

## Till Stockholms kommunstyrelse och landstingets trafiknämnd

### Yttrande med anledning av samrådsdokument inför trafikförändringar i SL:s busstrafik from januari 2016

Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet i Farsta stadsdelsnämnd har vid nämndens sammanträde den 24 september 2015 mot bakgrund av den korta remisstiden som förhindrar vår sedvanliga hantering av remisser inom Stockholm bestämt oss för att översända följande yttrande angående samrådsdokumentet om trafikförändringar i SL:s busstrafik from januari 2016 till kommunstyrelsen samt landstingets trafiknämnd.

I det aktuella förslaget är det inom Farsta stadsdelsnämnds verksamhetsområde busslinjerna 181, 182, 184, 185, 165 samt 167 som berörs av olika inskränkningar avseende turtätheten. Eftersom de aktuella linjerna trafikerar bostadsområden av olika geografisk karaktär och inskränkningarna omfattar såväl s.k. högtrafik som lågtrafik under vardagar, kvällar och helger så blir konsekvenserna i slutändan lite olika för våra invånare beroende på var de bor. Här följer därför några korta exempel på dessa försämringar av busstrafiken:

- Linje 165 och 167 betjänar Fagersjö som helt saknar andra kollektiva transportalternativ och är den stadsdel inom stadsdelsnämndens område som är mest beroende av kollektivtrafik för att kunna nå exempelvis tunnelbanan i Farsta Centrum och Högdalen samt pendeltågen vid Älvsjö. I Fagersjö med 3 000 invånare finns en hög andel hushåll med låga inkomster som saknar bil och är helt beroende av en fungerande kollektivtrafik. I området saknas idag den mesta samhällsservicen och förutom en lågprisbutik samt två snabbmatskök saknas samtliga kommersiella tjänster vilket gör de boende än mer beroende av kollektivtrafik än de som är bosatta i andra delar av Farsta. Det finns exempelvis ingen vårdcentral i området och det går ej heller att köpa SL-kort i Fagersjö.

Redan i dag har exempelvis funktionsnedsatta med rollatorer samt barnfamiljer med barnvagn problem med att få plats på bussen. De föreslagna utglesningarna av turtätheten på linje 165 under vardagar samt lördagar innebär att denna situation kommer att väsentligen försämrats. Detta problem är okänt för SL eftersom det inte förs någon statistik över passagerare som inte får plats på bussar.

- Linje 181 och 182 betjänar Sköndal som i likhet med Fagersjö ligger vid sidan av Tunnelbanenätet. På linje 181 finns det samma problem som på linje 165 för funktionsnedsatta med rollatorer och barnfamiljer med barnvagnar att få plats på bussen, den föreslagna utglesningen av turtätheten på söndagar skulle påverka dessa passagerarkategorier negativt. En annan grupp som frekvent använder linjerna är skolungdomar från Skarpnäck och Sköndal som går i skolor i Gubbängen, Hökarängen och Farsta.
- Linje 184 och 185 är två s.k. ringlinjer som betjänar mer höglänta bostadsområden som omsluter Farsta Centrum i alla vädersträck. För dessa linjer föreslås en total indragning av samtliga turer efter kl 19.15 samtliga dagar. De skulle drabba främst resande med rollatorer och barnvagnar samt de barn, ungdomar och kvinnor som nyttjar linjerna av trygghetsskäl under kvällstid.

Sammanfattningsvis är det samtliga berörda hushåll utan bil, skolbarn, ungdomar, barnfamiljer, funktionsnedsatta, pensionärer samt alla de som har andra arbetstider än s.k. kontorsarbetstid som drabbas av de föreslagna förändringarna av busstrafiken för linjerna 181,182, 184, 185, 165 samt 167.

Neddragningarna i kollektivtrafikutbudet innebär ju även på sikt nackdelar ur ett miljö- och klimatperspektiv, då kollektivtrafikens konkurrensfördelar urholkas. SL-visionen om *"en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem som bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion"* riskerar att bli mycket svår att uppnå.

Avslutningsvis tror vi att det angivna besparingsmålet om 100 miljoner för busstrafiken, som motsvarar cirka 1,6 procent av den totala busstrafikkostnaden om drygt sex miljarder i år, inte kommer att uppnås genom de föreslagna förändringarna som berör 133 busslinjer i länet. Detta mot bakgrund av att de på senare år skett en övergång från s.k. produktionsbaserade trafikavtal till avtal baserade på VBP (verifierade betalande påstigna) med resandeincitament med 50 eller 100 procent rörlig ersättning.

De tre stora entreprenörerna Arriva, Keolis och Nobina utför idag busstrafik baserad på såväl de äldre produktionsavtalen som de nyare VBP-avtalen. Skulle de föreslagna förändringarna genomföras innebär det att såväl s.k. vagn- som förarkapacitet frigörs och kan successivt fördelas om från linjer och trafikområden som bygger på produktion till de som baseras på VBP.

I slutändan kan det bli ett s.k. nollsummespel, d.v.s. entreprenörerna som helt naturligt arbetar strikt företagsekonomiskt kan precis som i den gamla Karl Gerhard-kuppletten stämma upp och sedan i kör sjunga ”vi tjänar in på gungorna vad vi förlorar på karusellen”. Förlorare blir alla de invånare i länet som av olika skäl är beroende av en fungerande kollektivtrafik på de linjer som berörs i det aktuella förslaget.

*Lars Bäck (V)*

*Kjell Backman m.fl (S)*

*Mariana Moreira Duarte m.fl (MP)*