



*Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm*

N2017/05430/TIF

Remissyttrande angående Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Svenska Taxiförbundet anser att Trafikverkets planförslag är bra och vill komplettera med följande förslag inom ramen för fyrstegsprincipens första steg; att överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt:

Rikta ett ekonomiskt stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med syfte att de ska våga bygga ut den allmänna kollektivtrafiken med anropsstyrd kollektivtrafik med taxi. Detta skulle exempelvis kunna ske inom ramen för stadsmiljöavtalen, Sverigeförhandlingen eller genom att Trafikverket uppdras att sätta av medel i en kollektivtrafikpott. Ett ytterligare steg i utvecklingen mot minskad privatbilism, är att uppmuntra till pilotprojekt som ett sätt att utvärdera vilka reseerbjudanden som fungerar bäst.

Mer kollektivtrafik för pengarna

Medborgarnas skattepengar till landsting och regioner ska räcka till mycket. Under 2016 ökade 271 av 290 kommuner invånarantalen eftersom vi lever allt längre. Kostnaderna förväntas öka i takt med en åldrande och alltmer vårdkrävande befolkning. Det innebär allt tuffare prioriteringar av resurser vilket riskerar att drabba inte minst kollektivtrafiken. Besparingar riskerar leda till att bussturer på landsbygden dras in och att kollektivtrafiksatsningar till nya bostadsområden fördröjs.

Samtidigt är politikens ambition att kollektivtrafikens andel av resandet ska öka - för att minska klimatpåverkan och trafikträngsel. Med en högre ambitionsnivå från våra regionpolitiker att utveckla kollektivtrafiken med anpassade lösningar, kan fler människor välja bort den egna bilen. Det förutsätter ett transportsystem som kräver mindre av samhällets resurser totalt sett; flexibla transporter till lägre kostnader med effektiva fordon till mindre miljöpåverkan. Lösningar som också kan bidra till att minska behovet av infartsparkeringar och parkeringsplatser i bostadsområden.

En sådan lösning är anropsstyrd kollektivtrafik. Den innebär att det finns en linjetrafik som trafikeras endast när behov finns. Resenären bokar sin resa via en app, webb eller telefon en viss tid före avgång. Fordonets storlek anpassas efter antalet passagerare, dessa kan hämtas upp vid bostaden eller i dess närhet och hållplatser passeras där ingen vill åka. Olönsamma busslinjer kan omvandlas till anropsstyrd trafik och områden som idag inte har en busslinje kan erbjudas trafik. När städer satsar på cykling brukar svårigheten för kollektivtrafiken vara att ta hand om alla cyklister under regniga dagar eller under vinterhalvåret. Här kan anropsstyrd trafik vara ett

utmärkt komplement som ger den flexibilitet i systemet som behövs. Eftersom den anropsstyrda trafiken utförs av de lokala taxiföretagen skapar det också en framtid för dem och för det lokala näringslivet.

Anropsstyrd kollektivtrafik med taxi kan användas för att:

- Utöka kollektivtrafiken i glesbebyggda områden dit det inte går någon kollektivtrafik.
- Ersätta bussar som går halvtomma eller tomma, inom vissa områden och/eller vissa tider på dygnet.
- Införa matartrafik till befintliga tåg- och stombusslinjer.
- Råta ut busslinjer som trafikerar snirkliga vägar och komplettera med matartrafik med små fordon.
- Temporärt skapa tillgänglighet till nybyggda områden tills tillräckligt resandeunderlag finns för linjebunden buss- eller tågtrafik.
- Ersätta privatbilism i tätare, hållbara städer
- Vara ett komplement till satsningar på cykling

Trafikverkets tidiga erfarenheter

Trafikverket (dåvarande Vägverket) sammanställde redan år 2010 sina erfarenheter av anropsstyrd trafik i en rapport¹ och kom fram till följande slutsatser:

”Flera utredningar har påvisat fördelar med att i större omfattning använda anropsstyrd trafik som en del av den allmänna kollektivtrafiken, t ex som matartrafik till linjetrafiken eller för att ersätta dåligt utnyttjad linjetrafik. Andra har visat att anropsstyrda trafiklösningar har goda möjligheter att under vissa förutsättningar förbättra trafikutbud och service för resenärerna och sänka kostnaderna för samhället. Det kan exempelvis ske genom alternativ organisation av samordning, beställningsmottagning och upphandling. Trots det används allmän anropsstyrd trafik i mycket begränsad omfattning. Skälen till detta kan vara bristande tradition, begränsad kunskap om lösningarna, svårigheter att jämföra alternativa lösningar och att det av tradition är olika organisationer som ansvarar för tidtabellsbunden och anropsstyrd trafik.”

Goda exempel finns

Svenska Taxiförbundet har kartlagt omfattningen av anropsstyrd kollektivtrafik (2017), inom den allmänna kollektivtrafiken, i Sverige. Rapporten – Sveriges hemligaste kollektivtrafik² – visar att anropsstyrd kollektivtrafik med taxi spar resurser, är effektiv, flexibel och kan garantera tillgänglighet.

I ett fåtal delar av landet är systemet med anropsstyrd kollektivtrafik väl utbyggt som en naturlig del av den allmänna kollektivtrafiken. När till exempel Arboga kommun ersatte den linjebundna busstrafiken med anropsstyrd kollektivtrafik med taxi, halverades kostnaderna samtidigt som nyttjandegraden och kundnöjdheten ökade. Under 2015 sparade landstinget i Värmlands län 30 miljoner kronor genom att samordna den anropsstyrda kollektivtrafiken med den särskilda

¹ Vägverket, Publikation 2010:7, *Utveckling av anropsstyrd trafik - Litteraturinventering med sammanställning av hittillsvarande erfarenheter av anropsstyrd trafik i Sverige och internationellt*, s. 7.

² http://taxiforbundet.se/media/106882/pm_sveriges_hemligaste_kollektivtrafik.pdf

kollektivtrafiken (färdtjänst, skol- och sjukresor). Värmlandstrafiken ser också att tjänsten är ett välkommet tillskott för de lokala taxiföretagen, vars existens har stor betydelse för regionen. Efter goda resultat av ett pilotprojekt i tio kommuner har Västra Götalandsregionen infört anropsstyrd kollektivtrafik i hela regionen från december 2016, för att utgöra ett grundutbud på landsbygden.

Felaktig oro för ökade kostnader

Trots goda exempel är den anropsstyrda kollektivtrafiken på de flesta håll i sin linda. Orsakerna till detta diskuterades då representanter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och svenska taxinäringen träffades den 23 oktober 2017 i Stockholm. Den anropsstyrda kollektivtrafiken ses överlag som ett flexibelt och smidigt sätt att erbjuda fler invånare ett enklare sätt att resa, särskilt för boende i glesbygd. Flera av deltagarna pekade på att den anropsstyrda trafiken ökar attraktiviteten att bo i glesbygd och att det dessutom skapas alternativ till den betydligt kostsammare färdtjänsten. Samtidigt framkom det att marknadsföringen av trafiken begränsas kraftigt beroende på att det finns en rädsla för att den anropsstyrda trafiken ska bli dyrare. Trots ett flertal goda exempel på minskade kostnader, finns det alltså en utbredd felaktig oro bland regionpolitiker att kostnaderna för denna kollektivtrafik ska öka.

Förbundets förslag

Svenska Taxiförbundet föreslår därför att ett ekonomiskt stöd riktas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med syfte att de ska våga bygga ut den allmänna kollektivtrafiken i landsbygderna med anropsstyrd kollektivtrafik med taxi. Detta skulle exempelvis kunna ske inom ramen för stadsmiljöavtalen, Sverigeförhandlingen eller genom att Trafikverket uppdras att sätta av medel i en kollektivtrafikpott. Ett ytterligare steg i utvecklingen mot minskad privatbilism är att uppmuntra till pilotprojekt som ett sätt att utvärdera vilka reseerbjudanden som fungerar bäst.



Claudio Skubla

Förbundsdirektör

Svenska Taxiförbundet