

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 25. juni 2009
Dok.id 837046
J. nr. 559-37

Center for Kollektiv Trafik

Sammenligning af takster i den kollektive trafik i seks europæiske storbyer

Taksterne i den kollektive trafik i København sammenlignes med følgende fem europæiske storbyer:

- Amsterdam
- Berlin
- Stockholm
- Paris
- Rom

Datagrundlag

De relevante data for undersøgelsen er hentet fra officielle hjemmesider for de respektive trafiksselskaber, der forestår driften i de pågældende storbyer:

København: Movia www.movia.dk

Berlin: BVG www.bvg.de

Amsterdam: GVB www.gvb.nl

Paris: RATP www.ratp.info

Stockholm: SL www.sl.se

Rom: www.metroroma.it

For Roms vedkommende har den officielle hjemmeside imidlertid, så vidt det ses, ikke prisinformationer, hvorfor oplysningerne her er uofficielle, men prisen på 1 euro for en kontantbillet bekræftes af adskillige kilder at have været gældende i lang tid. Dette ses bl.a. på <http://www.rome.info/transportation/tickets>



Sammenlignelighed

Side 2/2

De seks byer er nogenlunde sammenlignelige med hensyn til størrelse (byområder med over 1 mio. indbyggere). Der må dog tages en række forbehold, som vanskeliggør sammenligninger på tværs af byerne:

- Varierende og komplicerede rabatsystemer
- Tillæg i nogle byer for bestemte dele af den kollektive trafik, eller restriktioner på anvendelsen af transportmidler.
- Gyldighedsbestemmelserne varierer meget, såvel i tid, omstigningsmuligheder, som fleksibilitet.
- For Stockholms vedkommende er tallene præget af en usædvanlig lav kronekurs, som det ikke har været muligt at lave en aktuel købekraftsjustering for.

Kriterier:

Der er foretaget sammenligninger over følgende:

- Priser
- Zonesystem
- Takstsystem

Udgangspunktet er standardbilletter. Særlige rabatter til bestemte grupper indgår ikke i sammenligningen.

Zonesystem

Hvad angår zonesystem, bemærkes det, at København må anses for at have et meget detaljeret zonesystem, som blandt de undersøgte byer kun finder sammenligning i Amsterdam og delvist i Paris. Der er generelt ca. 4-5 km. gennem en zone i København, mens der er ca. 8-10 km gennem en zone i Amsterdam. Nogle zoner i København er dog markant større, navnlig zone 1 og 2, der primært omfatter Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Paris har et system med zoner i ringe, og disse skønnes gennemsnitligt at have omtrent samme størrelse ved rejser ud fra centrum som Københavns zoner, om end det er svært at lave en eksakt bedømmelse heraf.

Hvad angår selve Berlin, Stockholm og Rom, er der reelt en enhedstakst uanset rejsens længde.



Takstsystem

Til belysning af taksterne i byerne betragtes de mest almindelige billettyper, på et så vidt muligt ensartet grundlag:

- Kort strækning (kun Berlin, indgår ikke i undersøgelsen)
- Kontantbillet (varierende regler for anvendelse)
- Klippekort (tilbydes ikke i Berlin og Rom)
- Periodekort (følger kalendermåneden i Rom)

Priser

Priserne er omregnet fra lokal valuta (euro og svenske kroner) til danske kroner med valutakurser pr. 18. juni 2009.

I nedenstående tabeller over priser er der endvidere beregnet en pris justeret for forskelle i prisniveau i de enkelte lande. Dette er gjort for at give et mere retvisende billede af den reelle pris på billetterne, da den aktuelle valutakurs ikke altid giver et entydigt billede af den reelle pris på tværs af landegrænser.

En simpel omregning med valutakurser vil således være et udtryk for, hvorledes en person fra Danmark vil opleve priserne i et andet land ud fra sit eget lands prisniveau. Har de andre lande imidlertid et andet prisniveau, vil de opleve prisen på en billet anderledes.

Man opererer ved beregninger af forskelle i prisniveau med en såkaldt "kurv" af varer, hvor man vægter priserne ift. hvad en typisk husholdning vil købe. Ved at sammenvægte varerne i denne kurv, får man således et udtryk for, hvad en husholdning forventeligt vil opleve af udgifter til deres typiske indkøb.

Dette indebærer så, at hvis et land har et lavere prisniveau – udtrykt ved denne kurv - end et andet, vil en konkret vare også typisk være billigere for indbyggerne i det konkrete land, for ikke at – så at sige – tynge mere i budgettet og dermed nødvendiggøre, at man mindsker sit forbrug af andre varer forholdsvis mere end herhjemme.

En – lidt simpel – måde at illustrere dette på, er ved det såkaldte "Big Mac-indeks". Her sammenlignes prisforskelle i en Big Mac på tværs af landegrænser, omregnet til en fælles valutakurs ved gældende kurser. Hvis vi fx antog at en Big Mac kostede 10 kroner i Italien, mens den kostede 20 kroner i Danmark, ville dette give et prisniveau, der var dobbelt så højt i Danmark som i Italien. Hvis samtidig en busbillet koster 20 kroner i Danmark og 10 kroner i Italien, ville man for at kunne købe fx en busbillet mere begge steder være nødt til at



mindske sit forbrug af Big Macs med en, altså ville den oplevede pris, når man skal "vælge" sit forbrug være den samme.

I stedet for en Big Mac kan man operere med prisen for en "kurv" af repræsentative varer for en typisk husholdning. Et lavere prisniveau målt ved denne kurv i et land må derfor også nødvendigvis medføre, at busbilletter skal være billigere ift. Danmark for ikke at tynge husholdningsbudgettet mere i det pågældende land.

Ved prissammenligninger kunne det endvidere være relevant at korrigere for forskelle i den disponible indkomst, altså efter skatter og afgifter mv. Det forekommer imidlertid usikkert at korrigere herfor, da indkomstspredningen, altså forskellene mellem høje og lave lønninger, varierer fra land til land. Dertil er det ikke givet, at brugerne af den kollektive transport er repræsentative for befolkningen som helhed.

Ud over en omregning med valutakurser er det derfor valgt at lave en sammenligning med en korrektion for forskelle i prisniveau mellem landene. Indekset er fx 139 for Danmark og 103 for Tyskland, så omregningen fra fremmed valuta med justering er for Tysklands vedkommende fremkommet ved at gange med eurokursen (pt. 744,40) og $139/103=1,35$ – og tilsvarende for de øvrige lande.

Det skal i øvrigt bemærkes, at Danmark har et meget højt prisniveau i international sammenhæng, og det højeste i hele EU, og at priserne på de enkelte varer i andre lande som udgangspunkt derfor bør forventes at opleves billigere for danskere.

Kontantbilletter

Ved en direkte sammenligning af, hvad der for København svarer til en kontantbillet for 2 zoner med den billigste billet, der giver de samme muligheder i andre byer, fås følgende resultat (afrundet til nærmeste 50 øre):

	København	Berlin	Amsterdam	Stockholm	Paris	Rom
Pris i danske kroner	21,00	15,50	12,00	27,00	12,00	7,50
Pris, korrigeret for forskelle i prisniveau	21,00	21,00	16,00	32,50	15,50	10,00

Det skal bemærkes, at tilgængeligheden for billetter varierer. I Rom kan billetter således ikke købes i busser, men skal købes i kiosker eller særlige maskiner, andre steder koster det ekstra at købe billetten i bussen, hvilket tallet for Stockholm er baseret på – her ville der således ved køb af kontantbilletter før indstigning i bussen være en rabat på 25 %. I Berlin kan billetterne ikke bruges til returrejser, hvilket potentielt indebærer en merpris, da Movia-billetter ikke har den samme restriktion, hvorfor man i København modsat Berlin har mu-



ligheden af en returrejse på samme billet og følgelig en indeholdt merværdi af en kontantbillet.

Desuden er der betydelige forskelle i tidsgyldigheden, hvor København øjensynlig er den eneste by, der tillader at en rejse færdiggøres udover tidsgyldigheden, såfremt den er påbegyndt før den udløb.

Klippekort

Der er øjensynlig ikke en klippekortsordning i Berlin og Rom, men der findes sammenlignelige ordninger i de øvrige byer, dog med forbehold for zonestrukturen. Prisen pr. tur ved anvendelse af klippekort svarer til følgende:

		København	Amsterdam	Stockholm	Paris
Pris i danske kroner	2 zoner	13,00	7,50	15,50	8,50
	4 zoner	22,00	11,00	15,50	8,50
Pris, korrigeret for forskelle i prisniveau	2 zoner	13,00	10,00	18,00	11,00
	4 zoner	22,00	15,00	18,00	11,00

Her ses der en klar tendens i København (og Amsterdam) til at tage hensyn til kortere rejser, mens de øvrige byer har prioriteret et enhedssystem på bekostning heraf.

Periodekort

Der findes periodekortordninger i samtlige byer. De er generelt på månedsbasis, mens zoneinddelingerne er forskellige – og helt fraværende fsva. periodekort i Stockholm og Rom.

Månedsvist vil prisen for, hvad der – skønmæssigt - i København svarer til hhv. 2 og 4 zoner være følgende:

		København	Berlin	Amsterdam	Stockholm	Paris	Rom
Pris i danske kroner	2 zoner	320	536	298	468	410	223
	4 zoner	585	536	489	468	671	223
Pris, korrigeret for forskelle i prisniveau	2 zoner	320	723	402	556	528	298
	4 zoner	585	723	660	556	864	298

Tendensen til i København at tage hensyn til rejsende over kortere distancer går igen her, således er rejser over 2 zoner kun billigere i Rom og Amsterdam. Det har ikke været muligt at verificere prisen for Rom endeligt, men tallet skønnes troværdigt.



Sammenhæng mellem billettyperne

Ud fra rejsehjemmelsundersøgelsen ses det, at kontantbilletter udgør en mindre del af det samlede antal rejser, det drejer sig om ca. 8%, mens såvel klippekort som periodekort står for ca. 1/3 af rejserne hver især, mens resten overvejende er særligt rabatterede billettyper.

Der kan være driftsøkonomiske bevæggrunde til at holde prisen for kontantbilletter markant over prisen for klippekort mv. for at minimere salget af kontantbilletter, der er tidskrævende for chaufføren.

Konklusion

Rom forekommer at være billigst på kontantbilletter efterfulgt af Amsterdam, mens Stockholm ligger i den dyre ende. København forekommer forholdsvis dyr på kontantbilletter, der imidlertid kun udgør ca. 8 % af det samlede antal rejser. Korrigeres der for forskelle i prisniveau ligger København imidlertid på niveau med Berlin og Paris, mens Amsterdam er ca. 25% billigere. Billetsystemet i København giver desuden bedre muligheder for at vælge andre billettyper med betydelige rabatter i form af klippekort og periodekort tilpasset den enkelte rejsendes behov, også i kraft af at der er en betydelig graduering ift. afstande i form af zonesystemet.

I forhold til rejsedistancer har man i København større valgfrihed end i flere andre byer. Man betaler ved fx periodekort således kun for de zoner, der svarer til den distance, man rejser. I byer med enhedstakster vil man være nødt til at betale fuld pris uanset den faktiske rejselængde. Følgelig koster periodekort til, hvad der svarer til 2 zoner ca. 70% mere i Berlin end i København. Man betaler derfor i mindre grad for andre passagerers rejser via egen billetpris, hvis man kun foretager korte rejser, end det vil være tilfældet i Berlin og Stockholm, navnlig på periodekort.

Justeres der for forskelle i prisniveau, er billedet som sagt et andet, da det danske prisniveau generelt ligger markant over de øvrige lande, der deltager i undersøgelsen. I så fald er København lidt dyrere på klippekort end Amsterdam og Paris på korte distancer, mens Rom er den eneste by, der er billigere målt med korrektion for prisniveauet ved køb af såvel 2 som 4-zoners månedskort. Således kan København forekomme dyr, hvis man kun tager valutakursen i betragtning, men hvis man korrigerer for det generelle prisniveau ligger taksterne på kollektiv trafik overvejende på linje med de andre storbyer – dog med store forskelle mellem de enkelte billettyper.