



SUMARI

ANÀLISI DE L'EVOLUCIÓ DE L'ANUALITAT 2006 I COMENTARI DE SÍNTESI.....2

INDICADORS 2006.....5

ESTADÍSTICA BÀSICA DE LES QUINZE XARXES DE TRANSPORT URBÀ DE SUPERFÍCIE MÉS IMPORTANTS DE CATALUNYA.....12

Indicadors del transport públic urbà

TOTAL CATALUNYA	2005	2006	% var.
Nivell de servei			
1. Viatgers/hora	52,29	50,43	-3,56
2. Viatgers/km	4,48	4,41	-1,57
3. km any/km ²	70.052	72.572	3,60
4. km any/habitant	14,85	15,15	2,04
5. Viatges any/habitant	66,46	66,77	0,46
Qualitat de servei			
6. Velocitat comercial	11,69	11,44	-2,13
7. Antiguitat del parc	6,39	5,56	-12,98
8. Sinistres x 100.000 h	12,88	13,66	6,07
9. Accessibilitat PMR	85,41	96,76	13,29
10. Freqüència	13,41	14,80	10,30
11. Energies alternatives	10,72	17,17	60,13
Preu			
12. Ingrés/viatger	0,47	0,51	7,89
13. Ingrés/km	2,11	2,24	6,17
14. Subvenció/viatger	0,51	0,58	14,81
Productivitat			
15. km/empleat	13.388	12.857	-3,96
16. km/vehicle	42.248	40.641	-3,81
17. Consum carburant	56,16	51,35	-9,22
18. Cost/km	4,35	4,64	6,77
19. Cost/viatger	1,04	1,13	8,64
20. km útils/km totals	94,42	89,53	-5,18

DEFINICIÓ DELS INDICADORS

NIVELL DE SERVEI (Indicadors 1-5)

1) Viatgers/hora:

Viatgers
Hores de servei

2) Viatgers/km:

Viatgers
km útils

3) km any/km²:

km útils
km² municipis servits

4) km any/habitant:

km útils
Habitants municipis

5) Viatges any/habitant:

Viatgers
Habitants municipis

QUALITAT DE SERVEI (Indicadors 6-11)

6) Velocitat comercial:

km útils
Hores de servei

INDICADORS DEL TRANSPORT URBÀ DE VIATGERS DE SUPERFÍCIE A CATALUNYA

Anàlisi de l'evolució de l'annualitat 2006 i comentari de síntesi

Per tretzè any consecutiu, fidels al compromís adquirit, posem a disposició del sector (empreses, administracions, persones usuàries, estudiosos, etc.) la informació sobre un conjunt de vint indicadors homogenis pel que fa al nivell i a la qualitat de servei, al preu o a la productivitat. Aquest indicadors permeten fer el seguiment de l'eficiència relativa de les empreses explotadores de transports urbans i comparar-ne l'evolució anual. Com cada any, una vegada més, reiterem el nostre agraïment a les quinze empreses que ens han facilitat amb regularitat la informació necessària per a l'elaboració dels indicadors esmentats. Òbviament, sense la seva inestimable col·laboració hauria estat impossible dur a terme aquesta publicació.

En aquesta avaluació, les quinze empreses concessionàries ens han facilitat la totalitat de la informació sol·licitada en el qüestionari. Fins i tot, a Sabadell i a Rubí (TP Transports Públics) i a Girona (Transports Municipals del Gironès, SA), on mancava l'import de la subvenció de l'any 2005, atès que en el moment de respondre el qüestionari no disposàvem d'aquesta informació, ens l'han lliurat per tal de poder comparar correctament amb l'annualitat 2006.

Aprofitem l'avinentsa per informar-vos que la Direcció General del Transport Terrestre del DPTOP està realitzant un estudi anomenat Observatori del transport urbà de viatgers de superfície 2006, per tal d'analitzar exhaustivament la casuística del transport urbà dels municipis de Catalunya, conèixer les característiques que el defineixen i establir criteris per optimitzar la seva gestió quant a possibilitats de finançament. Objectius de demanda de viatgers, establiment de serveis nous o redimensionament dels existents, etc.

En la propera edició d'aquest Butlletí d'indicadors inclourem una síntesi de les conclusions principals de l'estudi suara esmentat en relació amb l'eficàcia, l'eficiència i la millora de la qualitat del servei.

ESTANCAMENT DEL NIVELL DE SERVEI

L'indicador dels viatgers transportats per hora de servei durant l'any 2006 ha mantingut la mateixa tendència mínimament decreixent de l'any anterior en el grup de les ciutats mitjanes. A les ciutats grans s'ha frenat en bona mesura la disminució enregistrada l'any 2005. En el grup de les ciutats petites ha canviat radicalment

el signe de la tendència, que ha passat de l'augment moderat de l'any 2005 a la disminució, també moderada, d'enguany amb la qual cosa l'indicador ha retornat al nivell de fa dos anys.

Els indicadors dels viatgers transportats per quilòmetre útil recorregut durant l'exercici 2006 s'han mantingut gairebé invariables. No obstant això, en els grups de ciutats mitjanes i petites s'ha invertit el signe de la tendència de l'any anterior, dins, però, d'uns marges molt exigus.

Pel que fa als indicadors dels quilòmetres útils recorreguts en relació amb la superfície municipal servida, a diferència de l'any anterior, tots tres grups de ciutats han experimentat una evolució semblant amb increments discrets, si bé una mica més accentuat a les ciutats mitjanes que a les grans o a les petites. En relació amb la tendència de l'any anterior, a les ciutats mitjanes s'ha passat de l'invariabilitat a un creixement moderat i a les petites del fort increment de l'any 2005 a un de molt discret al 2006. En el grup de les ciutats grans s'ha produït un petit increment que contrasta amb la davallada extraordinària de l'any 2005, si bé ja es va explicar que era a causa del canvi de criteri aplicat per al càlcul de la superfície servida per TBSA respecte dels anys anteriors.

Els indicadors dels quilòmetres recorreguts durant l'any per habitant en el grup de les ciutats mitjanes ha passat d'un negligible decrement l'any anterior a un increment discret enguany, i a les ciutats petites la tendència ha estat de gairebé aturar-se l'augment moderat de l'any 2005.

A les ciutats grans ha passat exactament el mateix que en l'apartat anterior, a causa del ja esmentat canvi de criteri de càlcul del cas precedent, segons el qual, en consonància amb l'augment de la superfície servida, també hi va haver un increment notable del nombre d'habitants l'any 2005.

L'evolució dels indicadors dels viatges per any per habitant durant l'any 2006 ha estat de signe positiu a tots tres grups de ciutats, si bé els increments ha estat pràcticament inapreciables. En relació amb la tendència de l'any 2005, s'ha produït una situació calcada de la de l'apartat anterior. A les ciutats petites s'ha aturat l'augment moderat de l'any anterior, a les mitjanes s'ha mantingut pràcticament la invariabilitat i a les grans s'ha passat d'una gran disminució a un augment molt discret a

causa del suara esmentat canvi de criteri de càlcul concretat en l'augment de la superfície servida i, en conseqüència, del nombre d'habitants.

MILLORES DE LA QUALITAT DE SERVEI

Els indicadors de la velocitat comercial l'any 2006 han tingut un comportament globalment dolent, ja que ha empitjorat força el de les ciutats petites i discretament el de les ciutats grans mentre el de les ciutats mitjanes s'ha mantingut estable. En relació amb l'evolució que van experimentar l'any anterior, tant a les ciutats grans com a les mitjanes, durant el 2006 s'han atenuat els ritmes respectius d'empitjorament. A les ciutats petites s'ha invertit el signe de l'evolució i l'any 2006 s'ha retornat pràcticament al nivell de l'any 2004.

En relació amb els indicadors de l'antiguitat del parc, l'evolució ha estat molt dispar, amb una millora substancial en el grup de les ciutats grans i un empitjorament, també notable, en el grup de les ciutats petites. A les ciutats mitjanes hi ha hagut un empitjorament mínim. Pel que fa a l'evolució del 2005, a les ciutats grans s'ha accelerat la millora i a les ciutats petites s'ha incrementat el ritme d'empitjorament. En el grup de ciutats mitjanes s'ha mantingut la tònica de quasi estabilitat.

Els indicadors de sinistralitat han tingut una evolució negativa a les ciutats grans i a les petites, més acusada a les primeres que en aquestes últimes, i positiva en el grup de ciutats mitjanes. Aquesta evolució de l'any 2006 ha representat, respecte de la de l'any 2005, una acceleració de l'empitjorament en el grup de ciutats grans. A les mitjanes i a les petites ha representat un canvi en el sentit de la tendència.

A les primeres s'ha passat d'un augment insignificant a una reducció notable, i a les segones d'una millora important l'any 2005 a un empitjorament discret al 2006.

Com en anys anteriors, els indicadors del percentatge de vehicles adaptats a PMR ha millorat a tots tres grups de ciutats, si bé en proporcions molt diferents. Efectivament, a les ciutats grans, on s'ha produït, de molt, l'augment més important, l'indicador ha assolit un valor de 100, és a dir, el 100% d'adaptació de la flota de vehicles. A les ciutats mitjanes l'augment ha estat discret i a les petites quasi inapreciable. L'evolució dels indicadors de la freqüència de pas dels vehicles ha estat força negativa en general. A les ciutats mitjanes, en les quals l'any anterior s'havia produït una imperceptible millora, hi ha hagut un empitjorament extraordinari. A les grans i a les petites, dins la tònica negativa, s'ha desaccelerat notablement el ritme d'empitjorament de l'any 2005.

Un any més, els indicadors dels vehicles propulsats amb energies alternatives tenen poca representativitat, atès que només tres ciutats -una de cada grup- disposen d'aquest tipus de vehicles a les seves flotes. Això no obstant, en el grup de ciutats grans, l'indicador ha augmentat notablement, si bé ha estat a les ciutats mitjanes on s'ha produït un salt endavant extraordinari, malgrat fer-ho des d'una situació inicial propera al zero. A les ciutats petites no hi ha hagut variació.

VARIACIÓ DEL PREU

Els indicadors dels ingressos mitjans per viatger transportat han augmentat en tots tres grups de ciutat, notablement a les ciutats grans i mitjanes, i més discretament a les petites. En relació amb l'any anterior, es detecta una acceleració de l'increment de l'indicador a tots els grups de ciutats, si bé el més acusat a les ciutats mitjanes.

Quant als ingressos mitjans per quilòmetre útil recorregut la tendència en els grups de ciutats grans i mitjanes, les magnituds han estat similars a la de l'any anterior, tot i que han experimentat un lleuger increment. En el grup de ciutats petites ha canviat el signe de l'evolució, que ha passat d'una discreta disminució el 2005 a un augment, també discret, el 2006.

Pel que fa als indicadors de la subvenció rebuda per viatger transportat, cal remarcar l'augment extraordinari del de les ciutats grans que ha passat d'una petita disminució al 2005 a un augment notable durant el 2006. A les ciutats mitjanes s'ha mantingut un apreciable nivell d'increment, mentre que a les petites aquest s'ha reduït a la meitat.

ESTANCAMENT DE LA PRODUCTIVITAT

Els indicadors dels ingressos mitjans per viatger transportat han augmentat en tots tres grups de ciutat, notablement a les ciutats grans i mitjanes, i més discretament a les petites. En relació amb l'any anterior, es detecta una acceleració de l'increment de l'indicador a tots els grups de ciutats, si bé el més acusat a les ciutats mitjanes.

Quant als ingressos mitjans per quilòmetre útil recorregut la tendència en els grups de ciutats grans i mitjanes, les magnituds han estat similars a la de l'any anterior, tot i que han experimentat un lleuger increment. En el grup de ciutats petites ha canviat el signe de l'evolució, que ha passat d'una discreta disminució el 2005 a un augment, també discret, el 2006.

Pel que fa als indicadors de la subvenció rebuda per viatger transportat, cal remarcar l'augment

QUALITAT DE SERVEI (Indicadors 6-11)

7) Antiguitat del parc:

Total d'anys d'antiguitat

Total de vehicles

8) Sinistralitat:

Sinistres x 100.000 hores

km totals

9) Accessibilitat PMR:

Vehicles adaptats x 100

Total de vehicles

10) Freqüència:

km llargària xarxa x 60

Vehicles en servei
x velocitat comercial

11) % vehicles amb energia alternativa:

Vehicles
no contaminants x 100

Total de vehicles

PREU (Indicadors 12-14)

12) Ingress viatger:

Ingressos recaptació

Viatgers

13) Ingress/km:

Ingressos recaptació

km útils

DEFINICIÓ DELS INDICADORS

PREU (Indicadors 12-14)

14) Subvenció/viatger:

Subvencions rebudes

Viatgers

PRODUCTIVITAT (Indicadors 15-20)

15) km/empleat:

km útils

Treballadors

16) km/vehicle:

km útils

Total de vehicles

17) Carburant:

Litres de gasoil x 100

km totals

18) Cost km:

Costos d'explotació s/PGC

km totals

19) Cost viatger:

Costos d'explotació s/PGC

Viatgers

20) %km útils/totals:

km útils x 100

km totals

extraordinari del de les ciutats grans que ha passat d'una petita disminució al 2005 a un augment notable durant el 2006. A les ciutats mitjanes s'ha mantingut un apreciable nivell d'increment, mentre que a les petites aquest s'ha reduït a la meitat.

DESCENS DE LA PRODUCTIVITAT

L'indicador dels quilòmetres útils recorreguts durant l'any per empleat a les ciutats grans i mitjanes ha ampliat discretament la tendència lleugerament decreixent de l'any anterior. En el grup de les ciutats petites s'ha invertit el signe de la tendència, que ha passat d'un discretíssim augment l'any 2005 a tenir la baixada més important dels tres grups de ciutats l'any 2006.

Els indicadors dels quilòmetres útils a l'any per vehicle han tingut, novament, una tendència negativa a tots tres grups de ciutats, encara que molt més acusada a les ciutats mitjanes que a les grans i a les petites. Respecte de l'any anterior, el canvi més significatiu s'ha produït en el grup de ciutats mitjanes que han empitjorat l'indicador significativament.

En l'apartat dels indicadors del consum de carburant per cent quilòmetres, constatem el canvi del signe de la tendència en els grups de ciutats grans i mitjanes. A les grans ha passat d'un valor mínimament positiu a una baixada/millora considerable. A les ciutats mitjanes s'ha passat d'un valor negatiu/millora discret al 2005 a un moderat empitjorament durant el 2006.

Els valors dels indicadors del cost per quilòmetre útil recorregut han augmentat, com en anys anteriors, a tots tres grups de ciutats. Això no obstant, respecte de l'any 2005, el ritme d'augment s'ha incrementat força a les ciutats grans, mentre a les mitjanes i petites s'ha alentit significativament.

Els indicadors del cost per viatger transportat s'han comportat de manera similar als anteriors exercicis, amb augments generalitzats a tots els grups de ciutats, si bé amb més intensitat en el grup de ciutats grans. En relació amb l'any 2005, a les ciutats mitjanes i a les petites l'augment s'ha moderat, mentre a les ciutats grans aquest augment s'ha accelerat notablement.

Finalment, els indicadors de la relació entre els quilòmetres útils recorreguts i els quilòmetres totals s'han caracteritzat per la seva invariabilitat a les ciutats grans, tal com va succeir l'any 2005, i per la discreta disminució en el grup de les ciutats petites, que l'any anterior havien augmentat mínimament. En el grup de les ciutats mitjanes s'ha enregistrat una disminució molt important que ha anul·lat amb escreix l'augment moderat que hi havia hagut l'any 2005.

En resum, pel que fa als indicadors del nivell de servei, cal remarcar en sentit positiu l'augment dels quilòmetres any per quilòmetre quadrat en el grup de les ciutats mitjanes. En sentit negatiu, cal fer esment de la baixada dels viatgers transportats per hora de servei en el grup de les ciutats petites.

En el grup dels indicadors de la qualitat de servei, les millores més remarcables s'han produït en l'antiguitat del parc, en l'accessibilitat per a PMR i en l'ús de vehicles amb energia alternativa a les ciutats grans, i en la sinistralitat, en l'accessibilitat i en l'ús de vehicles amb energia alternativa en el grup de les ciutats mitjanes.

Els indicadors que han evolucionat més negativament han estat el de la velocitat comercial, el de l'antiguitat del parc i el de la sinistralitat en el grup de les ciutats petites, el de la sinistralitat a les ciutats grans i el de la freqüència en el grup de ciutats mitjanes.

En el capítol dels indicadors de preu, dins de la tendència global habitual a l'increment, sobresurten les pujades dels indicadors de l'ingrés per viatger i de l'ingrés per quilòmetre a les ciutats grans i mitjanes, i els de les subvencions per viatger a tots tres grups de ciutats.

En relació amb els indicadors que mesuren l'evolució de la productivitat són remarcables, en sentit positiu, l'indicador del consum de carburant en el grup de ciutats grans i, en sentit negatiu, els del cost per quilòmetre i per viatger a les ciutats grans, els dels quilòmetres per vehicle i els quilòmetres útils respecte dels quilòmetres totals en el grup de ciutats mitjanes i el dels quilòmetres per empleat a les ciutats petites.

En síntesi, l'any 2006 els indicadors que han evolucionat més favorablement han estat alguns dels relacionats amb la qualitat de servei. Efectivament, han millorat notablement els corresponents a l'antiguitat del parc, a l'accessibilitat i a l'ús de vehicles amb energies alternatives a les ciutats mitjanes.

Entre els indicadors de preu, cal remarcar l'augment notable del de la subvenció per viatger en el grup de ciutats grans. També en el grup de ciutats grans i en el capítol de productivitat cal fer esment de la millora de l'indicador de consum de carburant.

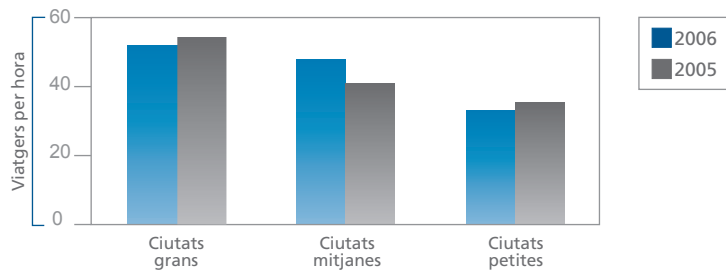
En sentit negatiu, els resultats més desfavorables s'han enregistrat en l'antiguitat del parc a les ciutats petites, en la sinistralitat a les ciutats grans i en la freqüència a les mitjanes. Així mateix, en el capítol de la productivitat, han empitjorat força el del cost per viatger a les ciutats grans i el dels quilòmetres útils respecte dels quilòmetres totals a les ciutats mitjanes.

Nivell de servei (1-5)

1. Viatgers/ hora

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	52,54	48,21	33,47
2005	54,72	49,15	35,81
% variació	-4,0	-1,9	-6,5

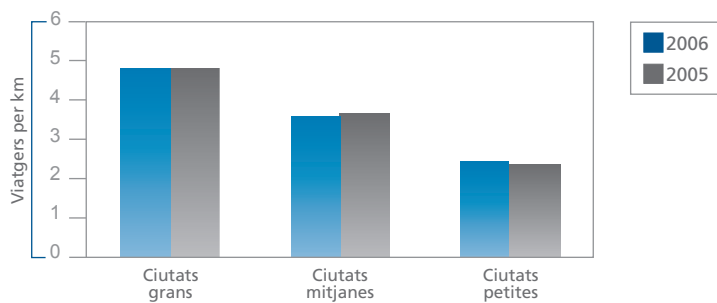
Viatgers transportats per hora de servei



2. Viatgers/km

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	4,94	3,72	2,43
2005	5,00	3,80	2,42
% variació	-1,2	-2,2	0,5

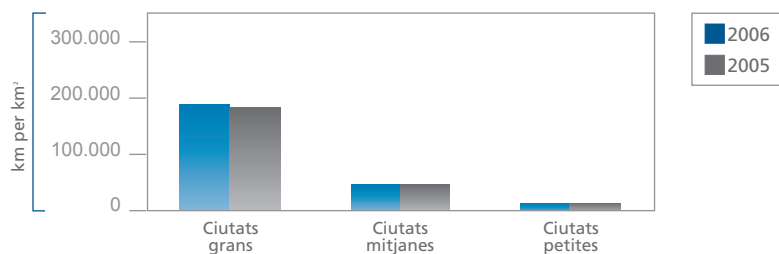
Viatgers transportats per km útil



3. km any/km²

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	186.907,09	47.783,89	14.951,22
2005	182.157,99	45.241,39	14.553,52
% variació	2,6	5,6	2,7

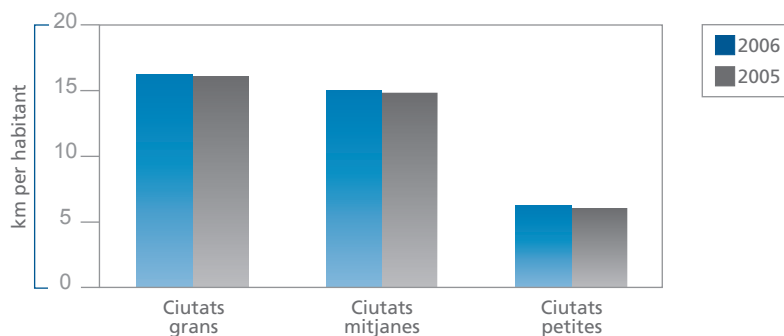
km útils per km² de superfície municipi



4. km any/habitant

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	16,82	15,23	7,03
2005	16,48	14,87	6,98
% variació	2,1	2,4	0,8

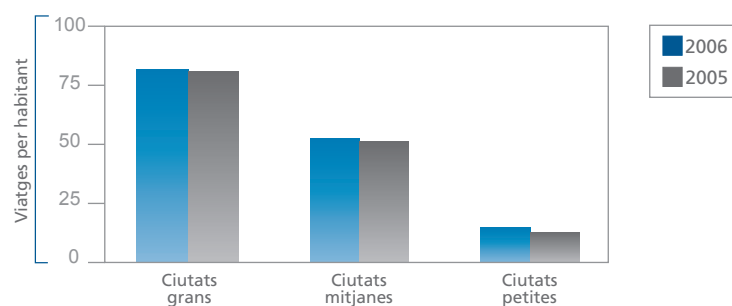
km útils per habitant



5. Viatges any/habitant

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	83,09	56,73	17,08
2005	82,39	56,55	16,86
% variació	0,8	0,3	1,3

Nombre de viatges per habitant

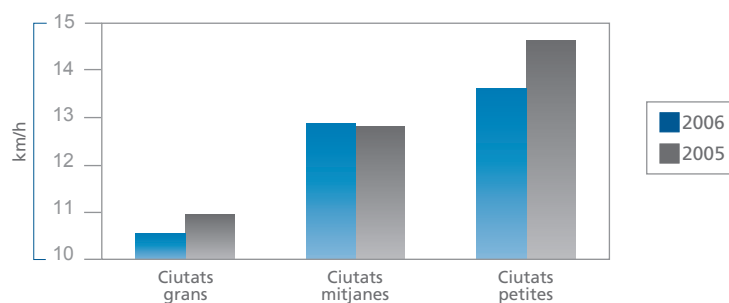


Qualitat de servei (6-11)

6. Velocitat comercial

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	10,64	12,96	13,77
2005	10,94	12,97	14,81
% variació	-2,8	-0,1	-7,0

Velocitat mitjana en servei

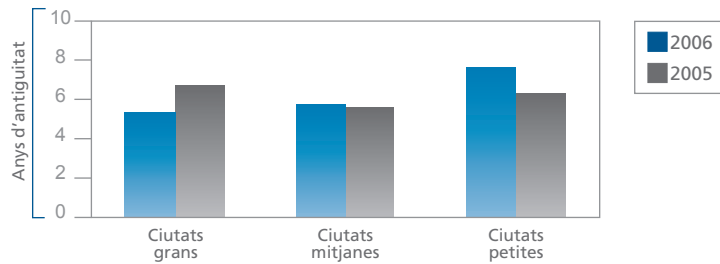


Qualitat de servei (6-11)

7. Antiguitat del parc

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	5,27	5,79	7,86
2005	6,67	5,73	6,59
% variació	-21,5	1,1	19,3

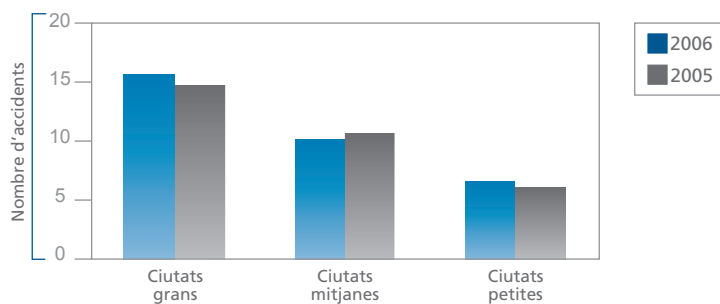
Antiguitat mitjana dels vehicles



8. Sinistralitat

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	16,48	9,12	6,91
2005	14,72	10,19	6,57
% variació	12,0	-10,5	5,1

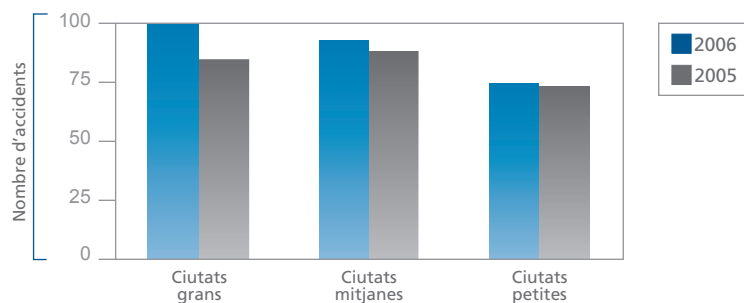
Accidents per 100.000 hores de servei



9. Accessibilitat PMR

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	100,00	93,77	74,42
2005	84,79	89,01	73,65
% variació	17,9	5,3	1,0

Percentatge de vehicles adaptats per a PMR

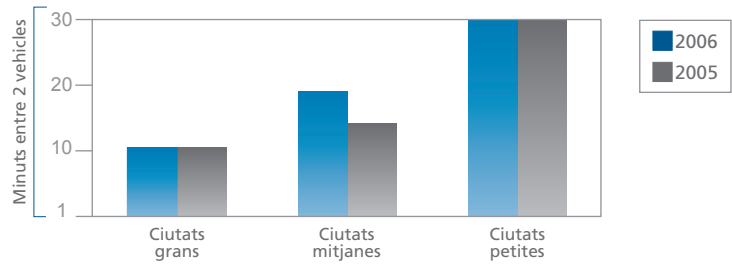


Qualitat de servei (6-11)

10. Freqüència

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	11,12	18,59	31,41
2005	10,87	14,91	30,52
% variació	2,3	24,7	2,9

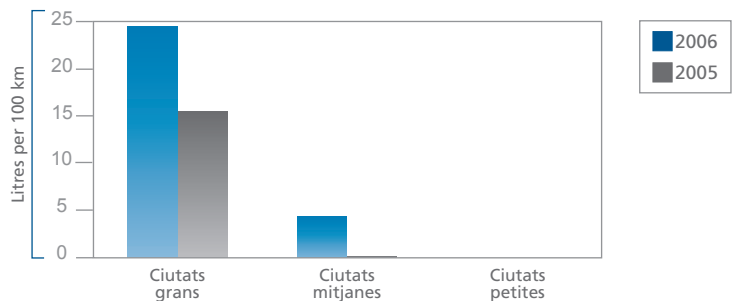
Temps d'espera entre vehicles



11. Vehicles amb energia alternativa

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	24,58	4,67	0,02
2005	16,19	0,22	0,02
% variació	51,8	1982,5	0,0

Nombre de vehicles no contaminants x 100

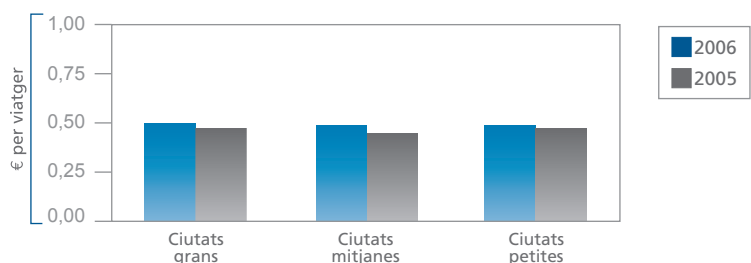


Preu (12-14)

12. Ingress/viatger

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	0,52	0,49	0,49
2005	0,48	0,45	0,48
% variació	8,1	7,9	3,1

Ingrés mitjà per viatger transportat

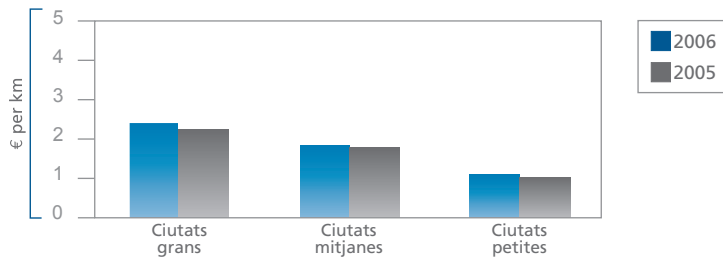


Preu (12-14)

13. Ingrés/km

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	2,56	1,81	1,18
2005	2,40	1,71	1,16
% variació	6,8	5,7	1,9

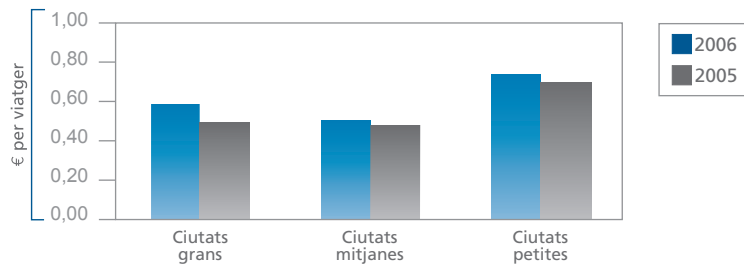
Ingrés mitjà per km útil



14. Subvenció/viatger

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	0,60	0,52	0,74
2005	0,51	0,48	0,69
% variació	17,0	9,9	7,8

Subvenció percebuda per viatger transportat

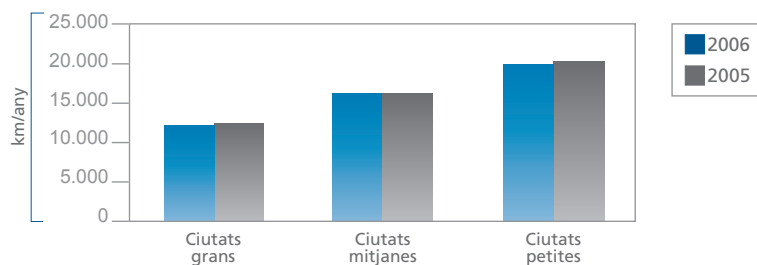


Productivitat (15-20)

15.km/empleat

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	11.526,19	15.367,86	19.549,00
2005	12.065,22	15.840,69	20.609,00
% variació	-4,5	-3,0	-5,1

km útils/any empleat

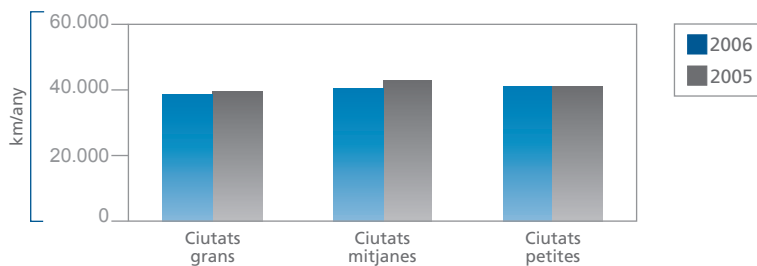


Productivitat (15-20)

16. km/vehicle

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	39.450,37	42.665,26	43.294,21
2005	40.221,34	46.669,64	43.367,75
% variació	-1,9	-8,6	-0,2

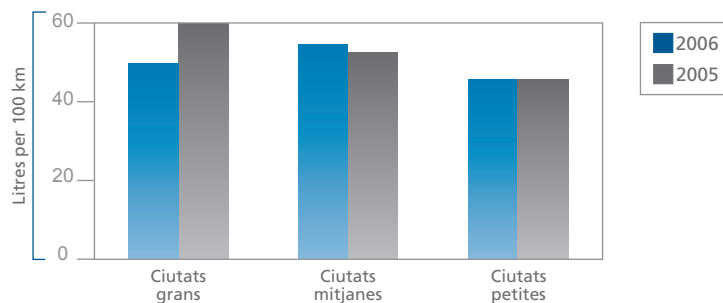
km útils/ any vehicle



17. Carburant

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	49,84	55,09	47,52
2005	59,39	53,03	47,04
% variació	-16,1	3,9	1,0

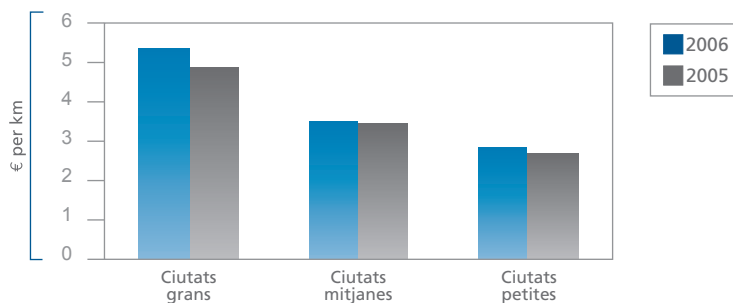
Consum de carburant per 100 km



18. Cost/km

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	5,30	3,61	2,89
2005	4,84	3,60	2,82
% variació	9,6	0,4	2,2

Cost per km útil

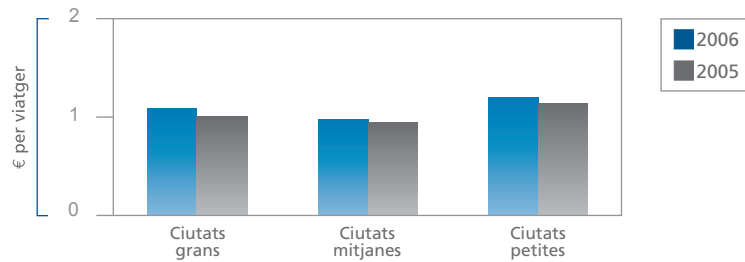


Productivitat (15-20)

19. Cost/viatger

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	1,17	1,00	1,29
2005	1,06	0,98	1,23
% variació	11,2	2,2	4,6

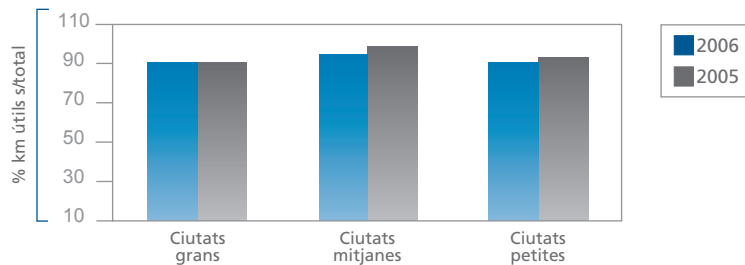
Cost per viatger transportat



20. km útils/km totals

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2006	91,46	85,13	92,26
2005	91,75	100,07	94,90
% variació	-0,3	-14,9	-2,8

% km útils sobre km totals recorreguts



Relació de municipis dels quals s'estudia la xarxa de transport urbà col·lectiu

Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	Ciutats petites de 30.000 a 100.000 habitants)
Barcelona	Badalona l'Hospitalet de Llobregat Lleida Mataró Sabadell Tarragona Terrassa	Girona Granollers Igualada Manresa Reus Rubí Sant Cugat del Vallès

ESTADÍSTICA BÀSICA DE LES QUINZE XARXES DE TRANSPORT URBÀ DE SUPERFÍCIE MÉS IMPORTANTS DE CATALUNYA. ANY 2006

Seguint la pauta d'any anteriors, les magnituds agregades de les variables utilitzades per les empreses per realitzar el càlcul dels indicadors del transport urbà ens permetem confeccionar la taula que presentem tot seguit, que ofereix l'oportunitat de tenir una visió global de l'evolució del sector del transport urbà de viatgers a Catalunya durant el darrer any i complementa la informació que proporcionen els indicadors en aquest mateix sentit.

L'anàlisi d'aquests valors per a l'any 2006 revela un augment moderat dels quilòmetres útils recorreguts, de les hores de servei i dels viatgers transportats, aquests últims lleugerament per sobre de l'augment de la població dels municipis servits.

La flota total de vehicles, el nombre de treballadors de les empreses, els ingressos d'explotació i els costos d'explotació presenten un increment notable, netament superior al de l'any anterior.

Els augments més importants, però, s'han produït en els quilòmetres de xarxa, que han crescut prop d'un 13%, i en la subvenció total dels serveis, que ha crescut un 17%. En el cas de les subvencions, s'ha invertit, a més, la tendència moderadament negativa de l'any 2005.

	2005	2006	% var.
Viatgers transportats	292.879.067	298.361.219	1,87
Habitants dels municipis	4.406.587	4.469.591	1,43
km de xarxa	3.548	3.997	12,66
km útils recorreguts	65.421.415	67.707.339	3,49
Hores de servei	5.601.003	5.916.526	5,63
Flota total de vehicles	1.556	1.666	7,10
Nombre de treballadors de les empreses	4.887	5.266	7,76
Ingressos de l'explotació en €	138.010.531	151.649.374	9,88
Costos d'explotació en €	304.808.355	337.618.856	10,76
Subvenció total en €	148.515.841	173.743.006	16,99

Consell de redacció:

Manuel Villalante i Llauredó
Francisco Javier Flores García
Josep M. Fortuny i Olivé
Santi Ribas i Domingo
Ricard Marí i Bordas

Redacció:

Ricard Marí i Bordas

Coordinadora de publicacions:

Mariona Rodilla i Tortajada

Disseny gràfic:

Atic Comunicació
Balmes, 262 àtic 2a
Tel. 93 238 94 60 - Fax 93 238 94 61
atic@atic-bcn.com
www.atic-bcn.com



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General del Transport Terrestre

Av. de Josep Tarradellas, 2-4-6
08029 Barcelona
Tel. 93 495 80 00
Fax 93 495 81 96
www.gencat.cat/ptop
ISSN 1137-9065
Dip. legal B - 14.281-1997