

**PLA DE COORDINACIÓ DE
L'EXPLOTACIÓ DEL PROJECTE PILOT
DE LA NOVA LÍNIA
COMPLEMENTÀRIA DE SERVEI
D'AUTOBÚS A L'ÀREA DE
PORTOCOLOM**



Ajuntament de Felanitx



1. Introducció.....	4
1.1. Objectius del projecte pilot.....	4
1.2. Marc legal aplicable.....	5
1.3. Context i justificació del projecte.....	6
2. Estudi de l'oferta i la demanda actuals de transport públic al terme municipal.....	7
2.1. Oferta de transport públic existent.....	8
2.2. Demanda de transport públic.....	13
2.3. Anàlisi de resultats i diagnosi de les mancances detectades.....	16
3. Característiques del servei de la línia de transport complementària.....	17
3.1. Característiques generals del servei proposat.....	17
3.2. Itinerari proposat.....	17
3.3. Calendari d'actuació.....	20
3.4. Horari, expedicions i marc tarifari.....	21
3.5. Infraestructures necessàries per a la prestació del servei.....	23
4. Coincidències dels trànsits amb concessions de servei interurbà existents.....	24
5. Mesures de coordinació entre els serveis urbans i interurbans coincidents.....	25
5.1. Identificació de coincidències de recorregut i parades.....	25
5.2. Coordinació horària i promoció de la intermodalitat.....	25
5.3. Gratuïtat del servei.....	26
5.4. Col·laboració institucional i operativa.....	26
5.5. Mecanismes de seguiment i revisió.....	26
6. Sistema de finançament i mesures de compensació econòmica.....	27
7. Conclusions.....	27



Signa el present document, el redactor:

Esteve Palou Pol

Geògraf col·legiat núm. 3856

Gener 2026



1. Introducció

El present document recull i desenvolupa el Pla d'Explotació del nou servei complementari d'autobús a la zona de Portocolom, amb posada en servei prevista a la temporada d'estiu de 2025, en resposta als requeriments establerts a la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears.

Aquest projecte neix com una de les línies d'actuació prioritàries emmarcades dins el Pla de Mobilitat Sostenible de Felanitx (PMUS) i confirma la necessitat d'implementar millores en matèria de mobilitat i sostenibilitat al municipi. Aquesta proposta inclou la implantació d'un servei gratuït de transport públic que reforça el transport públic a Portocolom i augmenta el nombre de parades, oferint un major servei i una cobertura més ample a la zona.

Amb aquest projecte pilot, l'ajuntament de Felanitx pretén avaluar l'eficàcia d'un servei municipal de transport públic urbà complementari a les línies existents, adaptat a les necessitats específiques del nucli de Portocolom, com a base per a una possible consolidació i ampliació del servei en futures temporades.

1.1. Objectius del projecte pilot

El projecte pilot que es presenta té com a finalitat assolir, entre d'altres, els objectius següents:

- **Fomentar l'ús del transport públic incrementant tant la quantitat com la qualitat del servei**

Aquest objectiu, plantejat per primera vegada al Pla de Mobilitat Sostenible de Felanitx (PMUS), es concreta en l'augment del nombre d'expedicions (*cada un dels trajectes complets que es fan per línia i sentit des de l'origen fins al punt de destí*) i viatges dins Portocolom, l'increment de les parades, la reducció dels temps d'espera, la millora dels transbordaments i una major regularitat, contribuint a descongestionar i ampliar el servei existent durant els períodes de màxima demanda.

- **Ampliar i optimitzar els mitjans i recursos destinats a la mobilitat sostenible al terme municipal de Felanitx**

Una de les accions prioritàries per a l'ajuntament és garantir que les necessitats dels seus residents es vegin incorporades a les seves polítiques d'acció. Així, es prioritza la implantació d'un servei complementari de transport públic a una de les zones amb més pressió derivada de l'ús del vehicle privat.



- **Reduir la presència de vehicles privats a Portocolom**

Mitjançant l'increment de l'oferta de transport públic urbà, l'ajuntament pretén assolir un desenvolupament urbà més sostenible, així com impulsar un ús racional del territori i dels seus recursos locals.

- **Millorar els paràmetres ambientals i sostenibles relacionats amb la mobilitat**

Reduir la presència de vehicles privats a Portocolom contribuirà de manera directa a la millora dels indicadors ambientals associats al transport per carretera, com ara la contaminació acústica, la qualitat de l'aire o el consum energètic vinculat als hidrocarburs. Aquesta mesura s'alinea amb els compromisos assumits a nivell internacional i estatal, com els Objectius de Desenvolupament Sostenible 2030 i els Acords de París, que estableixen com a fita una reducció mínima del 40 % de les emissions de gasos d'efecte hivernacle abans de 2030. La promoció de sistemes de mobilitat més sostenibles és, per tant, una eina clau per assolir aquests objectius.

1.2. Marc legal aplicable

Més enllà de les motivacions socials i ambientals que impulsen l'ajuntament de Felanitx a executar millores en la qualitat de vida dels seus residents, cal remarcar que aquest projecte s'alinea plenament amb el marc normatiu i la planificació estratègica en matèria de mobilitat a escala estatal, autonòmica, insular i local:

- ***La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica***

Es tracta d'una llei estatal que estableix l'obligació de promoure sistemes de mobilitat eficients i de baixa emissió, reduint l'ús del vehicle privat i potenciant el transport col·lectiu. En aquest sentit, la implantació d'un servei complementari d'autobús a Portocolom dona compliment a l'article 14 de la Llei, contribuint a la mitigació d'emissions i alineant-se amb els objectius de neutralitat climàtica i mobilitat sostenible fixats a escala estatal i autonòmica.

- ***La Llei 4/2014, de 20 de juny, de Transports Terrestres i Mobilitat Sostenible de les Illes Balears***

És la principal normativa en el marc autonòmic, i té per objecte regular el transport públic de viatgers i l'ordenació de la mobilitat, prioritzant els mitjans de transport de menor cost social i ambiental, fomentant el desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.

- ***La Llei 10/2019, de 22 de febrer, de Canvi Climàtic i Transició Energètica de les Illes Balears***

Aquesta norma fixa l'obligació de les administracions de promoure la mobilitat sostenible i fomentar, entre d'altres, els plans i projectes orientats a potenciar el model de transport públic, col·lectiu i intermodal, que redueixin l'ús del vehicle privat i promoguin altres formes de transport sostenible.



- ***El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (Decret 35/2019)***

És l'instrument estratègic i normatiu de desenvolupament de la Llei 4/2014, de 20 de juny, a l'illa de Mallorca i estableix entre les seves línies d'actuació l'increment i la millora de l'oferta de transport públic, la reducció de l'ús del vehicle privat i la promoció de modes de mobilitat més sostenibles, especialment als nuclis urbans i metropolitans. Portocolom, com a zona turística amb alta pressió estacional, és un cas prioritari segons aquest pla.

- ***El Pla Director Sectorial de Carreteres de Mallorca (PDSCMa)***

Estableix els criteris per a l'ordenació, manteniment i millora de la xarxa viària principal i secundària de l'illa, garantint la coherència entre les infraestructures viàries i els serveis de transport col·lectiu.

- ***El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)***

Finalment, en l'àmbit local, el PMUS de Felanitx concreta l'anàlisi en matèria de mobilitat del municipi i en defineix les mesures específiques per millorar el sistema de transport dins el terme municipal, en coherència amb les directrius autonòmiques i insulars. El PMUS prioritza accions dirigides a millorar la connectivitat interna, reforçar el transport públic urbà i afavorir una mobilitat més eficient, segura i menys dependent del vehicle privat.

1.3. Context i justificació del projecte

El projecte pilot té com a objectiu incorporar un servei complementari d'autobús urbà a Portocolom, amb una doble finalitat: per una banda, millorar la mobilitat quotidiana dels residents, oferint alternatives eficients i sostenibles al vehicle privat; i per altra banda, mitigar la pressió generada per l'increment estacional de la demanda turística, que impacta de manera directa en la congestió viària i en el funcionament del transport col·lectiu existent, especialment durant els mesos d'estiu.

El municipi de Felanitx, per les seves característiques geogràfiques, es troba molt influenciat per la presència del turisme i també per l'estacionalitat. Aquest fet impacta directament en els patrons de mobilitat. Així ho evidencien les dades més recents de l'Institut Nacional d'Estadística (INE), el qual indica que a l'any 2024 es varen rebre a les Illes Balears 18,7 milions de turistes, dels quals gairebé 13 milions es concentraren a l'illa de Mallorca. En aquest context, les estadístiques experimentals basades en la telefonia mòbil indiquen que Felanitx va atraure aproximadament l'1,5 % dels turistes estrangers, fet que equival a uns 280.000 visitants anuals al municipi.

Aquesta pressió turística esdevé especialment intensa durant la temporada alta, concentrant-se principalment en espais d'elevat atractiu natural com són les platges, les cales i els entorns litorals. El nucli de Portocolom constitueix un clar exemple d'aquesta dinàmica, ja que absorbeix una part significativa de la demanda turística durant els mesos d'estiu, fet que



comporta un augment de la congestió viària i posa de manifest la necessitat evident d'enfortir les alternatives de mobilitat col·lectiva.

El volum de desplaçaments a Mallorca reflecteix l'impacte directe de l'estacionalitat turística: en un dia mitjà de juliol es registren aproximadament 3,29 milions de desplaçaments, mentre que al mes de març aquesta xifra es redueix a 2,57 milions, la qual cosa suposa un increment del 20 % durant els mesos d'estiu. Aquest augment és atribuïble principalment als visitants, que realitzen 662.117 viatges diaris en un dia tipus d'estiu, davant els 155.000 viatges del mes de març (segons el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears – PDSMIB).

De fet, en aquest context de forta mobilitat turística s'hi suma un patró de desplaçaments locals molt dependent del vehicle privat: el 55 % dels trajectes efectuats pels residents de Mallorca es realitzen en cotxe privat, una xifra considerablement superior a la mitjana estatal (42 %). En total, es calcula que diàriament es produeixen 1,45 milions de desplaçaments en vehicle privat, i un 63 % d'aquests tenen origen i destinació dins el mateix municipi (INE 2024).

Segons l'estudi sobre les dinàmiques metropolitanes i la mobilitat quotidiana a Mallorca, realitzat per investigadors de la Universitat de les Illes Balears el 2016, al municipi de Felanitx s'hi realitzen al voltant de 5.000 viatges diaris, el 30-40% dels quals són desplaçaments de proximitat. Segons els resultats dels aforaments realitzats per aquest estudi, s'observa que el vehicle privat és el principal mitjà de transport rodat en la mobilitat quotidiana de Felanitx.

Aquesta actuació reforça el compromís municipal amb els objectius del Pla Director Sectorial de Mobilitat, amb el PMUS i amb els principis de sostenibilitat, eficiència i qualitat del servei públic de transport.

Així, l'ajuntament de Felanitx assumeix un paper actiu en la planificació i l'execució d'accions concretes que millorin la mobilitat urbana al municipi. La implantació del servei complementari d'autobús a Portocolom a la temporada estival, una de les èpoques amb major demanda sobre les infraestructures de transport, com a prova pilot, s'emmarca dins l'estratègia local per reduir la dependència del vehicle privat i garantir una mobilitat més sostenible i accessible per a residents i visitants.

2. Estudi de l'oferta i la demanda actuals de transport públic al terme municipal

Per tal d'analitzar la viabilitat del projecte i justificar la seva implantació, a continuació es desglosen les dades referents a l'oferta i la demanda actuals en transport públic a Felanitx, les quals provenen, per una banda, de la diagnosi realitzada al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (2023) i, per altra banda, del Consorci de Transports de Mallorca (CTM) (2024), Transports de les Illes Balears (TIB).



2.1. Oferta de transport públic existent

A continuació, es descriuen els serveis de transport públic que operen al nucli de Portocolom, així com les seves característiques bàsiques, freqüències i cobertura territorial. Aquestes dades constitueixen la base per analitzar la suficiència del servei i la seva capacitat de resposta a la demanda actual.

L'oferta de transport públic al municipi de Felanitx és gestionada pel Transport de les Illes Balears (TIB), sota la coordinació del Consorci de Transports de Mallorca (CTM). Els autobusos que hi circulen són de pis semi-baix.

Tota la infraestructura de transport públic es vertebrava a través d'una xarxa de línies urbanes i interurbanes que connecten el municipi amb altres nuclis de l'illa. Amb tot, a Portocolom només hi ha línies urbanes.

Actualment, el sistema tarifari és gratuït per a les persones que disposen de la targeta intermodal, segons indica la normativa vigent. Per a la resta d'usuaris, es permet el pagament mitjançant targeta bancària o amb doblers en efectiu.

A continuació es presenta un resum de les línies actives, el seu recorregut principal i el nombre d'expedicions per sentit i dia:

Línia	Recorregut	Nombre d'expedicions
501	Manacor - Campos - Palma <i>*no passa directament per Portocolom però és accessible mitjançant transbordament</i>	35 expedicions Palma - Felanitx <i>dues expedicions menys els caps de setmana</i>
		33 expedicions Felanitx - Palma <i>dues expedicions menys els caps de setmana</i>
514	Cala d'Or - Felanitx - Porreres	10 expedicions per sentit de dilluns a diumenge
512	Portocolom - Felanitx (5 parades)	16 expedicions diàries de dilluns a diumenge
428	Cala d'Or - Portocolom - Porto Cristo (4 parades)	15 expedicions per sentit de dilluns a diumenge

Taula 1. Detall de les línies que operen a Felanitx. Destacades aquelles que donen servei directe a Portocolom. Elaboració pròpia a partir de les dades de Transports de les Illes Balears (TIB).

Les línies de transport públic que donen servei directe a Portocolom són la línia 512, que connecta amb Felanitx, i la línia 428, que comunica amb Cala d'Or i Porto Cristo, tot i que aquesta darrera només opera durant la temporada estival (maig-octubre). La connexió amb



altres nuclis de referència, com Palma o Porreres, es duu a terme mitjançant transbordament a Felanitx, a través de la línia 501 (Felanitx – Palma) i la 514 (Felanitx – Porreres – Cala d’Or).

El nucli urbà de Portocolom compta amb 8 parades de transport públic integrades a la xarxa del TIB (Transports de les Illes Balears) i compartides entre les dues línies que hi circulen. Les més rellevants són Es Corso i Gravina, ja que concentren l’activitat de totes les línies interurbanes que circulen pel nucli i funcionen com a punts centrals de captació de passatgers.

Línia 428					
Direcció Cala d’Or	22041 Cristòfol Colom	22037 Moll	22010 Es Corso	22036 Gravina	22047 Vapor Santueri 2
Direcció Portocolom	22046 Vapor Santueri 1	22010 Es Corso	22036 Gravina	22035 Ronda Nadal batle	
Línia 512					
Felanitx - Portocolom - Felanitx	22041 Cristòfol Colom	22037 Moll	22010 Es Corso	22036 Gravina	22035 Ronda Nadal batle

Taula 2. Detall de les parades de les línies que operen al nucli de Portocolom. Elaboració pròpia a partir de les dades de Transports de les Illes Balears (TIB).

Tot i compartir la majoria de parades, cal notar que aquestes línies responen a funcions territorials diferenciades: d’una banda, la línia 428 connecta les àrees situades a la franja litoral del nucli, donant servei principalment a una demanda turística i altament estacional, concentrada durant els mesos d’estiu. De l’altra, la línia 512 actua com a eix estructural de connexió amb Felanitx, amb un ús continuat al llarg de l’any, tot i que també registra un increment de viatgers durant la temporada alta.

Quant a la cobertura territorial, la línia 512 cobreix 12 km entre Portocolom i Felanitx, mentre que la línia 428 cobreix 11 km fins a Cala d’Or, amb continuació cap a Porto Cristo; en total, la seva trajectòria és d’uns 19 km.

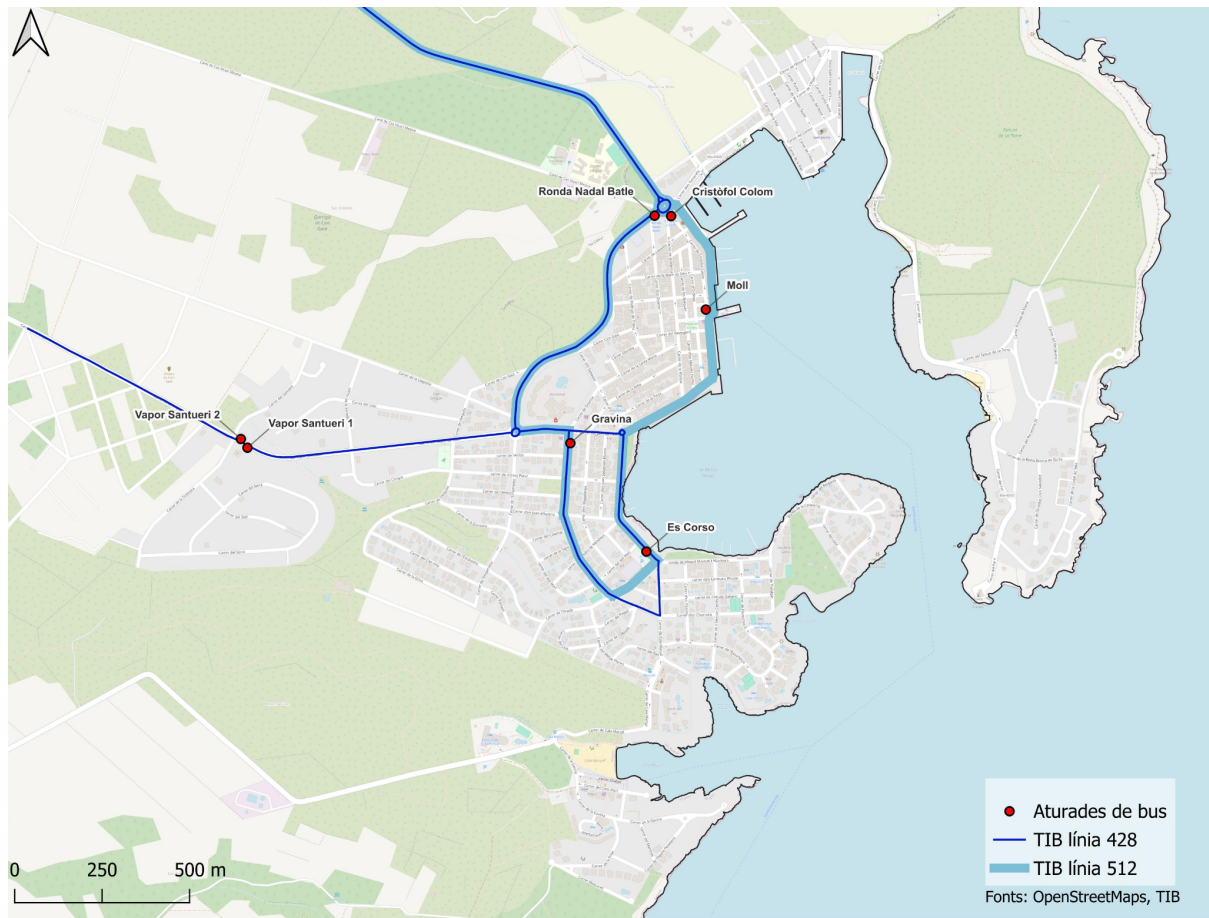


Figura 1. Detall de les línies que operen a Portocolom i les seves parades. Elaboració pròpia a partir de les dades de Transports de les Illes Balears (TIB).

Per tal de visualitzar l'àrea d'influència real de les parades de transport públic s'ha calculat el seu radi de cobertura, considerant 150 metres (*distància adequada per a zones d'elevada densitat urbana*) i 350 metres des de les parades (*distància recomanada per a les àrees urbanes compactes*).

El resultat permet detectar les àrees amb mancances de cobertura i accessibilitat. De fet, al mapa següent es pot veure com quasi la meitat de la població del nucli urbà de Portocolom no es troba coberta per l'oferta de transport públic, indicador negatiu si es pretén incentivar el seu ús. Tal i com es pot comprovar, l'àrea d'influència real de les parades de transport públic es concentra al nucli de Portocolom, deixant de banda zones importants com l'àrea de Cala Marçal o S'Arenal.

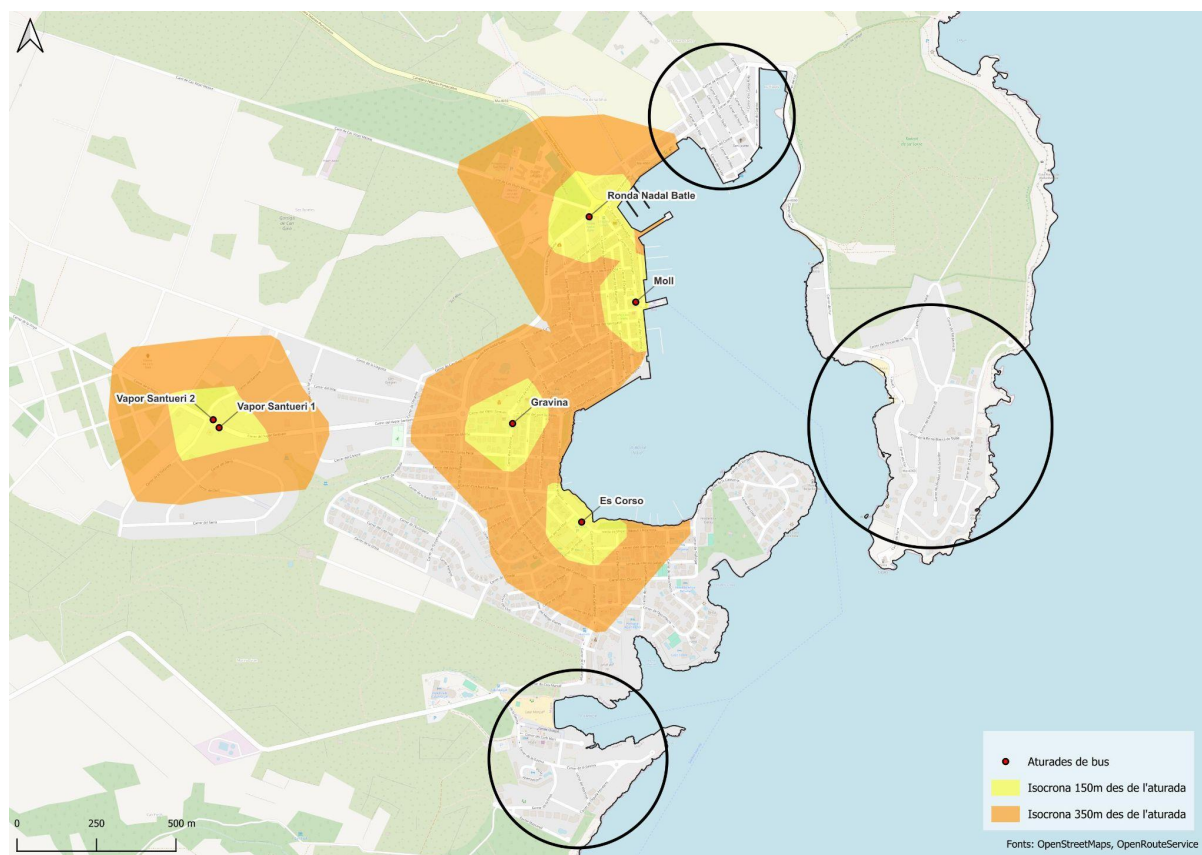


Figura 2. Cobertura territorial del total de les parades de bus (TIB 428 i 512) a Portocolom segons distància a peu (150 m i 350 m). Elaboració pròpia a partir de les dades de Transports de les Illes Balears (TIB).

Pel que fa a l'amplitud horària, una mesura que permet avaluar el nombre d'hores que funciona cada línia de bus, i que mesura la diferència entre el primer viatge i el darrer, la línia que més amplitud horària ofereix és la 512, connexió Felanitx i que es troba en funcionament tot l'any. Pel que fa a la línia 428, aquesta ofereix 11 hores de funcionament durant època estival.

Línia	Dies de servei	Primer viatge	Darrer viatge	Freqüència de pas	Hores de servei
428	Dilluns a diumenge (disponible només en temporada estival)	9:40	21:40	Cada 60 minuts	Entre 11 i 12 hores
512	Dilluns a diumenge	6:45 o 7:15	23:18	Entre 60 i 80 minuts	15 hores

Taula 2. Informació sobre la freqüència i amplitud horària de les línies de bus a Portocolom (2025). Elaboració pròpia a partir de les dades de Transports de les Illes Balears (TIB).



La freqüència de pas és prou elevada, amb un temps d'espera segons la ruta i l'horari de fins a 80 minuts, el que suposa un desincentiu important a l'ús de l'autobús, sobretot als mesos d'estiu. Tot i l'alt volum de viatgers a l'estiu, no s'observa un increment de freqüència durant hores punta (8:00–9:00 h i 17:00–19:00 h), cosa que podria generar saturacions o temps d'espera excessius en moments de màxima demanda.

Línia 512		Línia 428 cap a Porto Cristo	Línia 428 cap a Cala d'Or
22037 Moll (inici de ruta)	22010 Es Corso	22010 Es Corso	22010 Es Corso
6:45	6:48		
7:15	7:18		
8:10	8:13		
9:10	9:13		
10:10	10:13	9:55	9:40
11:10	11:13	10:55	10:40
12:40	12:43	12:00	11:40
13:40	13:43	13:00	12:40
14:40	14:43	14:00	13:45
16:10	16:13	15:00	14:45
17:10	17:13	16:00	15:40
18:10	18:13	16:55	16:40
19:10	19:13	17:55	17:40
20:10	20:13	18:55	18:40
21:10	21:13	19:55	19:40
22:10	22:13	20:55	20:40
23:10	23:13		21:40

Taula 3. Horari de les línies 512 i 428 (2025). Elaboració pròpia a partir de les dades de Transports de les Illes Balears (TIB).

L'anàlisi de l'oferta de transport públic al nucli de Portocolom dona com a resultat un total de 62 expedicions diàries entre les dues línies que hi operen. Aquesta xifra suposa una ràtio de 13,22 expedicions per cada 1.000 habitants, una dada que, tot i ser significativa per a un nucli



costaner de mida mitjana, queda lleugerament per sota dels valors de referència desitjables per a zones amb forta estacionalitat turística.

En resum, malgrat l'elevada amplitud horària de la línia 512 (més de 15 hores de servei diari), la cobertura territorial presenta importants desigualtats, ja que prop de la meitat de la població del nucli urbà queda fora del radi recomanat de 350 metres a peu respecte a les parades. Aquesta limitació afecta negativament l'accessibilitat i la funcionalitat del servei.

A més, l'estructura de l'oferta condiona la connectivitat amb altres nuclis d'interès, ja que la connexió interurbana només és possible mitjançant transbordament a Felanitx. Aquest model de xarxa pot resultar ineficient en contextos d'alta demanda turística o per cobrir necessitats puntuals dels residents, sobretot si les freqüències de pas o temps d'espera són elevats.

Per tant, tot i que l'oferta actual pot considerar-se adequada, les limitacions en cobertura espacial i en la connexió directa amb altres nuclis posen de manifest la necessitat d'implementar un servei d'autobús complementari, especialment durant els mesos d'estiu, per reduir la dependència del vehicle privat i garantir una mobilitat més accessible i ambientalment sostenible.

2.2. Demanda de transport públic

La percepció ciutadana sobre el transport públic és relativament positiva, tot i que el seu ús no es troba plenament estès entre la ciutadania del municipi. De fet, segons el Pla de Mobilitat Urbana de Felanitx, a les seves enquestes de participació ciutadana, la majoria de les persones enquestades va indicar que fa servir el transport públic de manera ocasional, el 14% de forma regular i un 48% no el fa servir mai. D'entre les opcions indicades per millorar aquest servei destaquen la millora de la connexió amb altres municipis (26%) i l'increment de la freqüència de les línies (22%).

En aquest apartat es du a terme la diagnosi de la demanda de transport públic, amb l'objectiu de conèixer quin és l'ús del servei específicament a Portocolom i identificar les necessitats de mobilitat reals dels seus usuaris. La connexió entre l'oferta de transport públic i la seva demanda és essencial per detectar possibles desequilibris o punts de millora.

A partir de les dades relatives al nombre de viatgers facilitades per la Conselleria de Mobilitat i Habitatge i el Consorci de Transports de Mallorca (CTM) l'any 2024, s'ha pogut determinar que les línies que operen directament al nucli de Portocolom l'any 2024 varen registrar un total de 394.001 viatgers entre ambdues. Cal notar que des de l'1 de gener de 2023 tota la xarxa de transport públic de les Illes és gratuïta amb la targeta intermodal, el que ha suposat un incentiu important per a l'ús del transport públic, i un augment significatiu de la demanda per part de la població del municipi.

Del total de viatgers enregistrats aquest any, un 47% correspon a la línia 428, que opera exclusivament durant la temporada estival, entre els mesos de maig i octubre. Aquesta línia va



transportar una mitjana mensual de 30.712 viatgers durant aquest període. El màxim d'ús es va assolir el mes d'agost, amb 33.519 viatgers, la qual cosa representa un increment del 18% respecte al mes de maig.

El 53% restant es concentra a la línia 512, que ofereix servei durant tot l'any. Aquesta línia presenta una mitjana mensual de 17.477 viatgers, amb una lleugera tendència a l'alça durant els mesos d'estiu. El màxim d'ús es va registrar al juliol, amb 24.718 viatgers, fet que representa un increment de l'11% en relació amb el mes de gener.

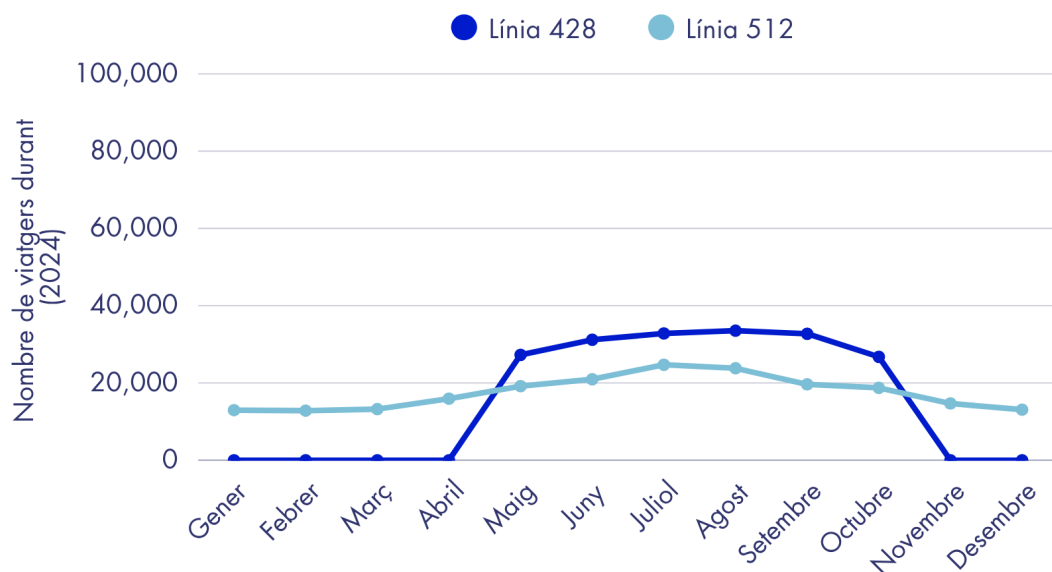


Figura 3. Evolució mensual del nombre de viatgers per línia (2024). Dades obtingudes del Consorci de Transports. Elaboració pròpia.

Quant als punts amb major concentració d'usuaris, les dades de pujades i baixades mitjanes l'any 2024 (que es calculen únicament tenint en compte els dies en què la parada ha estat en funcionament) indiquen que les parades més freqüentades són 2210 Es Corso i 22036 Gravina, tal i com es pot observar al gràfic següent.

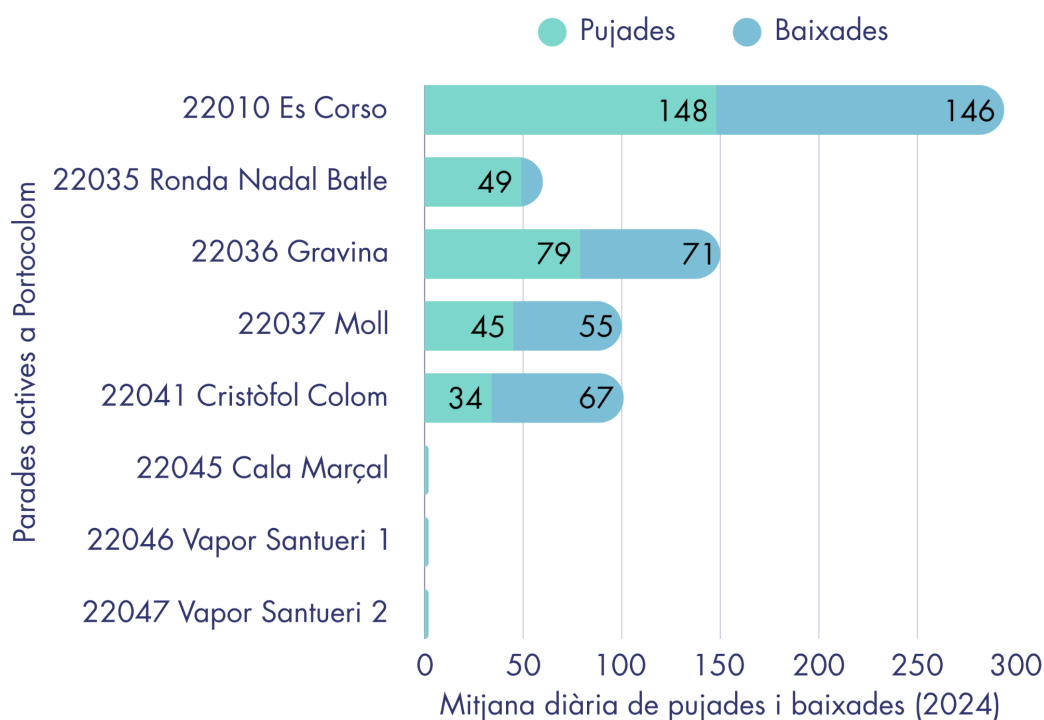


Figura 4. Mitjana diària de pujades i baixades a Portocolom (2024). Dades obtingudes del Consorci de Transports. Elaboració pròpia.

Amb una mitjana de 148 pujades i 146 baixades (22010 Es Corso) i 79 pujades i 71 baixades (22036 Gravina), aquestes parades actuen com a nodes centrals per a l'entrada i sortida de passatgers, gràcies a la seva ubicació cèntrica, accessibilitat i coincidència de les dues línies (428 i 512).

Per contra, les parades 22045 Cala Marçal, 22046 Vapor Santueri 1 i 22047 Vapor Santueri 2, considerant el període comprès entre el 17 de juny i el 31 d'octubre de 2024, durant el qual varen estar operatives, registren una mitjana d'un sol viatge diari de pujada i un de baixada cadascuna. Aquest ús podria indicar que es tracta d'una àrea amb necessitats de millora, redisseny o reforç, especialment durant els mesos de major afluència turística.

Les parades 22037 Moll i 22041 Cristòfol Colom registren un ús moderat, amb una activitat que suggereix una combinació de funcionalitat residencial i turística. En el cas de Cristòfol Colom, destaca un desequilibri entre pujades (34) i baixades (67), que pot indicar el seu ús com a punt de destinació, possiblement vinculat a la proximitat de zones costaneres o d'interès turístic.

La parada 22035 - Ronda Nadal Batle presenta un patró invers al de Cristòfol Colom, amb una mitjana de 49 pujades però només 11 baixades. Aquest desequilibri pot correspondre a una zona residencial des d'on s'inicia el trajecte, però amb menys flux de retorn.



L'anàlisi de la demanda de transport públic al nucli de Portocolom posa de manifest un patró clarament estacional, amb una concentració significativa de viatgers durant els mesos d'estiu i una distribució desigual entre parades. Aquest patró de concentració del servei en determinats punts reforça la necessitat d'una planificació adaptativa basada en dades, que millori la cobertura territorial i optimitzi l'eficiència del servei.

2.3. Anàlisi de resultats i diagnosi de les mancances detectades

L'anàlisi conjunta de l'oferta i la demanda de transport públic al nucli de Portocolom posa de manifest diversos aspectes rellevants per a la seva futura planificació.

Per una banda, l'oferta actual, formada per dues línies interurbanes (la 512 amb servei anual i la 428 de caràcter estacional), és funcional però insuficient per cobrir de manera equitativa el conjunt del nucli. Malgrat l'existència de set parades, només una part del territori urbà es troba dins el radi òptim de 350 metres, cosa que limita l'accessibilitat del servei. A nivell horari, les dues línies cobreixen franges àmplies (11 i 15 hores respectivament), però amb intervals mínims de 60 minuts entre serveis. Aquest temps d'espera pot resultar dissuasiu, especialment durant l'estiu, quan la demanda és més elevada.

Per altra, les dades d'ús mostren un patró d'ús clarament estacional, amb concentració de viatgers durant els mesos d'estiu i una distribució desigual entre parades.

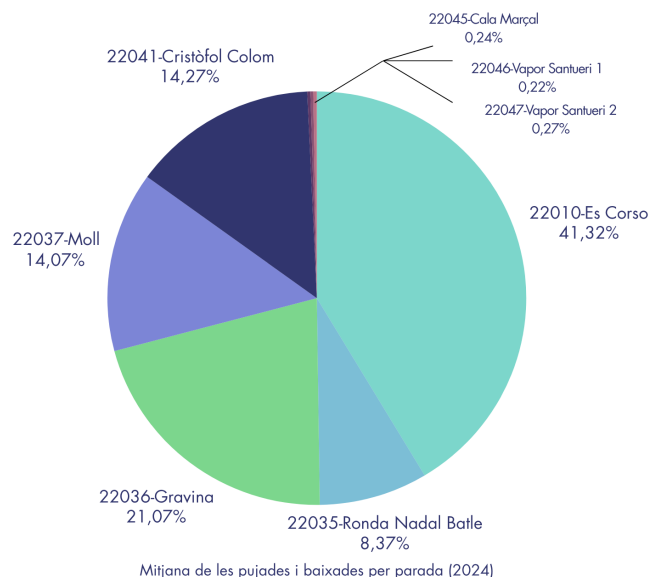


Figura 5. Mitjana diària de pujades i baixades a Portocolom (2024). Dades obtingudes del Consorci de Transports. Elaboració pròpia.

A més a més, les dades de pujades i baixades apunten a una diferenciació funcional de les parades: Es Corso, Gravina i Ronda Nadal Batle actuen com a punts d'origen habitual, mentre que Cristòfol Colom i Moll registren més baixades, possiblement per la seva proximitat a zones turístiques o de serveis.



Aquest conjunt d'indicadors evidencia la necessitat d'una revisió i optimització del servei, amb possibles actuacions com l'increment de la cobertura territorial i augment del nombre de parades.

3. Característiques del servei de la línia de transport complementària

El servei complementari de bus que es proposa implementar, té com a objectiu principal solucionar les mancances detectades pel que fa a la freqüència horària, la cobertura territorial i congestió de vehicles. Es tracta d'una prova pilot mitjançant la qual l'ajuntament vol avaluar la viabilitat d'aquest servei per considerar futures implantacions o possibles ampliacions.

La nova línia s'integrarà de forma coordinada amb el transport existent, evitant duplicitats innecessàries, solapaments d'horaris o qualsevol altre aspecte que pugui perjudicar el funcionament de les línies actuals.

3.1. Característiques generals del servei proposat

Es proposa la implantació d'una línia complementària d'autobús de 18 places (18 sients i 26 places per als ocupants drets, que potencialment poden donar com a resultat 44 places totals, sempre que s'aprovi l'autorització pertinent per part de l'ajuntament de Felanitx) i un increment del nombre de parades per donar resposta a les mancances detectades en la cobertura territorial i un reforç de l'horari, millorant la connexió amb la línia 512.

Tots els vehicles de la nova línia estan adaptats per a l'accés a persones amb mobilitat reduïda, així com les parades que ja es troben en funcionament i operen amb més d'un servei. En relació amb les parades de nova creació, es valorarà la seva adaptació progressiva en cas de consolidació del servei, per tal de garantir la plena accessibilitat en compliment del marc legal vigent.

3.2. Itinerari proposat

L'itinerari incorpora 4 noves parades en relació amb les línies existents (512 i 428), passant de 8 a 12 parades, i incrementa de manera significativa la cobertura territorial especialment en aquelles àrees amb dèficits detectats.

El recorregut proposat, que inicia sempre a la parada 22037 Moll, connecta les següents parades:

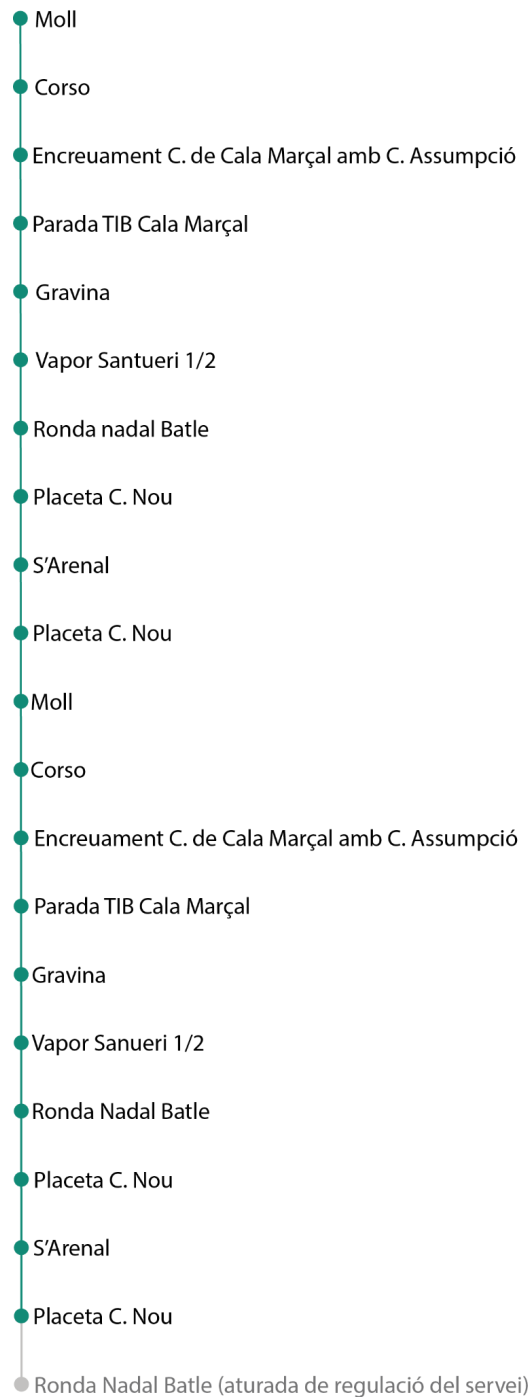


Figura 6. Recorregut de la línia complementària. Elaboració pròpia.

La figura anterior mostra el recorregut del servei complet, el qual està compost per dues voltes consecutives al traçat que es presenta a la figura 7, a diferència que, una vegada que el servei es disposa a acabar la 2na volta i el bus es troba a l'aturada de la Placeta C. Nou, aquest es dirigeix a l'aturada de Ronda Nadal Batle, on romandrà fins a l'inici del següent servei.



Amb aquesta proposta es reforça el servei al nucli de Portocolom (manté servei a les parades 22037 Moll, 22010 Es Corso, 22036 Gravina i 22035 Ronda Nadal Batle) i millora la connexió a les zones perifèriques: Cala Marçal (carrer Assumpció i 22045 Cala Marçal), una de les zones més desconnectades segons l'anàlisi de pujades i baixades, i connexió amb la placeta del carrer Nou i S'Arenal, àrees que fins ara no disposaven de cobertura efectiva.

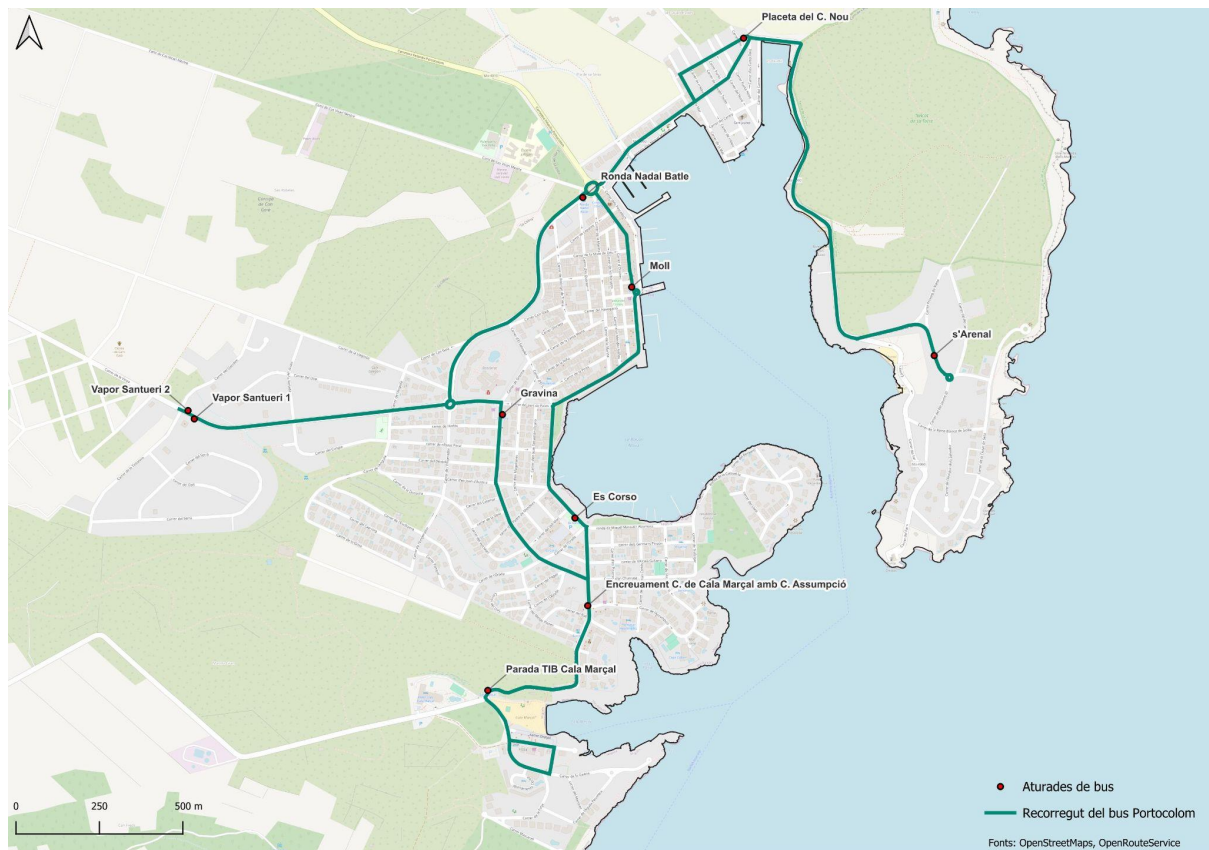


Figura 7. Itinerari i seguit de parades de la línia complementària. Elaboració pròpia.

Aquest nou itinerari no duplica sinó que complementa l'oferta actual, cobrint espais sense servei detectats en l'anàlisi prèvia. Així, es millora la connexió entre les diferents àrees de la zona i permet incrementar la freqüència de transbordaments amb Felanitx.

A més a més, proporciona accés a zones residencials i turístiques que fins ara quedaven fora del radi recomanat de 350 metres.

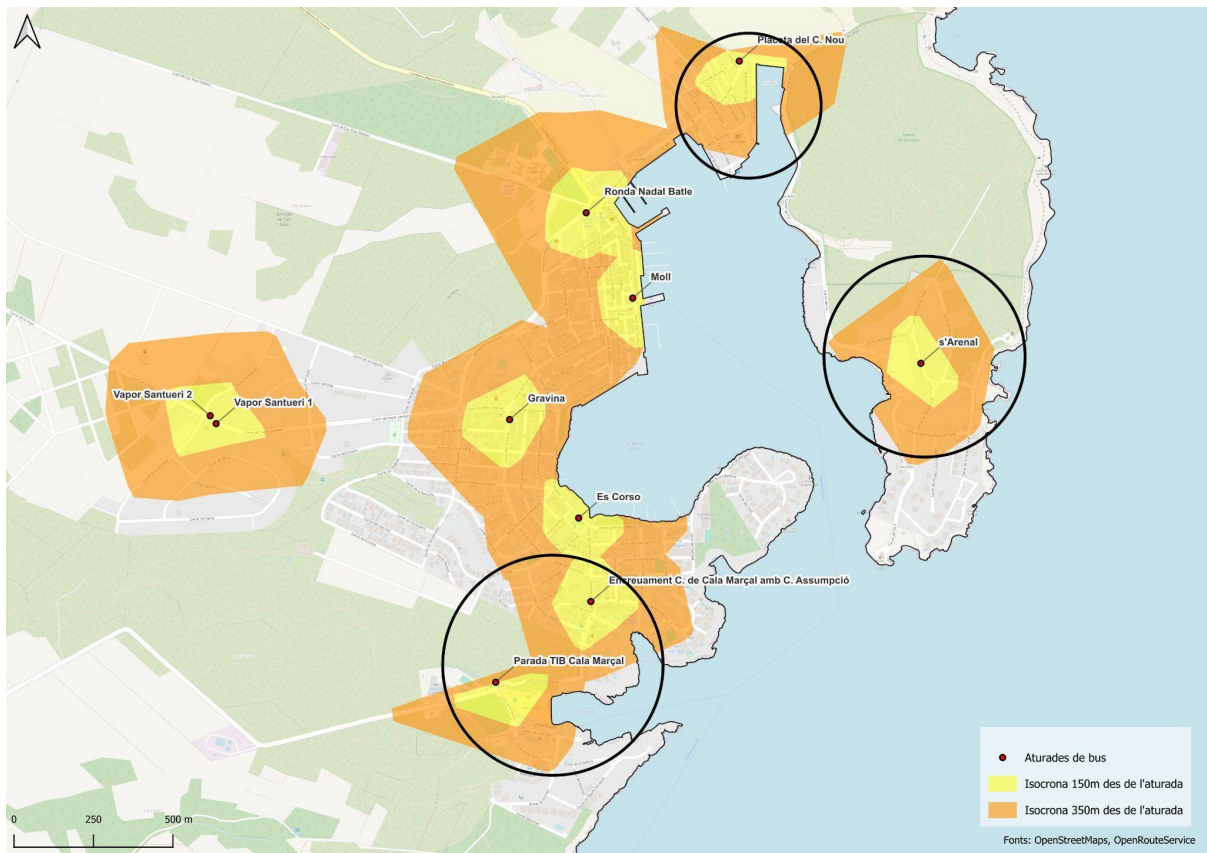


Figura 8. Cobertura territorial del total de les parades de bus (TIB i línia complementària) a Portocolom segons distància a peu (150 m i 350 m). Elaboració pròpia a partir de les dades de Transports de les Illes Balears (TIB).

3.3. Calendari d'actuació

La posada en marxa del servei complementari d'autobús urbà a Portocolom està prevista per a la temporada d'estiu 2026, coincidint amb l'inici del període de màxima demanda turística a la zona. L'objectiu és minimitzar la presència del vehicle privat a Portocolom i incentivar l'ús del transport públic per accedir a les àrees amb major influència turística.

Cal notar que aquest servei es planteja com una prova pilot, limitada exclusivament als mesos d'estiu, amb l'objectiu d'avaluar la seva eficàcia i viabilitat per a una possible consolidació o ampliació en futures temporades.



3.4. Horari, expedicions i marc tarifari

La línia complementària proposada ofereix un total de 7 sortides diàries des de Portocolom, fent dues voltes al recorregut de manera consecutiva, i iniciant-se la 2na volta 50 minuts després de l'inici de la 1ra volta. Els horaris quedarien de la següent manera (**Primera volta**; **Segona volta**) :

Línia 512		Línia 428 (Porto Cristo)	Línia 428 (Cala d'Or)	Línia complementària	
22037 Moll	22010 Es Corso	22010 Es Corso	22010 Es Corso	22037 Moll (inici de ruta)	22010 Es Corso
6:45	6:48				
7:15	7:18				
8:10	8:13				
				9:00	9:03
9:10	9:13				
				9:50	9:53
11:10	11:13	10:55	10:40		
				11:25	11:28
		12:00	11:40		
				12:15	12:15
12:40	12:43	13:00	12:40		
				13:05	13:08
13:40	13:43		13:45		
				13:55	13:58
		14:00			
14:40	14:43	15:00	14:45		
				15:00	15:03
			15:40		
				15:50	15:53



16:10	16:13	16:00	15:40		
17:10	17:13	16:55	16:40		
				17:25	17:28
18:10	18:13	17:55	17:40		
				18:15	18:18
19:10	19:13	18:55	18:40		
				19:25	19:28
20:10	20:13	19:55	19:40		
				20:15	20:18
21:10	21:13	20:55	20:40		
				21:25	21:28
22:10	22:13		21:40		
				22:15	22:18
23:10	23:13				

Taula 4. Horari de la línia complementària, línia 512 i 428 a l'inici de les seves rutes.

Aquesta nova oferta incrementa el total d'expedicions a 76 serveis diaris, sumant-se a les 62 expedicions actuals de les línies 512 i 428, suposant un augment del 22,6% en l'oferta diària de transport públic al municipi, millorant la cobertura territorial, l'accessibilitat i la capacitat del sistema per fer front a la demanda, especialment durant els mesos d'estiu.

Línia	Recorregut	Nombre d'expedicions
512	Portocolom - Felanitx (5 parades)	16 expedicions diàries de dilluns a diumenge
428	Cala d'Or - Portocolom - Porto Cristo (4 parades)	15 expedicions per sentit de dilluns a diumenge
Prova pilot	Ruta al llarg de Portocolom	7 expedicions, de dues voltes, diàries de dilluns a diumenge

Taula 5. Resum de les línies existents i nombre d'expedicions programades per a l'estiu 2025.

Pel que fa al marc tarifari, el servei proposat serà completament gratuït per a tots els usuaris, sense necessitat d'utilitzar targeta intermodal ni cap altre mètode de validació o pagament.



Aquesta gratuïtat es mantindrà durant tot el període de vigència de la prova pilot, amb l'objectiu explícit d'incentivar l'ús del transport públic i reduir la presència del vehicle privat dins de Portocolom.

3.5. Infraestructures necessàries per a la prestació del servei

La implantació d'aquest servei complementari no implica una inversió elevada en infraestructures, ja que la majoria de les parades que s'utilitzaran estan actualment en funcionament dins la xarxa operativa del TIB i compten amb els equipaments necessaris. Pel que fa a les parades noves (Cala Marçal amb Carrer Assumpció, Placeta del Carrer Nou i S'Arenal), es preveu únicament la instal·lació d'elements lleugers de senyalització i marques viàries per indicar-ne l'existència, sense preveure cap obra ni remodelació significativa, atès el caràcter provisional del servei.

Pel que fa a la zona d'estacionament del bus, es preveu la senyalització horitzontal mitjançant el pintat de les línies a la calçada, amb la finalitat de delimitar i reservar l'espai destinat exclusivament a l'estacionament del vehicle.

Pel que fa als elements informatius, es preveu la instal·lació de cartelleria específica informant del servei de la nova línia a les parades existents. Aquesta actuació es durà a terme prèvia autorització del Consorci de Transports de Mallorca (CTM), per garantir la coherència visual amb la resta de serveis integrats.

A aproximadament 20 metres de l'aturada de Ronda Nadal Batle, es preveu la implantació de la zona d'estacionament del bus de Portocolom, on el vehicle romandrà el temps d'espera entre serveis. Aquesta ubicació permet garantir el correcte funcionament del servei de transport públic interurbà (TIB), assegurant que les línies 512 i 428 puguin efectuar la parada a l'aturada de Ronda Nadal Batle en condicions òptimes de seguretat i accessibilitat per als usuaris, sense interferències amb l'estacionament del vehicle. A la Figura 9 es representa la ubicació de la zona d'estacionament del bus de Portocolom.

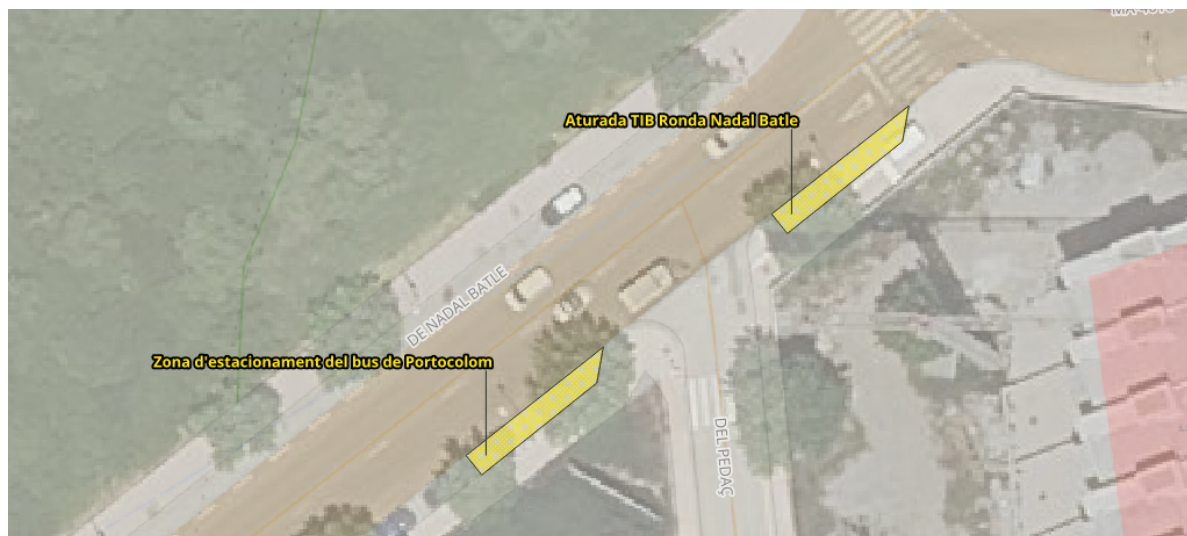


Figura 9. Ubicació de la zona d'estacionament del bus de Portocolom. Elaboració pròpia.

4. Coincidències dels trànsits amb concessions de servei interurbà existents

Segons estableix l'article 34 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, els serveis de transport públic urbà que es desenvolupin dins l'àmbit competencial municipal han de garantir la seva coordinació amb les línies interurbanes existents. En aquest sentit, la proposta aquí presentada compleix amb els criteris establerts per evitar interferències i optimitzar l'eficiència global del sistema de mobilitat del municipi.

La nova línia complementària comparteix part del seu traçat amb dues línies interurbanes ja existents: la línia 512 (Portocolom - Felanitx) i la línia 428 (Cala d'Or - Portocolom - Porto Cristo), però no es produeix cap duplictat funcional ni competència directa entre serveis.

De fet, el nou servei de bus ha estat dissenyat per ampliar la cobertura territorial i atendre zones amb manca de connexió efectiva, a més de millorar la freqüència global del transport públic dins Portocolom. Aquesta actuació s'integra de manera coordinada amb l'oferta existent, per evitar solapaments innecessaris i reforçar la connectivitat interna, sense interferir en les connexions interurbanes actuals.

Les coincidències de recorregut es produeixen en diversos punts del nucli urbà, concretament a les parades 22037 Moll, 22010 Es Corso, 22036 Gravina, 22046 Vapor Santueri i 22035 Ronda Nadal Batle. No obstant això, no hi ha solapament horari, ja que la línia complementària s'ha programat per a que arribi en els 10-15 minuts posteriors a l'arribada de les línies del TIB a la parada 22037 Moll. Així, es permet afavorir la intermodalitat i facilitar possibles transbordaments entre línies, millorant l'eficiència del sistema de transport al municipi.



El disseny i execució del projecte pilot s'ha dut a terme en col·laboració amb els serveis de coordinació del transport públic del Consorci de Transports de Mallorca (CTM). Aquesta col·laboració ha permès garantir una coordinació efectiva amb l'oferta existent, assegurant que la nova línia complementària s'integri de manera funcional dins el sistema de transport regular i que respongui a les necessitats reals de mobilitat del nucli de Portocolom.

5. Mesures de coordinació entre els serveis urbans i interurbans coincidents

La implantació de la nova línia complementària s'ha dissenyat amb l'objectiu d'integrar-se de manera coherent i coordinada dins el sistema de transport públic ja existent al nucli de Portocolom, evitant solapaments innecessaris amb les línies interurbanes actuals i afavorint la intermodalitat entre serveis.

Per garantir aquesta integració efectiva, s'han previst un conjunt de mesures específiques:

5.1. Identificació de coincidències de recorregut i parades

La línia complementària comparteix parcialment el seu recorregut amb les línies interurbanes existents 512 i 428, coincidint en cinc aturades dins el nucli urbà:

- 22037 Moll
- 22010 Es Corso
- 22036 Gravina
- 22046 Vapor Santueri
- 22035 Ronda Nadal Batle

No obstant, aquesta nova línia no comporta cap duplictat funcional, ja que en cap cas substitueix els serveis interurbans esmentats, sinó que els complementa mitjançant l'ampliació de la cobertura territorial actual. En aquest sentit, s'ha previst la creació de quatre noves aturades:

- Cala Marçal
- Cala Marçal - Carrer Assumpció
- Placeta del Carrer Nou
- S'Arenal

D'aquesta manera, queda clarament definit l'objectiu principal d'aquesta proposta: ampliar la cobertura del transport públic a Portocolom per tal d'incentivar-ne l'ús entre la població i contribuir així a la reducció de la presència de vehicles privats dins del nucli urbà.

5.2. Coordinació horària i promoció de la intermodalitat

Amb l'objectiu de facilitar als usuaris l'enllaç entre les línies existents del TIB i la nova línia de Portocolom, s'ha programat la sortida del nou bus de manera coordinada amb l'arribada del



servei de les línies 512 (concretament a les aturades del Moll i Corso) 428 (amb l'aturada de Corso). Així, una vegada els passatgers baixen dels busos del TIB, només hauran d'esperar aproximadament 15 minuts per poder continuar el seu trajecte amb el bus de Portocolom, garantint una connexió àgil i eficient entre ambdós serveis.

La complementarietat entre línies s'ha plantejat per reforçar la xarxa de transport existent i fomentar la intermodalitat, promocionant el transport públic per sobre del vehicle privat. Per fer-ho, era necessari establir un temps d'anticipació suficient com per a fomentar l'ús de la línia existent cap a Felanitx i la possible connexió amb la resta de serveis.

Així, els usuaris provinents de les línies interurbanes del TIB, que connecten Portocolom amb el nucli de Felanitx, o nuclis urbans costaners d'altres municipis com Cala d'Or o Porto Cristo, podran utilitzar la nova línia per accedir a distints indrets del nucli urbà de Portocolom. Amb aquest servei complementari s'assegura una connexió eficaç i integrada dins del municipi, facilitant-ne així la mobilitat interna.

5.3. Gratuïtat del servei

Quant al marc tarifari, el servei proposat s'oferirà de manera totalment gratuïta per a totes les persones usuàries, sense necessitat de targeta intermodal ni cap altre mètode de validació o pagament.

Aquesta gratuïtat s'aplicarà durant tot el període de prestació del servei complementari, com a part del caràcter pilot del projecte i amb l'objectiu d'impulsar l'ús del transport públic i reduir la presència del vehicle privat a Portocolom.

5.4. Col·laboració institucional i operativa

El disseny i execució del projecte pilot s'ha fet en coordinació amb el Consorci de Transports de Mallorca (CTM). Aquesta col·laboració ha permès ajustar els recorreguts, horaris i parades de la línia complementària per assegurar-ne la coherència dins el sistema de transport regular del municipi.

L'objectiu és optimitzar els recursos destinats a la mobilitat i adequar les polítiques públiques a les necessitats reals de la població.

5.5. Mecanismes de seguiment i revisió

Es preveu dur a terme una fase de seguiment conjunt entre el CTM, l'operador del servei i l'ajuntament, amb la finalitat d'avaluar-ne el funcionament i identificar possibles aspectes de millora. Aquest procés de seguiment inclourà, entre d'altres actuacions i segons la disponibilitat de mitjans tècnics i materials, l'anàlisi dels nivells d'ocupació, el nombre de viatgers i els patrons d'ús del servei. A partir d'aquestes dades, es determinarà la necessitat d'aplicar ajustos en els horaris o en el recorregut establert per assegurar una integració òptima del servei i garantir una resposta adequada a les necessitats reals de la població.



6. Sistema de finançament i mesures de compensació econòmica

Aquest servei es planteja com una actuació de caràcter públic, impulsada i finançada íntegrament per l'ajuntament de Felanitx, en col·laboració amb el Consorci de Transports de Mallorca (CTM). L'objectiu és garantir una millor cobertura del territori i una mobilitat més accessible i sostenible durant la temporada estival.

Atesa la naturalesa estratègica del projecte i la seva alineació amb els objectius europeus en matèria de mobilitat sostenible, descarbonització i cohesió territorial, es preveu explorar línies de finançament europees per a futures ampliacions o consolidacions del servei. Concretament, es valorarà la presentació de projectes a convocatòries vinculades al Mecanisme de Recuperació i Resiliència (NextGenerationEU), al Programa FEDER, o a altres instruments relacionats amb la mobilitat urbana, la transició ecològica i de turisme sostenible. Aquest suport extern podria garantir la sostenibilitat econòmica del servei a mitjà i llarg termini.

En paral·lel, es mantindrà la coordinació amb el Consorci de Transports de Mallorca (CTM) per tal d'analitzar, si escau, possibles fórmules de compensació econòmica o d'integració del servei dins la xarxa estructural, en cas que el servei pilot demostrí ser viable i eficaç segons els indicadors de seguiment establerts.

Qualsevol decisió en relació amb compensacions o ajustos econòmics es durà a terme d'acord amb la normativa vigent i sobre la base de dades empíriques obtingudes durant el desenvolupament del servei, mitjançant el seguiment i l'anàlisi dels indicadors de funcionament (nombre de passatgers, ocupacions, freqüència d'ús i connexions entre serveis). Aquestes dades, recollides al llarg d'una temporada turística completa, permetran avaluar amb rigor els possibles efectes econòmics reals del servei complementari i garantir que qualsevol mesura adoptada es fonamenti en resultats verificables.

7. Conclusions

El present Pla d'Explotació recull la proposta per a la posada en marxa d'un nou servei complementari de transport públic urbà al nucli de Portocolom, com a resposta directa a les mancances detectades tant en la cobertura territorial com en la capacitat del servei existent per atendre la demanda real, especialment durant els mesos d'estiu, i segons els requeriments establerts a la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears.

L'anàlisi detallada de l'oferta i la demanda ha posat de manifest la necessitat d'un reforç específic al nucli, on una part rellevant de la població roman fora del radi òptim de cobertura i on es registra un ús clarament estacional, concentrat en unes poques parades. La proposta presentada incorpora 4 noves parades, amplia la cobertura a zones actualment desconnectades com Cala Marçal i S'Arenal, i incrementa en un 22,6% el nombre total d'expedicions diàries.



Aquesta actuació, concebuda com a prova pilot, no només reforça la xarxa de transport existent, sinó que contribueix a l'assoliment d'objectius ambientals, socials i de mobilitat recollits en els principals instruments de planificació estratègica vigents (PMUS, PDSMIB, Llei de Mobilitat, etc.). La seva aplicació respon als compromisos municipals per fomentar una mobilitat més sostenible, accessible i segura, prioritzant el transport públic per damunt del vehicle privat i afavorint la intermodalitat.

El disseny de la línia complementària s'ha realitzat amb criteris de coordinació horària, complementarietat funcional i viabilitat econòmica, amb una previsió de finançament íntegrament municipal i la voluntat de cercar suport europeu per a futures ampliacions. L'actuació compta amb la col·laboració activa del CTM, garantint així la seva integració efectiva dins el sistema de transport regular del municipi.

En definitiva, aquest pla pilot representa un pas endavant cap a la transformació del model de mobilitat local, i constitueix una oportunitat estratègica per validar un nou model de servei més eficient, flexible i adaptat a les necessitats reals de la població resident i visitant de Portocolom.