i C-63 d'Olot a Santa Coloma de Farners i per la N-260z i l'A-26 d'Olot a Besalú.

La línia principal de disseny de mobilitat, que travessa Olot, dins d'aquesta connecta l'extrem sud-oest (per on entra la C-152 de la xarxa de carreteres de la Generalitat que acaba a la Plaça Clarà) amb el nord de la ciutat, tant amb la C-153, en prolongació de l'eix A-26/N-260 de la xarxa de carreteres de l'Estat, com amb la N-260a on hi ha els polígons industrials. Aquestes travesseres de la xarxa de carreteres no tenen continuïtat entre si i per connectar una i altra cal fer ús de les vies urbanes de millor traçat i recorregut mínim.

Altres carreteres, de menor jerarquia i trànsit i amb un menor impacte, es troben en la mateixa situació:

- GI-524 de la xarxa de carreteres de la Generalitat que travessa Mieres i Santa Pau des del Pla de l'Estany i acaba al carrer Lorenzana d'Olot.
- GIP-5233 de Riudaura a Olot.
- N-260 de la Canya, atravesant la Vall de Bianya, en direcció túnels de Capsacosta, Camprodon i Ripoll.
- GI-522 de creuament de Sant Joan les Fonts i Castellfolit de la Roca i GIV-5221 d'accés a barris de Montagut i el nucli d'Oix.
- GIV-5234 i GIV-5235 de pas i accés a Beuda i Maià de Montcal.
- C66z de creuament de Besalú i accés a Sant Ferriol.
- C-153, GIV-5224, GIV-5226 i GIV-5273 d'accés als nuclis i disgregats dels termes municipals de les Preses i la Vall d'en Bas.

Cap dels itineraris urbans d'interconnexió que s'acaben utilitzant estan concebuts ni per titularitat ni per traçat ni per secció, com a vies aptes per al trànsit de pas excepte l'A-26 i el túnel de la C-63 al seu pas per Sant Esteve d'en Bas.

Es coneixen fonts actualitzades d'aforaments de trànsit del MITMA, el ministeri amb atribucions al respecte, i de la Generalitat de Catalunya que donen dades fiables de les vies principals de la comarca. Alhora, també són conegudes les fonts de dades mòbils públiques no prou precises, per motius de la seva sectorització.

La configuració del territori, el context econòmic i social de l'entorn de la ciutat d'Olot i els municipis veïns, el posicionament territorial dels pols d'activitat econòmica, industrial i logística generadors de trànsit així com la falta d'alternatives modals al transport per carretera tant de viatgers com de mercaderies, no fan preveure una reducció de la demanda de pas de vehicles per travessar poca o gran part de la comarca, tant de camions com de vehicles lleugers.

En aquest sentit, les restriccions de pas que el Servei Català de Trànsit estableix al transport de llarg recorregut a les vies de la seva competència i que en el cas de l'entorn d'Olot afecten a la C-152 (Ctra Sta Coloma) i C-153 (Ctra la Canya), pot tenir uns efectes reductors lligats a la mobilitat de llarg recorregut que travessa el país, no obstant, no pot limitar la circulació de vehicles pesats amb origen o destí a l'entorn comarcal.

Dins els plans previstos significats i d'alt impacte hi ha la posta en servei de la nova carretera C-37 que ha de circumval·lar el nucli urbà d'Olot fins a connectar amb l'A-26 i la N-260 amb una única calçada. En aquestes dates s'està en tràmits d'informació a la població afectada pel projecte, superades totes les etapes tècniques preceptives, amb inici d'execució anunciada pels volts de finals del 2026 i durada d'obres d'uns 43 mesos. Tot i això no es pot establir un calendari fiable per la posta en servei d'aquesta infraestructura i, gràcies a les fonts disponibles, cal emmarcar els límits d'afectació a la mobilitat privada i de transport públic als passants, ja siguin amb origen o destí, a Olot, a o de dins de la comarca, o de fora, i a un nombre limitat de viatgers amb origen o destí específic a Olot o a algun dels seus centres generadors de mobilitat perifèrics a la ciutat però amb atracció comarcal i supra-comarcal com serien l'Hospital d'Olot i Comarcal de la Garrotxa, l'IES Garrotxa, l'IES Montsacopa, l'IE Greda o les zones residencials, activitats econòmiques i industrials properes al Pla de Baix, al polígon i barri de les Tries, de Sant Miquel i al centre de la mateixa ciutat d'Olot.

El projecte de la citada variant inclou l'estudi del trànsit que explica la situació actual i les projeccions futures amb detall per al seu aprofitament en el present document.

Per emmarcar totalment la situació i independentment de l'execució de la variant d'Olot i les Preses, Olot està al bell mig de la redacció del nou PMUS amb l'escenari que inclou aquesta nova C-37 i amb l'escenari que no la inclou.

Respecte la transició cap al vehicle elèctric i la intermodalitat de transport, els municipis de la Garrotxa, via diferents ajuts, han anat instal·lant punts de càrrega de vehicle elèctric. Inicialment amb potències generalment mitjanes o altes, aquests punts han estat poc o molt temps gratuïts des de l'inici del procés de desplegament el 2017 passant a generalitzar-se potències més baixes i el pagament als punts públics mentre la xarxa privada ha crescut i s'ocupa de les càrregues més ràpides. Tant per l'impuls del govern del país com per la lògica operativa de la comarca, s'alineen els trets característics d'uns punts de càrrega lents impulsats per administracions públiques locals o ens o equipaments públics com l'Hospital d'Olot i Comarcal de la Garrotxa, alhora que s'estén una xarxa de carregadors ràpids de titularitat privada d'un mínim d'entre 43 i 50kW fins a superar els 100kW.

En total a la comarca es preveu que hi hagi més de 70 PRVEs d'accés públic durant el 2026 o el 2027, els públics amb potències que normalment no superaran els 22kW. Els de propietat privada sumaran un 20% del total aproximadament. D'aquests la majoria superaran els 22kW en el cas de punts associats a una gran superfície i els 50kW en punts associats a benzineres o càrregues distribuïdes pel territori.

2.2 Mobilitat activa a peu

Existeixen rutes amb recorregut físic dedicat tot i que no exclusiu en àmbits com el camí de Montgut inacabat a la rodona d'accés al transport públic comarcal, la ruta Olot Santa Pau i la Via Verda Carrilet I Olot-Girona que, majoritàriament en el tram les Preses-Olot pel que fa a la Garrotxa, suposa una connexió hàbil per a trajectes a peu.

Altres rutes existents constitueixen camins mixtes urbans o compartits amb Vies Verdes com els que comuniquen Olot pel nord des de la Canya fins a bifurcar-se cap a la Vall de Bianya o cap al nucli de Sant Joan les Fonts.

La xarxa de camins de la comarca és molt més estesa però no respon a paràmetres previsiblement útils per a la mobilitat obligada ni de col·lectius amb particularitats d'ús, perspectiva de gènere a contemplar o dificultat d'accessibilitat.

2.3 Mobilitat compartida, servei de transport públic urbà i interurbà de viatgers i transport adaptat

La mobilitat compartida no està desenvolupada a la comarca en general. Es coneix un sol exemple de vehicle compartit formal i estructurat a Olot, amb aparcament i càrrega centralitzada a l'aparcament subterrani de la plaça Mercat. Es coneix l'existència de grups de whatsapp a poblacions com Riudaura i Mieres per a compartir vehicle de forma privada.

El servei de transport públic urbà només existeix a Olot. L'Ajuntament presta el servei de transport regular urbà de viatgers amb una UTE amb el concurs principal de TEISA, mitjançant un contracte de concessió iniciat l'1 de juny de 2007 i que acaba el 31 de desembre de 2027, després d'haver-se prorrogat des de la data inicial prevista pel maig de 2025. L'Ajuntament no té l'obligació legal de prestació del servei, ja que no reuneix els requisits mínims de població marcat per la Llei de Bases i de Regim Local. Per aquest motiu i fins aquest moment, l'Ajuntament ha assumit íntegrament el cost del servei sense possibilitat de rebre subvencions com és el cas de municipis de població superior als 50.000 habitants. El dèficit anual d'aquest servei és d'uns 500.000€ anuals de forma recurrent, finançat totalment per les arques municipals. El transport públic urbà d'Olot mou a prop de 300.000 viatgers anuals, entre un 35% i un 50% directament relacionats amb centres públics d'ensenyament.

El transport públic interurbà de viatgers a l'àmbit de la Garrotxa i que uneix la mateixa a més de trajectes que impliquen orígens, destins o parades a comarques veïnes com Osona, Ripollès, Pla de l'Estany, Alt Empordà i Gironès a més de Barcelona capital, està operat per la mateixa companyia que la majoritària de l'UTE de l'urbà d'Olot.

Ambdós sistemes de transport estan totalment integrats respecte les tarifes i els bitllets via l'ATM Àrea de Girona. Aquesta integració tarifària implica un cost aproximat per a les poblacions de la comarca des dels 100.000 € anuals per Olot, que acumula més de 38.000 habitants i el 63% de la població de la comarca, a una mitjana força homogènia d'aproximadament 2,70 €/habitant per la resta de poblacions, fins a completar una aportació comarcal total anual d'uns 160.000€. El transport interurbà amb pas, origen o destí a la comarca transporta més de 1.600.000 viatgers anualment amb un ordre de magnitud que s'ha incrementat substancialment des de la integració tarifària i l'aplicació de descomptes en el transport públic.

Cap dels serveis no està en l'àmbit d'aplicació de les targetes T-Mobilitat tot i que es coneix la possibilitat tècnica quasi immediata de la seva aplicació.

Alhora, cal tenir en compte les diferents fonts de finançament i naturalesa d'aquests en relació a les circumstàncies i temporalitat que impliquen: els serveis regular formen part de contractes entre la Generalitat i les concessionàries de cada àmbit, la mateixa Generalitat contracta serveis exprés i a demanda al territori, pot haver finançaments específics per serveis determinats des de la Diputació de Girona i, com és el cas, un finançament local de la integració tarifària.

El cost del servei, la manca de dades concretes i capacitat de seguiment i les limitacions per produir sinèrgies són els paràmetres crítics que condicionen l'oferta del servei.

Com a complement d'informació per a la consideració dels transbords possibles o necessaris d'accés als centres administratius, d'activitat, educatius o assistencials, es defineixen característiques generals del servei públic de transport d'Olot, capital de la Comarca. Aquest servei també està integrat a l'ATM Àrea de Girona i es resumeix a continuació pel que fa a Olot:

- Dona cobertura amb 3 línies regulars (A, B i C) de freqüència aproximada 1 hora més la d'una línia de baixa freqüència (D). Totes les línies, com a mínim, passen per l'estació de busos d'Olot, receptora o punt de pas de les línies interurbanes que operen a la comarca exceptuant el Bus Transversal de la Garrotxa.
- Dona cobertura a més a transport d'alumnat a equipaments dotacionals de la ciutat en hores lectives, serveis que l'Ajuntament planifica amb les escoles de la ciutat.
- L'oferta de transport de les línies A, B, C i el transport d'alumnat es presta amb 3 autobusos de plataforma baixa i gran capacitat (12 metres de longitud) amb reforços puntuals al llarg de tota la jornada de 7 hores a 21 hores els laborables de dilluns a divendres, més un transport reduït a 1 sol vehicle el dissabte matí. La línia D es presta amb un microbús, amb baixa freqüència, els dies laborables.

Pel que fa a la comarca, hi ha línies regulars amb origen, destinació o pas per Olot i que comuniquen, en dies laborables, aproximadament cada hora la ciutat amb Girona, cada dues hores les viles de la comarca amb Girona i Banyoles, Olot amb Barcelona amb i velocitat comercial més elevada per la ruta via Vic, on també hi ha accés disponible amb línia específica que connecta amb els busos i trens de la capital d'Osona cada 2 hores aproximadament, i més oferta en les primeres hores per l'anada directa a la gran capital i

últimes del dia per la tornada. Cas apart són les rutes a BCN via Banyoles, sense interconnexió actual amb cap altre ruta o part de la línia, o les rutes a Girona per Amer, reforçades últimament i interessants pel sud de la comarca per oferir un accés a Girona cada 2 hores i un temps de trajecte molt menor que pel traçat nord.

Hi ha línies intercomarcals que comuniquen Girona, Besalú, Olot i Ripoll amb freqüències mitjanes de 2 hores, a Vic cada 2 hores i d'altres menors amb 4 o 5 serveis diaris segons la direcció a Camprodon, a Barcelona amb 3 serveis diaris via Amer, Santa Coloma de Farners i Sils i, finalment l'Olot-Lloret de Mar amb 2 serveis diaris.

L'oferta intercomarcal amb l'Alt Empordà amb origen a Olot i final a Figueres, on es connecta amb l'estació de línies regionals de RENFE i existeix una llançadora cap a l'estació de l'AVE de Vilafant, és de 6 expedicions diàries cada 2 hores aproximadament.

Es coneixen problemes de manca de capacitat de periodicitat diària a les línies Girona-Banyoles-Olot relacionades amb la mobilitat cap a centres educatius, en concret amb destí l'Escola d'Art d'Olot, i des de l'Hospital General Josep Trueta de Girona. Es coneixen problemes de periodicitat setmanal i focalitzada de manca de capacitat a la línia Barcelona-Olot per Bracons a l'horari pic de tornada de divendres tarda.

Els serveis intra-comarcals estan formats per línies de diferent naturalesa. En concret la línia vertebradora de la comarca la forma el Bus Transversal, amb trajectes des de Besalú a les Planes d'Hostoles seguint la N-260 i la C-63, freqüències d'1 hora aproximadament entre Castellfollit de la Roca i Sant Esteve d'en Bas i d'1 hora i mitja aproximadament entre els extrems de les línies.

L'altra gran línia regular intra-comarcal és la dels busos que uneixen polígons del nord-est de la comarca seguint l'eix de la N-260, Sant Jaume de Llierca, Argelaguer i, puntualment en tres ocasions a partir del migdia, Tortellà i Montagut.

Existeixen busos a demanda de la xarxa Clic de la Generalitat entre els nuclis de la Vall d'en Bas, Olot i l'Hospital d'Olot i Comarcal de la Garrotxa.

Existeixen i es projecta ampliar busos d'origen turístic i aprofitament local dits RUMBUS. Actualment es fa el servei des del node de les Preses fins a Santa Pau i en un futur proper podria servir des d'Olot l'eix Sant Joan-Castellfollit, Montagut, Tortellà, Argelaguer.

Existeixen i es projecta reformar busos de connexió entre Olot i els polígons deslligats dels nuclis de Begudà i Pla de Políger.

De forma quirúrgica, pels casos d'accés i retorn 1 cop a la setmana a la UAB des d'Olot amb 2 línies, 1 passant per Amer i 1 per Banyoles. Per l'accés setmanal a Olot els dilluns de mercat hi ha busos específics des de i a Maià de Montcal, Oix, Mieres (8 places a demanda), Riudaura i la Vall d'en Bas.

Els caps de setmana hi ha un bus específic Girona Olot en ruta circular, no integrat i pensat pel retorn de rutes en bicicleta seguint el carrilet.

Respecte el Transport Adaptat, ha estat executat per Creu Roja i es coneix el fet de que s'ha de desenvolupar una transformació en el curt termini. També és previsible que aquesta transformació no tingui implicacions per l'àmbit de treball d'aquest document en tant que el servei de transport públic de viatgers.

Cal un recull exhaustiu de l'oferta, ús actual, potencial i configuració d'aquests serveis. Es coneix l'existència de dades de l'ATM Àrea de Girona respecte de les validacions dins la tarifa integrada des de qualsevol punt de la comarca. De la resta de serveis: dels escolars es coneix l'existència de dades i registres d'ús i de la resta no se'n té coneixement directe però sí el coneixement de dades mòbils generals i la previsió d'altres fonts oficials disponibles des del propi ens organitzador del servei.

2.4 - El servei de transport escolar obligatori i post-obligatori

El servei de transport escolar obligatori és d'àmbit comarcal i es gestiona des del Consell Comarcal.

D'acord amb el decret 161/1996, el Servei d'Educació del Consell Comarcal de la Garrotxa gestiona el servei de transport escolar a tota la comarca: tant de transport no obligatori (dins del mateix municipi), com de transport obligatori (entre municipis).

Transport obligatori: Servei adreçat a alumnes de 13 fins a 4t d'ESO que estiguin obligats a desplaçar-se fora del seu municipi de residència, per inexistència en aquest d'oferta del nivell educatiu corresponent.

Transport no obligatori: Servei adreçat a alumnes de 13 fins a 4t d'ESO, escolaritzats dins del seu terme municipal que sol·liciten utilitzar el servei de transport escolar. (NOTA: i el post-obligatori?)

La població escolar de les Planes d'Hostoles, a més, té transport cap a l'IES Castell d'Estela d'Amer, gestionat pel [Consell Comarcal de la Selva](#).

El transport escolar gestionat pel Consell Comarcal de la Garrotxa es pot consultar a la pàgina <https://www.garrotxa.cat/arees/educacio-i-joventut/transport-escolar/> i inclou les línies de transport i accés a:

- l'escola Castanyer de Sant Joan les Fonts des de Sant Cosme, Begudà, el Pla, Hostalnou, Llocalou i la Canya.
- l'escola Joan Maragall de Santa Pau des de Can Blanch, Can Xel i Santa Margarida.
- l'escola Montcós de Montagut des d'Oix, Can Bundància, Parador i la Cometa.
- l'escola la Bòbila de les Preses des dels pisos Vilarrasa i el Bosc de Tosca.
- l'escola Pla de Dalt d'Olot des del c Madrid, des de l'Ambulatori, des de la pl Catalunya, des del Volcanet i des del Morrot.

Av. Onze de Setembre, 22 – 17800 OLOT – LA GARROTXA – Tel. 972274900 – Fax 972271594

www.garrotxa.cat – ccgarrotxa@garrotxa.cat - NIF P-6700007-E

- l'escola Sant Cristòfol de les Planes d'Hostoles des de Sant Aniol de Finestres, des de Sant Esteve de Llémena, des de les parades de les Planes del Padró, de les Encies, de Pocafarina i del Junquer.
- l'escola Verntallat de Sant Privat d'en Bas (3 busos) des de la parada de la Nissan d'Olot i des de la Vall d'en Bas des de la Pinya, Mas Llobet, el Mallol, el trencant de Vidrà i Sant Privat, des d'Hostalets des de les parades d'Hostalets, can Trona, Joanetes-poble, can Barris, cal Deu, el Rourell, can Paleta, Puigpardines i les Olletes, i, finalment, des de Sant Esteve des del c Ample.
- l'escola IE Greda des de la Vall de Bianya (2 busos) des de les parades de ca l'Enric, el Pla, la Roureda i la Fleca de la Canya, des d'Olot des de les parades del Consum i les Tries.
- l'institut IE Greda des de Sant Joan les Fonts des de la parada de Sant Cosme, des del nucli, des de la rotonda Peracaula, des de la Fleca de la Canya i parant a l'IE Greda (2 busos) i a l'INS Montsacopa, des de Sant Jaume de Llierca des de la parada de transport públic i parant a l'IE Greda i a l'INS Montsacopa
- l'escola IE Salvador Vilarrasa des de Maià de Montcal des de les parades del veïnat de Bruguers, Molí d'en Llorenç, Dosquers, trencant de Maià, ctra de Maià, Maià poble i can Patorra, des de Beuda des de les parades del trencant de Beuda i des de Lligordà.
- L'INS Bosc de la Coma (5 busos) des d'Hostalets parades d'Hostalets, c Ample i des del c Lilà de les Preses. Des de Joanetes des de les parades del trencant de Puigpardines, el Rourell, can Barris, cal Deu, can Trona i la parada de les Preses de transport públic. Des de Sant Esteve des del c Ample, des de Sant Privat des del Mallol, des del trencant de Vidrà, des de Sant Privat i des de la parada de transport públic de les Preses, des de la Pinya des de Cudella, des de la Pinya, des de les Olletes i des de la parada de transport públic del Bosc de Tosca.
- l'INS La Garrotxa (6 busos) des de Banyoles des de les parades de la Farmàcia Maria Fàbrega, la parada de transport públic, la Vila Olímpica, des de Serinyà, des de Sant Joan les Fonts al nucli i a la Canya, des de Maià de Montcal des de Dosquers, veïnat de Bruguers, trencant de Maià, Molí d'en Llorenç, des de Besalú, des del trencant de Beuda, pavelló d'Esports, la Renault i des de Montagut des de la Cometa-parada transport públic, des de Tortellà des de Roure Vell, des de Sales de Llierca i Tortellà des de les parades de transport públic, des de Montagut i Oix des de la parada de transport públic, des de la Creu, des de can Perich-parada i des de Castellfollit de la Roca des de la parada del Transversal, des de Riudaura des de la parada de transport públic, des del Molí d'en Deu i des de la Corda, des d'Argelaguer des de la parada de transport públic passant per Sant Jaume de Llierca i per Castellfollit de la Roca.
- a l'INS Montsacopa (6 busos, 4 compartits amb l'IE Greda) des de Santa Pau des de les parades de Sant Martí, el nucli, can Xel i can Blanch. Des de Batet des de can Vergés, el Freixa passant per Santa Pau per can Blanch. Des de Sant Joan les Fonts, per post obligatori des de Begudà, des del nucli, des de la rotonda Peracaula i des de la Canya i

passant per l'IE Greda. Des de Vall de Bianya amb la mateixa ruta que passa per l'IE Greda. Des de Mieres amb la mateixa ruta que passa per l'IE Greda. Finalment, des de Sant Jaume de Llierca amb la mateixa ruta que passa per l'IE Greda.

Cal un recull exhaustiu de l'oferta, ús actual, potencial i configuració d'aquests serveis.

2.4 L'ús de la bicicleta com a mode sostenible de mobilitat

En l'àmbit comarcal hi ha una xarxa estesa però inconnexa de bicicarrils promoguts i executats per diferents agents públics. L'orografia de la comarca facilita els trajectes entre punts d'una mateixa vall però resulta decisiva per prioritzar la direcció de baixada pels desplaçaments entre valls. Només l'electrificació de les bicicletes pot universalitzar l'ús d'aquest mode de transport entre poblacions.

En concret hi ha el tram de Vies Verdes dit el Carrilet I, d'uns 60kms i que transcorre de forma contínua pel traçat de l'antic carrilet Olot-Girona. A la Garrotxa passa i comunica amb els nuclis d'Olot, les Preses, la Vall d'en Bas, Sant Feliu de Pallerols i les Planes d'Hostoles. El desnivell per trams és elevat i no convida a trajectes repetits excepte en l'àmbit entre Olot i la Vall d'en Bas. La resta de traçat té desnivells que poden condicionar el seu ús habitual per mobilitat obligada.

També existeix el traçat de Vies Verdes de la Vall de Bianya d'uns 5kms que comunica Olot i Hostalnou de Bianya passant per Llocalou. El desnivell d'Olot a la Vall de Bianya també és elevat i afavoreix la direcció Olot-Vall de Bianya o els desplaçaments en l'àmbit de la pròpia vall.

La via ciclista de Santa Pau uneix l'Àrea de Santa Margarida, diferents barris de la població en direcció Olot i la pròpia capital arribant per l'extrem est. Presenta un desnivell pronunciat i distàncies prou elevades com per dificultar el seu ús diari.

2.5 La intermodalitat i el transbordament com a usos habituals.

En l'àmbit de la promoció turística i per la particularitat geogràfica de determinades zones respecte de trajectes de demanda elevada, la intermodalitat està molt concentrada al nucli d'Olot i a punts que es poden identificar com nodes.

A part d'Olot en conjunt, per la centralitat, per l'estació de busos, per tenir transport públic urbà, parada de taxis i aparcaments tancats de bicicletes, el polígon Can Serra, el de les Preses, la parada de Montagut a tocar de l'A26, Argelaguer, Besalú, i també les dues valls, d'Hostoles i del Llémena, són els nodes previsibles de desenvolupament de la intermodalitat i els transbordaments.

2.6 Aspectes d'ordenació territorial i urbanística

En aquest àmbit, poc o gens explorat en els documents de referència i en estadis o èpoques anteriors, cal només anomenar-lo i així tenir-lo com a referent per a que, en el desenvolupament dels treballs, aquest aspecte es contempli i es relacioni per a introduir-lo tant en les consideracions tècniques com en les converses i enquestes a realitzar al territori.

3. DOCUMENTACIÓ RESULTAT DELS TREBALLS CONTRACTATS

3.1 Recollida i recopilació d'informació.

Es considera la recopilació i ús de dades mòbils disponibles del MITMA tot ponderant i justificant de forma estesa i motivada la seva utilitat i precisió. En cas de resultar possible, s'obtingran dades mòbils de més qualitat i precisió per períodes o situacions significatives si aquesta anàlisi es motiva i justifica prèviament econòmicament i tècnica amb el vist-i-plau dels serveis tècnics del Consell Comarcal.

L'ATM Àrea de Girona facilitarà totes les validacions registrades dels anys 2023, 2024, com a mínim, i del 2025 si és possible, des de municipis de la comarca, dels busos interurbans tant intra com inter-comarcals. Eventualment es disposarà de números globals d'expedicions anuals de línies de bus existents amb destinació o pas per la Garrotxa.

Amb l'ajut i acceptació per part dels serveis tècnics del Consell Comarcal, es validarà el llistat de punts de parada i nodes de transbord de serveis a considerar dins de la Garrotxa: totes les poblacions i nuclis existents ja considerats en els serveis existents.

A part dels punts de parada o nodes a considerar dins la comarca, es recopilaran dades de punts d'atracció de viatges rellevants. Com a mínim es tindran en consideració i estudi: Barcelona, Banyoles, Girona, Amer, Santa Coloma de Farners, Sils, Vic, Manlleu, Torelló, Camprodon, Sant Joan de les Abadesses i Ripoll.

S'analitzaran amb informació econòmica, d'intensitat d'ús actual i potencial, de cost parametritzat i caracteritzat, de proveïdor de finançament i la seva capacitat d'ampliació o reordenació del mateix i, com a mínim, totes les dades ja citades i les incloses en la memòria anual dels prestadors de serveis existents. Es pactarà amb els serveis tècnics del Consell Comarcal el format de resum de la informació.

Es realitzarà una enquesta a la població per mitjans directes i telemàtics tant per modelar l'ús actual dels sistema de transport públic per carretera com pel potencial futur de demanda. Es pactarà la seva elaboració i detalls amb els serveis tècnics del Consell Comarcal i es valorarà durant els treballs el seu encaix en concepte de participació ciutadana.

Es realitzaran enquestes per mitjans directes i telemàtics al sector econòmic, en especial als centres generadors de mobilitat de zones amb més de 500 persones o 250 persones per torn per demanar-los la realització urgent del Pla de Transport Sostenible al Lloc de Treball, i s'identificaran punts generadors de mobilitat obligada, coberts i no coberts pel servei actual, demanant als municipis la seva planificació urbanística i les activitats existents.

Es determinaran pols de creixement de població i mobilitat així com infraestructures determinants per la mateixa. En aquest sentit s'aprofitarà la informació disponible del projecte de la Variant de les Preses i Olot i es contemplaran no només les connexions existents sinó també les indirectes a aeroports i estacions de trens d'alta velocitat.

S'incorporaran, amb l'acord dels serveis tècnics del Consell Comarcal, propostes de mobilitat existents o anteriors així com les feines passades i presents dels PMUS d'Olot.

3.2. S'elaborarà un graf i model funcional per càlculs de mobilitat de camins i nodes complet de la comarca. Es pactarà amb els serveis tècnics del Consell Comarcal la consideració dels punts i nodes a contemplar i la creació de tantes matrius Origen/Destinació com sigui necessari per a la caracterització de la mobilitat actual deixant la informació i eines preparades per a futures ampliacions i adaptacions de les matrius.

Es pactarà amb els serveis tècnics del Consell Comarcal el format d'intercanvi de la informació dels grafs (es preveu emprar formats GTFS, excel, csv, json i shape així com compatibles amb QGIS. Tots ells, NO només un format, i amb informació completa consultable amb QGIS, versió a concretar) així com la compartició en forma adequada per a la seva posterior utilització pràctica. Les dades en format electrònic accessible per mitjans obert i gratuïts, la informació d'aquests grafs així com el seu tractament quedaran en mans del propi Consell sense cap servitud, necessitat de contra-prestació o pagament complementari present o futur. Es poden contemplar altres modes de compartició de la informació mentre compleixin els requisits d'accessibilitat, tractament i gratuïtat. La seva acceptació queda condicionada a la valoració per part dels serveis tècnics del Consell Comarcal.

S'inclourà l'estacionalitat o variabilitat de qualsevol tipus, origen o freqüència en l'anàlisi i podrà obligar a la realització de més d'una matriu Origen/Destinació. Això inclou factors com la mobilitat induïda per les activitats econòmiques, comercials, turístiques, els centres de salut o els d'educació i formació, pre-escolar, obligatòria o post-obligatòria.

Es relacionaran fluxos interns i externs amb l'oferta i demanda de mobilitat en els seus diferents modes. Es mostraran de forma pedagògica els números globals de la mobilitat comarcal segons diferents factors de caracterització i que es pactaran amb els serveis tècnics del Consell Comarcal en la seva forma final. Com a mínim això inclourà: caracteritzar la mobilitat entre obligada o no, obligada per activitats econòmiques o per educatives o assistencials, per saturació del servei, per tipus de vehicle, per franges d'edat, de renda disponible, de cost de la vida, de cost d'oportunitat, d'accés a títols, descomptes i integracions tarifàries.

Av. Onze de Setembre, 22 – 17800 OLOT – LA GARROTXA – Tel. 972274900 – Fax 972271594

www.garrotxa.cat – ccgarrotxa@garrotxa.cat - NIF P-6700007-E

3.3. S'analitzarà l'escenari tendencial amb dos supòsits.

El primer per a una mobilitat sense variant de les Preses i Olot, un creixement o decreixement de la població sostingut del nivell de la mitjana dels últims 2 anys per als municipis de la comarca, amb nova organització i licitació general dels serveis interurbans i un horitzó temporal de 5 anys vista, tot observant les tendències per franges d'edat i la piràmide poblacional i social. Per exemple, s'ha de tenir en compte les circumstàncies de poblacions envellides, l'accés menor de les noves generacions a la mobilitat privada, l'extensió de la utilització de bicicletes i vehicles de mobilitat personal.

El segon per a una mobilitat amb la variant de les Preses i Olot executada, un creixement o decreixement de la població sostingut del nivell de la mitjana dels últims 2 anys per als municipis de la comarca, una nova licitació conjunta dels serveis interurbans a nivell de país amb integració tarifària completa i un horitzó temporal de 5 a 10 anys vista, tot observant les tendències per franges d'edat i la piràmide poblacional i social. Tot amb els mateixos exemples que per l'escenari primer per tenir en compte les circumstàncies de poblacions envellides, l'accés menor de les noves generacions a la mobilitat privada, l'extensió de la utilització de bicicletes i vehicles de mobilitat personal.

Per a la realització d'aquesta anàlisi, l'adjudicatari es reunirà amb actors públics i privats rellevants i pactats amb els serveis tècnics del Consell Comarcal.

3.4. Es proposaran millores de mobilitat interior o exterior a la comarca en transport públic o modes sostenibles de mobilitat motivades i valorades tècnicament i econòmica, com les bicicletes, els vehicles de mobilitat personal o el vehicle compartit, tot considerant els trets bàsics decisius (competència, capacitat, oportunitat, recursos o qualsevol altre) per l'actor impulsor ja sigui aquest de caràcter privat o públic municipal, comarcal o de serveis interurbans a càrrec de la Generalitat.

Les propostes han d'incloure les connexions actuals directes i les indirectes o possibles futures i previstes en un horitzó de 10 anys vista.

Les propostes es valoraran en detall en relació als seus costos de construcció, operació i manteniment així com dels beneficis operatius, socials, mediambientals o de qualsevol mena a considerar de forma justificada i vers l'escenari o escenaris tendencials.

Això pot incloure informes tècnics valorats i funcionals sobre la integració de serveis, o sobre modificacions o ampliacions de la integració tarifària i/o aplicació de la T-Mobilitat.

Es crearà un llistat de prioritització o full de ruta per les actuacions a curt (1-2 anys) i mig termini i a llarg termini, totes amb l'aproximació tècnica justificada als escenaris contemplats anteriorment.

S'espera de la conjunció de l'anàlisi tendencial i de les propostes de millora la formulació d'una resposta clara i justificada, amb mètodes harmonitzats multifactor (social, econòmic, d'oportunitat, etc) de valoració, a les preguntes essencials de:

- model o models d'oferta a contemplar pel transport públic de viatgers per carretera.
- adequació o esmena dels sistemes i línies actuals en tots els aspectes de tractament.
- eliminació, modificació o aparició de noves connexions a nodes i a altres modes de transport.

Les propostes s'hauran de comparar i valorar segons el Sistema d'Avaluació d'Inversió en Transports (SAIT).

4. PRESSUPOST

	Quantitat h o u.	Preu unitari €/h o €/u.	Import
1. Presa de dades			
Director de projecte	10	50,00 €	500,00 €
Tècnic qualificat	100	40,00 €	4.000,00 €
Delineant	30	30,00 €	900,00 €
Assistent administratiu	100	24,00 €	2.400,00 €
Altres tasques auxiliars	2	37,75 €	75,49 €
Pressupost de l'actuació			7.875,49 €
2. Grafs i model			
Director de projecte	25	50,00 €	1.250,00 €
Tècnic qualificat	160	40,00 €	6.400,00 €
Delineant	40	30,00 €	1.200,00 €
Assistent administratiu	10	24,00 €	240,00 €
Altres tasques auxiliars	4	37,75 €	150,98 €
Pressupost de l'actuació			9.240,98 €
3. Anàlisi tendencial			
Director de projecte	15	50,00 €	750,00 €
Tècnic qualificat	100	40,00 €	4.000,00 €
Delineant	30	30,00 €	900,00 €
Assistent administratiu	15	24,00 €	360,00 €
Altres tasques auxiliars	2	37,75 €	75,49 €
Pressupost de l'actuació			6.085,49 €
4. Anàlisi tendencial			
Director de projecte	10	50,00 €	500,00 €
Tècnic qualificat	80	40,00 €	3.200,00 €
Delineant	20	30,00 €	600,00 €
Assistent administratiu	10	24,00 €	240,00 €
Altres tasques auxiliars	1	37,75 €	37,75 €
Pressupost de l'actuació			4.577,75 €
Pressupost d'execució material			27.779,71 €
13% + 6% (Despeses generals i benefici industrial)			5.278,14 €
Base imposable			33.057,85 €
21% IVA			6.942,15 €
Pressupost d'execució per contracta			40.000,00 €