

Var tredje avgång inte i tid 10.000 spårvagnsturer och 5.000 bussturer ställdes in 2006.

Var tredje buss och spårvagn är försenad eller går för tidigt i Göteborg. 10.000 spårvagnsturer och 5.000 bussturer ställdes in förra året.

Det är för många bussar i vägen, säger Hugo Lepik, planeringschef på affärsområde Spårvagn på Göteborgs Spårvägar.

- Vi har fått många dåliga bussar, säger Dan Paulström, planeringschef på affärsområde Buss på Göteborgs Spårvägar.

Göteborgarna är missnöjda med kollektivtrafiken i stan, många är irriterade på sena och inställda bussar och spårvagnar. Förra året fick Västtrafik ta emot 70.000 synpunkter, 10.000 fler än under 2005.

Under januari-november 2006 inställdes 9.333 spårvagnsturer och 5.000 bussturer.

- Det är fullständigt oacceptabelt, säger Lennart Löfberg på Västtrafik, ansvarig för Stadstrafiken i Göteborg. Jag kan förstå att spårvagnsturer ställs in, det beror ofta på yttre faktorer, men att 5.000 bussturer ställs in är oförsvarbart.

- Göteborgs Spårvägar har köpt dåliga bussar och missköter underhållet, säger Löfberg. När över tio procent av bussarna står i väntan på reparation är det inte underligt att man tvingas ställa in så mycket trafik, säger Löfberg.

Inställda turer kostar

2006 betalade Göteborgs Spårvägar 1,1 miljoner kronor i viten för inställda spårvagnsturer och 8-9 Mkr i viten för inställda bussturer.

- Vi vill ha biljettintäkter, inte viten, säger Löfberg. Men vitena sätter press på Spårvägen. Våren 2005 var 13-15 procent av spårvagnarna i Göteborg kraftigt försenade, i höstas 18 procent.

- Det har blivit svårare att ta sig fram i centrala stan, säger Hugo Lepik på affärsområde Spårvagn. Spårvagnarna fastnar allt oftare bakom bussarna.

Orsaken är, enligt Lepik, att passagerarna endast får stiga på genom bussarnas framdörrar medan påstigning tillåts genom alla dörrar på spårvagnar. Problemen är värst vid Korsvägen där spårvagnar, stadsbussar, regionbussar och flygbussar slåss om utrymmet men stora också vid Nordstan och Chalmers.

Hållplatsen Nordstan skall dock byggas om i år, alla busslinjerna utom stombusslinjerna 16 och 17 får hållplatser vid sidan av spårvägen.

- Det borde vara som på Kungssportsplatsen, säger Lepik. Där har spårvagnar och bussar olika hållplatser och det blir sällan köer.

- Men spårväg är inte tunnelbana, säger han. Förseningarna kan inte bli mycket färre med blandad trafik. Skiljer vi buss- och spårvagnstrafiken åt kanske vi kan ha 80-85 procent av vagnarna i tid.

Till och med november ställdes 9 333 spårvagnsturer in.

- Det är ganska få, säger Hugo Lepik. Under elva månader hade vi 743 259 planerade turer, vi ställde in 1,2 procent.

Tekniska fel

Den vanligaste orsaken till inställelserna var tekniska fel på vagnarna, att föraren kör fel och att spårvagnarna hindras av övrig trafik, ofta i samband med bilkrockar.

När turer dras in beroende på brister hos Göteborgs Spårvägar tvingas bolaget betala viten till

Västtrafik. Till och med november förra året betalades viten för 1 696 turer, cirka 1,1 miljoner kronor.

Under juli-november förra året var endast 67 procent av bussturer i Göteborg i högtrafik i rätt tid eller högst tre minuter sena, 17 procent var försenade och 16 procent för tidiga. 5.000 av 1,6 miljoner bussturer ställdes in 2006.

- 0,3 procent av turer ställs in, säger Dan Paulström på Göteborgs spårvägar. Men det är ändå alldeles för många turer. Vi har jätteproblem med de gasdrivna ledbussarna från Volvo och tvingas använda äldre bussar som börjar bli slitna och därför går sönder.

Eftersatt underhåll

Det eftersatta underhållet gäller i huvudsak bussar som används i västra Göteborg. Två av tre inställda bussturer beror på fordonsfel, en av sex på förarbrist och en av sex på trafik hinder. Paulström har en lång lista över sträckor där bussarna stoppas av annan trafik. Problemen är störst och drabbar flest bussar på Polhemsplatsen med trafikstockningar och korsande spårvagnstrafik, sträckan Nordstan-Drottningtorget med långa köer under eftermiddagarna, Svingeln där köerna blivit mycket längre sedan Gullbergsmotet byggdes om och Järntorget med nedfarten till Götatunneln.

Lennart Löfberg på Västtrafik diskuterar regelbundet infrastrukturproblemen med trafikkontoret i Göteborg.

- Det är bra att Burggrevegatan blir bussgata och att hållplatsen Nordstan byggs ut men sträckan däremellan är svårast att forcera, säger han. Vi måste få busskörfält förbi Drottningtorget och Centralstationen, bilarna får maka på sig.

Anledningar till indragning av spårvagnsturer januari-november 2006

Fordonsfel 1 216

Felkörningar 261

Trafik hinder 205

Skadegörelse 160

Vägtrafikolyckor 114

Signal- eller växelfel 36

Ordningsstörningar 33

Personolyckor 31

Kontaktledningshaverier 22

Fordonsbrist 20

Förarbrist 12

Urspårningar 8

Övrigt 1 255

Totalt 3 373 Göteborgs Spårvägar betalar tio miljoner kronor till Västtrafik

För varje spårvagnstur som är inställd minst en tredjedel av av sträckan betalar Göteborgs Spårvägar 750 eller 1.500 kronor till Västtrafik om indragningen beror på Spårvägens försummelser. Beror indragningen på fel i infrastrukturen eller andra trafik hinder utgår inte vite.

För varje busstur som är inställd och där felet kan anses vara företagets betalar Göteborgs Spårvägar 3.000 kronor till Västtrafik.

[Ulf Nyström](mailto:ulf.nystrom@gp.se)

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