ENTRADA
SARRERA

Analizadas sobre el terreno 300 líneas de autobús urbano de 18 ciudades. Además, opinan 3.000 usuarios

Puntualidad e información, principales deficiencias de los buses urbanos

EL SERVICIO QUE PRESTAN HA MEJORADO MUCHO EN CUATRO AÑOS. LA FRECUENCIA MEDIA ES DE 16 MINUTOS Y EL PRECIO DEL VIAJE COMPRANDO UN BONO DE VARIOS VIAJES, 0,55 EUROS

Será por la competencia del metro, el tranvía o el tren, será porque hay que responder a un usuario cada vez más exigente, será porque los poderes públicos han asumido al fin que la mejor manera de fomentar el transporte público es mejorar su calidad… El caso es que el servicio que ofrecen los autobuses urbanos en nuestras ciudades ha mejorado notablemente los últimos cuatro años. Así lo ha constatado CONSUMER EROSKI, cuyos técnicos han estudiado 300 líneas de bus urbano en 18 ciudades: 30 líneas de autobús en Madrid y Barcelona, 25 en Valencia y Sevilla, 20 en Málaga, Zaragoza y Bilbao, 18 en Murcia, 15 en Alicante y Valladolid, 12 en Granada y 10 en Córdoba, A Coruña, Logroño, Oviedo, Pamplona, San Sebastián y Vitoria. Este examen de 2007 lo pasan los buses urbanos con una **calificación media de "bien", cuando en un informe similar de CONSUMER EROSKI publicado en 2003, la nota media fue un inequívoco "muy mal".** El avance más significativo, que resulta incluso sorprendente (de un "muy mal" de media a un "muy bien"), ha sido el de cómo realizan su trabajo los conductores de los buses. Cuando hace cuatro años eran cosa común la conducción brusca y los frenazos, las paradas excesivamente rápidas o los estacionamientos incorrectos, en 2007 han sido muy poco frecuentes. No choca, por

LO QUE MÁS HA MEJORADO, LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN DEL BUS

tanto, que la calidad y comodidad del desplazamiento, junto con las infraestructuras desplegadas en las paradas, sean los aspectos más positivos desvelados por esta investigación. Pero no todo son luces, aún quedan **deficiencias por subsanar,** como la información al usuario tanto en la parada como en el interior del vehículo, la puntualidad (una de cada ocho líneas analizadas llegó a su parada con un retraso superior a cinco minutos) y la adaptación a las necesidades de los discapacitados (en varias ciudades entre el 15% y el 20% de los buses no están adaptados).

El mejor servicio de bus urbano se vio en **Madrid, Málaga, Oviedo y Bilbao** (un "muy bien" de media no deja lugar a dudas), mientras que los peores resultados los obtuvieron los autobuses de Alicante y A Coruña, que (al igual que los de Granada, Logroño, Murcia, Valladolid y Vitoria) han de conformarse con un "aceptable" en su calificación media. El estudio, asimismo, revela que **la frecuencia media de los buses** es de uno cada 16 minutos en cada línea en días laborables y de 16 a 23 minutos los fines de semana y festivos, aunque se han registrado acusadas diferencias entre unas y otras líneas y entre las propias ciudades. En cuanto a **las tarifas** que rigen, se ha comprobado que el precio medio del billete ordinario de un solo trayecto es de 0,97 euros, desde los 0,56 euros que se cobran en Logroño a los 1,25 euros de Barcelona. Si se adquiere un bono para varios viajes, el precio por desplazamiento se reduce un 42% de media, y queda en 0,55 euros. Teniendo en cuenta que la mayoría de los usuarios recurre a los bonos o tarjetas que permiten varios viajes, puede concluirse que destaca por su

El servicio de los autobuses urbanos a examen: Analizadas 300 líneas de 18 ciudades

CIUDAD	En la parada[1]	Información al usuario[2]	Calidad del trayecto[3]	Accesibilidad[4]	El servicio en conjunto[5]
A Coruña	Bien	Regular	Muy Bien	Aceptable	Aceptable
Alicante	Bien	Regular	Muy Bien	Bien	Aceptable
Barcelona	Bien	Aceptable	Muy Bien	Muy Bien	Bien
Bilbao	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien
Córdoba	Bien	Aceptable	Muy Bien	Bien	Bien
Granada	Muy Bien	Regular	Bien	Aceptable	Aceptable
Logroño	Muy Bien	Regular	Bien	Aceptable	Aceptable
Madrid	Muy Bien	Aceptable	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien
Málaga	Bien	Bien	Muy Bien	Excelente	Muy Bien
Murcia	Bien	Regular	Muy Bien	Aceptable	Aceptable
Oviedo	Muy Bien	Bien	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien
Pamplona	Excelente	Aceptable	Bien	Bien	Bien
San Sebastián	Muy Bien	Aceptable	Bien	Muy Bien	Bien
Sevilla	Bien	Aceptable	Bien	Bien	Bien
Valencia	Bien	Bien	Muy Bien	Bien	Bien
Valladolid	Excelente	Bien	Muy Bien	Regular	Aceptable
Vitoria	Bien	Regular	Muy Bien	Muy Bien	Aceptable
Zaragoza	Muy Bien	Bien	Muy Bien	Bien	Bien
Media	**Muy Bien**	**Aceptable**	**Muy Bien**	**Bien**	**Bien**

(1) En la parada: se ha analizado el estado y mantenimiento de todos los elementos que conforman las paradas de los autobuses urbanos (marquesinas, bancos, postes y dispositivos de información, etc.). **(2) Información al usuario:** se ha comprobado la información facilitada al usuario tanto en la parada del autobús como dentro del mismo (precios, fracción máxima, normas de comportamiento, información sobre tiempos de llegada, etc.). Se ha analizado la cantidad y calidad de la información, los dispositivos utilizados (por ejemplo la existencia de información actualizada sobre el servicio), así como el correcto funcionamiento de los distintos dispositivos informativos. **(3) Calidad del trayecto:** se ha observado el comportamiento de los conductores de los buses (maniobras, respeto a las normas y señales de tráfico, la conducción, el trato con los usuarios, etc.). También se han valorado aspectos como el equipamiento y la climatización del autobús, su estado de mantenimiento y limpieza, los elementos de seguridad disponibles y a la vista del usuario (extintores, martillos, mamparas, ventanillas, cámaras, etc.). **(4) Accesibilidad:** se han valorado aspectos como el grado de adaptación de los vehículos para discapacitados (mediante rampas, plataformas elevadoras, piso bajo, etc.), la existencia de zonas habilitadas dentro del vehículo, anclajes para sillas, cinturones de amarre, etc. También se ha observado si los buses contaban con sistemas de aviso acústico y visual de las paradas del trayecto. **(5) El servicio en conjunto:** nota media final de los 4 apartados anteriormente señalados.

elevado precio el bus de Barcelona (sale a 0,69 euros cada trayecto), San Sebastián, A Coruña y Oviedo, y que lo hacen por lo reducido de sus tarifas los buses de Logroño (0,42 euros cada viaje), Vitoria, Valencia, Pamplona y Zaragoza.

El informe recoge también la opinión de los usuarios habituales del bus urbano, mediante una encuesta a 3.000 de ellos a pie de parada en las 18 ciudades. En líneas generales, los ciudadanos se mostraron relativamente satisfechos con el bus que utilizan cotidianamente, si bien más de la mitad se quejaron de tres cuestiones: la escasa frecuencia de algunas líneas, la falta de puntualidad y el precio excesivo. Otra reclamación bastante compartida (37% de los encuestados) es el incorrecto modo en que los profesionales conducen estos vehículos de transporte público. El estado de limpieza y conservación de los autobuses, así como el trato que reciben por los conductores, satisfacen a la inmensa mayoría de los usuarios.

La parada, un lugar para esperar

El trayecto de un viajero comienza desde que llega a la parada de autobús. Casi ocho de cada diez puntos a los que han acudido los técnicos de CONSUMER EROSKI se veían limpios y bien cuidados. Sin embargo, en la mitad de los apeaderos visitados en Barcelona y en Murcia, y de tres de cada diez de A Coruña, Málaga y Vitoria, se detectó suciedad, pintadas o incluso cristales rotos. El 83% de las paradas cuentan con marquesina y banco, una situación similar a la de 2003, aunque en algunas ciudades una de cada tres paradas no contaba con ninguno de estos elementos (casos de A Coruña, Alicante, Barcelona, Córdoba, Murcia y Vitoria).

LAS FRECUENCIAS, LA PUNTUALIDAD Y EL PRECIO DEL BILLETE, PRINCIPALES QUEJAS DE LOS USUARIOS

Los técnicos de CONSUMER EROSKI hablaron, cumplimentando un cuestionario, con 10 usuarios de cada una de las 300 líneas analizadas, es decir, se encuestó a 3.000 pasajeros habituales. Los resultados muestran una satisfacción relativa de los usuarios, que tienen en las frecuencias, la puntualidad y el precio del billete sus principales motivos de queja.

De hecho, únicamente el 44% de los usuarios encuestados piensa que los autobuses son puntuales y el 17% se quejó de que casi nunca llegan a la hora. A ello se suma que más de la mitad de los encuestados aseguró que las frecuencias de los autobuses no eran las adecuadas (ocho de cada diez en Málaga y siete de cada diez en Barcelona y Zaragoza). Respecto al precio del billete, casi seis de cada diez usuarios del país afirmaron sentirse descontentos con el importe, por excesivo.

Por el contrario, ocho de cada diez usuarios calificaron como bueno el estado de conservación y limpieza de los autobuses. El 63% catalogó como correcto el manejo de estos vehículos por sus conductores, aunque el 37% manifestó que es muy mejorable. Para concluir, el 84% de los usuarios de autobuses urbanos a nivel nacional describieron el trato ofrecido por los conductores de los autobuses urbanos como bueno o muy bueno.

Casi siete de cada diez usuarios consideraron que las zonas y barrios de las diferentes capitales están correctamente conectados a través de las líneas de autobuses urbanos en funcionamiento. Los usuarios más satisfechos se hallaron en Sevilla y Málaga, mientras que los más disconformes se encontraron en A Coruña y Vitoria, especialmente por el número de líneas y lo limitado de sus frecuencias .

En la inmensa mayoría de los apeaderos se hallaron carteles con las rutas de los urbanos y con las frecuencias y los horarios (las excepciones: Granada y Sevilla). Hasta la mitad desciende el número de paradas que informan sobre las tarifas (en ninguna de las visitadas en A Coruña, Córdoba, Logroño, Murcia, Oviedo, Sevilla y Zaragoza) y sobre los diferentes servicios de atención al usuario.

Frecuencias, entre los dos minutos y las dos horas

La frecuencia con la que pasa un autobús es uno de los criterios más importantes para valorar la calidad del servicio de una línea. Los técnicos de esta revista realizaron todos los trayectos en días laborables entre las ocho y las diez de la mañana, la una y las tres del mediodía o las seis y las ocho de la tarde, franjas horarias en las que se registra un mayor número de usuarios. En las 300 líneas estudiadas, la frecuencia media de los autobuses urbanos de las 18 ciudades objeto de estudio es de 16 minutos. Sin embargo, las diferencias entre los servicios de cada capital son abismales. Madrid se sitúa entre los mejores del país gracias a que los urbanos pasan por la parada cada seis minutos. Detrás le sigue Barcelona, en la que la frecuencia media es de 10 minutos, y muy cerca se hallan Granada, Valencia y Zaragoza (11 minutos de media). En el otro extremo se encuentran ciudades como Oviedo, con una frecuencia media de 38 minutos en las 10 líneas objeto de estudio, o Alicante, Murcia, Valladolid, Logroño y Vitoria, donde el tiempo medio que separa la llegada de un autobús urbano y del siguiente supera los 20 minutos.

El tiempo de espera más largo entre vehículos de una misma línea se halló en Oviedo: en la línea 4 (Fdez. Ladrera – S. Andrés de Trubia) asciende a dos horas. Detrás le sigue la línea "L30-San Vicente-Cañada-Alcoraya-Rebolledo-Alicante" de Alicante, con hora y media entre un autobús y otro. Por el contrario, en capitales como Madrid, Granada, Sevilla y Valencia, el plazo entre la llegada de un autobús y otro no pasa en ninguno de los casos de los 20 minutos. En los días festivos, sin embargo, hay que esperar más. La frecuencia media del estudio durante estos días está en los 23 minutos. De nuevo, son los autobuses urbanos de Madrid, Barcelona, Granada, Valencia y Zaragoza los que disponen de más frecuencias (entre 12 y 17 minutos), muy por encima de capitales como Murcia, Oviedo, Alicante, Logroño y Vitoria (de 31 a 48 minutos).

En una de cada ocho líneas no se respetaron las frecuencias

La puntualidad es una de las principales características que distingue un buen servicio de autobús de uno mediocre. Para comprobar su cumplimiento, los técnicos de CONSUMER EROSKI esperaron en cada parada de las 300 líneas analizadas la llegada del primer autobús, no lo tomaron y aguardaron al siguiente (al que subieron) para comprobar si se respetaban las frecuencias que se especificaban en las marquesinas. Se ha considerado aceptable que el bus llegue hasta cinco minutos más tarde de lo previsto, porque la variabilidad de las condiciones del tráfico urbano exige al usuario una cierta adaptación a esta circunstancia.

• • • • Importe del billete ordinario y del trayecto con bonobús o tarjeta monedero en los autobuses urbanos del país

CIUDAD	Precio actual del billete (en euros)	Fracción máxima admitida para el pago (en euros)	Coste de cada trayecto con bono, tarjeta o creditrans (en euros)	Diferencia con el precio del billete ordinario (en euros)	Ahorro (%)	Precio autobús al aeropuerto (en euros)
A Coruña	0,96	5	0,64	0,32	33,3%	1,2
Alicante	1	10	0,55	0,45	45%	1
Barcelona	1,25	20	0,69	0,56	44,8%	1,25 a 3,9
Bilbao	1,15	10	0,53	0,62	53,9%	1,25
Córdoba	0,95	10	0,62	0,33	34,7%	0,95
Granada	1	10	0,54	0,46	46%	3
Madrid	1	5	0,56	0,44	44%	1
Málaga	1	5	0,59	0,41	41%	1
Murcia	0,85	5	0,50	0,35	41,1%	7
Oviedo	0,85	10	0,65	0,20	23,5%	No hay servicio
Pamplona	1	20	0,47	0,53	53%	1
San Sebastián	1,10	20	0,65	0,45	40,9%	2
Sevilla	1	5	0,53 con trasbordo	0,47	47%	2
Valencia	1,15	10	0,45	0,70	60,8%	2,5
Valladolid	0,95	5	0,58	0,37	38,9%	3
Vitoria	0,80	5	0,43	0,37	46,2%	No hay servicio
Zaragoza	0,85	5	0,48	0,37	43,5%	2
Logroño	0,56	10	0,42	0,14	25%	No hay servicio
Media	**0,97**	**14,1**	**0,55**	**0,42**	**42,3%**	**2,1**

Pese a ese margen, una de cada ocho líneas estudiadas (el 12%) no respetó las frecuencias que se indicaban en las marquesinas, una situación que, aunque representa una mejora respecto a los resultados de 2003, supone una deficiencia relevante. Los servicios más impuntuales fueron los analizados en Murcia (un 44% de las líneas llegó tarde), Logroño (tres de cada diez autobuses llegaron tarde) y Málaga (una de cada cuatro líneas no respetó la frecuencia establecida). Por el contrario, ninguno de los autobuses analizados en A Coruña, Bilbao, Córdoba y Oviedo acumularon retrasos superiores a los cinco minutos.

En el autobús

Uno de los aspectos que se ha tenido en cuenta en el estudio es si el autobús se acerca correctamente a la acera de la parada para facilitar la recogida y el descenso de los pasajeros. Para ello se ha diferenciado entre los que no se acercan por causas ajenas al conductor, principalmente por la presencia de vehículos estacionados en la zona, y los que lo hacen sin motivo aparente. Uno de cada cuatro autobuses de A Coruña, dos de cada diez de Pamplona y Granada, así como dos de los 25 estudiados en Valencia no se acercaron adecuadamente a la acera pese a que no había obstáculo que lo impidiera.

El 95% de los autobuses no abrieron sus puertas hasta que el vehículo se hallaba completamente parado y en una proporción similar no arrancaron hasta haber cerrado completamente sus puertas. Los usuarios también agradecen que el conductor espere y no reinicie la marcha hasta que hayan acabado de acomodarse. Sin embargo, en el 60% de los autobuses visitados se comprobó cómo el conductor se reincorporaba a la vía sin que los pasajeros se hubieran ubicado correctamente. Esta situación se constató en todos los autobuses visitados en A Coruña y Oviedo, así como en nueve de cada diez Granada, San Sebastián y Valladolid. Los más cuidadosos en este aspecto fueron los conductores de Valencia, Bilbao y Vitoria.

AUTOBUSES URBANOS Y NUEVAS TECNOLOGÍAS

Las nuevas tecnologías facilitan que el usuario pueda estar informado de cuánto tiempo queda para la llegada del autobús, si se retrasará, a qué distancia se encuentra o incluso los minutos que restan para la llegada del siguiente. Cada vez son más las empresas o los ayuntamientos responsables del servicio de autobuses urbanos que instalan en sus vehículos dispositivos GPS, con lo que se pueden localizar en todo momento. Uno de los soportes para transmitir este tipo de datos son las pantallas que se instalan en las paradas de los autobuses, presentes en uno de cada cuatro apeaderos visitados.

Las ciudades más avanzadas en este aspecto son Bilbao (en un 80% de las paradas visitadas había una pantalla), Valladolid y San Sebastián (en el 70%), Oviedo (en el 60%) y Murcia (en la mitad de ellas). Por el contrario, no se advirtió la presencia de pantallas de este tipo en ninguno de los apeaderos de Pamplona y de Vitoria (ha iniciado el proceso para instalarlas en 50 paradas de la ciudad). No obstante, también se constataron deficiencias en su aplicación. En todas las ubicadas en Logroño y en una de cada tres de San Sebastián la información no se hallaba disponible porque las pantallas estaban apagadas y en una de cada cuatro de Granada se detectaron fallos de funcionamiento.

La persona interesada también puede consultar estos datos a través de mensajes de telefonía móvil (está disponible en diez de las 18 ciudades analizadas, con un coste para el usuario de entre 15 y 30 céntimos por mensaje) y por Internet. Esta última opción, sin embargo, sólo es posible en Bilbao, Barcelona, Madrid y Córdoba.

DOS DE CADA DIEZ BUSES PRESENTABAN UN ESTADO DE CONSERVACIÓN Y LIMPIEZA MEJORABLE

Si hay algo que desagrada especialmente al pasajero durante el trayecto es sentirse zarandeado debido a una conducción brusca. En dos de cada diez autobuses el conductor aceleró o frenó bruscamente, proporción similar a la detectada en el estudio realizado en 2003. Este hecho ise produjo en seis de cada diez autobuses de San Sebastián, así como en la mitad de los trayectos estudiados en Granada, Logroño y Vitoria.

En el 97% de los trayectos se constató que el conductor respetaba las señales de tráfico. Menor fue el cumplimiento de la prohibición de conversar mientras conduce. En dos de cada diez autobuses se observó que éste sí lo hacía, si bien en gran medida era para responder a usuarios que tenían dudas sobre las paradas de la línea. Los conductores en general ofrecieron a los pasajeros un trato correcto.

Equipamiento

Todos los autobuses del estudio contaban con un dispositivo visual, generalmente un elemento luminoso que se enciende y que anuncia que se ha solicitado la parada. La mayoría de autobuses también cuentan con sistemas visuales (generalmente pantallas luminosas) que anuncian el nombre de las paradas del trayecto, un elemento de gran utilidad tanto para los pasajeros que desconocen el recorrido, como para personas con problemas auditivos. Destacan positivamente las ciudades de San Sebastián, Bilbao, Málaga, Zaragoza, Madrid, Vitoria y Sevilla, donde todos los autobuses cuentan con monitores o pantallas luminosas. En Barcelona está presente en la mayoría y en Valencia ya se ha instalado en siete de cada diez autobuses.

Por otro lado, el estado de conservación y limpieza de los autobuses es mejorable y es en este apartado donde los ciudadanos tienen buena parte de la responsabilidad. Dos de cada diez suspenden en este apartado.

Derechos y deberes del usuario

Los técnicos de esta revista intentaron pagar el ticket ordinario con el billete de mayor valor que permite cada servicio para analizar así si se respeta este derecho. La fracción máxima en el conjunto del estudio oscila entre los cinco y los veinte euros. Así, en ocho de las 18 ciudades del estudio (A Coruña, Madrid, Málaga, Murcia, Sevilla, Valladolid, Vitoria y Zaragoza) no se podía pagar con un billete que fuera mayor a cinco euros. Aun así, en Madrid, Murcia y Sevilla se registraron problemas cuando **el técnico intentó pagar con esa cantidad**, ya que el conductor del autobús solicita-

• • • • Datos acerca de la flota de autobuses urbanos de cada ciudad

CIUDAD	Flota de autobuses	Antigüedad media de los autobuses (en años)	Nº de viajes diarios	Kilómetros diarios recorridos	Velocidad media (en km/h)	Porcentaje de autobuses ecológicos	Porcentaje de autobuses climatizados
Alicante	79	6	1.490	12.500	11,9	Datos no disponibles	100%
Barcelona	1.642	5,7	Datos no disponibles	245.000	14	19%	100%
Bilbao	145	6,2	1.780	19.800	12,4	45%	85%
Madrid	2.007	5,7	39.200	322.300	13,7	41%	100%
Málaga	255	4,5	4.000	31.000	13,9	63%	100%
Pamplona	131	5,5	2.813	20.982	13	38%	96%
San Sebastián	107	6	2.689	15.628	14,3	100%	72%
Sevilla	393	5,1	Datos no disponibles	Datos no disponibles	Datos no disponibles	46%	100%
Valencia	480	6,1	9.925	65.200	11,8	41%	100%
Valladolid	142	7,8	1.750	19.800	13	99%	99%
Vitoria	70	5	835	9.627	12,4	67%	96%
Zaragoza	332	5,6	3.512	64.670	14	11%	100%
Media	**482**	**5,8**	**6.799**	**75.137**	**13,1**	**52%**	**96%**

*Datos de los doce ayuntamientos o empresas gestoras del servicio de autobuses urbanos de la ciudad que han colaborado en el estudio. A Coruña, Córdoba, Granada, Murcia, Oviedo y Logroño no han facilitado los datos a esta revista.

ba que por favor pagaran con monedas o directamente exigía el importe exacto (así fue en el 87% de los trayectos efectuados en Sevilla). Únicamente en seis ciudades (A Coruña, Alicante, Bilbao, Oviedo, Valencia y Valladolid) no se puso ninguna pega al técnico de esta revista para pagar con la fracción máxima permitida.

Otro detalle importante es que las **tarifas** de los diferentes títulos de viaje estén **visibles**. El importe del billete ordinario estaba especificado en el 72% de los 300 autobuses que se tomaron. Por el contrario, sólo en el 28% se hallaron carteles informativos sobre la exención de precios a niños, jubilados o personas con discapacidad. Además, en ninguno de los vehículos analizados en A Coruña, Córdoba, Granada y San Sebastián se facilitaban indicaciones a los pasajeros para saber qué hacer en situaciones de peligro o ante accidentes.

En cada uno de los autobuses las ventanillas de emergencia estaban bien indicadas, aunque uno de cada cuatro autobuses carecía (o no se observaron) de **martillos para romper las ventanillas en caso de evacuación**. Asimismo, en ocho de cada diez autobuses se encontró, al menos, un extintor, proporción muy superior a la de botiquines (apenas uno de cada tres contaba con este elemento a la vista de los pasajeros).

Nueve de cada diez autobuses analizados estaban **adaptados para personas con movilidad reducida**, aunque en algunas capitales la proporción era menor. Es el caso de Pamplona, Valencia (en el 21% de los vehículos no se han tomado medidas), Valladolid (no está adaptado el 18% de los vehículos) o Sevilla (el 15% está sin adaptar). Una vez en el interior del autobús, se observó que el 96% de los autobuses contaban con una zona habilitada para personas discapacitadas. En el 85% de estos espacios hay un **botón para solicitar la parada a una altura adecuada**, así como un cinturón de amarre. La situación es peor para las personas con discapacidad auditiva, ya que uno de cada cuatro buses no cuenta con ningún dispositivo visual.

Número de líneas, paradas y horas de servicio de los autobuses urbanos

CIUDAD	Nº de líneas	Nº de paradas	Nº de líneas nocturnas	Nº de horas en funcionamiento días laborables	Nº de horas en funcionamiento días festivos
Alicante	36	831	4	18	17
Barcelona	209	3.330	17	24	24
Bilbao	44	443	8	17,5	15,5
Madrid	208	Datos no disponibles	38	18	18
Málaga	41	1.003	4	18,5	18
Pamplona	21	437	9	16	16
San Sebastián	33	470	7	18,5	16,5
Sevilla	43	900	6	18	17
Valencia	59	1.246	58	23	23
Valladolid	34	552	5	18	16
Vitoria	17	285	6	16	16
Zaragoza	35	984	7	20	19
Media	65	953	14	18,8	18

*Datos de los doce ayuntamientos o empresas gestoras del servicio de autobuses urbanos de la ciudad que han colaborado en el estudio. A Coruña, Córdoba, Granada, Murcia, Oviedo y Logroño no han facilitado los datos a esta revista.