

Tilläggsyrkande redovisning av uppdrag om att införa en kommunal subvention av periodbiljetter i kollektivtrafiken för invånare folkbokförda i Göteborg.

Förslag till beslut

I kommunfullmäktige:

1. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att, i samverkan med Västtrafik, genom oberoende följeforskning följa subventionens effekter.

Yrkandet

Centerpartiet har tidigare mandatperiod ansett att frågan om kollektivtrafikpriser inte bör påverkas av Göteborgs stad då det är regionens ansvarsområde. I grunden tror vi att det bästa sättet för Göteborgs stad att bidra till ökat hållbart resande är att satsa på och medverka till utbyggd infrastruktur för kollektivtrafik och cykel. Mycket talar för att det som är viktigast för ett ökat resande med specifikt kollektivtrafik är restid, pålitlighet och allmän kundnöjdhet. Hade Centerpartiets budget gällt hade vi prioriterat satsningar på dessa faktorer, exempelvis påskynda utbyggnaden av Målbild Koll 2035, framför biljettpris.

Dock går det inte att bortse från att priserna för kollektivtrafik över tid ökat betydligt mer än både andra trafikslag och den allmänna prisutvecklingen i stort. I en sammanställning från 2024 framgår att prisutvecklingen sedan 2000 varit 161 procent för lokaltrafik, samtidigt som inflationen (mätt som KPI) enbart varit 59 procent. Under samma tidpunkt har prisutvecklingen för bensen och diesel varit betydligt lägre.¹ De senaste åren har regeringen dessutom aktivt verkat för att, från statens sida, gynna privatbilism framför andra trafikslag genom exempelvis sänkta bränslepriser, försvagad reduktionsplikt, slopande av grönt färdmedelneutralt reseavdrag, höjd moms för cykelreparationer och skrotande av stadsmiljöavtalen. Lokalt i Göteborg har kollektivtrafiken inte utvecklats i linje med målen i trafikstrategin och miljö- och klimatprogrammet. Enligt senaste resevaneundersökningen lyfts kollektivtrafikprisernas utveckling i förhållande till bensinpriset fram som en av omvärldsfaktorerna.

Mot bakgrund av detta kommer vi inte att motsätta oss en kommunal subvention av periodbiljetter förutsatt att åtgärden löpande följs genom följeforskning. Tidigare forskning av exempelvis avgiftsfri kollektivtrafik visar på risken att åtgärden leder till att

¹ Billigare att tanka – men allt dyrare att ta busse <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/granskning-billigare-att-tanka-men-allt-dyrare-att-ta-bussenn> | SVT Nyheter

människor åker kollektivt i stället för att gå eller cykla.² Följeforskningen behöver därför utvärdera huruvida åtgärden bidrar till att öka det hållbara resandet och hur effektiv åtgärden är utifrån stadens trafikmål. Det är väsentligt att analysera från vilka trafikslag en eventuell överflyttning från sker. Även den socioekonomiska aspekten om vilka grupper som tar del av subventionen behöver belysas. Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik behöver därför säkerställa en oberoende följeforskning, vilket förutsätter samverkan med universitet eller forskningsinstitut. För att kunna utvärdera åtgärden behöver stadsmiljönämnden ta fram en tydlig målsättning om vad åtgärden ska bidra med för att det ska vara möjligt att utvärdera.

² Avgiftsfri kollektivtrafik inget mirakelmedel https://www.forskning.se/2020/02/28/avgiftsfri-kollektivtrafik-inget-mirakelmedel-for-mer-hallbart-resande/?utm_source=chatgpt.comkning.se