



# Vägvalet

**Göteborgs  
budget 2019**

# Vägvalet vill göra skillnad

Vi är Göteborgs enda moderna folkrörelseparti som nu efter åtta år i kommunfullmäktige har utvecklat vår politik.

## Trafik

- Folkomröstningens valresultat, 57 % ska följas och trängselskatten ska avskaffas
- Västlänken ska stoppas – bygg exempelvis ”förstärkningsalternativet”
- Vi inför nolltaxa på spårvagnar och bussar under lågtrafik
- Stärk Göteborgs kollektivtrafik – Västlänken dränerar den på resurser
- Prioritera en ny älvförbindelse istället för linbanan

## Bostad

- Bygg ihop staden med bostäder, inte bara centralt utan även med förorterna
- Hantera stadens siluett varsamt – förtätning med måtta
- Fler byggemenskaper
- Satsa på egnahemsrörelse
- Bevara stadens grönområden och parker

## Öka medborgarinflytandet – det behövs

- Fler ska få insyn i beslut och kunna påverka
- Unga ska få inflytande genom ungdomsfullmäktige
- Förstärk Göteborgsförslaget så fler får vara med och påverka
- Avskaffa Stadsdelsnämnderna
- Utveckla biblioteken till mötesplatser med mediatek

## Lärande och omsorg – istället för prestigeprojekt

- Förskolans köer ska tas bort och förskolan ska utvecklas
- Värna om ungas hälsa med en ökad service på nya familjecentraler
- Äldre och människor med funktionsnedsättning ska få värdig omsorg
- Bygg fler äldreboenden
- De äldres måltider ska kvalitetsförbättras

## Skattepengarna är våra gemensamma pengar

- Använd skattemedlen förnuftigt
- Uppmärksamma stadens höga belåning
- Öppenhet om hur skattemedlen används
- Ordning och reda i finanserna



<b>Nu har väljarna chansen att förändra .....</b>	<b>7</b>
<b>Alla människor har lika värde .....</b>	<b>8</b>
Migration, segregation och integration .....	8
Trygghet .....	9
<b>Medborgarinflytandet förbättras .....</b>	<b>10</b>
Gör biblioteken till mediatek .....	10
Respektera folkomröstningen 2014 .....	10
Förenkla kommunikationen med hjälp av digital teknik .....	11
Det förstärkta folkinitiativet ska utredas .....	12
Göteborgsförslaget måste stärkas .....	12
Förslag från unga ska lyftas till Kommunfullmäktige .....	12
<b>Ekonomi, arbete och företagande .....</b>	<b>13</b>
Den ekonomiska utvecklingen .....	13
Arbetslösheten är hög i vissa grupper .....	13
Göteborgs ekonomi är inte i balans .....	14
Låneskulden störst i Göteborg .....	15
Skattenivån är hög .....	15
Sjukfrånvaron ska minska och arbetsmiljön bli bättre .....	15
Målstyrning måste ge bättre resultat .....	16
Medfinansiering för stora projekt försvåras .....	16
Exit Sverigeförhandlingarna .....	16
Företagsklimat ska förbättras .....	17
<b>Bostadspolitiken i Göteborg .....</b>	<b>18</b>
Stadsbyggnad .....	18
Behandla Göteborgs siluett varsamt .....	18
Nya Heden .....	19
Rosnlund utvecklas utan värmekraftverk .....	19
Bevara cityhandeln i centrum .....	19
Parkeringsplatser ska finnas .....	19
Fler småhus i Göteborg .....	20
Detaljplaner ska utvecklas .....	20
Byggemenskap skapar fler möjligheter .....	20
Markttilldelning till fler .....	20
Egnahem ökar boendekvalitén .....	21
<b>Framtida trafik .....</b>	<b>22</b>
Trafikstrategin ska omfatta hela staden .....	23
Trängselskatt drabbar göteborgarna .....	23
Orättvis skatt slår olika .....	24
Staten tar ut extra skatt .....	24
Trängselskatten är ineffektiv .....	24
Trängselskatten påverkar företagare .....	24
Göta Ringen ger mer plats i centrum .....	25
Det är inte försent att stoppa Västlänken! .....	26
Lönsamheten är negativ .....	26
Kapaciteten försämras .....	27
Begränsad nytta för resenären .....	27
Miljön påverkas negativt .....	27

Problem under byggtiden .....	28
Backa tillbaka till förstärkningsalternativet .....	28
Göteborgs kollektivtrafik .....	29
Inför nolltaxa under lågtrafik för göteborgare .....	30
Göteborgs Spårvägar organiserar tätortstrafiken .....	30
Ingen linbana ska byggas .....	31
Cykeln ska få plats .....	32
Underhåll av stadens infrastruktur .....	33
Klotter ska saneras .....	33
Parkering .....	34
Boendeparkering fördyras .....	34
Parkeringsavgifter smyghöjs .....	34
<b>Ny kommunal organisation .....</b>	<b>35</b>
Stadsdelsnämnder ska avvecklas .....	35
Antal bolag ska bli färre .....	35
Förhindra korruption och illojal maktanvändning .....	36
Avveckla Parkeringsbolaget AB .....	36
<b>Barnen i Göteborg .....</b>	<b>37</b>
Förskola och barnomsorg .....	37
Tak på barngrupperna .....	37
Flexibla öppettider för alla barn .....	37
Fritidsverksamhet för barn och ungdomar .....	38
Ideella organisationer går inte att prissätta .....	38
<b>Skola .....</b>	<b>39</b>
Kunskapsnivån är viktig .....	39
Förutsättningarna är individuella .....	39
Systematiska kvalitetsarbetet ska förbättras .....	40
Digitalisering av skolan .....	40
Skolmaten ska förbättras .....	40
<b>Social omsorg .....</b>	<b>41</b>
Inför en central socialnämnd .....	41
Psykisk ohälsa ska minska .....	41
Nya centrala familjeenheter med stöd för alla barn .....	41
Familjer som omfattas av LSS .....	42
<b>Äldreomsorg .....</b>	<b>43</b>
Valfrihet på riktigt .....	43
Bo hemma .....	43
Fler platser på äldreboende .....	44
Sjukvården för äldre .....	44
Ett värdigt sista skede .....	45
<b>Kulturen .....</b>	<b>46</b>
Varvsstaden .....	46
Industristaden .....	46
Musikstaden .....	46
Försvarsstaden .....	47



Idrottsstaden .....	47
Evenemangsstaden .....	47
Konstnärlig frihet i staden .....	47
<b>Miljö är viktigt.....</b>	<b>48</b>
Stadens klimatstrategi .....	48
Återvinning av material ska öka.....	49
Kompostering ska uppmuntras .....	49
<b>Budgetprocessen .....</b>	<b>50</b>
Budgetprocessen utelämnar uppgifter.....	50
Låneskulden störst i Göteborg .....	50
Investeringsplanen ska omprövas .....	51
Namngivna projekt värderas .....	51
<b>Vägvalets budget 2019 .....</b>	<b>52</b>

## Nu har väljarna chansen att förändra

Göteborg går som tåget med låg arbetslöshet och etablering av företag, nu senast med Geely i spetsen på Lindholmen.

Men trots detta står vi inför utmaningar med ökad segregation och sjunkande skolresultat. Vi behöver möta de äldres behov både genom fler äldreboende och deras rätt att välja utförare. Den kommunala ekonomin går utför, oegentligheter fortsätter i de kommunala bolagen och förvaltningarna. Dessutom finns det en hel del att göra när det kommer till utanförskap och otrygghet i staden. Vi måste arbeta mer för att skapa en mer inkluderande stad.

I höst har du som väljare chansen att påverka. Du har den absoluta makten en gång vart fjärde år och det är bara att rösta fram den förändring du tror är bäst för staden.

När majoriteten av politikerna väljer att bortse från folkviljan i så stora frågor som trängselskatten och Västlänken, blir det svårt att tro att de ska kunna hantera de stora utmaningar som staden står inför. Staden ska hantera viktiga servicefunktioner som skola, upprustning av bostäder, integration, segregation, äldreomsorg, trygghet och vård. Vägvalet har därför genom åren arbetat fram flera förslag som vi anser att staden behöver genomföra för att lyckas leda staden framåt.

Vi vill att medborgaren involveras mer i stadens framtid och vi har därför stort fokus på medborgarinflytandet. Vi tror att stora samhällsförändringar får störst genomslag om de stöds av en majoritet. Utmaningen är då att leverera alternativ som många kan identifiera sig med. Om fler känner sig delaktiga skapar vi också en attraktiv stad som vi vill att Göteborg ska vara.

Tillsammans med dig utvecklar vi Göteborg.

Göteborg 2019-05-30

*Claes Westberg*  
Partiledare

*Theo Papaioannou*  
Gruppledare i  
kommunfullmäktige

*Håkan Andersson*  
Partisekreterare

## Alla människor har lika värde

Vägvalets värdegrund utgår från de mänskliga rättigheterna och principen om alla människors lika värde. De mänskliga rättigheterna är universella och gäller för alla och envar. De slår fast att alla människor, oavsett land, kultur och sammanhang, är födda fria och lika i värde och rättigheter.

Vägvalets värdegrund utgår från FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den också kallas, innehållande bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn.

Dessa två förklaringar om människors och barns rättigheter går i linje med Vägvalets uppfattning om att varje medborgare ska ha inflytande över sin vardag i samhället.

Vägvalet har en modern syn på jämlikhetsfrågor. Det innebär att inte bara jämlikhet ur ett genusperspektiv ska uppnås, utan även ur andra perspektiv, som etnicitet, hudfärg, sexualitet, religion, politisk uppfattning, ålder och funktionsvariation med mera.

## Migration, segregation och integration

Migration till Sverige sker i dag genom asyl, kvotflyktingar och arbetskraftsinvandring. Vägvalet anser att vi ska behålla alla dessa former av invandring i reglerade former. EU borde samordna en gemensam flyktingpolitik och minska asylinvandring till förmån för kvotflyktingar.

Göteborg har en stor migration som koncentreras till vissa områden och stadsdelar. Av naturliga skäl tar det flera år att lära sig det svenska språket. Detta i kombination med att de som kommer i många fall saknar gymnasial utbildning vilket gör det svårt att komma i arbete. Arbetslösheten är därför hög och många lever på försörjningsstöd. Deras boende koncentreras ofta till vissa områden. Allt detta skapar trångboddhet, boendesegregation och utanförskap.

Det pågående arbetet med att bygga ny blandad bebyggelse i de utsatta områdena är lovvärd, men eftersom det kostar nästan lika mycket att bygga bostäder i de områdena som i övriga Göteborg, kan det bli svårt att få lägenheter sålda och uthyrda. Vägvalet vill därför verka för högre riktade bostadsbidrag för att minska trångboddhet och samtidigt öka efterfrågan på nyproducerade bostäder.

Upp till och med mellanstadiet är det viktigt att barnen får gå i skola där de bor, men i högstadier är detta inte lika självklart och skolor där elever från alla områden i Göteborg blandas, är att föredra.

## Trygghet

Många människor upplever otrygghet i Göteborg. Inte minst upplever man detta på spårvagnar och bussar, samt vid hållplatserna. I kollektivtrafiksystem, som är ett regionalt ansvar, finns redan övervakningskameror och Vägvalet ser gärna att även hållplatserna får detta. Vägvalet vill att polisen kan initiera övervakningskameror på allmän plats, som är särskilt utsatta.

Tiggeriet anses skapa otrygghetskänslor. Organiserat och aktivt tiggeri är redan förbjudet, även om polisen sällan lagför detta. Vägvalet vill inte förbjuda spontant tiggeri. Det ska inte var olagligt att vara fattig och spontant tvingas till att tigga. Frågan måste adresseras på en nationell och en europeisk nivå. Fokus måste ligga på personernas hemländer för att förmå alla EU länder att göra det möjligt för invånarna att få ett drägligt liv.

De som tigger är EU-medborgare som officiellt vistas i Göteborg som turister och det är inte kommunens ansvar att ta hand om dem. Lokalt i Göteborg måste vi dock arbeta för att undvika nöd. Kommunen skulle kunna medverka till att anvisa platser där de kan övernatta, tex genom förslaget om att tillfälligt ställa upp boenden på kyrkans område och ta hjälp av frivilligorganisationer. Bostäder kan däremot inte anvisas, eftersom de inte bor i kommunen.

Vi glömmer ofta att trygghet kan skapas av oss alla och därför har Vägvalet föreslagit att vi inför Huskurage i Göteborg som syftar till att förhindra våld i nära relationer genom att ge grannar verktyg att agera. Det är en policy som uppmanar grannar att visa omtanke och omsorg vid oro för att någon far illa.

## Medborgarinflytandet förbättras

Medborgarinflytandet i Göteborgs Stad måste förbättras. I ett modernt samhälle ska demokratin utgå från medborgarna och politiken ska spegla deras vilja. Vägvalet vill involvera medborgaren i stadens framtid och därför lägger vi stort fokus på medborgarperspektivet. Vi tror att stora samhällsförändringar får störst genomslag om de stöds av en majoritet.

I Sverige finns numera två demokrativerktyg:

- Det allmänna valet.
- Det förstärkta folkinitiativet.

Vi gör ingen skillnad på dessa. Makten ska utgå ifrån folket.

Göteborgarna vill bli mer delaktiga och få mer inflytande över politiken. Därför vill vi att Göteborgs stad ska inta en ledande ställning i landet och ha som mål att bli den bästa kommunen på lokal när demokrati och medborgardialog. Staden måste också medvetet motarbeta korruption effektivare.

### Gör biblioteken till mediatek

Ett förstärkt folkinitiativ och öppen kommunikation mellan valåren, skapar en plattform mellan medborgarna och politikerna. Göteborg behöver skapa en ny "Göteborgsanda" där alla, både folkvalda och medborgare, känner sig delaktiga. Fler mötesplatser för utställningar, debatter och dialoger bör skapas. Här har biblioteken en viktig roll att fylla för att öka kunskap, byta erfarenheter och fånga upp synpunkter.

Biblioteken bör utvecklas till att bli mötesplatser med medial inriktning, "mediatek", utan att förlora fokus på böcker. Tillgång till trådlöst bredband, små konferensrum, sökbara kunskapsdatabaser, ljus- och videofilmer samt digitala spel är några exempel utvecklingsområden.

### Respektera folkomröstningen mot Trängselskatt 2014



*Den 8 december 2010 lämnade Vägvalet över 28 600 underskrifter och en motion med krav om en folkomröstning. Den 14 april 2011 röstades kravet ned av Alliansen och de rödgröna.*

*Den 23 maj 2013 beslutades att genomföra en folkomröstning efter GT:s folkinitiativ som samlade ca 91 000 namn. Den 14 september 2014 röstade 57 % av göteborgarna nej till trängselskatten.*

*Den 19 mars 2015 beslutade Alliansen och de rödgrönrosa att inte följa göteborgarnas vilja.*

## Förenkla kommunikationen med hjälp av digital teknik

I oktober 2015 undertecknade SKL, Sveriges Kommuner och Landsting, och regeringen en avsiktsförklaring för att främja en digital förnyelse av det offentliga Sverige. Syftet är att samverka för att skapa en offentlig e-förvaltning som möter upp mot medborgarnas, organisationers och företags förväntningar i ett allt mer digitaliserat samhälle.

När medborgare vill veta hur beslut fattats, och vilka grunder som finns för beslut, ska det vara enkelt att få ta del av handlingar. Klara och entydiga regler för utlämnande av allmänna handlingar ska finnas för alla förvaltningar. Ledorden för staden ska vara transparens och kundservice. Det är en demokratisk förutsättning, men digital teknik får inte bli en förutsättning för att kunna komma i kontakt med kommunen.

Digitaliseringen skapar nya möjligheter för kommuner att ta tillvara på medborgarnas engagemang och kompetens när samhället och välfärden utvecklas. I dagens informationssamhälle räcker det inte för medborgare att vara passiva mottagare av information utan de vill på ett helt annat sätt delta i dialoger och debatter.

Det behöver bli enklare för företagare att starta och driva sin verksamhet. E-tjänster för företagare är ett sätt att förenkla. Med e-handel i offentlig sektor kan inköp och fakturering bli effektivare.

#### Vägvalet vill

- att 2014 års folkomröstningen om trängselskatt ska respekteras
- utveckla medborgarinflytandet så att staden blir bäst på när demokrati och dialog
- utveckla biblioteken till mediatek
- att Göteborg blir en ledande kommun inom digital kommunikation och digital delaktighet

## Det förstärkta folkinitiativet ska utredas

Vår representativa demokrati har förstärkts på ett avgörande sätt genom en kanal mellan folket och folkvalda. I lagen finns nu det förstärkta folkinitiativet.

Syftet med lagen om det förstärkta folkinitiativet är att skapa en dialog mellan medborgaren och kommunen varvid vissa funktioner kommer att behöva inrättas för att vägleda medborgaren. Detta kan till exempel vara en tjänsteman på kommunen (Folkinitiativvägledaren) som handlägger initiativet. Det kräver också att fullmäktige och folkvalda engagerar sig i dialogen med medborgarna.

Vägvalet vill utreda hur det förstärkta folkinitiativet kan lyftas fram och presenteras för medborgarna i Göteborg. Vidare vill vi utreda hur en organisation kan byggas för att hantera folkinitiativ från medborgarna och ett förslag på forum där politiker, kommunala tjänstemän och medborgare kan lära sig att hantera folkinitiativet i samråd för att nå bra politiska beslut.

### Göteborgsförslaget måste stärkas

Göteborgsförslaget startades av kommunen för ett år sedan. Det ger göteborgarna möjligheten att lämna förslag på stadens hemsida. Ett röstningsförfarande selekterar ut de förslag som delas av många medborgare. Minst 200 röster krävs för att ett förslag ska gå vidare. Förslagen lämnas över till respektive berörd politisk nämnd för utlåtande. Detta initiativ anser Vägvalet är ett mycket lovvärt sätt att öka medborgarnas inflytande. Men hittills har medborgarnas förslag inte lett till någon konkret förändring, på grund av politikernas ljumma intresse att ta till sig åsikter utifrån. Göteborgsförslaget måste också stärkas genom bättre information om att tjänsten finns.

### Förslag från unga ska lyftas till Kommunfullmäktige

Vägvalet ser att ungdomarna vill vara med och påverka i sin stad. Vi vill därför att Ungdomsfullmäktige får större stöd i sina frågor, bland annat genom att kunna rådfråga och bjuda in stadens tjänstemän till sina utskott. Ungdomsfullmäktiges frågor ska kunna presenteras i form av motioner till Kommunfullmäktige, i samma anda som Göteborgsförslaget.

Detta är ett sätt att utbilda unga i demokratiska processer och att utveckla demokratin i staden. Vi hoppas på ett högre valdeltagande och att fler skolor än 60 stycken som i framtiden deltar i valet för ungdomsfullmäktige.

#### Vägvalet vill

- att det förstärkta folkinitiativet ska lyftas fram och informeras till medborgarna
- att Göteborgsförslaget måste stärkas
- att Ungdomsfullmäktige får tillgång till utlåtande från tjänstemän och att motioner kan lyftas till Kommunfullmäktige

## Ekonomi, arbete, bostad och företagande

### Den ekonomiska utvecklingen

Sveriges ekonomi står sig väl i en internationell jämförelse, men den ekonomiska osäkerheten inför framtiden är även i år stor. Sveriges BNP ökar visserligen, men BNP per capita ökar inte lika mycket. Problemen med att finansiera kostnaderna för en ökande befolkning kvarstår.

Näringslivets ekonomi i Göteborg utvecklas också väl, men det gör däremot inte kommunens. I budgetunderlagen för Göteborgs stad bortser ledningen från problemen och förutsätter att staden kan fortsätta med en omfattande upplåning i framtiden med förhoppning om att den ekonomiska utvecklingen ska bli bättre än dagens prognoser. Men den ekonomiska verkligheten är annorlunda och staden går snarare mot en sämre ekonomisk utveckling. Vi kan därför inte fortsätta att bygga stadens ekonomi på en omfattande upplåning.

### Arbetslösheten är hög i vissa grupper

Trots högkonjunktur i är arbetslösheten generellt cirka 6 procent i Sverige. Arbetslösheten bland utrikesfödda är dock högre, tre gånger så hög, 15 procent jämfört med 5 procent för inrikes födda. Det samvarierar med att arbetslösheten bland de som bara har förgymnasial utbildning, som har en arbetslöshet på 20 procent. Det tar sju år innan hälften av de som kommer hit om flyktingar får att arbeta. Eftersom de utrikes födda bor koncentrerat i vissa områden är arbetslösheten i dessa områden också hög. Arbetslösheten bland unga är också högre än genomsnittet. Samtidigt som det råder stor brist på viss arbetskraft.

Det är uppenbart rätt väg att satsa på utbildning, men också sänka ingångslöner och lägre skatt för låginkomsttagarna kan var aktuellt att pröva. Det råder också brist på arbetskraft i Göteborg inom vissa kompetensområden, där de unga har möjlighet att vidareutbilda sig inom.

Göteborg behöver också en tillverknings- och serviceindustri som erbjuder arbete till de som inte vill eller kan ta en akademisk examen. Göteborg måste också kunna erbjuda bättre villkor för företagande för att motverka fortsatt nedläggning av tillverkningsindustrin.

Vad som saknas både på riksplanet och i Göteborg är en vision om hur arbetsmarknaden och sysselsättningen ser ut på lite längre sikt. Vad ska vi jobba med när allt fler jobb automatiseras och inom vilka områden? Omställningen till det postindustriella samhället måste formaliseras i konkreta studier och förslag.

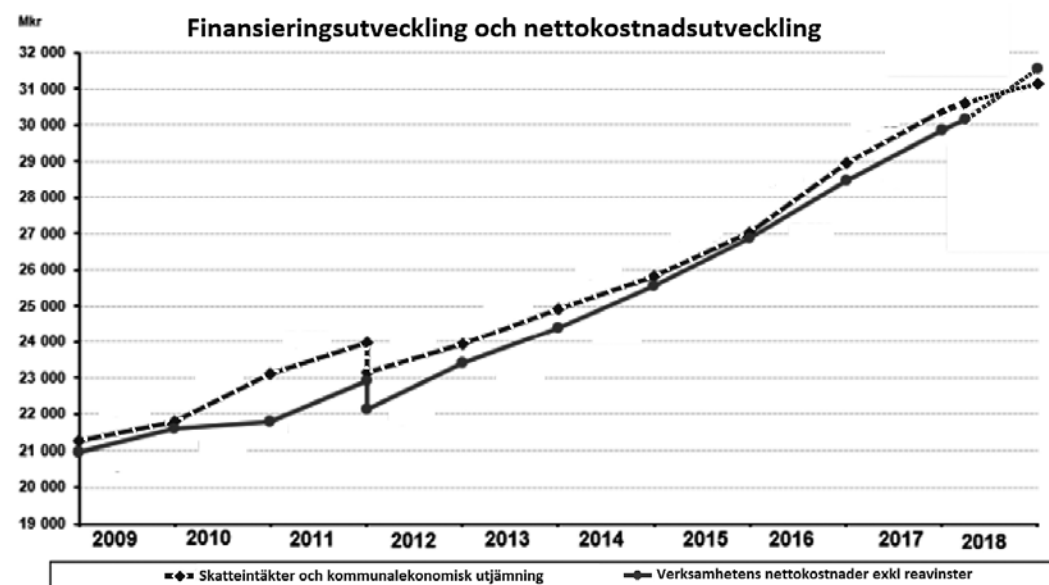
## Göteborgs ekonomi är inte i balans

Ekonomi i Göteborg är inte i balans. Det överskott som skapades för några år sedan genom den senaste skatthöjningen har nu försvunnit. Kostnadsutvecklingen är inte under kontroll och endast genom att tvinga allmännyttan till utdelning till kommunkassan, från hyresgästerna, lyckades staden klara balanskravet vid det senaste bokslutet. Det finns befogad anledning för dagens politiker att anpassa utgifterna till en mer uthållig nivå.

Stora brister finns dessutom i dagens verksamheter:

- skolorna håller inte en acceptabel standard
- äldreården har brister (boende och hemtjänst)
- ett omfattande underhållsproblem finns för gator, fastigheter och anläggningar
- sjukskrivningstalen är för höga
- trafiksituationen kommer att bli mer eller mindre kaotisk och oförutsägbar

Den bild som den styrande minoriteten presenterar stämmer dåligt med verkligheten. Göteborg är inte ”i trygga händer”.



Kostnadsutvecklingen i Göteborg har under lång tid legat högre än inkomstutvecklingen. Det framtvängade en skatthöjning 2010 som tydligt framgår i diagrammet.

## Låneskulden störst i Göteborg

Med en låneskuld om 45 miljarder är Göteborg en av landets högst belånade kommuner både totalt och per invånare.

Många år med låg ränta har skapat en bristande respekt för lånekostnaden. Allt kan byggas nu; med lånade pengar och ingen kalkyl verkar finnas för framtida lånekostnader.

Det finansiella nettot har redan försämrats, en kraftigt ökad belåning och ett mer normalt ränteläge kan få stora konsekvenser för stadens ekonomi. Stora lån ska omsättas 2020-2022 till i dag okända villkor.

Den höga självfinansieringsgraden måste upprätthållas och stor restriktivitet måste gälla för kommande investeringar.

## Skattenivån är hög

Göteborg är numera en högskattekommun. En normalinkomsttagare betalar flera tusen kronor mer i kommunalskatt i Göteborg jämfört med till exempel Kungsbacka och runt 10 000 kronor per år mer än i Stockholm. Ambitionen att återställa den kommunala debiteringen till riksgenomsnittet bör återupptas.

## Sjukfrånvaron ska minska och arbetsmiljön bli bättre

Göteborgs kommun ska erbjuda största möjliga variation i anställningsformerna så att bemanningen kan anpassas efter behov och att personalens individuella önskemål kan tillgodoses i så stor utsträckning som möjligt. Vi tror dock inte att den gamla industriarbetsnormen längre ska gälla. Arbetsmarknadens parter måste själva finna lösningar och skapa nya organisationsmodeller.

Göteborg är en stor arbetsgivare och har därmed både ansvar och möjlighet att påverka utvecklingen. De höga sjuktalen i stora delar av stadens myndigheter skapar mycket höga kostnader och tyder på fundamentala fel i regelverk och organisation. De försiktiga försök som gjorts, till exempel med intraprenad i äldreården, kan vara bra exempel på ändrad organisationsform och ökade delegation av ansvar och befogenheter.

Vägvalet vill att anställningsformerna ska anpassas efter behov och personalens individuella önskemål.



## Målstyrning måste ge bättre resultat

Göteborgs förvaltningar och bolag styrs genom målstyrning. Det finns många mål. Samtliga är allmänt välvilligt hållna och svåra att utvärdera. Förvaltningarna kan aldrig uppnå målen som då heller inte fyller någon funktion för verksamheten.

Dessutom finns en mängd olika uppdrag, flertalet också allmänt hållna och välvilligt formulerade. I de flesta fall krävs någon form av utredning eller analys, i många fall saknas konkret krav i formuleringen. De olika uppdragen bör fastställas på nämndnivå och krav på utvärdering bör finnas.

Vi kräver att antalet mål som kommunstyrelsen fastställer för verksamheten ska halveras och samtliga mål ska vara möjliga att utvärdera.

## Medfinansiering för stora projekt försvårar

Staten är ansvarig för det överordnade vägnätet, men med lägre statliga skatteinkomster och en mindre ekonomisk tillväxt har staten inte längre samma möjligheter att finansiera alla de stora projekt som utlovats till väljarna. Staten söker allt oftare medfinansiering för infrastrukturprojekt, främst från kommuner. Men medfinansieringen skapar inga nya pengar, samma skattekollektiv betalar utgiften, men på ett mer ineffektivt och godtyckligt sätt.

Förhandlingarna med staten har dessutom ofta haft ett inslag av ”utpressning” och för Göteborgs del har det inneburit att staden dessutom förutsätts betala rent fiktiva belopp i form av ”marknyttor”, exempelvis Västsvenska paketet. Ett begrepp vars innebörd ingen har lyckats förklara.

## Exit Sverigeförhandlingarna

Den tidigare borgerliga regeringen startade ett omfattande medfinansieringsprojekt med de så kallade Sverigeförhandlingarna. Tanken att Sveriges redan hårt belånade kommuner skulle medverka i utbyggnaden av en höghastighetsjärnväg för långt över 200 miljarder kronor var inte realistisk när den presenterades. Det är därför förvånande att den sittande regeringen, som har stora problem med budgetbalansen, ändå fortsatte med detta projekt.

En höghastighetsbana, i ett så glesbefolkat land som Sverige, är inte en realistisk tanke. Statliga bidrag till kommunala investeringar bör planeras och föreslås enligt den vanliga statliga planeringsmodellen.

**Vägvalet vill inte att staden medverkar till medfinansiering av statlig infrastruktur.**

## Företagsklimat ska förbättras

Svenskt Näringsliv publicerar årligen en jämförande undersökning över svenska kommuners företagsklimat. Göteborg backade åter igen i statistiken, vilket varit en trend under de senaste fem åren. År 2016 gick Göteborg upp till 168:e plats av 290. Vid förra höstens mätning sjunk vi tillbaka, ner till plats 206. Placeringen berodde främst på dålig attityd från politiker, tjänsteman och media samt att kommunens bolag konkurrerade med företagen och att kommunen inte tillämpade lagar och förordningar. Frågor som i hög grad hanteras politiskt.

Årtal	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
<b>Kommunranking</b>	206	168	182	167	150	127	97	70

Om Göteborg ska bli en attraktiv lokaliseringsplats för nya företag så gäller det att skapa bra förutsättningar för näringslivet och att lösa rätt problem.

Vägvalet vill se en tydligare koppling till vad Göteborgs Stad gör för att möta företagens behov och strategier gällande kompetensförsörjning. Det är viktigt att staden också bidrar till att studentlägenheter kan byggas så att unga människor som studerar vill stanna i Göteborg efter sina studier. Business Region Göteborg infriar de förväntar som finns, därför blir budgetramen lika med förra årets nivå.

**Vägvalet vill förbättra företagsklimatet i Göteborg.**

## Bostadspolitiken i Göteborg

Många av tankarna för den framtida planeringen av Göteborg utgår från en idé om att Göteborg som region måste växa kraftigt för att kunna hävda sig i en internationell konkurrens. Vi tror att detta resonemang är överdrivet. Långa pendlingsresor är inget självskrivet mått på ökad välfärd och regionförstoring.

### Stadsbyggnad

Utvecklingen av bostadspolitiken ger en skrämmande bild av den sociala segregationen i Göteborg. Vårt flyttningsnetto visar att inflyttningen domineras av lågavlönade, samtidigt som de mer välavlönade grupperna, med till exempel barnfamiljer lämnar staden. Göteborgs invånare blir efterhand en allt fattigare grupp. Bostadssegregationen är också övertydlig. Vissa områden, främst med hyreslägenheter, befolkas av låginkomsttagare samtidigt som bättre situerade samlas i andra områden med småhus eller bostadsrätter.

Låginkomstområdena består till stor del av 1960-talets miljonprogramsområden. Att genomföra nödvändig upprustning av dessa områden, utan att samtidigt höja hyrorna till en nivå som befolkningen inte klarar, är nödvändigt för att förhindra ytterligare segregation. För de kommunala bolagen måste detta vara en prioriterad uppgift. Vägvalet vill minska kravet på utdelning från allmännyttan med 100 Mkr för 2019 för att möjliggöra detta.

Bostadsbristen i Göteborg beror på för lågt byggande, vilket i sin tur orsakas av att det är dyrt att bygga.

### Behandla Göteborgs siluett varsamt

Vi vill att Göteborg förblir en stor småstad, inte en liten storstad. Göteborg ska inte förvandlas till en Manhattankopia.

De planer som finns på Region City kommer att medföra en helt ny siluett för Göteborg. Ett antal mycket höga hus ska byggas i samband med den nya stationen för Västlänken vid Centralen. Byggplanerna, som presenterats av det statliga fastighetsbolaget Jernhusen, förutsätter byggnation på den nuvarande bangården. Möjligheterna att utveckla tågtrafiken försvåras då. Dessutom skapas kommunala kostnader på en miljard kronor för att sänka väg E45 och höga kommunala driftskostnader för den tillkommande tunneldriften.

Vi vill bevara Göteborgs karaktär genom att skapa en bevarandeplan. Ett höghuskluster typ Region City skulle bryta av hela bilden över Göteborgs siluett. I stället ska nybyggnation anpassas till den omgivning som finns. Gamla stadsplaner ska revideras så att inte kulturhistorisk värdefull miljö kan rivs.

## Nya Heden

Frågan om Hedens användning saknar fortfarande en lösning. Vårt förslag ansluter till vad Yimby kallar för "Nya Heden" som förslår att bebygga den norra delen av Heden och att man knyter ihop Vasastan och Stampen och integrerar evenemangsstråket ännu mer med staden.

Vasagatan förlängs fram till Bohusgatan och nya spårvägsspår förläggs i mitten. Med detta skapas en extra länk i spårvägssystemet och man avlastar Brunnsparken. Om man dessutom bygger om Svingeln så att man kan nå snabbspåret till Angered från Stampgatan ökar flexibiliteten i systemet ytterligare. Den södra delen av Heden reserveras, precis som i dag, åt idrotten och kan inrymma en fotbollsarena för dameliten och Superettan.

### Rosenlund utvecklas utan värmekraftverk

Områdena norr om Järntorget, Rosenlund och Skeppsbron, bör planeras om i ett sammanhang där värmekraftverket om möjligt flyttas till området för Gobigas på Hisingen. Inriktningen i planering bör vara att minimera kostnaderna för kommunen och skapa inkluderande miljö för alla göteborgare. Genom att ta bort linbanan ur planeringsförutsättningarna förenklas processen.

### Bevara cityhandeln i centrum

City i Göteborg är utmanat. Cityhandeln riskerar att försvinna och unika miljöer som Saluhallen och Feskekôrkan är hotade. Genom att inte bygga Västlänken skulle förutsättningarna för all verksamhet i hela centrala staden förbättras avsevärt. Ytterligare förbättringar kan åstadkommas genom att skapa goda parkeringsmöjligheter på rätt tider. Exempelvis genom gratis parkering på helgerna och vardagskvällar under vissa tider. Gratis kollektivtrafik under lågtrafik skulle också öka tillgängligheten tillsammans med bättre skyltning vid infarter. Slutligen bör Kungstorget rustas upp och göras mer levande.

### Parkeringsplatser ska finnas

Gående, cyklister, kollektivtrafik och bilar ska kunna samsas i staden. För att kunna åstadkomma detta måste kollektivtrafiken byggas ut med nya tvärförbindelser över älven, men inte linbanor. Borttagna parkeringsplatser ska återskapas och de under våren 2017 redovisade planerna på avveckling av ytterligare 7 000 platser måste omarbetas. Den styrande minoritetens bilfientliga attityd är ett hot mot stadens utveckling. Vid nybyggnation ska parkeringstalet motsvara efterfrågan av biluppställningsplatser och inte vara ett politiskt styrinstrument.

## Fler småhus i Göteborg

Efterfrågan på småhus är stor och i dag förlorar Göteborg skattekraft till kranskommunerna eftersom det råder stor brist på byggklara småhustomter. Vi vill att tomtkön återinförs. Att kommunen upplåter minimum 200 tomter per år via tomtkön, till rimligt pris.

Kommunen äger i dag stora markområden som skulle kunna användas till byggandet av småhus. Bland annat på Hisingen och i de östra stadsdelarna (till exempel Säve, Björlanda).

## Detaljplaner ska utvecklas

I dag tar det orimligt lång tid att ta fram nya detaljplaner. Detta bland annat på grund av att Stadsbyggnadskontoret bundit upp stora resurser för planarbetet kring Västlänken. Det bör planeras för minst 5 000 bostäder per år i redan antagna detaljplaner. För att uppnå detta mål ska byggherren ha möjlighet att anlita och bekosta egen plankonsult.

## Byggemenskap skapar fler möjligheter

Byggemenskap är en grupp av människor som utifrån sina egna ambitioner tillsammans planerar, låter bygga och använder en byggnad. Brukarna är själva med och planerar sitt framtida boende och kan på så sätt planera sina egna önskemål.

Önskemålen handlar inte bara om det egna boendet utan också om det gemensamma som till exempel riktvärden för energinålt byggande, hållbart byggande och andra gemensamma riktvärden. Ett exempel är val av byggmaterial. Byggemenskapen kan också planera för vilka gemensamma lokaler, som kanske en takterrass med odling eller hur många cykel- och parkeringsplatser, föreningen vill hantera på området.

Eftersom bygget sker i byggemskapens regi försvinner exploatören som bygger på kommersiella grunder och det innebär att byggkostnaden kan reduceras. Vid en nyligen avslutad byggemenskap på Brännö uppskattas kostnaderna för lägenheterna bli 20 % lägre än vid den normal byggmetod. (Källa: Föreningen Byggemenskaper) Byggemenskaper är vanliga i Tyskland, Holland och Danmark.

## Marktilldelning till fler

Vägvalet ser en möjlighet att markanvisning kan delas upp i mindre delar, så att även små byggföretag kan komma in på marknaden. En målsättning är att minst en femtedel av markanvisningarna ska tilldelas byggemenskaper.

## Egnahem ökar boendekvalitén

Egnahemsrörelsen startade redan under 1800-talet, men hade sin storhetstid på 1940-talet då bland annat områden som Utby, Fräntorp och Bräcke byggdes upp. Genom egnahemsrörelsen kunde vanliga människor skaffa sig ett eget hus genom att betala sin kontantinsats i form av eget arbete. Dess områden anses vara mycket lyckade och höjde boendekvaliteten i Göteborg väsentligt.

Göteborgs kommun har ett stort markinnehav som delvis skulle kunna utnyttjas till egnahemsbebyggelse. Kollektivtrafik med självgående bussar kan ge hög tillgänglighet till dess områden. Göteborgs kommun bör initiera en nystart av egnahemsrörelsen.

### Vägvalet vill

- att Göteborg förblir en stor småstad, inte en liten storstad
- hantera stadens silhuett varsamt
- förbättra konkurrensen på byggmarknaden
- inte sälja ut allmännyttan
- skapa fler småhus och billigare hyresboende
- förbättra underhållet av miljonprogrammen
- verka för en minskad bostadssegregation
- utveckla Heden och behålla bollplanerna
- skapa byggemenskaper
- initiera en egnahemsrörelse
- utveckla Rosenlund utan värmekraftverket
- bevara cityhandeln med stimulerande åtgärder
- minska kravet på utdelning från allmännyttan med 100 Mnkr

## Framtida trafik

Det finns målkonflikter med dagens trafikstrategi som den styrande minoriteten bortser från och som kommer att få konsekvenser om vi inte börjar fundera på långsiktiga lösningar för Göteborg.

Trafikstrategin bejakar en regionförstoring och därmed också en ökad bilpendling och samtidigt ska biltrafiken kraftigt begränsas. Målen är oförenliga. Idén att pendlingen ska ske med tåg framför bil är inte realistisk med tanke på stadens struktur med många utspridda verksamhetsområden. Dessutom är befolkningstätheten gles i regionen och tåg som alternativ är inte alltid den bästa lösningen.

Detta faktum speglas inte i stadens trafikstrategi som bygger på att befolkningen ska öka med 150 000 invånare samtidigt som biltrafiken ska minska med 25 procent. Hur detta ska ske utan att man satsar på kollektivtrafiken i Göteborg, står skrivet i stjärnorna.

Just nu pågår en snabb utveckling inom trafikområdet. Dels bedrivs en elektrifiering av framför allt bussar, men också bilar. Det kommer att ge mindre utsläpp av föroreningar och därmed renare luft, men också lägre buller. Till detta kommer en automatisering av vägtrafikfordon, vilket kommer leda till nya koncept inom kollektivtrafiken och nya ägandeformer av bilar. Nya ägandeformer kommer att påverka behovet av parkering, men också behovet av traditionell busstrafik och taxi. Man kommer att få tillgänglighet till att åka bil utan att behöva äga en eller ens ha körkort. Nya former av busstrafik med mindre automatiska bussar i gles utbyggda områden kommer att uppstå.

En ökad elektrifiering och automatisering av biltrafiken löser inte alla problem med den. Farliga utsläpp, buller och olyckor försvinner till stor del men barriäreffekten finns kvar. Automatiska fordon kommer dock garanterat att hålla sig inom hastighetsgränserna och alltid stanna vid rött ljus. Till en del kommer man i alla fall kunna omvandla motorleder till stadsgator.

Samtidigt brottas Göteborg med en långsam kollektivtrafik i centrum och med bristande kapacitet i området kring Brunnsparken. Behovet av snabba tvärförbindelser är stort. Den planerade Västlänken kommer inte att bidra till någon lösning av detta problem. I stället skapar den ännu längre väntetid för att realisera viktiga kollektivtrafiklösningar.

Godstransporterna i Göteborg har stora trafikproblem och dessa prioriteras inte i stadens trafiksatsningar då staden i stället fokuserar på persontrafiken. Transporterna inom västra Hisingen och dit sker huvudsakligen via Lundbyleden och Hamnbanan som båda går tvärs igenom den nu tänkta centrala Älvstaden. Denna transportkorridor skapar en kraftig barriäreffekt som stadens politiker och trafikkontor helt bortsett från. Huvudmålet i strategin om att bli Nordens logistikcentrum bidrar till att göra målkonflikten ännu större.

## Trafikstrategin ska omfatta hela staden

Vi ser stora problem med hur trafiklösningar förankras i stadens strategiarbete.

Vissa stadsdelsnämnder påpekar att de saknar en strategi för hur stadens perifera delar ska hanteras. Det bekräftas genom att trafikstrategin är alldeles för fokuserad på centrala staden.

Trafikstrategin utgår från att fram till 2035 är det endast medelklass som flyttar in till staden och ingen hänsyn tas till att växande städer tenderar att bli mer segregerade. I realiteten består befolkningsökningen av ett stort födelseöverskott och en stor andel flyktingar och invandrare med låg inkomst.

Samtidigt ser vi en utflyttning av medelklassfamiljer till kranskommunerna som erbjuder billigare boendalternativ och lägre skatter. Skatteunderlaget i Göteborg minskar därför samtidigt som de sociala kostnaderna ökar.

Enligt den modell som nu gäller för Göteborg ska staden utvecklas och förtätas kring ett antal olika noder: Frölunda, Gamlestaden, Backa, Angered och Centrum. Ska planen med noderna kunna realiseras måste dessa förbinda stadsdelarna sinsemellan med snabba och effektiva kollektiva transportlösningar. Sådana saknas i dag. Tvärtom planeras en fortsatt stark koncentration till den centrala staden.

Visionen för staden visar på en förtätning av höga hus, mestadels innehållande kontor och byggda centralt. Det finns få möjligheter till andra trafikslag än gång- och cykeltrafik. Alla boende kommer inte på ett enkelt sätt kunna ta sig fram i de områdena.

**Vägvalet vill skapa långsiktiga, behovsbaserade trafikstrategier för Göteborg.**

## Trängselskatt drabbar göteborgarna

Trängselskatten är en statlig skatt som drabbar göteborgsregionens invånare orättvist. Det så kallade Backaundantaget tar bort den mest uppenbara orättvisan just där, men fler områden i staden drabbas lika mycket. Därför måste trängselskatten bort för alla.

Med facit i hand så har inte mycket av vad som utlovats sedan trängselskatten infördes hänt. Mottot ”Ta bussen när du kan och bilen när du måste” har inneburit att bilen för många blivit ett måste för att de ska kunna utföra sina vardagssysslor. Den utlovade satsningen på kollektivtrafiken har uteblivit och den gällande trafikstrategi är inte verklighetsförankrad. Vi vill hellre se en strategi som inkluderar alla som bor i staden.



## Orättvis skatt slår olika

Trängselskatten är orättvis och drabbar medborgaren slumpmässigt, beroende på bostadsadress och arbetsplats. Hårdast drabbas de barnfamiljer som tvingas till komplicerade dagliga logistiska transportlösningar. Låginkomsttagare drabbas relativt sett hårdare än höginkomsttagare. Skatten har en skev fördelningsprofil.

Trängselskatten slår olika. De som har hög inkomst betalar cirka 3 procent av inkomsten och de som har en normal inkomst kan få betala närmare 20 procent trängselskatt. Därför ska trängselskatten avvecklas.

## Staten tar ut extra skatt

Trängselskatten tillfaller staten. Lönen du får ut är redan skattad. De kommande investeringsanslagen, som skatten är tänkt att finansiera, bestäms av framtida Riksdagar som inte kan bindas av tidigare beslut. Några garantier för de framtida investeringarna kan därför inte lämnas. Sverige har inga specialdestinerade skatter. Det bevisades 2016 när infrastrukturministern gick ut med besked om att trängselskatten skulle täcka underskottet i stadsbudgeten i stället för att gå till infrastrukturen i Göteborg.

Skatten är avdragsgill i deklarationen för bilresor till och från arbetet om avståndet är minst fem kilometer och om tidsbesparingen är minst två timmar per dag. Det innebär att stora delar av det kommunala skatteunderlaget minskar, något som drabbar den kommunala ekonomin.

## Trängselskatten är ineffektiv

Vanlig skatt kostar 50 öre per hundralapp att samla in. Trängselskatten kostar cirka 20 kronor per hundralapp att samla in. Räntekostnaden på de lån som tas upp för att finansiera avsedda infrastrukturutbyggnader åter upp ytterligare 20 procent av trängselskatten. Det innebär att det endast återstår cirka 60 procent att investera i infrastruktur.

Avdragskostnaden för näringslivets resor och resor till och från arbetet drabbar dessutom stat, regionen och kommunerna.

## Trängselskatten påverkar företagare

Vi har besökt företagare och kan konstatera att trängselskatten är på väg att orsaka utslagning av företag på Ringön och liknande röster har tidigare hörts från centrala staden och dess butiker. De tvingas kämpa för sin överlevnad trots att de har vitt skilda verksamhetsområden.

Vägvalet vill avskaffa trängselskatten.

## Göta Ringen ger mer plats i centrum

E6/E20 går rakt igenom staden och det finns i dag ingen ringled runt Göteborg.

En utbyggnad av Hisingenleden till en Götaring och en bättre förbindelse mellan Partille, Kortedala/Bergsjön och Angered, skulle avlasta stadskärnan och bättre integrera Kortedala/Bergsjön och Angered med övriga regionen. Dessutom skulle det gynna näringsverksamheterna som finns på Hisingen. Mycket nytta för göteborgarna till en väldigt låg kostnad, som skulle leda till högre tillgänglighet och bättre miljö.



Vägvalet vill Göta Ringen färdigställs och att Angered bättre integreras i stadens trafiksystem.

## Det är inte försent att stoppa Västlänken!

Den planerade pendeltågstunneln är kanske det främsta exemplet på en felprioritering. Den totala kostnaden för tunneln med dess fördyringar och tilläggsinvesteringar riskerar bli mellan 60 och 80 miljarder kronor (innehållande indexuppräknings från basåret 2009, låne-, ränte- och uppbörds-kostnader). Det är ett av de mest olönsamma projekt som någonsin planerats i Sverige!

Trots detta motiveras beslutet med helt fiktiva och ospecificerade nyttobelopp. I SOM-institutets undersökning 2017 var endast 28 procent av de som hade någon uppfattning, positiva till Västlänken.

Vi får inte den ökade kapaciteten som är främsta argumentet för Västlänken. Det är inte bara kapaciteten på Västra Stambanan som begränsar Västlänkens kapacitet utan även spårproblematiken i Almedal som ännu inte är löst hur det ska se ut när Boråsbanan blir färdig i en oviss framtid.

Just nu har Miljööverdomstolen lyft verkställighetsförbudet för Västlänken och givit prövningstillstånd för ökad buller i Olskroken. Detta domslut kommer sannolikt att överklagas till Högsta Domstolen.

Vi beskriver nedan varför denna tunnel med tillhörande stationer, ska stoppas.

### Lönsamheten är negativ

Redan när de första samhällsekonomiska kalkylerna gjordes var projektet ett av de mest olönsamma som dåvarande Banverket någonsin hade analyserat. De ”nyttor” som fanns beräknades till cirka 8 miljarder kronor. Nyttorna visade sig tyvärr vara felräknade eftersom resenärer till Borås räknats med trots att den utbyggnaden inte ingick i kostnadskalkylen.

Dessutom tillkommer omfattande investeringar på andra platser om tunnelns kapacitet ska kunna utnyttjas. Gapet mellan ”nyttor” och kostnader blir då än större.

Kostnadsramen för tunneln visade sig sen inte hålla. De angivna 20 miljarderna räcker nu bara till själva spåranläggningen. Övriga nödvändiga kostnader på grund av Västlänken, som trafikomläggningar, ledningsflytt, arkeologi, garanti, evakuering med mera, vill nu Trafikverket att Göteborgs kommun ska betala. Än har Trafikkontoret inte redovisat en samlad bild av vilka kostnader som Göteborgs kommun kommer att drabbas av i samband med ett eventuellt byggande av Västlänken.

## Kapaciteten försämras

Tunneln har motiverats med kapacitetsbrist på Göteborgs Central, men problemen finns inte där. Kapacitetsproblem i Västsverige finns främst på Västra Stambanan mellan Alingsås och Göteborg och i anslutningen i Olskroken och i Almedal. En utbyggnad av dessa sträckor togs bort vid banrevisionen 2007.

Utbyggnaden av Västlänken blir meningslös om inte kringliggande system byggs ut och totalt måste, enligt Riksrevisionen, ytterligare 35 miljarder kronor investeras i tillkommande projekt för att tunnelns tillkommande kapacitet ska kunna utnyttjas. Trafikverkets prognos 2030 med Västlänken ger 12 turer per timme vilket är färre än i dag.

### Begränsad nytta för resenären

En enda ytterligare station tillkommer som placeras i Haga. (Korsvägen ligger nära den befintliga stationen Liseberg.) Det är en plats med relativt få boende och få arbetsplatser. Anslutningarna till övrig kollektivtrafik är dåliga. Nyttan av tunneln blir därför ringa. Hagaparken är dessutom en ovanligt illa vald plats för en järnvägsstation.

Järnvägsdragningen ansluter inte till den planerade stadsutbyggnaden med flera olika geografiska noder. Järntorget ligger 500 meter bort och den planerade linbanan 700 meter.

Det är ytterst tveksamt om resenären får nytta av stationen i Haga. Om man jämför resan till Haga och att resan ovan mark från centralen med kollektivtrafik till samma område så får resenären inte någon tidsvinst och det beror på stationens djup på 30 meter. Tvärtom har det visat sig att en stor andel av de tilltänkta resenärerna i själva verket får en längre total restid än tidigare, på grund av längre gångväg och tiden det tar att ta sig upp från och ner till de underjordiska stationerna.

Enligt Trafikverket kommer Västlänken att avlasta kollektivtrafiken i området kring Drottningtorget och Brunnsparken, eftersom pendeltågsresenärerna kommer resa direkt till Haga och Korsvägen, utan att byta till buss eller spårvagn. Det rör sig dock om ett färre antal resenärer som inte kommer att påverka antalet fordonsrörelser i det aktuella området, som bestäms av kapacitetsbehovet runt stadskärnan och inte i stadskärnan.

### Miljön påverkas negativt

Västlänken ger miljöpåverkan under utbyggnadsbyggnadstiden och under driftstiden. Under utbyggnadstiden är den negativ, på grund av ökade utsläpp från tillverkning av cement och armering, samt transporter av massor, deponier och störningar i trafiken. Dessutom skövlas stora unika parkområden i staden genom att ett stort antal träd högs ner.

Under driftstiden anses miljöpåverkan vara positiv genom mindre biltrafik. Västlänkens påverkan på biltrafiken är dock minimal och i en framtid kommer utsläppen från bilarna att minska drastiskt. Västlänken anses bidra till regionförstoring som dock ger ökad biltrafik.

## Problem under byggtiden

Under den cirka 10 år långa byggtiden kommer staden att drabbas av stora problem med byggtransporter och tunnelpåslag. Det långa öppna schaktet från Skansen Lejonet till Packhusplatsen kommer att skapa enorma problem för hela stadsdelen Nordstan. Det blir i praktiken omöjligt att nå Centralen och Nils Ericsonterminalen norrifrån och trafiken till Hisingen kommer att störas kraftigt. Problemen kommer att bli långt mycket svårare än de som fanns under det tidigare bygget av Götatunneln.

Vid Hagaparken kommer en stor del av Allén att grävas bort, träd kommer att kapas, den omfattande spårvagnstrafiken kommer att drabbas av svårhanterliga provisorier. I förlängningen riskerar Hagaparken att förvandlas till ett terminalområde för busstrafik. Stor del av Rosenlund kommer att förvandlas till ett så stort schakt att en Stena Line-färja kan rymmas där i.

Än större problem kommer att skapas när Korsvägen ska byggas om i sin helhet. Såväl trafiken till Mölndal som till Örgryte kommer att skäras av och evenemangsstråket kommer inte att bli lika tillgängligt för besökarna. Liseberg kommer inte att kunna bedriva normal verksamhet. Huvudentrén blir inte möjlig att använda. Hela eller delar av Lisebergshallen, huvudrestaurangen och Rondo kommer att rivas. Störande byggarbeten kommer att pågå under många år under vardag som helg.

För att transportera bort alla berg- och lermassor kommer stora buller- och utsläppsproblem uppstå under 10 år i centrala Göteborg. Enligt trafikverkets egna beräkningar kommer det att leda till stora hälsoproblem.

## Backa tillbaka till förstärkningsalternativet

Risken för stora fastighetsskador på grund av vibrationer och grundvattensänkning har inte kalkylerats. Inte heller påverkan på Skansen Lejonet och Residenset, två av Göteborgs äldsta historiska byggnadsverk.

I december 2011 kom Riksrevisionens rapport ”Medfinansiering av statlig infrastruktur (RiR 2011:28)” som påtalade stora brister gällande Västlänken. Västlänken är, och har sedan start varit, samhällsekonomisk olönsam. Västlänken är den största enskilda investeringen på 20 miljarder kronor i det Västsvenska paketet som har en redovisad negativ nettonuvärdeskvot på -0,55 vilket motsvarar ett underskott i nettonuvärde på 9,3 miljarder kronor.

Västlänkens olönsamhet stärktes ytterligare av Riksrevisionen i rapporten ”Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna? (RiR 2012:21)”. Riksrevisionen anser att det saknas information om nödvändiga tilläggsinvesteringar på 35 miljarder kronor i beslutsunderlagen. Vidare anser Riksrevisionen att det finns en stor risk att framtida generationer får betala för dåliga beslut tagna av deras föregångare.

Med tanke på vad som framkommit från Riksrevisionen anser vi att man går vidare med att utreda det så kallade Förstärkningsalternativet. Denna lösning presenterade dåvarande Banverket på eget initiativ. Projektet innebär ett tredje spår i bergtunnel från Olskroken till Almedal. Trots att detta är den billigaste lösningen uppnåddes inte samhällsekonomisk lönsamhet där heller.

**Vägvalet vill att Västlänken ersätts med Förstärkningsalternativet samt att man utreder andra alternativ på sikt.**

## Göteborgs kollektivtrafik

Planeringen för kollektivtrafiken grundas på en utredningsrapport benämnd K2020 med målsättningen att andelen kollektivtrafikresenärer år 2025 ska vara 40 procent. Detta gäller i dag för Stockholms innerstad men för Göteborg är detta mål orealistiskt. Planerna för K2020 har därför ersatts av en plan för 2035. Där identifieras behovet av snabba tvärförbindelser och nya spårförbindelser över Älven. Problemet med Koll 2035 är att det dröjer över tio år innan man börjar verkställa planen. Ingen vet hur vi bygger vårt samhälle 2035, hur vi bor, arbetar eller förflyttar oss.

Västtrafik påstår att resandet med pendeltågstrafiken har ökat kraftigt. Det är visserligen sant, men det beror till allra största delen på att pendeltåg till Ale har ersatt busstrafik. Det har inte ökat kollektivtrafikresandet. Sanningen är att den stora ökningen av kollektivtrafiken i regionen har mestadels skett med express- och stombussar.

Under mer än 50 år har Göteborg byggts som en bilstad. Det är också en av Europas glesast byggda städer. Vidsträckta bostadsområden och stora industriområden med fåtal arbetsplatser är näst intill omöjliga att trafikförsörja med konventionella diesel-bussar. Det är varken ekonomiskt försvarbart, servicemässigt möjligt eller miljö-mässigt önskvärt. Nya former av kollektivtrafik som mindre elbussar som på sikt kan göras förlösa och efterfrågestyrda som Flexlinjen, bör ersätta konventionell busstrafik i många områden.

Även fyra personer i en miljöbil ger mycket låga utsläpp. En aktiv satsning på samåkning kan därför snabbt ge stora effekter, det fordrar dock förändringar av såväl taxerings- som yrkestrafiklagstiftningen och en helt annorlunda kommunal planering.

## Inför nolltaxa under lågtrafik för göteborgare

Genom att erbjuda nolltaxa under lågtrafik på vardagar kapas topparna i trafiken. Eftersom det är topparna som dimensionerar trafikutbudet ökas därmed kapaciteten i hela kollektivtrafiken och klarar framtida ökning av kollektivtrafikresandet bättre, utan alltför mycket dyra utbyggnader.

Den ökning som har skett under senare år av kollektivtrafikresandet har mestadels skett under högtrafik, vilket delvis beror på att trängselskatten gör det dyrare att åka med bil under högtrafiken. Detta har lett till allt högre ekonomiskt underskott i trafiken, eftersom de som reser i högtrafik betalar ett lägre, rabatterat pris genom periodkort och att den ytterligare kapacitet som behövs är mycket dyr att åstadkomma. Det leder till en ytterligare subvention av dyra högtrafikresor.

Som exempel kan nämnas att om man reser mellan två hållplatser med buss i Göteborg under lågtrafik, kostar biljetten 27 kronor, och om man reser med periodkort mellan Göteborg och Lerum under högtrafik med tåg, kostar det cirka 30 kronor. Detta trots att kostnaden för den förra resan endast är några få kronor medan den senare kostar mycket mer.

Vägvalet vill att kommunen utreder vad det skulle kosta att erbjuda nolltaxa under lågtrafik, det vill säga mitt på dagen, för boende i Göteborg. Den uteblivna intäkten från icke pensionärer och skolelever, ska då jämföras med vinsten av att man kan minska på dyr trafik under högtrafik.

Rutiner för detta finns redan i form av pensionärskorten i Göteborg, som då utvidgas till samtliga medborgare. Gratisresandet ska begränsas till vardagar mellan klockan 09.00 – 15.00, eftersom det inte finns någon högtrafik under helger. Under kvällar ska det kosta att resa, för annars riskerar kollektivtrafiken att bli värmestugor med ordnings- och arbetsmiljöproblem som följd. För att underlätta kontroll och uppföljning av resandet ska ”stämpling” vara obligatoriskt.

## Göteborgs Spårvägar organiserar tätortstrafiken

Göteborgs Spårvägar är basen i kollektivtrafiken i Göteborg och trafiken är nödvändig för stadens dagliga verksamhet. Den framtida stadsutvecklingen är beroende av fungerande trafiklösningar. Vägvalet anser därför att Göteborgs Spårvägar ska förbli i stadens ägo och att verksamheten ska överföras till förvaltningsform. I samband med detta bör stadstrafiken återföras till Göteborgs kommun.

Stadens interna kommunikationer är alltför viktiga för att överlåtas till ett stort regionalt företag baserat i Skövde. Länstrafikmonopolet har upphört att gälla men reglerna i den nya kollektivtrafiklagen tillämpas inte. Göteborg bör därför återta kontrollen och organisera tätortstrafiken i egen regi.

Den planerade nya spårvägshallen på Ringön ska, på samma sätt, drivas av Spårvägen förvaltning. Att skapa en konstruktion där hallen byggs av Higab, finansieras av finansbolaget, hyrs ut till Västtrafik som i sin tur upplåter den till Spårvägen som sedan fakturerar regionen skapar en oändlig byråkrati till ingen nytta.

## Ingen linbana ska byggas

Den planerade föreslagna linbanan presenteras som ett jubileumsprojekt, men är en följd av försenade byggplaner som gör att spårvägstrafiken över den nya bron inte kan fungera som planerat. Det saknas behovsanalys och det är en mycket dyr lösning.

Planeringen av linbanan i Göteborg har överlåtits till Trafikkontoret, olika byggherrar och konsulter. I Kommunfullmäktige uppgav Alliansen och de rödgrönrosa att beslut om start skulle hanteras av kommunfullmäktige när det väl var dags. Vägvalet röstade som enda parti emot projektet som då beräknades kosta minst 1,1 miljard kronor.

Linbanan finansieras genom att Göteborg tar ett mycket stort ansvar och staten och regionen kommer undan eventuella fördyringar. Tekniken är oprövad i korrosivt kustklimat och kommer att kräva mycket underhåll. Linbanan skulle även ta resurser och fokus från utvecklingen av spårvägssystemet och ska därför inte byggas.

I stället vill vi satsa på fler elfärjor över Göta Älv och komplettera med elbussar på Hisingssidan för att knyta ihop Norra Älvstranden med övriga Lundby och Hisingen. Linbanan kan ändå inte ersätta cykelfärjorna då erforderlig kapacitet saknas. Man bör också skyndsamt vidareutveckla spårvägssystemet.

### Vägvalet vill

- att Göteborg sköter sin egen lokala kollektivtrafik
- att Göteborgs Spårvägar AB avvecklas och upprättas i en egen förvaltning så stadstrafiken återförs till Göteborg
- att ingen linbana ska byggas
- att nolltaxa i lågtrafik införs för alla göteborgare



## Cykeln ska få plats

Vägvalet vill att satsningar görs på alla transportslag. Vi anser att det är upp till var och en att få ihop sitt vardagspussel. Alla har inte möjlighet att cykla. Men vi kan underlätta genom att bygga infrastruktur som gör det enkelt och säkert att cykla för de som kan. För att lyckas anser vi att man måste ge medborgarna alternativ.

Stadens strategi för utvecklingen av cykeltrafiken har dock misslyckats. Detta sägs bero på att trafikkontoret lägger så mycket resurser på planering av Västlänken och linbanan att man inte orkar genomföra utbygganden av bra cykelbanor.

Vi är nöjda med att staden erbjuder ett hyrcykelsystem och användandet har slagit alla förväntningar.

Satsningen med fria cykelfärjor över älven har fallit ut väl och ska fortsätta. Den planerade linbanan är inte ett alternativ till cykelfärjorna, eftersom cykelkapaciteten inte räcker till.

Vi vill tydligare skilja på gång- och cykeltrafik, både i budget, i planering och i verkligheten. I dag klumpas dessa trafikslag alltid ihop under benämningen ”gång- och cykeltrafik”. Cykelinfrastrukturen är ofta mer anpassad för gående än för cykling, vilket medför många konfliktsituationer mellan dessa trafikslag.

Vid utbyggnaden av cykelbanor är det nödvändigt att skapa sammanhängande stråk, så att inte cyklister då och då tvingas ut i blandtrafik. De stigande olyckstalen för cyklister måste även beaktas så att trafiksäkra lösningar byggs ut. Cykelöverfarter ska byggas.

Vädret är dock en faktor i Göteborg med bäring på cykeltrafik. När det är dåligt väder förväntas kollektivtrafiken erbjuda kapacitet för alla de som ställer cykel och tar bussen eller spårvagnen. Eftersom vi inte vet vilket väder det kommer att bli, måste denna extra kapacitet säkerställas varje dag.

### Vägvalet vill

- att kommunen tydligare skiljer mellan gång- och cykeltrafik i budget, planering och i verklighet
- att kommunen knyter ihop huvudcykelbanorna till genomgående stråk
- att kommunen bygger cykelöverfarter
- att kommunen knyter ihop huvudcykelbanorna

## Underhåll av stadens infrastruktur

Underhållet av Göteborgs gatunät är eftersatt sedan många år. Dessa kostnader har länge betraktats som en utjämningspost i budgeten.

Underhållsåtgärder kan alltid skjutas upp till kommande år, men när detta sker ständigt blir standarden till sist undermåligt. Detta är numera uppenbart i Göteborg.

Projektet ”Trygg Vacker Stad” ska avvecklas. Detta är en tjänstemannaorganisation som lever utan politisk styrning. Det senaste projektet, fontänen på Götaplatsen, genomfördes utan politiskt beslut, utan godkänd ritning, utan genomförd upphandling till en icke budgeterad kostnad av cirka 30 miljoner kronor. Staden måste ha bättre styrning och kontroll av sina myndigheter.

## Klotter ska saneras

Klotter är ett förfulande inslag i stadsbilden och kostar fastighetsägare med flera mångmiljonbelopp varje år. Pengar som stadens invånare i slutändan får betala. En del fastighetsägare har gett upp vilket bidrar till förslumning av staden. Förebyggande åtgärder som intensifierad information i skolorna och snabbare klottersanering är två framkomliga metoder för att på sikt minska förstörelsen.

Problemet är att kommunen inte kan besluta om allt klotter själva. Det åligger privata fastighetsägare att ta bort klotret på sina egna hus. Staden skulle kunna samla fastighetsägarna så att man tog ett gemensamt grepp om problemet. Vägvalet vill att ett projekt för att lösa en total sanering av klotter i staden startas. Detta skulle öka attraktionen för staden för boende och besökare.

Kommunen bör förbättra åtgärdsplanen som inbegriper alla intressenter och inbjuder till samverkan för att nå målet.

### Vägvalet vill

- tillföra 160 miljoner kronor för att förbättra underhållet av stadens infrastruktur
- avveckla projektet Trygg vacker stad
- minska klotret i Göteborgs stad

## Parkering

### Boendeparkering fördyras

Trafikkontoret och Parkeringsbolaget AB har fått i uppdrag att finna en modell för att bygga parkeringsanläggningar inom områden med boendeparkering. Det finns också planer på att försvåra boendeparkeringen. Detta görs genom att fördyra parkeringen för medborgarna i staden. Vägvalet vill inte förändra boendeparkeringen. I Kommunfullmäktige den 22 februari 2018 röstade Vägvalet emot en ”marknadsanpassning” av boendeparkeringstaxorna men förlorade då Liberalerna röstade med de rödgrönas förslag.

Därmed beslutade kommunfullmäktige om att införa ”marknadspriser” på parkering i Göteborg. Det betyder att taxan automatiskt ska öka med prisindex plus 2 procent, vilket innebär cirka 4 procent per år. Det låter inte så mycket, men det blir en fördubbling på 17 år. Kommunen har monopol på gatuparkering och dominerar tomtmarksparkering. Parkering är ingen service som ska erbjudas på en marknad, där den som är beredd att betala mest får ta del av den, utan en kommunal service vars pris ska sättas utifrån ett tillgänglighetsperspektiv och inte ett marknadsperspektiv.

Boendeparkeringen på gatumark kostar mellan 190 kronor till 635 kronor per månad. På kvartersmark är kostnaden i samma storleksordning. Priset för platserna i Parkeringsbolagets nya anläggningar kommer att bli cirka 2 000 kronor per månad, förutsatt att allt blir uthyrt, för att täcka kostnader för byggande, drift och underhåll.

Det är inte svårt att räkna ut vad som måste göras för att driva bilägare till ett parkeringshus. Parkering i staden och vem som kan äga bil drivs alltmer mot en klassfråga.

### Parkeringsavgifter smyghöjs

Under den styrande minoriteten har parkeringsavgifterna höjts flera gånger och långt mer än inflationen. De allra flesta gångerna har detta skett med Alliansens tysta medgivande. Detta har skett både på gatumark och kvartersmark. Förutom flera avgiftshöjningar används modeller som tidsbegränsad parkering som är en typ av smyghöjning. Höjningar görs även via Parkeringsbolaget AB.

Vägvalet vill att parkeringsavgifterna inte höjs och utan återställs till en rimlig nivå med tillgänglighet som mål. Boendeparkering ska införas om det behövs av tillgänglighetsskäl.

#### Vägvalet vill

- att boendeparkeringen ska bibehållas
- att parkeringsavgifterna inte höjs utan återställs till en rimlig nivå med tillgänglighet som mål.

## Ny kommunal organisation

### Stadsdelsnämnder ska avvecklas

Idén med stadsdelsnämnder var ett hugskott som syftade till att införa en form av ”närmedemokrati”, men så har det inte blivit.

Nämnderna tillsätts centralt, budgeten bestäms centralt och medborgarnas möjlighet att påverka är minimal. Situationen har visserligen förbättrats sedan antalet nämnder begränsats till 10, men man saknar fortfarande de samordningsfördelar som fanns med de centrala nämnderna. För att lösa samordningsproblemen inrättades i stället resursnämnder med övergripande ansvar. Beslut har även fattats om centrala förvaltningar för skolor och förskolor.

Vägvalet vill därför ombilda de nuvarande stadsdelsnämnderna till sociala distriktsnämnder och samordna resursnämndsfunktionerna i en Social centralnämnd. Det innebär inte att verksamheterna uti stadsdelarna ska läggas ner, utan att de ska fortsatt vara kvar och verka ute i områdena.

#### Vägvalet vill

- avveckla stadsdelsnämnderna
- ombilda de nuvarande stadsdelsnämnderna till sociala distriktsnämnder
- samordna resursnämndsfunktionerna i en social centralnämnd

### Antal bolag ska bli färre

Göteborg är Sveriges mest bolagstata kommun. Verksamheter som tidigare hanterats i en kommunal nämndorganisation har bolagiserats. Beslutsgången har därmed förenklats, men medborgarnas möjlighet till insyn i organisationen har också försämrats. Offentlighetsprincipen har satts ur spel och bolagen har i vissa fall agerat på tveksamma grunder. Flera av de nuvarande bolagen bör återgå till att vara nämndorganisationer. Vägvalet anser att den nya organisationen har skapat en alldeles för stark maktkoncentration

Vägvalet anser att den nya organisationen har skapat en alldeles för stark makt-koncentration. Vi finner det orimligt att ett enda bolag (Stadshuset AB) ska hantera halva kommunens verksamhet. Det blir näst intill omöjligt att få reda på vad som sker i dotterbolag långt ner i organisationen. Modellen brister i öppenhet och transparens.

Stadsplaneringen är en av de funktioner som i stor utsträckning bolagiserats. Men stadens utveckling kräver långa planperioder som inte passar inom bolagsvärlden.

Det stadsplanearbete som i dag bedrivs av Älvstranden Utveckling AB bör överföras till Byggnadsnämnden. Kommunens bostadsbolag ska förbli i kommunal ägo.

## Förhindra korrupktion och illojal maktanvändning

Effekten av den befintliga organisationen har under senaste åren fortsatt med flera skandaler i staden; gällande korrupktion, tvivelaktiga utlandsresor, illojal maktanvändning, kostsamma fallskärmar till chefer och egendomliga projekt som skadat Göteborg. Med ökad öppenhet och transparens samt ny struktur om hur staden ska ledas har Vägvalet som mål att förenkla insynen av förvaltningen av staden och dess ledning. Got Event bör minska sin verksamhet.

**Vägvalet vill minska antalet bolag och koncerner och därmed förhindra oegentligheter.**

## Avveckla Parkeringsbolaget AB

Insynen gällande parkeringspolitiken i Göteborg försvåras alltmer för medborgaren och är ett direkt hot mot offentlighetsprincipen.

Ett exempel på detta är då Trafiknämnden höjde P-avgifterna sommaren 2012 på kommunal gatemark vilket föregicks av debatt i kommunfullmäktige och annonsering i GP. Under samma sommar höjde Parkeringsbolaget AB P-avgifterna med 20 procent på kommunal kvartersmark som till exempel vid Operan och på Heden från 10 kronor till 12 kronor. Utan någon direkt förannonsering till allmänheten.

P-bolaget har alltsedan 2010 höjt taxan med bortåt 500 % under en tid då inflationen varit nära noll. P-avgift infördes på Heden även nattetid och söndagar som tidigare varit avgiftsfritt. Att få rätsida på detta är ingen lätt historia då Parkeringsbolaget lyder under bolagsordningen. Till råga på allt med en politiskt tillsatt styrelse.

Parkeringsbolaget AB är ett kommunalt företag där målet inte är att gå med vinst utan att tillhandahålla en service. Trots detta går bolaget med allt högre vinst varje år och taxorna höjs avsevärt högre än inflationen. Som exempel ökade bolagets vinst med 19 procent mellan 2014 och 2015 till svindlande 178 miljoner kronor. Detta är ren och skär övertaxering av medborgarna. Under senare år har intäkterna slutat öka lika mycket, sannolikt på grund av färre antal platser och för höga taxor. Som ”belöning” till de som betalar de höjda parkeringstaxorna väntar färre P-platser på gatemark och byggen av dyra parkeringshus med ännu högre P-taxor. Vi kan inte se annat än att detta är ett resultat av de rödgrönas bilfientliga politik.

Vägvalet finner ingen anledning att Göteborgs kommun ska ha ett eget bolag för att hantera parkering på kommunal kvartersmark. För medborgaren blir transparensen, samordningen och insynen bättre om verksamheten överförs till Trafiknämnden.

**Vägvalet vill avveckla Parkeringsbolaget AB och överföra dess verksamhet till Trafiknämnden.**

## Barnen i Göteborg

### Förskola och barnomsorg

Förskola och barnomsorg med hög kvalitet är avgörande för många barns utveckling. I förskolan grundläggs sociala färdigheter, nyfikenhet och upptäckarglädje stimuleras. Här startar ett livslångt lärande.

En bra förskola är viktigt för att uppnå ett mer jämställt samhälle. Under 2018 kommer en central skolnämnd för förskolan att inrättas. Vi betonar att förskolekön ska bort en gång för alla, och föräldrar ska inte behöva åka kors och tvärs med sina barn till förskolan eller till skolan. Alla skolor i Göteborg måste få lika hög standard. Vi vill också att den centrala nämnden ser över vikariesystemet och upprättar en bra samverkan över förskolorna i Göteborg. Inte enbart kommunala förskolor kan hjälpa till att avhjälpa bristen på förskoleplatser, utan Vägvalet ser positivt på att även kooperativa och privata initiativ utvecklas.

### Tak på barngrupperna

Barngrupperna är redan i dag för stora. Skolverkets allmänna råd till kommunerna är att sätta tak på barngrupperna. Det är svårt att bedriva bra pedagogisk verksamhet med för stora grupper.

Vägvalet avsätter därför en totalsumma på 100 miljoner kronor per år som ska gå till förskolan med syfte att arbeta bort köerna, minska barngrupperna och förbättra arbetsmiljön för pedagoger.

### Flexibla öppettider för alla barn

Kraven på flexibilitet ökar i arbetslivet. Allt fler yrken har i dag arbetstider som inte är kompatibla med förskolans. Dygnet runt året om arbetar föräldrar på obekväma arbetstider för att ge staden den service och de tjänster som behövs. Därför behöver flexibiliteten öka även inom barnomsorgen. På sikt vill Vägvalet att alla barn ska kunna få vara inom barnomsorgen under samma tider som andra barn och det oavsett vilken situation föräldrarna befinner sig i.

#### Vägvalet vill

- att förskolekön byggs bort
- att personalen kan få en bättre arbetsmiljö
- att barnomsorgen kvalitetssäkras
- att på sikt minska barngrupperna i förskolan, så att barngrupperna blir max 15 barn och max 5 barn per pedagog
- att öppettiderna och vilka barn som får delta under dagen, oberoende på föräldrarnas situation, ska bli mer flexibla inom barnomsorgen

## Fritidsverksamhet för barn och ungdomar

Idén med stadsdelsnämnder var ett hugskott som syftade till att införa en form av ”närmedokrati”, men så har det inte blivit.

Nämnderna tillsätts centralt, budgeten bestäms centralt och medborgarnas möjlighet att påverka är minimal. Situationen har visserligen förbättrats sedan antalet nämnder begränsats till 10, men man saknar fortfarande de samordningsfördelar som fanns med de centrala nämnderna. För att lösa samordningsproblemen inrättades istället resursnämnder med övergripande ansvar. Beslut har även fattats om centrala förvaltningar för skolor och förskolor.

Vägvalet vill därför ombilda de nuvarande stadsdelsnämnderna till sociala distriktsnämnder och samordna resursnämndsfunktionerna i en Social centralnämnd.

## Ideella organisationer går inte att prissätta

Föreningslivet bidrar till en enorm positiv samhällsutveckling, utan ideella föreningar skulle vår stad se mycket annorlunda ut. Arbetet som i dag läggs ner i dessa föreningar går inte att prissätta.

Föreningsbidrag och tillgång till en lokal är avgörande. Systemet för att dela ut föreningsbidrag måste bli mer flexibelt och ske snabbare än i dag. Föreningar kan dessutom under samma tak och hitta nya sätt att samarbeta. Staden ska tillhandahålla lokaler för att främja föreningsverksamhet.

### Vägvalet vill att

- **alla barn upp till 13, oavsett var i Göteborg de bor, ska erbjudas plats i ett fritidshem eller i en fritidsklubb**
- **unga ska få delaktighet och inflytande över sin fritid och att det skapas fler mötesplatser för unga med plats för spontan- och kvällsaktiviteter**
- **systemet för ge föreningsbidrag ska bli snabbare, enklare och mer flexibelt. Staden ska också tillhandahålla lokaler**

## Skola

Våra unga får inte rätt förutsättningar till lärande och trygghet i Göteborg. Den ena alarmerande rapporten efter den andra kommer från skolinspektionen. För sex skolor har skolinspektionen förlagt viten på totalt 4 250 000 kr. Signalen är solklar: Vi måste tillsätta rätt resurser till skolverksamheten i Göteborg så att förebyggande arbete kan få genomslag och hantera de problem som finns. Nu finns möjligheten med de tre centrala skolnämnderna som Vägvalet varit med och beslutat om i stället för 10 stadsdelsnämnder som har hanterat skolan.

Skolan ska vara en plats för nyfikenhet och kunskap. Den viktigaste uppgiften för skolan är att den är trygg och ger studiero, samt att eleven ska förberedas för samhället ur ett helhetsperspektiv.

## Kunskapsnivån är viktig

Skillnader i måluppfyllelse i kunskap ligger på över 70 procent mellan stadens skolor och antalet hemmasittande barn ökar. Alla elever är olika och för att kunna vända utvecklingen så måste individperspektivet vara i fokus.

Vår lösning är att anpassa stöd utifrån varje enskild elevs behov. En gemensam förutsättning för att eleven ska uppnå kunskapskraven är att hälsan är god, därför är arbetet och tillgången till elevhälsan på varje skola viktig, inte som i dag att skolsköterska, kuratorer med flera inte finns tillgänglig.

## Förutsättningarna är individuella

Utbildningen ska utgå ifrån varje elevs individuella förutsättningar i en trygg, jämlik och likvärdig skola. Det innebär att man även säkrar utbildningen för elever med särskilda behov. Den individuella planen ska dokumenteras och följas.

Vi vill att den centrala skolnämnden kontinuerligt tillhandahåller relevant fortbildning för all personal i skolan. Att man ger rektorerna ökade möjligheter att vid behov inrätta mindre undervisningsgrupper under en begränsad tid. Vidare vill vi att behovet av resursskolor som komplement utreds.

Vägvalet ser en fördel med att alla skolor tillhandahåller en frivillig läxhjälp där eleverna kan få stöd i sin inlärning av kunskap av personer i skolans regi. Det statliga läxhjälpstödet till skolor i sin nuvarande utformning är därmed välkommet men ska inte vara en avgörande faktor för skolor att tillhandahålla läxhjälp.

Det innebär att det finns ett ökat behov av andra vuxna som kan motivera till lärande. Idéer där skolor vill pröva nya sätt att inkludera andra vuxna i skolmiljön ser vi som positivt. Det är viktigt med vuxna förebilder i skolmiljön.



## Systematiska kvalitetsarbetet ska förbättras

I Göteborg har kvalitetsarbete för skolan samordnas under begreppet systematiskt kvalitetsarbete. Detta är dock inte tillräckligt. Vi vill sätta ytterligare fokus på att ta fram arbetssätt som förbättrar skolornas administrativa arbete. Målet är att lärarkåren ska få större möjlighet att undervisa och att eleven ska få mer tillgång till lärarens tid.

## Digitalisering av skolan

Att möta framtiden som elev innebär också att digitaliseringen får plats i skolan. Den digitala arbetsmiljön i skolorna är inte lika eller fungerande, det råder till exempel brist på kvalitetssäkrade strategier för att införa nya verktyg eller hantera datorer som går sönder. Lärarna själva behöver utbildning i digital kompetens. Vägvalet vill göra en utredning om hur vi hanterar digitaliseringar av skolan i Göteborg för att kunna bättre introducera eleven i vår digitala framtid.

## Skolmaten ska förbättras

Eleverna själva vill förbättra skolmaten. Det är den fråga som diskuteras flitigt i ungdomsfullmäktige. Inflytande från eleverna ska även genomsyras i skolan. Skolorna i Göteborg ska ta lärdom av varandra, elevers önskemål ska tas till vara i processen för utveckling av skolmaten. Har skolorna möjlighet till att själva laga maten, kan eleverna i större utsträckning vara med och påverka menyn. Ett gemensamt mål för maten i skolorna är att hanteringen med halvfabrikat minimeras.

### Vägvalet vill

- att den obligatoriska skolan ska ge alla elever relevant utbildning utifrån varje elevs förutsättningar
- att elevers avgångsbetyg ska förbättras utifrån den individuella planen och att tillgång till elevhälsan finns
- att elever ska ha tillgång till läxhjälp
- att det systematiska kvalitetsarbetet ska säkras och förbättras så att fokus läggs på att lärare får mer tid till lärande.
- att en utredning görs för hur vi kan genomföra en digitalisering av skolan
- att vuxennärvaro ska öka i skolorna för att öka trygghet och förutsättningar till lärande
- att skolorna ska samarbeta kring skolmaten så eleverna får vara med och bestämma

## Social omsorg

För att uppnå ett hållbart och jämlikt Göteborg behövs social omsorg om dem i samhället som inte på egen hand kan försörja sig eller har svårigheter att delta i samhället.

Livsvillkoren för personer med fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsvariation ska vara rimlig och meningsfull. Göteborgarna ska känna att de kan påverka sin närmiljö och egna utveckling. Alla ska i så stor utsträckning som möjlighet må bra

## Inför en central socialnämnd

I samband med att skolan skapar en central skolnämnd vill vi även pröva att utreda hur Göteborgs service kan styras under en central socialnämnd med sociala distrikt. Verksamheten och information ska givetvis kunna vara kvar lokalt, i närheten där människor befinner sig. Syftet med en central socialnämnd är att uppnå likvärdighet i service och förbättra samverkan och rutiner med andra parter som handläggarna samt brukarna berörs av.

Under detta år har två nya handlingsplaner tagits fram för att förbättra situationen för anställda inom individ- och funktionsvariationsområdet. Flera signaler om brister i organisationen ligger till grund för detta. Få beslut har tagits i ärenden inom boende med särskilt service (BMss); att personalen har hög sjukfrånvaro och att det är svårt att rekrytera ny personal. Det krävs en förstärkt ledning för att lyckas vända denna trend.

## Psykisk ohälsa ska minska

Psykisk ohälsa är utbredd och det är hög tid att hantera ohälsan bland barn och unga. Det är ett förebyggande arbete och det är avgörande att det sker så tidigt som möjligt. Här spelar elevhälsan en viktig roll. Därför är det av yttersta vikt att elevhälsan på varje skola ses över och prioriteras. I dag är det inte ovanligt att skolor delar på tjänster som till exempel kuratorer och skolsköterskor. Målet måste vara att alla skolor ska ha ett elevhälsoteam som finns tillgängligt alla skoldagar. Orsaken till utvecklingen måste fastställas så att åtgärder kan sättas in.

## Nya centrala familjeenheter med stöd för alla barn

I Göteborg finns ett skyddsnet men vi saknar ett som fångar upp alla de familjer med barn och ungdomar som under en begränsad period i livet behöver stöd. Staden erbjuder föräldrautbildningar och samtal men alltför sällan finns barnet med i det utvecklande samtalet. Det finns ett glapp mellan familjecentralen (0–6 år), elevhälsan och vården. Det är den luckan vi vill fylla med utvecklade familjecentraler för familjer där barnet får vara upp till 18 år.

Syftet är att arbeta hälsofrämjande och förebyggande med hela familjen och med individen. Familjeterapi, rådgivning, föräldrautbildning, ungdomsbehandling, vardagsstöd, multisystematisk insats och olika gruppverksamheter är den service som den nya enheten kan hantera. Arbetssättet är också att arbeta tillsammans med andra idéburna organisationer som verkar i kommunen. På försök vill vi inrätta tre familjecentraler i staden.

I staden finns sex ungdomsmottagningar för unga människor att vända sig till för att få stöd i sin situation. Mottagningarna erbjuder unga att gå en stressutbildning, med resultatet att de kan sätta ord på deras upplevda psykiska ohälsa. Vi ser gärna att dessa ungdomsmottagningar utvecklas med syfte att till att fler unga kommer i kontakt med professionellt stöd.

## Familjer som omfattas av LSS

Organisationer som representerar personer med fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsnedsättning anser att stadens LSS handläggare inte har tillräcklig kunskap om funktionsnedsättning eller insikt i svårigheter som det medföljer. Det finns utbildning att få på högskolenivå som socialstyrelsen har initierat. Nu när kursen avslutas 2018 anser vi att likvärda lokala och obligatoriska insatser behöver utvecklas så att förståelsen för funktionsnedsättning ökar. Vägvalet anser att personer med funktionsnedsättning ska mötas med värdighet.

Ledsagare i tjänst har tillträde till kommunala inrättningar och kollektivtrafik under dagtid, utan att kostnaden läggs på brukaren. Vi vill testa denna service under 6 månader för att utreda möjligheten om att fortsätta erbjuda detta.

Familjer till barn med LSS behov har en betydligt större arbetsbörda än andra. Vägvalet vill att mer resurser sätts in så att fler kan få korttidstillsyn, det vill säga att föräldrar har möjlighet att ladda batterierna. Vi vill förhindra familjesplittring, utbrändhet, arbetslöshet samt att föräldrar få dåligt samvete för övriga barn som får stå tillbaka då LSS behovet går före.

### Vägvalet vill

- utreda om möjligheten till att införa en central socialnämnd med sociala distrikt
- ta fram en plan över hur staden kan sätta stopp på att färre barn far illa
- att rätt resurser tillsätts så psykisk ohälsa tas om hand. Vi inför tre centrala familjecentraler för barn upp till 18 år
- kvalitetssäkra handledningen för LSS och öka möjligheterna för brukarna och deras närstående att få en god vardag
- inrätta tre familjecentraler för 21 Mkr för ca 1500 familjer

## Äldreomsorg

### Valfrihet på riktigt

Äldrevården måste baseras på personliga behov och önskemål och individen måste ha rätt att välja. Lagen om valfrihet (LOV) har nu införts i Göteborg. Från 1 april 2018 kan äldre själva välja vilken utförare de önskar.

Valet av hemtjänstutförare är viktigt, men ett kanske ännu mer avgörande val gör en äldre person om hon eller han överväger att söka en plats på äldreboende. Det görs sällan om man inte känner stor otrygghet i den egna bostaden. Om man nekas plats, kan man inte säga att full valfrihet råder.

En trend på senare år är att ett stort antal äldreboenden lagts ner i hela landet. Med tanke på det ökande antalet gamla har det varit ett stort misstag. I dag prioriteras endast de äldre, som är i mycket dåligt skick. Vi vill att fler äldre ska kunna välja ett äldreboende.

Det är en stor myt att äldreboende är en oändligt mycket dyrare vårdform i jämförelse med hemtjänst. Vid omfattande vårdbehov är äldreboende tvärtom en billigare vårdform än hemtjänst.

Vi vill utmana den omhuldade principen att ”bo kvar hemma till varje pris”, vilken länge har väglett svenska politiker. Syftet kan ha varit gott, då man utgått från att de flesta gamla vill bo kvar i sina bostäder. Men det återspeglar en kollektiv människosyn att inte ta hänsyn till den grupp som ändå söker tryggheten i äldreboende.

### Bo hemma

Att bo hemma på äldre dagar ska dock vara en möjlighet även vid stort vårdbehov. När äldre väljer att bo kvar hemma måste samhället ställa upp och vid behov erbjuda kvalificerad hjälp i hemmet i form av hemtjänst och hemsjukvård. Det kan då vara viktigt att även stödja anhörigvården, särskilt i de fall då den äldre bor hemma helt utan hemtjänst. De sociala aspekterna måste också beaktas så att isolering av äldre i bostaden i möjligaste mån kan undvikas.

Det finns indikationer på att flera privata hemtjänstutförare har bättre personalkontinuitet än kommunen. Något som innebär att den äldre tvingas möta färre personer i den dagliga vården hemma. Detta understryker vikten av den fria valmöjligheten.

Vi vill ha en ökad satsning på så kallade trygghetsboende i Göteborg. Trygghetsboende är en mellanboendeform, som överbryggar glappet mellan vanligt boende och särskilt boende/ äldreboende.

## Fler platser på äldreboende

Det behövs fler äldreboenden. Väntetiden för de som har fått beslut om att flytta till äldreboende har ökat de senaste åren. Detta har satt hård press på korttidsboendena, vilket lett till att många personer, som behöver vård på en korttidsplats efter sjukhusvistelse, har fått stanna kvar på sjukhuset. Därmed belastas dyra sjukhusplatser av personer som är medicinskt färdigbehandlade, i onödan.

I kommunens förslag till ”Långsiktig plan för fler äldreboendelägenheter 2021–2035” görs en beräkning av behovet av äldreboendeplatser baserat på en befolkningsprognos med mycket stor ökning av antalet äldre. Från dagens nivå på cirka 4 000 platser stiger då behovet upp till 6 200 platser år 2035. Efter antagande om ett i livet något senare behov av äldreboende, till följd av ökad livslängd, har man även tagit fram ett lägre alternativ innebärande 5 600 platser år 2035.

Med tanke på situationen i utgångsläget, med dagens brist på platser i äldreboende, vill Vägvalet att man planerar för den högre nivån på 6 200 platser. Det kräver stor ansträngning att realisera denna plan. Därför är det viktigt att man söker effektivisera planprocesserna för att åstadkomma ett rejält tillskott till antalet äldreboendeplatser redan i början av perioden. I det korta perspektivet måste man aktivt söka alternativa lösningar. Det kan ske genom att man låter privata boenden etablera sig i större omfattning, eller att man söker samarbeten med de kranskommuner som inte har samma bristproblem som Göteborg.

Utöver ett ökat antal äldreboendeplatser vill Vägvalet också tillföra 20 miljoner kronor för en kvalitetsförbättring av de måltider som serveras på Göteborgs äldreboenden. Vi anser att just en sådan satsning ger hög ”payoff”, på grund av matens stora betydelse för livskvaliteten. Det är betydligt svårare att åstadkomma en stor förbättring av måltidsupplevelsen för hemmaboende.

## Sjukvården för äldre

Sjukvården för äldre är angelägen och en fråga om livskvalitet. Vid hög ålder ökar behoven av sjukvård. För en äldre person med svåra besvär kan det vara ett mycket stort företag att ta sig till vårdcentral eller sjukhus. Därför är det av yttersta vikt att den satsning som görs på sjukvårdsteam, som besöker de gamla i hemmet utvecklas ytterligare. På äldreboendena finns ett inarbetat samarbete mellan sjukvården och personalen på boendet. Det finns därför bättre förutsättningar att ha en god hälsouppföljning där.

## Ett värdigt sista skede

En värdig äldreomsorg kräver ett värdigt sista skede av livet. Det kan bli aktuellt med palliativ vård (livskvalitetshöjande vård) eller vård på hospice i livets slutskede. Göteborgs Stad förfogar över totalt 30 hospiceplatser, varav 10 i egen regi. Tidvis har finansiering saknats för att kunna använda alla 30 platserna. Stora ansträngningar måste göras för att möta behovet inom detta oerhört angelägna omsorgsområde.

### Vägvalet vill

- att alla äldre i Göteborg ska bli betraktade som myndiga medborgare och får göra sina egna val
- att fler boenden för äldre skapas
- att 20 miljoner kronor tillförs måltiderna på äldreboenden
- att hemmaboende för äldre ses som en möjlighet och inte som en skyldighet
- att fler trygghetsboenden för äldre erbjuds
- att anhörigvårdare och volontärer stöds
- att den palliativa vården ska utvecklas

## Kulturen

Ett spännande och livligt kulturliv är en förutsättning för en intressant stad som gärna vill vara målet för många besökare.

Medborgare och besökare ska ha lika möjligheter att ta del av ett rikt kulturliv av hög kvalitet och både de som bor i staden och besöker den ska det ges möjligheter till ett eget skapande. Kultur har till syfte att bygga broar mellan folk för att bland annat motverka segregation. Därför bör tillgången till kultur öka.

## Varvsstaden

Göteborg har också en större samling moderna skepp, en av de större i världen. Men Maritiman lever i dag under knapphetens kalla stjärna och utan ett seriöst bevarandeprogram kan samlingen inte överleva. En möjlig idé skulle kunna vara att placera Maritiman i den inre delen av Lundbyhamnen och då samtidigt bygga ett varvsmuseum på kajen.

## Industristaden

Göteborg är också en ledande industristad. Industriell formgivning och design har alltid varit viktigt och därför fick Röhsska det nationella ansvaret för dessa frågor för ett antal år sedan. Uppdraget missköttes så totalt att museet nu har fått stänga och de starka krafter som nu vill flytta uppdraget tillbaka till Stockholm har fått många goda argument. Den nya ledningen av museet måste snabbt komma på plats om stadens anseende ska kunna räddas.

Göteborg har dessutom ett Industrimuseum och ett El-museum som lever mer eller mindre på nåder men som också har förutsättningar att utvecklas till intressanta platser.

## Musikstaden

Göteborgs Konserthus och Göteborgsoperan är exempel på några av stadens stoltheter med internationellt hög klass. Musiklivet i Göteborg är oerhört brett, där stadens musiker når framgångar över hela världen. Med allt från klassisk musik till pop och rock. Exempelvis är ”The Gothenburg Sound” ett begrepp på den internationella hårdrocksscenen. Samtidigt arrangeras flera festivaler och musikevenemang. Varje år gästas vi av flera av de allra största artisterna, varav arenaspelningarna på Ullevi drar folk från hela norra Europa.

Men någonstans startar intresset för musik, ofta i ung ålder. Vi tycker att det är viktigt att ta tillvara på det intresset, och att alla barn och ungdomar ska ha möjligheten att kunna lära sig ett instrument i kommunal regi. I Göteborg ingår den kommunala musikskolan numera i Kulturskolan. Vi tycker att den fyller en viktig funktion och ser gärna att den stärks och utvecklas. Vägvalet tror att om stadens ungdomar har intressen och meningsfulla aktiviteter på fritiden, så främjar det livskvalitén samtidigt som brottslighet och segregation sannolikt motverkas.

## Försvarsstaden

Även på detta område finns ett antal intressanta anläggningar som kan presenteras på ett bättre sätt: Med Gamla och Nya Älvsborgs fästning, skansarna, bastionerna, Nya Varvet, Oscar II fort och fram till Aeroseum ges en intressant beskrivning av hur stadens försvar planerades under olika tidsepoker.

## Idrottsstaden

Idrott är så mycket mer än bara topplag och arenor. Det görs stora frivilliga insatser i barn- och ungdomsidrotten som kommunen bör stödja med bra anläggningar i bostadsområdena. Nya hallar bör byggas med fulllängdsmått.

## Evenemangsstaden

Vägvalet vill att Scandinavium och Lisebergshallen ersätts av nya byggnader i närheten av dagens läge. Vi motsätter oss dock att det byggs en ny shoppingmall i det aktuella området. Dock anser vi att själva driften av de nya anläggningarna mycket väl kan läggas ut på en privat entreprenad.

## Konstnärlig frihet i staden

De konstnärliga institutionerna lämpar sig dåligt för att inordnas i den kommunala verksamheten. Kommunala handlingsplaner förses alltför ofta med omfattande och politiskt korrekt regelverk som stryper den fria tankeverksamheten. Det är därför viktigt att kulturlivet får leva på sina egna villkor utan kommunala pekpinnar.

### Vägvalet vill

- att staden utvecklar kulturen, för att tillvarata Göteborgs unika historia. Varvsstaden, Industristaden och Försvarsstaden ska synas för besökare
- att stadens musikverksamhet som drivs på frivilligt engagemang ska stödjas
- att evenemang och idrottsstadens behov får plats i staden
- att konstnärlig frihet tas tillvara



## Miljö är viktigt

Vägvalet tycker det är viktigt att minska klimatutsläppen, inte bara i Göteborg, utan i hela Sverige, och i hela världen. Klimatet är globalt, inte lokalt. Insatser ska göras där de gör störst nytta globalt och därför stöds de initiativ som beslutas på riksnivå.

Att klimatet håller på att förändras diskuteras på flera håll och att förändringar med klimatet sker är sannolikt. Att vi bör fundera på åtgärder är nödvändigt. Däremot är orsakerna bakom förändringarna svåra att enskilt peka på vilket också diskuteras bland ledande forskare. Miljön är något som engagerar de flesta och många gör vad de kan för bidra till en bättre miljö.

Vägvalets utgångspunkt är att vi ska hjälpa medborgarna att göra klimatsmarta val i vardagen och genom bred förankring.

### Stadens klimatstrategi

Klimatstrategin innehåller flera mål och strategier som inte ligger inom det kommunala uppdraget. Vad vi äter och hur vi uppfostrar våra barn är inte en kommunal angelägenhet.

Kommunens uppdrag är att skapa ett mervärde för medborgarna. Klimatstrategin genomsyras av en politisk inblandning som inte hör hemma i kommunala styrdokument och som inte ställer sig neutralt till kommunens invånare. Likt trafikstrategin så är strategier av denna karaktär dömda att misslyckas när förankring saknas.

Det finns ett antal strategier som kommunen bör ägna sig åt som till exempel:

- Planera för ett energi- och transporteffektivt samhälle
- Öka resurseffektiviteten i fjärrvärmern
- Gå över till fossilfritt bränsle i fjärrvärmern
- Energieffektivisera Göteborgs kommunala fastighetsbestånd
- Fortsätta satsa på fjärrkyla
- Främja och underlätta småskalig produktion av förnybar el, till exempel genom att underlätta installation av solpaneler på fastigheter
- Minska klimatpåverkan från byggnation, drift och underhåll av infrastruktur för transport

Vägvalet vill att staden skapar verklighetsförankrade strategier för framtiden.

## Återvinning av material ska öka

Återvinning av material ska öka. Det ska vara enkelt, trevligt och roligt att sopsortera och återvinna. Detta ska ske genom att staden erbjuder hämtning av återvinningen vid bostaden för både flerfamiljshus och enfamiljshus. Ett flertal kommuner i Sverige erbjuder redan den tjänsten. Göteborgs stad, som har ambition att ligga i framkant när det gäller miljöarbetet, bör också erbjuda detta. Flera miljövinster uppstår:

- mängden återvunnet material ökar
- de skräpiga, bullriga och hälsovådliga återvinningsstationerna kan avvecklas
- biltransporter till och från återvinningsstationerna minskar

För att ytterligare uppmuntra återvinning ska alla besök på återvinningscentralerna vara kostnadsfria för hushållen i staden. Den nuvarande begränsningen är hämmande och medför att återvinningsbart material hamnar i hushållsavfallet i stället för att sopsorteras på återvinningscentralerna. Flera av stadens grannkommuner har obegränsat antal fria besök på återvinningscentralerna och det finns ingen anledning till att Göteborg ska begränsa detta för sina medborgare.

### Vägvalet vill

- att återvinning hämtas vid bostaden för både flerfamiljshus och enfamiljshus
- införa obegränsat antal fria besök på återvinningscentralerna för hushållen i staden

### Kompostering ska uppmuntras

Kompostering av köksavfall och trädgårdsavfall ska uppmuntras. Det bästa alternativet är att varje hushåll själv komposterar sitt avfall. Men det är långt ifrån alla som har tid, kunskap, plats och möjlighet att själva kompostera. Staden ska därför erbjuda ett flertal alternativ till egen kompostering för att göra det enkelt för hushållen att hantera avfallet.

Kompost ska kunna hämtas vid bostaden. Detta erbjuds redan i dag för köksavfall, men ska utökas till att även gälla trädgårdsavfall. I dag hamnar mycket trädgårdsavfall från enfamiljshus i, till bostaden, närliggande park-, skogs- och naturområden i stället för på en återvinningscentral.

Vägvalet vill att köksavfall och trädgårdsavfall ska hämtas vid bostaden.

## Budgetprocessen

### Budgetprocessen utelämnar uppgifter

Ett komplett budgetförslag kan inte tas fram med det underlag som stadens budgetavdelning levererar. Uppgifterna är alltför otillräckliga och många viktiga poster är dolda.

Alla partier får inte tillgång till kommuncentrala sammanställningar och detaljerade uppgifter om investeringar lämnas inte ut. Vare sig offentlighetsprincipen eller likabehandlingskravet uppfylls på ett korrekt sätt i Göteborg kommun.

Redovisningen av planerade investeringar är bristfällig. Investeringsanslaget ges för hela mandatperioden men en separat investeringsbudget saknas och det framgår inte av budgethandlingen hur mycket som förbrukats eller intecknats i redan tecknade kontrakt. Den finansiella analysen är bristfällig. Lånebehov och ränteutveckling redovisas inte tillräckligt utförligt och inga alternativa möjligheter beskrivs. Utfallet för de kommuncentrala utgifterna redovisas inte alls.

Den politiserade budgetprocess som Göteborg tillämpar är erfarenhetsmässigt kostnadsdrivande. Den totala budgeten blir en sammanställning av de politiska partiernas ambitioner. Detta är troligen en av förklaringarna till att Göteborg blivit en högskattekommun, trots en medioker kommunal servicenivå. Göteborg bör införa rambudgetering. Den totala utgiftsramen läses då först i ett övergripande beslut och därefter görs fördelningen på utgiftsområden.

**Vägvalet vill att staden blir huvudansvarig för budgetprocessen och att denna blir öppen och tillgänglig för alla.**

### Låneskulden störst i Göteborg

Med en låneskuld på över 45 miljarder är Göteborg landets högst belånade kommun. Många år med låg ränta har skapat en bristande respekt för lånekostnaden. Allt kan byggas nu med lånade pengar och ingen kalkyl verkar finnas för framtida lånekostnader.

Det finansiella nettot har redan försämrats, vi riskerar att hamna i en räntefälla när ekonomin normaliseras och de statliga stimulansåtgärderna avvecklas.

Den höga självfinansieringsgraden måste upprätthållas och stor restriktivitet måste gälla för kommande investeringar.

### Investeringsplanen ska omprövas

De rullande 4-åriga investeringsramarna bör omprövas. Det är inte rimligt att nämnderna kan bestämma omfattande investeringar flera år fram i tiden när de ekonomiska förutsättningarna kanske är helt annorlunda. Det är heller inte rimligt att nuvarande kommunfullmäktige binder upp beslut som sträcker sig över framtida mandatperioder. Vi måste ta ansvar och kontroll över framtida investeringar.

### Idrotts- och föreningsnämnden

Idrottsnämndens investering fastställs. Framtida beslut om nya badanläggningar måste beredas enligt en separat investeringsplan beroende på den ekonomiska utvecklingen.

### Fastighetsnämnden

Fastighetskontorets ambition att genomföra strategiska fastighetsförvärv bör minska.

### Lokalnämnden

Behovet av nya lokaler är stort med den kraftiga befolkningsökning som skett de senaste åren. Nämndens begäran fastställs.

### Park och naturnämnden

Nämndens begäran fastställs.

### Kretslopp och vattennämnden

Nämndens investeringar är i sin helhet taxefinansierade. Kostnaden bör därför bäras av det framtida VA-kollektivet och lånefinansieras. Räntekostnaden bör i sin helhet betalas genom taxan.

### Trafiknämnden

Behovet av andra regler för investeringarna framgår tydligt i Trafikkontorets äskanden. Det nuvarande upplägget ersätts med konventionell objektsbeskrivning. Investeringsbudgeten för Trafiknämnden reduceras med nästan två miljarder till 3,5 miljarder kronor eftersom Västlänken och Linbanan utgår.

### Namngivna projekt värderas

Stadslinbana: Utgår

Stadsutveckling centrum: Inget kan göras innan Högsta Miljödomstolens utslag föreligger. Anslaget skjuts till kommande period.

**Vägvalet vill att investeringsramen för 2019 minskas med ca 2 miljarder kronor.**

# Vägvalets budget 2019

## Resultaträkning

Verksamhetens intäkter	11 400 000
Verksamhetens kostnader	-42 830 000
Avskrivningar	-1 500 000
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-32 930 000</b>
Skatteintäkter och kommunalekonomisk utjämning mm	32 405 000
Finansiellt netto	615 000
<b>Totalt</b>	<b>33 020 000</b>
<b>Årets resultat</b>	<b>90 000</b>

## Ekonomiska ramar 2019

### Stadsdelsnämnder

Angered	1 618 300
Askim Frölunda Högsbo	1 648 000
Centrum	1 057 000
Lundby	1 016 100
Majorna Linné	1 196 500
Norra Hisingen	1 228 900
Västra Göteborg	1 202 000
Västra Hisingen	1 299 900
Örgryte Härlanda	1 245 000
Östra Göteborg	1 580 000
<b>Summa SDN</b>	<b>13 091 700</b>
Resursnämnd	191 080
Expansion inom funktionshinderområdet avseende LSS	102 800
<b>Totalt stadsdelsnämnder</b>	<b>13 385 580</b>

## Nämnder med särskild inriktning

Byggnadsnämnden	100 000
Fastighetsnämnden	37 600
Förskolenämnden	4 262 300
Grundskolenämnden	7 759 800
Idrotts- och föreningsnämnden	445 700
Kommunledning	324 100
Kulturnämnden	406 700
Lokalnämnden, överskott	-186 000
Miljö- och klimatnämnden	86 200
Nämnden för Arbetsmarknad och vuxenutbildning	694 800
Nämnden för Inköp och upphandling	2 300
Nämnden för Intraservice	21 500
Nämnden för Konsument och medborgerservice	57 200
Park- och naturnämnden	244 600
Sociala resursnämnden	742 000
Trafiknämnden	473 145
Utbildningsnämnden	1 979 500
Valnämnden	13 500
<b>Totalt facknämnder</b>	<b>17 464 945</b>

## Nämnder med taxefinansierad verksamhet

Kretslopp och vattennämnden	0
-----------------------------	---

## Ekonomiska ramar för gemensamt samverkansansvar

Trygg vacker stad	0
-------------------	---

## Ekonomiska ramar för särskilda budgetposter

Arkivnämnden	21 600
Business Region Göteborg AB	27 000
Fastighetsnämnden, transfereringar	69 000
Göteborg & Co Träffpunkt AB	100 000
Idrotts- och föreningsnämnden, studieförbunden	31 200
Räddningstjänstförbundet Storgöteborg	344 400
Överförmyndarnämnden, arvoden	22 000
<b>Totalt ekonomiska ramar för särskilda budgetposter</b>	<b>615 200</b>

**Vägvalets egna justerade budgetposter**

Trafiknämnden, eftersatt gatuunderhåll	160 000
Idrotts- och föreningsnämnden, livräddare/badvärddar	5 000
Nolltaxa under lågtrafik vardagar	20 000
Kvalitetsförbättring av måltider på äldreboenden	20 000
Inrätta tre familjecentraler för ca 1500 familjer	21 000
Förbättra förskolan	100 000
<b>Totalt Vägvalets egna justerade budgetposter</b>	<b>326 000</b>

**Kommuncentrala poster**

Heltidsmättet för nattarbete ska minskas till 33 timmar	37 500
Kostnader för assistansersättning (LASS)	229 000
Göteborg Stad tillköp i kollektivtrafiken	305 400
Bidrag Göteborgs symfoniker	2 500
Ospecificerade kommuncentrala poster	200 000
<b>Totalt kommuncentrala poster</b>	<b>774 400</b>

**Investeringsplan**

Fastighetsnämnden	1 100 000
Idrotts- och föreningsnämnden	589 000
Lokalnämnden	7 185 000
Kretslopp och vattennämnden	1 941 000
Park och naturnämnden	357 000
Trafiknämnden	3 500 000
Kommunövergripande investeringsutrymme	300 000
<b>Totalt investeringsplan</b>	<b>14 972 000</b>

**Investeringsplan exploateringsinvesteringar 2016–2019  
(indexuppräknade belopp till respektive års prisnivå)****Lokala anläggningar på allmän plats, finansiering genom gatukostnadsersättning och markförsäljning**

Fastighetsnämnden, utgifter	5 726 000
Fastighetsnämnden, inkomster	-4 551 000
<b>Summa lokala anläggningar</b>	<b>1 175 000</b>

**Övergripande anläggningar på allmän plats, finansiering Göteborgs stad**

Kretslopp och vattennämnden, utgifter	-350 000
Park- och naturnämnden, utgifter	-143 000
Trafiknämnden, utgifter	-703 000
<b>Summa övergripande anläggningar</b>	<b>-1 196 000</b>
<i>Totala inkomster</i>	<i>5 726 000</i>
<i>Totala utgifter</i>	<i>-5 747 000</i>



## Bli medlem!

Swisha 100:- till  
123 229 94 10.  
SMS:a sedan din mejladress  
till 0730-94 95 91.  
Eller mejla  
info@vagvaletgbg.se

## Åtta snabba skäl att välja Vägvalet. Vi vill:

- Slopa Trängselskatten.
- Stoppa Västlänken och öka kapaciteten för tågtrafiken.
- Prioritera en ny älvförbindelse istället för linbanan, som är ett högriskprojekt.
- Införa nolntaxa på spårvagnar och bussar under lågtrafik.
- Bygga fler bostäder och äldreboenden.
- Ta bort köerna till förskolan.
- Värna om ungas hälsa med ökad service på familjecentralerna.
- Minska antalet kommunala bolag och få ordning på ekonomin.



Vagvaletgbg.se



# Vägvalet



0730-94 95 91



Rösta på Vägvalet 2018



info@vagvaletgbg.se