

Ruterrapport 2012:7

Rapport utarbeidet av Urbanet Analyse AS
på vegne av Ruter AS

April 2012

Hva koster det å reise kollektivt?



Urbanet Analyse

Ruter#

Forord

Med jevne mellomrom kommer det påstander om hvor dyrt det er å reise kollektivt i Oslo og Akershus sammenliknet med andre land og byer. Det kommer ofte fra de som bare sammenlikner f eks prisen på ombordkjøpte enkeltbilletter, eller som ikke tar hensyn til hvor langt de kan reise på en billett, om den gir rett til overgang og at inntektsnivået er høyere i Oslo enn i de fleste sammenliknbare byer. Samtidig er det ikke tvil om at det finnes byer som har lavere prisnivå enn Oslo. Ruter ønsket derfor å få laget en uavhengig og mest mulig oppdatert oversikt over hva det koster å reise kollektivt i ulike byer i Europa.

Målsettingen med prosjektet har vært å sammenlikne kollektivtakstene i Oslo med et representativt utvalgt av byer i Europa som gjør at vi kan si noe om vårt prisnivå er høyere eller lavere enn snittet.

Sammenligningen skulle hensynte variasjoner i:

- kjøpekraft/inntektsnivå
- gjennomsnittlig reiselengde
- justere for kvaliteten på kollektivtilbudet.

Arbeidet er gjennomført av Urbanet Analyse AS i perioden februar-mars 2012.

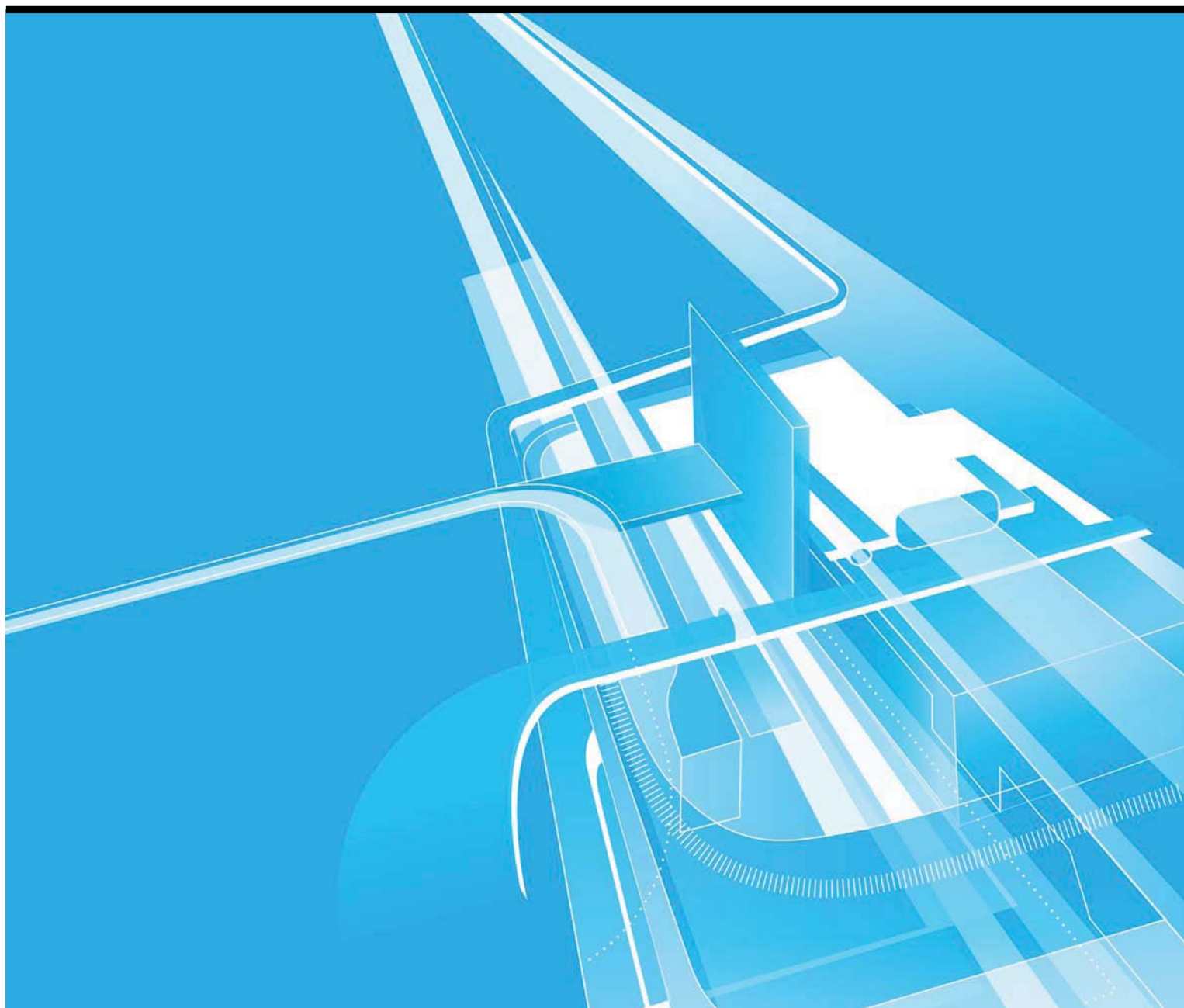
Notat

Konstantin Frizen
Christoph Siedler

44/2012

Hva koster det å reise kollektivt?

En internasjonal sammenligning.



Forord

På oppdrag fra Ruter har Urbanet Analyse utarbeidet en sammenligning av kollektivtakstene i Oslo/Akershus med et representativt utvalg av byområder i Norden og Europa.

Notatet er utarbeidet av Konstantin Frizen og Christoph Siedler. Bård Norheim har vært prosjektleder.

Underveis i arbeidet har vi vært i kontakt med nøkkelpersoner i flere av byområdene, EMTA (European Metropolitan Transport Authorities), Ruter og Statistisk sentralbyrå. Vi vil rette en takk for rask respons og velvillighet til å svare på mer eller mindre utfordrende spørsmål. Omtalen av byområdene og beregningene i notatet er imidlertid helt og fullt forfatterens ansvar.

Oppdragsgivernes kontaktperson har vært Espen Martinsen.

Oslo 23. mars 2012

Konstantin Frizen

Christoph Siedler

Innhold

Sammendrag

1. Bakgrunn og problemstilling	5
1.1 Metode for sammenligning av prisnivået internasjonalt.....	5
1.2 Utvalg av byområder.....	5
2. Resultater.....	7
2.1 Sammenligning av gjennomsnittlig takst per kollektivreise. N=25 byområder..	7
2.2 Sammenligning av gjennomsnittlig takst per passasjerkm. N=17 byområder.	9
2.3 Sammenligning av gjennomsnittlig billettinntekt per vognkm.....	11
2.4 Hvordan varierer kvaliteten på kollektivtilbudet	12
3. Sammenligning av prisen på enkeltbillett og månedskort	15



Hva koster det å reise kollektivt?

Sammendrag

Urbanet Analyse har på oppdrag fra Ruter AS utarbeidet en sammenligning av kollektivtakstene i Oslo/Akershus med et representativt utvalg av byområder i Norden og Europa. Formålet med denne sammenligningen er å si noe om takstnivået i Oslo/Akershus er høyere eller lavere enn snittet for et representativt utvalg av byområder.

I tillegg har vi sammenlignet tilbudsomfanget og inntektsgrunnlaget for kollektivtransporten i Oslo/Akershus med byområdene i utvalget.

Det er store forskjeller mellom de enkelte byområdene når det gjelder hvilken billettype som benyttes, bruk av rabatterte billetter, hvor stor rabatt som gis, gjennomsnittlig reiselengde og inntektsnivå. Dette betyr at en direkte sammenligning av priser på de ulike billettene ikke vil gi et riktig bilde av takstnivået i de enkelte byområdene.

For å kunne utvikle et gjennomsnittsmål, er det derfor mer effektivt å ta utgangspunkt i de totale billettinntektene per reise og per passasjerkilometer. Dette gir et enkelt og relativt presist bilde av hvor mye det koster å reise kollektivt for en gjennomsnittlig kollektivreise. Alle priser er korrigert for kjøpekraft ved hjelp av OECDs statistikk for nettolønn (Taxing Wages 2009-2010).

Hovedresultatene i analysen er presentert i tabell S1 og viser at:

- **Takstnivået i Oslo/Akershus ligger ca. 14 prosent høyere enn snittet i vårt utvalg av byområder.**
- **Inntektsgrunnlaget i Oslo/Akershus ligger ca. 22 prosent lavere enn snittet blant byområdene i vårt utvalg som oppgir tall for ruteproduksjon i sine årsberetninger**
- **Omfanget av kollektivtilbudet i Oslo/Akershus ligger ca. 12 prosent høyere enn snittet blant byområdene i vårt utvalg som oppgir tall for ruteproduksjon og innbyggertall i service-området i sine årsberetninger.**

Tabell S 1: Hovedresultater i analysen. Alle priser er justert for kjøpekraft ved hjelp av OECDs lønnsstatistikk "Taxing Wages 2009-2010" 2010-tall

	Gjennomsnittet i utvalget	Oslo/Akershus	%-avvik fra snittet
Takst (billettinntekt/kollektivreise) NOK	9.2	10.4	14 %
Takst (billettinntekt/passasjerkm) NOK	1.6	1.8	14 %
Inntektsgrunnlag (billettinntekt/vognkm) NOK	46	36	-22 %
Tilbudsomfang (vognkm/innbygger per år)	62	70	12 %

Norheim har i 2006 gjennomført en undersøkelse som viste at takstnivået i Oslo/Akershus var 26 prosent høyere enn et representativt utvalg av nordiske og europeiske byområder. Selv om resultatene fra denne undersøkelsen ikke kan sammenlignes direkte med våre resultater, gir dette en indikasjon på at takstnivået i Oslo/Akershus har blitt redusert i de siste årene relativt til et gjennomsnittlig takstnivå blant nordiske og europeiske byområder.

Våre beregninger viser samtidig at det reelle takstnivået i Oslo/Akershus har blitt redusert med ca. 30 prosent i perioden 2007-2010.

I denne sammenligningen har vi hatt fokus på BEST-byområdene, siden Oslo/Akershus er med i BEST-samarbeidet. Blant BEST-byområdene har København det høyeste takstnivået når vi måler takstene som gjennomsnittlig billettinntekt per kollektivreise.

Bildet endrer seg imidlertid når vi i sammenligningen tar hensyn til reiselengde. Målt ved gjennomsnittlig inntekt per passasjerkm, har Oslo/Akershus det høyeste takstnivået blant BEST-byområdene. Det er imidlertid viktig å nevne at det er kun fem av totalt syv BEST-byområder som oppgir tall for passasjerkm i sine årsberetninger.

Vi har også sammenlignet prisene på enkeltbillett og månedskort i Oslo-by med et EMTA-utvalg av byer som et supplement til våre analyser. Prisoversikten er levert av EMTA og gjelder for 2009.

Resultatene viser at prisen på en forhåndskjøpt enkeltbillett i Oslo-by ligger på omtrent samme nivå som gjennomsnittet i EMTA-utvalget, mens prisen på månedskort i Oslo-by ligger ca. 27 prosent under gjennomsnittet.

Tabell S 2: Sammenligning av priser på enkeltbillett og månedskort blant byene i EMTA-utvalget. Alle priser er justert for kjøpekraft ved hjelp av OECDs lønnsstatistikk "Taxing Wages 2009-2010". Kilde: EMTA 2009-tall.

	Gjennomsnittet i EMTA-utvalget	Oslo-by	%-avvik fra snittet
Pris på enkeltbillett (NOK)	24.6	25	2 %
Pris på månedskort (NOK)	755	550	-27 %

Det er viktig å understreke at nøkkeltall som er brukt i sammenligningen mellom byområdene er beheftet med usikkerhet. Størrelsen på denne usikkerheten er blant annet avhengig av hvilke metoder de ulike kollektiv- og administrasjonsselskapene bruker for å produsere kollektivstatistikken og hvor gode OECDs tall er som en indikator for lønnsnivået i ulike land.

1. Bakgrunn og problemstilling

Med jevne mellomrom kommer det frem påstander om hvor dyrt det er å reise kollektivt i Oslo og Akershus sammenliknet med andre land og byer. Det kommer ofte fra de som bare sammenlikner for eksempel enkeltbilletter, eller som ikke tar hensyn til hvor langt de kan reise på en billett, om den gir rett til overgang og at inntektsnivået er høyere i Oslo enn i de fleste sammenliknbare byer. Samtidig er det ikke tvil om at det finnes byer som har lavere takster. Det er derfor viktig å kunne lage en uavhengig og mest mulig oppdatert oversikt over hva det koster å reise kollektivt i ulike byområder i Europa.

Målsettingen for dette prosjektet er å få en sammenlikning av kollektivtakstene i Ruter-området, dvs. Oslo og Akershus, med et representativt utvalg av byområder i Europa som gjør at vi kan si noe om nivået er høyere eller lavere enn snittet. Kollektivtakstene er målt i gjennomsnittlig billettinntekt per reise og gjennomsnittlig billettinntekt per passasjerkm, korrigert for kjøpekraft («inntektsnivå») i hvert av byområdene.

Disse beregningene tar utgangspunkt i totale billettinntekter og passasjerstatistikk fra årsberetningene for selskapene eller administrasjonsselskapet der hvor det er flere selskaper.

Som et supplement til våre analyser, har vi sammenlignet prisene på enkeltbillett og månedskort i Oslo-by med et EMTA-utvalg av byer. Prisoversikten er levert av EMTA (European Metropolitan Transport Authorities) og gjelder for 2009.

1.1 Metode for sammenligning av prisnivået internasjonalt

Metoden som brukes for å sammenligne takstnivået mellom de ulike byområdene i dette notatet går ut på å benytte kjøpekraftspariteter som omregningsfaktor i stedet for nominell valutakurs. Ved å bruke kjøpekraftspariteter for en produktgruppe eller en tjeneste får man et uttrykk for det relative prisnivået på denne tjenesten eller denne produktgruppen sett i forhold til lønnsnivået i landene man sammenligner. Vi har brukt OECDs tall for gjennomsnittlig nettolønn i sammenligningen («Taxing Wages 2009-2010»).

Bruk av metoden er illustrert med et eksempel i Vedlegget.

For metodediskusjon henvises til SSBs artikkel av Lars H. Svenneby «Prisnivåjustering av lønnsnivå i internasjonale sammenligninger».

1.2 Utvalg av byområder

Det er foretatt flere slike sammenlikninger tidligere, og en av de mest omfattende er UITP-databasen «Millennium Cities Database» som omfattet 84 byområder. Det er for omfattende å sammenlikne så mange byområder, men det kan være et godt grunnlag for å velge ut et «representativt utvalg» av byområder. Vårt utvalg består av:

- BEST-byområdene¹: Helsinki, Stockholm, København, Oslo/Akershus, Wien (Wiener Linien) og Göteborg (Västra Götaland)
- Et representativt utvalg av europeiske byområder

¹ Det er vanskelig å få nøkkeltall for Göteborg Stadstrafik og Wien-regionen som er sammenliknbare med resten av utvalget. De er derfor erstattet med hhv. Västra Götaland og Wiener Linien.

Tabell 1.1 viser oversikt over hvilke byområder som er med i vårt utvalg. Det er hentet nøkkeltall for totale årlige billettinntekter og årlig passasjerstatistikk for alle 25 byområder i utvalget. I sine årsberetninger for 2010 har:

- 20 av disse byområdene tall for ruteproduksjon
- 17 av disse byområdene statistikk over passasjerkilometer
- 18 av disse byområdene innbyggertall i service-området

Det betyr at vi kan sammenligne alle byområdene i utvalget mht. billettinntekt per kollektivreise, men kun 17 byområder mht. billettinntekt per passasjerkilometer. Hvis vi samtidig ønsker å si noe om kvaliteten på tilbudet, målt ved vognkilometer per innbygger, vil sammenligningsgrunnlaget bli redusert til 14 byområder.

Tabell 1.1: Oversikt over byer i utvalget og statistikk som er hentet fra årsberetningene.

Nr.	By-området	Land	Passasjer-statistikk	Billett-inntekter	Vogn-km	Passasjer-km	Innbyggertall i service-området
1	Genève	Sveits	x	x	x	x	x
2	Oslo	Norge	x	x	x	x	x
3	København	Danmark	x	x			x
4	Helsinki	Finland	x	x		x	x
5	Stockholm	Sverige	x	x	x	x	x
6	Wiener Linien	Østerrike	x	x	x		x
7	Västra Götaland	Sverige	x	x	x	x	x
8	Praha	Tsjekiske - republikk	x	x	x		
9	Zürich	Sveits	x	x	x	x	x
10	Stuttgart	Tyskland	x	x	x	x	x
11	Warsawa	Polen	x	x	x		
12	Torino	Italia	x	x	x	x	
13	Rotterdam	Nederland	x	x		x	
14	Budapest	Ungarn	x	x	x	x	
15	Berlin	Tyskland	x	x		x	
16	Bern	Sveits	x	x	x	x	x
17	Graz	Østerrike	x	x	x		
18	München	Tyskland	x	x	x	x	x
19	Frankfurt/Main	Tyskland	x	x	x	x	x
20	Hamburg	Tyskland	x	x	x	x	x
21	Barcelona	Spania	x	x	x		x
22	Brussel	Belgia	x	x	x		x
23	Paris	Frankrike	x	x		x	x
24	Athen	Hellas	x	x	x		x
25	Dresden	Tyskland	x	x	x	x	x

2. Resultater

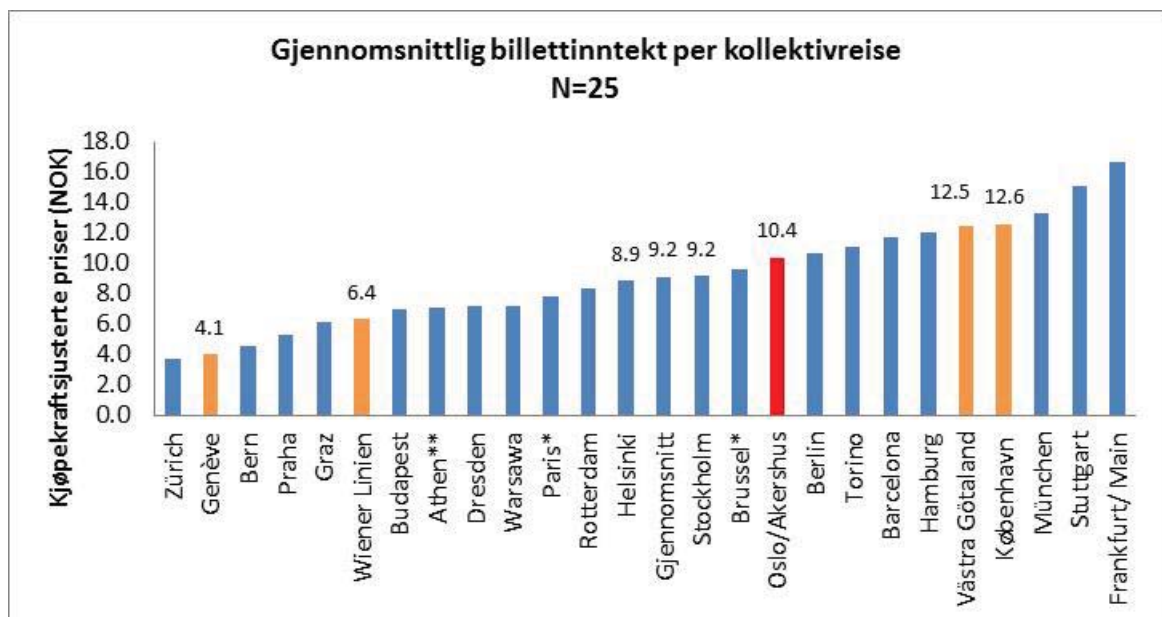
Hvor mye det koster å reise kollektivt, avhenger i stor grad av hvilken billettype som benyttes. Her er det store forskjeller mellom de enkelte byområdene når det gjelder bruk av rabatterte billetter og hvor stor rabatt som gis. For å kunne utvikle et gjennomsnittsmål, er det derfor mer effektivt å ta utgangspunkt i de totale billettinntektene per reise og per passasjerkilometer. Dette gir et enkelt og relativt presist bilde på hvor mye det koster å reise kollektivt.

2.1 Sammenligning av gjennomsnittlig takst per kollektivreise. N=25 byområder.

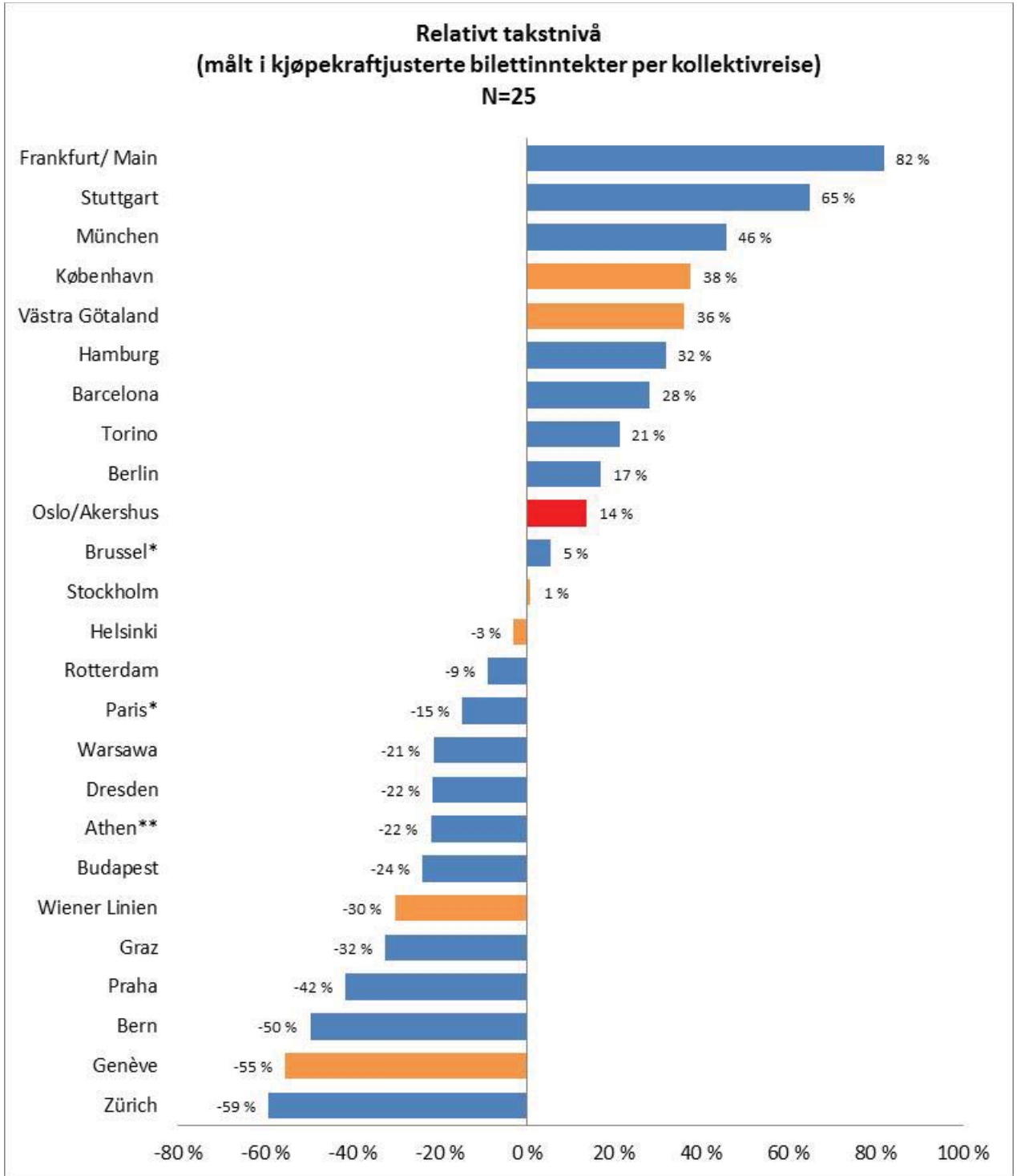
Figur 2.1 viser takstnivået i de ulike byområdene målt som gjennomsnittlig billettinntekt per reise, korrigert for kjøpekraft.

Figur 2.2 viser en oversikt over hvor mye takstnivået, målt ved gjennomsnittlig billettinntekt per reise, avviker fra gjennomsnittet i utvalget. Figuren viser at takstnivået i Oslo/Akershus ligger ca. 14 prosent over gjennomsnittet i utvalget.

Västra Götaland og København har det høyeste takstnivået blant BEST-byområdene som ligger henholdsvis 36 og 38 prosent over gjennomsnittet i utvalget, mens Genève har den laveste taksten blant BEST-byområdene, ca. 55 lavere enn gjennomsnittet i utvalget. Takstnivået i Stockholm og Helsinki ligger omtrent på et gjennomsnittlig nivå i utvalget.



Figur 2.1: Kjøpekraftsjusterte billettinntekter per kollektivreise (påstigning) i de ulike byområdene. Målt i norske kroner. Kjøpekraftsjustert ved hjelp av OECDs statistikk for nettolønn 2009-2010. Antall reiser er målt som antall påstigninger. 2010-tall, unntatt Paris og Brussel som har tall for 2009 og Athen som har tall for 2008.



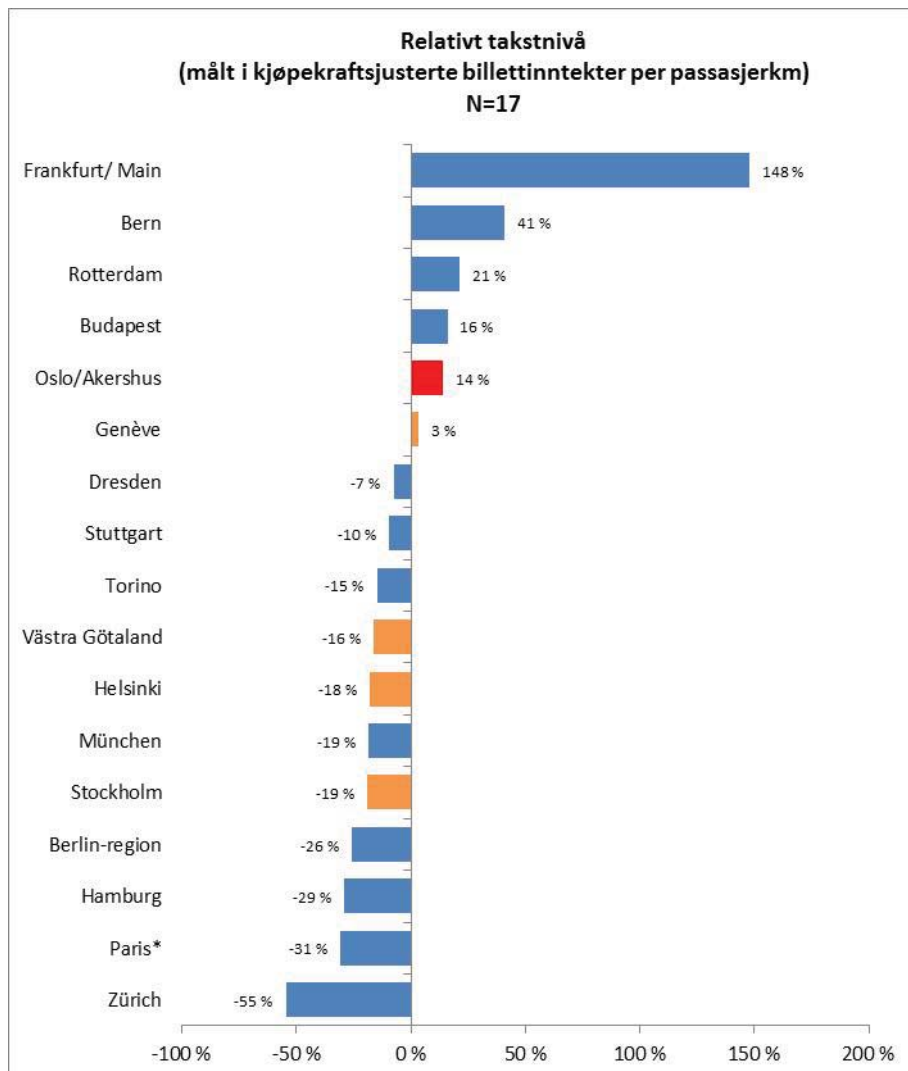
Figur 2.2: Kjøpekraftjusterte billettinntekter per kollektivreise (påstigning) i de ulike byområdene. Prosent avvik fra gjennomsnittet. Antall reiser er målt som antall påstigninger. 2010-tall, unntatt Paris og Brussel som har tall for 2009 og Athen som har tall for 2008. Kjøpekraftjustert ved hjelp av OECDs statistikk for nettolønn 2009-2010. N=25 byområder.

2.2 Sammenligning av gjennomsnittlig takst per passasjerkm. N=17 byområder.

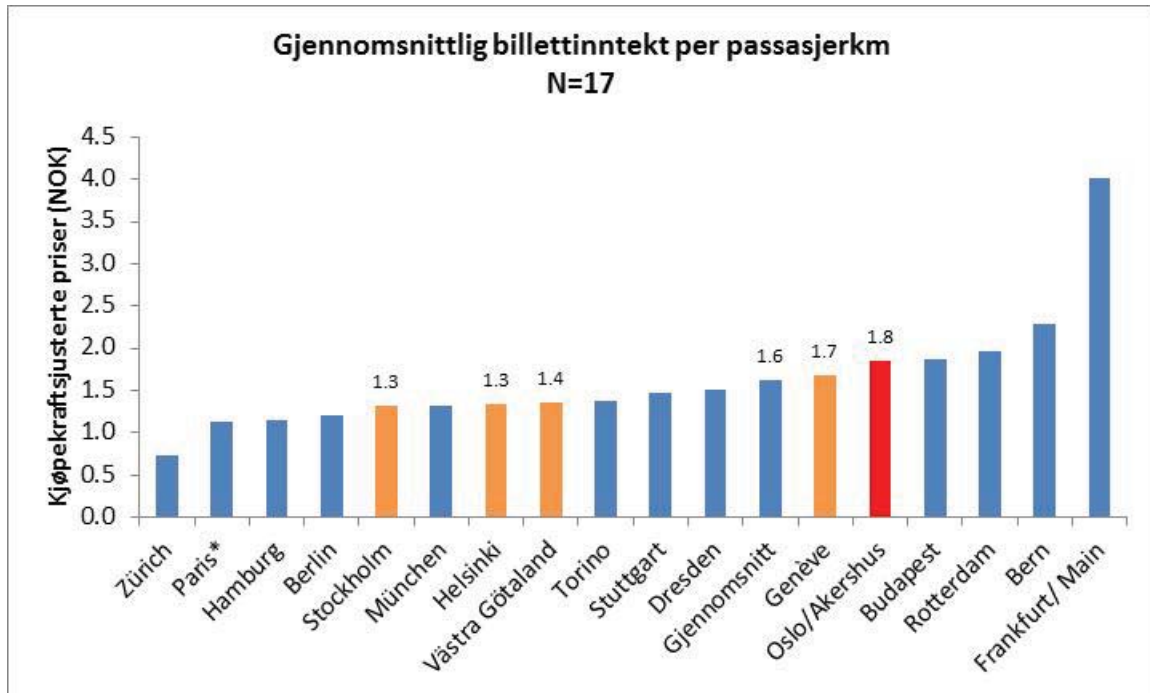
Det er 17 byområder i vårt utvalg som har passasjerkilometer-statistikk i sine årsberetninger.

Figur 2.3 viser hvor mye takstnivået, målt ved gjennomsnittlig billettinntekt per passasjerkilometer, avviker fra gjennomsnittet blant disse byområdene. Ved å bruke billettinntekt per passasjerkilometer som et sammenligningsgrunnlag, korrigerer vi for at den gjennomsnittlige reiselengde varierer i de ulike byområdene.

Figuren viser at takstnivået i Oslo/Akershus ligger ca. 14 prosent høyere enn gjennomsnittet for disse byområdene, mens takstnivået i Stockholm og Helsinki ligger ca. 18-19 prosent under gjennomsnittet. Det betyr at en gjennomsnittlig kollektivreise med samme reiselengde er relativt sett billigere i Helsinki og Stockholm enn i Oslo/Akershus.



Figur 2.3: Kjøpekraftsjusterte billettinntekter per passasjerkilometer i de ulike byområdene. Prosent avvik fra gjennomsnittet. 2010-tall, unntatt Paris som har tall for 2009. Kjøpekraftsjustert ved hjelp av OECDs statistikk for nettolønn 2009-2010. N=17 byområder.



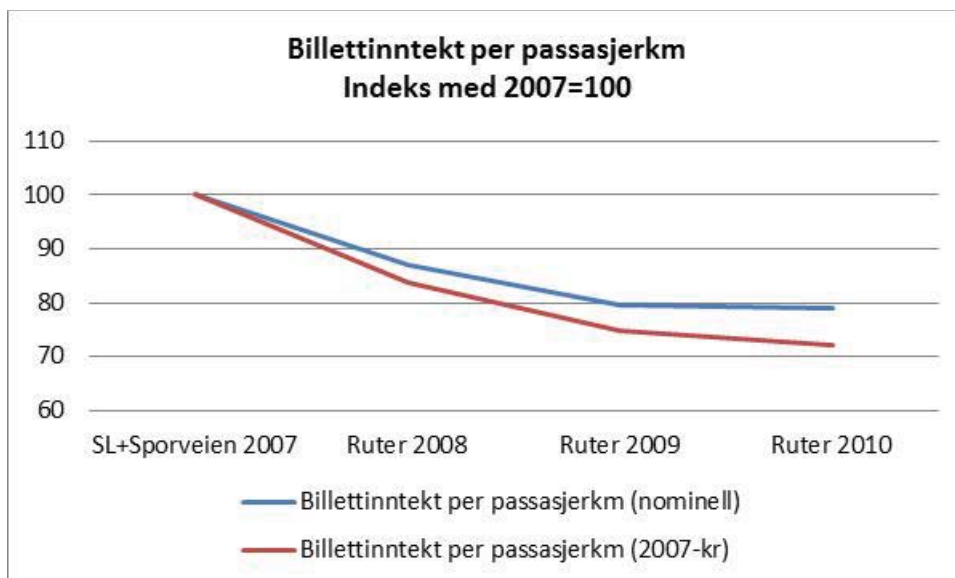
Figur 2.4: Kjøpekraftjusterte billettinntekter per passasjerkilometer i de ulike byområdene. Målt i norske kroner. 2010-tall, unntatt Paris som har tall for 2009. Kjøpekraftjustert ved hjelp av OECDs statistikk for nettolønn 2009-2010. N=17 byområder.

I 2006 ble det gjennomført en større internasjonal sammenlegning av rammebetingelsene for kollektivtransport blant et representativt utvalg av nordiske og europeiske byområder (Norheim 2006)². Undersøkelsen var basert på statistikken i UITP-databasen. Resultatene i undersøkelsen ga en indikasjon på at takstnivået i Oslo/Akershus lå ca. 26 prosent over gjennomsnittet for et utvalg av europeiske og nordiske byområder

Selv om resultatene fra denne undersøkelsen ikke kan sammenlignes direkte med våre resultater, gir dette en indikasjon på at takstnivået i Oslo/Akershus har blitt redusert i de siste årene relativt til et gjennomsnittlig takstnivå blant nordiske og europeiske byområder.

Våre beregninger viser samtidig at det reelle takstnivået i Oslo/Akershus har blitt redusert med ca. 30 prosent i perioden 2007-2010 (se figur 2.5).

² Norheim, Bård "Kollektivtransport i nordiske byer. Markedspotensial og utfordringer fremover" UA-rapport 2/2006.



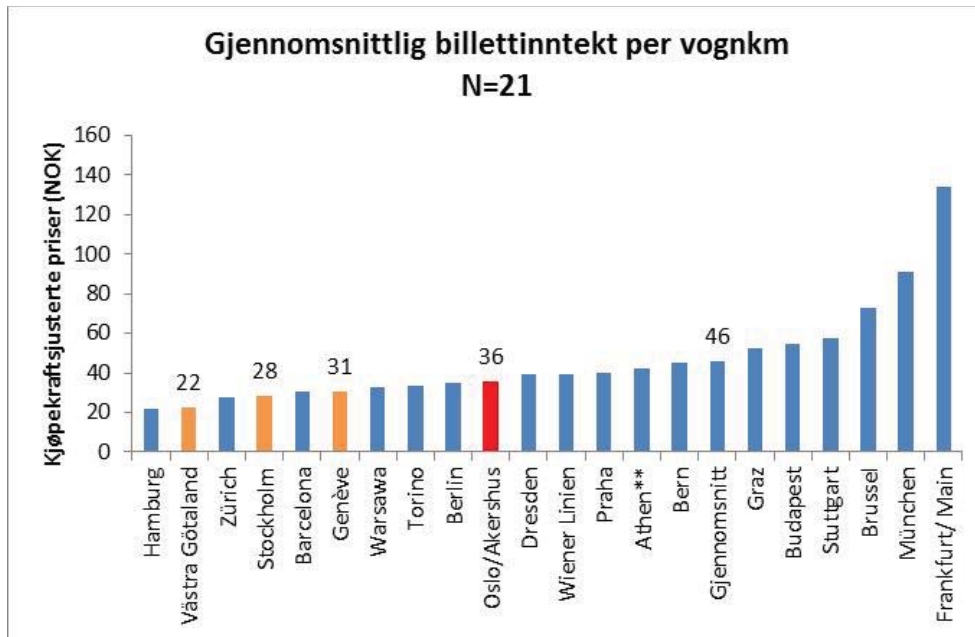
Figur 2.5: Billettinntekt per passasjerkm. Utvikling i perioden 2007-2010. Justert for prisstigning med KPI fra SSB. Kilde: Ruter Årsrapport.

2.3 Sammenligning av gjennomsnittlig billettinntekt per vognkm

Billettinntekter per vognkilometer er en viktig indikator som sier noe om inntektsgrunnlaget for kollektivtransporten i et byområde. Inntektsgrunnlaget for kollektivtransporten er ikke bare avhengig av hvor mye trafikantene betaler for reise, men også hvor mange som reiser på de ulike strekningene.

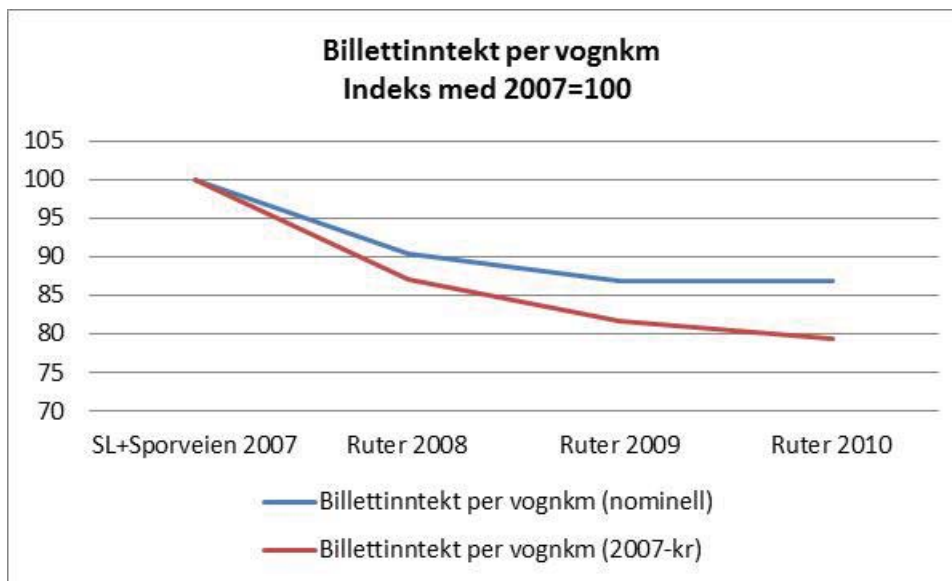
Figur 2.6 viser at inntektsgrunnlaget, målt ved kjøpekraftsjusterte billettinntekter per vognkm, er lavere i Oslo/Akershus enn gjennomsnittet for de 21 byområdene som oppgir tall for ruteproduksjon i sine årsberetninger.

I tillegg til Oslo/Akershus, er det kun tre BEST-byområder som oppgir statistikk for utkjørte vognkm i sine årsberetninger. Figuren gir en indikasjon på at inntektsgrunnlaget i Oslo/Akershus er noe høyere sammenlignet med Västra Götaland, Stockholm og Genève.



Figur 2.6: Gjennomsnittlig billettinntekt per vognkilometer. Justert for kjøpekraft ved hjelp av OECDs statistikk for nettolønn 2009-2010. N=21. 2010-tall, unntatt Athen som har tall for 2008.

Vi har i denne sammenhengen sett på hvordan inntektsgrunnlaget i Oslo/Akershus har endret seg fra 2007 til 2010. Figur 2.7 viser at inntektsgrunnlaget for kollektivtransporten i Oslo/Akershus har siden 2007 blitt redusert med over 20 prosent målt i reelle priser.



Figur 2.7: Billettinntekt per vognkm. Utvikling i perioden 2007-2010. Justert for prisstigning med KPI fra SSB. Kilde: Ruter Årsrapport 2010.

2.4 Hvordan varierer kvaliteten på kollektivtilbudet

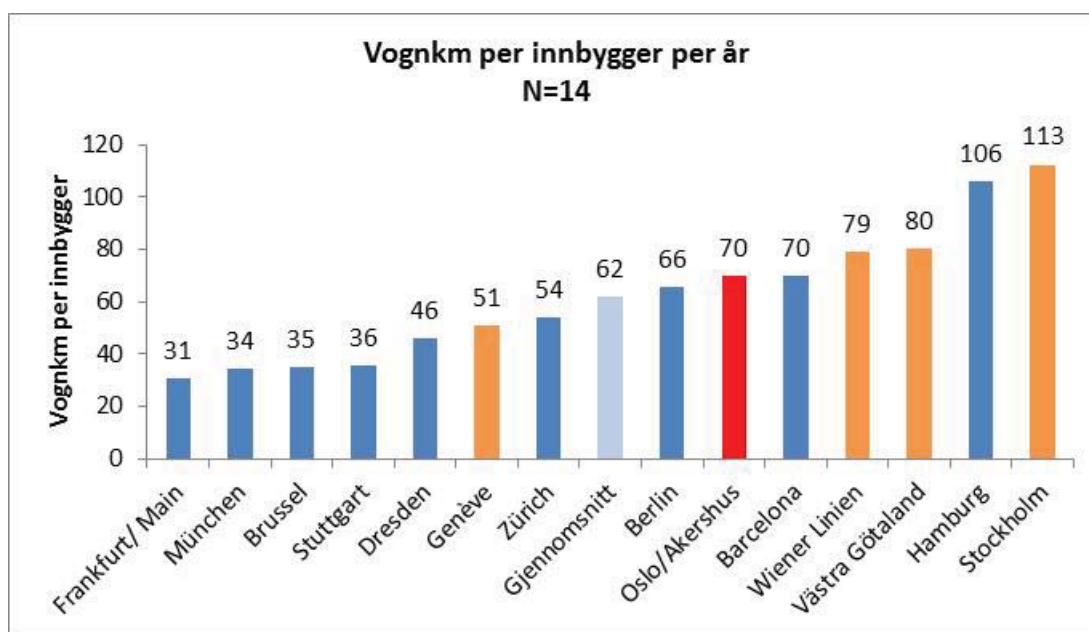
Rammene for dette prosjektet gir ikke rom for å gå i dybde når det gjelder komparative mål for kvaliteten på kollektivtilbudet blant byområdene vi ser på. Det er samtidig ikke mulig å lage ett enkelt mål på kvaliteten på tilbudet, og det vil også oppleves forskjellig avhengig av

hvilke trafikanter vi ser på. Kollektivtilbudet kan også variere betydelig innenfor et byområde.

Det kan likevel være hensiktsmessig å sammenligne kvaliteten på kollektivtilbudet på aggregert/gjennomsnittlig nivå. Ut i fra den statistikken vi har tilgang til, er det ikke mulig å få gode måltall for gjennomsnittlig frekvens i de ulike byområdene i utvalget, fordi vi mangler oversikt over linjekilometer. Men vi kan benytte en indikator som beskriver omfanget av kollektivtilbudet, målt ved antall km per innbygger. Dette er mye brukt aggregert mål på frekvensen på tilbudet, og som korrigerer for eventuelle variasjoner i innbyggertallet³.

Figur 2.8 viser en oversikt over gjennomsnittlig ruteproduksjon per innbygger per år for de 14 byområder i utvalget som oppgir både utkjørte vognkilometer og innbyggertall i serviceområdet i sine årsberetninger. Denne figuren viser at Oslo/Akershus har høyere ruteproduksjon per innbygger enn gjennomsnittet for disse byområdene.

Ruteproduksjonen per innbygger i Genève ligger på et lavere nivå enn i Oslo/Akershus, mens Wiener Linien, Västra Götaland og Stockholm ligger på et høyere nivå. Som nevnt tidligere, betyr ikke dette nødvendigvis at Oslo/Akershus har dårligere frekvens enn Wien, Västra Götaland og Stockholm, men at disse byområdene har et større omfang på kollektivtilbudet enten i form av høyere frekvens eller lengre kjørelengde.



Figur 2.8: Vognkilometer per innbygger i de ulike byene og byområdene. N=14 byområder. 2010-tall.

Spørreundersøkelsen blant innbyggere i BEST-byene kan være en annen indikator som sier noe om kvaliteten på kollektivtilbudet. Resultatene fra undersøkelsen i 2010 er presentert i tabell 2.1 og viser at:

³ Samtidig vil spredtbygde strøk med lange avstander mellom innbyggere kreve flere vognkm for den samme frekvensen. I en mer detaljert analyse bør det derfor også tas hensyn til arealet av byområdet.

- Innbyggere i Oslo og København er de som er minst fornøyd med kollektivtilbudet blant BEST-byene, mens innbyggere i Helsinki og Genève er de som er mest fornøyd med kollektivtilbudet.
- Oslo skårer samtidig lavt når det gjelder hvor mye innbyggere mener de får igjen for den prisen de betaler for å benytte seg av kollektivtilbudet.

Tabell 2.1: Kvalitetsundersøkelse blant BEST-byene. Kilde: BEST Benchmarking in European Service of public Transport 2010

Index 2010	Vienna	Helsinki	Geneva	Stocholm	Oslo	Copenhagen
Citezen satisfaction	72	77	77	67	60	60
Traffic supply	64	67	68	60	59	56
Reliability	53	56	73	40	39	43
Information	53	46	71	40	44	45
Staff behaviour	56	59	74	55	67	65
Security&safety	74	76	74	69	84	71
Comfort	60	62	67	57	56	56
Value for money	42	51	36	39	37	28
Social image	81	87	87	85	88	71
Loyalty	72	80	75	62	60	47

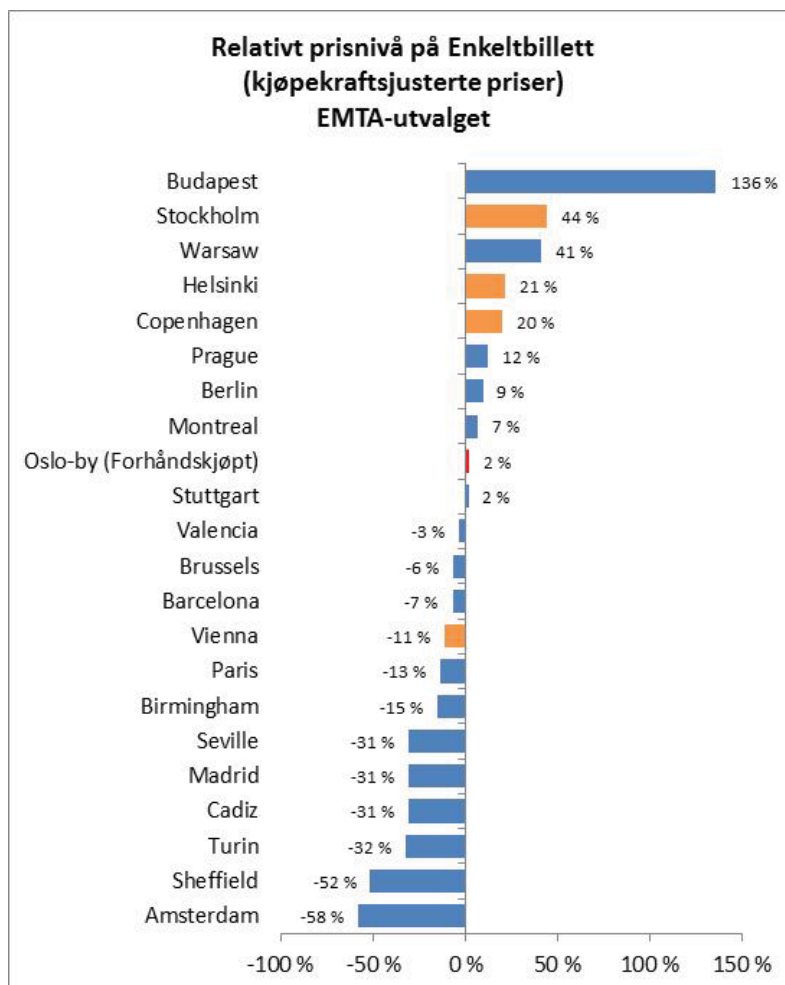
3. Sammenligning av prisen på enkeltbillett og månedskort

I dette notatet har vi også sammenlignet priser på enkeltbilletter og månedskort i Oslo-by med et gjennomsnitt for EMTA- byer (definert som Main City). Disse tallene gjelder for 2009 og er levert av EMTA (European Metropolitan Transport Authorities). Nominelle priser for enkeltbillett og månedskort i nasjonal valuta presenteres i vedleggstabell 5.

Alle priser er justert for kjøpekraft. Prisen for **forhåndskjøpt** enkeltbillett i Oslo var på 25 kroner i 2009, mens prisen på månedskort var 550 kr.

Figur 3.1 viser hvor mye prisen på enkeltbillett i de ulike byene avviker fra gjennomsnittet for byene i EMTA-utvalget.

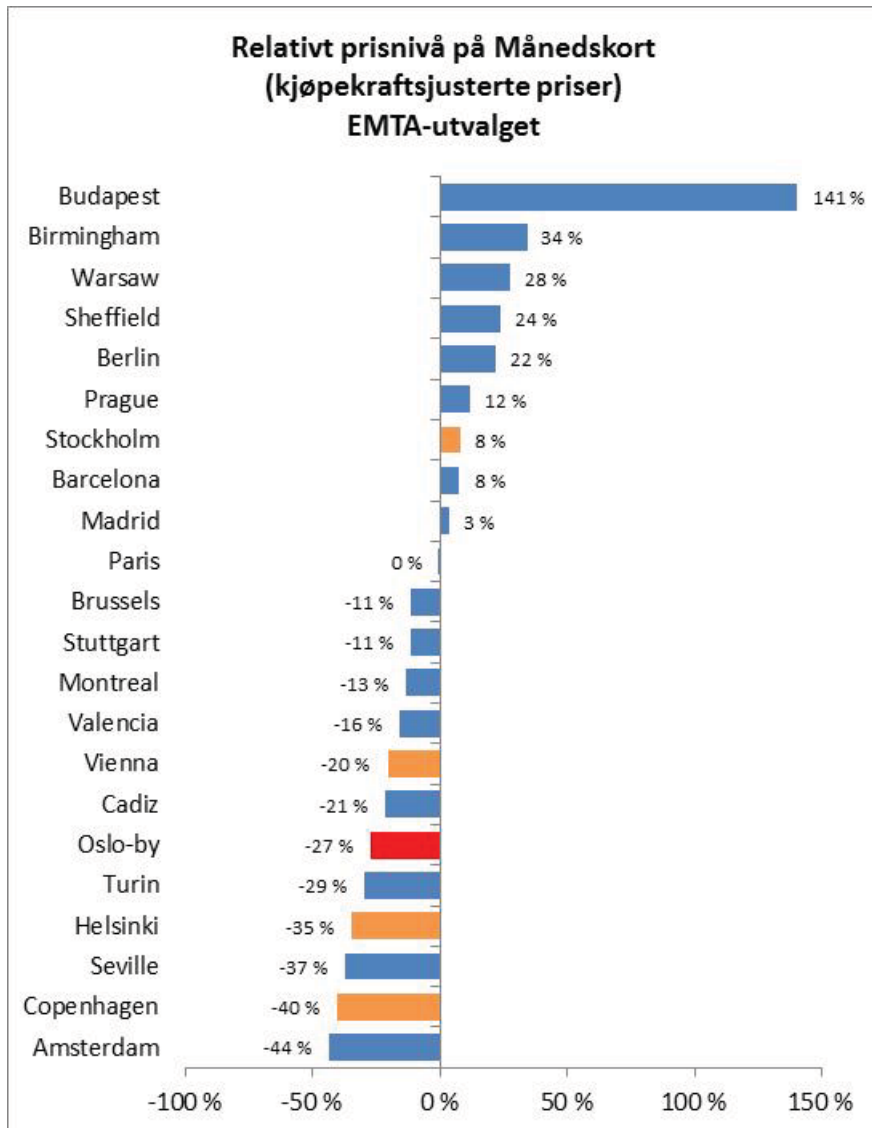
Prisen på enkeltbillett i Oslo-by ligger rundt gjennomsnittet for byene i EMTA-utvalget, mens prisen på enkeltbillett i Wien ligger ca. 11 prosent under gjennomsnittet for disse byene. Stockholm har den høyeste enkeltbillettprisen blant BEST-byene, ca. 44 prosent over gjennomsnittet for EMTA-byene, mens prisene på enkeltbillett i Helsinki og København ligger ca. 20 prosent over gjennomsnittet.



Figur 3.1: Relativ pris på enkeltbillett i de ulike byene. Prosent avvik fra gjennomsnittet. Datakilde: EMTA. Priser er justert for kjøpekraft ved hjelp av OECDs lønnsstatistikk 2009-2010. N=21 byer. *Gjelder for forhåndskjøpt Enkeltbillett.

Figur 3.2 viser en oversikt over hvor mye prisen på månedskort i de ulike byene avviker fra gjennomsnittet i EMTA-utvalget.

Prisen på månedskort i Oslo-by ligger ca. 27 prosent under gjennomsnittet for byene i EMTA-utvalget. København og Helsinki har de laveste prisene på månedskort blant BEST-byene som ligger henholdsvis 40 og 35 prosent under gjennomsnittet for EMTA-byene, mens prisen på månedskort i Stockholm ligger ca. 8 prosent over gjennomsnittet.



Figur 3.2: Relativ pris på månedskort i de ulike byene 2009. Datakilde: EMTA. Prosent avvik fra gjennomsnittet. Priser er justert for kjøpekraft ved hjelp av OECDs lønnsstatistikk 2009-2010. N=21 byer.

Vedlegg

Oversikt over byområder i utvalget og kilder

Vedleggstabell 1: Oversikt over byområder i utvalget og kilder.

By-området:	Kilde:
Genève	tpg - transports publics genevois
Oslo	Ruter AS
København	Trafiksamarbejdet i Hovedstadsområdet
Helsinki	HSL - Helsingin seudun liikenne
Stockholm	(Trafikanalys) SL - AB Storstockholms Lokaltrafik
Wiener Linien	WL - Wiener Linien
Västra Götaland	(Trafikanalys)
Praha	DPP - Dopravní podnik hlavního mesta Prahy
Zürich	ZVV - Zürcher Verkehrsverbund
Stuttgart	VVS - Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
Warsawa	ZTM - Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie
Torino	GTT - Gruppo Torinese Trasporti
Rotterdam	RET - Rotterdamse Elektrische Tram N.V.
Budapest	BKV ZRT - Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Berlin	VBB - Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Bern	Bernmobil
Graz	Holding Graz Linien & Energie
München	MVV - Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
Frankfurt/ Main	traffiQ
Hamburg	HVV - Hamburger Verkehrsverbund
Barcelona	ATM - Autoritat del Transport Metropolità
Brussel	STIB - Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
Paris	STIF - Syndicat des transports d'île-de-France
Athen	OASA - Athens kollektivtransportsystem
Dresden	DVB - Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Eksempel på bruk av kjøpekraftspariteter som omregningsfaktor

I dette eksemplet har vi illustrert bruk av kjøpekraftspariteter som omregningsfaktor for å sammenligne takstnivået i de ulike byområdene. Videre har vi sett på hvordan resultatene vil variere når vi bruker kjøpekraftspariteter som omregningsfaktor og når vi bruker nominell valutakurs som omregningsfaktor.

Beregningene er presentert i vedleggstabell 2:

- Kolonnene A og B viser hhv. gjennomsnittlig billettinntekt per kollektivreise og nettolønn uttrykt i nasjonal valuta i Oslo/Akershus, København, Helsinki og Stockholm.
- Kolonnen C viser kjøpekraftspariteter som uttrykker det relative takstnivået i de ulike byområdene i forhold til Oslo/Akershus.
- Kolonne D er en mellomregning som viser "hva inntekten ville ha vært i norske kroner dersom prisnivået i alle byområder hadde vært bestemt utelukkende av takstnivået i kolonnen A".
- I kolonnen E har vi beregnet relativ kjøpekraftsindeks som uttrykker hvor mange kollektivreiser en kan kjøpe for en gjennomsnittlig lønn i de ulike byområdene relativt til Oslo/Akershus. For eksempel kan en innbygger i Helsinki kjøpe 17 prosent flere kollektivreiser for en gjennomsnittlig nettolønn i Finland sammenlignet med det antall kollektivreiser som en innbygger i Oslo/Akershus kan kjøpe for en gjennomsnittlig nettolønn i Norge.
- I kolonnen F har vi beregnet takstnivået i de ulike byområdene justert for kjøpekraft ved hjelp av relativ kjøpekraftsindeks.

Vedleggstabell 2: Beregning av relativ kjøpekraftsindeks. Kilde: OECDs Taxing Wages 2009-2010.

	A	B	C	D	E	F
	Billettinntekt per kollektivreise (nasjonal valuta)	Nettolønn (nasjonal valuta)	Kjøpekrafts - paritet (Oslo=1)	Mellom -regning (NOK)	Relativ kjøpekraftsindeks Oslo=100	Kjøpekraftsjustert billettinntekt/reise (NOK)
Oslo/Akershus	10.4	325 127	1.00	325 127	100	10.41
København	8.9	231 184	0.86	269 621	83	12.55
Helsinki	0.7	27 257	0.07	380 915	117	8.89
Stockholm	7.8	275 563	0.75	366 432	113	9.24

Resultatene i vedleggstabell 3 viser at bruken av kjøpekraftspariteter bidrar til å redusere takstnivået i Oslo/Akershus relativt til andre byområder fordi den gjennomsnittlige lønnsinntekten i Norge er høy.

Vedleggstabell 3: Bruk av nominell valutakurs og kjøpekraftspariteter ved sammenligning av prisnivå. Kilde: Norges Bank (årsgjennomsnitt av daglige valutakurser 2010) og OECDs Taxing Wages 2009-2010.

	Billettinntekt per kollektivreise (nasjonal valuta)	Bruk av nominell valutakurs: Billettinntekt per kollektivreise (NOK)	Bruk av kjøpekraftspariteter: Billettinntekt per kollektivreise (NOK)
Oslo/Akershus	10.41	10.41	10.41
København	8.93	9.60	12.55
Helsinki	0.74	5.97	8.89
Stockholm	7.83	6.58	9.24

Billettinntekter per kollektivreise og per passasjerkm i nasjonal valuta

Vedleggstabell 4: Billettinntekter per kollektivreise og per passasjerkm i nasjonal valuta. Data er samlet av Urbanet Analyse.

By-området	År	Valuta	Billettinntekt per reise (nasjonal valuta)	Billettinntekt per passasjerkm (nasjonal valuta)
Genève	2010	CHF	0.8	0.33
Oslo/Akershus	2010	NOK	10.4	1.85
København (H-området)	2010	DKK	8.9	-
Helsinki	2010	EUR	0.7	0.11
Stockholm	2010	SEK	7.8	1.11
Wiener Linien	2010	EUR	0.5	-
Västra Götaland	2010	SEK	10.6	1.15
Praha	2010	CZK	3.7	-
Zürich	2010	CHF	0.7	0.14
Stuttgart	2010	EUR	1.2	0.11
Warsawa	2010	PLN	0.6	-
Torino	2010	EUR	0.7	0.08
Rotterdam	2010	EUR	0.8	0.18
Budapest	2010	HUF	36.1	9.71
Berlin-region	2010	EUR	0.8	0.09
Bern	2010	CHF	0.9	0.45
Graz	2010	EUR	0.5	-
München	2010	EUR	1.0	0.10
Frankfurt/ Main	2010	EUR	1.3	0.31
Hamburg	2010	EUR	0.9	0.09
Barcelona	2010	EUR	0.7	-
Brussel	2009	EUR	0.7	-
Paris	2009	EUR	0.6	0.08
Athen	2008	EUR	0.3	-
Dresden	2010	EUR	0.6	0.12

Priser på enkeltbillett og månedskort i nasjonal valuta blant byene i EMTA-utvalget.

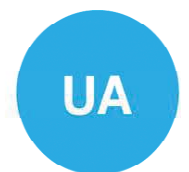
Vedleggstabell 5: Priser på enkeltbillett og månedskort i nasjonal valuta blant byene i EMTA-utvalget. Datakilde: EMTA, 2009-tall. *Kilde: Ruter AS.

MAIN CITY	Single ticket	Monthly pass	Currency
Amsterdam	0.97	40.00	€
Barcelona	1.35	47.90	€
Berlin	2.10	72.00	€
Birmingham	1.68	81.73	GBP
Brussels	1.70	49.50	€
Budapest	300.00	9 400.00	HUF
Cadiz	1.00	35.00	€
Copenhagen	20.99	320.06	DKK
Helsinki	2.50	41.20	€
Madrid	1.00	46.00	€
Montreal	2.75	68.50	CAD
Paris	1.60	56.60	€
Prague	18.98	579.91	€
Seville	1.00	28.00	€
Sheffield	0.96	75.50	GBP
Stockholm	30.00	690.00	SEK
Stuttgart	1.95	52.30	€
Turin	1.00	32.00	€
Valencia	1.40	37.40	€
Vienna	1.80	49.50	€
Oslo*	25	550	NOK
Warsaw	0.70	19.50	€

Urbanet Analyse

Urbanet Analyse AS
Storgata 8, 0155 Oslo

Tlf: [+47] 96 200 700
urbanet@urbanet.no



Ruterrapporter

Nr.	Rapporter utgitt av Ruter	Utgitt	Nr.	Rapporter utgitt av Ruter	Utgitt
2012:7	Hva koster det å reise kollektivt?	apr.12	2009:22	Trafikktilbud sydområdet	des.09
2012:6	Fremkommelighet og tilgjengelighet. Årsrapport 2011	apr.12	2009:21	Ny rutemodell og vognbehov metro	okt.09
2012:5	Strategi for bussanlegg	apr.12	2009:20	Trikk til Tonsenhagen, et forprosjekt	nov.09
2012:4	Samfunnsnytte av økte tilskudd til kollektivtransporten i Ruter-området	mar.12	2009:19	Fjordtrikken Sluttrapport trasé- og konsekvensutredning	nov.09
2012:3	Ruters tilbud på fjorden		2009:18	Fjordtrikken Fase 1 traséutredning	nov.09
2012:2	Strategi for spesialtransport		2009:17	Fornebubanen Sluttrapport trasé- og konsekvensutredning	nov.09
2012:1	Ruter's Business Plan 2012-2060 (Oversettelse av K2012)	feb.12	2009:16	Fremtidig vogntype for Holmenkollbanen, september 2009	sep.09
			2009:15	Halvårsrapport 2009, september 2009	sep.09
			2009:14	Ruters miljøstrategi 2010-2013, høringsutkast september 2009	sep.09
2011:18	Sentrumsplan for trikk og buss. Sluttrapport	des.11	2009:13	Linjenettstruktur for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus 2010-30	sep.09
2011:17	Prinsipper for trafikktilbudet	nov.11	2009:12	Samfunnsregnskap for Ruter 2008, september 2009	sep.09
2011:16	Nytt signalsystem metro. Mulig automatisering	okt.11	2009:11	Økt effektivitet for metro og trikk, september 2009	sep.09
2011:15	Halvårsrapport	sep.11	2009:10	K2010 - Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2010-2030	sep.09
2011:14	Superbussmaterieell	aug.11	2009:9	Ruters tilgjengelighetsstrategi, september 2009	sep.09
2011:13	Bedre trikketilbud i Gamlebyen	jun.11	2009:8	Forprosjekt for trikk i Frederiks gate, vurdering av alternativer	sep.09
2011:12	OPS som mulighet for gjennomføring av Fornebubanen	jun.11	2009:7	Incentivbaserte kontrakter og konkurranseutsetting, august 2009	aug.09
2011:11	Kollektivtrafikkbetjening av Fornebu. Sammendragsrapport.	jun.11	2009:6	Samspill mellom administrasjonsselskap og operatør, juni 2009	jun.09
2011:10	K2012. Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060	jun.11	2009:5	Bussterminal i Oslo, juni 2009	jun.09
2011:9	Brukertest av nytt trafikantinformasjonsprogram, Jernbanetorget	apr.11	2009:4	Fremkommelighet for kollektivtrafikken, Årsrapport 2009	jun.09
2011:8	Situasjonsanalyse Trafikantinformasjon	apr.11	2009:3	Vurdering av trasévalg for nedre del av Briskebytrikken	jun.09
2011:7	Sårbarhetsanalyse. Samfunnsøkonomisk konsekvens av hendelser	apr.11	2009:2	Bybane Fornebu - Skøyen, statusrapport	jun.09
2011:6	Årsrapport 2010	mar.11	2009:1	Årsrapport 2008	2009
2011:5	Kollektivtrafikkbetjening av Fornebu. Trasé- og konsekvensutredning	mar.11			
2011:4	Fremkommelighetsstrategi	mar.11			
2011:3	Fremkommelighet og tilgjengelighet. Årsrapport 2010	mar.11			
2011:2	Universell utforming - strategi og handlingsprogram	mar.11			
2011:1	Persontrafikk på Atnabanen	feb.11			
				Rapporter 2006-2008	Utgitt
				Holmenkollbanen, T-bane til Holmenkollen skiarena	des.08
				Ruters prisstrategi, soner og billettslag	des.08
				Lørensvingen - Planprogram	okt.08
				BEST, benchmarking status report 2006-2008	okt.08
				Ny T-banestasjon på Majorstuen	okt.08
				Innfartsparkering Rosenholm, september 2008	sep.08
				Bussterminalløsninger i Oslo sentrum, mai 2008	mai.08
				Holmenkollbanens fremtid, februar 2008	feb.08
				Kollektivtrafikk, praktisk veileder for by- og trafikkplanleggere	nov.06
				Kollektivtransport i nordiske byer, potensial og utfordringer	sep.06
2010:17	Stoppestedstrategi	des.10			
2010:16	Trikkestrategi	nov.10			
2010:15	Miljø- og samfunnsregnskap for forfetting ved stasjonsnære jorder	nov.10			
2010:14	Merkevarerstrategi	mai.10			
2010:13	Trafikkplan Follo	des.10			
2010:12	Anbefalinger for TID-programmet, Carl Berners plass knutepunkt	sep.10			
2010:11	Halvårsrapport 2010	sep.10			
2010:10	H2011 - Ruters handlingsprogram 2011-2014	okt.10			
2010:9	Innfartsparkeringsstrategi	okt.10			
2010:8	Øybåtterminal i Pipervika	mai.10			
2010:7	Kollektivtrafikkoppløsning for Fornebu. Sammendragsrapport	mar.10			
2010:6	Årsrapport 2009	mar.10			
2010:5	Metronettets rutemodell og vognpark 2012-2020	mar.10			
2010:4	Ny bussterminal ved Oslo S. Plassering og utforming	feb.10			
2010:3	Fremkommelighet og tilgjengelighet. Årsrapport 2009	feb.10			
2010:2	Fjordtrikken - Sammendragsrapport	feb.10			
2010:1	Banebetjening av Bjørndal og Gjersrud/Stensrud	feb.10			



Ruter As

Dronningens gate 40
Postboks 1030 Sentrum
0104 Oslo
Telefon: 40 00 67 00
www.ruter.no