



SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET

RATT Rut-avdrag för taxi

Vad skulle samhället och konsumenten kunna vinna?



Rapportförfattare: Monica Renstig, Renstig Consulting Group AB

RATT Rut-avdrag för taxi

Vad skulle samhället och konsumenten kunna vinna?

Innehåll

Sammanfattning	6
Rut-avdrag för taxi – varför då?	8
Vad visar forskningen?	11
Många positiva samhällsekonomiska effekter av Rut-avdrag för taxi	16
Scenario: Vad skulle få Ulrika och Arne att ändra resmönster?	19
Konsument- och samhällsnyttor	23
Beräkningar av effekter – vad skulle samhället vinna	25

Sammanfattning

I den här rapporten har vi räknat på vilken samhällsekonomisk nytta, och konsumentnytta, ett Rut-avdrag för taxi skulle kunna bidra till. Rut-avdraget har då tänkts vara i form av en 50-procentig skattereduktion. Beräkningarna har av praktiska skäl avgränsats till Stockholms län och stad men ska utläsas som ett förslag att omfatta hela Sverige.

Med stöd från forskning kring priselasticitet skulle ett Rut-avdrag på 50 procent för taxi öka antalet taxiresor med från 30 procent till uppemot 95 procent. Forskningen visar också att resenärerna skulle använda taxi som ett *komplement* till kollektivtrafiken, inte som ett substitut. Detta gäller troligen i ännu högre grad för Storstockholm med dess välutvecklade kollektivtrafik än i USA, varifrån forskningen vi hänvisar till är utförd.

Med lägre pris på taxi skulle resenärer i ökad utsträckning kunna kombinera taxi och kollektivtrafik, istället för att köra egen bil hela vägen. Vissa skulle ta taxi till kollektivtrafiken ena resan och åka kollektivt hem, istället för att som tidigare göra två bilresor. Andra skulle samåka rut-taxi med grannen till kollektivtrafiken istället för att de tar varsin bil. En del skulle ta taxi vissa sträckor några dagar i månaden och utnyttja kollektivtrafiken i övrigt, istället för att som kanske idag ta bilen varje dag. *Den totala effekten skulle bli fler taxiresor, men också fler kollektivresor och färre bilresor.*

Utifrån forskningen om en förväntad efterfrågeökning och om att billigare taxi kommer att användas som komplement, har vi gjort antagandet, att personbilstrafiken på sikt kommer att minska med mellan 10 och 30 procent. Effekten ökar sannolikt över tiden då alltför avstår från egen bil.

Beräkningarna är gjorda för länet respektive för innerstaden. För länet räknar vi försiktigt på två alternativ, 10 procent respektive 20 procents minskning, medan vi för Stockholms stad innanför tullarna räknar på något större effekt, 20 procent respektive 30 procent.

För länet skulle effekten bli 87 000 respektive 173 000 färre privatbilsresor. För till och från innerstaden, som varje dag har 215 000 privatbilsresor, skulle dessa minska med 43 000 respektive 65 000 i ett mer optimistiskt perspektiv. Så stora minskningar skulle få stora samhällsekonomiska effekter, med nytta för såväl konsument som samhälle.

Bland annat finner vi att det skulle kunna leda till:

- Avsevärt bättre luftmiljö. De farliga ämnen som framförallt orsakas av dubbdäck skulle på Essingeleden minska med 10 procent. Koldioxidutsläppen skulle minska med minst 11 500 ton per månad. Taxiflottan är betydligt nyare än privatbilsflottan och 55 procent av taxibilarna kör på miljövänliga alternativbränslen som el, gas eller hybrider. Det gör

bara 18 procent av privatbilarna. Det största taxibolaget Taxi Stockholm använder dessutom inte dubbdäck.

- Mellan 52 och 104 färre dödsfall orsakade av dålig miljö och färre lungsjukdomar.
- Kraftigt minskat antal trafikolyckor orsakade av alkohol- och drogpåverkade förare.
- Minskat behov av infartsparkeringar. En trafikminskning om 20 procent skulle frigöra mark motsvarande 12 fotbollsplaner i kollektivnära lägen.
- Mellan 2 100 och drygt 3 000 fler taxiförare skulle behövas i länet, vilket betyder ökade möjligheter till jobb för bland andra nyanlända.
- Minskad svarttaxi då fler skulle köra vitt och bidra till skatteintäkter.
- Minskade kostnader för färdtjänst. Cirka 86 procent av de som beviljats färdtjänst utnyttjar tjänsten sällan samtidigt som de kostar pengar i form av administration för både kommuner och landsting. De skulle istället kunna åka Rut-taxi och få en enklare och mer flexibel resa.
- Minskad trängsel och bättre framkomlighet då mellan 2 800 och 4 000 färre parkerade bilar skulle ta plats.
- Frigjord mark. Idag tar bilarna i innerstaden upp 20 procent av gatuutrymmet. Den beräknade trafikminskningen skulle leda till att detta utrymme för bilar minskade till 15 procent. Frigjord mark kan till exempel användas för bredare trottoarer och cykelfält.
- Färre trafikolyckor. Beräkningar visar på upp till 340 färre trafikolyckor där motorfordon är inblandade.
- Tidsvinster för minskade köer och tid för att leta parkeringsplats på mellan 36 och 56 timmar om året för hantverkare, varutransporter och privatpersoner som behöver bilen.
- På sikt minskat privat bilägande.
- Lägre produktionskostnader för bostäder när behovet av garageplatser minskar.

Rut-avdrag för taxi – varför då?

Vi reser mer och mer. Sedan 1950 har det årliga resandet per invånare ökat från 350 mil till 1480 mil. Vi reser alltså sex gånger längre idag än för ungefär 65 år sedan. Den kontinuerliga ökningen av resor till trots, har sättet vi väljer att resa på i stort sett varit oförändrat sedan 1970-talet.

Det individuella resandet, som till stor del utgörs av biltrafiken, ökade kraftigt fram till mitten av 1970-talet. Detta skedde till största del på bekostnad av det kollektiva resandet, som utgörs av resor med buss, tåg, tunnelbana, spårvagn och flyg. Utvecklingen speglar hur bilen allteftersom fick en mer central roll i samhället. Under den här tidsperioden ökade andelen som väljer att resa med individuella färdmedel från 20 till 80 procent. Samtidigt minskade andelen som valde att resa med kollektiva färdmedel från 60 till 18 procent.

Vi väljer alltså att resa på samma sätt idag som för fyrtio år sedan, trots att vi lever i en tid med ett allt mer ansträngt klimat som kräver att vårt förhållningssätt till transporter förändras. Sedan en tid tillbaka är det ett uttalat mål att öka kollektivtrafikresandet. Siffror från kollektivtrafikbarometern visar att drygt hälften av Sveriges invånare dagligen reser med kollektivtrafiken. I framtiden, menar så gott som alla berörda politiker och myndigheter inom området, behöver däremot än fler välja bort bilen till förmån för kollektivtrafiken, för att skapa förutsättningar för en långsiktig hållbar transportförsörjning. Fler ska dessutom uppmuntras att gå eller cykla och många kommuner satsar på att skapa fler cykelbanor och hålla dem isfria året runt. Det är så tankarna och satsningarna för ett mer hållbart samhälle ser ut från våra politiker.

Trängsel i tunnelbana, spårvagnar, försenade tåg och långa bilköer är samtidigt vardagen för många resenärer, särskilt i våra större städer. Många tar fortfarande den egna bilen till jobbet, av gammal vana, för att det är bekvämt, eller för att de inte vågar riskera att inte komma fram i tid.

Vägen till en mer attraktiv kollektivtrafik och i förlängningen ett mer utbrett nyttjande av den går först och främst via bättre tillgänglighet. När resenären ställs inför valet att endera ta buss/tunnelbana/spårvagn/pendeltåg eller bilen till jobbet spelar faktorer som turtäthet, restid, risk för förseningar och upplevd enkelhet en avgörande roll. För att vinna mark mot den individuella trafiken är det alltså viktigt att kollektivtrafiken anses relevant i den mån att den speglar resenärernas behov och kan erbjuda en viss nivå av tillgänglighet.

Taxi som del av kollektivtrafiken

Vid sidan om bilen är taxi det mest flexibla färdmedlet. Trots att lagstiftningen säger att taxi är en del av kollektivtrafiken, betraktas den knappast som det idag. I praktiken utnyttjas inte taxi, annat än undantagsvis,

av privatpersoner som en del av kollektivtrafiken. Orsaken är förstås att det upplevs som dyrt. En av anledningarna till att det är dyrt att färdas med taxi är att seriösa taxiföretag som betalar skatt har stora skattepålagor. Ungefär 60 procent av taxis kostnader består av skatter och lagstadgade avgifter. Trängselavgifter tillkommer också.

Det totala resursutnyttjandet av hela bilflottan är samtidigt lågt. Vanliga personbilar står i genomsnitt parkerade 95 procent av tiden. Taxibilarna utnyttjas inte heller effektivt. En genomsnittlig körning i en storstad sägs pågå under i snitt 15–20 minuter och de resterande 40–45 minuter står taxin outnyttjad. Samtidigt har taxiföretaget kostnader för chaufförens lön och sociala avgifter under hela arbetspasset, oavsett om någon betalande resenär finns eller ej. Likaså har taxiföretaget fasta kostnader dygnet runt för skatt, försäkring, räntor för bilen och kostnader för värdeminskning med mera. Dessa kostnader måste ju fördelas ut på de betalande passagerarna – och det är ytterligare en anledning till att priset för att åka taxi blir relativt högt. Med ett högre resursutnyttjande med fler betalande passagerare i timmen skulle taxibilarna utnyttjas mer effektivt och sannolikt skulle även priset på varje resa kunna sänkas något.

Taxi utnyttjas därmed mest av särskilda kundgrupper såsom tjänstresenärer och turister eller när utbudet av kollektivtrafik är begränsat. Ett annat stort användningsområde för taxi är i anslutning till andra färdmedel, där den utgör en länk i en längre transportkedja, såsom till en tågstation eller till flyg. En tredje grupp som utnyttjar taxi frekvent är äldre och funktionsnedsatta, och då i hög grad som upphandlad färdtjänsttrafik.

En ökad efterfrågan på taxitjänster från framförallt privatpersoner skulle öka resursutnyttjandet av taxi. Den stora vinsten är emellertid att det skulle ge samhället andra betydande positiva effekter. Om fler ställde bilen skulle exempelvis trängseln på gatorna minska. Gatorna som idag är fyllda av parkerade bilar skulle kunna användas till att exempelvis bredda trottoarerna och ha fler separerade cykelstråk.

Flexibilitet i resandet nödvändigt

Det offentliga behöver ta ett större ansvar för en övergång från privatbilism till andra alternativ. Att minska trängseln i innerstaden genom att införa trängselskatter har haft goda effekter. Ytterligare förslag finns för att minska privatbilismen än mer. Enligt Trafikverket måste antalet bilar i Stockholm minska med 30 procent fram till år 2030 om de klimatmål som satts upp ska kunna nås¹. Samtidigt visar alla prognoser att biltrafiken istället kommer att öka med 30 procent i Stockholmsregionen. Föreningen Gröna bilister konstaterar i en intervju i Dagens Nyheter² att det kommer att krävas mer än bilpooler, elbilar och skattehöjningar för att klara det.

1. Trafikverket: Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser, sid 94.

2. <https://www.dn.se/sthlm/var-tredje-bil-i-stockholm-maste-bort/> 5 mars 2017.

Folk behöver resa för att ta sig till jobb, vänner, nöjen, fritidsaktiviteter och för att göra inköp. Idag är alternativen för konsumenten för få. Service och flexibilitet är för många medborgare inte tillräckliga. Inte alla vare sig vill eller kan gå eller cykla, framförallt inte äldre. Många innerstadsbor anser sig behöva bil samtidigt som de får allt svårare att hitta en p-plats.

Bereder väg för självkörande bilar

I den här rapporten visas varför ett Rut-avdrag för taxi vore bra och hur och på vilket sätt det skulle ge flera ekonomiskt önskvärda effekter genom att skapa såväl samhälls- som konsumentnytta. Ett Rut-avdrag skulle sannolikt även bereda vägen för hur utvecklingen av de självkörande, och eventuellt elektrifierade, bilarna kommer att se ut. Vilka transportmedel resenärerna använder beror i stor utsträckning på vana och en övergång till minskad privatbilism i städer handlar om förändrade vanor. Att varje hushåll köper varsin självkörande bil för sina resor är knappast önskvärt ur ett trängselperspektiv. Det vore troligen bättre att vid varje givet behov av resa istället beställa en självkörande bil som ett komplement till kollektivtrafiken.

Ett Rut-avdrag skulle troligen bana väg för radikalt minskat privat bilägande till förmån för taxi och kanske olika hyrbilsföretag som huvudsaklig ägare av självkörande elektrifierade bilar. Kanske kommer taxi att ha en service- och trygghetsvärd istället för en förare, eller vara obemannad, beroende på vilka behov som finns.

Vad visar forskningen?

Det är av förklarliga skäl komplicerat att beräkna vilka effekter som ett Rut-avdrag för taxi skulle ge. Ett sådant avdrag, eller kraftig prissänkning på en taxitjänst har ju inte tidigare gjorts. För att kunna göra en trovärdig uppskattning måste vi därför göra olika antaganden och skissa på ett antal olika scenarion. Beräkningar av olika samhällseffekter, eller för den del även konsumentnyttor, måste göras i ett intervall av mer pessimistiska respektive mer optimistiska scenarion.

För att kunna göra dessa beräkningar av tänkbara effekter har vi utgått från vad svensk och internationell forskning visar. Utifrån den och med hjälp av fakta och statistik från andra länder och från Sverige för vi därefter ett resonemang om tänkbara effekter.

Hur mycket ökar efterfrågan om priset halveras?

För att kunna uppskatta effekter av en sänkning av priset på taxitjänster måste vi anta att efterfrågan skulle öka med X procent om priset halverades. På nationalekonomi-språk kallas det för en varas eller tjänsts priselasticitet. I Sverige har vi inte funnit några studier som räknat på priselasticiteten just för taxitjänster. Även internationellt finns väldigt få studier på priselasticiteten och knappt några alls som försöker mäta priselasticiteten för olika grupper av resenärer, som exempelvis för enbart privatpersoner som bor i regionen och under dagtid, eller enbart för affärsresenärer eller turister.

Vi har funnit fyra trovärdiga och relevanta studier från USA respektive England som kan fungera som en indikation på priskänsligheten för taxitjänster. Dessa olika forskare har kommit fram till att priselasticiteten för taxitjänster ligger på - 1,22 (Schaller), - 1,052 (Flores-Guri), - 0.8 (Toner, Institute for transport studies som bygger på att forskaren slagit samman olika typer av taxiresenärer (aggregerat mått) samt - 1.9 (Institute for transport studies³.) Den sista studien slår inte samman alla olika slags taxiresenärer i en grupp, utan avser endast ”personer som inte rest på natten eller med tungt bagage”. Därmed är det en studie som sannolikt mest liknar den grupp av vanliga svenskar som vi antar skulle börja använda taxi i större utsträckning på dagtid om priset var lägre.

Dessa beräkningar av priselasticiteten indikerar således att om priset sjunker med 50 procent så ökar efterfrågan med 61 procent enligt Schaller, med 52,6 procent enligt Flores Guri, med 40 procent enligt Toners studie på aggregerade resande och med hela 95 procent enligt Toners studie som avser resenärer som reser dagtid utan bagage.

3. BRUCE SCHALLER: Elasticities for taxicab fares and service availability.
DANIEL FLORES-GURI: An Economic Analysis of Regulated Taxicab Markets.
JEREMY P. TONER, Institute for Transport Studies: The Welfare Effects of Taxicab Regulation in English Towns.

Detta indikerar att en halvering av priset på taxi skulle öka efterfrågan med mellan 40 till 95 procent. Resultaten visar också att priskänsligheten skiljer sig mycket från olika grupper av resenärer där turister och affärsresenärer är betydligt mindre priskänsliga, än personer som reser på dagtid och utan tungt bagage.

När vi⁴ gjort våra antaganden om hur mycket efterfrågan kan förväntas öka i Sverige har vi också funnit svenska studier. Vi har inte hittat någon studie som mätt elasticiteten för taxi, men ett par olika som istället mätt priselasticiteten för kollektivtrafik. Där har man funnit att den är -0,3 i en studie och - 0,36 i en annan. Båda är gjorda på tätorten Linköping⁵. Linköpingsstudierna indikerar att om priset sjunker med 1 procent så ökar efterfrågan med 0,3 procent, (för enkelhetens skull räknar vi här enbart på elasticiteten -0,3) och det betyder att om priset sjunker med 10 procent så ökar efterfrågan med tre procent och vid 100 procent blir det 30 procent. Alltså indikerar detta att för kollektivtrafik skulle en prissänkning på 50 procent ge 15 procent högre efterfrågan.

Kollektivtrafik och taxi är dock inte samma sak när det gäller känsligheten för prisförändringar. Kollektivtrafik betraktas inte som fullt lika flexibel och bekväm som taxi. Vi antar därför att priselasticiteten för vanliga svenskar på dagtid, och med stöd från den amerikanska forskningen, rimligtvis borde vara minst 15 procentenheter högre än för de 15 procent som avser kollektivtrafiken.

Vår slutsats är därför att om priset på taxitjänster skulle sjunka med 50 procent så skulle efterfrågan på kort sikt öka med minst 30 procent och på lång sikt med så mycket som uppåt 95 procent.

Kan billigare taxi ersätta den egna bilen?

Att efterfrågan på taxi ökar behöver dock inte vara samma sak som att också det egna bilkörandet minskar i samma utsträckning. Frågan är i vilken utsträckning som ett ökat taxiresande också leder till att resenärer låter bilen stå, där billigare taxi helt enkelt visat sig bli ett alternativ till att köra med den egna bilen.

I Austin i Texas, USA, har en ny vetenskaplig studie gjorts på effekterna av folks resvanor sedan Uber och liknande billigare taxitjänster tvingats dra tillbaka sin verksamhet⁶. Vi kan således här jämföra lite omvänt; vad hände med resmönstret när Uber förbjöds att fortsatt verka i Austin. Forskarna kom då fram till att 41 procent av de tidigare Uberkunderna övergick till att köra egen bil och hela nio procent valde dessutom att

4. "Vi" står för författaren och en assisterande nationalekonom.

5. Holmgren, J., (2001), "Efterfrågan på kollektiva persontransporter- en studie av lokal och regional kollektivtrafik med fokus på Linköpings tätort", Ekonomiska Institutionen, Linköpings Universitet. Velasco, Sebastian. Priselasticitet och efterfrågan på månadskort: En analys beträffande hur efterfrågan på månadskortet påverkas vid prisförändringar.

6. Robert C. Hampshire: Measuring the Impact of an Unanticipated Suspension of Ride-Sourcing in Austin, Texas.

köpa en helt ny bil. Bara tre procent valde att gå över till att resa kollektivt.

Austin är naturligtvis inte jämförbart med exempelvis Stockholm där kollektivtrafikens utbyggnad, tillgänglighet och pris sannolikt är betydligt mer attraktiv. Det är dock en av få vetenskapliga studier som gjorts på "billigare taxi" och vad som händer när det billigare alternativet försvinner. Studien indikerar att billig taxi då kan bli ett substitut till den egna bilen. Uppgifterna kring hela studien inhämtades sex månader efter att Uber lämnade marknaden, vilket visar att människor är benägna att ändra sina resmönster relativt snabbt.

Ubers inträde på olika geografiska marknader i världen skulle kunna ses som ett test på vad som händer med efterfrågan på taxitjänster när priset sänks (som ett tänkt Rut-avdrag för Taxi) – och om färdmedlet då fungerar som ett komplement eller som ett substitut till kollektivtrafiken.

I studien "Is Uber a substitute or complement for public Transit?" kommer forskarna fram till att billigare taxi i kombination med bra kollektivtrafik kan leda till minskad användning av personbilar. Studien som är från USA mellan åren 2004 och 2015, avser både stora som små städer och forskarna konstaterar att: "We find that the entry of Uber increases public transit use for the average transit agency". Och de gör tillägget: "with Uber having the great impact in larger cities". Folk använder således billigare taxi i kombination med kollektivtrafik. Med Stockholms välutbyggda kollektivtrafik antar vi att effekten dessutom blir större.

Dessa resultat indikerar att om taxi blev billigare, till exempel via en skattereduktion; ett Rut-avdrag, så skulle många sannolikt använda taxi som ett komplement till kollektivtrafiken i Stockholm.

Slutsatsen blir därmed att lägre pris för taxiresor sannolikt skulle leda till att färre personbilar används eftersom resenärer då använder sig av kollektivtrafik i kombination med taxi istället. Fler resenärer skulle troligen välja att resa kollektivt om det vore lika tillgängligt och flexibelt som med privatbil. I förlängningen skulle behovet av egen personbil minska, en del skulle sälja sin bil eller avstå från att äga en andra bil i hushållet.

Minskad trängsel och minskat bilägande

Trängselskatten i Stockholm, som infördes år 2007, har minskat trafiken in till Stockholm på vardagar med mellan 18 och 23 procent enligt en studie från KTH⁸. Halterna av kväveoxider och olika skadliga partiklar har också reducerats på de mest trafikerade innerstadsgatorna.

Fortfarande är emellertid gatorna i innerstaden fyllda av parkerade bilar och fortfarande måste det byggas garageplatser i nybyggda hus.

7. Hall, Palsson, Price; Is Uber a substitute or complement for public transit?

8. J Mattsing: Trängselskatten i Stockholm. En studie om dess effekter och främjande som styrmedel för fordonstrafiken och luftkvalitén.

Boende, besökare och olika slags hantverkare och servicepersonal slåss om parkeringsplatserna i innerstaden på vardagar. För att minska trängseln, och kunna använda gatorna till det de är avsedda för, att köra på, behöver därför sannolikt fler avstå att äga egen bil. För att avstå detta krävs förstås att det finns tillräckligt många attraktiva och flexibla sätt att ta sig fram på.

Trängselskattens syfte var att minska inflödet av trafik och därigenom minska trängseln. Frågan är om skatten hittills haft någon påverkan på själva ägandet av egen bil? En studie vid KTH⁹ ger belägg för att trängselskatten kan ha minskat bilägandet, men konstaterar också att ”det tar tid för folk att anpassa sig och bestämma sig för om de ska sälja bilen”.

Detta skäl är något som en annan studie är inne på¹⁰. I den framhålls att de långsiktiga effekterna av trängselskatten är större än de är på kort sikt. Ett flertal av de val människor gör är ”långsiktiga val” som val av arbetsplats, bilköp och val av bostad. Dessa påverkar inte trängseln på kort sikt, men kan ha stor påverkan på längre sikt. De här två studierna ger således empiriskt stöd för att trängselskatten minskar trafiken på lång sikt och de andra studierna kopplar det teoretiskt till minskad användning av personbilar.

Sammantaget ger alla studierna stöd för att kombinationen trängselskatt, billigare taxi och bra kollektivtrafik skulle minska användandet av den egna personbilen, vilket skulle leda till positiva samhällsekonomiska effekter.

Statistik över bilägandet i Sverige och i Stockholm¹¹ ger stöd åt tanken att andelen som äger en bil i Stockholm faktiskt minskat under senare tid. Sedan 1970-talet har bilägandet per invånare i Sverige dock ökat betydligt; men inte fullt lika mycket i Stockholm, 30 procent, som i resten av Sverige, 55 procent. Men om vi ser till vad som hänt efter trängselskattens införande i Stockholm år 2007 har ägande av egen bil i Sverige ökat med tre procent samtidigt som det i Stockholms kommun har minskat marginellt med 0,3 procent. Ser man enbart till de privatägda personbilarna och exkluderar företagsbilar, uppgår minskningen mellan 2007 och 2016 till fem procent. Siffrorna avser Stockholms kommun, det finns dessvärre inga siffror på hur bilägandet per person ser ut för Stockholms innerstad.

9. Maria Borjesson, Jonas Eliasson et al; The Stockholm congestion charges—5 years on. Effects, acceptability and lessons learnt.

10. J. Eliasson: A cost-benefit analysis of the Stockholm congestion charging system.

11. Miljöbarometern i Stockholms kommun.

Kraftigt minskat rattfylleri och färre olyckor med billigare taxi

Kan billigare taxi hjälpa till att minska antalet trafikolyckor och till och med att minska antalet dödsolyckor? Det är inte helt jämförbart att jämföra Uber-studien med vad som skulle hända om ett Rut-avdrag för taxi infördes i Sverige. För det första är inte Uber-taxi alltid billigare än vanlig taxi i USA, men oftast ligger priset, beroende på när man åker, minst 20 procent under. Den andra konkurrens fördelen i USA, och särskilt i New York, där flera av dessa studier är gjorda, är tillgängligheten. Att jämföra Uber-taxi i USA med billigare taxi i Sverige är således inte helt jämförbart. Prissänkningen är oftast mindre än vad vi tänker oss ett Rut-avdrag skulle medföra i prissänkning i Sverige. Dock har tillgängligheten också betydelse även i Sverige.

Tre olika amerikanska forskningsstudier från 2017 visar alla på kraftigt positiva effekter efter det att Uber etablerade sig på marknaden. Jessica Peck¹² finner i sin studie på New York city att kollisioner orsakade av alkoholpåverkade förare minskade med mellan 25 och 35 procent.

Angela Dills och Sean Mullholland undersöker i sin studie om Ubers inträde på marknaden påverkat antalet trafikolyckor och den allmänna brottsligheten. De hittar bevis för att antalet bilförare som kör påverkade har minskat och att antalet dödstrafikolyckor sjunkit. Forskarna pekar också på att antalet arresteringar gällande övergrepp och andra ordningsbrott sjunkit som en följd av Ubers inträde. De räknar på att antalet trafikolyckor med dödlig utgång minskat med sju procent, och att antalet frihetsberövande av folk som kört påverkade sjunkit med mellan sex och 27 procent. De konstaterar att det tar tid för folk att förändra sina resvanor, men de räknar med att Ubers existens sänker antalet bilförare som kör drogpåverkade med mellan 2,8 och 3,4 procent varje månad.

Den tredje studien är gjord några år tidigare, mellan år 2009 och 2014, i Kalifornien av forskarna Brad N Greenwood och Sunil Wattal och de fann att Ubers inträde på marknaden till och med radikalt bidragit till att antalet mord minskade. De fann att antalet motorcykelolyckor med dödlig utgång minskat med mellan 3,6 och 5,6 procent varje kvartal.

12. J. Peck: New York City Drunk Driving After Uber. NYC University.

Många positiva samhällsekonomiska effekter av ett Rut-avdrag för taxi

Ett Rut-avdrag för taxi i Sverige skulle sannolikt ge många positiva samhällsekonomiska effekter. Inte minst indikerar föregående kapitelns genomgång av forskningsresultat det.

Ett Rut-avdrag på taxi skulle, enligt forskningen, och tillämpat efter svenska förhållanden, öka antalet taxiresor med från 30 procent och upp till 95 procent, beroende på tidshorisont. Inte alla dessa resenärer skulle ersätta den egna bilen helt, men, också enligt föregående kapitelns forskning, finns det mycket som pekar på att resenärer skulle använda taxi som ett komplement till kollektivtrafiken.

En så stor ökning av taxiresandet har vi uppskattat kan ge 10 till 30 procent färre privata bilresor på sikt. Inte hela sträckan, men till vissa delar. Ett Rutavdrag för taxi skulle ge folk, som idag brottas med inställda och försenade pendeltåg, bilköer eller överbefolkade tunnelbanetåg fler valmöjligheter.

Antalet taxiresor skulle öka, men samtidigt skulle antalet kollektivresenärer öka och personbilarna minska. Folk som bor i ytterstads- eller innerstads-förort skulle kunna ta taxi en kortare bit till stationen istället för att som idag köra bil hela vägen till jobbet – och dessutom betala såväl trängselavgifter som parkeringsavgifter. En del skulle välja taxi istället för omaket med att leta efter såväl lediga som dyra infartsparkeringar. Vissa skulle dela taxin till kollektivtrafiken med en eller flera grannar, och på så sätt skulle flera enskilda bilresor sparas. Den som tidigare körde bil till innerstan varje dag, för att bilen ibland behövdes i jobbet, skulle kunna ersätta bilresandet med att istället ta taxi exempelvis fem dagar i månaden och använda kollektivtrafiken resterande dagar. Det skulle spara ett fyrtiotal bilresor (tur och retur) för varje individ i månaden.

Detta skulle minska trängseln både i innerstaden och i länet. Det skulle vara lättare att hitta parkeringsplats för dem som verkligen behöver bilen, som hantverkare, varubud och andra näringsidkare. Tidsvinster kan också mätas i pengar och likaså i värdet av mindre utsläpp då bilförare slipper köra runt i 10–15 minuter, eller längre, för att hitta en ledig plats. Gator i innerstaden skulle kunna användas till det de är tänkta till, nämligen att köra på. Trottoarer skulle kunna breddas och cykelbanor göras bredare.

Luftmiljön skulle också bli bättre om taxi användes istället för den egna bilen. I Sverige är 82 procent av hela taxiflottan max fem år gammal – och släpper därmed ut mindre av farliga ämnen. Hela 55 procent av taxiflottan i Stockholm körs på alternativbränslen, alltså på el, gas, hybrid eller etanol. Det största taxibilsföretaget, Taxi Stockholm, använder sig

inte heller av dubbdäck under vinterhalvåret. Dubbdäcken är det som anses ha störst skadlig påverkan på människors hälsa.

Enligt forskningen skulle ett sänkt pris på taxiresor ge mycket stora positiva effekter på antalet trafikolyckor orsakade av narkotika- eller alkoholpåverkade bilförare. Såväl skador, som minskat antal trafikolyckor med dödlig utgång skulle bli effekten. Forskningen pekar på effekter så stora som mellan 25 och 35 procents nedgång av rattfylleriolyckor.

Svarttaxi blir vit

Andra samhällsekonomiskt positiva effekter av ett Rut-avdrag för taxi är att den nu accelererande svarttaxiverksamheten skulle minska. I Sverige har det de senaste åren skett en etablering av företag med applikationsbaserade (appar) taxitjänster med syfte att koppla samman privatpersoner som erbjuder sig att skjutsa andra privatpersoner mot ersättning. Uber Pop har tidigare försökt etablera sig i Sverige, men stoppades, såväl här som i andra länder, med hänvisning till att verksamheten bedrivs utan tillförlitlig inkomstredovisning till skattemyndigheten.

Precis som när skattereformen Rut- och Rot-avdrag för städ-, respektive byggbranschen infördes och då förvandlade många svarta inkomster till vita, och dessutom ledde till en stark tillväxt i övrigt, kommer vi sannolikt se en liknande utveckling om ett Rut-avdrag för taxi införs.

Ytterligare en positiv effekt är att fler taxiresor skapar arbetstillfällen, det är inte minst en möjlighet för nyanlända att få jobb. Redan idag är taxiförare en viktig inkörsport till svensk arbetsmarknad för utrikes födda. Inom taxi i Sverige är över 45 procent av alla förvärvsarbetande och 56 procent av alla företagare utrikes födda. I Stockholm är andelen utrikes födda troligen avsevärt högre.

Ännu större effekter av ett Rut-avdrag för taxi skulle kunna ske om taxi betraktades som en del av kollektivtrafiken. Idag körs många stora bussar helt eller nästan helt tomma på kvällar och nätter. Det skulle sannolikt vara betydligt billigare för regioner och landsting att dra in "olönsamma bussturer" som kör för ett fåtal resenärer och istället låta dessa personer ta taxi och betrakta detta som en del av kollektivtrafiken. Vinsten med en sådan lösning skulle i delar kunna omvandlas till en skattereform modell Rutavdraget. För att attrahera privatpersoner att enkelt välja den nya lösningen skulle till exempel ett periodmärke med SL i Stockholm inkludera 10–20 taxiresor som till exempel ersätter "buss 111" varje månad.

Ny mobilitetstjänst i Finland utmanar

Det finländska startup-företaget Maas har utvecklat en tjänst som tar ett helt nytt grepp om resandet genom att resorna betraktas som en mobilitetstjänst där olika slags transporter ingår i ett resepaket. Maas står för "Mobility as a Service" och startade för ett drygt år sedan. Produkten är en mobil applikation; Whim-app, som innehåller olika transporttjänster. Intressant är att företaget agerar helt på egen hand, utan etablerade samarbeten eller subventioner och ersättningar från de offentliga transportmyndigheterna. Istället bygger idén på volymtjänster och att förhandling sker med olika taxi- och biluthyrningsföretag.

Tjänsten Whim Urban kostar 49 Euro i månaden och då kan resenären åka ett obegränsat antal kollektivresor och taxiresor inom en radie av 5 km för 10 Euro per tur samt hyra en bil för 49 Euro om dagen. Dessutom ingår lån av en stadscykel. Whim app är något billigare att använda för kollektivresor än ordinarie taxa och många personer tycker det är bra att veta det exakta priset för att åka taxi, förklarar bolaget.

Ett dyrare alternativ, som direkt konkurrerar med behovet av att äga en egen bil, är tjänsten Whim Unlimited för 499 Euro i månaden och då ingår obegränsat antal taxiresor inom en radie av 5 km, obegränsad kollektivtrafik och obegränsad tillgång till hyrbil. Detta koncept är tänkt att konkurrera med ägandet av egen bil. (Taxiförbundet i Sverige har räknat ut att den verkliga kostnaden är 7 750 kr¹³ i månaden för att äga en Volvo V90.)

I Finland, främst i Helsingfors, men även i ett antal andra mindre finländska städer, erbjuder företaget nu sin applikation. I Helsingfors har företaget 20 000 användare. Under våren 2018 börjar företaget erbjuda tjänsten i Birmingham, England. Förberedelser pågår för en snabb expansion i flera städer och länder. Intresset är mycket stort över hela världen, även från myndigheter i olika länder. Utan att det kostar dem något erbjuder ju företaget dem en hjälp att minska det totala antalet fordon på gatorna och därmed minska de miljöfarliga utsläppen då det privata bilägandet förväntas sjunka.

Företaget har genomfört en mindre undersökning bland sina användare där ungefär 200 personer svarade på hur dessa reste före och efter Whim-appen kom in i deras liv. Dessa resultat visar att resor med egen bil minskade från 40 procent till 20 procent av alla resor, att taxiresandet ökade från fem till nio procent – samtidigt som resandet med kollektivtrafiken ökade från 48 till 74 procent av alla resor. Det stärker bilden av den forskning vi tidigare visat, att billigare taxi inte ersätter utan kompletterar kollektivtrafiken.

13. Beräknat på inköpspris 349 000 kr och inkl värdeminskning under fem år, dagliga trängselskatter, boendeparkering, körsträcka om 1500 mil per år, försäkring, slitage, reparationer och service mm. Källa. Taxiförbundets rapport Branschläget 2017.

Scenario: Vad skulle få Ulrika och Arne att ändra resmönster?

Det kan finnas många skäl till att ta den egna bilen till jobbet eller för att göra andra ärenden. De flesta tycker det är bekvämt och flexibelt, särskilt om föraren behöver göra en del ärenden på vägen till och från arbetet. Som att lämna och hämta barn eller att handla mat på hemvägen. För andra utgör inte kollektivtrafiken, som den är utformad idag, ett tillräckligt attraktivt alternativ. Det tar helt enkelt för lång tid och innehåller ofta många byten. Försenade och inställda pendeltåg, trängsel på tunnelbanor och bussar är andra skäl.

Många tar bilen av gammal vana och trots trängselskatt, eventuella svårigheter med att hitta parkeringsplatser och höga parkeringsavgifter är priskänsligheten låg hos många. Bilen kan vara en statussymbol för en del och man vill inte se, eller är inte riktigt medveten om de verkliga kostnader som är förknippade med att äga en egen bil. En del behöver bilen i tjänsten, som hantverkare och säljare och cirka 80 000 bilister¹⁴ i Storstockholm har företagsbil där trängselskatten fram tills nyligen betalats av arbetsgivaren. Ofta tillhandahålls, åtminstone utanför tullarna, gratis parkeringsplats¹⁵.

Avdraget på skatten för resa med egen bil, för dem där tidsvinsten är stor, är ytterligare ett skäl till att relativt många inte tycker det svider så mycket i plånboken att köra egen bil. Reseavdraget har dessutom visat sig fungera som ett incitament för att människor ska välja bilen i stället för kollektivtrafiken. I en utredning från Landsbygdskommittén¹⁴ pekade de på att reseavdraget mest används av välavlönade män i storstadslänen och att det förekommer mycket fusk med de tidsvinster som de påstår sig uppnå med att köra egen bil till jobbet.

Vilka personer som idag kör bil till jobbet skulle då kunna tänkas förändra sitt resmönster om en skattereform, enligt modellen Rut-avdrag, kunde medföra att taxiresan sänks med 50 procent? För vilka skulle taxi vara ett alternativ för en del av resan?

Ulrika är en av dem som sannolikt skulle kunna överväga att ta taxi en del av resan istället för den egna bilen. Hon har i flera år kämpat med försenade eller inställda pendeltåg på sin resa till jobbet som konsult i innerstaden. Hon bor i ytterförort för att hon vill bo närmre naturen och har valt att låta sitt 10-åriga barn gå i en innerstadsskola nära hennes eget jobb och barnets pappa. Efter ett år av ständiga förseningar har hon nu istället börjat köra bil de 28 km till stan, barnets skola och jobbet, trots att hon egentligen skulle föredra kollektivtrafiken.

14. Landsbygdskommitténs slutbetänkande 2016 och debattartikel på SvD Debatt: Reseavdraget ger fördel för man i storstäderna 1 feb/2017.

15. 44 % av alla dem som har tillgång till parkering vid/genom sin arbetsplats har gratis parkering vid arbetsplatsen och 27 % betalar alltid själv parkeringsavgift. Enligt resvaneundersökningen.

Hon lyckas som en löneförmån förhandla fram en parkeringsplats av sin arbetsgivare, vilken förmånsbeskattas. Trängselavgifterna på maxbeloppet 105 kronor, 2 310 kr i månaden, får hon betala själv, likaså bilens bensin och andra kostnader. Hon upplever sig sakna alternativ och tycker resorna till jobbet blir väldigt dyra.

Ungefär åtta minuters bilfärd från Ulrikas bostad ligger tunnelbanan som utgör ett alternativ till pendeltåget. Infartsparkeringarna är få och fullbelagda tidigt på morgonen. Om hon kunde ta taxi till 50 procents lägre pris skulle hon sannolikt välja det till tunnelbanan. Efter Rut-avdrag skulle det kosta henne ca 100 kr om dagen ena vägen eller 2 200 kr i månaden. Hemvägen skulle hon sannolikt fortsätta ta pendeltåget då hon inte har en tid att passa. Hennes totala restid skulle därmed bli tio minuter längre än med de ofta försenade eller inställda pendeltågen, men 15 minuter kortare än med bilen. Både Ulrika själv och samhället skulle vinna på att Ulrika använde sig av kollektivtrafiken i kombination med taxi istället för att köra bil hela vägen in till stan. Köerna på Essingeleden och trängseln inne i stan skulle minska samtidigt som luftkvaliteten skulle bli bättre.

Arne bor i en villa i Täby Kyrkby i norra delen av den växande förorten Täby och han jobbar som konsult vid Skanstull på Södermalm. Kommunen har cirka 70 000 invånare och de närmaste 20 åren ska ytterligare 16 500 bostäder byggas. Täby har ingen tunnelbana, utan enbart Roslagsbanan med ändhållplats Östra Station och beslut finns om att den senare ska dras till city via Odenplan. SL-bussar transporterar resenärer från villaområdena till Roslagsbanans eller tunnelbanans hållplatser. Dessa beslut om väsentligt fler bostäder innebär förstås att såväl biltrafiken som antal resande i kollektivtrafiken kommer att öka.

Arne kör bil till jobbet. Bilen står parkerad hemma på hans garageuppfart och resan till jobbet tar bara 32 minuter, om han kör före klockan 07.00 på morgonen då det i regel inte är köer. Om han kör senare i rusningstrafik tar bilresan 20 minuter längre tid. Köerna är generellt betydligt mindre vid hemresan.

Arne ser inga alternativ till egen bil. Att resa kollektivt till jobbet tar enligt SL-applikationen mellan en timme och 15 minuter och en timme och 40 minuter. Det beror framförallt på att Arnes resa innebär tre – fyra olika transportsätt, nämligen först en promenad till bussen på en km, därefter buss tio hållplatser till Danderyds sjukhus, därefter tunnelbana till Slussen, byte av linje till slutdestinationen Skanstull. Infartsparkeringen vid Täby Kyrkbys station för Roslagsbanan har bara 50 platser som snabbt fylls på och utgör därför inget alternativ. Ibland försöker Arne hitta en p-plats i parkeringshuset vid Mörby Centrum, men då det dels är dyrt och dels ofta är fullbelagt blir det oftast bil hela vägen till Skanstull. Kostnaderna för Arne att köra bil är höga, men han är inte riktigt medveten

om de verkliga kostnaderna och dessutom ser han inga rimliga alternativa färdssätt.

Trängselavgifterna uppgår till maxtaxan 105 kr om dagen, vilket betyder 2 310 kr i månaden. Garageplatsen på jobbet kostar honom 3 500 kr i månaden, således totalt 5 810 kr enbart i avgifter. Bensin, värdeminskning, service och reparationer med mera uppgår, enligt Taxiförbundets beräkningar, till ytterligare 5 458 kr i månaden.

Totalt uppgår således kostnaden för Arne att äga och köra bil till jobbet cirka 11 268 kr i månaden. Ett alternativ till att köra bil hela vägen till jobbet är att infartsparkera vid tunnelbanan i Mörby Centrum. Kostnaden för nio timmars parkering, om han hittar någon plats, uppgår då till 4 356 kr i månaden, alltså 1454 kr billigare i rena avgifter än att utnyttja garaget vid jobbet i Skanstull. Skillnaden i pris upplever dock Arne som marginell och dessutom har han kontrakt med månadsbetalning för garageplatsen vid jobbet. Den restid han sparar värdesätter han också högre.

Skulle då ett Rut-avdrag för taxi få Arne att istället överväga att ta taxi en del av resan? Ja, sannolikt skulle en halvering av priset fungera som ett betydande incitament för honom. Särskilt om grannar och bekanta också skulle börja utnyttja avdraget. Kanske skulle Arne till och med kunna dela taxi med en granne en del av resan.

Arne skulle till exempel kunna använda taxi till att minska de många bytena av transportmedel. Vi tänker oss att Arne väljer att ta taxi till Täby Kyrkbys station vid Roslagsbanan, en sträcka på 2,2 km och som skulle ta sju minuter. Idag skulle den utgiften för 22 arbetsdagar i månaden tur och retur ligga på runt 5 896 kr, alltså något högre än de 5 810 kr som bilen kostar honom enbart i avgifter och oräknat drivmedlet. Drivmedelskostnaden för de 64 km dagligen till och från jobbet ligger på runt 1 425 kr. Ett månadskort på SL kostar honom 830 kr.

Med denna beräkning, med även de direkta utgifterna för drivmedel respektive månadskort, kostar resan med egen bil honom 5 810 kr + 1 425 kr = 7 235 kr, medan en oreducerad taxiresa i kombination med SL skulle gå på 6 726 kr. Denna skillnad på drygt 500 kr i månaden är sannolikt för liten för att Arne skulle överväga att åka kollektivt. Dock skulle den totala restiden från bostaden till Skanstull halveras om Arne tog taxi till stationen, och uppgå till 45 minuter enkel väg. Den restiden skulle stå sig bra jämfört med 32 minuter i bil, om han kör före kl 07:00, eller de 50 minuter som det tar med köer. Men utgifterna skulle bara vara drygt 500 kr högre för Arne med att köra bil och slippa trängseln i kollektivtrafiken, det skulle sannolikt inte vara tillräckligt för att han skulle välja bort att köra egen bil.

Om priset på taxi däremot halverades skulle det troligen leda till att Arne förändrade sitt transportval till jobbet. De totala månatliga utgifterna för honom per månad skulle då vara för taxi 2 948 kr plus SL-kort 830 kr

= 3 778 kr per månad jämfört med de totala utgifterna för att köra bil på 7 235 kr.

Det skulle således vara 3 457 kr billigare per månad samtidigt som restiden i stort sett skulle vara densamma. Och om han delade taxi med en granne till Roslagsbanan skulle kostnaderna bli 2 304 kr för var och en istället för deras sammanlagda månadsutgift för två bilar på 14 470 kr. Medvetenheten om dessa skillnader i pris och kortare restid skulle troligen få Arne, och eventuella grannar, att ändra resmönster.

Konsument- och samhällsnyttor

Såväl konsumenten som samhället skulle ha nytta av lägre pris på taxi. Nedan har vi försökt lista dessa nyttor och delat upp dem i konsument- respektive samhällsnytta. I vissa fall kan nyttan vara minst lika stor för både konsument och samhälle och nyttorna kan även överlappa varandra. Listan gör inte anspråk på att vara fullständig, på längre sikt kan sannolikt fler nyttor tillkomma.

Konsumentnytta	Samhällsnytta
Minskad trängsel, bättre framkomlighet både för kvarvarande bilister, gående och cyklister.	Minskad personbilstrafik leder till minskad trängsel och bättre framkomlighet både för bilister, transporter, gående och cyklister.
Bredare trottoarer och mer plats för cykeltrafik.	Färre gatuparkerade bilar leder till frilagda ytor som kan användas till bredare trottoarer och cykelfiler.
Bättre miljö då äldre bilar byts ut mot moderna taxibilar som ofta körs på miljövänliga alternativbränslen.	Bättre miljö, särskilt i innerstaden, då äldre bilar byts ut mot yngre taxibilar som oftare körs på miljövänliga alternativbränslen.
Mindre trafik leder till färre olyckor.	Minskade kostnader för trafikolyckor och dess dyrbara konsekvenser.
Kraftigt minskad risk för trafikolyckor orsakade av droger och alkohol.	Minskade kostnader för drog- och alkoholrelaterade trafikolyckor och dess konsekvenser i form av sjukhusvård, rehabilitering, sjukskrivning mm.
Snabbare resor till jobbet då taxi kan utnyttjas som del av kollektivtrafiken.	Minskade kostnader och mindre behov av parkeringsplatser på gator och infarter.
Tidsvinster för näringsidkare, hantverkare, varubud med flera som spar tid för att leta p-plats.	Tidsvinster är lika med ekonomiska vinster för såväl näringsliv som samhälle.

Konsumentnytta	Samhällsnytta
Lägre produktionskostnader för bostäder då behovet av garageplatser minskar vilket i sig kan leda till lägre hyror.	Minskade kostnader för anläggning av nya parkeringsplatser samt mindre behov av parkeringsvakter.
Enklare och mer flexibelt resande för äldre och funktionshindrade som, ofta med besvär, beviljats färdtjänst. Dessa skulle istället kunna utnyttja Rut-taxi.	Minskad efterfrågan av färdtjänst. Kraftigt minskade administrativa kostnader för hantering och beviljande av färdtjänst.
Ökad mobilitet och högre livskvalitet för alla med och utan körkort/bil.	Ökade skatteintäkter då svarttaxi kan omvandlas till vita resetjänster.
Fler valmöjligheter och större flexibilitet i resandet när mobilitet ses som en tjänst, enklare att boka och beställa (app).	Minskade vägtrafikkostnader då privatbilismen skulle minska, vilket är ett uttalat miljömål.
Mycket mer flexibelt och tryggt resande och ökad livskvalitet om taxi kan användas istället för bussväntan. Tryggare inte minst för unga och äldre samt nattarbetare.	Minskade kostnader för delar av kollektivtrafiken då Rut-taxi kan ersätta gles eller utebliven kollektivtrafik.
Nya jobb och företag – en chans för inte minst nyanlända.	Nya jobb och företag – fler i arbete och minskad arbetslöshet.
Fler kan välja att bo i yttre förorter där bostadspriserna är lägre och utnyttja taxi till fungerande kollektivtrafik.	Attraktionskraften för bostäder i ytterområden ökar och ger större möjligheter för fler att kunna arbeta inom en större radie.
Minskat behov av att äga en egen bil, vilket leder till lägre totala resekostnader.	Minskade kostnader och effektivare resursutnyttjande av taxi leder på sikt till färre bilar.

Beräkningar av effekter

– vad skulle samhället vinna?

Vad blir då de rent samhällsekonomiska effekterna på att införa ett Rut-avdrag för taxi? Det är naturligtvis omöjligt att exakt beräkna varje uppskattad effekt i kronor, utan vi gör istället antaganden av vad som sannolikt skulle bli effekten och försöker kvantifiera dessa effekter. I tillämpliga fall söker vi ekonomiskt beräkna effekterna. Vi utgår från forskningen och resonemangen från de föregående sidorna och försöker nu konkret tillämpa dessa på verkligheten.

I det följande tänker vi oss att Rut-avdraget skulle ges till privatpersoner och att skattereduktionen skulle uppgå till 50 procent. (som för städtjänster). För att förenkla har vi valt att koncentrera våra beräkningar till Storstockholm.

Vissa av de positiva samhällseffekterna gäller främst hela länet, som fler jobb för nyanlända och minskat behov av infartsparkeringar. Andra effekter är mest intressanta för innerstaden, som minskad trängsel och frilagda parkeringsytor. Vi har därför delat upp beräkningarna i effekter för länet respektive för innerstaden. Denna gräns är inte exakt och ibland överlappar de varandra.

Tänkbara effekter i länet

866 000 bilresor varje dag i Stockholms län

Varje vardag gör Stockholms läns invånare 2,1 miljoner¹⁶ resor. Fyra av tio åker bil, tre av tio kollektivt. Enligt Resvaneundersökningen görs 866 000 bilresor i länet varje vardag. Av dessa bilresor går 215 000 till eller från innerstaden. Resterande 651 000 bilresor sker till största del mellan olika kommuner i den norra eller södra länshalvan, en mindre del kör mellan länshalvorna eller till och från de närliggande länen Sörmland och Uppland.

Långt ifrån alla resor sker till från och arbetet, bara 37 procent på vardagar. Ett Rut-avdrag för taxi skulle förstås få effekt på alla slags bilresor, som resor till vänner, nöjesresor, inköpsresor och resor för äldre. Det kan också vara viktigt att hålla i minnet att alla resor, oavsett om det är en kort resa till livsmedelsbutiken, eller en längre till fritidsstället, räknas som en enda resa i statistiken från Resvaneundersökningen.

16. Stockholms läns resvaneundersökning 2015 bygger på enkäter med boende i länet. Yrkestrafik som taxi och varu- och budtransporter eller resor för hantverkare ingår inte.

320 000 personer tar bilen till jobbet varje dag

Vi väljer att först belysa vilka effekter just jobbresor i länet skulle få på trafikmängden och luftkvaliteten. I antal betyder de 37 procenten att 320 000 personer tar bilen till jobbet och hem varje vardag. I snitt är enkelresan 15 km och tar en dryg halvtimme, en del av resorna går till innerstaden, andra jobbresor till samma eller andra kommuner i länet. Ingen kan exakt veta hur mycket det privata personbilsresandet skulle minska med. Effekterna skulle troligen bli olika stora beroende på var i länet man har sin arbetsplats i förhållande till sin bostad och beroende på om arbetsgivaren tillhandhåller en gratis parkeringsplats eller ej.

Eftersom både bostad och arbetsplats ligger utanför innerstaden för majoriteten av dem som gör bilresor, gör vi en mer försiktig effektberäkning och antar att för hela länet (oavsett om de kör till innerstaden eller i samma eller någon annan kommun) så skulle mellan 10 och 20 procent (istället för 20 procent respektive 30 procent) på sikt avstå från att köra egen bil till jobbet om ett Rut-avdrag infördes.

Det betyder att om 10 procent färre tog bilen hela vägen till jobbet och hem skulle det ge 32 000 färre personbilar på vägarna i länet. Om vi istället räknar med att effekten blir 20 procent färre bilar skulle det innebära 64 000 färre bilar.

Det skulle få stora effekter på luftkvaliteten. Bertil Forsberg, professor i miljömedicin vid universitetet i Umeå, har räknat på vad minskade partikelutsläpp skulle kunna betyda och kommit fram till att en minskning av biltrafiken med 100 000 bilar skulle leda till ett 60-tal färre förtida dödsfall per år plus annan sjuklighet som också kan kopplas till avgaser. I vårt fall betyder det att 32 000 respektive 64 000 färre personbilar skulle leda till 19 respektive 38 färre dödsfall.

Mellan 87 000 och 173 000 färre privata personbilsresor ger stora samhällseffekter

Om vi istället för att enbart titta på jobbresorna bedömer vilken effekt ett Rut-avdrag sannolikt skulle få på trafikmängden för alla 866 000 privata bilresor som dagligen görs i länet så handlar *försiktiga prognoser om mellan 86 600 och 173 200 färre bilar*. (Räknat på 10 respektive 20 procent färre bilar). Det vore en god bit på väg mot det mål om 30 procent färre bilar i länet fram till 2030 som såväl Trafikverket¹⁷ som många kunniga trafikdebattörer anser Stockholm bör ha.

Nedan beskrivs de effekter som en så stor minskning av biltrafiken skulle ge.

17. Trafikverket: Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser, sid 94.

- **Kraftigt minskat antal trafikolyckor orsakade av alkohol- och drogpåverkade förare**

Varje år skadas¹⁸ runt 1 300 personer så svårt i trafiken i Stockholms län att de måste vårdas på sjukhus. Därtill dör ungefär 19 personer i trafikrelaterade skador. Av de skadade misstänks 163 ha varit påverkade av alkohol eller droger, av de döda antas i statistiken att 22 procent var påverkade, motsvarande drygt fyra personer. Det finns ett mörkertal då långt ifrån alla trafikolyckor rapporteras, särskilt inte om skadorna inte är allvarliga eller när droger är inblandade. Från befintlig statistik utgår vi ändå ifrån att ungefär 167 personer i Stockholms län skadas allvarligt eller dödas i alkohol- eller drogrelaterade skador årligen.

Den forskning vi tidigare redogjorde för från USA när Uber, i form av billigare taxi, inträdde på marknaden visade nedgångar på mellan 25 och 35 procent av de drogrelaterade trafikolyckorna. Tillämpat på Stockholms län indikerar detta att *mellan 42 och 59 färre personer skulle skadas eller dödas om taxipriserna sjönk.*

- **Färre dödsfall orsakade av dålig miljö**

Mellan 87 000 och 173 000 färre bilar skulle ge 52 respektive 104 färre förtida dödsfall när vi tillämpar professor Forsbergs beräkningar ovan.

- **Bättre luft ger färre lungsjukdomar**

Inte bara rena dödsfall bör räknas in som konsekvens av trafiken. Enligt en schweizisk forskare, kemisten Norbert Heeb¹⁹, släpper äldre bilar ut betydligt mer av giftiga ämnen i form av bland annat sotpartiklar än nyare bilar. Han finner också i sin studie att direktinsprutande bensinmotorer släpper ut betydligt mer av dessa partiklar än vad en dieselmotor med partikelfilter gör. Dessa fina sotpartiklar hamnar i lungorna hos människorna, och partiklarna försvinner aldrig när de väl kommit in i kroppens system. Partiklarna är så fina att de kan ta sig igenom membranen i lungornas alveoler och därmed sprida sig till kroppens blodomlopp.

I Stockholm har man satt som kvalitetsmiljömål att halterna av partiklar, PM10, som årsmedelvärde inte får vara högre än 40 mikrogram per kubikmeter luft. Partiklar som är mindre än tio mikrometer i diameter (PM10) kan när de andas in nå ner i lungorna och orsaka lungsjukdomar. Dessa partiklar påverkas stort av vägdamm som bildas genom slitage av vägbanor på grund av användning av dubbdäck

18. Trafikanalys: Vägtrafikskador i sjukvård.

19. <https://www.empa.ch/web/s604/soot-particles-from-gdi>

samt av sandning. Det är framförallt minskad användning av dubbdäck genom förbud som påverkat att vissa gator nu uppvisar väsentligt lägre halter. På Essingeleden och E4 vid Lilla Essingen har de skadliga partiklarna minskat med 20 procent under de senaste 10 åren.

Vägtrafikens avgasutsläpp påverkar också naturen genom utsläpp av försurande, gödande och ozonbildande ämnen förutom att det skadar människors hälsa, menar Naturvårdsverket. Förbränning av fossila bränslen som bensin och diesel ger upphov till utsläpp av koldioxid vilket bidrar till växthuseffekten och har en negativ påverkan på klimatet. Vägtransporter svarar för ungefär 30 procent av de svenska utsläppen av koldioxid och andelen fortsätter stiga i takt med att vägtrafiken ökar. Äldre bilar och lastbilar står för betydligt högre klimatpåverkande utsläpp.

Den stockholmska bilparken är betydligt äldre än de taxibilar som kör i Stockholm. Medan andel svenskar²⁰ som kör en bil som är högst fem år gammal är 43 procent, är 82 procent av taxibilarna i länet högst fem år gamla. Andelen bilar bland stockholmarna som körs på miljövänliga alternativbränslen är bara 10 procent, medan andelen taxibilar som gör det är hela 55 procent. Det största taxibolaget, Taxi Stockholm, använder inte heller dubbdäck, vilket är det som påverkar de skadliga PM10-halterna mest.

● **Sänkta PM10-nivåer ger bättre luftkvalitet**

En minskning av det privata bilresandet i länet med 10 – 20 procent skulle sannolikt sänka PM10-halterna lika mycket. På Essingeleden skulle det sänka PM10-nivåerna från 25 mikrogram per kubikmeter till mellan 22,5 och 20.

Naturligtvis skulle även de ökade taxiresorna bidra till att öka utsläppen, men inte alls lika mycket eftersom taxiflottan är nyare och i betydligt högre grad körs på alternativbränslen. Vi har här avstått från att räkna in effekterna på sänkta PM10-nivåer eftersom dessa är komplicerade att beräkna, men då dubbdäcken är den stora boven och Taxi Stockholm ej använder detta så blir utsläppen av PM10-halter väsentligt lägre.

● **Minst 11 500 tons lägre koldioxidutsläpp varje månad**

Koldioxidutsläppen skulle också minska kraftigt om biltrafiken i länet sjönk med mellan 10 och 20 procent. Vi har här räknat på att en genomsnittlig resa till jobbet i länet, som enligt Resvaneundersökningen är 15 km, det vill säga 30 km fram och åter. För en medelstor bil uppgår utsläppen av koldioxid till 0,006 ton koldioxid²¹ för denna

20. Uppgifter om åldern på bilar saknas för Stockholms län. Generellt är dock bilparken i Stockholms län nyare än för Sverige som helhet och ligger därför troligen några procentenheter högre än den för hela Sverige.

21. Källa: Utsläppsrätt.se.

stäcka. För en biogasbil, som nästan 40 procent av taxibilarna kör på, är koldioxidutsläppen bara 0,001 ton för samma sträcka.

Det betyder att en *10 procentig minskning av bilresandet i länet skulle ge närmare 11 500 tons lägre koldioxidutsläpp varje månad*. En 20 procentig minskning skulle ge 22 800 tons minskade koldioxidutsläpp. Motsvarande resor med en biogasbil, som många taxibilar använder, skulle ge 83 procents lägre koldioxidutsläpp varje månad.

- **Minskat behov av infartsparkeringar**

I Stockholms län finns ca 13 200 infartsparkeringar som tillhandhålls av SL tillsammans med kommunerna. På vissa parkeringar krävs SL Access-kort medan andra är avgiftsfria eller har lägre taxa. Därutöver finns ett flertal andra kollektivnära parkeringar som också, mot avgift, kan användas som infartsparkeringar. Infartsparkeringarna ligger ofta på mark i anslutning till kollektivtrafik och med närhet till kommersiellt utbud eller andra resmål. Dessa parkeringar upptar mycket mark som skulle kunna användas till exempelvis attraktiva kollektivnära bostäder.

En bil som väl står parkerad tar ungefär 6 kvadratmeter yta, men för att kunna parkera den behövs ända upp till 24 kvadratmeter. Det betyder att 13 200 parkeringsplatser i Stockholms län sammanlagt tar upp en yta som motsvarar 316 800 kvm. Det motsvarar närmare 60 stora fotbollsplaner, som vardera skulle kunna rymma två ganska stora flerbostadshus. Det motsvarar ca 120 hus.

Om biltrafiken efter ett Rut-avdrag antas minska med 10 procent antar vi att även behovet av infartsparkeringar skulle minska med 10 procent. Bilisten antas då istället för att ta bilen till infartsparkeringen ta taxi till kollektivtrafiken. Detta minskade ytbehov uppgår då till sex fotbollsplaner som kan ge plats för 12 hus. *Med en 20-procentig minskning av trafiken, och lika stora minskning av behovet av infartsparkeringar, skulle motsvarande ytan av 12 fotbollsplaner frigöras*. Som skulle kunna användas till 24 nya hus längs kollektivtrafikens knutpunkter.

- **Fler nyanlända i arbete**

För många invandrare är taxiförare ett vanligt yrke. I Sverige finns cirka 26 000 taxiförare enligt Taxiförbundets uppskattning, där 45 procent är utrikes födda, i Stockholm sannolikt mycket högre. Då statistik saknas över antalet taxiförare i Stockholms län så antar vi att förhållanden är ungefär desamma som mellan antalet fordon i Sverige respektive Stockholm. Det betyder då att cirka 40 procent av landets taxiförare skulle vara verksamma i länet. Antalet taxiförare i Stockholms län antas då vara 10 500.

Erfarenheterna från den tioåriga Rut-reformen visar att 30 000 nya jobb skapats sedan priset på bland annat städtjänster halverades.

Av dessa nya jobb gick 77 procent till dem som tidigare stod utanför arbetsmarknaden. Sannolikt skulle vi få se en liknande utveckling av ett rut-avdrag för taxi.

Om efterfrågan på taxi ökar med 20 procent efter ett Rut-avdrag betyder det att drygt 2 100 fler taxiförare skulle behövas i länet. Om ökningen blir 30 procent blir det 3 150 fler jobb. Sannolikt skulle mer än hälften av dessa jobb gå till nya invandrare.

- **Minskad svarttaxi – fler skulle köra vitt och generera skatteintäkter**

Sociala mediers explosion har lett till att även svarttaxi fått en större marknad. I en rapport från Taxiförbundet från september 2017 framkommer att det på Facebook finns cirka 100 slutna grupper som Taxiförbundet bedömer vara svarttaxigrupper. I dessa har bara grupper räknats in vars villkor och karaktär tyder på att det rör sig om svarttaxiverksamhet. Det finns betydligt fler grupper på Facebook där sådan verksamhet kan förekomma, konstaterar man.

Svarttaxi på Facebook finns idag över hela landet och verksamheten ökar. De företagslika svarttaxigrupperna har enligt kartläggningen cirka 90 000 medlemmar, men antalet ökar ständigt. Medier över hela landet har under de senaste åren rapporterat om hur svarttaxi ”exploderat” i många län och runt större städer.

Samhällsekonomiskt är problemet inte enbart att staten går miste om skatteintäkter och förarna om pensionspoäng och andra rättigheter, utan att svart verksamhet tränger ut den vita seriösa taxiverksamheten. Särskilt på mindre orter riskerar seriösa taxiföretag att slås ut – och då finns inte heller längre bilar och chaufförer till skolskjutsar eller färdtjänst.

Efterfrågeexplosionen visar att behovet av persontransporter är stort, men att priset på vit taxi upplevs som för dyrt. (bland annat på grund av att skatter och avgifter står för 60 procent av kostnadsmassan). Erfarenheterna från den nu tioåriga Rut-reformen visar att när priset på städtjänster halverades så förvandlades en tidigare nästan helt svart bransch till vit. I dag sysselsätter Rut-branschen, som tidigare skrivits, 30 000 personer, som betalar skatt och företag som betalar in arbetsgivaravgifter för sina anställda. En halvering av priset för taxitjänster skulle sannolikt ge liknande effekter och tränga ut den växande svarttaxi-verksamheten.

- **Minskade kostnader för färdtjänst**

Färdtjänsten i Sverige kostar det offentliga cirka tre miljarder kronor årligen, sedan intäkterna av de resandes egenavgifter på ca en miljard kronor dragits ifrån. Kostnaderna ökar varje år, delvis en effekt av befolkningsökning och att antalet äldre blir allt fler. Trots att man numera är mycket restriktiv med att ge färdtjänst och i princip enbart beviljar

den för äldre med stor funktionsnedsättning fortsätter utgifterna för färdtjänsten att öka.

I Stockholms län är utvecklingen likartad, färdtjänsten kostar 1,4 miljarder kronor årligen och kostnaderna beräknas öka till 1,65 miljarder kr fram till 2020²². En procent av resenärerna gör mer än 500 resor per år, oftast dagliga sjukresor. Exkluderat för sjukresorna är det framförallt resorna med rullstolstaxi som ökat mycket.

Runt 70 000 personer i länet har färdtjänst, men det är många som inte alls utnyttjar förmånen, eller ganska lite. Hela 86 procent använder den beviljade färdtjänsten max tre gånger i månaden, av dessa är det så många som 27 procent som inte utnyttjar färdtjänsten alls och 31 procent som bara åker en gång i månaden.

Orsakerna till det låga utnyttjandet är olika. En del tycker att ”färdtjänst kan vara bra att ha”, men i praktiken löser man transporterna på annat sätt. Andra tycker att färdtjänsten är oflexibel och kräver mycket planering, med förbokningar på särskilda tider, för långa omvägar och att tiden det tar att hämta upp andra passagerare blir för lång.

Stor administration – lågt utnyttjande

Att årligen hantera 84 000 ansökningar om färdtjänst (där ungefär 70 000 personer samtidigt har färdtjänst) kräver mycket hantering, administration och även politiska beslut i Färdtjänstnämnden/färdtjänstutskottet. De totala kostnaderna för detta är svåra att få och beräkna.

Sannolikt står administrationen för en inte föraktlig andel av de totala kostnaderna för färdtjänsten. Av de beviljade 70 000 färdtjänstintygen är det så många som 60 000 som bara gör upp till max tre resor i månaden och 19 000 gör inga resor alls. Trots det måste deras ansökningar administreras och behandlas. De flesta kommuner i länet och även de 14 olika stadsdelarna i Stockholms kommun har vardera minst en handläggare anställd som träffar den funktionshindrade eller äldre som ansöker om färdtjänst, ordnar med läkarintyg och i övrigt bereder ärendet. Därefter går ärendet vidare till landstingets olika instanser i flera led.

Först bereds ansökan på färdtjänstförvaltningen på Stockholms läns landsting. Därefter går ärendet till Trafiknämndens färdtjänstutskott, tidigare färdtjänstnämnden, som först i sin tur bereder och sedan fattar beslut i frågan som då blir ett myndighetsbeslut. Behov av ytterligare resor hanteras av färdtjänstförvaltningen och beslutet sker även i detta fall av färdtjänstutskottet. Dessa beslut kan sedan överprövas i förvaltningsrätt. Därutöver finns en färdtjänstberedning

22. Alla faktauppgifter, prognoser och beräkningar har hämtats från Stockholms läns landstings rapport: Framtida inriktning för färdtjänsten.

som stödjer trafiknämnden i olika ärenden gällande färdtjänst och tillgänglighetsfrågor inom trafik.

Ett färdtjänststämmande behandlas således i flera led, såväl av stadsdelar som av kommuner som av landstingets förvaltningar och där efter i flera olika politiska organ. I de 1,4 miljarder kronor i kostnader ingår resorna och kostnaderna för förvaltningarna, men inte kommunernas och stadsdelsförvaltningarnas färdtjänsthandläggare, ej heller de politiker som ersätts för sina uppdrag i de olika nämnderna eller utskotten. Enligt uppgift från landstinget har varje kommun och varje stadsdel minst en handläggare och de större kommunerna har två eller fler färdtjänsthandläggare. En uppskattning, där vi räknar med att de sju största kommunerna i länet har två färdtjänsthandläggare anställda, leder då till ca 47 färdtjänsthandläggare. Personalkostnaderna för dessa uppgår totalt till ca 7,3 miljoner kr²³ per år.

Drygt hälften av Stockholms läns fyra miljoner årliga färdtjänstresor görs med taxi (och inte rullstolstaxi eller sjukresa) av cirka 40 000 personer, 88 procent av dem gör resor kortare än 30 km och snittresans kostnad uppges vara 222 kr för landstingets färdtjänst. En vanlig privatpersonsresa med taxi kostar som jämförelse ca 300 kr för 10 km, eller ca 450 kr för 15 km. Med Rut-avdrag skulle en sådan resa kosta bara 150 kr respektive 225 kronor.

Att lyfta ut de 86 procent som är lågutnyttjare från Färdtjänstsystemet och istället låta dem använda ett Rut-avdrag för taxi vore sannolikt både billigare och mera resurseffektivt för landstingen/regionerna. Landstingen och kommunerna skulle slippa alla hanteringskostnader och all administration. Att administrera runt 60 000 – 70 000 färre ansökningar sparar tid och personal. De äldre skulle få ett mycket mer flexibelt resande på tider och restider som passade dem. Och samhället skulle vinna i stort på färre privata personbilar, minskad trängsel, bättre miljö och färre olyckor bland annat.

- **Lägre totala transportkostnader och effektivare resursutnyttjande av SL:s busstrafik**

Regeringens nationella mål att fördubbla antalet resor med kollektivtrafik till år 2020 gäller från 2006 års nivå. Kollektivtrafiken ska enligt planerna fördubbla sin marknadsandel av motoriserade resor till 2030 för att målen för en fossilfri fordonsflotta ska uppnås till 2030.

Samtidigt körs många av landets bussar med mycket få passagerare, särskilt kvällar, nätter och helger. Det skulle sannolikt vara billigare att ersätta en del av dessa glesbefolkade bussturer med att erbjuda dessa resenärer att åka taxi istället. Som tidigare framhållits

23. Räknat på lön om 35 000 kr plus lagstadgade arbetsgivaravgifter och kollektivavtalade ersättningar och semesterlön på tillkommande ca 45%

körs många taxibilar på alternativbränsle och utan dubbdäck.

Nästan alla landsting/regioner har sedan några år utvecklat en tjänst som kallas för "anropsstyrd kollektivtrafik"²⁴. Tjänsten innebär att medborgaren kan beställa en taxi där bussar kör sällan eller inte alls. Möjligheten att göra detta är dock, än så länge, omgärdad av många olika begränsningar. I Stockholms läns landsting vänder tjänsten sig till äldre och då främst som ett alternativ till färdtjänst. I Jönköping erbjuds tjänsten dem som bor på landsbygden och har mer än en km till närmaste busshållplats.

De lägre transportkostnader för SL som vi beskriver under rubriken ovan är dock inte direkt kopplad till ett Rut-avdrag för taxi, utan snarare till andra och modernare upphandlingar där taxi betraktas som en del av hela kollektivtrafiken.

Ett Rut-avdrag för taxi för privatpersoner skulle dock kunna tänkas innebära att personer som behöver ta sig hem sent på kvällen och nätter, kanske på grund av arbete, kommer att ta taxi istället för att vänta på en glesgående buss. Eller för att det känns tryggare.

SL, Stockholms kollektivtrafik, har 491 busslinjer och 2 122 bussar. Ofta trafikeras linjerna dygnet runt, om än med glesa avgångstider och väntetider på i sämsta fall en timme eller mer. Mellan klockan 18:00 och 21:00 är bara 25 procent²⁵ av alla sittplatser på alla bussar och avgångar i länet utnyttjade. Mellan 21:00 och till kl sex på morgonen bara 20 procent. Det skiljer sig en del mellan länets olika regioner, i Nynäshamn är beläggningen bara 10 procent från kl 18, i Sollentuna 15 procent efter kl 18 och bara fem procent efter midnatt. Innerstaden har högre beläggingsgrad.

I antal resande med länets alla bussar är det bara sju procent, motsvarande 76 500 personer, som reser mellan kl 21 och 6 på morgonen. I Sollentuna handlar det om 500 personer. Detta är genomsnittssiffror för alla bussavgångar under hela tidspasset från kl 21:00 till 06:00 på morgonen. Bland dessa bussturer finns sannolikt flera enstaka turer där antalet passagerare är mellan noll och fem personer. Oftast körs lika stora bussar dygnet runt på samma linje oavsett hur beläggningen ser ut. Stora bussar tar mycket plats, sliter på gator och vägar, ger mer buller och utsläpp än taxi, som körs på alternativbränslen.

Det skulle vara mer miljö- och resurseffektivt för samhället och skönare och tryggare för resenären om den sista biten hem från till exempel tunnelbanan eller pendeltåget kunde göras med taxi.

24. Rapporten: "Sveriges hemligaste kollektivtrafik" har tagits fram av Taxiförbundet.

25. Fakta om SL och länet 2016, SLL.

Tänkbara effekter på Stockholms innerstad

Varje vardag kör 215 000 personbilar till eller från Stockholms innerstad. Att så många resor görs med bil till och från innerstaden varje dag innebär i storleksordningen att det är 100 000 bilar och privatbilister som varje dag som rör sig i innerstaden, oräknat varutransporter och taxibilar. Vissa av dem tvingas dessutom köra runt i flera minuter för att leta efter en parkeringsplats.

Inte bara länet, utan även innerstaden, skulle få en förbättrad luftmiljö och färre som insjuknar i lungrelaterade sjukdomar eller dödsfall som effekterna av ett Rut-avdrag för taxi. Därutöver finns andra effekter som främst handlar om effekterna av minskad biltrafik.

Mellan 43 000 och 65 000 färre personbilar i innerstaden

Med stöd i de resonemang vi fört tidigare antar vi att mellan 20 och 30 procent färre skulle ta bilen till och från innerstaden. Tjugo procent motsvarar 43 000 personbilar. Med 30 procent färre personbilar handlar det om så många som 65 000 färre personbilar. Så stora förändringar leder till många andra önskvärda effekter. På sikt skulle sannolikt färre anse sig behöva äga egen bil när taxi betraktas som en del av kollektivtrafiken och som en tjänst bland många möjliga för ökad mobilitet.

Vi räknar främst på följande för såväl medborgaren som för samhället önskvärda effekter:

- **Minskad trängsel och större framkomlighet för alla**

De senaste fyra åren har Stockholms län vuxit med mellan sjutusen och åttatusen personer varje år och staden med mellan tre och fyra tusen. Länets samtliga 26 kommuner har befolkningstillväxt. En så stor befolkningsökning märks på trängseln i de kollektiva färdmedlen och på gator och trottoarer i innerstaden. Det är svårt att göra något åt det faktum att innerstadens gator och trottoarer är relativt smala. Däremot kan man förändra det sätt på vilket gatorna används och därmed utnyttja gatuutrymmet bättre.

Stockholm har över 1 000 gator. Tjugo procent av Stockholms gatuutrymme används till p-platser och upp emot 50 procent går åt till vägbanor för blandad trafik. Personbilen tar mest plats. Cykelbanor utgör fyra procent, bussfiler och busshållplatser knappt två procent²⁶.

Flemminggatan på Kungsholmen är ett bra exempel för att illustrera trängseln i Stockholm och kampen om gatuutrymmet. Gatan sägs vara enkelfilig för att det finns en körbana i varje riktning, den skulle kunna vara tvåfilig, men den yttersta filen används till parkerade bilar. Därutöver finns trottoarer på varje sida om körbanan och så cykelbana som ska inrymmas däremellan. På gatan är det trångt med bilar,

26. Källa: Framkomlighetsstrategin Stockholm, en vision fram till 2030.

transportbilar, lastbilar och bussar i en strid ström på gatan och av cyklister som trasslar sig fram bland dem och så därtill de gående på trottoarerna.

Tjugo eller så mycket som trettio procents minskat antal personbilar i innerstaden skulle förstås radikalt minska trängseln och ge större framkomlighet för alla.

- **Färre gatuparkerade bilar leder till frilagda ytor som kan användas till bredare trottoarer och cykelfiler**

En bil som står parkerad tar ungefär sex kvadratmeter yta, men för att kunna parkera den behövs ända upp till 24 kvadratmeter. De parkerade bilarna i Stockholm tar upp 20 procent av gatuutrymmet. I Stockholm finns ungefär 32 000 tillgängliga parkeringsplatser under vardagar, 36 000²⁷ under helger. Ungefär 30 000 använder p-platserna, några står ju tomma, särskilt utanför innerstaden. En rätt hög andel av p-platserna, 40 procent motsvarande 12 000 bilar, används av boende med boendeparkering och 46 procent, motsvarande 13 800 bilar utgörs av tillfälliga parkörer.

Om de tillfälliga parkörerna skulle minska med 20 procent betyder det 2 760 färre parkerade bilar. Om biltrafiken till innerstaden och behovet av gatuparkering skulle minska med 30 procent innebär det 4 100 färre parkerade bilar. Det sistnämnda skulle betyda frilagda ytor på 24 840 kvm om vi enbart räknar med det utrymme på sex kvm som en parkerad bil upptar.

På lite längre sikt skulle sannolikt färre av de boende äga egen bil och då få minskat behov av boendeparkering. En försiktig beräkning på 10 procent färre med boendeparkering skulle frigöra ytterligare 1 200 gatuparkeringsplatser. Sammanlagt skulle då mellan 4 000 och drygt 5 000 färre gatuparkeringsplatser behövas.

Räknat på ytan om 20 procent som de parkerade bilarna idag tar upp av alla Stockholms gator skulle det ge en minskning av denna yta till istället runt 15 procent. Så stora frilagda ytor för parkering samt den totalt minskade personbilstrafiken skulle ge betydligt större utrymme för bredare trottoarer och cykelfiler, men även på sikt mer plats för gatuserveringar och torg. Taxi och varutransporter skulle kunna få mer plats för avstigning, påstigning, lastning och lossning genom särskilda parkeringsfickor.

- **Minskat antal trafikolyckor**

Varje år sker drygt 4 000 trafikolyckor i Stockholms kommun. De allra flesta är då fotgängare faller. Om vi endast räknar med de olyckor där motorfordon är inblandade och exkluderar alla singelolyckor, så sker

27. Källa: Stockholms stads trafikkontor.

runt 1700 olyckor om året. Mellan 260 och 290 om året rör kollisioner mellan motorfordon och cyklist. De flesta olyckor är så kallade upphinnandeolyckor, där bakomvarande bil inte hinner bromsa utan kör in i den framförvarande.

Det är svårt att bedöma effekter av minskat antal bilar på antalet olyckor, det är inte säkert sambandet är linjärt. Om fler personer samtidigt cyklar så kan till exempel effekterna ta ut varandra. Men om vi ändå antar ett linjärt samband så skulle en 20 procentig minskning av biltrafiken teoretiskt minska antalet olyckor där motorfordon är inblandade med 340 stycken. Olyckorna mellan bilar och cyklister skulle sannolikt sjunka med 54 personer. Med en 30 procentig minskning av trafiken blir effekterna 510 färre olyckor respektive 81 färre mellan bil och cyklist.

- **Minskat behov av parkeringsvakter**

Parkeringsövervakningen i staden är utlagd på entreprenad. Den är idag indelad i tre områden, Område Öst, Område Väst samt Område Syd. De totala kostnaderna för övervakningen är svåra att hitta, men kostnaden för Område Syd anges i en skrivelse från kommunen till 67 mkr för år 2017. Om vi antar att kostnaderna är lika höga för de andra områdena uppgår de totala parkeringsövervakningskostnaderna till 201 mkr.

Om antalet parkeringsplatser blir mellan 20 procent – 30 procent lägre kan sannolikt kostnaderna för parkeringsövervakningen sjunka på samma sätt, och bli mellan 40 och 60 mkr lägre.

- **Snabbare resor till stan och parkering för dem som behöver bilen**

TomTom Traffic Index visar att stockholmsresenären sitter fast i trafikköer cirka 33 minuter per dag. Till det ska läggas tiden det tar att leta efter en ledig p-plats på gatan. Det är svårt att hitta mätningar av detta, men det finns en enkätundersökning där man frågat Östermalmsbor hur lång tid det tar för dem att hitta p-plats. Drygt 20 procent av dem uppger att det tar dem mellan 10 och 20 minuter, medan hälften av dem anger upp till 10 minuter²⁸.

Om vi antar att den genomsnittliga tiden för att leta p-plats för en bil som kör in till innerstaden uppgår till 12 minuter betyder det att det för Stockholmsbilisten handlar om "kö- och leta" 45 minuter sammanlagt varje dag. Om antalet p-platser blir fler på grund av 20 – 30 procents färre bilar skulle det ge mellan nio och 14 minuters besparing om dan, eller avrundat tre-fem timmar i månaden under arbetsdagar. Det motsvarar *mellan 36 och 56 timmar om året i rena tidsvinster*²⁹.

28. Stockholmdirekt/Östermalmsnytt dec 2015.

29. Beräkningarna gjorda på antagandet om 22 arbetsdagar per månad och 11 månaders arbete. Lönen har satts till 45 000 kr med 40 % skatteavdrag. Timlönen har räknats ut genom att dividera med 165 tim i månaden.

Värdet av en sådan tidsvinst har vi skattat som lönen efter skatt för individen. Med en månadslön på 45 000 kr innebär den årliga tidsbesparingen för individen mellan 6 000 och 9 000 kronor.

- **Tidsvinster för varutransporter och hantverkare**

Tidsvinsterna för varutransporter och hantverkare har uppskattats till desamma som för individerna ovan. Men skillnaden måste räknas i bruttokostnaderna för arbetsgivaren, alltså inklusive arbetsgivaravgifter och andra avgifter. Till detta ska också egentligen läggas de verkliga kostnaderna för varutransporten eller hantverksbilen samt de förlorade antal ärenden eller förlorat antal uppdrag hos kunder som inte kan utföras på grund av köerna. Dessa är svåruppskattade och istället har vi räknat med en högre lön för föraren/hantverkaren än vad som i regel brukar vara fallet. Kostnaden har således satts till motsvarande 45 000³⁰ kr i månaden även här.

Värdet av tidsvinster på mellan 20 och 30 procent blir då mellan 14 300 kr och 22 300 kr per år.

- **Lägre produktionskostnader för bostäder på grund av minskat behov av garageplatser**

I Sverige måste alla nybyggda och ombyggda hus ha plats för garage. Hur många i förhållande till antalet lägenheter regleras i den lokala parkeringsnormen som sätts av kommunerna. Parkeringsnormerna beskriver det minsta antalet parkeringsplatser byggherrarna måste tillhandahålla per lägenhet. I Stockholm är normen inte helt fixerad vid nybyggen, utan varierar från 0,7 garageplatser per lägenhet till en garageplats per lägenhet³¹.

Dessa parkeringsnormer har många kritiker som anser så höga tal vara omotiverade eftersom bara 0,46 procent av hushållen uppges ha bil. Normerna kritiseras dessutom för att vara orättvisa eftersom parkeringskostnader flyttas från bilister till husägare och hyresgäster; personer som inte nödvändigtvis äger en bil.

Parkeringsnormen anses också vara starkt kostnadsdrivande. Enligt byggherren Veidekke räknar man schablonmässigt med att ungefär 10 000 kr per bruttototalarea, det vill säga för ungefär en tredjedel av den totala entreprenadkostnaden ligger i kostnader för byggande av underjordiska garage. Kostnaden varierar dock stort beroende på förhållandena, ibland måste mycket berg sprängas bort till höga kostnader. En annan schablon från teknikonsultföretag säger att parkeringsgarageplats kostar runt en halv miljon per styck.

30. Beräkningar gjorda på månadslönen 45 000 kr med påslag av 45 % i avgifter, vilket motsvarar en timkostnad på 395 kr.

31. Källa: Fastighetsnytt 2014.

I en svensk studie av Andersson et al. (2016)³² studeras effekten av parkeringsnormerna på bostadsmarknaden. De finner att parkeringsnormerna har minskat det totala utbudet av bostäder med 1,2 procent och ökat hyrorna med 2,4 procent.

Ett Rut-avdrag för taxi har vi antagit skulle leda till att personbilstrafiken minskar med mellan 20 och 30 procent. På sikt skulle det medföra att, särskilt folk i innerstaden, också skulle avstå från att äga bil. Det skulle leda till att *behovet av att bygga garage med normen en bil per lägenhet radikalt skulle ändras i positiv riktning och därmed påverka produktionskostnaderna för bostäder.*

32. M. Andersson: Policy Analysis for Different Types of Decision-Making Situations.

Rapporten är skriven på uppdrag av Taxiförbundet.
Kontakt: Claudio Skubla, Förbundsdirektör
Irene Fällström, Kommunikationschef
www.taxiforbundet.se