

Offentligt/privat

Hvem styrer busdriften?



FOTO: JØRGEN HANSEN

Kollektiv trafik er ikke en privatsag

Vi er bekymrede for den kollektive trafik. Vi synes, at der bør bestå et tæt forhold mellem borgere, politikere og busselskaber. Det kan muligvis gå fløjten i Århus og Odense, hvor regionerne skal styre busdriften, som sandsynligvis bliver udliciteret. Vi håber, at politikerne under de nye kommunale strukturer stadig vil have fokus på den kollektive trafik. For folk vil jo stadig have forventninger om, at busdriften har en vis kvalitet.

Mange politikere tror, at udlicitering kan føre til, at en privat virksomhed laver fuldstændigt det samme, som en offentlig institution, bare til en lavere pris. Og det ville jo være en perfekt løsning, som de færreste vil være modstandere af. Men erfaringerne viser, at det langt fra altid er tilfældet.

Når en privat aktør overtager en offentlig virksomhed, vil den koncentrere sig om de dele af virksomheden, der giver profit. Det er der hverken noget mærkeligt eller fordægtigt i. I den proces kan der ske nogle uforudsete ting, som er skadelige for samfundet som helhed, selvom det kan være til gavn for den enkelte private virksomhed. Derfor er det afgørende, at udliciteringer finder sted efter en åben debat, hvor alle parter er involveret. F. eks. er det også vigtigt, at sørge for, at et privat monopol ikke blot erstatter et offentligt monopol. Et offentligt monopol er trods alt lettere at stille til regnskab end et privat.

Århus og Odense kommuner overvejer at udlicitere den lokale busdrift. Godt. Men lad os så få alle mellemregningerne med og lad os se på hidtidige udliciteringer af busdriften. Hvis en udlicitering af busdriften fører til et fald i kvaliteten, så bør politikerne åbent og ærligt sige, at det er det de ønsker – og også tage ansvar for det. Det er før set, at udliciteringer fører til kvalitets-sænkninger, som ingen vil tage ansvaret for.

Som FOAs bidrag til diskussionen præsenterer vi her i kort form resultaterne af en undersøgelse, som er foretaget i foråret/sommeren 2005. Vi har fra forskellige vinkler sammenlignet busdriften i

København, Århus og Odense. I København besluttede politikerne som bekendt at udlicitere busdriften i hele hovedstadsregionen. Processen begyndte i 1989. I Århus og Odense har politikerne sat udlicitering på dagsordenen.

Det er oplagt at sammenligne København med de to andre byer, for at finde ud af hvordan en udlicitering virker på en lang række områder: omkostningsniveau, brugertilfredshed, passager-tal, generel trafikudvikling, arbejdsmiljø for chauffører m.m.

Hvad har vi fundet frem til? Bl.a. at den offentlige drevne busdrift er bedre end sit rygte, samt at den private drift i København er præget af en række problemer, som f.eks. større takststigninger end i de andre byer, passagertilbagegang, brugerutilfredshed, relativt dårligt arbejdsmiljø osv.

Vi har i undersøgelsen prøvet at samle den spredte viden på området og prøvet at finde sammenhæng f.eks. mellem passager-tal, takstudvikling og tilfredshed blandt både passagerer og brugere.

Vores analyse viser at både borgere og chauffører er mere tilfredse med den offentligt drevne kollektive trafik. Derfor bør Odense og Århus bevare trafikselskaberne i offentligt regi.

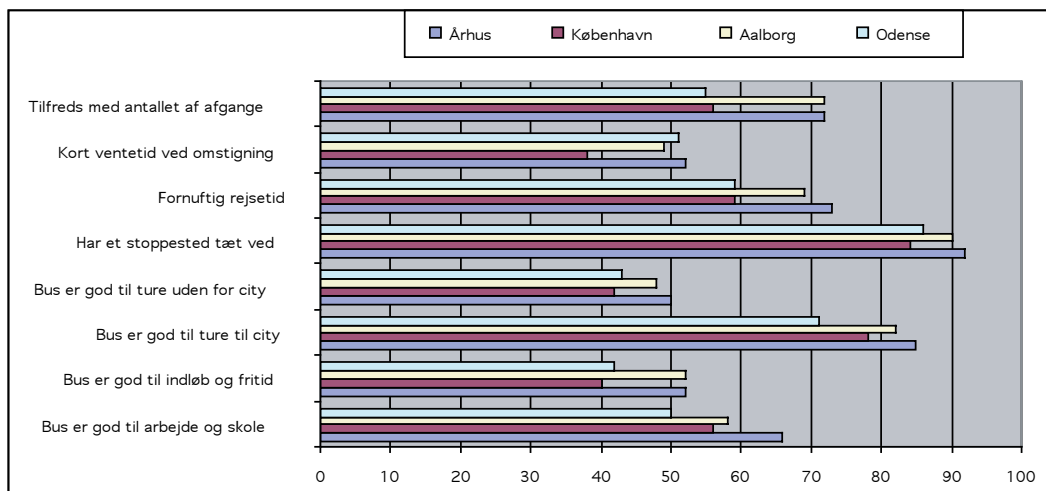
I øvrigt henvises til nedenstående link

[<www.foa.dk/sw142889.asp>](http://www.foa.dk/sw142889.asp)

Er borgerne tilfredse?

Borgerne er mest tilfredse i Århus, dernæst kommer Odense, på sidstepladsen ligger København. Det fremgår af en international undersøgelse af den kollektive trafik, foretaget i 2003.

Undersøgelsen blev kaldt BEST, og den omfattede i Danmark undersøgelser i København, Århus, Odense og Ålborg.

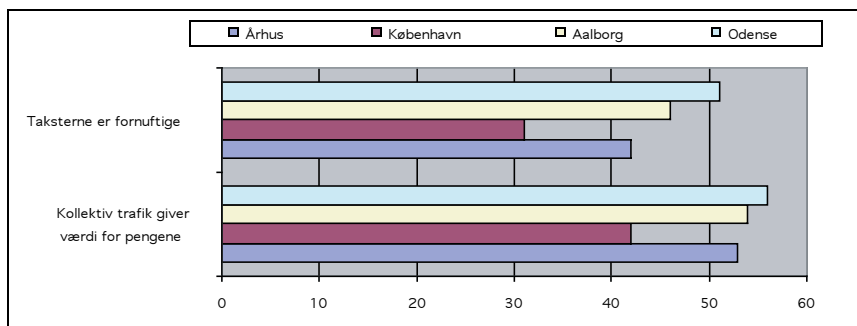


Tilfredshed med busdriften

Der er især markante forskelle mellem Århus og København.

Århus er generelt i top. Ålborg klarer sig også godt, mens Odense kun er lidt bedre end København.

Får vi nok for pengene?

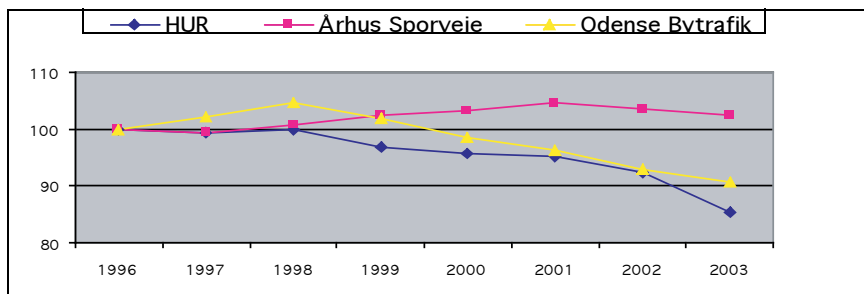


75% af befolkningen i Århus er godt tilfreds med busdriften, i København er det kun ca. 60%.

Den generelle utilfredshed i København med busdriften optræder samtidig med en markant forskel i udviklingen af passagertallet.

Siden 1996 er *antallet af påstigninger* i Århus steget med 2%. I København er den i samme tidsrum faldet med 15% og i Odense med 9%. Århus kommer igen ind på en flot førsteplads. Det skal lige bemærkes, at Metroen i København ikke spiller en afgørende rolle for faldet i passagertallet. Metroen havde sit første fulde driftsår i 2004.

Passagerudvikling – antal påstigninger (1996 = indeks 100)



Takstudviklingen viser det samme billede som med passagerudviklingen. Følgende figur viser Trafikministeriets tal for *takstudviklingen* i de tre byer København, Århus og Odense. Og de giver igen Århus førertrøjen. Man kommer længst for sine penge i Århus. Taksterne er faldet i Århus, mens de er steget betydeligt især i København.



FOTO: JOHNNY JONSSON

Takstudviklingen i faste priser 1997-2004.

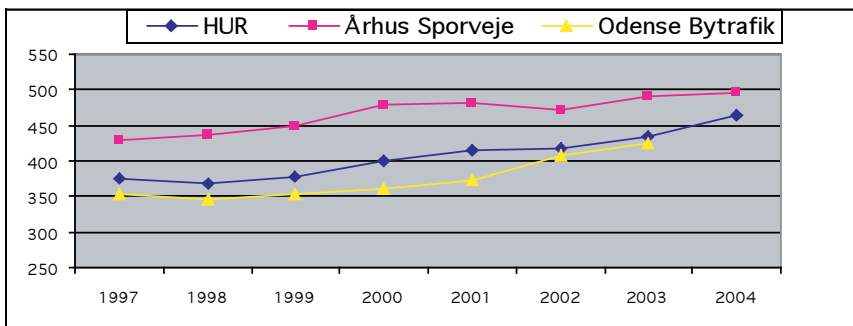


Endelig skal vi se på chaufførernes arbejdsmiljø. Det kunne tænkes, at tilfredse chauffører med et godt arbejdsmiljø var sammenfaldende med tilfredse brugere. FOA har lavet sin egen undersøgelse af chaufførernes arbejdsmiljø i Århus og København. Også den viser et klart billede. 53% af buschaufførerne i Århus gav udtryk for, at de var godt tilfredse med arbejdsforholdene. Kun 30% af chaufførerne i København gav udtryk for dette. 13% af chaufførerne i Århus gav udtryk for, at de »ofte« eller »altid« var stressede. I København er der tale om 22%. 80% af chaufførerne i Århus får altid deres berettigede pauser. Det gør kun 67% i København. 51% af chaufførerne i Århus er tilfredse med vedligeholdelsen af busserne. Kun 29% af de københavnske chauffører er tilfredse med vedligeholdelsen. Og endelig er det interessant, at de århusianske chauffører tror, at deres arbejdsvilkår er dårligere om et år. Chaufførerne angiver selv udsigterne til udligering og privatisering som den primære årsag.

Billigst og mest effektivt – offentlig eller privat?

Vi vil ikke skjule, at det er ganske vanskeligt at sammenligne privat med offentlig busdrift. Bl.a. derfor har vi benyttet os af en del eksterne analyser. Som det fremgår af figuren nedenfor, har vi kigget på vogntimeprisen. Det er driftsudgifterne divideret med antal vogntimer, kørt i perioden.

Vogntimepris i løbende priser. København, Århus og Odense



Kilde: Trafikministeriet og regnskabstal fra HUR og Århus Sporveje for 2004. Det skal pointeres, at vogntimepriser fra 2004 ikke er fra Trafikministeriet, men derimod tal, der beror på opgivelser fra Århus Sporveje og HUR

Ifølge oplysninger fra de to busselskaber er Århus Sporveje i 2004 6 % dyrere end HUR. Vogntimeprisen var i Århus 497 kr. mens den i HUR var 465 kr. Det er ikke nogen dramatisk forskel. Men disse tal fortæller kun en del af sandheden. Konsulentfirmaet TetraPlan gør opmærksom på, at et selskab sparer et sted mellem 15 og 20 kr. pr. vogntime ved at lease busser. De private leaser altid, mens de offentlige endnu ikke er begyndt på det. Det forklarer formentlig en stor del af forskellen mellem København og Århus. Fortjenesten ved at lease ligger bl.a. i, at de ikke betaler så meget i skat. Det er altså en besparelse, som efterlader et hul i det offentlige budget.

Hertil kommer, at chaufførerne ved Århus Sporveje får mere i løn end kollegerne i HUR. Tages der højde for disse forhold er vi tæt på, at kunne sige, at der ikke er forskel i prisen mellem København, Århus og Odense.

Hvad med de offentlige tilskud? I takt med den mærkbare passagertilbagegang i hovedstadsområdet har det offentlige været nødt til at øge sine tilskud ganske kraftigt. Det offentliges tilskud i HUR voksede med 37% fra 1996 til 2003. Men Århus Kommunes tilskud er dog stadig større end i København. Det større taksttilskud er en væsentlig årsag til både stigningen i antal passagerer og i den flotte brugertilfredshed. Odense har oplevet et passagerfald i samme størrelsesorden som København

Konklusion

- Borgerne er mere tilfredse med de offentligt drevne selskaber end den udliciterede busdrift i HUR. Århus med den kommunale busdrift har langt flere tilfredse brugere end København.
- Passagerne er flygtet fra den kollektive busdrift i København, mens den kommunale busdrift i Århus har tiltrukket flere passagerer. Odense har haft et mindre fald. Selvom der kan angives flere forklaringer på dette forhold, så synes faldet i København at være knyttet til den generelle større utilfredshed blandt brugerne.
- Tager man alle mellemregningerne med, er kommunal busdrift ikke dyrere end privat. Og slet ikke hvis man tager kvaliteten med i betragtning.
- De ansatte betaler en stor del af gildet, når private skal ind og tjene penge på offentlige ydelser. Det afspejler sig i en væsentlig højere tilfredshed med arbejdsmiljøet blandt chaufførerne i Århus sammenlignet med deres københavnske kolleger.

Trafikpolitik

Trafikpolitik er ikke et individuelt anliggende. Der er meget store interesser på spil i trafikpolitikken. For det første er der miljømæssige hensyn. Privatbilisme belaster miljøet i tæt bebyggede områder væsentligt mere end den kollektive trafik. Det er øget hyppighed for luftvejssygdomme i storbyer er klart vidnesbyrd om. Der er også sociale hensyn. Ganske mange har ikke råd til at have privat bil. Det gælder ikke mindst ældre. De er afhængig af et vel-fungerende kollektivt trafiksystem.

Som helhed kan man ikke sige, at hovedstadsregionen har fundet den bedste form at løse trafikpolitiske problemer på. Ja selv direktørerne for de private firmaer har blik for at markedsstyringen ikke harmonerer med samfundspolitiske hensyn. Den tidligere direktør i Connex, et af de private busselskaber i Hovedstadsområdet, Hans Christian Baunsøe siger: *»Det nuværende system er ren og skær afregning pr. times kørsel – uden smålig skelnen til, hvordan vi får flere passagerer ind i vores busser. I dag præmieres vi i realiteten for at have færrest mulige passagerer i busserne. For jo færre passagerer vi har, jo mindre slitage, vedligeholdelse og brændselsforbrug er der på vores busser«.*

Vores undersøgelse viser, at den kommunale drift ikke bare er bedre end sit rygte. Det giver også nogle flere trafikpolitiske knapper at trykke på.



FOTO: JENS HASSE

Kollektiv trafik er ikke nogen privat sag

Det kommunale landkort vil ændre sig i de kommende år. Og dermed er den offentlige service også i spil. Nye styre- og selskabsformer lanceres som effektive løsninger på problemerne i den offentlige service.

Mange kommunale politikere tror, at en udlicitering af busdriften vil føre til at man kan bibeholde et højt serviceniveau for færre kroner. Men det kan man normalt ikke. Megen udlicitering er præget af ideologi og en fejlagtig tro på nemme løsninger.

I denne pjece præsenterer FOA resultaterne af en større analyse af busdriften i København, Århus og Odense. Den viser, at offentligt drevne busselskaber hverken er dyrere eller mindre effektive end de private. Både brugere og chauffører i det offentligt drevne busselskab i Århus er mere tilfredse end brugere og chauffører i København, hvor busdriften er udliciteret.



FOA – Fag og Arbejde

Stauings Plads 1-3
1790 København V

Tlf.: 46 97 26 26
www.foa.dk