

Handläggare
Pierre Savard
08-508 26 241**Till**
Trafiknämnden
2026-09-24

Förutsättningar för taxinäringen i Stockholm av Dennis Wedin m.fl. (M). Svar på skrivelse

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefEmil Hagman
Enhetschef

Bakgrund

Trafiknämnden har fått skrivelsen "Förutsättningar för taxinäringen i Stockholm" av Dennis Wedin m.fl. (M) vid trafiknämndens sammanträde den 12 mars 2026.

Författarna skriver att taxi spelar en avgörande roll för framkomligheten i Stockholm. De möjliggör för färre resor med personbilar och är avgörande för Stockholms besöksnäring. Men taxichaufförer runt om i Stockholm berättar om sämre förutsättningar än tidigare. Det handlar dels om konkurrensen med svarttaxi och direkt illegala aktörer, dels om hur staden gör det svårare för Stockholms taxiverksamhet.

Följande frågor ställs till trafikkontoret i skrivelsen:

1. På hur stor andel av bussfilerna får taxibilar också köra?
2. Ser kontoret några hinder att tillåta taxibilar att köra i stadens alla bussfiler?
3. Hur många taxirutor har försvunnit sedan 2022?
4. Varför minskar antalet taxirutor i Stockholm?

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret verkar för att upprätthålla framkomlighet och tillgänglighet för prioriterade trafikslag i trafiksystemet. Genom att reglera sträckor till vissa trafikslag kan prioritering göras och exempelvis säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet genom föreskrifter om kollektivtrafikkörfält. Som exempel kan en gata ha flera föreskrifter om kollektivtrafikkörfält beroende på gatunätsstrukturen i berört området. Kontoret har studerat de lokala trafikföreskrifterna och totalt finns 274 delsträckor som innebär kollektivkörfält i Stockholm. På 92 av dem får taxi färdas, vilket ger en andel på strax under 40 procent. Kontoret gör alltid en bedömning utifrån plats om det är lämpligt att tillåta taxi givet förutsättningarna på den aktuella platsen eller sträckan. Kontoret arbetar för att öka medelhastigheterna för buss i både inner- och ytterstaden och taxibilar i kollektivtrafikkörfälten riskerar att motverka det uppdraget. Av den anledningen ser kontoret att taxi inte bör trafikera kollektivtrafikkörfält där det finns spår, i mittförlagda kollektivtrafikkörfält eller i tillfälliga eller tidsbegränsade kollektivtrafikkörfält.

. När det gäller taxiplatser har kontoret studerat föreskrifterna och idag finns det 76 taxiplatser på allmän plats i Stockholms stad. År 2022 fanns det 75 taxiplatser på allmän plats. Utöver dessa taxiplatser på allmän plats finns taxiplatser även på privat fastighetsmark. Varje taxiplats kan innehålla plats för en eller flera taxibilar. Kontoret har inte gått igenom utbredningen av de 76 taxiplatserna på allmän plats. Dock är kontorets uppfattning att taxiplatser på allmän plats inte tas bort utan att de omlokaliseras till följd av exempelvis ombyggnationer eller om förutsättningarna förändras på platsen. Trafikkontoret försöker även möjliggöra för taxinäringen på andra sätt, exempelvis genom att tillåta taxi på ytor där det annars råder parkerings- och stannandeförbud. På vissa platser och sträckor är taxi undantagna vissa förbud kring vart

fordon får framföras exempelvis korsningen Sturegatan-Birger Jarlsgatan och Norrlandsgatan-Hamngatan där taxi liksom buss och cykel får köra rakt fram i korsningarna. Detta utifrån specifika platsbedömningar kring trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet.

Trafikkontoret arbetar för ett tillgängligt och välfungerande transportsystem där olika trafikslag kompletterar varandra utifrån stadens och resenärernas behov. Delad mobilitet och olika typer av transporttjänster utgör en del av stadens samlade mobilitetsutbud, tillsammans med bland annat kollektivtrafik, gång-, cykel- och biltrafik. Taxi fyller i det sammanhanget en viktig funktion för tillgänglighet och flexibilitet i transportsystemet, samtidigt som kontoret i varje enskilt fall behöver väga framkomlighet, trafiksäkerhet och platsens förutsättningar mot varandra.

Slut

Bilagor

1. Bilaga 1. (M) Förutsättningar för taxinäringen i Stockholm