

Sammendrag:

Kollektivtransporten i Oslo/Akershus i 1995 sammenlignet med 42 utenlandske byer

Beskrivelser av nøkkeldata for driftsarter og samlet kollektivtransport

Bakgrunn og formål

Med 1995 som referanseår har UITP fått utarbeidet en database med nøkkelopplysninger om blant annet kollektivtransport i 84 byer fordelt over hele verden. Oslo (dvs. Oslo + Akershus) er eneste norske by/byområde i databasen. Øvrige byer fra Norden er København, Stockholm og Helsingfors. TØI bidro med datainnsamlingen for Osloregionen og har derfor fått tilgang til grunnlagsdataene i basen.

Den bredt anlagte databasen gir et godt grunnlag for å foreta sammenligninger mellom Oslo og andre byer. Med utgangspunkt i dette materialet ønsket AS Oslo Sporveier å få laget en beskrivelse av strukturen i kollektivmarkedet og fordelingen mellom driftsarter relatert til situasjonen i Oslo. Videre skulle de økonomiske rammebetingelser for den *totale* kollektivtransporten beskrives når det gjaldt noen viktige størrelser. Det må tas et forbehold om at dette er 1995-data. Endringer har/kan ha funnet sted.

Temaer

For Oslo og 42 andre byer utvalgt av TØI, med sikte på at de skulle være sammenlignbare med Oslo, er det foretatt beregninger av følgende variabler, spesifisert for de driftsartene som finnes i Oslo (buss, trikk, T-bane og tog):

- Produktivitet (vognkm i rute pr. vogn pr. år)
- "Frekvens" (vognkm pr. linjekm pr. år)
- Hastighet (km pr. time i rute) (og sammenheng med bystørrelse og befolkningstetthet)
- Kapasitet (seter pr. vogn pr. avgang)
- Belegg (passasjerkm pr. setekm) (og sammenheng med bystørrelse og befolkningstetthet)
- Energieffektivitet (energibruk i MJ pr. passasjerkm)
- Markedsandel av kollektivtransporten (vognkm, passasjerkm, passasjerer)

For den *totale* kollektivtransporten er det gjort vurderinger av:

- Prisen på kollektivreiser korrigert for generelt prisnivå
- Prisforholdet bil/kollektivt
- Driftskostnader pr. vognkm og pr. passasjerkm
- Tilskuddsandel og tilskudd pr. innbygger
- Investeringer pr. innbygger

Hovedkonklusjoner

Det presiseres at alle dataene og konklusjonene i rapporten er basert på 1995-tall.

Sammenligninger for driftsarter

Produktivitet (vognkm/vogn/år)

Oslo ligger under gjennomsnittet for alle byene for både buss, trikk og T-bane. Særlig er produksjonen for trikk lav, og Oslo er nest lavest av de 20 byene med trikk. For tog derimot, ligger Oslo langt over gjennomsnittet og er nr. 9 av de 35 byene med dette transporttilbudet. I Norden er Oslo best for buss og tog, men ligger lavest blant de byene som har trikk og T-bane.

”Frekvens” (vognkm/linjekm/år)

Oslo har svært lav plassering for alle driftsarter, for trikk aller lavest. I Norden er Oslo nr. 2 av tre byer med T-bane, nr. 3 for buss og tog og dårligst av de to byene med trikk. *”Frekvenstallene” er usikre og må tas med forbehold.*

Hastighet (km/time)

Oslo ligger over gjennomsnittet for alle driftsarter, unntatt for T-bane, der Oslo er litt under gjennomsnittet. Særlig buss kommer godt ut, der Oslo er nr. 3 av alle byene. For tog er Oslo nr. 8 av 35. I Norden er Oslo best for trikk (merk at konklusjonen er basert på 1995-tall) og tog, dårligst for T-bane. For buss er Oslo nr. 3 også i nordisk sammenheng, da Helsingfors, Stockholm og Oslo er det tre beste av samtlige 43 byer. Kollektivtrafikkens framføringshastighet øker med økende bystørrelse (areal), mens den faller med økende befolkningstetthet, særlig for bussdrift.

Kapasitet (seter/vogn/avgang)

For alle driftsarter ligger Oslo godt over gjennomsnittet og får følgelig gjennomgående høye plasseringer i rangeringer mellom byene. I Norden er Oslo best for trikk og T-bane, nr. 2 for buss og nr. 3 for tog.

Belegg (passasjerkm/setekm)

For alle driftsarter ligger Oslo godt under gjennomsnittet. For T-bane har Oslo lavest belegg av alle byene. I Norden er Oslo nr. 3 for buss og lavest for de øvrige

driftsartene. Belegget faller med økende bystørrelse (areal) og stiger med økende befolkningstetthet.

Energibruk (MJ/passasjerkm)

Litt varierende resultat for Oslo: Lavere energibruk enn gjennomsnittet for buss og særlig tog, omtrent som gjennomsnittet for T-bane og over gjennomsnittet for trikk. I Norden ligger Oslo lavest for tog, som nr. 2 for buss og T-bane og sist av de to byene med trikk.

Markedsandel (driftsartens %-andel av total kollektivtransport)

Markedsandelen for den enkelte driftsart varierer noe etter hvilken variabel (vognkm, passasjerkm, passasjerer) som er basis. Andelene for buss er mest stabile; i overkant av 40 %. Trikk og T-bane har lave andeler av vognkm og passasjerkm i forhold til andeler basert på passasjerer, mens det motsatte gjelder for tog. De lengste reisene skjer altså med tog, de korteste med trikk.

Sammenligninger for den samlede kollektivtransporten

Disse sammenligningene er basert på priser justert i forhold til kjøpekraft, når det har vært aktuelt. Kjøpekraftpariteter (PPP) mangler for noen land (bl.a. Finland/-Helsingfors), og utvalget blir da redusert til 31 byer. *Alle sammenligninger basert på PPP-justerte tall må vurderes i lys av svakhetene ved grunnlaget for justeringene.*

Pris på en kollektivreise (gjennomsnittsinntekt pr. passasjer)

Oslo blir i denne sammenheng nr. 9 av de 31 byene i det reduserte utvalget, og ligger godt under gjennomsnittet. Sammenlignet med disse byene, er takstnivået i Oslo med andre ord ikke spesielt høyt. I Norden er Oslo best.

Prisforhold bil/kollektivtransport

Prisen på en bilreise dividert på prisen for en kollektivreise, utfra UITPs definisjoner, viser at Oslo ligger midt på treet for prisforholdet mellom bil og kollektivtransport. I forhold til prisen på en bilreise er det med andre ord ikke spesielt høye kollektivtakster i Oslo. Med utgangspunkt i *kostnadene pr. passasjerkilometer*, har Oslo et "kostnadsforhold" på ca 2,5. Dette er litt høyere enn gjennomsnittet for alle 43 byene, og plasserer Oslo som nr. 9 blant alle byene, og nr. 1 i Norden.

Driftskostnader

- Driftskostnad pr. vognkm

I denne sammenligningen er Oslo på fjerdeplass av de 31 byene, godt under gjennomsnittet. I Norden er Oslo på andreplass etter København, som har lavest kostnad av samtlige byer.

- Driftskostnad pr. passasjerkm

Også her ligger Oslo godt under gjennomsnittet og kommer på femteplass av alle byene. I Norden er Oslo nr. 2.

Tilskudd til kollektivtransporten

- "Tilskuddsandel"

Kostnadsdekningen, dvs. hvor mye trafikkinntektene dekker av driftskostnadene for den *samlede* aktiviteten, gir grunnlag for å beregne "tilskuddsandel". Oslo får en "tilskuddsandel" på ca. 19 % og kommer som nr. 7 av samtlige 43 byer når vi rangerer i forhold til laveste "tilskuddsandel". I Norden er Oslo lavest. De øvrige nordiske byene i utvalget har "tilskuddsandel" på 22 % (København), 36 % (Helsingfors) og 57 % (Stockholm).

- Tilskudd pr. innbygger

For PPP-justerte tilskudd pr. innbygger kommer Oslo som nr. 6 av de 30 byene som sammenligningen omfatter. I Norden ligger Oslo lavest.

Investeringer i kollektivtransporten

Basert på gjennomsnittlige, årlige investeringer over en femårsperiode er det beregnet investering pr. innbygger. Oslo blir her nr. 12 av de 31 byene, regnet fra høyeste tilskudd. Investeringen i kollektivsystemet i Oslo er på nivå med gjennomsnittet for alle byene. I Norden har Oslo høyest investering pr. innbygger.