

Svar på interpellation från Arne Lernhag ang Västtrafik

Innan jag svarar på Arne Lernhags fråga vill jag ge en allmän bakgrund.

Från och med 2012 ändrades förutsättningarna ganska radikalt vad avser kollektivtrafikens organisation såväl i Sverige som i Västra Götaland.

En ny lagstiftning började gälla där man måste ha en regional myndighet för kollektivtrafiken som i vårt fall ligger direkt under regionfullmäktige. Dessutom blev regionen ensamägare av Västtrafik AB i stället för som tidigare 50 olika ägare. Kollektivtrafiknämnden tar fram ett flerårigt Trafikförsörjningsprogram som antas av regionfullmäktige och kollektivtrafiknämnden fungerar som en beställarnämnd till Västtrafik med tydliga krav på vilka frågor som skall prioriteras och vilken typ av trafik som skall upphandlas. Västtrafik är det utförande bolaget på motsvarande sätt som tex Operan eller våra sjukhus.

Tidigare fick Västtrafik uppdrag av de 50 olika ägarna som beställde trafik. Lite förenklat beställde kommunerna den lokala trafiken och regionen den kommunöverskridande trafiken.

I skatteväxlingen ingick inte skolresor och färdtjänst vilket får till följd att förutsättningarna vem som betalar viss trafik förändrats.

I överenskommelsen mellan regionen och kommunerna byggde på att dialogen med kommunerna sköts av Kollektivtrafiknämnden i de olika råden. Västtrafiks politiker skulle inte delta i denna dialog. Dialogen skulle också vara på en strategisk nivå.

När vi nu analyserar relationen mellan regionen, kommunerna och Västtrafik visar det sig att man uppfattat uppdragen och rollerna rätt olika samt att förutsättningarna och förväntningarna är olika. Vissa kommuner för på politikernivå en tydlig strategisk diskussion med regionen medan andra även tar upp mer detaljerade frågor som oftast hanteras av Västtrafik.

Eftersom även kommunernas roll förändrats så har kommunerna inte kvar samma organisation för kollektivtrafikfrågor som tidigare. Det har försvårat dialogen med regionen.

Från början inrättade Västtrafik sin organisation ganska strikt efter det ursprungliga avtalet. Men succesivt har en anpassning skett. Tex under våren har mer detaljerade hearingar skett om trafikplanen för 2014.

Den 6 och 7 nov var det samråd med kommunerna inför tågtrafiken 2015-2016. Att den sker så tidigt beror på de särskilda förutsättningar som gäller tågtrafiken. Jag var med på en av dessa träffar och jag upplevde dialogen mycket positiv.

Nyligen diskuterades samrådsfrågorna på det regionala kollektivtrafikerådet. Västtrafiks styrelse representerades av Tore Hult. Det var tydligt att roller och hur dialogen skall ske behöver utvecklas tydligare. Tex bör en politisk dialog ske mellan politiker och inte mellan politiker och tjänstemän. Om Kollektivtrafiknämnden önskar att Västtrafik kontinuerligt skall närvara vid de delregionala- och regionala kollektivtrafikeråden kommer vi givetvis att vara det.

För att vi skall lyckas utveckla kollektivtrafiken både på kort och lång sikt krävs ett gemensamt ansvar för samarbetet.

Jag och Västtrafik kommer att efter bästa förmåga ta tillvara den lokala kompetens som finns såväl hos de kommunala företrädarna som hos våra resenärer och entreprenörer.

Leif Blomqvist ordf i Västtrafik



2013-11-26

Till Regionfullmäktige

Svar på interpellation angående ambulanssjukvården

Arne Lernhag (M) undrar i sin interpellation vad jag tänker göra för att infria ”löftet från den politiska ledningen om att det skulle bli bättre och billigare när regionen tog över verksamheten /.../ eller åtminstone att det inte blir ännu sämre och dyrare än vad det var förut när de privata entreprenörerna drev verksamheten?

Jag vill börja med att klargöra att det inte fanns någon regioncentral strategi att all ambulansverksamhet i regionen skulle ske i offentlig regi. Det är utförarna, i de här fallen Sahlgrenska Universitetssjukhuset och NU-sjukvården som ansvarar för ambulansverksamheten. Så mitt enkla svar är att jag som ordförande i hälso- och sjukvårdsutskottet fortsatt kommer ha en dialog om hur den prehospitala sjukvården uppnår sina mål och vilka åtgärder som vidtas för att uppnå dem.

Jag vill ändå passa på att bemöta några av påståendena som förs fram i interpellationen. Det stämmer att några av ambulanserna inom NU-sjukvården har rullat mer än 40000 mil men utbyte sker succesivt. 4 ambulanser levererades så sent som förra veckan och 11 byts succesivt ut nästa år. Inom SU är fordonspolicyn exakt densamma som under entreprenaddriften.

När det gäller kostnadsläget så stämmer det att kostnaden har ökat. Det handlar bland annat om:

- Puckel kostnader i samband med uppstart av egen regi
- Förbättrad arbetsmiljö jämfört med entreprenad drift. Bland annat innebärande kortare arbetstid (effektiv arbetstid). I vissa områden delat dygn jämfört med dygnspass 24 timmar. Införande av rast i stället för måltidsuppehåll.

Det är också på sin plats att understryka att den verksamhet som nu tagits över i egen regi inte är densamma som konkurrensutsattes för fem år sedan. Kostnadslägen förändras liksom antal uppdrag och typ av uppdrag.

Helen Eliasson (S)
Ordförande Hälso- och sjukvårdsutskottet



2013-11-26

Till Regionfullmäktige

Svar på interpellation angående Arbetet med pris- och sortimentsstrategi inom kollektivtrafiken

Svar till Birgitta Adolfsson (FP) på frågan: Vilket besked är det som egentligen gäller angående arbetet med pris- och sortimentsstrategin inom kollektivtrafiken?

Det som Birgitta Adolfsson uppfattar som krångligt att förstå är i själva verket ganska enkelt.

Den politiska ledningen ser fram emot att kollektivtrafiknämnden lägger fram ett förslag om förenklingar i Västtrafiks biljettsystem. Ett förslag som är framtaget i ett föredömligt samarbete inom nämnden och med kommunerna.

Det som vi inte vill ha som förslag är ett steg två med införande av ett helt nytt system baserat på resans längd.

Båda stegen har varit del av det gedigna förarbetet i kollektivtrafiknämnden och de regionala råden men om förslagen om förenklingarna både är bra och nödvändiga krävs mer innan vi vill gå fram med ett förslag om att införa ett helt nytt och oprövat system. Det är också den signal vi har fått både från Kollektivtrafiksekretariatet och kommunerna.

Däremot vore det oansvarigt att bara kasta bort allt arbete som har gjorts med steg två och vi ser därför ingen anledning att låta bli att utvärdera det som tagits fram och gjorts så här långt. Hur kollektivtrafiknämnden vill göra det arbetet har vi ingen åsikt om.

Att fler väljer kollektivtrafiken är en av de viktigaste nycklarna till att minska miljöpåverkan, trängsel och sårbarheten i transportsystemen. Därför är ett högt allmänt förtroende för kollektivtrafiken ett viktigt mål.

Beskedet till dig är alltså att den politiska ledningen förväntar sig ett gemensamt framtaget förslag rörande en förenkling av biljettsystemen. Vi förväntar oss också att slippa ta ställning till ett förslag om ett införande av ett helt nytt biljettsystem och efter vad vi har förstått är vi inte ensamma i den uppfattningen.

Gert-Inge Andersson (S)
Regionstyrelsens ordförande



2013-11-26

Till Regionfullmäktige

Svar på interpellation angående från Kristina Jonäng (C) angående kollektivtrafikens utbyggnad och finansiering

Kristina Jonäng frågar mig om jag avser att nu ha fokus på en expansiv kollektivtrafik i ett brett samarbete eller om jag istället tänker riskera splittring och konfrontation i enhetstaxans namn?

Det är inte helt lätt att tolka Kristina Jonängs fråga. Rubriken antyder att den handlar om hur den politiska ledningens fortsatta satsning på kollektivtrafik ska se ut. Men själva frågan handlar om att det pågår ett spel för att driva fram en enhetstaxa med bakgrund av ett uttalande i media.

Inget av partierna i den politiska ledningen har idag fastlagt vilka frågor de kommer att driva i valrörelsen nästa år. Det finns antagligen lika många tankar och idéer om vad de enskilda partierna ska driva som det finns partiaktiva och hur dessa frågor fastställs är olika från parti till parti.

Det jag tror att Kristina Jonäng refererar till i sin fråga är en ledamot i Kollektivtrafiknämnden som uttrycker sin vilja till vad hans parti skulle kunna gå till val på. Meningen efter uttalandet om enhetstaxa i artikeln lyder dock: "Beslut om vad Socialdemokraterna i Västra Götaland kommer att gå till val på bestäms under våren 2014". Jag vill tydliggöra att det inte är enskilda partimedlemmars uttalanden som styr uppdrag till nämnden eller den arbetsgrupp som ligger under den.

Det viktigaste arbetet i Kollektivtrafiknämnden under resten av mandatperioden är att fortsätta jobba med de förenklingar av Västrafiks biljettsystem som jag presenterade på förra fullmäktigemötet liksom att utvärdera, analysera och föra en dialog med kommunerna kring de resultat angående de studier som görs kring ett förändrat zonsystem. Den samlade bedömningen som gjorts i flera kommuner liksom hos många regionfullmäktigeledamöter, (som uttalat sin åsikt både i media och på gruppmöten), är att det behövs mer tid och kunskap för att fatta ett sådant beslut.

Regionfullmäktige kommer under våren att få ta ställning till förslag från Kollektivtrafiknämnden. Jag hoppas verkligen att vi kan genomföra det arbetet i politiskt samförstånd, det har vi gjort hittills.

Att den politiska ledningen kommer att fortsätta att prioritera kollektivtrafiken i budgetförslaget för 2015 kan jag också lova idag. Vi har gjort det tidigare och kommer göra det igen för regionutvecklingen och klimatutmaningarna.

Så svaret till Kristina Jonäng blir att vi kommer att fortsätta att arbeta för att förverkliga de ambitiösa mål för kollektivtrafiken vi har fastställt, nu och i framtiden.

Ulrika Frick (Mp)

Ordförande Kollektivtrafiknämnden Västra Götalandsregionen