



**Region Jönköping
Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping**

Remissvar – Trafikförsörjningsprogram 2025 – 2040 för Region Jönköpings län (RJL 2025/860)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har tagit del av Region Jönköpings remissbehandling (RJL 2025/860) per den 2025-06-24.

Inledningsvis framgår av Regionens remissmissiv att en regional kollektivtrafikmyndighet skall finnas i varje län som ansvarar för den regionala trafikförsörjningen. I lagen om kollektivtrafik (2010:1065) framgår detta av 2 kap 2 §, 8–10 §§ samt 12–14 §§.

Det föreslagna trafikförsörjningsprogrammet ska enligt underlaget *”fungera som ett vägledande dokument för”*:

- *Politiska beslut*
- *Trafik- och samhällsplanering*
- *Investeringar i infrastruktur och fordon*

Det anges också att det föreslagna trafikförsörjningsprogrammet är *”ett verktyg för samverkan mellan Region Jönköpings län, länets kommuner, trafikföretag och andra aktörer”*, samt att det tagits fram *”i dialog med kommuner, myndigheter, trafikföretag och intresseorganisationer och är förankrat i länets behov och prioriteringar”*.

Trafikförsörjningsprogrammets förslag

Trafikförsörjningsprogrammets primära fokus ligger på att öka kollektivtrafikens attraktionskraft genom ökad tillgänglighet och på så sätt öka kollektivtrafikresandet samt erbjuda fungerande trygga alternativ till privatresande med bil för länets innevånare. Detta skall ske genom att kollektivtrafiken byggs ut och knutpunkter som kollektivtrafikcentra och förbindelsepunkter stärks.

Allt detta behöver ske för att vi skall kunna nå de transport- och miljöpolitiska målen och reducera transportsektorns koldioxidutsläpp. Det är viktiga frågor som Svenska Taxiförbundet ställer sig bakom och som även Svenska Taxiförbundet aktivt arbetar med genom vårt arbete med anropsstyrda persontransporter inom kollektivtrafiken där de mindre fordonen taxi-

åkerierna förfogar över, vilka har en maximal kapacitet om 8 personer, kan vara mer samhälls-ekonomiskt fördelaktigt i kollektivtrafiken än större bussfordon.

Svenska Taxiförbundet delar Regionens uppfattning om att Kollektivtrafiken Ibland är första-handsvalet, ibland kompletterar det andra sätt att resa. För att kollektivtrafik ska vara ett bra alternativ som passar vid olika tillfällen för olika individer krävs utökad tillgänglighet både i form av ökad turtäthet, nya linjesträckningar samt fordon som är anpassade efter de olika kapacitetskraven. Medan en större buss naturligtvis är mest lämpad i rusningstrafik kan ett mindre 8-passagerarsfordon vara mest lämpligt i glest befolkade områden samt även i närtrafik på dygnets övriga timmar och spela en viktig roll för anslutningstrafik till/från större kollektivtrafikcentra. Det sistnämnda är inte minst viktigt för att 'hela resan' skall kunna fungera. Om det saknas attraktiva anslutningstransporter i glest befolkade områden samt i mer befolkade områden på dygnets övriga timmar så upplevs inte kollektivtrafiken som ett alternativ. Infartsparkeringar kan i viss mån lösa detta men om dessa parkeringar inte har den kapacitet som krävs, och attraktiva anslutningstransporter saknas, blir konsekvensen att folk tar privatbilen hela vägen i stället för kollektivtrafiken.

Svenska Taxiförbundet ser att Regionen nämner behovet av anropsstyrd kollektivtrafik som en viktig del av den allmänna kollektivtrafiken och som en förutsättning för att nå målet med en välutvecklad infrastruktur för persontrafik av flera slag. Det Regionen dock missar är att denna anropsstyrda allmänna kollektivtrafik i många fall blir samhällsekonomiskt mer lönsam om den utförs med mindre fordon vars kapacitet är upp till 8 personer, än med bussar vars kapacitet är större men som kan bli underutnyttjade på grund därav. Regionen skriver till exempel att tåg, buss och bil skall komplettera varandra men tycks glömma bort att taxifordon med 8-passagerarkapacitet spelar en minst lika viktig roll för att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft och minska resandet med privatbil.

Svenska Taxiförbundets förslag

Svenska Taxiförbundet vill föreslå att trafikförsörjningsprogrammet revideras vad gäller de delar av trafikförsörjningsprogrammet som främst berör och avser anslutningstransporter till/från större kollektivtrafikcentra samt även närtrafik utanför rusningstrafik.

Som det ser ut nu är trafikförsörjningsprogrammet fokuserat på persontransporter med buss eller järnväg. Svenska Taxiförbundet vill i sammanhanget lyfta fram att varken den svenska Kollektivtrafiklagen (2010:1065) eller EU:s Kollektivtrafikförordning (EU 1370/2007) definierar eller begränsar kollektivtrafik till transporter utförda med buss och järnväg. Definitionen av kollektivtrafik är snarare att det är en tjänst som erbjuds allmänheten fortlöpande, utan diskriminering och som är av "allmänt ekonomiskt intresse".

*EU-förordning 1370/2007. Definition av "kollektivtrafik". Artikel 2 a)
persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten
fortlöpande och utan diskriminering*

Det är sålunda om transportslaget är av "allmänt ekonomiskt intresse" som är det avgörande, och en allmän transport utförd med ett 8-passagerarfordon kan i vissa situationer vara av mer "allmänekonomiskt intresse" än om samma transport utförs med en underutnyttjad buss.

En revidering av Trafikförsörjningsprogrammet med avsikt att undersöka om och i vilken mån mindre 8-passagerarfordon (taxiregistrerade) kan vara mer samhällsekonomiskt är då önskvärt, inte minst om Regionen vill stärka kollektivtrafiken genom att göra "hela resan" möjlig. Om det i den processen framkommer samhällsekonomiska fördelar med mindre taxiregistrerade 8-passagerarfordon över större bussar, bör Regionen enligt Svenska Taxiförbundet inleda upphandlingar av denna allmänna kollektivtrafik och bjuda in taxiåkerier att komma in med anbud.

Svenska Taxiförbundet, som branschorganisation för Sveriges taxiföretag, skulle även välkomna en möjlighet att få vara delaktig i den processen och komma in med relevanta, praktiska och konkreta förslag. Involveras även taxiföretagen i regionen i arbetet blir det en garant för att ett förslag om att upphandla mindre taxiregistrerade 8-passagerarfordon verkligen blir samhällsekonomiskt fördelaktigt samt aktivt bidrar till att öka kollektivtrafikens attraktionskraft, minska resandet med privatbil och få ner vägtransportsektorns koldioxidutsläpp.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Natalee Ågren
VD



Tommy Pilarp
Chefjurist, LL M