

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 expert hjälp utifrån, tycks affärsområdet ha hittat sina arbetsformer.

1981 genomfördes trafik huvudmannareformen 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 företags 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.

Trasiga bussar sinkar trafiken

Dåligt underhållna bussar är busschaufförernas största arbetsmiljöproblem. Sämst fungerar Volvos gasbussar.

"De har varit akilleshälen redan från början", säger en av chaufförerna.

Felanmälningar som aldrig åtgärdas. Slarv med service. Bussar som inte haft fungerande värme på veckor, bussar som hackar, hostar och stannar. Stoppknappar ur funktion och bakdörrar som inte går att öppna.

När GP talar med flera av Göteborgs Spårvägars busschaufförer framträder en tydlig bild av Göteborgs busspark. Kvalitén är dålig och bussarnas underhåll är kraftigt eftersatt.

Busschaufförerna menar att undermåliga bussar i kombination med dålig framkomlighet i innerstan är den största orsaken till alla förseningar.

Sämst betyg får Volvos gasbussar.

- Volvos gasbussar hackar så mycket att man får lägga ner hela sin själ för att få dem att överhuvudtaget gå framåt. Bussarnas dåliga kvalité är ett så stort problem att jag ibland är så

mentalt och emotionellt slut efter några timmars körning att jag knappt orkar slutföra passet, säger Dan Högvalls, busschaufför sedan 1983.

Tre fel på en vecka

Hans kollega Ulf Wadefalk har kört buss nästan lika länge. Han ska just påbörja sitt pass och hämtar ut en av de blå ledbussarna från den stora parkeringen utanför verkstadslokalen på Kruthusgatan.

- På en vecka lämnade jag in samma buss på verkstaden tre gånger, med samma fel. Den är fortfarande inte fixad, suckar han och öppnar dörren till förarbåset.

- Bristande underhåll är den största orsaken till alla förseningar. Göteborgs spårvägar vill spara pengar, men i längden kostar det mer. Vi blir sittande i trasiga bussar och blir utskällda av arga resenärer, fortsätter han.

Inne på Göteborgs spårvägars verkstad överröstar en lokalradiokanal ljudet av metall mot metall och en brummande motor. Det luktar motorolja. Tommy Johansson är verkmästare, och han håller med chaufförerna om att bussarna hållit en dålig standard den senaste tiden.

- Vi hinner inte alltid laga felen, eftersom bussarna ska ut direkt igen. Vi har för få bussar. Men vi har aldrig släppt iväg en buss som varit trafikfarlig, säger han.

Vägg i vägg arbetar Volvos egna mekaniker med de kritiserade gasbussarna. Philip Källström kontrollerar bromsarna på en stombuss. Han tycker inte att Volvos bussar är sämre än andra.

-Numera har de blivit mycket bättre. Och MAN's bussar står still mycket de också, säger han och hissar ner bussen på verkstadsgolvet.

[Ulf Nyström](#)

031-62 41 29 ulf.nystrom@gp.se