



VÄGVALET

Göteborg Budget 2017



Göteborg
Budget 2017



Göteborg Budget 2017
Vägvalet

Innehåll

Vi vill återskapa förtroendet för politiken	5
Alla människor har lika värde	6
Medborgarinflytandet.....	7
Nya mötesplatser	7
Förenkla utlämning av allmänna handlingar.....	8
Det förstärkta folkiniciativet	9
Ekonomi, arbete, bostad, företag m.m.	10
Den ekonomiska utvecklingen.....	10
Arbetslöshet	11
Bostadspolitiken	11
<i>Hantera Göteborgs silhuett varsamt.....</i>	<i>12</i>
Göteborgs ekonomi	13
Skattenivå.....	14
Skattesänkning.....	14
Möjligheternas Göteborg?	15
Obligatorisk heltid	16
<i>Sjukfrånvaron ska minska och arbetsmiljön bli bättre</i>	<i>16</i>
Medfinansiering	17
<i>Exit Sverigeförhandlingarna</i>	<i>17</i>
Företagsklimat.....	18
Regionförstoring	18
<i>Segregerad stad.....</i>	<i>19</i>
Trafik.....	20
Trafikstrategin ska omfatta hela staden	20
Fordonsindustrin är ett hundraårigt arv	21
Trängselskatt.....	21
<i>Orättvis</i>	<i>21</i>
<i>Staten tar ut extra skatt</i>	<i>22</i>
<i>Trängselskatten påverkar företagare.....</i>	<i>22</i>
Göta Ringen	23
Stoppa Västlänken – Monstertunneln!	24
<i>Lönsamhet.....</i>	<i>24</i>
<i>Kapacitetsbrist?</i>	<i>24</i>
<i>Likviditet.....</i>	<i>24</i>
<i>Lånekostnad.....</i>	<i>25</i>
<i>Begränsad nytta</i>	<i>25</i>
<i>Tekniska risker</i>	<i>25</i>
<i>Problem under byggtiden</i>	<i>25</i>
<i>Fastighetsskador</i>	<i>26</i>
<i>Okalkylerade utgifter.....</i>	<i>26</i>
<i>Oförutsägbara kostnadsökningar</i>	<i>26</i>
<i>Framtida behov?.....</i>	<i>26</i>
<i>Bevara Vasastaden och Haga!.....</i>	<i>27</i>
Omförhandla det Västsvenska paketet	27
Utred flera alternativ till Västlänken.....	28
Göteborgs kollektivtrafik	29
<i>Förändra taxesystemet.....</i>	<i>29</i>
<i>Göteborgs Spårvägar</i>	<i>30</i>
Cykel.....	31
Underhåll av stadens infrastruktur.....	32
<i>Klotter</i>	<i>32</i>

Hamnen	33
<i>Kryssningstrafik</i>	33
<i>Färjetrafik</i>	33
Parkering	34
<i>Boendeparkering</i>	34
<i>Parkeringsavgifter</i>	34
<i>Fiktiva parkeringsköp</i>	34
Stadsdelsnämnder	35
Barnomsorg	36
Flexibla öppettider	36
Tak på barngrupperna	36
Fritidsverksamhet	37
<i>Barn och ungdomar</i>	37
Skola	39
Självständig skolförvaltning	39
Nyanlända elever	39
Studiemotivationen ska öka	39
Förutsättningarna är individuella	39
<i>Mobbning och kränkande behandling</i>	40
En vattensäker kommun och fri simskola för barn	41
Studentbostäder	43
Äldreomsorg	44
Låt äldre få välja själva	44
Bo hemma	44
Stöd anhörigvården	44
Särskilt boende.....	44
Förebyggande arbete	45
Kultur	46
El Sistema	47
Ostindiefararen Götheborg	47
Ett maritimt centrum i Frimhamnen	48
Bolag.....	49
Avveckla Parkeringsbolaget AB	50
Miljö	51
Stadens klimatstrategi	51
Återvinning	52
Kompostering, avfallskvarn och biogas	53
Budgetprocessen	54
Investeringsplan	55
Budget 2017	56

Vi vill återskapa förtroendet för politiken

Vägvalet bildades för att motverka, och helst förhindra, att trängselskatt infördes i Göteborg. Efter två försök att få till en folkomröstning, varav ett som vi själva stod för, lyckades Göteborgs-Tidningen samla in enastående 91 000 underskrifter vilket ledde till att en folkomröstning genomfördes i samband med valet 2014. Resultatet var glasklart då 57 % av göteborgarna röstade bort trängselskatten och därmed sa nej till Västlänkens finansiering.

Inte nog med att Alliansen och de rödgrönrosa i Göteborg valde att inte följa resultatet i folkomröstningen, avtalet har även brutits av staten i och med att pengarna från trängselskatten konfiskerats och därmed inte längre går till att bekosta infrastrukturåtgärder i regionen. Det som Vägvalet påpekade redan 2010, det vill säga att avtalsparterna i kohandeln kring det Västsvenska paketet inte är jämlika, har nu bevisats. Men detta ignoreras av såväl den styrande minoriteten som alliansen vilket leder till att förtroendet för det politiska systemet urholkas ännu mer.

När politiken väljer att bortse från folkviljan i en så stor fråga 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 och trygghet. Vi har därför genom åren arbetat fram flera förslag som vi anser att staden behöver genomföra för att lyckas.

Vi vill bland annat att man ska avveckla stadsdelsnämnderna och inrätta en central skolförvaltning så att likvärdighet kan uppnås över hela staden. I vår budget omfördelas stadsdelsnämndernas pengar till en egen kostnadspost för skolan.

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 skall vara.

Tillsammans med dig utvecklar vi Göteborg.

Göteborg 2016-05-30

Theo Papaioannou
Partiledare

Tom Heyman
Vice Partiledare

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.

Medborgarinflytandet

Medborgarinflytandet i Göteborgs Stad måste förbättras. I ett modernt samhälle ska demokratin utgå från medborgarna och politiken ska spegla deras vilja. Vi 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 dagens Sverige finns två demokrativerktyg:

1. Det allmänna valet.
2. 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.

Under året har ytterligare ett verktyg presenterats i en demokratiutredning; en folkmotion. Förslaget om folkmotion innebär att ett förslag kan väckas av allmänheten i en beslutande församling om 1% av de röstberättigade skriver en motion. Motionen ska sedan behandlas på samma sätt som förslag från folkvalda. Syftet är att utveckla en mer "inkluderande demokrati" som innebär att engagera medborgare med politiken.

Nya mötesplatser

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.

Även forum för dialog bör utvecklas med hjälp av nya kommunikationssätt. Ett förslag för att balansera den representativa demokratin är att införa ett verktyg, en "röst-app", där medborgare kan ge sin röst i lokalpolitiska frågor som är aktuella. Här kan dessutom aktuella frågor i politiken presenteras. Allt för att öka engagemanget för politiken med medborgarna.

I områden där valdeltagandet är lågt behövs riktade insatser för att öka kunskaperna om demokrati och att det är viktigt att använda sig av rösträtten.

Förenkla utlämning av allmänna handlingar

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. Idag har staden föråldrade riktlinjer som behöver uppdateras. Hur allmänna handlingar ska lämnas ut ska vara lika över hela staden. Allmänna handlingar ska lämnas ut i första hand digitalt utan avgifter.

Ledorden för staden ska vara transparens och kundservice. Det är en demokratisk förutsättning.

Vägvalet vill

- utveckla medborgarinflytandet
- att Göteborg stad blir bäst på lokal närdemokrati och medborgardialog
- att utlämning av allmänna handlingar förenklas, och lämnas utan avgifter



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.

Det förstärkta folkiniciativet

Den 1 januari 2011 ändrades kommunallagen, enligt proposition 2009/10:80 – En reformerad grundlag, på ett sätt som ger medborgaren i kommuner och landsting ett redskap för att driva nya idéer till initiativ och frågor i en folkomröstning. Tanken bakom detta, ursprungligen ett EU-initiativ, från regeringens sida är att det svenska folkstyret ska stärkas och fördjupas. Det förstärker vår representativa demokrati på ett avgörande sätt genom att skapa en kanal mellan folket och folkvalda. Detta görs i form av det förstärkta folkiniciativet.

Grundlagsändringen är historisk och det har tagit 114 år för riksdagspartierna från det första förslaget i riksdagen år 1894 till att komma fram till det förstärkta folkiniciativet år 2008.

Syftet med lagen om det förstärkta folkiniciativet 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 (Folkiniciativvägledaren) som handlägger initiativet. Det kräver också att fullmäktige och folkvalda engagerar sig i dialogen med medborgarna.

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

Vägvalet vill

- utreda hur det förstärkta folkiniciativet kan lyftas fram och informeras till medborgarna i Göteborgs kommun
- utreda hur en organisation kan byggas för att hantera folkiniciativ från medborgarna
- utreda förslag på forum där politiker, kommunala tjänstemän och medborgare kan lära sig att hantera folkiniciativet i samråd för att nå bra politiska beslut

Ekonomi, arbete, bostad, företag m.m.

Den ekonomiska utvecklingen

Sveriges ekonomi står sig väl i en internationell jämförelse, men den ekonomiska osäkerheten inför framtiden är även i år mycket stor. Den starka ekonomiska tillväxten är till största delen skapad i den offentliga sektorn. Den svenska exporten tappar däremot marknadsandelar till andra länder med lägre skattetryck och enklare bolagsregler. För Göteborg, som är en ledande industristad, är denna utveckling bekymmersam.

De flesta länder i OECD-området har stora finansiella underskott och alltför stor statsskuld, något som också begränsar efterfrågan på svenska produkter. Den ekonomiska krisen kan enkelt sammanfattas i en mening: vi köper saker som vi inte behöver för pengar som vi inte har. Även om konjunkturen förbättrats något så konstaterade EU:s ekonomikommissionär Olle Rehn för något år sedan att "det är för tidigt att tala om att slaget är vunnet". En kanadensisk matematiker, David Orrell, har i sin doktorsavhandling konstaterat att de ekonomiska prognoserna som görs av IMF och OECD är osäkrare än meteorologernas förutsägelser.

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 skall bli bättre än dagens prognoser. Men den ekonomiska verkligheten är annorlunda. Kommunförbundets ekonomer räknar nu med kraftigt ökande kostnader från 2018, när kostnaderna för flyktingmottagandet övergår till kommunerna och förutser ett behov av kommunal skattehöjning i storleksordningen 2 kronor.

Några stora ökningar av de statliga bidragen till kommunerna är knappast att hoppas på. Det statliga budgetunderskottet har visserligen minskat, men detta har skett bland annat genom tvångsmässiga vinstuttag från statliga bolag, t.ex. SJ och Akademiska Hus, och om disponering av befintliga anslag. Medel från trängselskatten i Göteborg skall därför inte längre användas för att finansiera det Västsvenska paketet utan istället täcka Migrationsverkets underskott.

Trafikverkets utgifter kommer att täckas med ökad upplåning som inte räknas in i statsskulden (trots att upplåningen görs av staten). Myndigheternas lånefinansierade investeringar räknas heller inte in under utgiftstaket. Denna utveckling förutsågs inte när Budgetlagen antogs på 1990-talet. Att utnyttja kreativ bokföring påverkar förtroendet för den statliga finanspolitiken. Trafikverkets låneram riskerar också att spräckas och risken är uppenbar att den lagstadgade amorteringstiden inte kan uppfyllas.

Vi kan därför inte fortsätta att bygga stadens ekonomi på en omfattande upplåning.

Arbetslöshet

Arbetslösheten har blivit ett av vår tids största problem och den har, i många länder, nått nivåer som dagens generation aldrig tidigare har upplevt, något som skapar svåra sociala problem. Även i Sverige är arbetslösheten på en historiskt hög nivå på över 7 procent, men i vissa områden är den mångdubbelt högre. Detta är kanske vår största politiska utmaning inför de kommande åren. Tron på att den globala ekonomin löser alla problem bör ifrågasättas.

Regeringen redovisar nu sjunkande ungdomsarbetslöshetssiffror, men ungdomsgruppen som helhet minskar snabbare än arbetslösheten. Problemet kvarstår, speciellt i våra problemområden. Regeringen tror fortfarande på den gamla AMS-politiken med statliga "beredskapsjobb". Erfarenheterna från tidigare AMS-åtgärder är inte uppmuntrande och de nu föreslagna statliga åtgärderna med subventionerade "skanningjobb" eller statlig utstakning av vildmarksleder är bara ännu ett av regeringens många slag i luften. Sverige 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. Regeringen har avvisat alla tankar på att förändra arbetsmarknadspolitikerna och i Göteborg sjunker företagarnas förtroende för den politiska ledningen för varje år.

Bostadspolitikerna

Utvecklingen av bostadspolitikerna ger en skrämmande bild av den sociala segregationen i Göteborg. Vårt flyttningsnetto visar att inflyttningen domineras av lågavlönade, ofta utrikes födda, samtidigt som de mer välavlönade grupperna med bl.a. 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. Situationen i många områden har försämrats genom den pågående flyktingkrisen som statliga myndigheter inte längre klarar att hantera.

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. Vi anser att detta är ett av de främsta problemen som Göteborg måste hantera på kort sikt. Att dränera de kommunala bolagen på kapital – som gjordes förra året – innebär att bolagen får svårt att genomföra nödvändig upprustning och problemen i dessa områden blir då än större.

Bostadsbristen i Göteborg beror på för lågt byggande, vilket i sin tur orsakas av att det är dyrt att bygga. Det finns färdiga planer, t.ex. Opaltorget, där byggföretagen inte lyckas få ekonomin att gå ihop. Att lova ett antal färdiga bostäder utöver det som faktiskt byggs anser vi inte vara ärligt. Vi måste få ned kostnadsnivån vid nyproduktion, men även en bättre omsättning i bostadsbeståndet. Tyvärr är bristen på statliga åtgärder påtaglig.

En del av problemet är att byggherrarna har anpassat sin verksamhet till en begränsad byggnation av dyra lägenheter i centrala områden. Man bygger nästan bara bostadsrätter i den takt man kan sälja och därmed uppstår heller ingen prispress på marknaden. Billigare hyreslägenheter byggs inte alls vilket kan vara en av anledningarna till bostadsbristen. På andra platser i landet lyckas man bygga till halva kostnaden jämfört med Göteborg. Det är ofta mindre projekt och mindre byggföretag men också en mer aktiv markanvisning där byggaren är garanterad mark för kommande projekt utan att drabbas av stora svängningar i produktionstakten. Planverksamheten i Göteborg har blivit för dominerad av stora centrala statusprojekt som gjort dyra lösningar till etablerad norm.

För att komma framåt måste det finnas ekonomi även i förvaltning av hyresfastigheter. Med enklare planering, andra byggmetoder och lägre markkostnader kan vi antagligen komma en bit på väg, men det krävs även ändrad lagstiftning i vissa fall. De kommunala fastighetsbolagen borde få ett tydligare uppdrag än vad man har idag. Vi vill ta bort unika göteborgskrav, hjälpa mindre byggare att komma hit och öka takten av markanvisningar.

Hantera Göteborgs silhuett varsamt

Det finns planer (Region City) på att skapa en helt ny silhuett för Göteborg. Ett antal mycket höga hus skall 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 eviga kommunala driftskostnader för tunneldriften. Vi förordar istället att bygga en levande stad. Det finns många avskräckande exempel på döda stadskärnor som enbart består av höga kontorsbyggnader som töms på människor vid arbetsdagens slut.

Vi vill bevara Göteborgs karaktär. Ett höghuskluster typ Region City skulle bryta av hela bilden över Göteborgs silhuett. Istället ska nybyggnation anpassas till den omgivning som finns.

Vägvalet vill

- **förbättra konkurrensen på byggmarknaden**
- **skapa enklare planering och byggmetoder**
- **förbättra underhållet av miljonprogrammen**
- **verka för en minskad bostadssegregation**
- **hantera stadens silhuett varsamt**

Göteborgs ekonomi

Ekonomin i Göteborg är inte i balans. Det överskott som skapades för några år sedan av den senaste skatthöjningen har nu gradvis försvunnit. Kostnadsutvecklingen är inte under kontroll och endast genom tillfälliga inkomster (premieutbetalning från AFA) lyckades staden klara balanskravet vid det senaste bokslutet. Det finns befogad anledning för dagens politiker att anpassa utgifterna till en mer uthållig nivå.

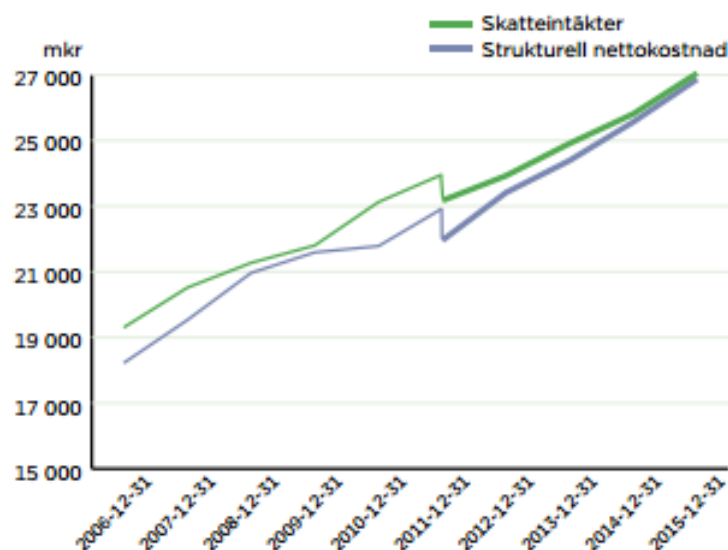
Stora brister finns dessutom i dagens verksamheter:

- skolorna håller inte en acceptabel standard
- äldreården har stora brister
- ett omfattande underhållsproblem finns för gator, fastigheter och anläggningar

Den bild som majoriteten presenterar stämmer dåligt med verkligheten. Göteborg är inte "i trygga händer".

Skatte- och nettokostnadsutveckling

Finansieringsutveckling och nettokostnadsutveckling



Kostnadsutvecklingen i Göteborg har under lång tid legat högre än inkomstutvecklingen. Det framtvingade en skatthöjning 2010 som tydligt framgår i diagrammet. Om utvecklingen fortsätter på samma sätt kommer det att tvinga fram en ny skatthöjning inom en snar framtid om ingen förändring sker. (År 2011/2012 utvecklades en ny beräkningsmetod, därför finns ett hack i kurvan)

Skattenivå

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 mer än i Stockholm. Den kommunala servicen är ofta bristfällig och de kommunala taxorna förhållandevis höga. Detta kan vara en anledning till att Göteborg fått en sämre ekonomisk utveckling under senare år. Ambitionen att återställa den kommunala debiteringen till riksgenomsnittet bör återupptas.

Vägvalet vill att skatteuttaget inte skall överstiga riksgenomsnittet

Skattesänkning

Som ett led i skatteanpassningen till riksgenomsnittet föreslår Vägvalet en sänkning av uttaxeringen för 2017 med 10 öre.

Inkomsterna minskar då med drygt 100 miljoner kronor.

Motsvarande besparing genomförs på kommuncentrala poster.

Vägvalet vill sänka skatten med 10 öre för att anpassa Göteborg till riksgenomsnittet

Möjligheternas Göteborg?

Göteborg har idag en kommunalskatt på 32,60 kronor. Väl över riksgenomsnittet och långt över de 30 kronor som var maxbeloppet i den stora skatteuppgörelsen på 1990-talet.

Utdebitering **32:60**

Trängselskatt har införts i Göteborg. Alla drabbas inte, men för många motsvarar trängselskatten en kommunalskattehöjning med 3-4 kronor.

Trängselskatt **3:50**

Den planerade utökningen av kollektivtrafiken måste också betalas.

K2020 **1:00**

Erforderlig skattehöjning omkring 2018 om kostnadsutvecklingen inte kan fås under kontroll.

Kommunalskatt **0:25**

Kommunförbundets beräknade kostnadsutveckling för vård och omsorg med oförändrad kommunal standard.

SKL **13:15**

FRAMTIDA MÖJLIG SKATTENIVÅ

50:50

Med bibehållen statlig skattenivå på 20 procent så kommer vi om några år att överträffa det skatteuttag som fanns på 1970-talet och som då skapade stora problem i det svenska samhället.

Den nuvarande ekonomiska politiken är inte hållbar, vare sig på nationell, regional eller lokal nivå.

Obligatorisk heltid

Från år 2012 finns ett skärpt krav på samtliga förvaltningar att endast erbjuda heltidstjänster. Därmed uppfylls ett gammalt fackligt krav från det tidiga industrisamhället när återkommande moment i arbetet enkelt kunde fördelas över arbetstiden. Arbetsuppgifterna ser idag annorlunda ut och behoven varierar kraftigt över tiden. Skolbepisningar har till exempel en naturligt hög arbetsbelastning mitt på dagen men kan knappast erbjuda meningsfulla heltidstjänster. Inom vård och kollektivtrafik finns stort behov under morgon och kväll men mindre mitt på dagen. Skolorna har helt andra förutsättningar än annan verksamhet.

De anställda har också helt olika förutsättningar. Någon önskar en kortare arbetstid och mer ledighet. Deltidsarbete kan kombineras med studier. Idag ställs krav på en högre pensionsålder, men då måste även arbetet anpassas till andra förutsättningar. Äldre har ofta stor erfarenhet men inte alltid samma fysiska styrka som yngre.

För att kunna erbjuda enbart heltidstjänster har förvaltningarna infört så kallade resurstjänster som innebär att personalen roterar mellan olika arbetslag, olika arbetsplatser och även stadsdelar. Systemet är svåradministrerat och skapar stress, vantrivsel och bristande kontinuitet i arbetet.

Arbetslivet ställer idag helt andra krav än de som gällde för 100 år sedan när kampen om 8-timmarsdagen drevs.

Sjukfrånvaron ska minska och arbetsmiljön bli bättre

Målet borde istället vara att kunna 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. Det pågående sex-timmarsförsöket i Svartedalen ska fullföljas och utvärderas. Vi tror dock inte att den gamla industriarbetsnormen längre ska gälla. Arbetslivet ser inte längre ut som det gjorde för 100 år sedan. 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, t.ex. med intraprenad i äldrevården, 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

Medfinansiering

När vägarna förstatligades på 1940-talet beslöt Riksdagen att alla utgifter för landsvägarna i Sverige skulle betalas av staten. Man insåg redan då att lokala intressen inte skulle klara en rimlig prioritering av den stora vägutbyggnad som man såg framför sig. Den stora utbyggnad som sedan skedde under 1950- och 1960-talet gjordes också helt med statliga pengar.

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. Sedan 2006 har reglerna därför ändrats och Trafikverket har numera instruktioner att söka medfinansiering, främst från kommuner, för alla större projekt. Men medfinansieringen skapar inga nya pengar, samma skattekollektiv betalar utgiften, men på ett mer ineffektivt och godtyckligt sätt.

Riksrevisionen har konstaterat att den valda metoden skapar de problem med prioriteringarna som förutsågs redan på 1940-talet. Dagens kommunpolitiker kan lika lite som dåtidens byalag göra nödvändiga övergripande prioriteringar av byggplanerna.

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". Ett begrepp vars innebörd ingen har lyckats förklara.

Ett led i denna utveckling är den nu pågående regionutredningen som förutsätter att kostnader, t.ex. för vägar och järnvägar, som tidigare varit statliga, skall överföras till de större regionerna. Helhetsperspektivet försvinner, felaktiga projekt genomförs och en uppdelning av landet riskeras att delas upp i rika och fattiga regioner. Problemen har redan visat sig i Västra Götalandsregionen och någon ytterligare utvidgning bör inte ske.

Exit Sverigeförhandlingarna

Den tidigare regeringen startade ett omfattande medfinansieringsprojekt med de s.k. Sverigeförhandlingarna. Tanken att Sveriges redan hårt belånade kommuner skulle medverka i utbyggnaden av en *höghastighetsjärnväg* för troligen långt över 100 miljarder kr 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 glest befolkat land som Sverige, är inte en realistisk tanke. Statliga bidrag till kommunala investeringar bör planeras och föreslås enligt den vanliga statliga planeringsmodellen inte överlätas åt ett "tyckande" av ett gäng glada amatörer.

Vägvalet vill inte att staden medverkar till medfinansiering av statlig infrastruktur

Företagsklimat

Svenskt Näringsliv publicerar en jämförande undersökning över svenska kommuners företagsklimat. Göteborg backade åter igen i statistiken, vilket varit en trend under de senaste fem åren. År 2015 är Göteborg placerad på 182:e plats av 290. Nästa mätning presenteras i höst för år 2016.

Årtal	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Kommunranking	182	167	150	127	97	70

Förra rankningen befann vi oss på 167:e plats av 290 kommuner. En sänkning med 15 steg. Tidigare års mätningar visar på trenden att vi sjunker i rankingen. Jämfört med storstädernas placering är vi långt under Stockholm (48) och Malmö (105).

Göteborg får lågt betyg jämfört med andra kommuner när det gäller service till företag, regelverk och konkurrensförhållanden. Frågor som i hög grad beslutas politiskt.

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

Vägvalet vill förbättra företagsklimatet i Göteborg

Regionförstoring

Många av tankarna för den framtida planeringen av staden 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. Tillväxten i Göteborg sker till stor del på bekostnad av mer perifera delar av regionen där man redan nu har stora svårigheter att upprätthålla en acceptabel servicenivå.

Det bör även noteras att flera andra städer i Västra Götalandsregionen, till exempel Trollhättan och Borås, också har stora planer på att växa. Det är därför inte självklart att Göteborg per automatik kan växa så mycket som planerna gör gällande. Städernas tillväxt får inte bli en slags tävling sinsemellan, om hållbarhet eller förbättrad välfärd, på skattebetalarnas bekostnad.

Långa pendlingsresor är inget självskrivet mått på ökad välfärd och regionförstoring innebär alltid ökad bilpendling, vilket inte är önskvärt. Tron att detta problem skall kunna lösas med utbyggd av kollektivtrafik är ett önsketänkande.

En jämförelse med befolkningstäthet mellan regionerna förklarar skillnaden, och svårigheten med att jämföra städerna Göteborg, Malmö och Stockholm. Befolkningstätheten är i Västra Götaland 63, i Skåne 100 och i Stockholms län 276

invånare per kvadratmeter. Vår region är glest befolkad vilket man måste ta hänsyn till vid jämförelser.

Segregerad stad

Göteborg är en segregerad stad. Medborgare med hög inkomst bor inte i samma områden som medborgare med låg inkomst. Mötesplatserna är få mellan dessa grupper. Varken i den centrala staden eller utanför centrala staden finns naturliga platser för möten. Hur ska medborgarna kunna skapa förståelse för varandra när de inte kan mötas?

Närmare 3 000 kommunanställda har sin arbetsplats i stadens centrum men dessa arbetsplatser skulle lika gärna kunna placeras i ytterstaden. Det skulle skapa nya mötesplatser. De kommunanställda kommer att arbeta närmare medborgarna de är till för. Restauranger och caféer får större kundunderlag och arbetstillfällena blir fler. Medborgarna får närmare till arbetet och kommunen som har ambitionen att bredda sin rekrytering kan bli mer framgångsrik. Bostadsområdena utanför centrum blir mer attraktiva eftersom fler arbetstillfällen skapas där. Hyrorna är upp till dubbelt så dyra i centrum vilket innebär för stadens förvaltningar kan lägga resurser på kärnverksamhet istället för omkostnader.

Hela staden binds ihop och blir mer attraktiv för flera och näringslivet kan investera i hela staden.

Vägvalet vill flytta delar av de kommunala arbetsplatserna till de yttre stadsdelarna.

Vägvalet vill att

- att stadens utveckling sker i en lugn och naturlig takt
- flytta ut kommunala arbetsplatser till de yttre stadsdelarna för minska segregationen

Trafik

Det finns målkonflikter med dagens trafikstrategi som den politiska ledningen bortser från och som kommer att få konsekvenser om vi inte börjar fundera på långsiktiga lösningar för Göteborg. Det finns problem i staden med barriärer som hindrar en vettig stadsutveckling. På bägge sidor av älven finns stora trafikleder som klyver staden mitt itu. Vi måste börja fundera på hur vi får denna trafik att spridas utanför staden.

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.

Stora trafikproblem i Göteborg gäller godstransporterna och dessa prioriteras inte i stadens trafiksatsningar då staden istället 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.

Det är fel att skapa en strategi kring en verklighetsfrämmande politisk idé som inte stämmer då även penningssvaga medborgare måste ges förutsättning att kunna bo i staden. Samtidigt ser vi en utflyttning av medelklassfamiljer till kranskommunerna som erbjuder billigare boendelalternativ och lägre skatter. Skatteunderlaget i Göteborg minskar därför samtidigt som de sociala kostnaderna ökar.

Stadens utbyggnadsplan förutsätts ske från fem noder enligt den nya översiktsplanen. Trafikstrategin borde spegla detta och skapa alternativ för hur dessa fem noder kan bindas samman trafikmässigt, men inga sådana planer finns. Tvärtom planeras en fortsatt stark koncentration till den centrala staden.

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

Fordonsindustrin är ett hundraårigt arv

Mobiliteten skapades på 50-talet när individens krav att själv få bestämma över sina resor blev en norm för stadsplaneringen. Göteborg stad har snart ett 100-årigt fordonsarv som bidragit till genial ingenjörskonst, jobbtillfällen, forskning och framför allt har satt Göteborg på världskartan. Inte minst har många småföretag blomstrat tack vare fordonsindustrin. Vi är helt övertygade om att bilen kommer att anpassas till de miljökrav som ställs nu och i framtiden. Vi anser att Göteborg ska vara ett föredöme när det gäller mobila fordon, elbilar och andra miljövänliga alternativ.

Vi kan inte bortse från tidigare trafikbeslut i centrala delar av staden. Motorvägar drogs genom Gårda, Lundby och Majorna och dessa dras vi med än i dag. Nu när staden är byggd på detta sätt vill den politiska ledningen inte längre att bilen ska ta plats, trots att staden ser ut som den gör. Vi ska kunna erbjuda en attraktiv stad och bli konkurrenskraftiga så bör staden vara lätt att nå och röra sig i även med mobila fordon.

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 så måste dessa förbinda stadsdelarna sinsemellan med snabba och effektiva kollektiva transportlösningar. Sådana saknas i dag.

Vägvalet vill skapa långsiktiga, behovsbaserade trafikstrategier för Göteborg

Trängselskatt

Trängselskatten är en statlig skatt som drabbar göteborgsregionens invånare.

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. De utlovade nya förbindelserna har blivit för dyra och trafikstrategin är inte verklighetsförankrad. Vi vill hellre se en strategi som inkluderar de som bor i staden.

Orättvis

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

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

Ingen har utrett trängselskattens sociala och ekonomiska konsekvenser. Hur drabbar den olika stadsdelar, kvinnor/män, låg- och höginkomsttagare, människor från olika kulturer, boende i kranskommunerna etc.

Att äga och köra bil blir alltmer en klassfråga.

Staten tar ut extra skatt

Skatten 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 istället 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 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 ifrån centrala staden och dess butiker. De tvingas kämpa för sin överlevnad trots att de har vitt skilda verksamhetsområden.

Organisationen Företagarna har kommit fram till att 50 % av företagen påverkas negativt av trängselskatten. Två undersökningar är gjorda. Den första omfattar 900 företagare i regionen under 2013. Den andra genomfördes efter folkomröstningen om trängselskatt 2014 och omfattade 400 företag 54 % av företagen uppgav att de röstat nej till trängselskatten.

Vägvalet vill avskaffa trängselskatten

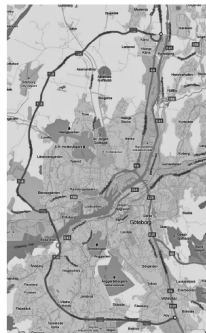
Göta Ringen

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

Trots dåliga geografiska förutsättningar har Vägvalet lämnat förslag på fortsättningen av ringled runt Göteborg med namnet Göta Ringen.

Göta Ringen

Göteborgs nya ringled



Fördelarna är många:

- Trafik leds runt Göteborg och bort ifrån stadskärnan.
- Hisingleden ansluter till Göteborgs Hamn och Volvo.
- Genom att leda trafiken via väg 159 så avlastas inte bara Tingstadstunneln utan även in- och avfarterna via E20 till/från Partille, E45 till/från Angered och väg 40 till/från Borås.
- Möjlighet finns även att avleda trafik från E45 norrifrån via Angeredsbbron
- Det gynnar näringsverksamheter som finns på Hisingen.
- Mycket nytta för göteborgarna till en väldigt låg kostnad.

Vägvalet vill Göta Ringen färdigställs

Stoppa Västlänken – Monstertunneln!

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

Trots det motiveras beslutet med helt fiktiva och ospecificerade nytto belopp.

Just nu sker överklaganden på järnvägsplanen. Västlänken kommer att prövas i miljödomstolen. Miljöargumenten är tunga för att inte bygga Västlänken.

Vi beskriver nedan varför denna tunnel ska stoppas.

Lönsamhet

Redan när de första samhällsekonomiska kalkylerna gjordes var projektet ett av de mest olönsamma som dåvarande Banverket någonsin hade räknat fram. De "nyttor" som fanns beräknades till ca 8 miljarder kronor. Nyttorna visade sig tyvärr vara felräknade eftersom resenärer till Borås räknats med trots att den utbyggnaden inte ingick i kostnadskalkylen. Kostnaderna för enbart tunneln, med 2009 års prishöjning, ligger redan runt 30 miljarder kronor. Dessutom tillkommer omfattande investeringar på andra platser om tunnelns kapacitet skall kunna utnyttjas. Gapet mellan "nyttor" och kostnader blir då än större.

Kapacitetsbrist?

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. En utbyggnad av dessa sträckor togs bort vid banrevisionen 2007. Utbyggnaden av tunneln blir meningslös om dessa investeringar inte genomförs och totalt måste, enligt Riksrevisionen, ytterligare 35 miljarder kronor investeras i tillkommande projekt för att tunnelns tillkommande kapacitet skall kunna utnyttjas. Trafikverkets prognos 2030 med Västlänken ger 12 turer per timme vilket är samma antal som idag.

Likviditet

Tunneln kommer att sluka alla tillgängliga investeringsmedel under lång tid. Andra angelägna, och sedan länge planerade, trafiklösningar kan då inte genomföras. Det tidigare stora kollektivtrafikprojektet, Kringen, blir aldrig slutförd.

Lånekostnad

Arbetet med tunneln förutsätts bli lånefinansierat i stor utsträckning. Kostnaden för lånet skall betalas av trängselskatten men intäkterna räcker inte för att betala både ränta och amortering inom föreskrivna 25 år. Höjd trängselskatt har blivit nödvändig och kanske får vi under kommande år även förslag på höjd kommunal skatt. Det finns inga reserver för höjda räntekostnader i kalkylen. Dagens onaturligt låga räntenivå förutsätts bestå under hela byggtiden.

Begränsad nytta

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.

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.

Västlänken är endast till för pendeltågstrafik. Trenden för pendeltågstrafiken ökar marginellt. Under de senaste tre åren, 2013 – 2015 har resandet ökat med 2 promille. Efterfrågan på utökad pendeltågstrafik är med andra ord inte märkbar.

Tekniska risker

Tunneln går omväxlande genom berg och lera (tunnelsträckan är 6,2 km lång varav 2,7 km är i lera). Den blir troligen extremt dyr och tekniskt svår att bygga. Risker för en ny Hallandsåstunnel i Göteborg är påtaglig.

Problem under byggtiden

Under den långa byggtiden, ca 10 år, 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 Erikssonterminalen 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.

Tiden beräknas till att bygga i Nordstan till ca 4 år och Götatunneln kommer att stängas.

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 skall 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 rivs. Störande byggarbeten kommer att pågå under många år under vardag som helg.

Fastighetsskador

Risken för stora fastighetsskador på grund av skakningar och grundvattensänkning har inte kalkylerats. Inte heller påverkan på Skansen Lejonet och Residenset.

Okalkylerade utgifter

Eftersom tunneln passerar genom stadens centrala delar kan extra kostnader och ytterligare förseningar tillkomma för fornminnesutgrävningar. Inte heller detta finns med i kalkylerna.

Oförutsägbara kostnadsökningar

Riskerna med skenande kostnader i ett projekt av denna storlek är uppenbara. Riksrevisionen har konstaterat att trafikverkens stora projekt nästan alltid spränger kostnadsramarna.

Framtida behov?

För Göteborg gäller numera en ny översiktsplan som definierar den framtida utbyggnadsplaneringen till fem noder: Centrala staden, Frölunda, Backaplan, Gamlestaden och Angered. Att skapa snabba och effektiva kommunikationer mellan dessa olika stadsdelscentra måste vara en prioriterad uppgift. Tunneln till Haga fyller ingen funktion i detta sammanhang, den kommer tvärtom att försvåra för andra alternativ och utbyggnad av kollektivtrafiken

Bevara Vasastaden och Haga!

Vasastaden byggdes efter en arkitekttävling 1861 efter inspiration från Wien och Paris med stora kringbyggda kvarter och begränsade hushöjder. Stadsdelen klarade sig i stort sett från 1960-talets rivningsvåg och utgör idag en fin miljö i staden.

Haga var den första bebyggelsen utanför vallgraven och var från början en arbetarstadsdel. Under 1960-talet planerades en större trafikanläggning, området förföll i brist på underhåll och de flesta husen skulle rivas. Efter omfattande protester genomfördes aldrig dessa planer. Stadsplanen med gatunätet behölls och istället påbörjades en upprustning och nybyggnad med till området anpassad bebyggelse. Idag är Haga ett centralt bostadsområde med välfrekventerade restauranger och spännande affärer.

En järnvägsstation i Haga kommer att radikalt ändra förutsättningarna för området. Starka fastighetsintressen kommer att framtvinga en hårdare exploatering på samma sätt som skedde när den gamla 1700-tals bebyggelsen i centrala Stockholm utplånades när tunnelbanan byggdes på 1960-talet.

Vägvalet vill stoppa den planerade pendeltågstunneln till Haga (Västlänken)

Omförhandla det Västsvenska paketet

År 2010 beslutade Göteborgs kommunfullmäktige att införa trängselskatt i Göteborg med start år 2013. Skatten skulle finansiera ett paket i huvudsak bestående av statliga investeringar som staten inte ville ta ansvar för. Detta eftersom staten krävde medfinansiering av Göteborg Stad.

Efter att göteborgarna röstat i folkomröstningen om trängselskatt hösten 2014 har en något förvirrad debatt uppstått om vad valresultatet egentligen innebär och hur det ska hanteras. Vare sig man vill eller inte så har en stor majoritet (57 %) röstat nej och visat att de inte stödjer trängselskatten. Det omdiskuterade beslutet har skapat ett kraftigt demokratiunderskott i Göteborg då etablerade partier väljer att gå emot folkviljan.

För att återskapa förtroendet för politiken i Göteborg och få genomslag för olika visioner och idéer måste folkomröstningen följas. I en demokrati röstar vi först, därefter följer vi resultatet, allt annat är antidemokratiskt.

Göteborg stad ska omförhandla avtalet för det Västsvenska paketet enligt nedan riktlinjer:

1. Göteborgs kommunalförbund (GR) bidrar inte med några skattemedel alls till det Västsvenska paketet och behöver således inte ha några synpunkter på investeringar i Göteborg. Det ligger inte ens inom deras kompetensområde. Dessutom är det flera göteborgspolitiker i GR som har undertecknat avtalet.

2. Region Halland (RH) har lämnat ett mindre ekonomiskt bidrag som ungefär motsvarar kostnaden för plattformsförlängningar. Genom att avsluta avtalet slipper RH att betala ytterligare kostnader för indexuppräknings av avtalet under de kommande åren.
3. Västra Götalandsregionen (VGR) har lämnat ett ekonomiskt bidrag som ungefär motsvarar kostnaden för plattformsförlängningar och pendeltågsparkeringar. Genom att avsluta avtalet slipper VGR ytterligare kostnader för indexuppräknings av avtalet under de kommande åren.
4. Göteborg stad tar sitt ansvar för det lokala vägnätet och avstår från det statliga bidraget på 2 miljarder kr till den nya Hisingsbron. Diverse mindre åtgärder i Göteborgs vägnät kan prioriteras om.
5. Staten har ansvaret för järnvägsnätet och Trafikverket är ansvarig myndighet som ska anpassa kapaciteten till det behov som finns. Ta bort Västlänken ur paketet. Det finns lösningar som för en mindre del av Västlänkens kostnad medför att man kan öka antalet spår och kapacitet. Dessutom besparas Göteborg förstörelsen av staden genom de ingrepp som Västlänken medför. Staten fullföljer sitt åtagande för de statliga vägarna, däribland Marieholmstunneln, och utreder kostnadseffektiva lösningar för järnvägen som rymms inom det statliga anslaget.

Vägvalet vill att Göteborg Stad

- följer folkomröstningen och hemställer en begäran hos regeringen att ta bort trängselskatten
- omförhandlar det Västsvenska paketet enligt ovan föreslagna riktlinjer 1-5

Utred flera alternativ till Västlänken

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 flera alternativ borde utredas. Närmast till hands ligger 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.

Vägvalet vill att fler alternativ till Västlänken ska utredas

Göteborgs kollektivtrafik

Planeringen för kollektivtrafiken grundas på en utredningsrapport benämnd K2020 med målsättningen att andelen kollektivtrafikresenärer år 2025 skall vara 40 procent. Detta gäller idag för Stockholms innerstad men för Göteborg är detta mål orealistiskt. Planerna för K2020 gäller i praktiken därför inte längre. Målet är inte längre år 2020 utan 2035, dvs bortom det som normalt anses vara den kommunala planeringshorisonten. I praktiken är K2020 inte längre tillämplig.

Under mer än 50 år har Göteborg byggts som en bilstad. Det är också en av Europas glesast byggda städer. Vidsträckt bostadsområden och stora industriområden med fåtal arbetsplatser är näst intill omöjliga att trafikförsörja med konventionella dieselbussar. Det är varken ekonomiskt försvarbart, servicemässigt möjligt eller miljömässigt önskvärt. Gigantiska ledbussar som slingrar sig genom glesa villakvarter med ett fåtal passagerare är ingen miljövinst.

Å andra sidan ger fyra personer i en miljöbil 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.

Vådan av att överlämna den lokala kollektivtrafiken till regionen börjar nu bli påtaglig. Indragna linjer, utglesade turer och högre kostnader har blivit följden. Bolaget Västtrafik, är en stor och byråkratiskt koloss och det finns inget bindande åtagande från regionen om standarden på trafiken i Göteborg. Resorna är dyra och man har ett tungarbetat och obegripligt taxesystem.

Förändra taxesystemet

Taxesystemet bör förändras för att bättre spegla kostnaderna för resandet. Skillnaden mellan låg- och högtrafik är stor. Genom att ha en lägre taxa vid lågtrafik kan flera använda kollektivtrafiken. För att inte justeringen ska uppfattas som "trängselskatt" i kollektivtrafiken bör högtrafiktaxan höjs lite mer. Skillnaden i pris minskas mellan de olika betalsätten. Idag upplevs kontant-, SMS och kontoladdningspriset, som oftare används i lågtrafik, som för högt, medan periodkort, som mestadels används i högtrafik, är subventionerat.

Göteborgs Spårvägar

Stadens interna kommunikationer är en alltför viktig 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.

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 en förvaltningsform.

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

Vägvalet vill

- att Göteborg sköter sin egen lokala kollektivtrafik
- att Göteborgs Spårvägar AB avvecklas och upprättas i en egen förvaltning
- att taxesystemet ska förändras

Cykel

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.

Vi är nöjda med hyrcykelsystemen och användandet har slagit alla förväntningar. Systemet bör expandera den geografiska täckningen, framförallt till Hisingen.

Satsningen med fria cykelfärjor över älven har fallit ut väl och ska fortsätta. Däremot har flytten av färjeläget från Rosenlund till Stenpiren enbart medfört nackdelar för cyklisterna. Vägvalet anser att cykelfärjans färjeläge på city-sidan av älven ska återställas till Rosenlund.

Cykelfartsgatorna som staden har byggt är mer kosmetika än till nytta för cyklisterna. Dessutom saknar de lagligt stöd i vägtrafikförordningen. Vägvalet anser att utbyggnaden ska stoppas och att pengarna istället satsas på åtgärder som ger större nytta för cyklisterna.

Vi vill tydligare skilja på gång- och cykeltrafik, både i budget, i planering och i verkligheten. Idag 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.

Stadens cykelplan, "Cykelplan för en nära storstad 2015-2025", är i största delen mycket bra och lovande. Det är viktigt att det som planen beskriver också omsätts i verkligheten vid ombyggnad och då ny infrastruktur och nya trafikmiljöer byggs.

Vägvalet vill

- att kommunen tydligare skiljer mellan gång- och cykeltrafik i budget, planering och i verklighet
- att cykelfärjan flyttas tillbaka från Stenpiren till Rosenlund
- att utbyggnaden av cykelfartsgator stoppas till förmån för cykelsatsningar som ger större nytta för cyklisterna
- att satsningar på cykel utvärderas så att rätt saker genomförs som är bäst lämpade för cyklisterna

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 politisk beslut, utan godkänd ritning, utan genomförd upphandling till en icke budgeterad kostnad av ca 30 miljoner kronor. Staden måste ha bättre styrning och kontroll av sina myndigheter.

Klotter

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

Vägvalet vill

- tillföra 100 miljoner kronor för att förbättra underhållet av stadens infrastruktur
- avveckla projektet Trygg vacker stad
- minska klottret i Göteborgs stad

Hamnen

Kryssningstrafik

Under senare år har Göteborg blivit en populär anläpshamn för kryssningstrafik. Kajen i Arendal är välfungerande och ett bra alternativ för de stora skepp som inte kan passera Älvsborgsbron. Mindre kryssningsbåtar lägger till i Frihamnen. Frihamnen är en attraktiv plats med gångavstånd till centrum. Där finns också gott om plats för bussar och servicefordon till båtarna. Det är viktigt att denna funktion bevaras och att man i det pågående planeringsarbetet för byggnation i Frihamnen noga beaktar att kryssningsbåtarna även i framtiden kan få en central förtöjningsplats. Möjligheten att samlokalisera kryssningstrafik med bostadsbebyggelse har varit möjlig i andra städer, t.ex. Hamburg, och borde därför kunna fungera även i Frihamnen. Även Stigbergskajen kan med fördel utnyttjas för denna verksamhet.

Färjetrafik

Göteborg har numera endast två färjelinjer kvar, till Danmark och Tyskland. Tidigare linjer till Norge, England och Holland har försvunnit. Bägge de kvarvarande linjerna har problem med lönsamheten och det är angeläget att staden inte skapar ytterligare problem genom att öka kostnaderna för trafiken. Kontraktet för Masthuggsterminalen bör därför förlängas om rederiet så önskar så att en långsiktig lösning kan planeras. Göteborg bör agera så att förutsättningarna för båda linjerna bevaras.

Vägvalet vill att staden värnar den kryssnings- och färjetrafik som fortfarande finns kvar

Parkering

Boendeparkering

Trafikkontoret och Parkeringsbolaget AB har fått i uppdrag att finna en modell för att bygga parkeringsanläggningar inom områden med boendeparkering.

Det finns planer på att försvåra boendeparkeringen. Detta görs genom att fördyra parkeringen för medborgarna i staden.

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 anläggning kommer att bli ca 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 mot en klassfråga.

Parkeringsavgifter

Under den rödgröna majoriteten har parkeringsavgifterna höjts flera gånger och långt över normal inflationstakt. 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.

Fiktiva parkeringsköp

Det är alldeles för otydligt vad fiktiva p-köp innebär. Varför ska en fastighetsägare betala för en parkeringsplats som aldrig byggs? Om vi ska nå en fullvärdig dialog med olika aktörer i staden inom byggsektorn och näringslivet så borde kommunen vara mer tydlig med sina kostnader. Man kan ifrågasätta om fiktiva parkeringsköp är förenligt med gällande lagstiftning.

Förslag om fiktiva parkeringsköp ska därför inte införas.

Vägvalet vill

- att boendeparkeringen inte förändras
- att parkeringsavgifterna inte höjs och utan återställs till en rimlig nivå
- att fiktiva parkeringsköp inte införs

Stadsdelsnämnder

Idén med stadsdelsnämnder var ett hugskott som syftade till att införa en form av "närddemokrati", 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 inrättas istället resursnämnder med övergripande ansvar. På detta sätt kan man lösa lika-behandlingskravet men samtidigt förlorar man hela idén med den decentraliserade organisationen och skapar nya administrativa gränser mellan resursnämnden och övriga nämnder.

Den utredning som nu gjorts visar att systemet inte fungerar. Ledord som likvärdighet uppfylls inte längre då bland annat skolor, förskolor, fritidsverksamhet och äldreomsorg har olika kvalitet beroende på var man bor i staden. Likabehandlingskravet sätts ur spel då det blivit gränsdragningsproblem mellan stadsdelarna. Stadsdelarna styrs med en svårtolkad ekonomisk fördelningsnyckel. Nationella jämförelser visar att den kommunala servicen i Göteborg är undermålig.

Nämnderna klarar inte sitt uppdrag och vare sig kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige kan frita sig från ansvar med motivet att verksamheten har delegerats. Vägvalet anser att det är dags att ta konsekvenserna av att stadsdelsnämndsreformen var ett administrativt stickspår som inte gav de fördelar som man hoppades på.

Vägvalet vill därför ombilda de nuvarande stadsdelsnämnderna till sociala distriktsnämnder och samordna resursnämndsfunktionerna i en Social centralnämnd. Vi lägger dessutom nu fram förslag om en central skolförvaltning.

Vägvalet vill

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

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.

Vägvalet vill

- att barnomsorgen prioriteras och kvalitetssäkras
- föräldrar skall erbjudas tillgänglig förskoleplats inom fyra månader

Flexibla öppettider

Kraven på flexibilitet ökar i arbetslivet. Allt fler yrken har idag 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.

Vägvalet vill att öppettiderna ska vara mer flexibla med fler "nattis" och barnomsorg på helgerna

Tak på barngrupperna

Barngrupperna är 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 vill att det ska vara max 15 barn per grupp och max 5 barn per pedagog

Fritidsverksamhet

Barn och ungdomar

Unga i ekonomiskt utsatta hushåll är mindre aktiva på sin fritid och deltar i lägre grad i organiserade fritidsaktiviteter. De ekonomiska förutsättningarna är ett hinder för att alla unga ska kunna delta på samma villkor.

Staden bör sträva mot en jämlik resursfördelning för både pojkar och flickor så att ingen missgynnas.

Den öppna fritidsverksamheten är en viktig del i det öppna samhället. Barn behöver för sin utveckling tillgång till socialt kompetenta vuxna, utforska och träna sig själva utanför den egna familjen och från skolans begränsningar.

Från och med höstterminen, det år då eleven fyller tio år, kan kommunen istället för fritidshem och familjedaghem erbjuda öppen fritidsverksamhet.

Som det ser ut idag är det en orimlig stor skillnad mellan de olika stadsdelarna. Vissa stadsdelar erbjuder fritidshem för alla barn upp till 12 år. En del skolor i olika stadsdelar erbjuder varken fritidshem eller fritidsklubb för dessa barn.

Det gäller även andra aktiviteter efter skolan. En del stadsdelar har ett mycket bra samarbete där de stöttar föreningslivet med att erbjuda elever fria aktiviteter. Kulturskola, idrott och 4H-gårdar kan vara exempel på aktiviteter som kan erbjudas.

Stil, smak och subkulturella strömningar spelar också en stor roll för om unga känner sig hemma eller inte på en mötesplats. Därför behövs spontana fritidsaktiviteter. Det behöver inte bara handla om idrott, utan även kultur och kreativa aktiviteter. (t.ex. meka med mopeder och screentryck).

Vägvalet vill att

- alla barn upp till 13, oavsett var i Göteborg de bor, ska erbjudas plats i ett fritidshem eller i en fritidsklubb**
- det ska vara max 20 barn per grupp och max 10 barn per pedagog på fritidshemmen**
- alla stadsdelar ska erbjuda fria aktiviteter**
- unga ska få delaktighet och inflytande över sin fritid**

(forts)

- det skapas fler mötesplatser för unga med plats för spontan- och kvällsaktiviteter
- systemet för föreningsbidrag blir snabbare, enklare och mer flexibelt
- fritidsaktiviteter och föreningsliv får en tydligare plats när det gäller nyanländas etablering i samhället
- staden utbildar föreningarna så att de kan agera rättvist och jämställt

Skola

Våra unga får inte rätt förutsättningar till lärande i Göteborg. Den ena alarmerande rapporten efter den andra kommer från skolinspektionen och media. Den svenska skolan får underbetyg i PISA-rapporten. Samtidigt ökar skillnaderna mellan olika skolor. Det är oroligt i skolan.

Skolan är en plats för nyfikenhet och kunskap. Den främsta och viktigaste uppgiften för skolan är att ge trygghet och studiero så att alla elever får gedigna kunskaper och får lusten till att vilja lära sig mer.

Självständig skolförvaltning

Som ett led i avvecklingen av stadsdelsnämnderna vill Vägvalet inrätta en central skolförvaltning. Ansvar för all utbildning överförs från stadsdelsnämnderna till utbildningsnämnden. Vi tror att en självständig skolförvaltning är en första nödvändig åtgärd för att nå bättre kvalitet i Göteborgs skolor.

Nyanlända elever

Staden har tagit fram nya riktlinjer i hur vi hanterar nyanlända elever och deras rätt till utbildning. Det är en stor utmaning för staden att hantera introduktionen och sedan inkludera barnen i skolan. Med en självständig skolförvaltning underlättas samarbetet mellan stadens skolor.

Studiemotivationen ska öka

Studiemotivationen hos elever måste öka och lärarkåren ska få möjlighet att inspirera eleverna i större utsträckning med stöd från rektor och skolpersonal. Målet är att eleven får mer tillgång till lärarens tid.

Förutsättningarna är individuella

Utbildningen ska utgå ifrån varje elevs individuella förutsättningar i en trygg och likvärdig skola. Det innebär att man då säkrar utbildning för elever med särskilda behov. Den individuella planen ska dokumenteras och följas. Eleven ska erbjudas läxhjälp för att nå sina mål. Skolan ska i första hand uppfylla basbehoven för kvalitativt lärande i en miljö som ger lugn och ro.

Mobbning och kränkande behandling

I Göteborgs skolor förekommer mobbning och kränkande behandling så att varken lärare och elever kan utföra skolarbetet på ett bra sätt. Att förhindra mobbning på skolor är av största vikt. Respekten för andra individer och dess olikheter är viktig.

Vägvalet vill att

- den obligatoriska skolan ska ge alla elever relevant utbildning utifrån varje elevs förutsättningar
- elevers avgångsbetyg ska förbättras utifrån den individuella planen
- grundskolans klasser ska ha max 20 elever per lärare
- staden inför en självständig skolförvaltning
- studiemotivationen ska öka med bland annat mer lärartid

En vattensäker kommun och fri simskola för barn

Det är inte acceptabelt att vi fortfarande har flera drunkningsolyckor i Göteborg och därför vill vi se åtgärder för att förebygga detta.

I Göteborgs kommun ska eleverna i femte klass enligt läroplanen kunna uppvisa att de kan simma bland annat 200 meter bröstsim och 50 meter ryggsim. Om eleven inte uppfyller kraven följs de upp med åtgärder. Dessa ska inte variera mellan olika stadsdelsnämnder och skolor, men det kan enligt stadsledningskontoret vara svårt att säkerställa. Det finns ingen obligatorisk simskoleundervisning i Göteborgs kommun. Vi vill införa fri simskola till de yngre barnen.

Genom att lära alla att simma i tidig ålder kan vi förebygga drunkningsolyckor. Äldre ungdomar (även vuxna) som inte har lärt sig simma bör enkelt kunna söka sig till en simskola för lära sig.

Göteborg är en stad vid vattnet och visionerna säger att vi ska låta medborgarna komma så nära som möjligt. Därför bör livräddare/badvärdar finnas på de kommunala badplatserna runtom i Göteborg under badsäsongen.

Trygg-Hansa och Svenska Livräddningssällskapet arbetar tillsammans mot målet om en nollvision. För att stödja kommunerna har Svenska Livräddningssällskapet tagit fram en metod i sex steg för ökad vattensäkerhet. När kommunen uppfyller samtliga sex kriterier får kommunen kalla sig "En vattensäker kommun".

Svenska Livräddningssällskapets sex kriterier för En vattensäker kommun

1. Kommunen ska i sitt handlingsprogram enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) tydligt ange vem som har ansvar för samt målsättning med vattensäkerhetsfrågor. Detta gäller skötsel av materiel och anläggningar, information samt tillsyn enligt 5 kap 1§ LSO. En plan ska tas fram hur målen uppnås och ett kontinuerligt dokumenterat uppföljningsarbete med inventering och hantering av risker ska bedrivas.

2. Skolan skall tydligt kunna dokumentera att man uppfyller läroplanens mål:

För att få godkänt betyg i slutet av årskurs 6 ska eleven kunna simma 200 meter varav 50 meter i ryggläge. Dessutom ska eleven kunna badvett och säkerhet vid vatten vintertid samt kunna hantera nödsituationer vid vatten med hjälpredskap under olika årstider.

För att få godkänt betyg i slutet av årskurs 9 ska eleven kunna simma 200 meter varav 50 meter i ryggläge. Dessutom ska eleven kunna Första hjälpen och hjärt- och lungräddning, Badvett och säkerhet vid vatten vintertid samt kunna hantera nödsituationer vid vatten med alternativa hjälpredskap enligt principen för förlänga armen, under olika årstider.

3. Kommunen ska ha en tydlig plan för hur man ökar simkunnigheten och höjer säkerhetsmedvetandet hos vuxna. Här ska särskilt beaktas personer med särskilda behov.

4. All berörd personal på badanläggningar som tillhör kommunen ska ha en adekvat säkerhetsutbildning så att man kan förhindra och avhjälpa olycksfall. Kommunen ska vidare aktivt arbeta för att personal på badanläggningar som inte tillhör kommunen har motsvarande kompetens.

5. Kommunen ska aktivt på hemsidor, i simhallar och på andra sätt, dels informera allmänt om vatten- och issäkerhet och vikten av kunskap om detta, dels säsongsanpassat informera om de särskilda risker som kan finnas i kommunen.

6. I kommunen ska finnas minst en säkerhetsdepå för utlåning eller uthyrning av vattensäkerhetsutrustning såsom flytvästar och isdubbar till allmänheten.

Läs mer på Svenska Livräddningssällskapets hemsida www.sls.se.

Vägvalet tillför 5 miljoner kronor till stadens budget 2017 för att säkerställa våra badplatser. Finansieringen täcker två livräddare/badvärdar på de 24 badplatserna dagtid under perioden juni till augusti, sju dagar i veckan. Ett utmärkt sommarjobb för många ungdomar.

Vägvalet vill

- att yngre skolbarn får fri simskola
- att Göteborgs stad föregår med gott exempel och uppfyller Svenska Livräddningssällskapets sex kriterier för En vattensäker kommun
- tillsätta livräddare/badvärdar på de kommunala badplatserna i Göteborg under badsäsongen

Studentbostäder

I Göteborg Stad finns flera internationella företag men också många lokala företag som söker välutbildad arbetskraft. De bägge Volvobolagen, som är ledande inom utveckling och forskning för till exempel tunga fordon och hybrid/full-el söker ständigt efter rätt kompetens för att säkra framtiden. Om bolagen inte kan finna arbetskraft lokalt är risken att man väljer andra etableringsorter, något som inte gynnar Göteborg.

Varje år väntas tusentals personer till Universitetet och Högskolorna i Göteborg. Idag finns få studentlägenheter tillgängliga.

I våra förorter finns det goda förutsättningar som kan möjliggöra en ökning av antalet studentbostäder. Här finns också av en fungerande kollektivtrafik till Chalmers, Sahlgrenska Universitetssjukhuset och Göteborgs Universitet med en restid på ca 30 minuter.

Vi vill se en tydligare koppling till vad Göteborgs Stad gör för att möta företagets behov och strategier. Vi vill att staden blir initiativtagare för nybyggnation av studentlägenheter utanför den centrala staden.

Vägvalet vill utreda byggnation av studentbostäder i till exempel Angered

Äldreomsorg

Låt äldre få välja själva

All omsorg om äldre måste vara baserad på individuella behov och önskemål. Individen måste betraktas som en fullvärdig person med möjlighet att själv få göra egna val, där så är möjligt. Göteborg har hittills valt att inte tillämpa Lagen om valfrihet, LOV. I juni 2015 tog Kommunfullmäktige beslut om att införa LOV i Göteborg. Vägvalet vill understryka angelägenheten av att LOV tillämpas inom äldreomsorgen och öppnar upp för fler privata alternativ inom hemtjänsten och inom äldreboenden. Det måste vara kvaliteten i omsorgen som är avgörande, inte vem som utför den.

Bo hemma

För de som på äldre dar bor kvar hemma är det viktigt att de erbjuds all den hjälp, som kan behövas. Inte minst måste de sociala aspekterna beaktas så att isolering av äldre i bostaden i möjligaste mån förhindras. Därför bör uppsökande verksamhet i hemmen understödjas. Även program för träffpunkter och andra yttre aktiviteter bör introduceras för de hemmaboende äldre.

Stöd anhängvården

Omsorgen i hemmen är idag ofta beroende av anhänga. De utför ofta ett mycket tungt, tidskrävande och på andra sätt påfrestande arbete. Det är viktigt att Göteborgs stad söker lösningar för att stödja de anhänga. Anhängvårdare måste få ett stöd från kommunen så att hemvården fungerar bättre, och där flera får rätt till avlastning.

Särskilt boende

Vägvalet vill inte lägga ner fler äldreboenden, s.k. särskilda boenden. Tvärtom måste kommunen fram till år 2025 tillskapa minst 900 nya äldreboende-platser enbart på grund av befolkningsutvecklingen. Till detta kommer ett behov av renovering eller anpassning av ca 800 befintliga platser fram till år 2025.

Vi vill utmana, den i Sverige sedan decennier omhuldade, principen att "bo kvar hemma till varje pris". När en äldre människa uttrycker önskan om att flytta till äldreboende är skälen oftast väldigt starka. Om en person nekas plats kan man inte säga att valfrihet råder i äldreomsorgen. Det är också en myt att äldreboende är en oändligt mycket dyrare vårdform i jämförelse med hemtjänst. Vid omfattande vårdbehov är äldreboenden tvärtom en billigare vårdform än hemtjänst. Särskilt boende erbjuder social gemenskap, trygghet, flexibilitet, hälsouppföljning och rationell vård.

Förebyggande arbete

Allt förebyggande arbete inom äldreomsorgen är viktig. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt frågor som berör bemanningstäthet, läkartillgång, kost och boenden i olika former.

Vägvalet vill att

- alla äldre i Göteborg blir betraktade som myndiga medborgare och att de får en värdig ålderdom
- äldre ska få göra egna val
- fler boenden för äldre skapas
- inga fler äldreboenden ska läggas ner
- anhörigvårdare och volontärer stöds

Kultur

Medborgare skall ha lika möjligheter att ta del av ett rikt kulturliv av hög kvalitet och ges möjligheter till ett eget skapande. Kultur ska bygga broar mellan folk för att motverka segregation. Därför bör tillgången till kultur öka.

Staden skall stödja det fria kulturlivet. I stadsdelarna skall de finnas allmänna utställningslokaler och samlingslokaler för föreningsliv där man skulle kunna visa upp sin kulturskapande verksamhet och arbeten samt träffas för samverkan.

Konstnärer är en viktig grupp i ett samhälle. Genom konstnärligt arbete utvecklas människor. Alla ska få chansen att utveckla sitt konstnärskap, inte bara några få utvalda. Amatörkulturen måste lyftas fram. De ekonomiska förutsättningarna för kulturskapare bör förbättras.

Kulturhistoriska värden, byggnader och platser är värt att bevara för framtida generationer för att den tillbakablickande historiska kunskapen ska finnas kvar.

Operan och andra kulturinstitutioner ska vara öppna för alla. Operan, symfonikerna, stadsteatern och folkteatern bör utveckla sitt samarbete i regionen, gärna med El Sistema som förebild. Detta för att stimulera folk i alla åldrar och med föresatsen att de ska lockas till att besöka föreställningarna.

Vägvalet vill att

- möjligheterna ska öka för alla barn, ungdomar och vuxna att själva vara med och skapa kultur utifrån sina förutsättningar
- det fortfarande ska vara kostnadsfritt för barn och ungdomar att besöka kulturella institutioner
- kulturskolan skall vara kostnadsfri och tillgänglig för alla barn och ungdomar
- verksamheten för de lokala biblioteken ska utvecklas
- kulturhistoriska byggnader i Göteborgs stadsmiljö ska bevaras

El Sistema

Det samarbete som startades med El Sistema av den tidigare chefsdirigenten Gustavo Dudamel har blivit ett stort lyft för ungdomsarbetet i Göteborg. Att enskilda skolor inte längre anser sig ha råd att fortsätta verksamheten finner vi oacceptabelt. Vi anser att kostnaden ska hanteras centralt av Kulturnämnden och beloppet skall vara så frikostigt tilltaget att ingen skola förhindras att ansluta sig.

Vägvalet vill att varje skola ska få möjlighet att ansluta sig till El Sistema

Ostindiefararen Götheborg

Idén att bygga en fullskalig kopia av ostindiefararen Götheborg väcktes av ett par entusiastiska marinarkeologer.

Utan ett stort stöd från Göteborgs kommun hade projektet inte gått att genomföra. Stadens engagemang öppnade också för ytterligare bidrag från näringslivet.

Själva byggnationen var under många år en spektakulär händelse när skeppet långsamt växte fram med byggnadsmetoder som delvis fick återskapas. Den historiska kunskapen att bygga ett så stort skepp var inte längre helt aktuell.

Under tio år har skeppet gjort Göteborgs namn känt runt om i världen. Den uppmärksammade resan till Kina blev ett viktigt inslag i de svensk-kinesiska förbindelserna och ledde till ett statsbesök i Sverige något år senare. En ny resa till Kina fick ställas in 2014 på grund av uteblivna bidrag från sponsorer. Under 2015 genomfördes en begränsad resa till Väner och Västeuropa. För 2016 finns ingen resa planerad.

Vägvalet anser att skeppets resor ger mycket uppmärksamhet och goodwill åt staden för en, trots allt, begränsad kostnad. Ett fortsatt stöd för verksamheten bör därför finnas från stadens sida. Göteborg stad var drivande när det gällde att genomföra bygget av skeppet. Staden har därför ett fortsatt ansvar och kan inte bara överge skeppet som en bortglömd leksak som man sedan länge tröttnat på.

Vägvalet vill att staden fortsätter sitt engagemang för ostindiefararen Götheborg

Ett maritimt centrum i Frimhamnen

Under senare år har en rad stora segeltävlingar anordnats i Göteborg. Vi vill bygga vidare på detta koncept eftersom Göteborg har unika förutsättningar att kunna utvecklas till en internationell seglarmetropol:

- ett centralt beläget hamnområde med stora fria ytor som kan disponeras av deltagarna
- lämpliga seglingsområden i vår omedelbara närhet, oavsett om det gäller seglingar på älven, banseglingar vid Långedrag eller havskappseglingar
- vanligtvis har vi stabila vindar under säsongen

Få andra städer har så goda förutsättningar, vanligtvis är avstånden för långa och det är svårt att erbjuda publika åskådarplatser. Göteborg har kunskap samt miljö för att *driva* dessa arrangemang med hotell, restauranger och butiker som kan ge god service till såväl arrangörer som publik.

Seglarcentret bör lämpligen lokaliseras till den nuvarande frihamnsbassängen och ingå i den kommande stadsparken som då också skapar en fin miljö kring arrangemangen. Här kan också den planerade badanläggningen placeras istället för på ett mer väderutsatt läge vid Skeppsbron.

I anslutning till centret kan kryssningsterminalen finnas.

Där är också en lämplig plats för en gästhamn för fritidsbåtar. Göteborg erbjuder idag mycket begränsad service för gästande båtar. Många skulle säkert välja att besöka Göteborg om förutsättningarna vore bättre och för de många kanalresenärerna vore det självklart en fördel om man efter många timmar på Göta älv slapp mötas av en överfull hamn vid Lilla Bommen.

I anslutning till stadsparken borde man också överväga en permanent förläggning av Maritiman, ett av världens större fartygsmuseer, och kanske också ett varvshistoriskt museum.

De omfattande ytorna i Frihamnen blir ändå kvar för bebyggelse och Göteborg skulle genom denna satsning få ett unikt, centralt park- och aktivitetsområde.

Vägvalet vill att staden utreder förutsättningarna för ett maritimt centrum i Frihamnen

Bolag

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 nämndorganisation.

Vägvalet anser att den nya organisationen har skapat en alldeles för stark maktkoncentration. Vi finner det orimligt att ett enda bolag (Stadshuset AB) skall 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 idag bedrivs av Älvstranden Utveckling AB bör överföras till Byggnadsnämnden.

Kommunens bostadsbolag skall förbli i kommunal ägo.

Vägvalet vill minska antalet bolag och koncerner

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 gatumark 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 från nivåerna 3-6 kronor per timme till nuvarande nivåer 15 - 17 kronor, vilket innebär att höjningar bortåt 500 procent har genomförts under ett antal år när inflationen varit nära noll. P-avgift infördes 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. Som belöning väntar minskat antal P-platser på gatumark 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

Miljö

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. Detta ska ske med morötter, inte piskor.

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 fjärrvärmen
- Energieffektivisera Göteborgs kommunala fastighetsbestånd
- Driva på energieffektiviseringen inom industrin
- Fortsätta satsa på fjärrkyla
- Främja och underlätta småskalig produktion av förnybar el, t ex 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

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 på sex kostnadsfria besök per år är hämmande och medför att återvinningsbart material hamnar i hushållsavfallet istället 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, avfallskvarn och biogas

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 idag för köksavfall, men ska utökas till att även gälla trädgårdsavfall. Idag hamnar mycket trädgårdsavfall från enfamiljsvillor i, till bostaden, närliggande park-, skogs- och naturområden istället för på en återvinningscentral.

Avfallskvarn är ett bra komplement till kompostering. Köksavfallet transporteras med avloppsvattnet till reningsverket där det tas omhand och omvandlas till biogas. Avfallskvarn i köket ska därför tillåtas i staden och reningsverken ska kompletteras för att klara av hanteringen av den ökande mängd avfall som transporteras med avloppsvattnet. Köksavfallet ska omvandlas till biogas.

Vägvalet vill

- att köksavfall och trädgårdsavfall ska hämtas vid bostaden
- att avfallskvarn i köket tillåts
- att avloppsreningsverken byggs ut för att klara hanteringen av köksavfall som transporteras med avloppsvattnet
- att köksavfall och trädgårdsavfall omvandlas till biogas i stadens närhet för att undvika långa transporter

Budgetprocessen

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.

Fördelningsnyckeln till stadsdelsnämnderna redovisas knapphändigt och det finns få jämförelsetal som gör det möjligt att utvärdera verksamheten. Samma problem finns även för utbildningsnämnden och i äldreomsorgen och även för de olika facknämnderna.

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 låses 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

Investeringsplan

Göteborg är en av landets högst belånade kommuner. Låneskulden för kommuner och enskilda är idag ett stort finansiellt problem för landet. Våra marginaler är alltför små och vi kan snabbt hamna i ekonomiska problem om vi inte har tillräckliga reserver.

Investeringsutrymmet för de närmaste åren är mycket begränsat, för många angelägna objekt, t.ex. skolor och äldreboenden bör extern finansiering sökas.

Den totala investeringsramen för 2017 uppskattar vi till 1 146 kr. Vi anser att den planerade investeringen för Kretsloppsnämnden är prioriterad. En mer konkret beredning måste genomföras under hösten för att fastställa övriga prioriterade objekt.

Inga nya stora trafikprojekt bör påbörjas. Pågående projekt inom det Västsvenska paketet måste redovisas och konsekvenserna för den kommunala ekonomin klarläggas.

Vägvalet vill att investeringsramen för 2017 blir 1 146 Mkr

Budget 2017

Inkomster (tkr)	2017
Kommunalskatter	30 043 000
Finansiellt netto	583 000
Skattesänkning 10 öre	-102 000
Totalt	30 524 000

Stadsdelsnämnder (tkr)	2017
Angered	1 473 899
Askim Frölunda Högsbo	1 024 165
Centrum	531 856
Lundby	720 312
Linnéstaden Majorna	797 504
Norra Hisingen	1 016 142
Västra Göteborg	1 016 746
Västra Hisingen	1 222 954
Härlanda Örgryte	751 240
Östra Göteborg	1 082 715
Resursnämnd	212 307
Totalt	9 849 840

Facknämnder (tkr)	2017
Byggnadsnämnden	91 652
Fastighetsnämnden	37 350
Färdtjänstnämnden	198 196
Idrotts- och föreningsnämnden	341 441
Kommunledning	303 042
Nämnden för Konsument- och medborgarservice	23 460
Kulturnämnden	380 948
Lokalnämnden, överskott	-153 000
Miljö- och klimatnämnden	52 020
Intraservice	17 136
Park- och naturnämnden	219 212
Sociala resursnämnden	499 800
Trafiknämnden	343 570
Utbildningsnämnden	1 633 428
Valnämnden	1 326
Vuxenutbildningsnämnden	508 756
Överförmyndarnämnden	14 280

Ekonomiska ramar för särskilda budgetposter (tkr)	
Arkivnämnden	18 462
Business Region Göteborg AB	7 140
Fastighetsnämnden, transfereringar	63 240
Idrotts- och föreningsnämnden, studieförbunden	32 252
Räddningsförbundet	322 728
Överförmyndarnämnden, arvoden	0
Revisorskollegiet	32 860
Totalt	4 989 299

Vägvalets egna justerade budgetposter (tkr)	2017
Central skolförvaltning	13 805 872
Trafiknämnden, eftersatt gatuunderhåll	100 000
Idrotts- och föreningsnämnden, livräddare/badvärdar	5 000
Ostindiefararen Göteborg	1 000
Totalt	13 911 872

Kommuncentrala poster (tkr)	2017
Kapitalbuffert	100 000
Västtrafik	342 800
Naturresevat	4 300
Kvilledalen	5 000
Underhåll lokaler	165 000
Socialsekreterare	5 000
Jubileumsbostäder	15 000
Jubileum	10 000
Totalt	647 100

Resultaträkning (tkr)	2017
Inkomster	30 524 000
Stadsdelar, nettokostnader	-9 849 840
Facknämnder, särskilda budgetposter	-4 989 299
Vägvalets egna justerade budgetposter	-13 911 872
Kommuncentrala poster	-647 100
Avskrivningar	-1 040 000
Överskott	85 889

Investeringsplan (tkr)	2017
Fastighet	50 000
Idrott	50 000
Lokal förskola	100 000
Grundskola	200 000
Äldreboende	100 000
LSS	100 000
Vattenverket	300 000
Park och natur	46 000
Trafik	200 000
Totalt	1 146 000



VÄGVALET

Vägvalet vill:

- att valresultatet (57 %) från folkomröstningen gällande trängselskatt följs
- att förutsättningar skapas för ett utökat medborgarinflytande
- att Göteborg utvecklas i lugn och naturlig takt
- införa en central skolförvaltning
- att alla ska få en värdig äldreomsorg med fler äldreboenden
- skapa kollektivtrafiklösningar som förenklar ditt resande
- ha en synlig förvaltning som lyssnar på dig

Vi vill mycket mer!

Läs gärna budgetens samtliga programpunkter

Välkommen att bli medlem!

Gå in på vagvaletgbg.se och klicka på "Bli medlem"
eller Swisha 100 kr direkt till **123 229 94 10**
Därefter SMSar du din mailadress på **0730-94 95 91**



vagvaletgbg.se



0730-94 95 91

Kontakta oss, vi lyssnar!