

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-01-13

Diarienummer
TN 2013-0576

Handläggare
Ragna Forslund
08-686 1959

Trafiknämnden
2014-02-11, punkt 17

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svar på skrivelse (S) om bussarnas kvalitet och säkerhet

I en skrivelse om bussarnas kvalitet och säkerhet daterad den 1 oktober 2013 ställer socialdemokraterna följande frågor, som besvaras nedan:

1. Vad ligger bakom den senaste tidens bussolyckor?
2. När får resenärer och förare i innerstaden nya, trygga och fräscha bussar?
3. På vilket sätt har trafikförvaltningen stärkt sin avtalsuppföljning när det gäller fordon och depåer?

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 13 januari 2014.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse skrivelsen besvarad

Förvaltningens svar

Incidenter

Det har som socialdemokraterna påpekar skett ett antal incidenter under år 2013 i busstrafiken. Trafikförvaltningens bussentreprenörer har tillsammans ca 2 200 bussar och drygt 800 000 avgångar i månaden. Även om såväl trafikförvaltningen som entreprenörerna har en nollvision är det med denna volym resor oundvikligt att vissa incidenter inträffar. Angående de två incidenter som socialdemokraterna tar upp i skrivelsen är det den mänskliga faktorn som ligger till grund för olyckorna.

Bussar

I bussavtalen är för bussar stadgat både en maxålder om 16 år och en medelålder om 8 år. I innerstaden har dock en dispens getts för ett 40-tal

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-01-13Diarienummer
TN 2013-0576Infosäk. klass
K1 (Öppen)

etanolbussar som får köras till avtalslut i augusti år 2014 då de kommer att vara drygt 17 år gamla. Enligt den statistik trafikförvaltningen har fått del av inför dispensbeslutet är inte antal incidenter kopplade till åldern på bussen.

I E22 – det nya avtalet för innerstaden och Lidingö – finns samma ålderskrav som i övriga bussavtal. Inga dispenser för avvikelser finns. Det innebär att en del av bussflottan blir kvar, framförallt bussar ägda av SL Finans. I planen för avtalsstarten i augusti 2014 avser Keolis dock att införskaffa ca 170 nya bussar varav 70 är hybridbussar. Det innebär att en rejäl uppryckning av bussflottan kommer att ske då ca 50 % av bussarna kommer att vara helt nya.

Avtalsuppföljning

Trafikförvaltningen har löpande uppföljning av alla delar av avtalen och därmed även av bussar och depåer. Uppföljningen sker bland annat genom:

- Besiktningssstatistik för bussarna – där trafikförvaltningens bussentreprenörer ligger på en högre nivå gällande förstagångsbesiktningar än genomsnittet för landet.
- Uppföljning av varje enskild incident genom att bussentreprenören levererar en rapport efter genomförd utredning. Dialog om förbättringar och högre säkerhet sker löpande.
- Uppföljning av YKB – bussentreprenörerna är enligt lagkrav bundna att genomföra löpande utbildning så att bussförarna uppfyller krav och innehar yrkeskompetensbevis. Yrkeskompetensbeviset är en utbildning för att långsiktigt säkerställa förarens grundläggande kompetens angående regler och bestämmelser, arbetsmiljöfrågor, miljöpåverkan och trafiksäkerhetsfrågor kring person- och godstransporter. Detta ska bland annat förbättra trafiksäkerheten och förarens säkerhet, även vid aktiviteter då fordonet står stilla.
- Kontroller på depåer och fordon genom platsbesök som dokumenteras och följs upp.

Anders Lindström
FörvaltningschefRagna Forslund
Trafikdirektör

Bilaga

Skrivelsen av (S) om bussarnas kvalitet och säkerhet

2013-10-01

Trafiknämnden

Skrivelse om bussarnas kvalitet och säkerhet

En buss ramar en busskur och kör ner ett bullerplank. En buss tappar hjul under färd. Den senaste tiden har det rapporterats om flera allvarliga tillbud med busso-lyckor, samtidigt är uppgifterna om vad som ligger bakom knapphändiga. Olyckorna kan ha orsakats av tekniska fel, sabotage, bristande underhåll eller den så kallade mänskliga faktorn. När en buss skenade vid Slussen i maj 2011 så uppgav föraren att bromsarna låste sig men den tekniska undersökningen visade inga tekniska fel. Vi önskar mer information om vad som orsakat den senaste tidens olyckor samt vad som görs för att förhindra att det upprepas.

Vi önskar också få information om bussparkens genomsnittliga livslängd och eventuella undantag i bussarnas livslängd. Trafiknämnden fattade ju beslut i oktober 2012 om dispens för att använda 46 stycken befintliga bussar i innerstaden i ytterligare 17 månader. Som motkrav sänktes priset för resterande avtalsperiod och entreprenören åtog sig att rusta upp bussarna och besiktiga dem två gånger per år som säkerhetsåtgärd. Detta var ett beslut som Trafiknämnden fattade i enighet och i ärendet stod också att fackförbundet Kommunal tillfrågats och ställt sig positivt till förslaget. Men det finns en oro att bussarna är i sämre skick än vad man tidigare trott. Reservdelar saknas och en del incidenter uppges ha skett då förare skadat sig på grund av servon gått sönder. Frågan är om bussarna är helt tillförlitliga för resenärer, förare, andra trafikanter? Beslut om tilldelning av trafikavtalet E22 för innerstaden väntas i november 2013 och vi undrar om det kommer finnas nya bussar på plats i mars 2014 (17 månader efter nämndens dispensbeslut)?

Brister i avtalsuppföljning har tyvärr skett tidigare. Det finns även oro att entreprenörer med avvikande låga anbud genom sämre fordonsstandard, mindre underhåll eller flyttandet av bussar mellan avtalsområden söker sätt att minska kostnaderna. Resultatet blir sämre standard för resenärer och förare. Bristerna i Täbygaragens infrastruktur föranledde tomgångskörning i vintras för att höja temperaturen i bussen. Det visar också att ett stort ansvar vilar på oss som trafikbeställare och ägare av infrastruktur.

Vi önskar få svar på:

1. Vad ligger bakom den senaste tidens busso-lyckor?
2. När får resenärer och förare i innerstaden få nya, trygga och fräscha bussar?
3. På vilket sätt har trafikförvaltningen stärkt sin avtalsuppföljning när det gäller fordon och depåer?