

SPECIAL

BUSSFUSKET



Cheferna på Mekka Traffic visar upp bussdepån i Toftanäs utanför Malmö. Från vänster: tekniske chefen Carl Johan Rydh, marknadschefen Simon Sandberg, verkstadschef Martin Karlsson, servicechef Roland Rickardsson och verkstadschef Daniel Frej.

☛Fortsättning

erkänner att man ibland stänger av sensorerna, som ska varna när bromsarna är slitna. Det finns inget lagkrav på att bussarna ska ha bromssensorer.

– ABS-automatiken har aldrig kopplats ur. Då skulle man få en enormt tungbromsad buss och ingen skulle vilja köra med den, säger Martin Karlsson.

Cheferna medger också att företaget låter bli att köpa reservdelar som mekanikerna beställer:

– En del mekaniker vill byta ut så mycket reservdelar som möjligt, trots att det inte är något fel på vissa av delarna. Det har förekommit diskussioner om vilka delar som skall bytas då det kan vara svårt att avgöra vid felsökning och bedömning av slitage. Det har till exempel gällt bromsklossar, styrleder, styrboxar och annan elektronik, säger Roland Rickardsson, servicechef på Mekka Traffic.



På busshållplatsen utanför Malmö Central rullar buss 100 mot Falsterbo in och ställer sig bakom buss nummer 146, som ska till Trelleborg. Båda de här linjerna trafikeras av Bergkvarabuss. Och båda bussarna blev un-

derkända vid den senaste besiktningen: bussen som ska till Falsterbo hade problem med bromssystemet och en glappande styrled. På Trelleborgsbussen fungerade inte nödutgången.

HD och Sydsvenskan har gjort ett stickprov och gått igenom besiktningens protokollen för 35 av Bergkvarabussarna som kör för Skånetrafiken eller fungerar som skolbussar i Malmöområdet. Av de bussarna blev hälften underkända vid den senaste besiktningen. Av dem hade åtta stycken fel på bromsarna och fyra oljeläckage i motorn.

Christel Kronqvist pendlar varje dag mellan Malmö och Höllviken och ska just kliva på en av bussarna som underkändes på grund av trasiga bromsar.

– Det är förfärligt om de slarvar med bussarna! Det är mycket motorväg vi åker. Och det skulle vara hemskt om de inte kan bromsa i de hastigheterna, säger hon.

Annika Sievert ska gå på buss 100 för att åka hem till Höllviken.

– Jag har åkt buss i flera år. Jag gillar de här nya bussarna. De är superfräscha. Det finns inget att klaga på.

Har du varit med om någon incident?

”En del mekaniker vill byta ut så mycket reservdelar som möjligt, trots att det inte är något fel på vissa av delarna.”

Roland Rickardsson, servicechef på Mekka Traffic.

– För några år sedan blev det stopp ute på motorvägen. Alla vi passagerare satt kvar och väntade på en ny buss. När den kom så gick vi ombord på en ny buss. Det gick väldigt smidigt.

Vår stickprovsundersökning på 35 bussar innefattade enbart skolbussar och gula linjebussar. Men enligt företagets egen statistik, som även innefattar turistbussar, är det betydligt fler fordon som klarar den årliga kontrollbesiktningen: Bara 27 procent av bussarna från Mekka Traffics depå i Toftanäs blev underkända vid den senaste besiktningen. Det är i så fall bättre än genomsnittet bland alla bussar i Skåne, enligt Bilprovningens statistik.

– Av totalt 151 kontrollbesiktigade bussar under 2016 i Malmö har ingen fått körförbud. Vi har inga trafikolyckor eller stillestånd som har koppling till trafikfarliga fordon. Och en anmärkning på besiktningen innebär inte att bussen är trafikfarlig, bara att det är något som behöver åtgärdas, säger Carl Johan Rydh, teknisk chef på Mekka Traffic.

Men de som arbetar i bussbolagets egen verkstad berättar att företaget även fuskar systematiskt med bussar-

nas besiktningar och efterkontroller.

När en buss ska in på kontrollbesiktning händer det att mekanikerna får skruva loss nödhammare och friska reservdelar från andra bussar för att montera in dem på den buss som ska kontrolleras.

– Det har vi säkert gjort tvåhundra gånger. Vi har till exempel tagit styrstag som legat ute på gården och plockat av det, satt det på en annan buss och kört den till besiktning. Så flyttas grejerna bara runt, säger en mekaniker.

När en buss blir underkänd i besiktningen går Mekka Traffic själva in i trafikregistret och rapporterar att felet är åtgärdat och att bussen är godkänd. Bland mekaniker kallas det för att ”släcka en tvåa”. Mekka-verkstan kan göra så, eftersom den har blivit ackrediterad av myndigheten Swedac att godkänna bussar som har blivit underkända vid besiktningen.

– De släcker tvåorna själv. Men de gör det jätteofta utan att ha gjort vid felet, säger en anställd.

– Bara 25 procent av reparationerna görs korrekt. I 75 procent av fallen myglas det. Om till exempel packningen till motorn är trasig så att det