

Yttrande gällande Trafiknämndens årsrapport 2013

Trafikkontoret uppvisar att av de 21 mål som följs så är 3 gröna, 14 gula, 1 blå och 3 är orapporterade. Det är bra att Trafikkontoret påpekar de punkter som inte går att rapportera och vi utgår ifrån att det beror på att de inte är applicerbara inom den verksamhet som bedrivs. Vi saknar i år ett bra mål för Trafikkontoret gällande EI-effektiviteten.

Även i år påpekas att det växande kontoret ställer organisationen på prov. Det hade varit bra om en uppföljning gjorts på medarbetarenkäten från förra året då 25% ansåg att de upplevde en ansträngd arbetssituation.

Det ackumulerade underhållsbehovet har varit en diskussionspunkt under de senaste åren. 2011 lyckades man hålla tillbaka det men under 2012 och 2013 sprang det iväg i alla fall. Från 430 mnkr till 620 mnkr. Inga medel har tillskjutits under året och frågan är då till den rödgröna ledningen, varför? Jämför vi med 2009 så har underhållsbehovet i princip dubblats vilket borde vara en varningssignal då det efterlämnas en skuld till nästkommande generation. Vidare har vi vid flera tillfällen pratat om en dold underhållskostnad gällande ledningar och dylikt som uppgår till 2 mdr kr. Något borde med omedelbar verkan göras för att hindra ytterligare ökning och minska det ackumulerade underhållsbehovet. Det går inte att hålla tummarna till nästa år för en mild vinter så att vi kan överföra de pengarna.

Resursbehovet för det Västsvenska paketet börjar nu öka och under 2015-2018 finns ett behov på 170 mnkr. Av dessa är ca 45 mnkr till Västlänken, något vi inte står bakom. Övriga kostnader är svåra att förstå och det skulle vara bra om dessa presenterades nedbrutna.

Vi ser det som mycket bra att Trafikkontoret jobbat aktivt med att se över sina processer för intern styrning och kontroll.

Det är också bra att osakliga löneskillnader mellan kvinnor och män har utjämnats.

Vi saknar i årsrapporten en summering av trängselskattens utfall mot de måluppfyllelser som Trafikverket uttalade i sin prognos och som låg till grund för beslutsunderlaget som togs av Göteborgs kommunfullmäktige 2011 (Promemoria Fi2010/5664).

Enligt Trafikverket skulle:

- Biltrafiken över betalstationssnittet beräknas minska med 15-20 %.
- I innerstaden och på de flesta stora trafikleder beräknas minskningen bli 10-15 %.

Minskningen på det totala året över betalstationerna är cirka -12 % och ligger under prognosen på 15-20 %. Centrala älvförbindelser cirka -9 %, infartsleder cirka -4 % och större vägar cirka -7 % ligger också under prognosen på 10-15 procent. Det enda snitt som klarar målet är innerstadsgator som slutar på -12 procent.

När intäkterna summerats missar man även här målet, trots att biltrafiken inte minskat med lika mycket som man trodde på förhand. Intäktsmålet som presenterades i beslutsunderlaget för Göteborgs kommunfullmäktige var 925 miljoner kr. Intäkten blev för året 710 miljoner kr. En miss på 215 miljoner kr. Det täcks upp något av 87,5 miljoner kr i tilläggsavgifter. Men trots detta långt under målet.

Att kollektivtrafiken ökat behöver man inte ha någon synpunkt på eftersom det helt klart har blivit bättre för vissa att åka tåg, buss eller spårvagn. Men där det ökat mest är ju där Västtrafik valt att satsa mest som t.ex. på expressbussarna från Kungälv. Om det inte hade ökat så hade det ju helt klart varit en mycket dålig satsning. Frågan är ju givetvis vad som är trängselskattens respektive själva satsningens förtjänst? Och det gäller även innerstaden. Är det P-avgifterna, ombyggnationerna, busskörfälten m.m.? Då allt genomförts på en gång är det oerhört svårt att utvärdera vad som bidragit till vad.

Frågan är vad som händer under 2014? Kommer trängselskatten att bidra till ytterligare minskning eller inte? Blir det endast en dämpningseffekt eller kryper köerna tillbaka ännu mer? En sak är säker.

Den prognostiserade intäkten nås inte 2014. Det kan då vara lägligt av den rödgröna majoriteten och Alliansen att meddela nu inför valet 2014 om de ska justera bortfallet med ytterligare en höjning av trängselskatten utöver den planerade höjningen som sker 1 januari 2015. En höjning som redan är intecknad i prognosen för trängselskattens intäkt.

Cyklandet har ökat med 22 % enligt de passager som mätts i staden. Dock om man tittar närmare på färdmedelsfördelningen så har cykel endast ökat med 1 %. Det skulle vara högst intressant att få veta hur många cyklister detta är. Detta för att kunna utvärdera hur dyr satsningen per cyklist blir. Vägvalet har inget emot cykelsatsningar men vi ser helst att de görs där de behövs och gör mest nytta.

Vägvalet begär protokollsanteckning att vi inte stödjer projektet Trygg vacker stad.

Theo Papaioannou
Vägvalet