

Svar på interpellation 2007:25 Jan Strömdahl (v) om gamla och bristfälliga bussar

Jan Strömdahl har ställt följande frågor till mig om gamla och bristfälliga bussar

1. Är det acceptabelt att stockholmarna tvingas resa i bussar som i stor utsträckning har säkerhetsbrister?
2. Är det ansvarsfullt mot dem som kör SL-bussarna i den hårda trafiken att de fullt ut inte kan lita på fordonens säkerhet?
3. Vilka åtgärder anser du att SL bör vidta för att förmå entreprenörerna att förbättra det förebyggande underhållet vad gäller bussarnas säkerhet?

Som svar vill jag anföra följande:

Ålderstrukturen för bussarna i SL-trafiken följer de krav som gäller enligt trafikavtalen. Det innebär att vi har en medelålder på maximalt 8 år och att bussarna används tills de är maximalt 16 år - kortare i vissa avtal.

När SL före 90-talet själv körde busstrafiken gällde en maximiålder av 18 år för bussarna. De krav som ställs vid kontrollbesiktning och som gäller säkerheten är oavvisliga. SL:s entreprenörer skall följa de regler som gäller för fordonssäkerhet inklusive de rutiner som gäller vid kontrollbesiktning.

I de fall Bilprovningen upptäcker fel som kan leda till omedelbar fara för förare, resenärer och medtrafikanter, får fordonet inte användas utan beläggs med körförbud, vilket är mycket sällsynt. Däremot förekommer det att bussar får anmärkningar om fel som skall åtgärdas, men det behöver inte innebära att bussarna på grund av säkerhetsskäl är olämpliga att använda i SL-trafiken. Det innebär inte heller att våra entreprenörer bryter mot lagen eller de trafikavtal som gäller för deras verksamhet åt SL. Det är däremot allvarligt om felen inte omedelbart åtgärdas enligt de regler som gäller för anmärkningar vid kontrollbesiktning.

Statistik kan ibland, använt på fel sätt och bli felvisande. I somras hade en av SL:s entreprenörer ca 60 bussar uppställda som hade blivit över när Stockholmsförsöket upphörde. Under tiden bussarna stod uppställda gick den ordinarie besiktningstiden ut och bussarna fick automatiskt körförbud. När sedan bussarna tog i drift till vintertidtabellen besiktades alla bussar och ingen buss användes i trafik med körförbud. Men rent statistiskt fanns det ca 60 SL-bussar, som var belagda med körförbud under en kort period.

Oaktat detta innebär naturligtvis statistik från Svensk Bilprovning en form av indikator på vilket skick bussarna har. De nivåer som anges i interpellationen har föranlett mig att uppdra åt SL att ta en fördjupad kontakt med bussentreprenörerna för att analysera situationen.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 12 april 2007

Christer G Wennerholm