

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2017/18:2748

av **Karin Svensson Smith (MP)**

# Taxi – en form av bildelning

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om anropsstyrd kollektivtrafik med taxi och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra i kollektivtrafiklagen så att ett gemensamt betalsystem ska inkludera taxi och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att taxi ska undantas från trängselavgift och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Det privata bilägandet i städer blir allt mer irrationellt. Oavsett om bilen är parkerad eller körs är den dyr och tar stor plats. Den grundläggande strategin i städer bör vara att göra kollektivtrafiken och aktiv mobilitet (cykel och gång) så attraktiv att den privata bilkörningen minskar. Men det finns tillfällen då bil behövs som komplement till kollektivtrafik och aktiv mobilitet och då kan taxi fylla den rollen.

Dagens upphandlingar av kollektivtrafik har ofta stora bussar även på linjer med få resenärer. När till exempel Arboga kommun ersatte den linjebundna busstrafiken med anropsstyrd kollektivtrafik med taxi halverades kostnaderna samtidigt som nyttjandegraden och kundnöjdheten ökade. Inför gemensamt betalningssystem för taxi och övrig kollektivtrafik. Ett gemensamt betalsystem kan exempelvis knytas till kollektivappen/kortet. Här finns möjlighet att införa en egenavgift som betalas av resenären. I till exempel Arboga kommun betalar resenärerna ett fast lågt pris om 20 kronor per taxiresa. Taxi bör slippa trängselskatten på samma sätt som bussar i linjetrafik undantas.

Stadspolitik har blivit allt mer aktuell. Regeringen aviserar en stadsmiljöskrivelse och stadsmiljöavtal är införda. Allt fler barnfamiljer stannar kvar i staden i stället för att flytta. Samtidigt har det visat sig att bilavgaser från bensin- och dieslbilar även i låga koncentrationer kan orsaka allvarliga sjukdomar. Sverige riskerar att få böta en halv miljon kronor per dag till EU för den dåliga luftkvaliteten i de större städerna. Trängseln

på gator och vägar blir allt svårare att hantera. Många vill cykla till och från jobbet men erbjuds inte de sammanhängande nät av komfortabla cykelvägar som skulle göra det enkelt. Anpassning till den pågående klimatförändringen kräver vegetationsytor mellan husen för att motverka översvämningar. Taxi har goda möjligheter att tillsammans med övrig kollektivtrafik, cykel, bilpooler och hyrbil bli en fullvärdig ersättare till privatbilen.

Med tanke på klimatfrågan, vilka attraktiva ytor som kan frigöras i våra städer och hur mycket trängseln kan minska måste vi ompröva hur vi förflyttar oss och underlätta för dem som väljer bort den egna bilen. Enligt Trafikanalys används en personbil i genomsnitt cirka tre procent av dygnets alla timmar. Övrig tid står den parkerad och upptar plats. Den effektivaste åtgärden för att tillgodose dessa önskemål är att byta bilresor mot kollektivtrafik och cykel. Men det finns tillfällen där dessa transportsätt inte räcker till. Stadsplaneringen borde utgå ifrån människors resbehov och erbjuda alternativ som gör det enkelt och bekvämt att leva utan privatbil. Detta kan åstadkommas genom en förändrad syn på tjänsten bil och en striktare parkeringspolitik. Bilpool och taxi kan utgöra ett lämpligt komplement för att kunna tillgodose stadsbors resbehov. Taxi är, i sin ursprungliga form, ett förträffligt förflyttningssätt från dörr till dörr. Taxi är också den del av kollektivtrafiken som är valbar för var och en som vill bli hämtad utanför sin dörr – i de fall som den övriga kollektivtrafiken via förutbestämda hållplatser och stationer inte räcker till.

Idag används taxi av affärsresenärer, av äldre människor som vill resa tryggt på kvällarna, av barnfamiljer när packningen är stor och av skolbarn, sjuka och funktionsnedsatta för att överhuvudtaget kunna ta sig från en plats till en annan. Mycket talar för att fler och nya grupper av människor kommer att se hyrbil, taxi och övrig kollektivtrafik som det självklara sättet att förflytta sig. Statistiken över körkort talar för att en ökande grupp unga vuxna inte kommer att köra bil överhuvudtaget. År 2012 var det 57 procent i åldern 18–24 år som hade körkort, jämfört med 76 procent år 1989.

Taxi ses i många ögon som lyxkonsumtion. Enligt Konsumentverket kostar det dock cirka 6 000 kronor per månad eller 72 000 kronor per år att äga en egen bil (Volvo V70). Genom att ersätta personbil med kollektivtrafik och cykel är det möjligt att få utrymme för mer angelägna utgifter. Dessutom finns möjlighet att slippa de bekymmer med skötsel, parkering och annat som ett bilnehav medför. Det man sparar på att inte äga bil räcker med råge för att ta taxi vid behov och komplettera med att hyra bil på sommaren.

Om taxiresan kan göras snabbare och mer pålitlig, vilket den blir med minskad trängsel, blir det tydligt för flertalet att taxi är en självklar del av kollektivtrafiken. Om taxi kan bidra till att antalet privatbilar minskar är det logiskt att taxibilar undantas från trängselavgift i de städer som beslutar att införa sådana avgifter. En förutsättning för att undantag ska beviljas bör dock vara höga emissionskrav.

Till skillnad från privatbilen rullar en taxi i genomsnitt 50 procent av sin tid. Det finns alltså ledig taxikapacitet som kan användas utan att andelen taxifordon i stadsbilden behöver utökas. Därmed har taxi en viktig roll att spela för den moderna kollektivtrafikens utveckling och är en förutsättning för att kollektivtrafikbranschen ska lyckas attrahera ett stort antal privatbilister.

För att taxi ska bli effektivare behövs sunda konkurrensvillkor. Det ska löna sig att vara hederlig – betala skatt, arbetsgivaravgifter och avtalsenliga löner. Idag finns kryphål som utnyttjas av oseriösa taxiföretag. För att fler ska tycka att taxi är ett praktiskt och säkert transportsätt bör det bli lättare att få bilbarnstolar om detta önskas

vid beställning av taxiresan. För att funktionshindrade samt andra taxikunder lättare ska kunna hämtas och lämnas är det angeläget att det bli bättre övervakning av och tuffare sanktioner mot felparkering.

Med tanke på vilka attraktiva ytor som kan frigöras, luften förbättras bör politiken underlätta för dem som väljer bort bilen. Om politiker sätter klimatmålen i fokus bör besluten utgå från att det ska vara lätt att leva utan bil i städerna.

*Karin Svensson Smith (MP)*