

## **SKUP 2000 – 27**

Prosjekt:           Prisene på kollektivtransport i Skandinavia

Medarbeider:      Kristin Lilletvedt Strøm

Publikasjon:      Østlandets Blad

Publisert:         August – september 2000

Medium:            Avis

Tema:                Politikk/forvaltning

## **Metoderapport, SKUP-prisen 2000**

Journalist: Kristin Lilletvedt Strøm

Tematittel: En sammenligning av prisene på kollektivtransport i de skandinaviske hovedstedene

Publisert i Østlandets Blad. Hovedoppslag 24.08.2000, oppfølgende artikler 25.08, 26.08, 29.08, 30.08 og 12.09

Redaksjon: Nyhetsredaksjonen, Østlandets Blad, Postboks 3110, 110 Ski

Journalistens adresse: Elgfaret 42 A, 1415 Oppegård, telefon privat: 66991008, telefon arbeid: 64855023

Arbeidet med temaet startet i midten av august år 2000. Etter å ha vært utenlands et halvt års tid, kom jeg hjem til Norge og dets priser på kollektivtransport. Gjensynet resulterte i en del tanker rundt prisene på kollektivtransport i Oslo-området. Jeg satte meg fore å undersøke hvordan de norske prisene er i sammenligning med takstene i den svenske og danske hovedstad.

### ***Den sentrale problemstillingen***

Den sentrale problemstillingen var todelt. En av generell og en av spesifikk art:

- 1) Hvordan er prisene på kollektivtransport i hovedstedene i Norge, Sverige og Danmark?
- 2) Hvordan slo prisforskjellene i så fall ut i et konkret eksempel hentet fra Follo, vårt dekningsområde?

### ***Flere underordnede problemstillinger dukket opp underveis***

Den sentrale problemstillingen forble uendret. Men flere underordnede problemstillinger dukket opp underveis. De viktigste:

- hvorfor er prisforskjellene så store?
- hvordan forklarer myndigheter/forskere de store prisforskjellene?
- hva sier den politiske ledelse på fylkeskommunalt og nasjonalt plan om funnene?
- hva sier ledelsen i Stor-Oslo Lokaltrafikk om de høye prisene?

Den viktigste problemstillingen som fulgte i kjølvannet av saken, var rammebetingelsene for kollektivtransport i Norge. Ledelsen i Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) gikk blant annet sterkt ut mot de rammebetingelsene deres drift er underlagt.

### ***Organisering av arbeidet:***

#### ***1) Innhenting av tall***

Takstene til Stor-Oslo Lokaltrafikk er lett tilgjengelig på selskapets hjemmeside eller nærmeste betjente stasjon. Noen telefoner til Sveriges og Danmarks ambassader førte meg videre til informasjonskontorer som kunne fortelle meg hvem som står bak kollektivtransporten i Stockholm og København. Via søkemaskiner på internett fant jeg frem til hjemmesidene til Storstockholms Lokaltrafik og Hovedstadsområdets Trafikkselskab (København). Jeg fant oppdaterte hjemmesider med god informasjon. Ikke bare takstene, men også kart med avstander var lagt ut. Dette ga et godt grunnlag for å foreta en prissammenligning i henhold til min todelte problemstilling. Men først tok jeg noen telefoner til kollektivselskaper og turistkontorer i Stockholm og København. Disse telefonsamtalene var stikkprøver for å forsikre meg om at hjemmesidenes priser var oppdaterte og sannferdige. Jeg spurte således om hva prisen var på gitte strekninger, og kontrollerte at den stemte overens med hjemmesidens

informasjon.

## *2) Sammenligning av tall*

Jeg trakk så ut tall som var mest mulig sammenlignbare. Jeg betraktet avstanden fra sentrum som det eneste direkte sammenlignbare kriteriet. Derfor så jeg på tilsvarende avstander fra sentrum til bopæl i de tre byene. Jeg undersøkte hva du må betale for å reise en gitt avstand, og hvordan prisforskjellene slo ut når det gjaldt enkeltbilletter og ulike former for rabattordninger. Etersom pendlere stort sett bruker månedskort, konsentrerte jeg meg særlig om denne formen for rabatt. Det sentrale spørsmålet var: Hvor mye må en pendler betale for å reise en gitt strekning til og fra jobb? Som eksempel brukte jeg avstanden fra Sonsveien stasjon i Vestby til Oslo sentrum, og sjekket hva pendlere i tilsvarende avstand fra sentrum i Stockholm og København betaler. Sammenligningen avslørte svært store forskjeller. Stockholm-prisen var omlag en tredel av Follo-pendlernes pris. Også i København var takstene for månedskort betraktelig lavere enn SL-takstene.

## *3) Flere problemstillinger dukker opp*

I oppfølgingssaker spurte jeg ulike personer/instanser om hvorfor prisforskjellene er så store. Fylkets samferdselsjef, SLs ledelse og lederen for hovedutvalg for samferdsel trakk alle sammen frem den lave andelen av norske subsidier som hovedårsak.

Jeg ønsket å stille forskere det samme spørsmålet. Jeg antok at de i tillegg til subsidieandelen også ville trekke frem andre faktorer. Jeg prøvde å få kommentarer fra Transportøkonomisk Institutt, men lyktes ikke. Det gjorde derimot riksdekkende media med en gang de tok opp saken. Jeg har vanskelig for å tro annet enn at størrelsen på mediet du representerer, her er av avgjørende betydning for å nå frem. Arbeidet med saken synliggjorde dermed en barriere du ofte kan støte på som journalist i en lokalavis.

Samferdselsministeren stilte derimot opp til intervju. Dessverre var det ikke mulig å oppdrive en båndopptaker i redaksjonen før intervjuavtalen. Det hadde absolutt vært en fordel å ha med seg en slik. Da kunne en i større grad gått inn i ministerens argumentasjon, ettersom en ikke ville brukt så mye energi på å ta notater.

## *Anslag av arbeidstid*

Det er svært vanskelig å gi et estimat over hvor mye tid jeg brukte på denne saken. Innhentning av tall foregikk stort sett innimellom andre saker. Før hovedoppslaget om prissammenligningen jobbet jeg anslagsvis halvannen dag bare med denne saken, men da var alle tallene allerede innhentet. Anslagsvis tre til fire hele arbeidsdager ble brukt på saken.

Oppfølgingssakene var mindre tidkrevende, da de stort sett besto i å innhente reaksjoner og utspill på de funn min prissammenligning munnet ut i. Hver av oppfølgingssakene krevde fra to til seks timers arbeid.

## *Konsekvenser*

Saken førte til omfattende debatt om kollektivtransportens takster og rammevilkår – i vårt lokalmiljø og på lokalt og fylkeskommunalt nivå. Riksmedia plukket opp saken, og dermed ble det også på nasjonalt plan satt fokus på problemstillingen.

Greverud, 15.01.01

Kristin Lilletvedt Strøm