



DE ANSTÄLLDA BERÄTTAR

☛ fortsättning

ANSTÄLLD 4
”En dag har man otur, då blir det riktig katastrof.”



Ofta beställer vi reservdelar. Men delarna kommer aldrig, för verkstadschefen stryker beställningarna. Då går man till skrotcontainern och plockar reservdelar som någon har slängt. Eller också drar man om kablarna och lurar styrboxen. Den tar in signaler från ABS-systemet, hastighetsmätaren och allt annat. Och styr exempelvis så att bränsleinsprutningen fungerar eller att dörrarna går att öppna.

Om något inte fungerar går det att dra en kabel och koppla förbi styrboxen – så har man sparat 20 000 kronor. Där pratar vi säkerhetsrisker. Dörrarna kan öppnas i hög hastighet. Och tänk om det blir överhettning. Då lägger bussen av helt. Tänk vad som händer om bussen är full med folk och kör i 90 km/h mellan Malmö och Trelleborg i rusningstrafik. De spelar med människors liv! Än så länge har det klarat sig. Men en dag har man otur, då blir det riktig katastrof.

ANSTÄLLD 5
”Alla tror att allt är bra, men det är som en fasad.”



Det är bara en tidsfråga innan det händer en olycka. Nu kör turistbussarna upp till Alperna, till Val Thorens och Val d’Isère. Det är högt upp längs smala, slingriga vägar. Det är livsfarligt att köra där med dåliga bromsar.

Bergkvara är ett så stort företag så att alla tror att allt är bra. Men det är som en fasad.

ANSTÄLLD 6
”Visst slarvas det med reparationer.”



Det är katastrof på det stället. Det var väldigt dålig stämning, många som inte tyckte om chefens ledarskap. Jag har sett hur folk blivit bestraffade. Jag har sett chefen skrika rätt upp och ner till en rumän: ”Är du dum i huvudet!?”! När de bara hade språkliga svårigheter.

Och visst slarvas det med reparationer. Där fanns absolut saker som man kunde tycka borde bytas ut, men de körde på ett tag till. Men jag vet inte om jag vill skriva under på att det innebär fara för passagerarna. Fast det kan ju ha blivit sämre sedan jag var där.

ANSTÄLLD 7
Chefen sparar mycket pengar genom att inte köpa in grejer. Men stressen dödar alla mekaniker. Det finns inga reservdelar, ändå måste bussen vara klar till morgonen.



ANSTÄLLD 8
”Hur ska vi spara pengar om vi dödar 60 människor?”



Chefen säger åt oss att koppla bort bromsensorn. Men det är farligt, för då vet du inte hur mycket bromsar du har kvar. Och chauffören vet inget heller, de ser det inte på instrumentbrädan. Chefen skriker om att spara pengar. Varje dag, varje dag. Men hur ska vi spara pengar om vi dödar sextio människor?

Bussarna fungerar. Men det är en fråga om tid innan det händer någonting. Bussarna har problem med elektroniken. Kablarna bara klipps av eller kopplas om. Och bilprovningen ser inte att kablarna är feldragna. De ser inte att saker är hopsvetsade och övermålade.

ANSTÄLLD 9
”Nästa gång du trampar på bromsen är den kanske kaputt.”



Om ABS-bromsarna har problem på ena sidan så säger chefen att vi inte ska laga felet, utan klippa kabeln istället. Det är inte bra. Nästa gång du trampar på bromsen är den kanske kaputt.

Fram till 2013 fanns alla reservdelar på lagret. Nu finns inga reservdelar, inte ens bromsskivor och nödhjälmar. Om du går på parkeringen ser du att många bussar saknar nödhjälmar. Om en buss ska till besiktning går man ut och demonterar nödhjälmar från de andra och sätter in i bussen som ska besiktas.

ANSTÄLLD 10
Ingenting är bra där. Alla vill sluta. De hotar folk. De säger: ’Gör du inte så eller så så får du sparken.’ Och mekanikerna får knappt några reservdelar eller verktyg.



läcker olja. Då tvättar man av motorn, fyller i pappren att man har bytt packningen och skickar in det. Sedan är tvåan släckt, säger en annan mekaniker.

– Man kan inte spela med människors liv på det här sättet. Istället för att byta 30 liter olja och en packning för 500 spänn tar de risken att bussen börjar brinna. Och ovanpå det så funkar inte brandsläckningssystemet, säger han.

Hur vet du det?

– Jag har sett det. Jag har sett hur man gör. Brandsläckningssystemet ska funka. Men det gör det inte.

Moderna bussar måste ha ett inbyggt brandsläckningssystem i motorutrymmet. Men flera anställda berättar att brandsläckarna ofta är tomma eller inte besiktas när de ska.

Mekka Traffic förnekar fullständigt att de godkänner bussar som inte har blivit lagade eller att de fuskar med rapporteringen.

– Vi är helt chockade av de här påståendena då vi inte sett några bevis. Det är oerhört allvarliga anklagelser, säger den tekniske chefen Carl Johan Rydh.

Swedac ska kontrollera att Mekka följer regler och rutiner för att kun-

na godkänna sina egna bussar när de har blivit underkända av bilprovningen. Men nu är det drygt två år sedan Swedac besökte Mekka Traffic i Toftanäs. Den gången konstaterades en del brister, men i tillsynsrapporten framgår inte vilka brister det rörde sig om.

När vi konfronterar Mekka med uppgifterna om systematiskt fusk gör företaget ett motdrag: De kallar in två stationschefer från besiktningsföretaget Besikta, som under en hel arbetsdag får kontrollera några av de bussar som finns på bussdepån i Toftanäs. De ska kontrollera om verkstadspersonalen verkligen har reparerat de fel som som gjorde att bussarna blev underkända vid den senaste besiktningen.

– Vi tittade efter om de hade utfört det arbetet. Och vi hittade en del mindre fel, men inget allvarligt. Men vi kunde bara göra ett stickprov och kolla de bussar som de hade inne, säger Joakim Boström, som är stationschef på Besikta i Trelleborg.

Vid revisionen kontrollerade de fyra bussar, där det visade sig att alla besiktningsanmärkningar hade åtgärdats, bland annat en glappande styrlänk och läckage i bromssystemet.

Dessutom granskade besiktningsmännen dokumentationen för fjorton bussar som underkändes i den senaste besiktningen. Resultatet av revisionen blev att besiktningsmännen hade synpunkter på hälften av de åtgärdade bussarna, till exempel på hur bromsprover har genomförts och dokumenterats.

I ett fall hade en buss blivit underkänd på grund av misstänkt oljeläckage i motorn. Men av Mekkas dokumentation framgick att personalen bara hade tvättat av motorn – och sedan godkänt bussen i trafikregistret.

TEXT: DAN IVARSSON
dan.ivarsson@sydsvenskan.se



TEXT: ERIK MAGNUSSON
erik.magnusson@sydsvenskan.se



FOTO: PATRIK RENMARK
patrik.renmark@sydsvenskan.se



■ Nästa avsnitt: MFF-spelarnas buss underkändes fyra år i rad.

FAKTA

Bergkvarabuss och Mekka Traffic

■ Bergkvarabuss är Sveriges största privatägda bussbolag. De har cirka 900 bussar och över 1 000 anställda. De enda bussbolag som är större i Sverige är de internationella Nobina, Arriva, Keolis och Transdev.

Bergkvarabuss grundades 1975 av entreprenören Göran Mellström. Han är fortfarande vd och huvudägare.

Bergkvarabuss hyr ut bussar med förare till företag, föreningar och skolor i hela Sverige. De bedriver också skolskjutstrafik och linjetrafik på många håll i södra Sverige, bland annat för Skånetrafiken, Kronobergstrafiken och Blekingetrafiken.

Bergkvarabuss har också köpt flera andra bussbolag och äger bland annat varumärkena Scandorama, Ölvemarks Holiday, Buss Persson och Traveller Buss. De bedriver också flygbusstrafik mellan Helsingborg och Ängelholms flygplats.

Skånetrafiken betalar cirka 360 miljoner kronor om året till Bergkvarabuss för att de äger och kör regionbussarna på Söderslätt, runt Ystad samt i nordöstra Skåne. De regionbussar som Bergkvarabuss kör från Malmö och på Söderslätt är linjerna 100, 146, 150, 151, 152, 181, 183, 184, 190, 300, 144 och 379.

Mekka Traffic är moderbolag för hela Bergkvarakoncernen, och äger också bussbolagets serviceverkstäder. I Skåne finns sådana verkstäder i Ängelholm, Ystad, Trelleborg, Kristianstad, Broby samt i Toftanäs utanför Malmö. Den anläggning som vi har granskat är Mekka Traffics bussdepå utanför Malmö.

Under det senaste året hade Mekka-koncernen en omsättning på 1,7 miljarder kronor. Vinsten efter finansiella poster var 178 miljoner kronor. Koncernen ägs helt av bröderna Göran Mellström, 66 år, och Ronny Mellström, 63 år.