

## **Göteborgs Spårvägar nära att knäckas**

**Ett dumpat anbud som hållit på att knäcka Göteborgs Spårvägar, en storvinst, en oändlig ström av högtflygande visioner men alldeles för dåligt fotarbete.**

Det är de viktigaste förklaringarna till de stora problemen för kollektivtrafiken i Göteborg just nu.

År 2000 återtog Göteborgs Spårvägar busstrafiken i västra Göteborg efter några år med Linjebuss vid ratten. Men Spårvägens revansch var dyrköpt, enligt den hemligstämplade anbudet åtog sig Spårvägen att köra för 99 miljoner kronor om året. Konkurrenternas anbud låg på 125-140 miljoner.

Avtalet löpte i fem år men med ensidig rätt för Västtrafik att förlänga avtalet ett år i taget till år 2010. Eftersom Västtrafik får mycket busstrafik till låg kostnad har länstrafikbolaget varje år valt att förlänga avtalet.

Hur mycket Göteborgs Spårvägar förlorar på busstrafiken i väster är svårt att bedöma, troligen handlar det om fem-tio miljoner kronor årligen.

### **Underhållet eftersatt**

Spårvägen tjänar ett antal miljoner kronor på spårvagnstrafiken och på övrig busstrafik men sammantaget är vinsten blygsam. Förra året hade Göteborgs Spårvägar en omsättning på 1 438 miljoner kronor och en vinst på endast 8,7 Mkr. Året innan var vinsten endast 3,1 Mkr.

Den pressade ekonomin har medfört att underhållet av bussar, särskilt de bussar som används i väster, gått på sparlåga i flera år.

Bussverkstaden i Majorna återöppnades häromåret, tidigare skickades bussarna till Hisingen eller privata verkstäder. Men fortfarande har verkstaden bara några få reparatörer i tjänst.

När trafikpolisen kontrollerade bussarna vid Frölunda torg för ett år sedan fanns det brister på 21 av 23 bussar, bland annat oljeläckage i motorrum, trasig belysning, felaktig brandsläckare och undermåliga däck.

I juni 2004 tog Göteborgs Spårvägar över busstrafiken på Hisingen och i nordöstra Göteborg från Swebus och Linjebuss sedan företaget vunnit en av de största upphandlingarna hittills i göteborgsregionen. Spårvägen köpte 125 nya bussar, bland annat de olycksaliga gasdrivna ledbussarna från Volvo, och anställde 500 bussförare.

### **Kaos i affärsområdet Buss**

Men den kraftigt utökade trafiken, de omfattande nyanställningarna och omorganisationer av affärsområde Buss höll på att sluta i kaos. Varken bussar eller förare fanns på plats och inom Spårvägen beskrevs övergången som "inte helt friktionsfri". Först nu, efter ytterligare omorganisationer och experthjälp utifrån, tycks affärsområdet ha hittat sina arbetsformer.

1981 genomfördes trafikhuvudmannareformen som innebar att kommuner och landsting fick ansvar för lokal och regional kollektivtrafik och att trafiken började upphandlas. Dessförinnan körde Göteborgs Spårvägar den buss- och spårvagnstrafik i Göteborg som politikerna i kommunfullmäktige och företagets ledning tyckte var lagom. Sedan dess har Spårvägen kört en varierande andel av den trafik som trafiknämnden, GLAB och numera Västtrafik ansett man haft råd att betala. Spårvägen får, liksom andra entreprenörer, betalt för den trafik företaget kör och betalar viten för turer som ställs in.

Vid en hearing i riksdagens trafikutskott i går hävdade Lars-Börje Björfjäll, vd för Göteborgs Spårvägar, att förhållandena mellan länstrafikbolaget och entreprenörerna måste reformeras.

- Det finns inga incitament för operatörerna att få fler och mer nöjda resenärer, hävdade Björfjäll. Vårt varumärke håller på att suddas ut, vi har blivit ett bemanningsföretag.

Björfjäll vill få ökat ansvar för tidtabeller, turtäthet och fordon.

### **Inställda turer och arga resenärer**

Under de senaste åren har länstrafikbolag som Västtrafik skrivit många och långa önskelistor om bättre kollektivtrafik, en strid ström av pressmeddelanden har berättat hur många trafiken håller på att bli men mycket få om ens något om inställda turer, försenade bussar, urspårade spårvagnar och ursinniga resenärer.

Även om många busstrafikföretag slogs ut i den obarmhärtiga konkurrensen under 1990-talet, överlevande bolag tvingades inse att de inte kan bära förluster i all oändlighet och kostnaderna för länstrafikbolagen ökade 40-50 procent på bara några år till följd av dyrare trafikavtal har många bussbolag fortsatt blöda.

Under åren 2001-2005 redovisade Sveriges sex största bussbolag förluster på två miljarder kronor. Mot den bakgrunden är det inte förvånande att underhållet av bussar blivit något eftersatt.

[Ulf Nyström](#)

031-62 41 29 [ulf.nystrom@gp.se](mailto:ulf.nystrom@gp.se)