

Indicadors del  
**Transport  
Urbà de Viatgers  
de Superfície  
2004  
a Catalunya**

**SUMARI**

ANÀLISI DE L'EVOLUCIÓ DE L'EXERCICI  
2004 I COMENTARI DE SÍNTESI.....2

INDICADORS 2004.....5

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

**Indicadors del transport públic urbà**

TOTAL CATALUNYA	2003	2004	% var.
<b>Nivell de servei</b>			
1. Viatgers/hora .....	56,47	56,27	-0,36
2. Viatgers/km .....	4,43	4,48	1,14
3. km any/km <sup>2</sup> .....	75.581	75.991	0,54
4. km any/habitant .....	18,58	17,95	-3,41
5. Viatges any/habitant .....	82,31	80,41	-2,31
<b>Qualitat de servei</b>			
6. Velocitat comercial .....	12,75	12,56	-1,50
7. Antiguitat del parc .....	6,69	7,12	6,44
8. Sinistres x 100.000 h .....	13,17	12,39	-5,92
9. Accessibilitat PMR .....	71,37	74,72	4,69
10. Freqüència .....	12,23	12,18	-0,41
11. Energies alternatives .....	6,13	5,56	-9,24
<b>Preu</b>			
12. Ingrés/viatger .....	0,44	0,45	2,44
13. Ingrés/km .....	1,94	2,01	3,60
14. Subvenció/viatger .....	0,48	0,51	7,28
<b>Productivitat</b>			
15. km/empleat .....	13.864	13.729	-0,98
16. km/vehicle .....	43.246	43.079	-0,39
17. Consum carburant .....	56,88	55,96	-1,63
18. Cost/km .....	4,00	4,21	5,17
19. Cost/viatger .....	0,96	1,01	4,30
20. km útils/km totals .....	93,72	93,21	-0,55

## 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/km<sup>2</sup>:

km útils

km<sup>2</sup> 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'exercici 2004 i comentari de síntesi

Fidels al nostre compromís de proporcionar el sector (empreses, administracions, estudiosos, etc.) d'informació de l'evolució dels transports públics urbans de superfície a Catalunya a continuació presentem novament, i ja arribem a l'onzena anualitat, els indicadors corresponents a l'any passat. Assolida aquesta fita, hem de reiterar la nostra gratitud al grup de quinze empreses que des del 1994, any rere any, ens han facilitat la informació necessària per a l'elaboració dels indicadors. Òbviament, sense la seva col·laboració, a hores d'ara no disposaríem d'una sèrie d'onze anys d'un conjunt estratègic de vint indicadors homogenis que permeten comparar l'evolució de l'eficiència relativa d'aquest conjunt d'empreses explotadores.

L'any 2004 les quinze empreses concessionàries han facilitat, com en anys anteriors, gairebé la totalitat de les dades que es demanen en el qüestionari. Només manca l'import de la subvenció rebuda a Girona (Transports Municipals del Gironès, SA), ja que en el moment de respondre el qüestionari esmentat no disposaven d'aquesta dada.

A Manresa no s'havia tancat la liquidació de l'exercici, per la qual cosa els resultats són provisionals.

A Rubí i a Sabadell (TP Transports Públics), els imports de les subvencions són una previsió, ja que estan pendents d'aprovació. Així mateix, a Rubí els quilòmetres de xarxa i la freqüència són estimacions, atès que les circulacions s'adaptaven a les necessitats de cada moment, canviant, en conseqüència, itineraris i intervals de pas.

Finalment, cal assenyalar que Mataró (CTSA, Mataró Bus), que l'any 2003 s'havia incorporat a l'ús de vehicles menys contaminants, amb la totalitat de la seva flota -22 vehicles- funcionant amb biodièsel, a meitat de 2004 va tenir un problema amb aquest combustible que la va obligar a emprar gasoil convencional. Per tant, quan aquest indicador mostra el 50% de vehicles adaptats, en realitat vol dir que la primera meitat de l'any la totalitat de la flota ha estat adaptada i que la segona meitat no hi ha hagut cap vehicle adaptat, ja que tots han hagut d'utilitzar gasoil.

Tanmateix, totes aquestes precisions no tenen cap incidència pel que fa a la comparació d'aquests indicadors amb els de l'any anterior.

#### ESTANCAMENT DEL NIVELL DE SERVEI

L'indicador dels viatgers transportats per hora

de servei durant l'any 2004 s'ha mantingut pràcticament invariable en els grups de ciutats grans i mitjanes i ha disminuït moderadament en el grup de ciutats petites. El canvi de tendència més important s'ha produït, doncs, en el grup de ciutats grans que ha passat d'un increment moderat el 2003 a l'estancament del 2004. En el grup de ciutats petites s'ha incrementat la tendència negativa de l'any anterior, mentre en el grup de ciutats mitjanes l'oscil·lació ha estat mínima, com l'any 2003.

Els indicadors dels viatgers transportats per quilòmetre útil recorregut durant l'exercici 2004 en els grups de ciutats grans i mitjanes han continuat la tendència al creixement moderat de l'any anterior, si bé a les ciutats grans s'ha alentit i a les mitjanes s'ha incrementat. En el grup de ciutats petites, en canvi, la tendència s'ha invertit, passant de l'augment moderat del 2003 a un descens apreciable el 2004, que ha situat el valor d'aquest indicador per sota del nivell de l'any 2002.

Quant als indicadors dels quilòmetres útils recorreguts en relació amb la superfície municipal servida han augmentat en els grups de ciutats mitjanes i petites, malgrat que en una proporció força inferior que l'any anterior. En el grup de les ciutats grans, que és el que havia crescut menys l'any 2003, s'ha produït un canvi de signe que l'ha dut a una moderada disminució el 2004.

Els indicadors dels quilòmetres útils recorreguts a l'any per habitant han tingut un comportament divers en els tres grups de ciutats. A les ciutats grans han passat d'un augment apreciable l'any 2003 a una disminució, encara més apreciable, el 2004, que ha fet retrocedir el valor de l'indicador per sota del nivell de fa dos anys. A les ciutats petites ha evolucionat des del pràctic estancament de l'any anterior cap a un augment moderat enguany, mentre que a les ciutats mitjanes l'evolució ha estat en sentit invers des de l'augment moderat cap a l'estancament actual.

L'evolució dels indicadors dels viatges per any per habitant durant l'any 2004, com en el cas anterior, també ha estat divergent en els tres grups de ciutats. En el grup de ciutats grans, que l'any 2004 havia crescut notablement, s'ha produït una baixada apreciable. En el grup de ciutats petites ha succeït el mateix que a les grans, si bé la variació ha estat menys intensa. En el grup

de ciutats mitjanes no ha variat la tendència creixent de l'any anterior, per bé que aquesta s'ha moderat el 2004.

### MILLORA DE LA QUALITAT DE SERVEI

Els indicadors de la velocitat comercial han continuat empitjorant a tots tres grups de ciutats. Tot i ser negatiu el signe a tots els grups de ciutats, a les grans el ritme de disminució ha augmentat respecte a l'any anterior. Per contra a les petites el ritme d'empitjorament s'ha frenat quelcom, mentre en el grup de les ciutats mitjanes aquest ha romàs estable dins el seu caràcter negatiu.

Pel que fa als indicadors de l'antiguitat del parc, el comportament més negatiu s'ha detectat en el grup de ciutats grans, que ja l'any anterior havien empitjorat la seva situació. En el grup de ciutats petites s'ha frenat, en bona mesura, la caiguda de l'any anterior. L'aspecte positiu s'ha produït a les ciutats mitjanes que, seguint la tendència de l'any anterior, han millorat notablement el valor de l'indicador i s'han col·locat folgadamente en la millor posició dels tres grups de ciutats en relació amb l'antiguitat de la flota de vehicles.

Els indicadors de sinistralitat han seguit la tendència de l'any anterior en els grups de ciutats grans i petites. Efectivament, a les ciutats grans ha continuat la tendència notable a la disminució de l'indicador ja detectada l'any 2003, mentre que en el grup de ciutats petites ha continuat, i fins i tot s'ha incrementat, l'apreciable ritme de creixement de l'any anterior. Quant al grup de ciutats mitjanes, l'indicador ha canviat de signe respecte a l'any anterior, passant d'un increment notable el 2003 a una moderada disminució l'any passat.

Els indicadors del percentatge de vehicles adaptats a PMR han continuat millorant a tots tres grups de ciutats, si bé el ritme d'increment s'ha alentit especialment en el grup de ciutats grans. L'indicador del grup de ciutats mitjanes, després del notable increment de 2004, segueix presentant, destacat, el valor més alt, seguit a certa distància i a un nivell similar pel de les ciutats grans i pel de les mitjanes.

L'evolució dels indicadors de la freqüència de pas dels vehicles ha estat diametralment oposada a la de l'any anterior, tot i la seva escassa oscil·lació, llevat del grup de ciutats mitjanes on s'ha passat d'un empitjorament, l'any passat, a una apreciable millora l'exercici 2004. En el grup de ciutats petites s'ha mantingut una moderada tendència a la millora del temps d'espera dels vehicles, mentre que a les ciutats grans s'ha passat de la pràctica estabilitat de l'any anterior a un lleu empitjorament el 2004.

Els indicadors dels vehicles propulsats amb energies alternatives segueixen, un any més, tenint poca representativitat, atès que només dues ciutats, una del grup de les grans i una

altra del grup de les mitjanes disposen d'aquesta mena de vehicles a les seves flotes. Enguany, en el grup de les ciutats grans l'indicador ha millorat moderadament, mentre que en el grup de les ciutats mitjanes s'ha produït una extraordinària baixada.

### VARIACIÓ DEL PREU

Els indicadors dels ingressos mitjans per viatger transportat han augmentat a tots tres grups de ciutats. Amb tot ha estat un augment discret, una mica més elevat en el grup de les ciutats grans i més feble a les mitjanes i a les petites. En relació amb l'any anterior el canvi més evident s'ha produït en el grup de ciutats mitjanes que han passat d'una tendència apreciablement negativa a una de mínimament positiva. En els altres dos grups de ciutats, mentre que a les grans s'ha accelerat la tendència a l'augment de l'indicador, a les petites aquesta tendència s'ha frenat.

Pel que fa als ingressos mitjans per quilòmetre útil recorregut, el comportament dels indicadors dels grups de ciutats grans i mitjanes ha estat similar al de l'any anterior, amb manteniment del ritme de creixement. El canvi radical s'ha produït en el grup de ciutats petites que han passat d'un augment notable, l'any 2003, a una disminució apreciable el 2004.

Quant als indicadors de la subvenció rebuda per viatger transportat, l'augment ha estat notable a tots tres grups de ciutats. A les ciutats mitjanes i a les petites s'ha mantingut el percentatge d'augment de l'any anterior, amb un cert increment d'aquest a les primeres i una certa disminució a les petites. El canvi substancial s'ha enregistrat en el grup de les ciutats grans, que han passat d'una tendència extraordinàriament negativa el 2003 a una moderadament positiva el 2004.

### OSCIL·LACIONS DE LA PRODUCTIVITAT

L'indicador dels quilòmetres útils recorreguts a l'any per empleat a les ciutats grans ha invertit la tendència positiva de l'any anterior i ha enregistrat una disminució moderada. A les ciutats petites el valor de l'indicador també ha disminuït, si bé en aquest cas la tendència negativa de l'any 2003 s'ha suavitzat quelcom. En el grup de ciutats mitjanes s'ha mantingut el discretíssim ritme d'augment de l'any 2003.

Els indicadors del quilòmetres útils a l'any per vehicle han tingut una oscil·lació mínima a tots tres grups de ciutats, en sentit positiu en el grup de ciutats petites i en sentit negatiu a les grans i a les mitjanes. Aquesta situació ha capgirat la tendència de l'any 2003 caracteritzada per l'increment dels indicadors dels grups de ciutats grans i mitjanes i per la disminució dels de les petites.

Els indicadors dels quilòmetres útils a l'any per vehicle han tingut variacions mínimes, en

## 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'exploració s/PGC

km totals

#### 19) Cost viatger:

Costos d'exploració s/PGC

Viatgers

#### 20) %km útils/totals:

km útils x 100

km totals

sentit negatiu en els grups de ciutats grans i mitjanes i en sentit positiu a les ciutats petites. En relació amb l'evolució de l'any anterior constatem, que a tots tres grups de ciutats la tendència ha invertit el signe. Efectivament, a les ciutats grans i mitjanes s'ha passat de l'augment a la disminució, mentre que a les petites s'ha passat del signe negatiu al positiu.

En l'apartat dels indicadors del consum de carburant per cent quilòmetres destaca la millora a tots tres grups de ciutats, amb una disminució mínima a les ciutats mitjanes, més apreciable a les ciutats grans i moderada en el grup de les ciutats petites. Pel que fa a l'evolució de la tendència, cal recordar que el 2003 en els grups de ciutats mitjanes i petites aquest indicador havia restat pràcticament invariable. En canvi, a les grans s'havia enregistrat un empitjorament notable, que enguany no només s'ha frenat sinó que ha canviat de signe.

Els valors dels indicadors del cost per quilòmetre útil recorregut han confirmat la tendència a l'augment d'anys precedents a tots tres grups de ciutats. Això no obstant, mentre en el grup de ciutats grans el ritme d'augment s'ha mantingut estable, a les ciutats mitjanes aquest s'ha alentit moderadament i a les petites notablement.

Els indicadors del cost per viatger transportat també han augmentat a tots tres grups de ciutats, com en anys anteriors. L'increment ha estat notable a les ciutats grans i petites, i molt més moderat a les mitjanes. En relació amb l'evolució recent d'aquests indicadors, s'observa que en el grup de ciutats petites s'ha mantingut el percentatge d'augment de l'any 2003, alhora que a les ciutats grans i mitjanes aquest ha augmentat i disminuït, respectivament.

Finalment, pel que fa als indicadors de la relació entre els quilòmetres útils recorreguts respecte als quilòmetres totals, cal destacar la pràctica invariabilitat en els grups de ciutats mitjanes i petites i el discret empitjorament en el grup de les ciutats grans. Pel que fa a la tendència es constata que, en relació amb el 2003, les ciutats mitjanes han romàs pràcticament invariables, mentre les ciutats grans han empitjorat lleugerament i les petites han millorat també lleugerament, frenant i canviant el signe negatiu de la seva evolució.

En síntesi, en relació amb els indicadors del nivell de servei, l'augment més significatiu s'ha produït en els quilòmetres útils recorreguts a l'any per quilòmetre quadrat de superfície del municipi a les ciutats mitjanes i en els quilòmetres útils recorreguts a l'any per habitant a les ciutats grans. Els valors negatius més remarcables s'han observat en els viatgers transportats per hora de servei i en els viatgers transportats

per quilòmetre útil recorregut a les ciutats petites.

Pel que fa als indicadors de la qualitat de servei, les millores més destacables s'han produït en els apartats de l'antiguitat del parc i de la freqüència en el grup de les ciutats mitjanes, en el de la sinistralitat i en el de la flota de vehicles propulsats amb energies alternatives en el grup de ciutats grans i en el d'accessibilitat a PMR en els grups de ciutats mitjanes i petites. Els indicadors que han evolucionat més negativament han estat els d'antiguitat del parc a les ciutats grans, el de sinistralitat en el grup de ciutats petites i el dels vehicles amb energies alternatives en el grup de ciutats mitjanes.

En relació amb els indicadors de preu, en el grup de ciutats grans destaca la pujada de l'ingrés per quilòmetre útil recorregut i a tots tres grups de ciutats l'increment de la subvenció percebuda per viatger transportat. En sentit negatiu no s'ha enregistrat cap valor remarcable.

Quant als indicadors que mesuren la productivitat cal destacar els increments del cost per quilòmetre útil produït en el grup de ciutats grans i del cost per viatger transportat en els grups de ciutats grans i petites. En sentit contrari no s'ha observat cap disminució destacable en cap dels tres grups de ciutats.

En resum, els indicadors de l'any 2004 que han evolucionat més positivament, en termes generals, han estat els relacionats amb el nivell de servei i, sobretot, els relacionats amb la qualitat de servei (antiguitat del parc, sinistralitat, accessibilitat a PMR, freqüència, vehicles amb energia alternativa), malgrat alguna baixada puntual (increments de l'antiguitat del parc a les ciutats grans i de la sinistralitat a les petites o disminució de la flota de vehicles propulsats amb energies alternatives en el grup de ciutats mitjanes). Els indicadors relacionats amb el preu han augmentat, com és lògic, en consonància amb l'augment de l'IPC, si bé en una proporció més elevada els costos que els ingressos, la qual cosa explicaria l'increment global de les subvencions per fer front a l'eventual creixement del dèficit d'exploració.

Els indicadors de la productivitat no han experimentat variacions destacables llevat dels augments de costos ja esmentats.

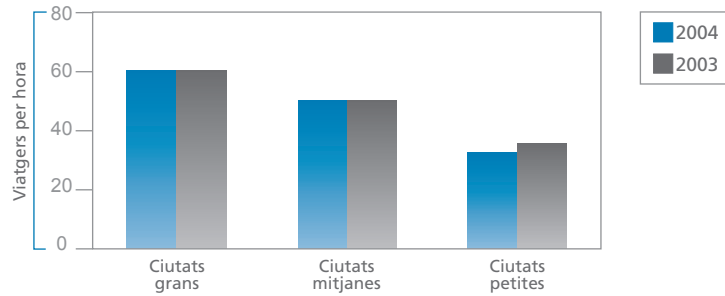
Dins d'un comportament caracteritzat per una moderada variabilitat, els indicadors que han presentat canvis més importants, en sentit positiu, han estat el de la subvenció per viatger a les ciutats mitjanes i el d'accessibilitat a PMR a les ciutats mitjanes i petites. En sentit negatiu, el resultat més desfavorable s'ha donat en l'indicador de l'antiguitat del parc en el grup de ciutats grans i en el dels vehicles amb energies alternatives en el grup de les ciutats mitjanes.

Nivell de servei (1-5)

1. Viatgers/ hora

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	61,01	49,71	33,61
2003	61,06	49,54	35,99
% variació	-0,1	0,4	-6,6

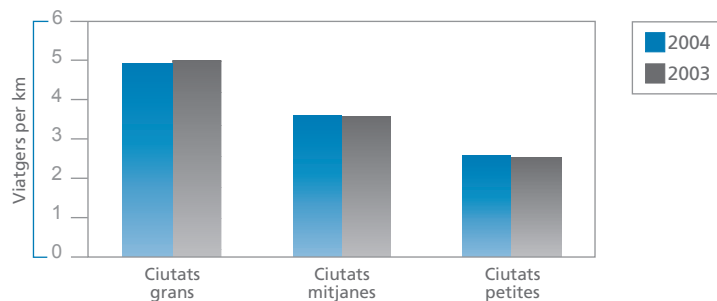
Viatgers transportats per hora de servei



2. Viatgers/km

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	5,01	3,76	2,46
2003	4,91	3,72	2,62
% variació	2,0	1,1	-6,0

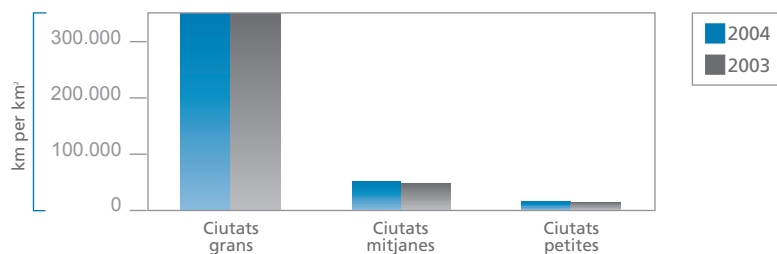
Viatgers transportats per km útil



3. km any/km²

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	349.888,89	45.203,47	12.090,11
2003	354.444,44	43.753,91	11.976,44
% variació	-1,3	3,3	0,9

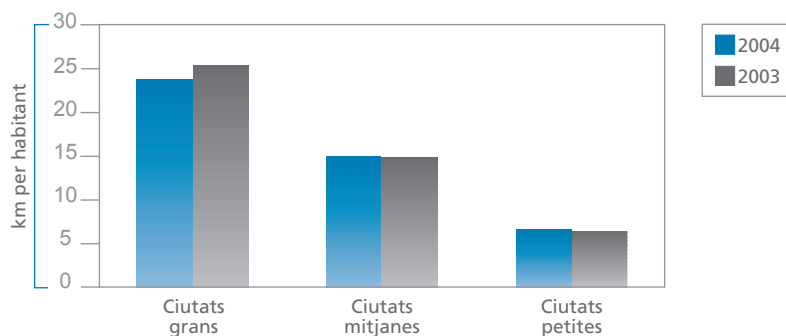
km útils per km² de superfície municipi



#### 4. km any/habitant

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	23,71	15,01	6,58
2003	25,24	14,96	6,40
% variació	-6,1	0,3	2,7

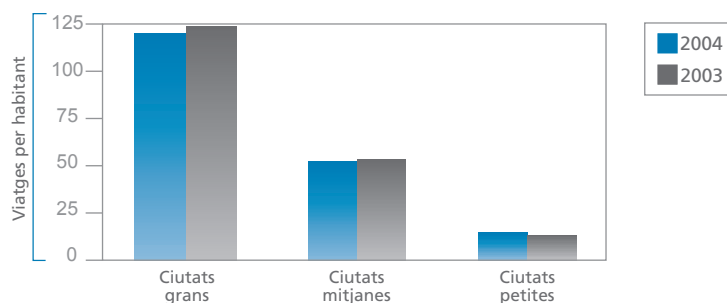
km útils per habitant



#### 5. Viatges any/habitant

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	118,74	56,48	16,19
2003	124,00	55,72	16,77
% variació	-4,2	1,4	-3,5

Nombre de viatges per habitant

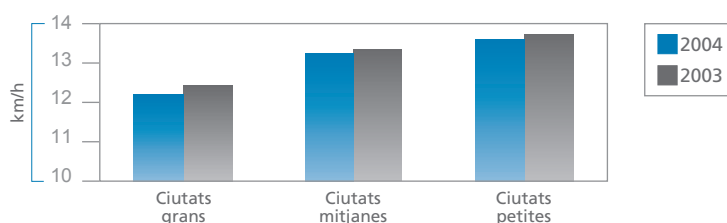


#### Qualitat de servei (6-11)

#### 6. Velocitat comercial

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	12,18	13,21	13,65
2003	12,43	13,31	13,74
% variació	-2,0	-0,8	-0,7

Velocitat mitjana en servei

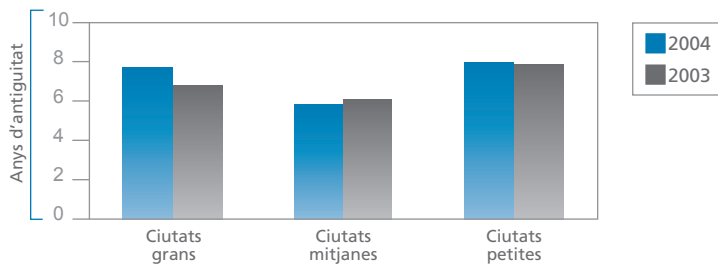


Qualitat de servei (6-11)

7. Antiguitat del parc

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	7,72	5,62	7,68
2003	6,86	6,12	7,57
% variació	12,5	-8,1	1,5

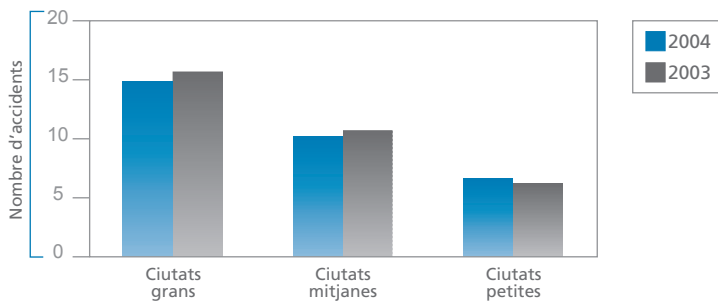
Antiguitat mitjana dels vehicles



8. Sinistralitat

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	13,88	10,09	7,47
2003	14,92	10,45	6,93
% variació	-7,0	-3,4	7,7

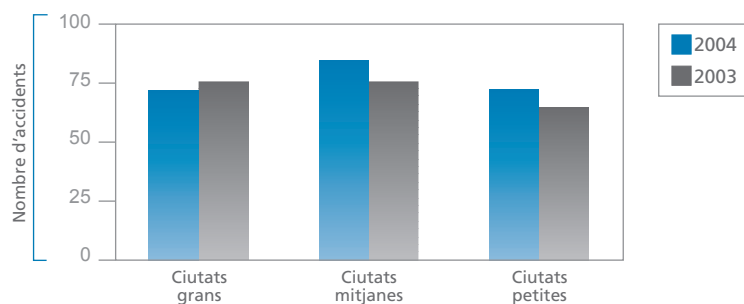
Accidents per 100.000 hores de servei



9. Accessibilitat PMR % autobusos

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	71,13	83,60	71,43
2003	70,20	75,24	65,28
% variació	1,3	11,1	9,4

Percentatge de vehicles adaptats per a PMR



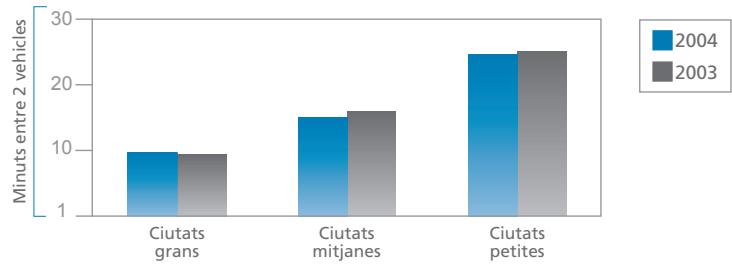


Qualitat de servei (6-11)

10. Freqüència

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	9,79	15,07	23,95
2003	9,63	16,05	24,59
% variació	1,7	-6,1	-2,6

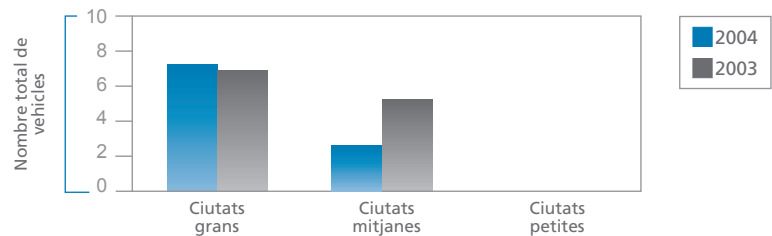
Temps d'espera entre vehicles



11. Vehicles amb energia alternativa

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	7,29	2,54	0,00
2003	6,93	5,24	0,00
% variació	5,2	-51,5	

Nombre de vehicles no contaminants x 100

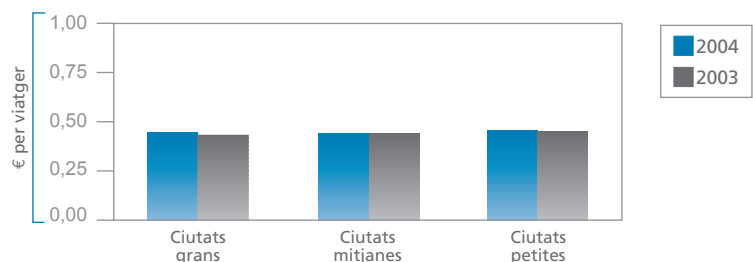


Preu (12-14)

12. Ingress/viatger

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	0,45	0,44	0,48
2003	0,44	0,43	0,47
% variació	3,1	0,9	1,7

Ingrés mitjà per viatger transportat



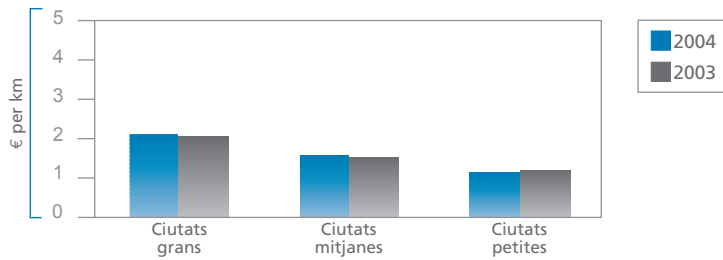


Preu (12-14)

13. Ingrés/km

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	2,26	1,64	1,18
2003	2,15	1,61	1,24
% variació	5,1	2,0	-4,4

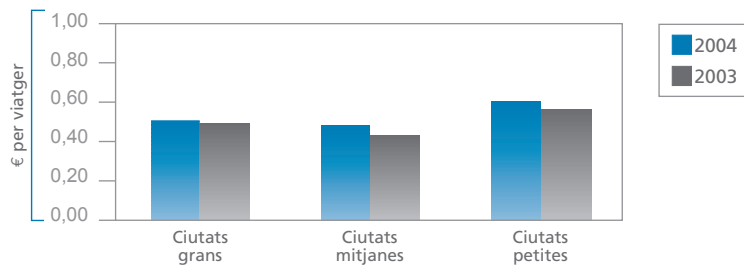
Ingrés mitjà per km útil



14. Subvenció/viatger

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	0,52	0,48	0,61
2003	0,49	0,43	0,56
% variació	6,2	11,0	8,6

Subvenció percebuda per viatger transportat

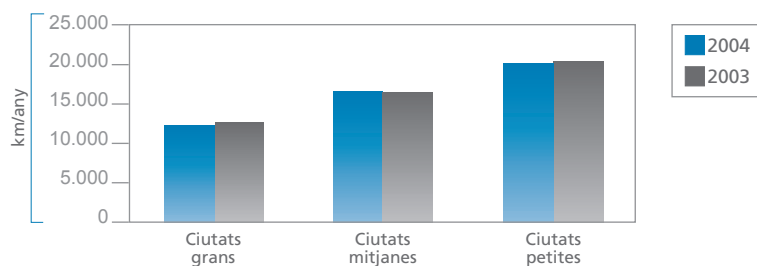


Productivitat (15-20)

15. km/empleat

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	12.419,08	16.241,38	20.380,20
2003	12.677,15	16.101,33	20.865,08
% variació	-2,0	0,9	-2,3

km útils/any empleat

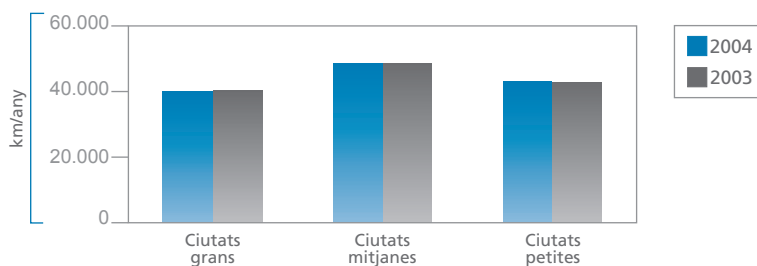


Productivitat (15-20)

16. km/vehicle

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	40.896,10	47.951,84	44.053,52
2003	41.059,41	48.395,99	43.880,42
% variació	-0,4	-0,9	0,4

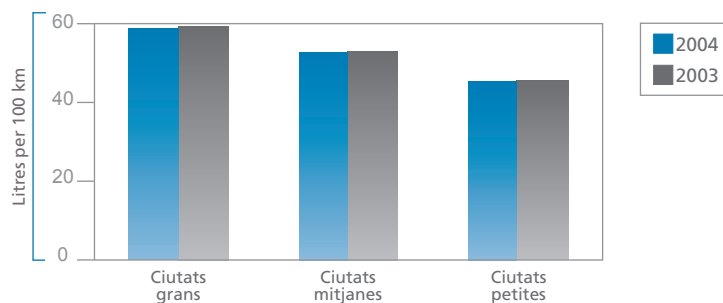
km útils/ any vehicle



17. Carburant

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	58,49	53,03	44,36
2003	59,56	53,39	45,66
% variació	-1,8	-0,7	-2,9

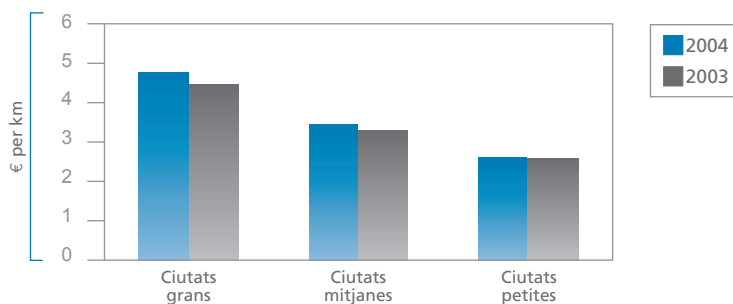
Consum de carburant per 100 km



18. Cost/km

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	4,72	3,41	2,63
2003	4,45	3,29	2,59
% variació	6,2	3,7	1,6

Cost per km útil

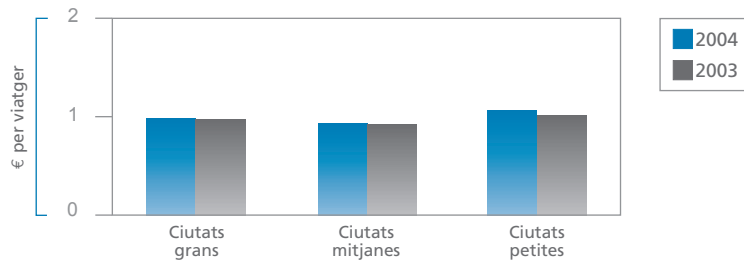


Productivitat (15-20)

19. Cost/viatger

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	1,03	0,94	1,14
2003	0,98	0,92	1,06
% variació	5,1	1,8	8,0

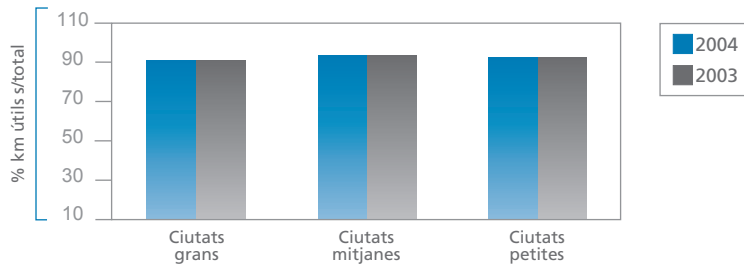
Cost per viatger transportat



20. km útils/km totals

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2004	91,79	96,08	93,64
2003	92,60	96,13	93,57
% variació	-0,9	0,1	0,1

% 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 2004

Els valors agregats de les variables usades per les empreses per efectuar el càlcul dels indicadors del transport urbà han permès confeccionar la taula següent que, com en anys anteriors, obre la possibilitat de tenir una visió de conjunt de l'evolució anual del sector del transport urbà de viatgers a Catalunya i complementa la informació que forneixen els indicadors en aquest mateix sentit.

L'anàlisi d'aquestes macromagnituds per a l'any 2004 palesa una frenada generalitzada de la taxa d'increment respecte a l'any anterior, llevat pel que fa als habitants dels municipis servits i a la subvenció total.

El més remarcable ha estat, doncs, el notable alentiment del percentatge d'augment de paràmetres tals com els viatgers transportats, els quilòmetres útils recorreguts, les hores de servei o la flota de vehicles. D'altres, com el nombre de treballadors de les empreses o els costos i ingressos d'explotació, tot i disminuir la taxa d'increment ho han fet en una proporció menor.

Capítol a part mereix la subvenció total, que enguany ha recuperat part –un terç– del que va perdre l'any anterior. Amb tot, l'import total de les subvencions de l'any 2004 no cobreix la diferència entre costos i ingressos –dèficit d'explotació– si bé hem de recordar, com ja hem assenyalat al principi, que no disposem d'informació relativa a l'empresa municipal de Girona.

	2003	2004	% var.
Viatgers transportats .....	287.689.036	291.411.693	1,29
Habitants dels municipis .....	3.495.088	3.623.914	3,69
km de xarxa .....	3.386	3.386	0,44
km útils recorreguts .....	64.955.706	64.056.266	0,15
Hores de servei .....	5.093.378	5.178.702	1,68
Flota total de vehicles .....	1.502	1.511	0,60
Nombre de treballadors de les empreses .....	4.685	4.741	1,20
Ingressos de l'explotació en € .....	125.852.722	130.586.978	3,76
Costos d'explotació en € .....	277.546.457	293.221.975	5,65
Subvenció total en € .....	137.508.823	148.801.343	8,21

### Consell de redacció:

Esteve Tomàs i Torrens  
David Prat i Soto  
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 de Ports i Transports

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