



En av Skånetrafikens regionbussar servas på verkstaden för Bergkvarabuss utanför Malmö.

DE ANSTÄLLDA BERÄTTAR

■ Sydsvenskan har intervjuat tio personer som arbetar eller nyligen har arbetat på Mekka Traffics verkstad bredvid Öresundsterminalen. Här servas cirka 150 av de bussar som Bergkvarabuss kör i Malmöregionen åt Skånetrafiken, skolor, företag, turister och idrottsklubbar.

ANSTÄLLD 1
”De gör ingenting ordentligt.”



Det är inte alls bra på Mekka. Men ingen bryr sig. De senaste tre, fyra åren är det bara bullshit även med reparationerna. Bussarna ska bara rulla, hela tiden. Det är så bråttom hela tiden, de gör ingenting ordentligt. De ska bara spara, spara, spara. Det går inte att beskriva.

ANSTÄLLD 2
”Om du åker buss: läs på bussen! Står det Bergkvara så sätt dig inte i den.”



Fusket började redan när bussarna var helt nya. Det tar flera timmar att serva en buss, du har ett helt papper med grejer du ska göra. Men det som kostar pengar hoppar du över, hela tiden. Men du ska ändå stryka det i servicen. Sådant som ska bytas är till exempel tändstift, tändspolar och bromsok.

Ett bromsok kan du renovera till viss del. Sedan är det skrot, då slänger du dem. Men vi har inte fått köpa bromsok. När de är så usla att de sitter fast har

vi stått och klabbat och lumpat i flera timmar och försökt smörja upp dem. Men då håller de bara några dagar, sedan hänger de sig igen. Det rinner rost ur bromsoken. De är skrot, men de köper inga nya ok. Jag har sagt till min fru: ’Om du åker buss: läs på bussen! Står det Bergkvara så sätt dig inte i den.’

ANSTÄLLD 3
”Det värsta är egentligen att det slarvas med bromsar.”



ett jävla slut. Det är helt fruktansvärt.

Det värsta är egentligen att det slarvas med bromsar. Det är fel grejer som sätts dit, det blir inte på rätt sätt. Det kan vara begagnat eller undermåliga grejer, men det kan också vara felkonstruerade grejer som inte ens hör dit. Det snålas så in i helvete på grejer för att vi ska kunna göra ett fullgott jobb. Sedan heter det att vi är idioter allihopa, vi kallas jubelidioter hit och dit.

🔗 Fler berättelser på nästa uppslag

om hur bra bromsbeläggen är. Den är allt som oftast bortkopplad. För att spara pengar. Ett nytt bromsok till en buss kan kosta 10 000 kronor. Men istället kopplar de bort kabeln, säger en mekaniker.

Men hur klarar sig bussarna genom besiktningen?

– Om det inte lyser någon varningslampa om bromsarna i displayen så kan bilprovningen inte se det här. Det görs så att besiktningsmännen inte ser det, säger mekanikern.

Ingen av de anställda som berättar om fusket vågar träda fram med namn. Men Alexander Johansson, som är regionalt skyddsombud på fackförbundet Kommunal, bekräftar att flera mekaniker har berättat om trafikfarliga reparationer:

– Jag har själv hört från dem som jobbar på verkstaden att de tvingas slarva och fuska med reparationerna. Men för mig är det hörsägen. De som verkligen vet är de som jobbar i verkstaden, säger Alexander Johansson.

När busschauffören är klar med sitt arbetspass rapporterar chauffören vilka fel som behöver åtgärdas på fordonet. Men enligt de anställda struntar arbetsledarna ofta i att kontrollera eller åtgärda felen. När nästa chaufför kommer och hämtar bussen vet de inte att felen finns kvar.

Busschauffören Alexander Johansson ger ett exempel:

– Häromveckan körde jag en skolbuss som brukar rulla i Genarp. Jag skrev en felrapport om att bromsarna var helt slut och att fotsteget, som ska fällas ut när man öppnar dörren, inte fungerade. När jag fick tillbaka bussen efter en vecka var bromsarna fortfarande tvärsut. Och sidosteget var bortmonterat, säger Alexander Johansson.

De anställda på verkstaden berättar att det alltid är ont om verktyg. Och när de beställer komponenter som behöver bytas på bussarna går chefen regelmässigt in och stryker beställ-

”Ni kan själva föreställa er hur mycket det skulle skada oss om det skedde en bussolycka på grund av att vi slarvade med våra reparationer. Det har aldrig hänt.”

Simon Sandberg, marknadschef på Bergkvarabuss.

ningarna, så att många av reservdelarna aldrig dyker upp. Istället måste mekanikerna fuska och hitta på nödlösningar.

En mekaniker beskriver hur chefen tvingade personalen att laga en av Skånetrafikens gula bussar på ett trafikfarligt sätt, som kan leda till ett totalt haveri på motorvägen.

– Du kan döda sextio personer i bussen om du gör så. Chefen skriker varje dag om att spara pengar. Men hur ska vi spara pengar om vi dödar sextio människor?



När Bergkvarabuss får höra om vår granskning av företaget drar de ihop tre chefer från huvudkontoret i Kalmar, som tillsammans med de två verkstadscheferna i Malmö försöker dementera det som företagets mekaniker har berättat.

Cheferna tar med oss på en rundvandring genom bussverkstaden. De visar upp tvätthallen, plåtverkstaden

och de stora verkstadshallarna, där bussarna servas och repareras.

Företagets ledning säger att de inte har sett några bevis för att deras bussar är trafikfarliga.

– Ni kan själva föreställa er hur mycket det skulle skada oss om det skedde en bussolycka på grund av att vi slarvade med våra reparationer. Det har aldrig hänt, och det finns ingen anledning att göra ett dåligt jobb och riskera något sådant, säger Simon Sandberg, som är marknadschef och pressansvarig på Bergkvarabuss.

Den egna personalens kritik mot bristfälliga bussar riktas mot verkstadschefen Martin Karlsson, som förnekar att han brukar skälla ut personalen eller tvinga dem att strunta i viktiga reparationer.

– Det stämmer inte. Det är rena påhopp, säger han.

De ansvariga förnekar också att företagets personal har kopplat ut bussarnas låsningsfria bromsar – men

🔗 Fortsättning på nästa sida