

PRESSMEDDELANDE
27 OKTOBER 2011

BUSSKONTROLLER VAR TIONDE MINUT KRÄVS FÖR ATT LEVA UPP TILL LAGEN

Trots omfattande satsningar på säkra bussar och kontroller efter varje trafikdygn så underkänns kollektivtrafikens bussar allt som oftast vid polisens flygande besiktningar i Västsverige. Just nu genomför Nettbuss och Västtrafik "Projekt 100 %", för att ta reda på om kontroller efter varje linjerunda kan ge fler godkända bussar. Och konstaterar i halvtid att det är just det som krävs. Frågan är vem som ska betala.

– Bussarnas säkerhet är en oerhört viktig fråga för oss. Bara i år har vi lagt 20 miljoner kronor mer än beräknat på vårt arbete med säkra bussar. Men trots detta är det svårt att leva upp till vad lagen säger. Därför har vi valt att genomföra Projekt 100 %, det vill säga 100 procent rätt och noll procent fel, för att ta reda på vad som krävs för att våra bussar ska bli godkända, säger Stefan Magnusson, koncernchef och ytterst trafikansvarig på Nettbuss Sverige.

Projekt 100 % är den största, samlade egenkontrollen i bussbranschens historia. Sammanlagt görs närmare 100 kontroller varje dygn mellan den 24 oktober och natten till den 30 oktober. Projektet är ett initiativ av Nettbuss, men genomförs i samarbete med Västtrafik.

– Den allmänna bilden av bussarna i kollektivtrafiken är att de är trafikfarliga. Vi vill ta reda på hur verkligheten ser ut och vad som krävs för att vända på den bilden, säger Mikael Olsson, trafikchef på Västtrafik.

I halvtid har Nettbuss och Västtrafik redan kunnat konstatera att det minsta som krävs för att leva upp till vad lagen föreskriver är att samtliga bussar kontrolleras efter varje linjerunda. Första dagen fick två bussar tas ur trafik och bytas ut mot reservbussar, andra dagen var siffran fyra, varav en var nästan ny, och tredje dagen hade fyra bussar fått körförbud redan innan lunch – samtliga antingen enligt anmärkningen "oljebemängd motor" eller "oljeläckage", vid sidan av en rad andra anmärkningar av olika dignitet. Slutsatsen är att upp till hälften av bussarna sannolikt behöver bytas ut en vanlig dag, för att leva upp till lagens föreskrifter vid varje givet tillfälle.

Den vanligaste anmärkningen vid en poliskontroll är just olja i motorutrymmet. Problemet är att de flesta bussmotorer sällan håller tätt från början. Samma sak gäller för lastbilmotorer som är snarlika. Skillnaden är dock att medan bussen inte får ha någon som helst olja på motorn, så är det tillåtet på en lastbil.

– Att det finns skräckexempel på dåliga bussar som dyker upp i trafiken råder det inga tvivel om, och det är förstås helt oacceptabelt. Men det vi vill sätta fokus på med det här projektet är hur bra, väl underhållna bussar och till och med nästan nya, under loppet av några timmar, kan gå från 100 procent trafiksäkra till att bli underkända vid en flygande besiktning och hur vi ska hantera detta, säger Stefan Magnusson.

Kärvande säkerhetsbälten är en annan anmärkning som förekommer mindre ofta, men som också leder till att bussen omgående måste tas ur trafik. Även om det bara handlar om ett bälte av 52. Det finns helt enkelt inget utrymme för att saker kan hända längs vägen, även om bussen är i toppskick på morgonen.

Syftet med Projekt 100 % är att spegla den verklighet i vilken dagens kollektivtrafik med bussar bedrivs. Och lyfta frågan om vad som krävs för att leva upp till det som lagen föreskriver i olika delar.

Dagens kontrollbesiktningar av tunga bussar är en annan aspekt där bedömningarna har hårdnat avsevärt hos Bilprovningen. – Det kan rulla in bussar i toppskick, till och med nästan fabriksnya bussar, som blir underkända på flera punkter, säger Stefan Magnusson.

Men att bedriva kollektivtrafik där bussarna går in i depå efter varje linjerunda är ett resurskrävande scenario. I Projekt 100 % har det krävts ett flertal reservbussar som står standby, extra busschaufförer, depåtytor i anslutning till ändhållplatsen, mer service, trafikledning på plats och ökad information till passagerare som får vänta medan bussarna kontrolleras.

– Västtrafiks mål är att dubbla resandet till 2025 och vårt fokus ligger på trafik och leverans. Vi vill förstås att bussbolagen levererar det som vi beställer, det vill säga att de lever upp till kvalitetskraven enligt det som lagen kräver. Men om det betyder att notan kanske fördubblas, då är frågan hur man löser finansieringen, säger Mikael Olsson.

Kontaktpersoner Nettbuss

Stefan Magnusson, koncernchef, Nettbuss Sverige AB.
Telefon: 0709-31 10 00 alt 0303-72 98 60.
E-post: stefan.magnusson@nettbuss.se.

Håkan Hjerpe, teknisk chef.

Telefon: 0730-75 75 73.

E-post: hakan.hjerpe@nettbuss.se.

Kontaktpersoner Västtrafik

Mikael Olsson, trafikchef.
Telefon: 031-62 92 23 alt 072-240 58 94.
E-post: mikael.olsson@nettbuss.se.

Nettbuss AB
Bankgiro: 5776-9242
Org.nr. 556429-0319

Besöksadress
Strandvägen 37 B

Postadress
Strandvägen 37 B
444 31 Stenungsund

t: +46 770 45 65 65
f: +46 303 770 505
e: vaxel@nettbuss.se