

BUSSOLYCKAN

SÅ KRINGGÅR BUSSBOLAGET REGLERNA



Nu vittnar flera chaufförer som kör för Bergkvarabuss om hur företaget systematiskt pressar förarna att arbeta mycket långa pass. Nu förbereder fackförbundet Kommunal en stämning mot företaget. Bilden är tagen i ett annat sammanhang.

ARKIVFOTO: SVEN-ERIK SVENSSON

Förarna kan tvingas köra i 14 timmar

Föraren i olycksbussen hade redan kört en timma när bussresan mot fjällen startade. Förarna på Bergkvarabuss tvingas kringgå reglerna, så att de får sitta 12–14 timmar bakom ratten.



Tre barn dog i en bussolycka på E45 i Härjedalen på söndagsmorgonen. Busschauffören hade

■ Chauffören vid den stora bussolyckan i Sveg, där tre barn dödades och många skadades är misstänkt för brott. Brottsmisstankarna gäller vårdslöshet i trafik, vållande till kroppsskada och vållande till annans död.

Men både fackförbundet och andra busschaufförer inom företaget ser det som orimligt att en enskild förare ska hållas ansvarig för den kultur av snålhet och säkerhetsbrister som präglar Bergkvarabuss.

Den 62-årige busschauffören var beordrad att ensam köra en buss full med skolbarn hela natten från Skene söder om Borås till skidorten Klövsjö i Jämtland.

Om bussen inte hade börjat vingla och kört av vägen klockan sju på morgonen skulle hans totala körtid för resan ha blivit nästan tio timmar – vilket är den yttersta gränsen enligt lagstiftningen.

Men busschauffören hade redan kört i ytterligare en timma innan han satte sig bakom ratten i olycksbussen och registrerade sig i färdskrivaren. Först körde han nämligen från hemmet i Varbergstrakten till Bergkvarabuss i Varberg. Där hämtade han en firmabil och körde en timma till på riksväg 41 utmed Viskan upp till Skene.

– Det har inget med hans kör- och vilotider att göra.

Det är att betrakta som en resa till jobbet, säger Simon Sandberg, som är pressansvarig på Bergkvarabuss.

Sydsvenskan och HD har pratat med fem busschaufförer på Bergkvarabuss som berättar att företaget har satt i system att tänja på förarnas körtider och kringgå reglerna om hur länge de får sitta bakom ratten.

– Tyvärr är det mycket fusk. Det har varit mycket ruffel och båg för att få ihop det här med körtiderna, säger en chaufför.

När Bergkvarabuss kör resor från Malmö upp till fjällen eller Vasaloppet i Mora är det vanligt att busschauf-

”Vi får jobba från klockan 7 på morgonen till klockan 23 på kvällen, men får bara betalt för åtta timmar. Och ställer man inte upp på det så får man inga körningar.”

Chaufför som kör för Bergkvarabuss.

fören blir tillsagd att ta en av företagets Volkswagen Caddy-skåpbilar och köra efter långfärdsbussen norrut. Exempelvis två timmar till Ljungby eller tre timmars körning till Jönköping. Där svänger de in på en parkering och byter fordon med varandra. Och föraren som redan har kört skåpbil i tre timmar kan sätta in sitt förarkort i bussens färdskrivare att köra buss i tio timmar till. Och föraren som har kört bussen till Jönköping får ta skåpbilen tillbaka till Malmö.

– Likadant när du kör hem, då blir du avlöst i Ljungby. Du har kört buss hela natten. Sedan ska du köra de sista två timmarna

i personbil. Det är ju livsfarligt. Det här är ju vansinne, det är dumheter. Men säger man nej blir man bestraffad, säger en chaufför.

Om Bergkvarabuss istället låter två chaufförer åka med på hela bussresan blir det betydligt dyrare med både löner och hotellövernattningar.

Bergkvarabuss, som också äger Scandorama och Ölvemarks Holiday, gör likadant när de kör söderut mot Prag eller Alperna. Då får busschauffören köra skåpbil över Öresundsbron, genom hela Danmark och fram till färjeläget i Rödby eller Gedser, där långfärdsbussen väntar. Först när