



Remissvar angående Landsbygdskommitténs betänkande (SOU 2017:1)

Svenska Taxiförbundet välkomnar landsbygdskommitténs förslag att regeringen ska arbeta vidare med frågor för ökad tillgänglighet på landsbygderna.

Svenska Taxiförbundet föreslår att regeringen snarast tar fram en mobilitetsstrategi för landsbygderna. Den bör baseras på en utredning av hur den anropsstyrda kollektivtrafiken kan utökas och samordnas med andra typer av persontransporter. Därtill bör utredningen omfatta hur integrerade mobilitetstjänster kan användas och vilket stöd de regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver inom områdena för att ge resenärer på landsbygderna en effektivare kollektivtrafik.

Landsbygdskommitténs förslag

Kommittén har identifierat ett antal frågor för att förbättra tillgängligheten på landsbygderna och föreslår att regeringen ska arbeta vidare med att:

- förtydliga att planeringen av enskilda vägar ska behandlas i länstransportplanerna,
- ta initiativ till en översyn av reseavdraget,
- lägga fram förslag som underlättar samordningen av olika typer av persontransporter i landsbygderna,
- underlättar så att ideell och kostnadsdelande samåkning blir tillåten i landsbygderna, och
- prioritera landsbygderna vid testverksamhet och mer permanent införande av självkörande fordon.

Svenska Taxiförbundet är positivt till kommitténs förslag men vill komplettera med följande förslag:

1. Regeringen tillsätter en utredning för att ta fram en mobilitetsstrategi för landsbygderna.
2. Regeringen utreder förutsättningarna för att utöka den anropsstyrda kollektivtrafiken med taxi, att samordna den med andra persontransporter och att införa integrerade mobilitetstjänster för att samordna och möjliggöra bokning av resor med olika transportslag.
3. Utredningen bör samordnas med utredningen om samordning av särskilda persontransporter (direktiv 2016:85).

Enligt regeringens direktiv till kommittén är utveckling av hållbara lösningar för transporter viktigt för att människor ska kunna bo och verka på eller besöka landsbygder och för att det lokala näringslivet ska kunna utvecklas. Tillgänglighet har betydelse för nästan all mänsklig aktivitet och dess utfall, till exempel demografi, näringslivsstruktur, arbetsmarknad och sociala relationer.

Kommittén konstaterade i sitt delbetänkande att kollektivtrafiken idag inte är anpassad till landsbygdernas förutsättningar samtidigt som det finns ett stort behov av transporter av varor, tjänster eller personer. Kommittén framhöll att det finns anledning att se över möjligheterna att hitta andra former av trafiklösningar för kollektivtrafik i landsbygderna, exempelvis olika typer av samlösningar för taxi, färdtjänst, skolskjuts med mera. I slutbetänkandet saknas dock analys och förslag kring detta. I sitt slutbetänkande hänvisar kommittén istället till VTI, som har regeringens uppdrag att undersöka innovativa lösningar för att locka fler resenärer att använda kollektivtrafiken i landsbygderna. Enligt kommittén har VTI ännu inte funnit några sådana lösningar utöver de som redan är kända, det vill säga anropsstyrd trafik, närtrafik och samordning av olika transportbehov som linjetrafik och skolskjuts.

Enligt Svenska Taxiförbundet ger anropsstyrd kollektivtrafik, samordning mellan persontransporter och integrerade mobilitetslösningar mycket goda förutsättningar för att utveckla och bygga ut moderna, lösningar som kan ge ökad tillgänglighet i landsbygderna.

Ta taxi till levande landsbygder

Taxi är den mest flexibla delen av kollektivtrafiken och finns väl spridd över hela landet. Därtill har taxi en samhällsbärande funktion. Taxiföretagen betalar mycket skatt, anställer personer som har svårt på arbetsmarknaden, ökar livskvaliteten för gamla och sjuka (färdtjänst och sjukresor) och tillåter barnfamiljer att bo långt från närmaste skola (skolskjuts). Dessutom har taxiföretagen stort kunnande inom logistik och trafikplanering som torde kunna utnyttjas i större omfattning än idag.

I nutid är anropsstyrd kollektivtrafik med taxi en utmärkt tjänst att erbjuda i landsbygderna, där traditionella busslinjer inte bär sig. Att kollektivtrafiken är anropsstyrd betyder att resenärerna beställer en tur via telefon eller en app. Det innebär att turen går om någon vill åka med den och fordonet kan dessutom lättare anpassas till hur många resenärer som vill åka. Flera möjligheter finns att anpassa anropsstyrd kollektivtrafik såsom att korta körsträckan, tillfälligt hoppa över hållplatser där ingen vill åka eller hämta upp närmare bostaden. På vissa ställen kan medborgarna åka anropsstyrd kollektivtrafik med sitt månadskort, på andra ställen får betalas en mindre avgift per tur.

En kartläggning som Svenska Taxiförbundet låtit göra bland de landsting och regioner som har denna tjänst visar att resenärerna uppskattar den samtidigt som samhället sparar pengar när man undviker att de stora bussarna går halvtomma eller tomma. Den

ekonomiska uppsidan är tydlig. I Arboga kommun minskade kostnaderna för kollektivtrafiken när busslinjerna byttes ut mot anropsstyrd kollektivtrafik med taxifordon, vissa månader med mer än 50 procent, samtidigt som resandet och kundnöjdheten ökade markant. I en rapport gjord av HUI Research år 2015 framgår att Kalmar läns anropsstyrda trafik är upp till dubbelt så effektiv som den traditionella kollektivtrafiken med buss. En buss kostar cirka 25 kronor per kilometer, medan en taxi kostar cirka 15 kronor per kilometer – och då enbart när någon efterfrågar tjänsten.

Anropsstyrd kollektivtrafik med taxi kan alltså 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.
- Räta 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.

Trafikverkets tidiga erfarenheter

Trafikverket (dåvarande Vägverket) sammanställde redan år 2010 sina erfarenheter av anropsstyrd trafik i en rapport¹² 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.”

Samordning mellan olika trafikslag genom integrerade mobilitetstjänster

Idag måste olika transportslag bokas från olika plattformar. En del resor kan man boka via appar och internet och andra resor kan man boka med telefon. Detta kan förenklas genom

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

integrerade mobilitetstjänster och användas inom kollektivtrafiken. Både i Sverige och internationellt pågår projekt med att ta fram integrerade mobilitetslösningar (på engelska: mobility as a service). Dessa mobilitetslösningar utgör app-baserade system för att hitta, boka, betala och genomföra resor med olika transportslag. De förenklar för människor att boka sina resor, med tåg, buss, båt, taxi m.m. och innebär en samordning mellan olika transportslag samt underlättar för människor att boka hela resan. Den anropsstyrda trafiken kan ingå i sådana samordningslösningar.

Hotbilden mot landsbygdernas tillgänglighet

1. Kostnaderna för kollektivtrafiken fortsätter att öka och resandet hänger inte med.
2. Den anropsstyrda kollektivtrafiken utnyttjas i för liten utsträckning.
3. Snäva upphandlingar utarmar taxitrafiken på kvällar och helger, vilket öppnar upp för privatbilism och svarttaxi.

1. Enligt Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, krävs det mycket omfattande satsningar för att resandet med kollektivtrafiken ska öka i den takt som skulle behövas. Samtidigt ger befolkningstäthet och andra regionala förutsättningar begränsningar för vad som är möjligt att åstadkomma. Kostnaderna för kollektivtrafiken fortsätter enligt SKL att öka och resandet hänger inte med.³

2. Dagens upphandlingar fokuserar för mycket på fordon, istället för att utgå ifrån funktion och innovationer inom mobilitetstjänster. Den anropsstyrda kollektivtrafiken måste utnyttjas i större utsträckning. Som Trafikverket konstaterar i sin sammanställning av anropsstyrd kollektivtrafik kan 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 vara skäl till varför anropsstyrd kollektivtrafik används i så liten utsträckning.

3. Det är viktigt att upphandling av den särskilda kollektivtrafiken - färdtjänst, skolskjuts och sjukresor – sker på ett sådant sätt att förutsättningarna för att bedriva en sund taxiverksamhet inte undergrävs. Om exempelvis de upphandlande myndigheterna bestämmer sig för att själv bedriva den särskilda kollektivtrafiken riskerar lokala taxiföretag att behöva lägga ner sin verksamhet, vilket drabbar boende, näringslivet och turismen i landsbygderna.

Svenska Taxiförbundet

Claudio Skubla
Förbundsdirektör

³ Sveriges Kommuner och Landsting, *Öppna jämförelser, Kollektivtrafik 2015*, s 6.