

Svar på interpellation 2005:37 av Olov Lindquist (fp) om standarden på bussar i Södertälje

Herr/fru ordförande, ärade ledamöter. Olov Lindquist har ställt två frågor till mig:

1. Anser du att du som trafiklandstingsråd har något ansvar för den dåliga standarden på bussarna i Södertälje?
2. Kommer du att ta några initiativ till att förbättra standarden på bussarna i Södertälje, t.ex. genom en tidigareläggning av inköp av nya bussar?

Till att börja med vill jag rätta till några felaktigheter. Enligt Olov Lindquists interpellation underkändes tre av fyra bussar som går i SL-trafik i Södertälje. Sanningen är att ingen av dessa bussar underkändes vid den senaste besiktningen. I början av april 2005 hade dock ca 35 procent av Swebus fordonspark i Södertälje föreläggande om åtgärder och återbesiktning. Ingen buss var belagd med körförbud. Bilbesiktningens anmärkningar gällde framförallt oljebemängd motor, skadade klämskydd, vissa belysningsfel och ojämn bromsverkan på löpaxeln. Det är detta som interpellanten kallar dåliga bromsar. Löpaxelns huvudsakliga funktion är att bära upp bussens totalvikt. Den har mycket begränsad effekt på fordonets bromsförmåga.

Inte heller stämmer Olov Lindquists påstående om att det i det nuvarande avtalet inte finns några specifika krav på servicen på bussarna. Enligt gällande avtal skall trafikutövaren, i detta fall Swebus, noga underhålla och ombesörja service på alla fordon som nyttjas för trafik inom trafikeringsområdet. I praktiken betyder detta bland annat att bussarna tas in för service och översyn var sjätte vecka. Swebus har dock haft problem med eftersläpningar i det ordinarie service- och översynsprogrammet. Problem vid installationen av BussPC, som är en del av arbetet för att förbättra informationen till resenärerna, och vid byte av verkstadschef har gett upphov till vissa eftersläpningar.

Svaret på Olov Lindquists första fråga är att jag som trafiklandstingsråd och styrelseordförande för SL naturligtvis är högste politiskt ansvarige för kollektivtrafiken i Stockholms län, samtidigt är det inte jag som underhåller och servar bussarna personligen. Jag är beroende av att det finns en väl fungerande organisation och väl fungerande avtal, att medarbetarna hos SL och SL:s entreprenörer utför sitt arbete på ett bra sätt, att avtal följs osv. I de flesta fall tycker jag att detta fungerar bra. Att bussarna i Södertälje får förelägganden om åtgärder och återbesiktning och att Swebus underhållsarbete har släpat efter

tycker jag är beklagligt, men det föranleder inte att jag tänker föreslå en tidigareläggning av inköp av nya bussar.

När det gäller interpellantens andra fråga så är svaret att jag redan vidtagit åtgärder för att förbättra standarden på busstrafiken i Södertälje och övriga delar av länet. Det nuvarande avtalet för busstrafik i Södertälje slöts i mitten av nittiotalet och kommer att ersättas av ett nytt i augusti 2006. SL: s styrelse har redan beslutat att sätta kvalitetsfrågorna i centrum för de nya trafikavtalen. Busstrafiken i Södertälje och Kallhäll är de första trafikområdena som kommer att upphandlas enligt SL: s nya upphandlingsinriktning. Detta innebär bland annat ökad fokus på kvalitetsuppföljning (särskilda fordonsinspektioner kommer att göras regelbundet ute på respektive depå), avtalen kommer att innehålla en avtalad kvalitetsnivå som inte får underskridas, kraven på entreprenörens interna kvalitetsstyrning skärps genom fortlöpande och punktvis kvalitetsrevision utifrån entreprenörens kvalitetsledningssystem och genom att betydande del av ersättningen till trafikbolaget görs beroende av pålitlighet och entreprenörens förmåga att ta betalt.

Med detta anser jag interpellationen besvarad.

Anna Berger Kettner