

Observatori del Transport Regular de Viatgers per Carretera a Catalunya

L'Observatori que segueix a continuació, presenta novament i per cinquè any consecutiu, les dades de cost i els principals indicadors del transport regular de viatgers per carretera a Catalunya.

Aquest Observatori s'elabora a partir de les dades fornides per les empreses de transport públic regular de viatgers per carretera, concessionàries de la Generalitat de Catalunya. La informació, tant dels costos com la necessària per a calcular els indicadors d'aquesta edició de l'Observatori, és la corresponent a l'any 2003 i s'ha obtingut, de la mateixa manera que en anys anteriors, mitjançant la tramesa de qüestionaris a totes les empreses del sector. Una vegada més, l'ampli decalatge existent entre l'any de referència de les dades i la seva publicació ha estat motivat pel retard amb què algunes empreses concessionàries han donat la resposta de les enquestes i per la complexitat que comporta una adequada depuració de les xifres.

La metodologia utilitzada permet comparar els indicadors amb els resultats obtinguts en els observatoris anteriors i realitzar, per tant, una anàlisi comparativa que obre la possibilitat d'establir una diagnosi coherent sobre l'estat del sector del transport públic regular de viatgers per carretera.

Tot i que en el successius anys la qualitat i el grau de fiabilitat de les dades ha anat augmentant, la tendència observada en les respostes dels qüestionaris és a sobrevalorar els costos i a infravalorar els ingressos, la qual cosa pot induir a conclusions errònies i estimacions esbiaixades.

Enguany s'ha incorporat un indicador de sinistralitat dins del capítol de qualitat del servei. Malauradament, aquest indicador no s'ha pogut calcular per no haver obtingut resposta de la major part d'empreses.

A la vista dels resultats concrets i pel que fa als indicadors de nivell de servei, s'observa una millora llevat dels cas dels km

SUMARI

METODOLOGIA	2
DESCRIPCIÓ DELS GRUPS DE LÍNIES	3
ELS INDICADORS I ELS COSTOS	3
COST ANUAL MITJÀ PER LÍNIA	5
ESTRUCTURA DE COSTOS EN %	5
TAULA RESUM D'INDICADORS DE L'OBSERVATORI	6
ESTACIONALITAT DELS SERVEIS REGULARS	7
EVOLUCIÓ DE LA PARTICIPACIÓ RELATIVA EN EXPEDICIONS I BITLLETS VENUTS	7
GRÀFICS	8

per habitants dels municipis servits, on la variació respecte de l'any anterior ha estat nul·la. En aquest primer grup destaca l'increment de l'indicador dels viatgers anuals també per habitants dels municipis servits per la línia, que ens informa del nivell d'oferta del sector. Aquest augment de l'indicador és conseqüència directa de la disminució del nombre de línies que han subministrat dades suficients per fer el càlcul. Això ha provocat una disminució en la població servida (denominador), per tant, una elevació de la xifra resultant del quocient.

Quant als indicadors de qualitat de servei, presenten una millora llevat de la velocitat comercial on es fa palesa una disminució prou significativa del 5,81%. Respecte de la freqüència, encara que la mitjana d'expedicions en període lectiu és de vuitantaset, cal dir que hi ha un elevat percentatge (72%) de línies per sota d'aquesta mitjana; amb tot, les xifres evidencien una millora en l'oferta de servei. Pel que fa a l'indicador d'antiguitat del parc només augmenta un 1,35%, tot i els ajuts atorgats per l'Administració per a la renovació dels vehicles. Quant a l'increment del percentatge de vehicles adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, s'ha de dir que el nombre total de vehicles informat per les empreses ha crescut substancialment, la qual cosa ha pogut contribuir a alterar el tant per cent de creixement respecte del 2002.

Els indicadors de preu varien de manera distinta segons els casos. Així, mentre en les relacions existents entre ingressos i viatgers augmenten, en el cas dels ingressos per quilòmetre els quocients són negatius. Destaca el fet que un 70% de les línies compten amb un ingrés inferior a 1 €/km. Quant a l'ingrés per quilòmetres totals és més elevat a les línies amb més oferta, per la qual cosa a les comarques és més alt el valor corresponent al grup B i, en canvi, en les línies que passen per Barcelona, resulten més grans els valors dels grups D i E. Pel que fa a les subvencions, l'abast de l'increment segueix reflectint la importància dels contractes-programa en aquest indicador. Cal assenyalar que, a causa de la manca de dades sobre

subvencions en els qüestionaris que han respost les empreses concessionàries, aquest indicador s'ha calculat a partir de les dades disponibles a la Direcció General de Ports i Transports, i és per això que l'increment respecte del 2002 és tan alt.

Finalment, els indicadors de productivitat assenyalen una disminució dels quilòmetres totals per vehicle i per conductor, mentre que en el consum de carburant hi ha una petita davallada de l'1,5%. Quant als indicadors de costos, en tots els casos augmenten, ja que, a més dels increments en els salaris, les altres partides de l'escandall de despeses també han tingut augments prou rellevants que han dificultat l'obtenció de xifres millors. Per últim, cal apuntar la variació gairebé nul·la del quocient entre quilòmetres útils i quilòmetres totals, només un 0,1%.

Enguany s'han afegit dues taules on es mostra informació obtinguda de l'Informe anual i estadístiques dels transports de Catalunya, publicació elaborada i editada per la mateixa Direcció General de Ports i Transports. En la primera d'aquestes taules es veu l'estacionalitat de les expedicions i el billetatge venut, en termes de percentatge dels serveis regulars de transport de viatgers, segons **el servei territorial** on s'adscriu cada concessió. En la segona taula es pot observar l'evolució de la participació relativa, sobre el total, de cada servei territorial pel que fa a nombre d'expedicions i bitllets venuts o validats.

Equip redactor
Direcció General de Ports i Transports

L'edita: Direcció General de Ports i Transports
Av. de Josep Tarradellas, 2-4-6
08029 Barcelona

METODOLOGIA

A continuació s'exposa la metodologia i el procediment que ha calgut seguir per a disposar de les dades relatives a l'any 2003 i publicades en aquest Observatori.

El procés de recollida d'informació s'ha dut a terme a partir d'enquestes adreçades a totes les empreses concessionàries del transport regular a Catalunya. Una part de l'enquesta ja va ser emplenada amb les dades disponibles a la Direcció General de Ports i Transports i, per tant, el destinatari només les havia de validar.

Posteriorment, a partir de les respostes rebudes, s'ha començat a alimentar la base de dades amb la informació aportada per les empreses, prèviament depurada.

Finalment, s'ha dut a terme l'explotació i l'anàlisi de la informació tabulada, amb el càlcul dels indicadors, les ràtios i les distribucions i paràmetres estadístics corresponents.

De la mateixa manera que en els anteriors observatoris, s'han agrupat les línies en conjunts o grups homogenis definits cadascun per una sèrie de variables, entre les quals destaca el recorregut anual del servei. D'aquesta manera es formen grups que inclouen línies relativament homogènies entre si alhora que es maximitzen les diferències entre aquests mateixos grups.

Des del punt de vista dels costos, aquesta anàlisi dona com a resultat una estructura similar per a cadascuna de les línies que componen un determinat grup. Per això, el cost del combustible, personal, pneumàtics, etc. tindrà un pes diferent sobre el conjunt de costos segons el grup en el qual ens situem.

S'han determinat cinc grups de línies (A, B, C, D i E). Els dos primers grups, és a dir, el grup A i el B són definits per aquelles línies que no passen ni paren dins del terme municipal de Barcelona, mentre que els tres darrers grups (C, D, i E) corresponen a les línies que tenen parada, inici o final de trajecte a la ciutat de Barcelona.

En relació amb la metodologia emprada, cal comentar que no es disposa d'alguns valors dels indicadors diferenciats per grups. Això es deu al fet que les empreses utilitzen els vehicles i destinen els conductors a diferents línies, concessions i tipus de servei (regular discrecional, escolar, etc.) i, per tant, les ràtios que inclouen alguna de les dues variables esmentades només presenten un valor global ja que a les companyies concessionàries no els és possible discriminar els usos dels vehicles i les destinacions dels conductors per tipus de línies.

Les dades publicades en aquest Observatori s'han calculat a partir de les empreses que han respost l'enquesta tramesa. En aquest sentit, quan es van enviar els formularis, hi havia setanta-una empreses, amb cent seixanta-sis concessions i quatre-centes seixanta-sis línies. S'ha d'indicar, però, que es va detectar que aproximadament unes vint línies no s'estaven explotant, segons les dades que els mateixos operadors van proporcionar. Les empreses que han lliurat informació (sigui completa o incompleta) han estat seixanta, el que representen el 85% del total d'empreses del sector. Respecte de les dades generals de l'empresa i descriptives de concessions i línies, la informació sol·licitada ha estat facilitada pel 85% esmentat d'empreses del sector. Pel que fa a les dades relatives als costos d'explotació de cada concessió, la quantitat d'informació subministrada ha estat també força elevada, atès que es disposa dels costos d'explotació de cent quaranta-quatre concessions, el 87% del total. Finalment, en el bloc de dades desagregades a nivell de línies, es disposa d'informació de producció i demanda en un 80% i un 41% del total de línies, respectivament.

Atès que és convenient el càlcul de bona part d'indicadors a nivell de línia, la manca de dades de producció i sobretot de demanda en aquest nivell d'anàlisi, ha determinat que el càlcul d'indicadors s'hagi dut a terme amb les mostres de les línies de què es disposava de tota la informació necessària. Generalment, aquestes mostres han estat superiors al 60% de les línies participants. Cal dir, però, que globalment s'ha detectat una petita disminució respecte de l'any anterior en el volum de resposta de totes les dades

demanades, tot i que s'és conscient de l'esforç que això suposa per a alguns operadors, especialment per a les empreses més petites que no disposen de personal específic per a realitzar aquest tipus de tasca.

D'altra banda, la qualitat de les respostes d'aquest exercici ha superat la dels anteriors observatoris. En aquest sentit, la qualitat de la informació proporcionada està també en relació inversa amb el nivell de desagregació sol·licitat. A més, el posterior procés de depuració ha fet possible treure el màxim partit de la informació donada de manera que, en la majoria dels casos, la mostra obtinguda ha estat suficient per al càlcul dels indicadors que resumeixen la situació actual del sector.

DESCRIPCIÓ DELS GRUPS DE LÍNIES

Corresponen al grup A les línies que no passen per Barcelona i que efectuen menys de 110.000 km/any de servei, mentre que el grup B identifica el conjunt de línies que recorren una distància igual o superior a 110.000 km/any i que tampoc passen per Barcelona. Els grups C, D i E estan compostos pels grups de línies que passen per Barcelona. El grup C identifica les línies que fan menys de 325.000 km/any de servei, mentre que els conglomerats D i E reuneixen les línies que recorren una distància igual o superior a 325.000 km/any. Per a diferenciar i poder discriminar les línies que efectuen més de 325.000 km/any entre els grups D i E, cal multiplicar per 10 les hores de servei fetes durant un any. Al resultat d'aquesta operació se sumen els km/any de servei i s'obté una xifra que, si és inferior a 1.000.000, situa les línies al conjunt D, i si és igual o superior a 1.000.000, les situa al grup E.

El grup A (69 % de les línies existents) es refereix a línies que no passen per Barcelona i enllacen menys nombre de municipis, amb menys població, amb menys nombre de busos-km/any en servei i amb menys longitud mitjana. Tanmateix, és amb diferència el conglomerat que agrupa més línies.

El conglomerat B (13% de les línies) agrupa un conjunt de línies que no passen per Barcelona, enllacen un nombre prou elevat de municipis i tenen el més alt índex de km/habitants i de viatgers/km, tot i que la població per municipi continua essent baixa, com en el cas del primer grup. El nombre d'expedicions, hores de servei i de busos-km és moderat però superior a les xifres de l'anterior grup. La longitud de les línies és intermèdia respecte de tot el conjunt del sector, però gairebé el doble que les del grup A.

Entre les línies que passen per Barcelona, el grup C (10,5% de les línies) engloba les que atenen un nombre baix de municipis, i en algunes de les variables analitzades s'obté un valor intermediari en comparació amb els altres dos grups de línies que passen per Barcelona.

El quart conjunt o grup D (6% de les línies) agrupa poques línies. Aquestes línies, en la majoria dels casos, enllacen menys nombre de municipis, mentre que pel que fa a la resta de variables, com ara població atesa, expedicions,

hores de servei i quilòmetres recorreguts, tenen també valors intermedis respecte de les línies referides al fet de passar per Barcelona. Quant al nivell de servei, els valors són bastant superiors a les del grup anterior.

La cinquena agrupació (grup E) és la que té un nombre menor de línies (1,5%), però en canvi té les variables de més magnitud. Entre totes aquestes destaca, amb diferència, la variable km/any de servei, que assoleix un valor molt superior als valors dels altres grups comentats.

Per tant, a l'Observatori del transport regular de viatgers per carretera, es proporcionen els indicadors i xifres de costos per a cada conglomerat o grup de línies, tal com s'han definit en els paràgrafs anteriors. També es faciliten les xifres resultants per al conjunt de tot el sector sense discriminar per tipus de línies.

ELS INDICADORS I ELS COSTOS

Es descriuen a continuació els indicadors i les dades corresponents als costos que s'han calculat a partir de la informació aportada pels operadors, i que formen la part principal del contingut de l'Observatori. Tant els indicadors com les dades de costos estan referides a l'exercici anual 2003 i fan possible el seguiment del sector, alhora que possibiliten avaluar actuacions de millora, revisions tarifàries, subvencions, etc.

Sempre que ha estat possible, els indicadors s'han calculat de manera desagregada per línies i grups de línies. Aquests indicadors es classifiquen en quatre categories: nivell de servei, qualitat de servei, preu i productivitat del servei. Finalment, cal tenir en compte que l'indicador relatiu a la freqüència es refereix a les expedicions setmanals en període lectiu i no pas a les diàries, a causa de les dificultats que presenta el fet d'establir un nombre d'expedicions al dia a moltes de les línies estudiades. A més, com ja s'ha comentat anteriorment, no s'ha disposat de prou dades per estimar l'indicador de sinistralitat.

Pel que fa als costos, també s'han calculat per grups de línies i s'han classificat en dues categories: costos per temps i costos quilomètrics. Les dades que apareixen en la primera taula es refereixen al cost mitjà per línia de cadascuna de les partides de cost, i la darrera columna dona la mitjana aritmètica global ponderada pel nombre de línies de cada grup. També s'ha elaborat una segona taula on consta l'estructura percentual de costos, la qual mostra el pes relatiu de cada partida dins del cost total mitjà de la línia.

Indicadors

Nivell de servei

1. Viatgers/expedició: nombre total de viatgers transportats en relació amb el nombre total d'expedicions realitzades en el període d'un any.

2. Viatgers/km: nombre total de viatgers transportats en relació amb el nombre total de quilòmetres realitzats en el

període d'un any.

3. **km any/habitant**: nombre total de quilòmetres realitzats anualment en relació amb la població servida per la línia. La població servida està formada pel nombre d'habitants dels diferents nuclis de població que compten amb una parada a la línia.

4. **Viatgers any/habitant**: nombre total de viatgers transportats anualment en relació amb el total de població servida per la línia.

5. **km/expedició**: és el recorregut mitjà per expedició, és a dir, el nombre de quilòmetres realitzats anualment en relació amb el total d'expedicions realitzades en el període d'un any. El nombre d'expedicions és la suma de les anades i tornades.

Qualitat de servei

6. **Velocitat comercial (km/hora)**: quilòmetres realitzats anualment en relació amb les hores de servei per recórrer-los.

7. **Freqüència del servei (exp./setmana període lectiu)**: nombre d'expedicions per setmana en període lectiu. S'entén per expedició un recorregut d'anada o de tornada.

8. **Antiguitat del parc (anys)**: mitjana de les antiguitats de tots els vehicles destinats als serveis regulars.

9. **Percentatge de vehicles amb aire condicionat**.

10. **Percentatge de vehicles PMR**: percentatge de vehicles adaptats per a facilitar l'accessibilitat a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

11. **Sinistralitat**: nombre de sinistres per 100.000 hores dividit pel nombre de km totals.

Preu

12. **Ingrés/viatger**: recaptació total en relació amb el total de viatgers transportats per la línia en el període d'un any.

13. **Ingrés/km**: recaptació total de la línia en relació amb el total de quilòmetres realitzats anualment.

14. **Ingrés/viatgers*km**: recaptació total de la línia en relació amb els viatgers*km realitzats anualment.

15. **Ingrés/km totals (útils+morts)**: recaptació total de la línia en relació amb el total de quilòmetres realitzats anualment, tant útils com morts.

16. **Subvenció per concessió/viatgers*km**: subvenció per concessió en relació amb els viatgers*km realitzats anualment per concessió.

Productivitat

17. **km totals/conductor**: quilòmetres totals anuals realitzats en relació amb el nombre de conductors adscrits al servei en el període d'un any. S'ha considerat per al càlcul només el personal directament assignat al servei, és a dir, el de la plantilla de conductors i en la proporció en què els operadors manifesten que els esmentats conductors es dediquen al transport regular, ja que la majoria també realitza serveis discrecionals.

18. **km totals/vehicle**: quilòmetres totals realitzats en relació amb el nombre de vehicles adscrits als serveis, en el període d'un any.

19. **Consum de carburant (l/100 km)**: litres de gasoil consumits en un any per cada 100 quilòmetres realitzats pels vehicles de cada concessió.

20. **Cost/km**: cost d'explotació de cada línia en un any en relació amb els quilòmetres de servei realitzats.

21. **Cost/hora de servei**: cost d'explotació en relació amb el nombre total d'hores de servei a cada línia durant un any.

22. **Cost/viatger**: cost d'explotació de cada línia en relació amb el nombre total de viatgers transportats en un any.

23. **Cost/viatgers*km**: cost d'explotació de cada línia en relació amb el nombre total de viatgers*km transportats en un any.

24. **Percentatge de km/km totals**: relació entre els quilòmetres útils i els quilòmetres totals recorreguts anualment en una línia.

Nota: els quilòmetres i les hores dels indicadors, sinó s'especifica una altra cosa es refereixen sempre als quilòmetres útils i les hores útils.

Costos anuals

Els costos anuals que es presenten a l'Observatori no inclouen l'IVA i s'estructuren en:

Costos per temps

Són costos fixos per a l'empresa independentment del quilometratge realitzat pels vehicles.

- Personal de moviment: costos del personal de moviment, inclosa la Seguretat Social. No inclou el personal de tallers, conservació i manteniment, ni el personal d'estructura.
- Personal d'estructura: costos del personal d'estructura, llevat dels tallers, la conservació i el manteniment.
- Amortització: cost d'amortització del material mòbil, del parc no totalment amortitzat. Es considera l'amortització comptable.
- Despeses financeres: costos financers de l'exercici.
- Assegurances: costos en concepte d'assegurances.
- Diversos: altres costos com ara tributs, lloguers, publicitat, neteja de locals, subministraments d'aigua, electricitat, etc.

Costos quilomètrics

Són costos de caràcter variable per a l'empresa que varien bàsicament en funció del quilometratge realitzat pels vehicles.

- Manteniment: costos de lubricants, reparacions i conservació inclosos els de personal de tallers de l'empresa.
- Combustible: costos de combustible.
- Pneumàtics: costos de pneumàtics.
- Peatges: costos de peatges d'autopista.

Les referències sobre els períodes temporals relatives a les definicions de partides de costos i d'indicadors corresponen a l'any 2003.

OBSERVATORI DEL TRANSPORT REGULAR DE VIATGERS 2003

Cost anual mitjà per línia en euros

costos anuals 2003

TIPUS DE LÍNIES	A	B	C	D	E	mitjana*
Costos per temps						
Personal moviment	25.888	159.388	74.521	310.364	562.534	78.330
Personal estructura	4.349	31.455	13.406	58.032	102.624	14.412
Amortització	6.647	40.693	25.692	89.201	189.868	22.374
Despeses financeres	1.369	8.276	4.281	16.236	30.843	4.171
Assegurances	2.561	16.224	8.692	29.326	52.114	7.788
Diversos	5.532	42.473	23.715	93.418	215.721	22.432
Total costos per temps	46.346	298.509	150.307	596.577	1.153.704	149.508
Costos quilomètrics						
Manteniment	4.560	35.359	22.292	96.022	175.396	20.096
Combustibles	7.461	51.699	39.790	145.554	263.585	31.216
Pneumàtics	817	5.422	3.341	12.885	22.684	2.942
Peatges	296	1.835	2.495	10.376	27.935	1.978
Total costos quilomètrics	13.134	94.315	67.918	264.837	489.600	56.233
Cost anual total	59.480	392.824	218.225	861.414	1.643.304	205.741

Estructura de costos en %

estructura de costos anuals 2003

TIPUS DE LÍNIES	A	B	C	D	E	mitjana*
Costos per temps						
Personal moviment	43,52	40,57	34,15	36,03	34,23	38,07
Personal estructura	7,31	8,01	6,14	6,74	6,24	7,01
Amortització	11,18	10,36	11,77	10,36	11,55	10,88
Despeses financeres	2,30	2,11	1,96	1,88	1,88	2,03
Assegurances	4,31	4,13	3,98	3,40	3,17	3,79
Diversos	9,30	10,81	10,87	10,84	13,13	10,90
Total costos per temps	77,92	75,99	68,88	69,26	70,21	72,67
Costos quilomètrics						
Manteniment	7,67	9,00	10,22	11,15	10,67	9,77
Combustibles	12,54	13,16	18,23	16,90	16,04	15,17
Pneumàtics	1,37	1,38	1,53	1,50	1,38	1,43
Peatges	0,50	0,47	1,14	1,20	1,70	0,96
Total costos quilomètrics	22,08	24,01	31,12	30,74	29,79	27,33
Cost anual total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

*És la mitjana del nombre total de línies de les quals es disposa d'informació

TAULA RESUM D'INDICADORS DE L'OBSERVATORI DEL TRANSPORT REGULAR DE VIATGERS PER CARRETERA

Observatori del transport regular de viatgers

indicadors 2003

GRUP DE LÍNIES	A	B	C	D	E	mitjana (1) 2003	mitjana (1) 2002	% va- riació
Indicador								
Nivell de servei								
1.Viatgers/ expedició	8,86	19,92	24,34	25,44	33,40	18,62	18,41	1,1
2.Viatgers/ km	0,63	0,96	0,59	0,78	0,43	0,73	0,67	9,0
3. km útil any/ habitant	0,39	1,67	0,08	0,27	0,56	0,30	0,30	0,0
4.Viatgers any/ habitant	0,35	1,79	0,06	0,21	0,23	0,26	0,21	23,8
5. km útils/ expedicions	14,75	21,11	39,71	32,01	62,16	25,84	25,82	0,1
Qualitat de servei								
6.Velocitat comercial (km/ hora)	24,14	27,80	34,03	35,90	42,53	31,43	33,37	-5,8
7.Freqüència (exp./ setmana període lectiu)	51	226	57	196	336	87	83	4,8
8.Antiguitat parc (anys)						9,77	9,64	1,3
9.% vehicles aire condicionat						96,91%	96,33%	0,6
10.% vehicles PMR						19,86%	14,16%	40,3
11.Sinistralitat						-	-	-
Preu								
12.Ingrés/ viatger	1,376	1,301	3,474	2,074	4,501	1,797	1,794	0,2
13.Ingrés/ km	0,713	1,318	0,933	1,312	1,303	1,158	1,185	-2,3
14.Ingrés/ viatgers*km	0,101	0,104	0,080	0,083	0,063	0,087	0,081	7,4
15.Ingrés/ km totals (útils + morts)	0,656	1,285	0,907	1,280	1,270	1,117	1,143	-2,3
16. Subvenció concessió/ viatgers*km						0,0100	0,0086	16,3
Productivitat								
17.km totals/ conductor						41.396	43.862	-5,6
18.km totals/ vehicle						41.253	45.311	-9,0
19.Consum carburant (l/ 100 km)						31,776	32,27	-1,5
20.Cost/ km	1,818	1,590	1,666	1,689	1,512	1,651	1,535	7,6
21.Cost/ hora	46,25	46,45	55,54	57,54	61,35	52,576	50,481	4,2
22.Cost/ viatger	2,547	1,580	3,021	2,453	3,268	2,289	2,197	4,2
23.Cost/ viatger* km	0,155	0,106	0,087	0,072	0,059	0,090	0,081	11,1
24.% km / km totals	88,37	96,86	95,80	95,80	97,35	95,11	95,20	-0,1

(1) És la mitjana del nombre total de línies de les quals es disposa d'informació

Nota: els quilòmetres i les hores dels indicadors, si no s'especifica una altra cosa, es refeixen sempre als quilòmetres útils i a les hores útils

Estacionalitat dels serveis regulars de viatgers per carretera

any 2004

	% Expedicions				% Bitllets venuts o validacions			
	ST* Barcelona	ST Girona	ST Lleida	ST Tarragona	ST Barcelona	ST Girona	ST Lleida	ST Tarragona
Gener	9%	7%	9%	7%	8%	6%	8%	4%
Febrer	9%	7%	8%	7%	8%	6%	8%	4%
Març	10%	8%	9%	8%	10%	7%	8%	5%
Abril	9%	7%	8%	8%	8%	6%	8%	6%
Maig	9%	8%	8%	9%	9%	9%	8%	11%
Juny	9%	8%	8%	8%	9%	9%	9%	8%
Juliol	8%	12%	8%	10%	8%	11%	8%	14%
Agost	6%	11%	8%	10%	5%	12%	8%	16%
Setembre	8%	8%	8%	9%	8%	9%	9%	13%
Octubre	8%	8%	8%	8%	9%	9%	9%	10%
Novembre	8%	8%	8%	7%	9%	7%	8%	5%
Desembre	8%	8%	8%	7%	8%	7%	8%	5%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* ST: serveis territorials

Nota 1: és el percentatge de cada mes sobre el total anual

Nota 2: l'arrodoniment sense decimals dels %, pot provocar que la suma dels quatre serveis territorials sigui diferent del 100%

Font: Informe anual i estadístiques dels transports a Catalunya. Any 2004. Direcció General de Ports i Transports.

Evolució de la participació relativa en expedicions i bitllets venuts de les concessions de cadascuna de les demarcacions

	% Expedicions			% Bitllets venuts o validacions		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
ST* Barcelona	70%	66%	70%	62%	59%	60%
ST Girona	18%	17%	14%	18%	18%	16%
ST Lleida	3%	3%	3%	4%	4%	3%
ST Tarragona	9%	14%	14%	17%	20%	21%
TOTAL Catalunya	1.269.460	1.409.350	1.588.428	37.858.222	38.360.324	44.384.142

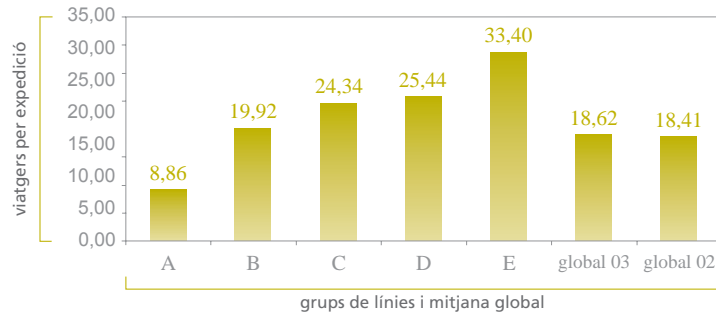
* ST: serveis territorials

Nota: l'arrodoniment sense decimals dels %, pot provocar que la suma dels quatre serveis territorials sigui diferent del 100%

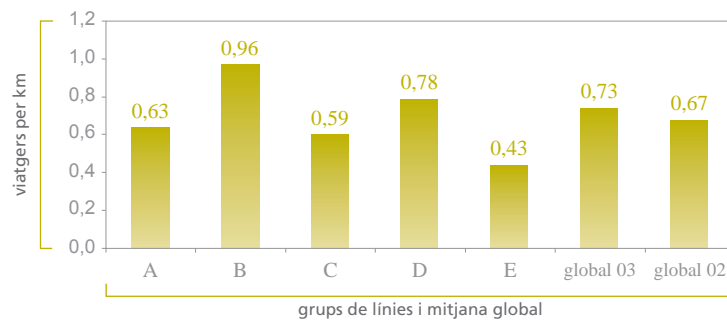
Font: Informe anual i estadístiques dels transports a Catalunya. Anys 2002, 2003 i 2004. Direcció General de Ports i Transports.

Gràfics

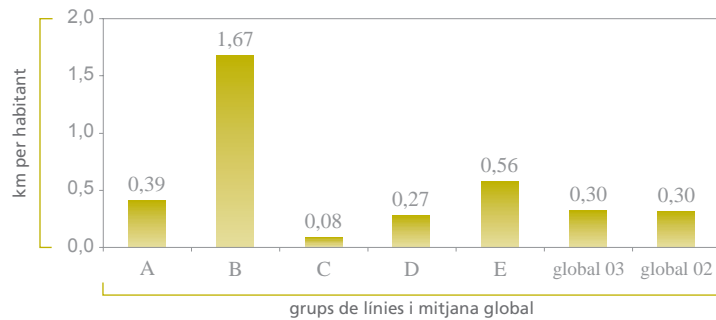
1. Viatgers transportats per expedició



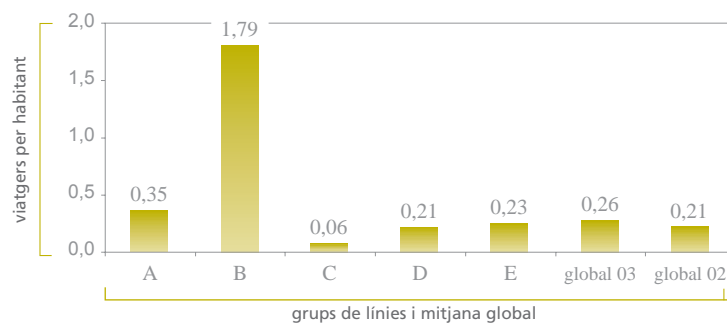
2. Viatgers transportats per km



3. km per la població dels municipis servits per la línia

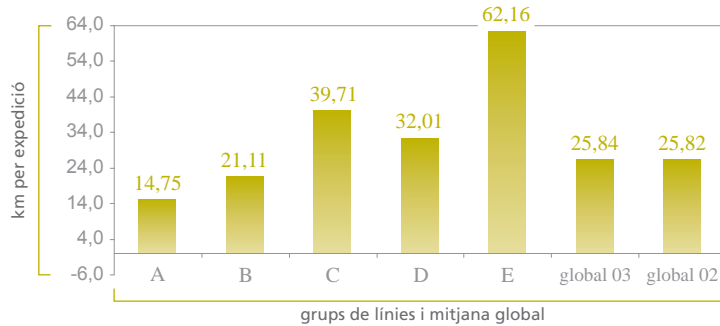


4. Nombre de viatgers per la població dels municipis servits per la línia

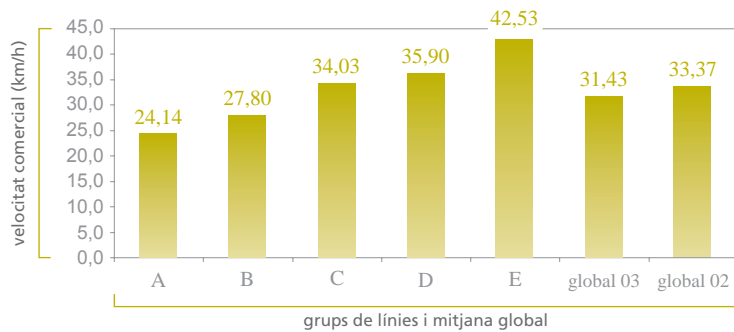


Gràfics

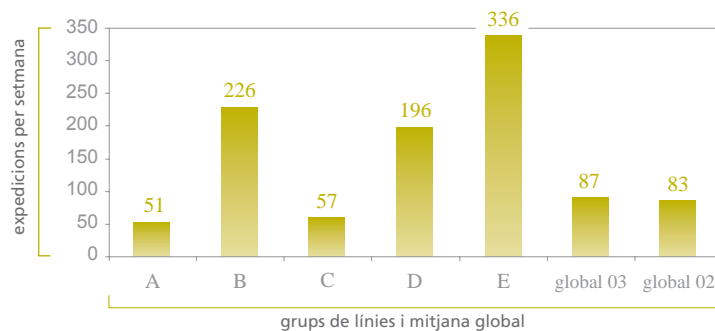
5. Recorregut mitjà per expedició



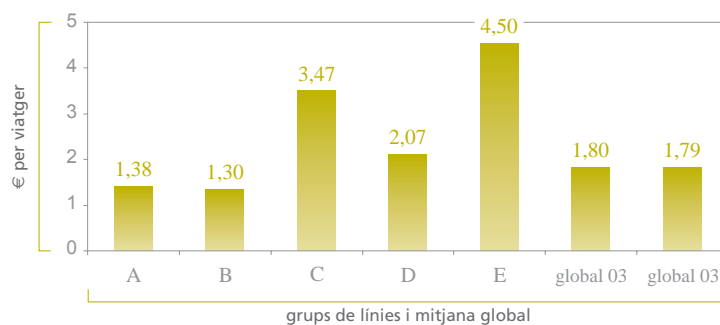
6. Velocitat comercial



7. Nombre d'expedicions per setmana en període lectiu

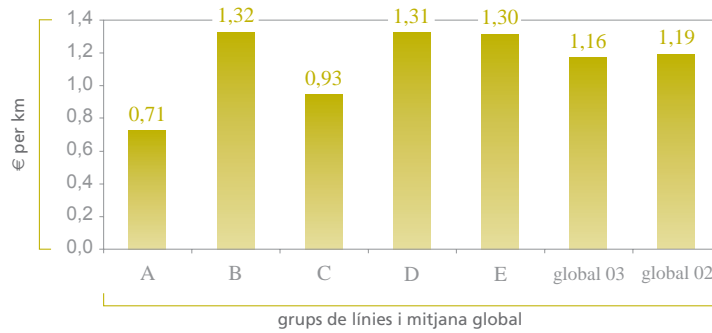


8. Ingress mitjà per viatger transportat

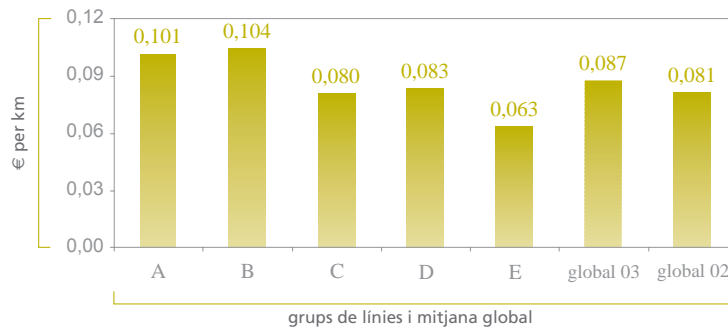


Gràfics

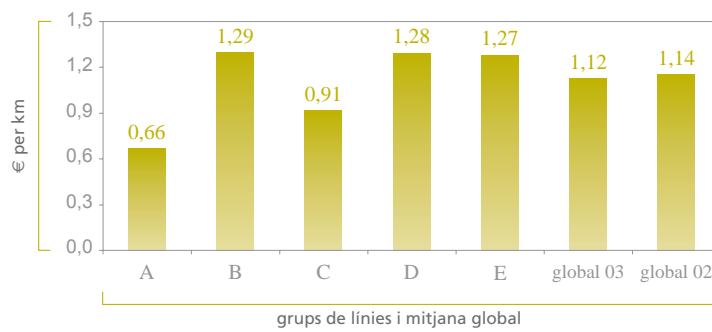
9. Ingrés mitjà per km



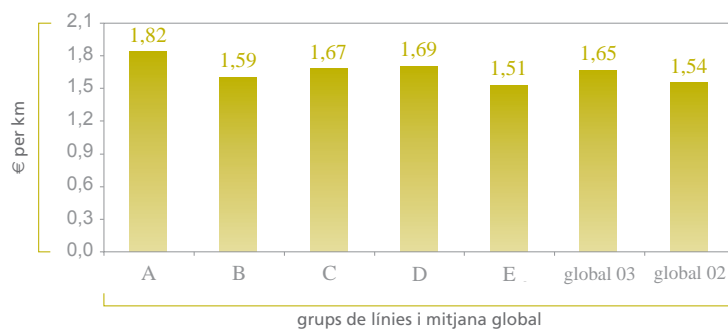
10. Ingrés per viatger*km



11. Ingrés per km totals (útils + morts)

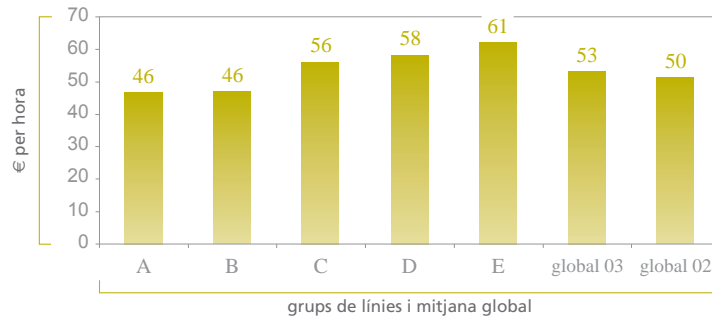


12. Cost per km útil

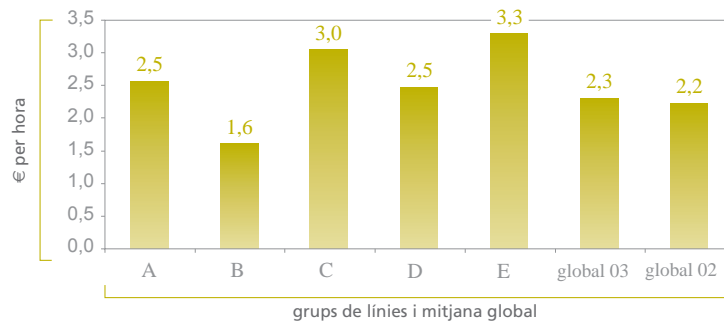


Gràfics

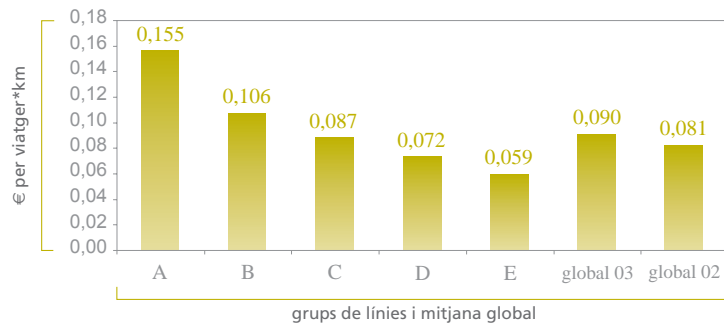
13. Cost per hora



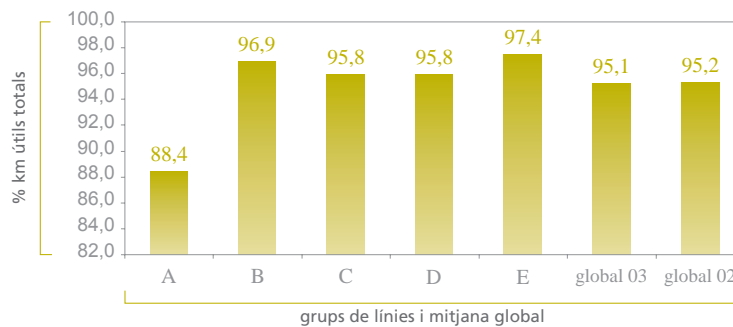
14. Cost per viatger transportat



15. Cost per viatger*km transportat



16. km sobre km totals recorreguts



Consell de redacció:

Esteve Tomàs i Torrens
Josep M. Fortuny i Olivé
David Prat i Soto
Santiago Ribas i Domingo
David Cerdà i Guimerà

Redacció:

David Cerdà i Guimerà

Coordinadora de publicacions:

Mariona Rodilla i Tortajada

Disseny gràfic i impressió:

Atic Comunicació
Balma 262, àtic 2a
08006 Barcelona
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
www.gencat.net/ptop
Dip. legal B - 14.281-1997