



VÄGVALET

Göteborg
Budget
2016



Göteborg
Budget 2016



Göteborg Budget 2016
Vägvalet

Innehåll

Från kampanjorganisation till fullmäktigeparti	5
Alla människor har lika värde.....	6
Medborgarinflytandet	7
Det förstärkta folkiniciativet	8
Ekonomi, arbete, bostad, företag m.m.....	9
Den ekonomiska utvecklingen.....	9
Arbetslöshet	9
Bostadspolitiken	10
Göteborgs ekonomi	11
Skattenivå.....	12
Skattesänkning.....	12
Möjligheternas Göteborg?	13
Obligatorisk heltid.....	14
Medfinansiering	15
<i>Götalandsbanan</i>	15
Företagsklimat.....	16
Regionförstoring	16
Trafik.....	17
Stadens trafikstrategi.....	17
<i>Segregation och integration</i>	17
<i>Barriärer och målkonflikter</i>	17
Pendeltågstunneln (Västlänken)	19
<i>Lönsamhet</i>	19
<i>Kapacitetsbrist?</i>	19
<i>Likviditet</i>	19
<i>Lånekostnad</i>	20
<i>Begränsad nytta</i>	20
<i>Tekniska risker</i>	20
<i>Problem under byggtiden</i>	20
<i>Fastighetsskador</i>	21
<i>Okalkylerade utgifter</i>	21
<i>Oförutsägbara kostnadsökningar</i>	21
<i>Framtida behov?</i>	21
<i>Bevara Vasastaden och Haga!</i>	21
Trängselskatt.....	23
Omförhandla det Västsvenska paketet	26
Utred flera alternativ till Västlänken.....	27
Göta Ringen	28
Göteborgs Kollektivtrafik	29
Underhåll av stadens infrastruktur.....	30
<i>Klotter</i>	30
Cykel	31
Hamnen	32
<i>Kryssningstrafik</i>	32
<i>Färjetrafik</i>	32



Parkering	33
<i>Boendeparkering</i>	33
<i>Parkeringsavgifter</i>	33
<i>Fiktiva parkeringsköp</i>	33
Stadsdelsnämnder	34
Barnomsorg	35
Flexibla öppettider	35
Tak på barngrupperna	35
Fritidsverksamhet	36
<i>Barn och ungdomar</i>	36
Skola	38
Självständig skolförvaltning	38
Äldreomsorg	39
Låt äldre få välja själva	39
Stöd anhörigvården	39
Studentbostäder	40
Kultur	41
El Sistema	42
Göteborgs konsertfestival - en mötesplats genom kultur och gastronomi	43
Ostindiefararen Göteborg	44
En vattensäker kommun	45
Bolag	47
Inköp och Lagen om offentlig upphandling (LOU)	48
Avveckla Parkeringsbolaget AB	49
Miljö	50
Stadens klimatstrategi	50
Återvinning	51
Kompostering, avfallskvarn och biogas	52
Budgetprocessen	53
Investeringsplan	53
Budget 2016	55

Från kampanjorganisation till fullmäktigeparti

Partiet Vägvalet bildades för att motverka, och helst förhindra, att trängselskatt infördes i Göteborg. Trots en omfattande namninsamling under hösten 2010 lyckades vi då inte få igenom vårt krav om en folkomröstning. Under 2012/2013 genomförde Göteborgs-Tidningen en ny namninsamling med ett förnyat krav på folkomröstning enligt den nya lagstiftningen om förstärkt folkinitiativ. Totalt samlades 90 818 underskrifter in och lagens krav uppfylldes med råge. Den 23 maj 2013 blev det en historisk dag när Göteborgs kommunfullmäktige röstade igenom en folk-omröstning. Ett mål som Vägvalet då kämpat för i tre års tid. Omröstningen genomfördes i september 2014 och gav ett klart och entydigt resultat: 57 % av göteborgarna ville inte ha trängselskatt!

Alliansen och de rödgröna i Göteborg valde att inte följa resultatet i folkomröstningen. Det är ingen tvekan om att detta har skadat förtroendet för politiken. Staden står inför stora utmaningar gällande skola, upprustning av bostäder, integration, segregation, äldreomsorg och trygghet. Vi anser att skattemedel inte ska läggas på olönsamma projekt som Västlänken då det inskränker på viktiga lokala satsningar som behövs i staden.

Vägvalet, som parti, är sprunget ur ett medborgarengagemang som uppstod då de politiska partierna valde att ignorera opinionen i trängselskattefrågan och svek tidigare löften om folkomröstning och att inte införa trängselskatt. Vår politik var från början fokuserad på demokrati och trafikfrågor, men är numera breddad och vi har förslag på alla politiska områden.

Vi vill involvera medborgaren 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.

Vi får inte heller enbart producera mängder av visioner som aldrig förverkligas. Vi måste skapa realistiska planer som är genomförbara inom överskådlig tid.

Vägvalet är ett parti som inte har några förpliktelser gentemot centrala parti-ledningarna. Vi står upp för de lokala frågorna i Göteborg.

Vi vill att viktiga samhällsfunktioner som skola, äldreomsorg, barnomsorg, hälso- och sjukvård ska vara likvärdiga var vi än bor.

Tillsammans med dig utvecklar vi Göteborg.

Göteborg 2015-06-01

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 Göteborg 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.

I Göteborg har även andra aktörer agerat för att återupprätta den lokala demokratin. Detta genom bland annat lokal media. GT vann i maj 2014 INMA Awards 2014 (The International News Media Association) för sin kampanj #votegbg och genomförandet av folkinitiativet om trängselskatt.

Göteborgarna vill bli mer delaktiga och få mer inflytande över politiken. Därför vill vi att Göteborg stad ska inta en ledande ställning i landet och ha som mål att bli den bästa kommunen på lokal närdemokrati och medborgardialog.

Vägvalet vill

- utveckla medborgarinflytandet
- att Göteborg stad blir bäst på lokal närdemokrati och medborgardialog



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 folkinitiativet

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 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 folkinitiativet.

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 folkinitiativet år 2008.

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

Det förstärkta folkinitiativet skapar en plattform mellan medborgarna och politiken. Göteborg behöver skapa en ny "Göteborgsanda" där **alla**, folkvalda som medborgare, känner sig delaktiga.

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

Vägvalet vill

- utreda hur det förstärkta folkinitiativet kan lyftas fram och informeras till medborgarna i Göteborgs kommun
- utreda hur en organisation kan byggas för att hantera folkinitiativ från medborgarna
- utreda förslag på forum där politiker, kommunala tjänstemän och medborgare kan lära sig att hantera folkinitiativet 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 svenska exporten tappar 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"*.

I budgetunderlagen för Göteborgs stad bortser ledningen från problemen och förutsätter att staden kan fortsätta med en omfattande upplåning. Även i år har staten underskott i finanserna och Vägvalet tror därför inte på stora och frikostiga uppräkningsar av de statliga bidragen. Ökningen av skatteunderlaget blir antagligen obetydlig jämfört med tidigare prognoser samtidigt som den höga arbetslösheten riskerar att öka kostnaderna för försörjningsstödet.

Vi anser det därför vara hög tid att anpassa stadens ekonomi till de nya, förändrade förutsättningarna och att inte skjuta nödvändiga besparingar på framtiden i förhoppningen om att den ekonomiska utvecklingen skall bli bättre än dagens prognoser.

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. Vi kan 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 8 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. Sverige behöver också en tillverkningsindustri 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.

Bostadspolitiken

Utvecklingen av bostadspolitiken 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. familjer lämnar staden. Göteborgs invånare blir efterhand en allt fattigare grupp. Bostads-segregationen är också övertydlig. Vissa områden, främst med hyreslägenheter, befolkas av låginkomsttagare samtidigt som bättre situerade samlas i andra områden med småhus eller bostadsrätter.

Låginkomstområdena består till stor del av 1960-talets miljonprogramsområden. Att genomföra nödvändig upprustning av dessa områden, utan att samtidigt höja hyrorna till en nivå som befolkningen inte klarar, är nödvändigt för att förhindra ytterligare segregation. För de kommunala bolagen måste detta vara en prioriterad uppgift. Vi anser att detta är ett av de främsta problemen som Göteborg måste hantera på kort sikt.

Bostadsbristen i Göteborg beror inte på för lågt byggande utan främst på att det är dyrt att bygga. Det finns färdiga planer, t.ex. Opaltorget, men svagt intresse från byggföretagen. Att lova ett antal färdiga bostäder utöver det som faktiskt byggs anser vi inte vara ärligt. Vi måste få ned kostnadsnivån vid nyproduktion.

En del av problemet är att byggarna 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 vägen, 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.

Vägvalet vill

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

Göteborgs ekonomi

Ekonomi i Göteborg är inte i balans. Det överskott som skapades för några år sedan av den senaste skatteköjningen har nu gradvis försvunnit. Kostnadsutvecklingen är inte under kontroll och det är tveksamt om Göteborg kan uppfylla balanskravet utan att genomföra nya skatteköjningar. Prognoserna för inkomstutvecklingen är dessutom nu dystrare än i den tidigare ekonomiska planen och 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"*.

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 bitvis bristfällig och de kommunala taxorna förhållandevis höga. Detta kan vara en anledning till att Göteborg fått en sämre 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 2015 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 32,25 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 2016 om kostnadsutvecklingen inte kan fås under kontroll.

Kommunalskatt **0:25**

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

SKL **13:00**

FRAMTIDA MÖJLIG SKATTENIVÅ

50:35

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 industri-samhället när återkommande moment i arbetet enkelt kunde fördelas över arbetstiden. Arbetsuppgifterna ser idag annorlunda ut och behoven varierar kraftigt över tiden. Skolbespisningar 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.

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.

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.

Götalandsbanan

Tankarna på en höghastighetsbana från Göteborg till Stockholm via Borås och Jönköping är inte realistiska. Inget annat land har byggt höghastighetsbanor i så glesbyggda områden. En sådan bana innebär en våldsam överkapacitet till en astronomisk kostnad som landet knappast kan bära. En upprustning av den befintliga banan från Göteborg till Borås är angelägen men kostnaden, för denna och för andra järnvägsinvesteringar, bör betalas av staten.

Vägvalet vill inte att staden medverkar till medfinansiering av statlig infrastruktur

Företagsklimat

Svenskt Näringsliv publicerade i maj 2014 sin jämförande undersökning av svenska kommuner. Göteborg backade då igen till 167:e plats av 290, en avsevärd försämring från 2013 150:e plats, 2012 127:e plats och 2011 97:e plats. Det är även långt under Stockholm (22) och Malmö (91).

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, något som av andra anledningar inte är önskvärt. Tron att detta problem skall kunna lösas med utbyggd av kollektivtrafik är ett önsketänkande.

Vägvalet vill att stadens utveckling sker i en lugn och naturlig takt

Trafik

Stadens trafikstrategi

Vägvalet har som enda parti lämnat ett samlat remissvar om stadens trafikstrategi. Vi anser att en klar definierad trafikstrategi är ett bra dokument för stadens vidare planering. Men om dokumentet inte speglar de förutsättningar och förväntningar som allmänheten har blir dokumentet verkningslöst. Återkommande kritiska ord i remissvaren är bland annat integration, segregation, barriärer och målkonflikt.

Trafikstrategin stipulerar att man ska lämna den traditionella planeringen som idag är prognosstyrd och ersätta den med viljestyrd. Då är det viktigt att definiera vems vilja det är som skall styra. Om planeringen skall bli framgångsrik måste en tillräckligt stor majoritet av befolkningen också acceptera inriktningen.

Segregation och integration

Vi ser stora problem med förankringsprocessen av trafikstrategin tillsammans med olika remissinstanser.

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 problematisering finns om att växande städer tenderar att bli mer segregerade. I realiteten består befolkningsökningen av ett stort födelseöverskott och en stor andel, mestadels fattiga, flyktingar och invandrare. Det är fel att skapa en strategi kring en verklighet som inte stämmer då även dessa medborgare måste ges förutsättning att kunna bo i staden. Samtidigt har vi en utflyttning av medelklassfamiljer till kranskommunerna som erbjuder billigare boendevalternativ och lägre skatter. Skatteunderlaget i Göteborg minskar därför samtidigt som de sociala kostnaderna ökar.

Stadens utbyggnadsplanering förutsätts nu 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 tankar finns. Tvärtom planeras en fortsatt stark koncentration till den centrala staden.

Barriärer och målkonflikter

De stora trafikproblemen i Göteborg gäller framförallt godstransporterna men rapporten fokuserar istället på persontrafiken. Samtidigt som man bejakar en regionförstoring och därmed också ökad bilpendling vill man ändå kraftigt begränsa biltrafiken. Målen är oförenliga. Idén att pendlingen framförallt skall ske med tåg framför bil är inte realistisk med tanke på stadens struktur med många utspridda verksamhetsområden.

Stora industriområden och hamnen ligger på västra Hisingen och transporterna dit sker huvudsakligen via Lundbyleden och Hamnbanan som båda går tvärs genom den nu tänkta Centrala Älvstaden. Denna transportkorridor skapar en kraftig barriäreffekt som man helt bortser från. Huvudmålet i strategin om att bli Nordens logistikcentrum bidrar till att göra målkonflikten ännu större.

Vägvalet vill att staden skapar verklighetsförankrade strategier för framtiden

Pendeltågstunneln (Västlänken)

Den planerade pendeltågstunneln till Haga (Västlänken) är kanske det främsta exemplet på hur en felprioritering har tillämpats. Den totala kostnaden för tåg tunneln med dess fördyringar och tilläggsinvesteringar är nu 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.

Vi beskriver nedan varför denna tunnel inte skall byggas.

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 prisnivå, 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.

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. De planerade spårvägssträckorna till Backa och Norra Älvstranden riskerar också att aldrig bli byggda.

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 eller höjd kommunalskatt lär bli nödvändigt. 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.

Tekniska risker

Tunneln går omväxlande genom berg och lera. Den blir troligen extremt dyr och tekniskt svår att bygga. Risken för en ny "Hallandsås" 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. Vid Hagaparken kommer en stor del av Allén att grävas bort, den omfattande spårvagnstrafiken kommer att drabbas av svårhanterliga provisorier och i förlängningen riskerar Hagaparken att förvandlas till ett terminalområde för busstrafiken. 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 tillgängligt för besökarna. Liseberg kommer inte att kunna bedriva normal verksamhet. Entrén blir inte möjlig att använda. Hela eller delar av Lisebergshallen, huvudrestaurangen och Rondo kommer att rivas. Störande byggarbeten kommer att pågå under många år.

Fastighetsskador

Risken för stora fastighetsskador på grund av skakningar och grundvattensänkning har inte kalkylerats.

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. Det är omöjligt att ändra planerna när bygget väl har startat.

Framtida behov?

Den påstådda nyttan med Västlänken infrias först om 9-10 år. För Göteborg gäller numera en ny översiktsplan som definierar den framtida utbyggnadsplaneringen till 5 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.

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, de flesta husen skulle rivas och området förföll i brist på underhåll. 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 60-talet.

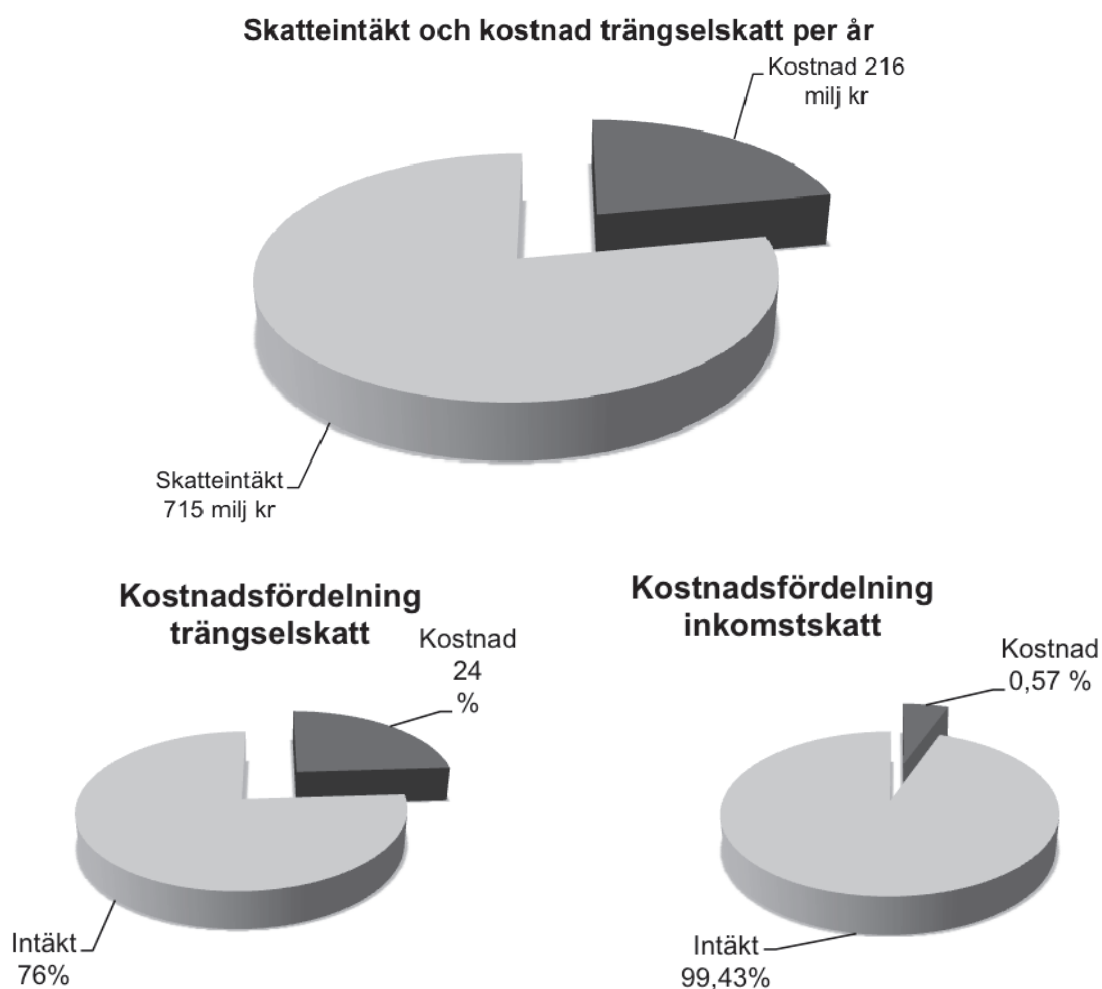
Skrivningar i majoritetens yttranden antyder att sådana överläggningar redan äger rum.

Vägvalet vill slopa den planerade pendeltågstunneln till Haga (Västlänken)

Trängselskatt

Trängselskatten är en ny statlig skatt som drabbar göteborgsregionens invånare. Skatten beräknas 2015 ge 931 miljoner kronor i inkomst vilket är åtskilligt mer än de 864 miljoner som belastar den större och väsentligt rikare stockholmsregionen.

Administrationskostnaden för skatten är 24 procent (ca 216 miljoner kronor per år) att jämföra med 0,57 procent i det vanliga skattessystemet. Totalt ska trängselskatten tillföra 14 miljarder kronor under 25 år men då är systemets egenkostnad på 7,25 miljarder kronor inte inräknad.



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. Att äga och köra bil blir alltmer en klassfråga.

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.?

I nedanstående tabell finns en detaljerad jämförelse mellan olika lönenivåer.

Månadslön (kr)	Trängselskatt 320 kr/mån	Trängselskatt 520 kr/mån	Trängselskatt 720 kr/mån	Trängselskatt 1200 kr/mån
20 000	7 %	11 %	16 %	26 %
25 000	5 %	9 %	12 %	20 %
30 000	4 %	7 %	9 %	16 %
35 000	3 %	5 %	7 %	12 %
40 000	3 %	4 %	6 %	10 %
45 000	2 %	3 %	5 %	8 %
50 000	2 %	3 %	4 %	7 %
55 000	2 %	3 %	3 %	6 %
60 000	1 %	2 %	3 %	5 %
65 000	1 %	2 %	3 %	5 %
70 000	1 %	2 %	2 %	4 %
75 000	1 %	2 %	2 %	4 %
80 000	1 %	1 %	2 %	3 %

Beräkning görs av kommunal skatt (inkluderat avgift till svenska kyrkan och begravning), statlig skatt, värnskatt, grundavdrag och jobbskatteavdrag. Prisbasbelopp och skiktgränser baseras på år 2011. Beräkningen baseras på 20 arbetsdagar per månad och 11 månader på helåret. Avvikelse p.g.a. uppnådd pensionsålder, reseavdrag och bilförmån hanteras inte i beräkningen.

Från och med den 1 januari 2015 höjdes trängselskattebeloppen för de olika tidsintervallen i betalzonen. I tabellen kan du se hur mycket skatteökningen blev.

Tider - klockslag	Belopp 2013	Belopp 2015	Skatteökning
06:00 – 06:29	8 kr	9 kr	12,5 %
06:30 – 06:59	13 kr	16 kr	23 %
07:00 – 07:59	18 kr	22 kr	22 %
08:00 – 08:29	13 kr	16 kr	23 %
08:30 – 14:59	8 kr	9 kr	12,5 %
15:00 – 15:29	13 kr	16 kr	23 %
15:30 – 16:59	18 kr	22 kr	22 %
17:00 – 17:59	13 kr	16 kr	23 %
18:00 – 18:29	8 kr	9 kr	12,5 %

Skatten tillfaller staten. 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.

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

Skatten begränsar medborgarnas fria rörlighet och strider därmed mot EU-politiken.

Trängselskatten försvårar och försenar övergången till en mer miljövänlig bilpark (till exempel elbilar) eftersom totalkostnaden för bilägandet ökar.

Tullstationernas kameror kan ifrågasättas ur ett integritets- och övervakningsperspektiv.

Vägvalet vill avskaffa trängselskatten



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 bland annat plattformsförlängningar. Genom att avsluta avtalet slipper RH att betala ytterligare kostnader för indexuppräknning av avtalet under de kommande åren.
3. Västra Götalandsregionen (VGR) har lämnat ett ekonomiskt bidrag som ungefär motsvarar kostnaden för bland annat plattformsförlängningar, pendeltågsparkeringar m.m. Genom att avsluta avtalet slipper VGR ytterligare kostnader för indexuppräknning 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 ryms 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

Under december månad 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 2012 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 fler alternativ till Västlänken utredas



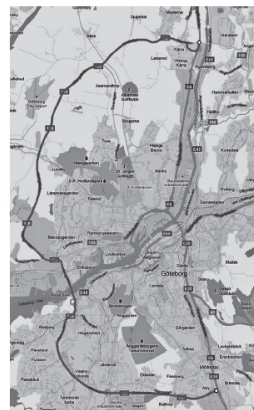
Göta Ringen

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

Trots dåliga geografiska förutsättningar bör vi försöka lösa problemet. Vägvalet har därför lämnat förslaget om en ringled runt Göteborg med namnet Göta Ringen.



Göteborgs nya ringled



Fördelarna är många:

- Trafik leds runt Göteborg och bort ifrån stadskärnan.
- Hisingsleden 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 Angeredsbron
- Det gynnar näringsverksamheter som till exempel Göteborg City Airport
- Ingen lång byggtid och inga större störningar under denna
- Mycket nytta för göteborgarna till en väldigt låg kostnad.

Ringleden kan byggas till en kostnad av 1,2 miljarder kronor, och delar av den har redan påbörjats.

Vägvalet vill Göta Ringen färdigställs



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. Under mer än 50 år har Göteborg byggts som en bilstad. Det är också en av Europas glesast byggda städer. Vidsträckta bostadsområden och stora industriområden med fåtal arbetsplatser är näst intill omöjliga att trafikförsörja med konventionella 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.

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 skall förbli i stadens ägo och att verksamheten skall överföras till en förvaltningsform. Att överföra Spårvägen till regionen kan på sikt äventyra hela spårvagnsdriften.

Den planerade nya spårväghallen på Ringön ska, på samma sätt, drivas av Spårvägsförvaltningen. 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



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.

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



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.

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.

Staden har antagit en ny cykelplan, "Cykelplan för en nära storstad 2015-2025". Planen 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 satsningar på cykel utvärderas så att rätt saker genomförs som är bäst lämpade för cyklisterna



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. 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. Rederiet är uppsagt för avflyttning från Danmarksterminalen utan att nytt alternativt läge har anvisats. Den befintliga Tysklandsterminalen kan knappast hantera båda linjerna. Någon alternativ planering finns inte idag för det område där Masthuggsterminalen ligger och en byggnation på området ligger under alla förhållanden långt fram i tiden. Arrendekontraktet för Masthuggsterminalen bör därför förlängas så att en långsiktig lösning kan planeras utan besvärande tidspress. En utflyttning till ytterhamnen av endera linjen innebär stor risk för att passagerartrafiken avvecklas. 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 630 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 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, dagis, fritids 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 stadsdelsnämnds-reformen 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.

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 i dagsläget 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 skoltid. 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, screentryck mm).

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 ska öka**
- **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

Den svenska skolan får underbetyg i PISA-rapporten (PISA = Programme for International Student Assessment). Våra barn och ungdomar får inte rätt förutsättningar till lärande inför framtiden. Samtidigt ökar skillnaderna mellan olika skolor.

Skolan är en plats för nyfikenhet och kunskap där barn och unga växer som människor. Den främsta och viktigaste uppgiften för skolan är att ge alla elever gedigna kunskaper och lusten att vilja lära sig mer.

Utbildningen ska utgå från varje elevs individuella förutsättningar i en trygg och likvärdig skola. Det innebär att man då säkrar utbildning för elever med särskilda behov.

Vi måste investera mer i kunskap då samhället bygger till stora delar på kunskapsbaserad ekonomi. Vi måste bli bättre på att ta tillvara och förvalta varje människas rätt till utbildning.

Självständig skolförvaltning

Som ett led i avvecklingen av stadsdelsnämnderna vill Vägvalet inrätta en central skolförvaltning. Ansvaret 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.

Vägvalet vill att

- den obligatoriska skolan ska ge alla elever relevant utbildning utifrån varje elevs förutsättningar
- elevers avgångsbetyg ska förbättras
- grundskolans klasser ska ha max 20 elever per lärare
- staden inför en självständig skolförvaltning



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. Den rödgröna majoriteten i Göteborg har valt att inte tillämpa Lagen om Valfrihet (LOV) och betraktar således de äldre som inkompetenta att fatta egna beslut. Detta är en omyndighetsförklaring som inte är värdigt ett samhälle som värnar om alla människors lika värde.

Kvaliteten på omsorgen är avgörande och inte vem som utför den. För att garantera en hög och jämn kvalitet måste en fungerande tillsyn ske mot klara, fastställda riktlinjer. Ett gott bemötande är i alla sammanhang ett grundfundament.

För de som bor kvar hemma är det viktigt att de erbjuds all den hjälp som kan behövas. Förutom allt som hör till vardagen måste också de sociala aspekterna uppmärksammas. Alltför många blir isolerade då benen inte längre bär som de gjorde förr.

Stöd anhängigvården

Såväl den uppsökande verksamheten i hemmet som träffpunkter och andra yttre aktiviteter skall understödjas genom till exempel volontärsarbete. Omsorgen är idag helt beroende av gruppen anhängigvårdare. Dessa utför ofta ett mycket tungt, tidskrävande och på andra sätt påfrestande arbete. En bättre fungerande avlastning är ett exempel på nödvändig åtgärd som måste skapas.

Allt förebyggande arbete skall prioriteras. Särskild uppmärksamhet bör också 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 välja hur de ska få bli vårdade
- anhängigvårdare och volontärer stöds

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 ca 60 000 personer till Universitetet och Högskolorna i Göteborg. Idag finns 9 200 studentlägenheter tillgängliga. Via hjälpsamma göteborgare så kanske man kan inhysa ytterligare 500 personer på olika boenden av varierad kvalitet och pris. Enligt beräkningar från SGS behövs ytterligare 2 000 lägenheter fram till år 2020. Tyvärr saknas den politiska viljan att lösa problemet.

I våra förorter finns det 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 företagens 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



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 och 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 ingen skola ska hindras från att ansluta sig till El Sistema



Göteborgs konsertfestival - en mötesplats genom kultur och gastronomi

I dagens Göteborg förespråkas mångfald och inkludering men hur ofta omsätts detta egentligen i praktiken? Hur inkluderar vi olika människor från våra stadsdelar? Ett sätt är att ta del av varandras kulturer och intressen. Musik och gastronomi brukar vara något som förenar många människor.

Mötesplatser är ett nyckelord som återkommer i otaliga visioner, som grundläggande för att lära känna och skapa förståelse för varandra. Vi har redan idag flera mötesplatser som står rätt tomma stora delar av året och som vi skulle vilja se användes mera.

I Wien anordnas årligen Vienna Film Festival och i år har man dedikerat denna till Wagner och Verdi. Slogan är *"65 days of classical and modern cultural highlights in front of the City Hall in Vienna"*. Från 29 juni till 1 september omvandlas Wiens stadstorg, Rathausplatz, till en unik konserthall utomhus då en 300 m² bioduk sätts upp på stadshuset. Här visas livekonserter inom genre som opera, balett, musikaler, operetter, klassisk musik, jazz, pop och barn. Till detta finns 22 matupplevelser från hela världen.

Tänk er att genomföra detta på Gustaf Adolfs Torg, Götaplatsen eller varför inte Operan som står tom på somrarna. En mötesplats för alla som bor i Göteborg, turister, besökare med flera. Staden lever hela sommaren och festivalen kan kopplas till andra event som till exempel Kulturkalaset. Denna mötesplats skulle också kunna bli Göteborgsoperans och Konserthusets förlängda arm ut till alla i Göteborg. Ett ypperligt tillfälle att förmedla mångfaldig kultur till alla i vår stad. Samtidigt får vi en chans att visa upp våra krögares och eventuella gästkrögares erfarenheter inom gastronomi.

Regn kan vara ett hinder men med alla paraplyautomater och röda stövlar i staden så torde detta inte vara något större problem.

Vägvalet vill utreda möjligheterna att genomföra en liknande festival i Göteborg Stad



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 genomförs en begränsad resa till Väner och Väst Europa.

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.

Vägvalet vill att staden fortsätter sitt engagemang för ostindiefararen Götheborg



En vattensäker kommun

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 bröstsimm och 50 meter ryggsimm. 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 utan simkunskap ses som ett kunskapsmål.

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 2016 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 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
- tillföra 5 miljoner kronor för att säkerställa våra badplatser i Göteborg

Bolag

Göteborg är Sveriges mest bolagstäta 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.

Bolag som till exempel Spårvägen AB och Göteborg Energi AB behöver inte drivas i komplicerade koncernbildningar med flertalet dotterbolag.

Kommunens bostadsbolag skall förbli i kommunal ägo.

Vägvalet vill minska antalet bolag och koncerner

Inköp och Lagen om offentlig upphandling (LOU)

Det ska finnas klara och tydliga riktlinjer att LOU ska vara den främsta riktlinjen för alla bolag och nämnder. Offentlig upphandling regleras klart och tydligt i lagen och ska efterlevas av alla inköpare inom kommunen, såväl i förvaltningar som i kommunala bolag. Den bör ses som det enda självklara alternativet vid alla upphandlingar.

Förfrågningsunderlagen bör anpassas så att även mindre leverantörer har möjlighet att lämna anbud. Villkoren får heller inte vara så komplicerade, och leveranskraven så omfattande, att de i realiteten utesluter ett stort antal möjliga företag och därmed automatiskt begränsar antalet leverantörer.

Staden bör satsa på utbildning för sina inköpare och få bort stämpeln att LOU endast ska leda till billiga alternativ. Kvalitet ska användas som parameter vid upphandling och vara en förutsättning för att kunna bryta avtal som inte efterlevs.

Vägvalet vill skärpa kraven på offentlig upphandling i staden

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 59 % mellan 2013 och 2014 till svindlande 144 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. Dock 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 som tagits fram 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
- 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.

Flera miljövinster uppstår:

- mängden återvunnet material ökar
- de skräpiga och bullriga 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 kunna 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.

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 högskatteskommun, 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. Stadens ekonomi har länge varit ansträngd och endast genom att upplösa en stor fastighetsreserv lyckades man förra året få positiv soliditet. 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 2016 uppskattar vi till 1 750 Mkr. 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 2016 blir 1 750 Mkr

Budget 2016

Inkomster (tkr)	2016
Kommunalskatter	28 452 300
Skattesänkning 10 öre	-102 000
Finansiellt netto	349 000
Totalt	28 699 300

Stadsdelsnämnder (tkr)	2016
Angered	2 849 385
Askim Frölunda Högsbo	2 458 470
Centrum	1 502 995
Lundby	1 506 960
Linnéstaden Majorna	1 920 259
Norra Hisingen	2 046 870
Västra Göteborg	2 188 200
Västra Hisingen	2 422 350
Härlanda Örgryte	1 889 055
Östra Göteborg	2 485 665
Resursnämnd	205 328
Gemensamt	388 500
Totalt	21 864 037

Facknämnder (tkr)**2016**

Byggnadsnämnden	102 600
Fastighetsnämnden	42 500
Färdtjänstnämnden	194 310
Idrotts- och föreningsnämnden	334 746
Kommunledning	297 100
Nämnden för Konsument- och medborgarservice	23 000
Kulturnämnden	377 400
Lokalnämnden, överskott	-150 000
Miljö- och klimatnämnden	51 000
Intraservice	16 800
Park- och naturnämnden	214 914
Sociala resursnämnden	490 000
Trafiknämnden	378 010
Utbildningsnämnden	1 601 400
Valnämnden	1 300
Vuxenutbildningsnämnden	498 780
Överförmyndarnämnden	14 000

Ekonomiska ramar för särskilda budgetposter (tkr)

Arkivnämnden	18 100
Business Region Göteborg AB	7 000
Fastighetsnämnden, transfereringar	62 000
Idrotts- och föreningsnämnden, studieförbunden	31 620
Räddningsförbundet	316 400
Överförmyndarnämnden, arvoden	0
Revisorskollegiet	31 620
Totalt	4 954 600

Vägvalets egna justerade budgetposter (tkr)**2016**

Trafiknämnden, eftersatt gatuunderhåll	100 000
Idrotts- och föreningsnämnden, livräddare/badvärdar	5 000
Ostindiefararen Göteborg	1 000
Totalt	106 000

Kommuncentrala poster (tkr)	2016
Västtrafik	319 300
Underhåll lokaler	175 000
Miljöprogram	42 000
Assistansersättning	222 000
Försäkringspremie	56 000
Totalt	814 300

Återförda avsättningar (tkr)	2016
Utvecklingsfond	110 000
E20	20 000
Nedsänkning E45	394 000
Götalandsbanan	19 000
Totalt	543 000

Resultaträkning (tkr)	2016
Inkomster	28 699 300
Återförda avsättningar	543 000
Stadsdelar, nettokostnader	-21 864 037
Facknämnder, särskilda budgetposter	-4 954 600
Vägvalets egna justerade budgetposter	-106 000
Kommuncentrala poster	-814 300
Avskrivningar	-940 000
Överskott	563 363

Investeringsplan (tkr)	2016
Fastighet	50 000
Idrott	100 000
Lokal förskola	200 000
Grundskola	500 000
Äldreboende	20 000
LSS	134 000
Vattenverket	300 000
Park och natur	46 000
Trafik	400 000
Totalt	1 750 000



VÄGVALET

Göteborgs Stads Granskningskommission:

“Ett undantag är partiet Vägvalet, som är nytt,
tar saker och ting på allvar, läser dokumentation
noggrant och argumenterar ordentligt”

Kontakta oss, vi lyssnar.



vagvaletgbg.se



0730-94 95 91



nejträngselskattgbg.se