

Protokoll

från mötet i Vänersborg med
regionstyrelsen för
Västra Götalandsregionen

Sammanträde: Regionstyrelsen
Tid: Tisdagen den 13 oktober 2009 kl. 16.00-17.00
Plats: Ullevi restaurang och konferens, Göteborg

Beslutande

Roland Andersson (S), ordförande
Johnny Magnusson (M), vice ordförande
Annelie Stark (S)
Lena Hult (S) ers f Johnny Nilsson (S)
Karin Engdahl (S)
Kerstin Brunnström (S) ers f Leif Blomqvist (S)
Annika Tännström (M)
Martin Andréasson (M)
Lisbeth Sundén Andersson (M) ers f Gunilla Levén (M)
Jonas Andersson (FP)
Lars Nordström (FP)
Monica Selin (KD)
Sören Kviberg (V)
Kent Johansson (C)
Stefan Kristiansson (MP)

Närvarande ersättare

Sven-Olof Carlsson (M)
Stefan Caplan (M)
Benny Strandberg (KD)
Conny Brännberg (KD)
Birgitta Losman (MP)

Utses att justera Johnny Magnusson (M)

Datum och ort för justering 19 oktober 2009 i Vänersborg

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

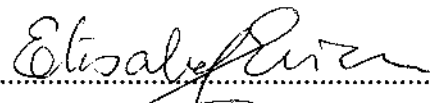
Nämnd/styrelse: Regionstyrelsen

Sammanträdesdatum: 2009-10-13

Datum då anslag sätts upp: 2009-10-20 Datum då anslag tas ner: 2009-11-11

Förvaringsplats för protokollet: Regionens hus, Östergatan, Vänersborg

Underskrift


.....
Elisabet Ericson

ANSLAG/BEVIS

Paragraferna är justerade. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.


Nämnd/styrelse: Regionstyrelsen

Sammanträdesdatum: 2009-10-13

Datum då anslag sätts upp: 2009-10-14 Datum då anslag tas ner: 2009-11-05

Förvaringsplats för protokollet: Regionens hus, Östergatan, Vänersborg

Underskrift



Elisabet Ericson



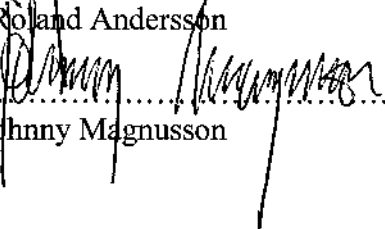
Politiska sekreterare

Hans-Inge Sältenberg (C)
Dan Åberg (M)
David Josefsson (M)
Pontus Haag (M)
Elise Benjaminsson (M)
Elisabet Lann (KD)
Helen Engholm (V)
Lise Nordin (MP)

Övriga närvarande

Johan Assarsson, regiondirektör
Kerstin Einarsson, kommunikationsdirektör
Elisabeth Steier, plan- och budgetchef
Jan-Olof Johansson, ekonomiavdelningen
Birgit Bratt, chefsjurist
Lina Kolsmyr, juridiska avdelningen
Niclas Samsioe, informationsavdelningen
Lars-Olof Rönnqvist, hälso- och sjukvårdsdirektör
Rolf Thor, regionutvecklingssekretariatet
Lina Wallberg, regionutvecklingssekretariatet
Bodil Warolin, kanslidirektör
Elisabet Ericson, sekreterare

Underskrifter

Sekreterare 
Elisabet Ericson
Ordförande 
Roland Andersson
Justerande 
Johnny Magnusson

Genomgång av dagens ärenden

Genomgång av dagens ärenden, kl. 16.00-16.45

Beslutssammanträde

Beslut av ärendena 1-5 på föredragningslistan kl. 16.45-17.00

§ 235

Plan för regional transportinfrastruktur 2010-2021

Dnr RSK 753-2009

Ärendet

Västra Götalandsregionen har fått regeringens uppdrag att upprätta förslag till transportslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2010-2021. Planen ska redovisas till regeringen senast den 2 november.

Beredning

Regionstyrelsen beslutade 23 juni 2009, § 156, om remissbehandling av planen. Planförslaget remitterades bl.a. till kommunerna, trafikverken, länsstyrelsen, Västtrafik, övriga berörda myndigheter, organisationer och företag i regionen.

31 remissinstanser har inkommit med synpunkter. Kommunernas remissvar är samordnade genom de fyra kommunalförbunden.

Beredningsgruppen för regionutveckling har behandlat ett slutligt förslag till plan den 13 oktober. Jämfört med tidigare utsänt dokument har följande ändringar gjorts:

Förordets sista mening ändras till "Vi anser att vårt regionala planförslag motiverar ett beslut om planeringsram enligt 125-procentsnivån, med en tydlig tyngdpunkt i resursfördelningen under början av planperioden."

Kap 5, tredje sista stycket, tillägg. Västra Götalandsregionen har i juni 2009 hemställt att regeringen prövar om Göta älv, Trollhätte kanal och Vänern kan införlivas i EU:s gemenskapslagstiftning som rör inre vattenvägar.

Kap 7.3.4, sista stycket, första meningen ändras till: "I planeringsprocessen har det varit en medveten strategi att arbeta på ett mer jämställt sätt".

Vidare utdelades "Beskrivning av åtgärder, bidrag till kollektivtrafikanläggningar mm" och "Bilaga 2 Beskrivning av åtgärder, investeringar i vägar".

RA M

Yrkanden

Stefan Kristiansson (MP) yrkar att regionstyrelsen beslutar att som plan för regional transportinfrastruktur anta förslag från Miljöpartiet och konsekvensändra objektlistorna (bilaga § 235a).

Sören Kviberg (V) yrkar ändringar av planen enligt Vänsterpartiets yrkande (bilaga § 235b).

Propositionsordning

Ordföranden ställer beredningsgruppens förslag mot Stefan Kristianssons och Sören Kvibergs yrkanden och finner beredningsgruppens förslag bifallet.

Regionstyrelsens förslag till regionfullmäktiges beslut:

Regionfullmäktige ställer sig bakom förslag till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland inklusive miljökonsekvensbeskrivning och överlämnar den till regeringen.

Reservationer

Stefan Kristiansson (MP) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Sören Kviberg (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Regionstyrelsens beslut för egen del:

Paragrafen justeras omedelbart.

§ 236

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2010-2021

Dnr RSK 753-2009

Ärendet

Västra Götalandsregionen har fått rubricerat förslag för yttrande senast den 2 november 2009.

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram även för det nationella planförslaget och ingår i remissen som eget ärende.

PA JK

Miljökonsekvensbeskrivningen är omfattande och ambitiös. På den korta tid som stått till buds har inget förslag till yttrande tagits fram i denna del.

Beredning

Beredningsgruppen för regionutveckling har behandlat ett förslag till yttrande den 13 oktober 2009.

Förslaget till yttrande utgår från att det västsvenska infrastrukturpaketet realiserar.

Beredningsgruppen har gjort följande ändringar:

Tilllägg i första stycket under rubriken "Våra synpunkter"

Innan sista meningen läggs till "När Västlänken byggs möjliggörs en kraftfull utveckling av järnvägstrafiken i Västsverige. Vi vill redan nu markera angelägenheten av att Banverket brett utreder hur kapaciteten ska kunna ökas på övriga berörda banor. Västra Götalandsregionen är beredd att medverka i ett sådant arbete." (därefter nytt stycke) "Vi kommenterar.."

Tredje stycket, tilllägg allra sist. Objektet "Göteborg-Skövde, ökad kapacitet mm" är ännu ett exempel på en angelägen åtgärd som ligger för sent med hänsyn till efterfrågan på kapacitetsökningar.

Yrkanden

Stefan Kristiansson (MP) yrkar att yttrandet justeras och kompletteras enligt Miljöpartiets förslag (bilaga § 236a).

Sören Kviberg (V) yrkar att på första sidan stryks meningen som inleds:

"Enligt vår bedömning behöver..." och istället läggs följande till:

"Godstrafiken i Västra Götaland förutsätter att Göteborgs hamnbana byggstartas omedelbart (senast 2013). Kapacitetstillskottet som hamnbanan innebär är en livsnerv för godstrafiken och vi är beredda att medverka till lösningar som möjliggör en tidigareläggning av byggstart." (bilaga § 236b).

Propositionsordning

Ordföranden ställer först proposition på beredningsgruppens förslag och finner det bifallet.

Ordföranden ställer därefter proposition på Stefan Kristianssons ändringsyrkande och finner att regionstyrelsen avslår det.

Ordföranden ställer slutligen proposition på Sören Kvibergs ändringsyrkande och finner att regionstyrelsen avslår det.

RA M

Regionstyrelsens förslag till regionfullmäktiges beslut:

Regionfullmäktige avger yttrande enligt förslag från Beredningsgruppen för regionutveckling.

Reservationer

Stefan Kristiansson (MP) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Sören Kviberg (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Regionstyrelsens beslut för egen del:

Paragrafen justeras omedelbart.

§ 237

Avtal med anledning av västsvenska infrastrukturpaketet

Dnr RSK 753-2009

Ärendet

Inom ramen för åtgärdsplaneringen har Vägverket och Banverket, tillsammans med representanter för Västsverige, tagit fram ett förslag till Infrastrukturpaket i Västsverige.

Paketet har omfattningen ca 30 mdkr med ett transportslagsövergripande innehåll baserat på helhetssyn avseende trafiken och att viktiga samhällsmål som ökad sysselsättning och tillväxt, minskad klimatpåverkan, effektivitet och säkerhet främjas. Några huvudpunkter i förslaget är Marieholmstunneln, Västlänken och K2020-investeringar.

Finansieringen av paketet innebär att intressenterna i Västsverige finansierar ca 50 % av investeringskostnaderna samt därtill hörande kapitalkostnader och upptagningskostnader genom trängselskatt, banavgifter, lokala och regionala bidrag, marknyttor och kommersiella intäkter. Staten genom Vägverket och Banverket finansierar ca 50 % av investeringen.

Tidplanen innebär att avtal mellan berörda parter bör tecknas senast 2 november 2009 för att åtgärderna ska kunna ingå i investeringsplanerna som träder i kraft 1 januari 2010.

RA M

Beredning

Regionstyrelsen ställde sig bakom inriktningen i det västsvenska paketet 1 september 2009, § 204. Regionstyrelsen förklarade sig också beredd att medverka till en finansiering som kan möjliggöra ett genomförande av paketet under förutsättning av att paketet är ett tillägg till förslagen i nationell plan och preliminär planeringsram för regional plan.

Beredningsgruppen för regionutveckling har behandlat ett förslag till avtal den 13 oktober 2009.

Beredningsgruppen noterade att man fått del av avtalsförslaget och att innehållet stämmer överens med den information som lämnats tidigare. Beredningsgruppen tillstyrkte att regionstyrelsen godkänner avtalet. Beredningsgruppen noterade vidare att information lämnades om arbetsläget beträffande principer för systemet med trängselskatter i Göteborgsområdet.

Regionstyrelsens förslag till regionfullmäktiges beslut:

1. Regionfullmäktige godkänner upprättat förslag till Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige.
2. Regionfullmäktige uttalar sin vilja att tillsammans med Landstinget i Halland ta ansvar för en regional delfinansiering med 1 mdkr till det Västsvenska paketet utifrån föreslagna finansieringsprinciper och utifrån den inriktning av investeringar som redovisats i bilaga till avtalsförslaget.
3. Regionfullmäktige uttalar att det regionala bidraget kan betalas antingen via banavgifter eller direkta bidrag från Västra Götalandsregionen och Landstinget i Halland eller genom en kombination av banavgifter och direkta bidrag.
4. Som part i avtalet om det Västsvenska paketet uttalar regionfullmäktige sin beredskap att utöver finansieringsmedverkan agera för att avtalet kan realiseras.
5. Regionstyrelsen får i uppdrag att för Västra Götalandsregionens räkning slutligt godkänna och underteckna avtalet samt att återkomma till regionfullmäktige med förslag till finansiering.

PA M

Regionstyrelsens beslut för egen del under förutsättning av fullmäktiges beslut:

Regionstyrelsens ordförande får i uppdrag att för Västra Götalandsregionens räkning slutligt godkänna och underteckna avtalet.

Protokollsanteckningar

Regionstyrelsen medger att protokollsanteckning från Stefan Kristiansson (MP) får bifogas protokollet (bilaga § 237a).

Regionstyrelsen medger att protokollsanteckning från Sören Kviberg (V) får bifogas protokollet (bilaga § 237b).

Regionstyrelsens beslut för egen del:

Paragrafen justeras omedelbart.

§ 238

Kostnader för vaccinering influensa A(H1N1)

Dnr RSK 904-2009

Ärendet

Regionfullmäktige beslutade 8 september 2009, § 134, att Västra Götalandsregionen ska erbjuda personer som bor eller varaktigt vistas i Västra Götalandsregionen avgiftsfri vaccination mot pandemisk influensa A (H1N1).

Genomförandet av vaccineringen kommer till största delen att ske inom vårdenheterna inom VG Primärvård. Överenskommelser har också träffats med bland andra den primärkommunala vården och företagshälsovården vid olika företag och förvaltningar om att delta i vaccinationsarbetet.

Smittskyddsinstitutet har i samråd med Socialstyrelsen, Läkemedelsverket och företrädare för barn- och skolhälsovården utvecklat ett nationellt informationssystem för vaccinationer, Svevac. För att säkra att de vaccinationer som genomförs registreras i Svevac föreslås att vårdgivarna får 20 kr för varje registrering i Svevac av genomförda vaccinationer.

Regionkansliet har bedömt att de kostnader som uppkommer i samband med vaccinering mot influensa A(H1N1) för Västra Götalandsregionen totalt uppgår till c:a 270 mnkr. Västra Götalandsregionen får 168 mnkr i tillfälligt

RA VM

bidrag från staten för att täcka delar av de kostnader som uppstår. Den kostnad som kvarstår för regionen uppgår till c:a 100 mnkr under 2009.

Regionstyrelsens beslut:

1. Registrering av utförda vaccinationer i Svevac ersätts med 20 kr per registrering.
2. Kostnaderna för vaccination mot influensa A(H1N1) samlas inom hälso- och sjukvårdsutskottet i avvaktan på slutligt beslut om kostnadstäckning i samband med 2009 års bokslut.
3. Hälso- och sjukvårdsutskottet får i uppdrag att göra en återrapportering av vaccinationsinsatserna i samband med 2009 års bokslutsarbete.

§ 239

Uppdrag om organisatorisk tillhörighet för studierektorsfunktionen inom VG Primärvård

Dnr RSK 828-2008

Ärendet

I budget för 2010 finns uppdrag som berör justering av regionbidraget avseende AT- och ST-utbildning inom VG Primärvård. Uppdraget är att fastställa organisation och uppdrag för studierektorsfunktionen samt att fastställa dess organisatoriska tillhörighet.

Idag ligger finansieringen av AT- ST, medellånga utbildningar och studierektorsfunktionen inom det regionbidrag hälso- och sjukvårdsnämnderna har. I 2010 års budget har nämndernas bidrag reducerats med 235 mnkr vilka tillsvdare ligger inom regionstyrelsens budgetram.

En särskild arbetsgrupp inom hälso- och sjukvårdsavdelningen är nu i slutfasen av sitt uppdrag att föreslå en ersättningsmodell för utbildningsuppdragen inom VG Primärvård. Denna arbetsgrupp kommer att definiera utbildningsuppdraget, beskriva studierektorsfunktionens uppdrag och dimensionering samt föreslå ersättningsformer för utbildningsuppdraget samt summera resursen i föreslagen ersättningsmodell.

Studierektorsfunktionen inom VG Primärvård kommer att agera producentneutralt. Nuvarande studierektorer är anställda inom den av regionen drivna primärvården. Många studierektorer arbetar med både detta uppdrag samt kliniskt arbete. Studierektorsfunktionen finns för läkarutbildningar men också för andra yrkeskategorier verksamma inom

RA 10

primärvården. Det finns även andra uppdrag som skall vara producentneutrala men som skall organiseras inom den av regionen drivna primärvården, t.ex. sjukvårdsrådgivningen.

Beredning

Beredningen av ärendet har skett inom olika avdelningar inom **regionkansliet**.

Personalutskottet har informerats om förslaget 2 oktober 2009.

I det politiska ledningsarbete som pågår för dels regionens egen primärvårdsverksamhet, dels avseende genomförandet av VG Primärvård i det särskilt tillsatta genomförandekontoret har bedömts att det för närvarande är lämpligast att en samlad studierektorsfunktion tillsvidare förläggs till genomförandekontoret. Genomförandekontorets organisatoriska placering är inom regionkansliet, hälso- och sjukvårdsavdelning.

Förhandling med Vårdförbundet och SACO enligt 11 § **MBL** har avslutats i enighet 12 oktober 2009.

Regionstyrelsens beslut:

1. Den samlade studierektorsfunktionen för AT- och ST-utbildningen samt verksamhetsförlagd utbildning för professioner som finns i regionens primärvård samordnas tillsvidare inom genomförandekontoret för VG Primärvård.
2. Övriga frågor som berör bland annat AT- och ST- läkarutbildningarna bereds av berörda utskott i enlighet med regionstyrelsens beslut från 22 september 2009, § 206.



Plan för regional transportinfrastruktur 2010-2021

Den regionala infrastrukturplanens ökade satsningar på kollektivtrafik jämfört med tidigare perioder är mycket positivt. Miljöbedömning har dock inte skett integrerat med planprocessen på ett tillfredställande sätt. Detta har lett till en infrastrukturplan som är övertung på personbilssidan. Att minska andelen personbilstrafik till förmån för kollektiva trafikslag och cykel måste alltid vara ett steg i att uppnå minskad miljöpåverkan från transportsektorn.

Den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats bygger på antaganden om utsläppsminskningar som kan komma att ske under förutsättning att tillräckliga styrmedel beslutas på riksplaneln. Vår bedömning är att en trovärdig MKB inte kan grundas på beslut som ännu inte har fattats. När det gäller hastighetsnedsättningar har däremot argumentationen varit den omvända. En stor del av den föreslagna regionala planen syftar att bibehålla hastighetsgränser (framförallt 90-gränser) på landsvägar i regionen. Åtgärder för att bibehålla dessa gränser har inte angetts öka miljö- och klimatpåverkan. Det är anmärkningsvärt eftersom ett av Vägverkets mål med översynen är just minskad miljö- och klimatpåverkan. I MKBn har man underskattat miljö- och klimatpåverkan och överskattat miljönyttan.

De mål som planen ska uppfylla är dels funktionsmålet om tillgänglighet, dels hänsynsmålen om säkerhet, miljö och hälsa. Regionutvecklingssekretariatets förslag innehåller delar som troligen skulle innebära att flera av ovanstående mål går i motsatt riktning. Vägåtgärderna utgör enligt Länsstyrelsens beräkningar 80 % av investeringsbudgeten fram till 2012. För att nå målen om säkerhet, miljö och hälsa räcker det inte att till viss del fatta beslut som går i rätt riktning. Det krävs också mod att sluta fatta beslut som leder till sämre trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Miljöpartiet bedömning är att fyrstegsprincipen inte används på ett tillfredställande sätt i det förslag på regional plan som Beredningsgruppen för regionutveckling tagit fram. Ett omtag bör göras på de föreslagna åtgärderna utifrån steg ett i fyrstegsprincipen för varje vägobjekt som ligger i plan. Trafiksäkerheten är ett prioriterat område för Miljöpartiet. Trafiksäkerhet uppnås bland annat genom byte av trafikslag till kollektivtrafik och spårburen trafik, satsningar på 2+1-vägar och säkra cykelvägar.

Västra Götalandsregionen har folkhälsopolitiskt ansvar. Därmed bör folkhälsa vara en viktig faktor i bedömning av åtgärder på trafikinfrastruktur, som är en av de viktigaste förutsättningarna för enskilda individers beslut om hur de ska förflytta sig.

Miljöpartiet ställer sig bakom planförslagets utgångspunkter med bedömer att förslaget inte lever upp till dessa genom stor satsning på väginvesteringar. Därför presenterar vi ett annat alternativ där utgångspunkten i hållbar utveckling får större genomslag och som utgår från 100-procentsalternativet. 125-procentsalternativet vore önskvärt och ökningen ska då helt läggas på infrastruktur som minskar klimatpåverkan.

Med anledning av ovanstående föreslår vi Regionstyrelsen besluta:

- Att som plan för regional transportinfrastruktur anta det bifogade förslaget och konsekvensändra objektlistorna

Stefan Kristiansson, (mp)

Birgitta Losman, (mp)

MA
RA

Förslag till regeringen om regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland under perioden 2010-2021

Regeringen fastslår att "det måste vara lätt för resenärer och transportköpare att välja de klimatteffektivaste alternativen". Prop. 2008/09:35 s.18 Därför är det nödvändigt att tillsammans planera infrastrukturen i regionen så att människor kan välja att resa kollektivt och där så är möjligt med cykel för miljön, folkhälsans och den regionala utvecklingens skull. Att tänka långsiktigt är att ha det politiska modet att utforma ett transportsystem som är så energieffektivt som möjligt och där inte varje invånare är beroende av att ha en egen bil.

För att Västra Götalandsregionen ska ges möjlighet att fortsätta växa krävs att vi börjar se hur andra större städer gjort – nämligen satsa på kollektiva trafiklösningar. De flesta städer i norra Europa har högre andel kollektivtrafikresande än Göteborgsområde. Paris som är en växande region har beslutat att 80 % av trafikinvesteringarna ska användas till spårutbyggnad och resterande 20 % till cykelbanor och trafiksäkerhetshöjande insatser. Men inte en krona mer till nya vägar. Västra Götalandsregionen bör anpassa sig efter de goda exempel som finns i vår omvärld.

Regeringen bör göra denna regionala transportinfrastrukturplan framtung för att minimera risken att Partihallsförbindelsen och Marieholmstunneln annars konkurrerar ut alla satsningar på kollektivtrafik under den första delen av perioden. Det skulle försämra kollektivtrafikens konkurrenskraft och skulle göra det mycket svårt att uppnå målsättningen för K2020 med ökad kollektivtrafikandel till 40 % 2025.

Att Vägverket planerar att sänka hastigheten på flera vägsträckningar i regionen är positivt för att öka trafiksäkerhet och minska miljöpåverkan. Sänkningen av hastighetsgränserna kan kraftigt minska investeringsbehovet i vägar och frigöra investeringsmedel för mer angelägna ändamål. För de som ändå behöver bilen är restidsförlängningen ytterst marginell.

Fler vägar ger fler bilar och fler cykelvägar ger fler cyklister. Regeringen menar att satsningarna på cykling särskilt bör "redovisas samt följas upp i såväl de nationella som regionala planerna" (Prop.2008/09:35 s.151). Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett av de allra snabbaste sätten att minska utsläppen från denna sektor. Hälften av alla resor i Sverige är kortare än 5 km. Utsläppsnivåerna på korta bilresor är också relativt höga, särskild vid kallstarter. Så korta bilresor finns i hela landet, inte bara i städerna, och de ska i första hand ersättas med cykel och gång. Hälsoargumenten talar sitt tydliga språk för ökad cykling. Idag ger varje satsad krona cirka 11 kronor tillbaka i förbättrad hälsa.

Män och kvinnor transporterar sig på olika sätt. Män åker generellt mer bil än kvinnor, och de åker också längre. Kvinnor reser kollektivt och cyklar i mycket högre grad än män. En satsning på kollektivtrafik och ökad cykling är därför en satsning på jämställdheten.

M PA

Regionala vägåtgärder

Utgångspunkterna för den regionala infrastrukturplanen är att använda Vägverkets fyrstegsprincip där steg 1 och 2 innebär att påverka valet av transportsätt samt effektivare utnyttja det befintliga transportsystemet. Om dessa principer blir vägledande är flera föreslagna vägåtgärder onödiga och resurser bör omflyttas från nya vägprojekt till mer attraktiv kollektivtrafik samt upprustning av det befintliga vägnätet.

De resurser som läggs till regionala vägåtgärder skall användas för trafiksäkerhetshöjande åtgärder, tillbyggnad av cykelinfrastruktur och busskörfält men inte till utbyggd kapacitet för fler personbilar.

Inom åtgärdsområdet regionala vägåtgärder föreslås 44 Förbifart Lidköping, E20/40 Tvärförbindelse inkl. Jerikolänk, 49 Axvall – Varnhem, 41 Fritsla – Kråkered samt 44 Laval – Gillstad tas bort ur planen vilket frigör 676 mnkr.

100 miljoner kronor av dessa läggs inom regionala vägåtgärder på Gång- och cykelvägar längs statligt vägnät som får en pott om 174 mkr.

Generella stråkpottor för hastighetshöjande åtgärder är ej önskvärt. De stråk som är i behov av resurser för riktade trafiksäkerhetsåtgärder finansieras istället ur den specificerade potten för ändamålet som höjs med de 315 mnkr som frigörs ur generella stråkpottor. Riktade trafiksäkerhetsåtgärder ges därför en total pott om 407 mnkr.

Bidrag kollektivtrafikåtgärder

Det föreslagna 125-% alternativet bör tillgodoses för att möjliggöra de presenterade åtgärderna och tillförs därför de nödvändiga 440 mnkr. Därmed ges utrymme för bl.a. utökade pottor för funktionshinder, pendelparkeringar och övriga K2020-åtgärder så som efterfrågats.

Bidrag kommuner trafiksäkerhet och miljö

Kommunerna bör ges utökat stöd för att arbeta med nödvändiga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och minska trafikens miljöpåverkan och ges 46 mnkr extra vilket ger en total pott på 466 mnkr. Inom detta åtgärdsområde finns också betydande möjligheter att påverka folkhälsa genom att uppmuntra möjligheterna att gå och cykla på korta avstånd.

Järnväg bidrag nationell plan

För att rusta upp de mindre järnvägarna i regionen avsätts 100 miljoner kronor extra för bidrag till järnvägar i den nationella planen som totalt ges en pott om 300 mnkr. Förutom de 200 miljoner kronor som är avsatta för de tre fd länsjärnvägarna Bohusbanan, Kinnekullebanan och Viskadalsbanan ser vi behov av satsningar på fler järnvägar. Karlsborgsbanan, Älvsborgsbanan, Lysekilsbanan samt industrispår behöver rustas upp för att utöka möjligheterna för gods- och persontrafik.

Vägar bidrag nationell plan

Med de trafikmängder som det är frågan om på E20 räcker mötesseparering med en sk 2+1 väg gott och väl. Det är god hushållning med pengar att bygga en sådan trafiksäker väg till en bråkdel av kostnaden för en motorväg. En sådan lösning stämmer dessutom mycket bättre med de mål som vi antagit i visionen för Västra Götaland om en hållbar utveckling. Åtgärdsområdet Vägar bidrag nationell plan ges därför 20 mnkr för utbyggnad av 2+1 väg på E20.

RA
K

Bärighet

Att rusta upp och bibehålla god standard på befintligt vägnät i regionens alla delar är av stor vikt för att människor ska klara sin vardag. Bärighet ges därför ett tillskott på 80 mnkr vilket ger en summa på 100 mnkr.

Fördelning åtgärdsområden

Åtgärdsområde	Basnivå (mnkr)	%
Regionala vägåtgärder	3078	53
Bidrag kollektivtrafikåtgärder	1772	30
Bidrag kommuner ts o miljö	466	8
Järnvägar bidr nationell plan	300	5
Vägar bidr nationell plan	20	0
Bärighet	100	2
Övrigt	99	2
Summa	5835	100%

RA

14



Yrkande
Regionstyrelsen 14 oktober, 2009
Ärende 1

"Förslag till regeringen om regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland under perioden 2010-2021"

Arbetet med att komma fram till en helhet avseende hur resurserna avsatta till infrastruktur ska prioriteras både vad gäller geografiskt område och trafikslag. Vi har deltagit aktivt i debatten och i de förberedande diskussioner som har föregått förslaget både i BRU och i RUN samt RS. Vi har framfört kritik och tryckt på de delar som varit viktiga men vi har inte gjort några skriftliga markeringar under processen utan arbetat för att vara en del av ett konsensusbeslut som är nödvändigt för att kunna arbeta för att så stor del av de statliga resurserna som möjligt hamnar i Västra Götalandsregionen.

Vänsterpartiets generella uppfattning är att satsningar på järnväg och kollektivtrafik är satsningar som är långsiktigt hållbara och ger Västra Götalandsregionen ett försprång som tillväxtregion. Att resa med tåg är framtidens sätt att resa. Vi inser dock att framtiden ännu inte är här och att ett stort antal medborgare i Västra Götalandsregionen är beroende av bil för sitt dagliga liv. Vi anser att de diskussioner och de underlag som tidigare lagts fram och behandlats har gett en bra dynamik och balans mellan trafikslag som vi bedömer viktiga.

Nu är läget annorlunda. Det underlag som nu finns tillhanda och behandlas i BRU samt i RS under en och samma dag är förändrat. Självfallet är det oerhört viktigt att de remissvar som inkommit får en påverkan på utformningen av planen men det är mer än olyckligt att förslaget har genomgått genomgripande förändringar. Detta utan att dessa tydligt redovisas för ledamöterna så att de politiska företrädarna kan koncentrera sin tid på att överlägga kring vilka prioriteringar man vill göra utifrån tydliga förslag. Istället måste vi ägna den knappa tid till förberedelse med att försöka förstå vad som är förändrat i förslaget och hur detta påverkar den nationella planen och det Västsvenska paketet.

Vi vill lyfta ett antal punkter i förslaget till regional plan.

- Vänsterpartiet ser inte att det finns tydliga skäl till att göra den regionala planen framtung vad det gäller vägobjekt. Hastighetssänkningarna som hotar de vägar som inte upprätthåller standard för gällande hastighet enligt Vägverket är inte skäl nog till att skynda på vägobjekten. Detta kan istället få som effekt att vägobjekt prioriteras och pengar finansiella medel låses och risken är att resurserna brister när vi sedan kommer till de prioriterade objekten inom kollektivtrafiken. Ur säkerhetssynpunkt är inte bevarande av högre hastighetsgränser prioriterat och inte heller ur klimat- och miljöhänsen. Vi ser istället att vi genom att inte prioritera en framtung plan för vägar kan få utrymme för att kunna garantera att K2020 förverkligas och

W
RA



att vi därmed visar på en tydlig prioriteringsordning. Kollektivtrafiken bör ges större vikt framför hastighetssänkning under begränsad tidsperiod på ett fåtal vägar.

- Vi ser också, precis som i liggande förslag, att vattenvägarna på och kring Vänern är prioriterade och vi noterar Sjöfartsverkets konstaterande att slussarna i Trollhättekanal behöver vara en del av nästkommande infrastukturpaket, oaktat finansieringsfrågan. Vänsterpartiet menar att det redan nu är viktigt att nominera de infrastruktursatsningarna inför nästa planperiod vilket ger långsiktighet och visar på en genomtänkt strategi för infrastrukturen i Västra Götalandsregionen.
- Vi ser ingen anledning att Västra Götalandsregionen i den regionala planen ska gå in och stödja Trollhättan-Vänersborg flygplats. Flygplatsen har idag inget värde för persontransport utan det behovet täcks väl av Landvetter. Inte heller godstransporten kan vara beroende av en lokal flygplats. Godstransporter via vattenvägarna från Trollhättan-Vänersborg är i stället att föredra och då bör de pengar vi ämnar satsa på flygplatsen istället skulle kunna fonderas för att bygga om slussarna i Trollhättekanal. Vi måste på allvar börja se på inrikesflyget som en företeelse som hör historien till och se till nya hållbara transportmönster inom landet.
- Vi noterar att i det förslag till 100 procentsalternativ som föreligger sjunker andelen som tillfaller potten för GC-vägar dramatiskt. Betydligt mer än vad som avses i 125 procentsalternativet. Det finns ingen rimlig relation vad gäller GC-vägar i de båda alternativen och vi tror inte att det är en bra prioritering. Gång- och cykelvägar är knappast bara till för att skydda barn och oskyddade trafikanter så som uttrycks i regeringens direktiv. De har ett egenvärde genom att gynna folkhälsa, öka turismen, minska bilismen i tätorter och förbättra luftkvaliteten. Vänsterpartiet menar att de vägobjekt som i förslaget redovisas som samhällsekonomiskt olönsamma men som ändå finns med i förslaget kan minska till förmån för att uppgradera GC-vägar så att de i 100 procentsalternativet andelsmässigt står i relation till 125 procentsalternativet.
- Vi noterar också att i det nuvarande förslaget har ytterligare satsningar på vägåtgärder beretts utrymme. Detta genom att ett antal objekt som i huvudsak inneburit kollektivtrafikkörfält flyttats till "Paketet". Vi menar att det är orimligt att lyfta ut satsningar på väg som gynnar kollektivtrafiken från planen och att ersätta dessa med enbart satsningar på väg. Om pengar kan frigöras från den regionala planen måste dessa användas för att lyfta upp det objekt som står näst i listan över kollektivtrafikåtgärder. I detta fall kan det ekonomiska utrymmet väl täcka byggnationen av spårväg på Norra Älvstranden i Göteborg.

Vänsterpartiet förutsätter att Västra Götalandsregionen ser infrastruktursatsningarna i territoriet som en helhet och att de enskilda planerna samt Västsvenska paketet och K2020 har ett värde som ligger i relation till varandra. Vi ser en fara i att så många

RA
M



vägprojekt ligger prioriterade i tid men förutsätter samtidigt att samtliga planer förverkligas. Med nedanstående yrkanden tror vi att planen förbättras ytterligare.

Vänsterpartiet yrkar att regionstyrelsen beslutar enligt följande:

Att på sidan 16 stryka stycket som inleds "Vi har ovan påtalat behovet av att..."

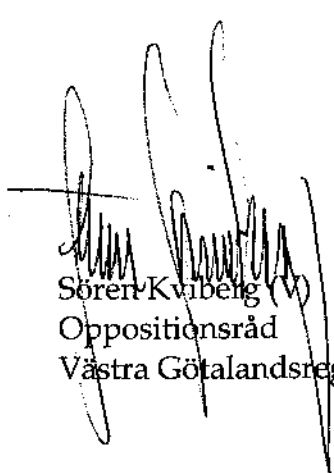
Att på sidan 16-17 under rubrikerna "Stråk 1, 2, 3, 4" stryka den text som hänvisar till att hastighetsåtgärder prioriteras.

Att på sidan 15 stryka stycket som inleds "Trollhättan - Vänersborgs flygplats har idag..."

Att på sidan 23 i stycket som inleds "Åtgärderna i K2020..." lägga till sist i stycket "Eftersom utformningen och turordningen i K2020 inte är klarlagd är vi beredda att tidigarelägga planerade kollektivtrafikprojekt för att garantera förverkligandet av K2020"

Att de vägobjekt som i förslaget redovisas som samhällsekonomiskt olönsamma men som ändå finns med i förslaget kan minska till förmån för att uppgradera GC-vägar så att de i 100 procentsalternativet andelsmässigt står i relation till 125 procentsalternativet

Att för de medel som frigörs genom att lyfta ut objekt motsvarande 700 mnk till "paketet" inte föra in ytterligare vägåtgärder utan istället föra in byggnation av spårväg på Norra Älvstranden i listan över kollektivtrafikåtgärder på 100 procentalternativet



Sören Kviberg (V)
Oppositionsråd
Västra Götalandsregionen

Kv RA



Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2010-2021

Vi behöver ställa om samhället snabbt för att klara klimatet, det är alla överens om. Vi har max 10 år på oss enligt FN:s klimatpanel för att undvika eventuella tröskeeffekter som är oreparerbara. Diskussionen om olika transportsätts förutsättningar måste utgå från denna utmaning. Mot bakgrund av detta är det häpnadsväckande att regeringen utfärdat direktiv till Sveriges regioner om att minst 50 % av resurserna till infrastruktur måste gå till vägutbyggnad. Detta trots att personbilstrafikens miljöpåverkan ökat under de senaste åren samt att resten av världen går om med modern kollektivtrafikutbyggnad. Prioriteringar i nationell plan har stor påverkan på möjligheterna att minska miljö- och klimatpåverkan från godstransporter.

Det räcker inte att börja göra rätt och i viss mån satsa på kollektivtrafikåtgärder. Vi måste också sluta bygga klimatfientliga motorvägsprojekt. Miljöpartiet avstyrker därmed två föreslagna motorvägsprojekt:

- Med de trafikmängder som det är frågan om på E20 räcker mötesseparering med en sk 2+1 väg gott och väl. Det är god hushållning med pengar att bygga en sådan trafiksäker väg till en bråkdel av kostnaden för en motorväg.
- Marieholmstunneln är ett samhällsekonomiskt olönsamt projekt som enligt Naturvårdsverkets yttrande 20090302 bedöms leda till ökade utsläpp av koldioxid.

Stora järnvägssatsningar är nödvändiga i Västra Götaland för att öka andelen resor med gods och persontrafik på spår. En förbindelse över Marieholm som är nödvändig för en hållbar regional utveckling är Marieholmsbron för järnvägstrafik mot hamnen. Genom att avstyrka de stora vägprojekten Marieholmstunneln och E20 frigörs resurser för att snarast kunna påbörja den nödvändiga Marieholmsbron istället för det tidigare föreslagna startåret 2019.

Vi förutsätter att regeringen speglar regionens satsning med 200 mnkr för att kunna möta upp det stora behovet av investeringar i de tre fd länsjärnvägarna Bohusbanan, Kinnekullebanan och Viskadalsbanan. Med omprioritering av resurser från väg till järnväg möjliggörs bl.a. byggstart av Götalandsbanan. Kapacitetsförstärkning på västra stambanan är nödvändig och måste ske omgående. Stor samhällsekonomisk nytta kan även uppnås med små investeringar i de mindre järnvägarna, industrispår samt omlastningsterminalen likt Dryport i Falköping för omlastning från lastbil till järnväg.

En omfördelning av resurser till mer energieffektiva transportslag är nödvändig för att nå våra gemensamma mål i det regionala visionsdokumentet "Det goda livet."

Med anledning av ovanstående föreslår vi Regionstyrelsen besluta:

- Att yttrandet justeras och kompletteras med vad som ovan anförts

Stefan Kristiansson, (mp)

Birgitta Losman, (mp)

UR RA



Yrkande
Regionstyrelsen 14 oktober, 2009
Ärende 2

"Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt miljökonsekvensbeskrivning"

Vänsterpartiet har tagit del av förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen och noterar att i de åtgärders om avser Västra Götalandsregionen prioriteras ett antal vägobjekt högt vilket vi menar är problematiskt. Det råder en politisk enighet kring transportomställningspolitiken på ett helt annat sätt idag än för bara några år sen och det går tydligt att se svårigheterna för den borgerliga regeringen att argumentera för tidigare prioriterade vägsatsningar. Järnvägen förefaller som det enda tänkbara framtida godstransportmedlet ur miljöhänseende och effektivitet. Det är dessutom det enda transportmedel som vi idag kan säga är säkra investeringar ur klimatsynpunkt då biogas och el som drivmedel fortfarande kräver en hel del teknikutveckling.

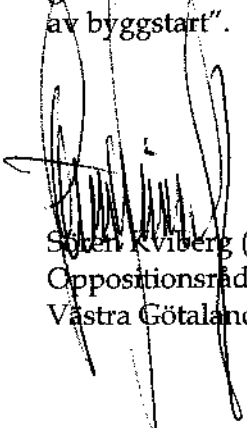
Vi anser att förstärkningen av Hamnbanan är mycket angeläget för att trygga kapaciteten och driftsäkerheten för godstågtrafiken. Göteborgs hamn som är, i tonnage räknat Nordens största hamn. Den är en förutsättning för näringslivet i regionen och i resten av Sverige och dessutom en stor del av regionen och Göteborgs identitet. I allt högre grad kräver transportköparna helhetslösningen innebärande också landtransport till och från hamnen och i all högre grad krävs att dessa sker på ett miljömässigt hållbart sätt. Göteborgs hamn har ambitionen att expandera verksamheten och därmed befästa sin ställning som nordens ledande hamn. För att denna utveckling skall bli möjlig krävs också satsningar på transportinfrastrukturen och att i detta perspektiv påbörja nödvändiga investeringar först 2019 anser vi inte svara upp mot behovet av kapacitetsförstärkningar

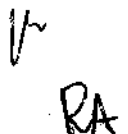
Vi menar att det inte är på något sätt rimligt att skjuta på en byggstart för Göteborgs hamnbana till 2019 och vill därför skärpa skrivningen i yttrandet enligt nedanstående.

Vänsterpartiet yrkar

Att på första sidan, sista stycket stryka meningen som inleds: "Enligt vår bedömning behöver..." och istället lägga till

"Godstrafiken i Västra Götaland förutsätter att Göteborgs hamnbana byggstartas omedelbart (senast 2013). Kapacitetstillskottet som hamnbanan innebär är en livsnerv för godstrafiken och vi är beredda att medverka till lösningar som möjliggör en tidigareläggning av byggstart".


 Stefan Kviberg (V)
 Oppositionsråd
 Västra Götalandsregionen


 V
 RA



Avtal med anledning av västsvenska infrastrukturpaketet

Miljöpartiet har under många år kämpat för införandet av trängselavgifter i Göteborg för att öka framkomlighet, minska miljöpåverkan och förbättra för de boende i Göteborg. Trängselavgifter föreslås för att möjliggöra finansiering av bl.a. Västlänken, en tågtunnel under Göteborg, som är en förutsättning för utvecklad kollektivtrafik och nödvändig för att nå det gemensamma målet om fördubblad kollektivtrafik till 2025.

Att Marieholmstunneln presenteras i samma paketförslag som trängselavgifter och Västlänken är kontraproduktivt då den gynnar privatbilism. Erfarenheter och forskning visar att nya vägar genererar mer trafik och en ny älvförbindelse kan inte lösa problemen med bilköer i Göteborg. Fler vägar leder till ökad biltrafik, vilket orsakar mer köer. Som en konsekvens av fler bilar försämras luftmiljö, bullersituationen, trafikolyckorna ökar, trycket på att fler gröna ytor ska asfalteras växer och klimatarbetet går bakåt.

Miljöpartiet har via medlemsmöten viktat för- och nackdelar med det odelbara paketförslaget. Vi har beslutat att säga ja för att äntligen möjliggöra trängselavgifter och Västlänken. Vårt beslut förutsätter att avtalet förtydligas med att Västlänkens byggande är en förutsättning för övriga delar i förslaget. Vi utgår ifrån att paketets trängselavgifter inte endast utgör en finansieringskälla utan också blir tydligt trafik- och miljöstyrande.

Stefan Kristiansson, (mp)

Birgitta Losman, (mp)



Protokollsanteckning
Regionstyrelsen 14 oktober, 2009
Ärende 3

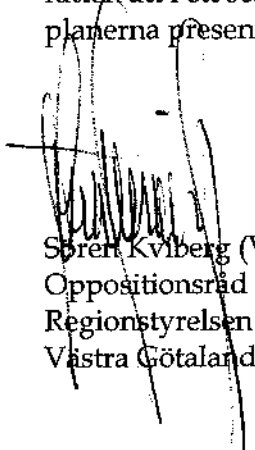
Remiss av nationell plan för transportsystemet – Ett västsvenskt paket för infrastrukturåtgärder

Vänsterpartiet ställer sig bakom den i huvudsakliga inriktningen av "Paketet för infrastrukturåtgärder". Paketet innehåller miljöåtgärder som är helt nödvändiga för att nå klimatmålen och bidrar till en förbättrad levnadsmiljö för människorna i Västra Götalandsregionen.

Vi är positiva till att infrastrukturåtgärderna innefattar trängeskatter för inpassering till Göteborgs stad. Vi har länge argumenterat för att trängeskatter är en viktig del av arbetet med att förbättra luftkvaliteten i Göteborg och att minska antalet bilar i innerstaden och på infarterna till staden.

Paketet för infrastrukturåtgärder innehåller även kraftfulla satsningar i järnvägsnätet, vilket talar för att minskningen av biltrafiken kommer att bli ännu större. Även biltrafiken till och från Göteborg kan förväntas minska genom utbyggd kollektivtrafik, där Västlänken är av stor betydelse.

Vid en situation med kraftigt minskad privatbilism i rusningstid och bättre framkomlighet anser vi att beslutet om Marieholmstunneln borde kunna omprövas. Vi förbehåller oss rätten att i ett senare skede ta ställning till de enskilda projekten i takt med att de konkreta planerna presenteras.



Sören Kviberg (V)
Oppositionsråd
Regionstyrelsen
Västra Götalandsregionen

M

RA

