



Göteborg Budget 2013



VÄGVALET

Göteborg
Budget 2013



Göteborg Budget 2013
Vägvalet

Bild omslag: Christos Poulourtzidis
christospoulourtzidis@gmail.com, xristos_p@live.com

Innehåll

Från kampanjorganisation till fullmäktigeparti	5
Ekonomi	6
Den ekonomiska utvecklingen.....	6
Göteborgs ekonomi	7
Skattenivå.....	7
Möjligheternas Göteborg?	8
Skattesänkning.....	9
Medfinansiering	9
Samhällsekonomiska kalkyler	10
Företagsklimat.....	10
Regionförstoring	10
Trafik.....	11
Tågtunneln	11
<i>Lönsamhet.....</i>	<i>11</i>
<i>Kapacitetsbrist?.....</i>	<i>11</i>
<i>Likviditet</i>	<i>11</i>
<i>Lånekostnad.....</i>	<i>11</i>
<i>Begränsad nytta</i>	<i>12</i>
<i>Tekniska risker</i>	<i>12</i>
<i>Problem under byggtiden</i>	<i>12</i>
<i>Fastighetsskador</i>	<i>12</i>
<i>Oönskad stadsförändring</i>	<i>12</i>
<i>Okalkylerade utgifter</i>	<i>12</i>
<i>Oförutsägbara kostnadsökningar</i>	<i>12</i>
<i>Framtida behov?</i>	<i>13</i>
Västlänk 2021.....	13
Trängselskatt.....	14
Göteborgs Kollektivtrafik	17
Underhåll av stadens infrastruktur.....	17
Göta Ringen	18
Göta Älvbron	19
Stadsdelsnämnder	20
Barnomsorg	21
Flexibla öppettider	21
Tak på barngrupperna.....	21
Fritidsverksamhet	22
Skola	23
Äldreomsorg	24
Studentbostäder	25
Kultur	26
Medborgarperspektivet	27
Bolag	28
Inköp och Lagen om offentlig upphandling (LOU).....	28

Miljö	29
Återvinning	29
Avfallskvarn	29
Kompostering	29
Budgetprocessen	30
Investeringsplaner	30
Budget 2013	32

Från kampanjorganisation till fullmäktigeparti

Partiet Vägvalet bildades för att motverka, och helst förhindra, att trängselskatt införs i Göteborg. Detta är för oss fortfarande en prioriterad uppgift. Vår politik är därför främst fokuserad på olika trafikfrågor, men vi har breddat vår verksamhet och lämnar nu även förslag på de flesta politiska områden.

Vägvalet som parti är sprunget ur ett medborgarengagemang som uppstod då de politiska partierna valde att ignorera opinionen i trängselskattefrågan.

Vi vill involvera medborgaren i stadens framtid och därför har vi stort fokus på medborgarperspektivet. 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 bara producera mängder av visioner som aldrig förverkligas. Vi måste skapa realistiska planer som är genomförbara inom överskådlig tid.

Endast tillsammans skapar vi ett Göteborg för framtiden.

Göteborg 2012-06-01

Theo Papaioannou
Partiledare

Tom Heyman
Vice Partiledare

Håkan Andersson
Partisekreterare



Sara Nordqvist, Sjuksköterska

“Varför får jag en skattehöjning på 14 procent?”

räknautträngselskatten.se

Vill du veta mer om Vägvalet så hittar du mer om oss på nätet:

vägvaletgbg.se
nejträngselskattgbg.se
youtube.com/vagvaletgbg
bambuser.com/vagvalet

Ekonomi

Den ekonomiska utvecklingen

Sveriges ekonomi står sig väl i en internationell jämförelse, men den ekonomiska osäkerheten inför framtiden är i år ovanligt stor. De flesta länder i OECD-området har stora finansiella underskott och alltför stor statsskuld. Ekonomiska problem i vår omvärld kommer även att påverka vår utveckling.

Arbetslösheten har blivit ett av vår tids största problem och den har, i många länder, nu nått nivåer som dagens generation aldrig tidigare har upplevt, något som kan leda till svåra sociala problem. Även i Sverige är arbetslösheten på en historiskt hög nivå på ca 8%, men i vissa områden är den mångdubbelt större. Detta är kanske vår största politiska utmaning inför de kommande åren.

Olika "framtidskonsulter" ger gärna en alltför glättad bild av utvecklingen. Det är tveksamt om man idag kan säga att ökat välstånd är en världsomfattande trend, en uppgift som refereras i stadens budgetanvisning. Flera europeiska länder har idag ekonomier i fritt fall, där är det för många inte längre en fråga om ökat välstånd utan om överlevnad för dagen. I USA har andelen extremt fattiga fördubblats under de senaste 10 åren, i vissa delstater saknas likvida medel för löneutbetalningar och utdelningen av matkuponger har aldrig tidigare varit större.

Även om vinterns akuta kris har kunnat dämpas så finns skuldproblemen kvar och de kommer att påverka även vår ekonomi under många år.

I Sverige har barnfamiljernas ekonomi visserligen förbättrats under 2000-talet, men utvecklingen vände år 2007 och för år 2009 konstaterar Rädda Barnen i sin undersökning att det skett en ganska kraftig försämring. Troligen har denna utveckling fortsatt även under 2010 och 2011. Rädda Barnens undersökning bekräftar också den stora skillnaden i levnadsstandard mellan de olika stadsdelarna i Göteborg.

Framtiden för stora delar av befolkningen är delvis en helt annan än den som beskrivs i budgetunderlagets konsultrapport.

Göteborgs ekonomi

Ekonomi i Göteborg är inte i balans. Utgifterna ökar snabbare än inkomsterna, en utveckling som i längden inte är hållbar. Det överskott som skapades för några år sedan av den senaste skatthöjningen försvinner nu gradvis och om kostnadsutvecklingen inte kan fås under kontroll kan balanskravet snart inte längre uppnås och då följer nya skatthöjningar. 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:

- barnomsorgen uppfyller inte lagstadgade minimikrav
- skolorna håller inte en acceptabel standard
- äldreården har stora brister
- ett omfattande underhållsproblem finns för gator och anläggningar

Den bild som majoriteten presenterar stämmer dåligt med verkligheten.

Skattenivå

Göteborg är numera en högskattekommun. En normalinkomsttagare betalar nu flera tusen kr mer i kommunalskatt i Göteborg jämfört med t.ex. Kungsbacka och runt 10 000 kr 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 återinföras.

Vägvalet vill att skatteuttaget inte skall överstiga riksgenomsnittet

Möjligheternas Göteborg?

Göteborg har idag en kommunalskatt på 32 kr. Väl över riksgenomsnittet och långt över de 30 kr som var maxbeloppet i den stora skatteuppgörelsen på 1990-talet.	Utdebitering	32:00
Nästa år införs trängselskatt i Göteborg. Alla drabbas inte, men för många motsvarar trängselskatten en kommunalskattehöjning med 3-4 kr.	Trängselskatt	3:50
Regionen planerar en skattehöjning för kommande år för att täcka akuta underskott i sjukvården och ökade kostnader för kollektivtrafiken.	Regionhöjning	0:25
Den planerade utökningen av kollektivtrafiken måste också betalas.	K2020	1:30
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		50:30

Med bibehållen statlig skattenivå på 20% 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 eller på lokal nivå.

Skattesänkning

Som ett led i skatteanpassningen till riksgenomsnittet föreslår Vägvalet en sänkning av uttaxeringen för 2013 med 10 öre.

Inkomsterna minskar då med drygt 100 miljoner kr.

Motsvarande besparing genomförs på kommuncentrala poster.

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

Medfinansiering

När vägarna förstatligades på 1940-talet beslöt man 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 början av 2000-talet 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.

Vägvalet vill inte medverka till medfinansiering av statlig infrastruktur

Samhällsekonomiska kalkyler

För att underlätta den statliga prioriteringen av olika trafikprojekt utvecklades ett system med "samhällsekonomiska kalkyler" för alla trafikinvesteringar. "Nyttor" för företag och allmänhet beräknades och ställdes mot kostnaderna för investeringen. Grundkravet var att "nyttorna" skulle överstiga kostnaderna.

På senare tid har detta system kommit i vanrykte. Helt olönsamma projekt kan plötsligt tillföras fiktiva och odefinierade nyttovärden och därmed lyftas fram i prioriteringsordningen – trots att de aldrig borde genomföras. Resultatet blir stora felinvesteringar och dryga extrakostnader som drabbar skattebetalarna

Vägvalet vill att korrekta samhällsekonomiska kalkyler används i planeringen

Företagsklimat

Svenskt Näringsliv har nyligen publicerat sin stora jämförande undersökning av svenska kommuner. Göteborg hamnar på en föga imponerade 127:e plats, en avsevärd försämring från föregående års 97:e plats. Det är även långt under Stockholm (23) och Malmö (61). Göteborg får dålig placering när det gäller attityd, service, regelverk, konkurrensförhållanden och kommunalskatt, frågor som i hög grad beslutas politiskt. Däremot framstår infrastrukturen inte som något stort problem. 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 företags- och boendeklimatet 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 samhällsenlig servicenivå.

Långa pendlingsresor är inget självskrivet mått på ökad välfärd och "regionförstoring" innebär också ökad bilpendling, något som av andra anledningar inte är önskvärt. Tron att detta skall kunna lösas med kollektivtrafikutbyggnad är ett önsketänkande.

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

Trafik

Tågtunneln

Den planerade tågtunneln till Haga (Västlänken) är kanske det främsta exemplet på hur en felprioritering har tillämpats. Tunneln kan inte finansieras med nuvarande investeringsramar och kalkylen innebär att för varje investerad krona förloras ytterligare två. Den är ett av de mest olönsamma projekt som någonsin planerats.

Trots det motiveras beslutet med helt fiktiva och ospecificerade nyttoelopp.

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 finns har beräknats till ca 8 miljarder kr. Kostnaderna ligger redan idag på 20 miljarder kr, men blir troligen avsevärt större med tanke på det komplexa bygget, gapet mellan "nyttor" och kostnader blir då än större!

Kapacitetsbrist?

Tunneln har motiverats med kapacitetsbrist på Göteborgs Central, något som aldrig har kunnat styrkas. Järnvägen har kapacitetsproblem i Västsverige - främst på västra stambanan mellan Alingsås och Göteborg – men tunneln löser inte det problemet.

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 slutfört och de planerade banorna till Backa och Norra Älvstranden blir aldrig byggda.

Lånekostnad

Arbetet med tunneln förutsätts bli lånefinansierat i stor utsträckning. Kostnaderna för lånet skall betalas av trängselskatten. I ett senare läge med snabb ränteökning kan den verkliga räntekostnaden snart överstiga kalkylräntan. Inga reserver för detta finns i kalkylen.

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.

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 tre jättelika schakt att spärra av staden, utmed Älvstranden, Allén/Hagaparken och Örgrytevägen. Ingen har ens försökt beskriva hur trafikproblemen i staden ska kunna lösas under byggtiden.

Fastighetsskador

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

Oönskad stadsförändring

Risken är stor att en ny station i Haga framtvingar en "modernisering" av både Haga och Vasastaden. Den stora investeringen kan utlösa krav på en hårdare exploatering av innerstaden. I Stockholm jämnades hela den gamla centrala 1700-tals bebyggelsen med marken när tunnelbanan byggdes. Samma utveckling kan förutses i Göteborg.

Okalkylerade utgifter

Eftersom tunneln passerar genom stadens centrala delar kan extra kostnader och ytterligare förseningar tillkomma för fornminnesutgrävningar. Inte heller detta finns 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 20 år. Ingen vet hur behoven ser ut då och i efterhand kan Västlänken visa sig bli ett formidabelt fiasko.

Vill du veta mer se vagvaletgbg.se/fragor-och-svar.

Vägvalet vill slopa den planerade tågtunneln till Haga

Västlänk 2021

Samma funktion som man vill uppnå med Västlänken (genomgående tåg) kan erhållas med en vändslinga, idag kallad Västlänk 2021, vid Centralstationen. Detta förslag har förts fram som ett bättre och enklare alternativ men har aldrig utretts.

Västlänk 2021 kan delas upp i två etapper. Etapp 1 är en pendeltågsslinga ovan mark vid Centralstationen som beräknas kosta ca 3 miljarder kronor. Etapp 2 är en förstärkning av spårkapaciteten i sydlig riktning förbi Gårda och Lisebergsstationen som, även den, beräknas kosta ca 3 miljarder. Etapperna kan genomföras var för sig i den mån behoven uppstår.

Etapp 1 kan stå redo 2020, lagom till Göteborgs 400-års jubileum.

Västlänk 2021 kan bli ett projekt, som de flesta göteborgare skulle kunna ställa sig bakom med siktet på detta jubileum.

Utredningen beräknas kosta ca 20 miljoner kronor.

Vägvalet vill genomföra utredningen av Västlänk 2021

Trängselskatt

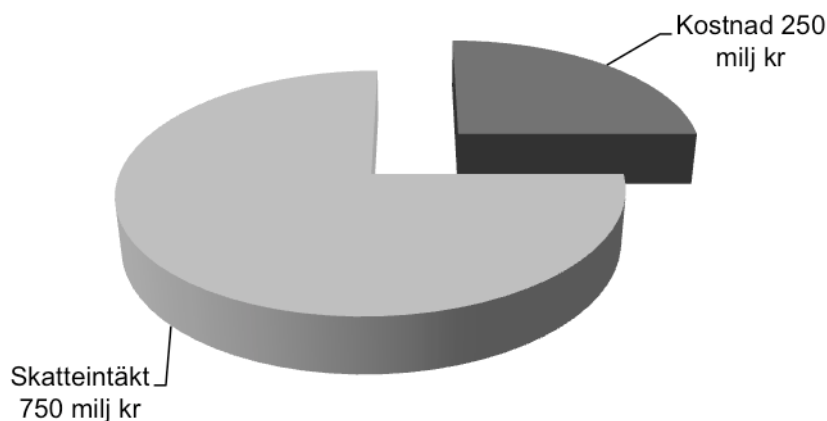
Trängselskatten är en ny "statlig" skatt som kommer att drabba göteborgsregionens invånare. Skatten beräknas 2013 bli drygt 1 miljard vilket är åtskilligt mer än den motsvarande skatt som idag tas ut i den större och rikare stockholmsregionen.

Själva systemet kostar ca 1 miljard kr att bygga. Ett nytt IT-system kostar dessutom ca 250 miljoner kr.

Intäkterna från trängselskatten blir ca 1 miljard kr per år. Netto skall skatten generera ca 750 miljoner kr per år i intäkter sedan kostnaden på ca 250 miljoner är borträknad.

Totalt ska trängselskatten tillföra 14 miljarder under 25 år men då är systemets egenkostnad på 6 miljarder inte inräknad.

Skatteintäkt och kostnad trängselskatt per år



Skatten är orättvis och drabbar medborgaren slumpmässigt, beroende på bostadsadress och arbetsplats. Hårdast drabbas de barnfamiljer som tvingas till komplicerade dagliga logistiska transportlösningar för att klara Göteborgs illa fungerande barnomsorg. 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?

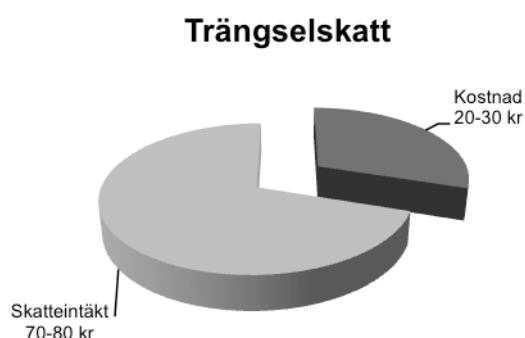
I nedanstående tabell finns en detaljerad jämförelse mellan olika lönenivåer.

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 året. Avvikelse p.g.a. uppnådd pensionsålder, reseavdrag och bilförmån hanteras inte i beräkningen.

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 svåradministrerad. Kostnaden för administrationen uppgår till ca 20-30 % av det inkasserade beloppet vilket kan jämföras med 0,57% i det vanliga skattesystemet.



Skatten kan inte tas ut på utländska fordon och snedvrider därmed konkurrensen.

Skatten är avdragsgill i deklARATIONEN om man har använt bil för resor till och från arbetet, avståndet är minst fem kilometer och om man tjänar minst två timmar sammanlagt per dag för fram- och återresan, jämfört med att åka kollektivt. 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 (t.ex. elbilar) eftersom totalkostnaden för bilägandet ökar.

Tullstationernas kameror kan ifrågasättas ur ett integritets- och övervakningsperspektiv.

Vill du veta mer se vagvaletgbg.se/fragor-och-svar.

Vägvalet vill avskaffa trängselskatten

Göteborgs Kollektivtrafik

Planeringen för kollektivtrafiken grundas på en utredningsrapport benämnd K2020 med målsättningen att andelen resenärer år 2025 skall vara 40 %. Detta gäller idag för Stockholms innerstad men för Göteborg är detta mål orealistiskt. Under mer 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.

Kollektivtrafiken i Göteborg sköts nu av Västtrafik. Bolaget har blivit en stor och byråkratiskt koloss som varken resenärer eller personal kan påverka. Resorna är dyra och man har ett tungarbetat och obegripligt taxsystem. Stadens interna kommunikationer är en viktig faktor som inte bör överlåtas till ett stort regionalt företag baserat i Skövde. Länstrafikmonopolet har nu upphört att gälla och Göteborg bör därför återta kontrollen och organisera tätortstrafiken i egen regi.

Vägvalet vill att Göteborg sköter sin egen lokala kollektivtrafik

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 avvecklas och 20 miljoner kr tillförs Park och Natur för underhållsåtgärder.

Vägvalet vill

- tillföra 200 miljoner kr för att förbättra underhållet av stadens infrastruktur
- avveckla projektet Trygg vacker stad

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.

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 t.ex. 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.

Vägvalet vill genomföra en utredning av Göta Ringen

Göta Älvbron

En ny bro över Göta Älv har diskuterats i flera år utan att beslut har kunnat fattas. Sjöfartens krav på segelfri höjd och trafikplanerarnas krav på ostörd trafik har på ett osakligt sätt kommit att dominera debatten.

Det stora problemet för sjöfarten är inte Göta Älvbron utan de två järnvägsbroar som kommer att ligga lite högre upp i älven.

Så länge bron är öppningsbar är heller inte skillnaden mellan 10 och 13 meter avgörande. För anslutningarna blir däremot skillnaderna betydande om brohöjden blir mer än 10 meter. Stadens centrala delar får inte förvandlas till ett ormbö av olika ramper och vägkonstruktioner.

Vägvalet vill att Göta Älvbron planeras för 10 meters höjd

Stadsdelsnämnder

Tanken med stadsdelsnämnder var 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. Man har tappat de samordningsfördelar som fanns med de centrala nämnderna och det är svårt att utvärdera den verksamhet som bedrivs. Istället har man fått nya gränsdragningsproblem mellan stadsdelarna och olika regeltolkningar - något som strider mot likabehandlingskravet. De ständigt återkommande ekonomiska kriserna i stadsdelarna visar att systemet inte fungerar.

Stadsdelarna styrs med en svårtolkad ekonomisk fördelningsnyckel. Nationella jämförelser visar att den kommunala servicen i Göteborg är undermålig. Vägvalet vill återföra de tidigare facknämnderna och återupprätta en konventionell kommunal budgethantering.

Vägvalet vill avveckla stadsdelsnämnderna

Barnomsorg

Trots många vackra deklamationer om "barnperspektiv" i all kommunal planering så uppfyller Göteborg inte kraven på en god och tillgänglig förskoleverksamhet. Kommunen misslyckas idag i flera fall att enligt lag erbjuda barnomsorg "utan skäligt dröjsmål" d.v.s. cirka 4 månader.

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 tillför 100 miljoner kronor för att förbättra barnomsorgen

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

Den öppna fritidsverksamheten är en viktig del i det öppna samhället. Ungdomar behöver för sin utveckling till socialt kompetenta vuxna, utforska och träna sig själva utanför den egna familjen och fria från skolans begränsningar. I samhället saknas offentliga arenor där ungdomar kan mötas.

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 gratis aktiviteter. Kulturskola, idrott och 4H-gårdar kan vara exempel på aktiviteter som kan erbjudas.

Vägvalet vill att

- **alla barn upp till 13, oavsett var i Göteborg de bor, ska erbjudas plats i ett fritidshem eller i en fritidsklubb**
- **staden i större utsträckning samarbetar och stöttar föreningslivet i framtagandet av aktiviteter som kan erbjudas barn och ungdomar**

Skola

För femte året i rad sjunker avgångsbetygen i nian och allt färre är behöriga till gymnasieskolans nationella program. 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.

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.

Grundskolans elevantal bör inte överstiga mer än 25 elever.

Vägvalet vill att den obligatoriska skolan ska ge alla elever relevant utbildning utifrån varje elevs förutsättningar

Äldreomsorg

All omsorg om äldre måste vara baserad på individuella behov och önskemål. Ett gott bemötande är i alla sammanhang ett grundfundament. Vidare måste individen betraktas som en fullvärdig person med möjlighet att själv få göra egna val där så är möjligt.

Kvaliteten på omsorgen är avgörande och inte vem som utför den. För att garantera en hög och jämn kvalitet måste en välfungerande tillsyn ske mot klara fastställda riktlinjer. Allt förebyggande arbete skall prioriteras.

Särskild uppmärksamhet bör också ägnas åt frågor som berör bemanningstäthet, läkartillgång, kost och boenden i olika former.

Omsorgen är idag helt beroende av gruppen anhörigvårdare. Anhörigvårdarna 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.

Vägvalet vill att alla äldre i Göteborg blir betraktade som myndiga medborgare och att de får en värdig ålderdom

Studentbostäder

I Göteborg Stad finns flera internationella företag men också många lokala företag som söker välutbildad arbetskraft. Enbart för de båda Volvobolagen saknas det ca 1500 ingenjörer. 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 på olika boenden av varierad kvalitet och pris. Enligt beräkningar från SGS behövs det 2000 lägenheter fram till år 2015 och ytterligare 2000 fram till år 2020. Fram till år 2013 kommer endast 160 boenden vara klara. 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 även att staden blir initiativtagare och ekonomisk garant för nybyggnation av studentlägenheter även utanför den centrala staden.

Vägvalet vill utreda byggnation av studentbostäder i t.ex. 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 och tillgången till kultur bör därför 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 mycket 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 förutsättningarna 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**

Medborgarperspektivet

Medborgarperspektivet i Göteborg Stad måste förbättras. Den 1 januari 2011 ändrades grundlagen 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 t.ex. vara en tjänsteman på kommunen (Folkinitiativvägledaren) som handlägger initiativet. Det kräver också att fullmäktige och folkvalda engagerar sig i dialogen med medborgarna.

När Göteborgs Stad skakas av mutskandaler, korruption och folkets misstro mot politiken ligger det förstärkta folkinitiativet i tiden. Det skapar en plattform mellan medborgarna och politiken. Göteborg behöver skapa en ny "Göteborgsanda" där ALLA, folkvalda som medborgare, känner sig delaktiga. Detta kan uppnås av det förstärkta folkinitiativet.

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 utveckla medborgarperspektivet



Den 8 december 2010 kl. 12.00 på Börsen lämnades namnlistorna över till dåvarande kommunfullmäktiges ordförande, Rolf Lindén. Totalt lämnades 28 600 underskrifter varav 22 900 göteborgare. I samband med detta överlämnade även Vägvalet en motion med krav på folkomröstning om trängselskatten i Göteborg.

Den **14 april 2011** röstades folkomröstningen ned av Göteborgs kommunfullmäktige.

(73 mot, 6 för och 2 ledamöter avstår)

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.

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 Stadsbyggnadsnämnden.

Bolag som t.ex. 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)

I och med mutskandalerna inom Göteborg stad är det viktigt att kommunen markerar att detta är oacceptabelt. Handlingsplanen som tagits fram bör därför innehålla klara och tydliga riktlinjer där LOU bör vara den mest framstående riktlinjen för alla bolag och nämnder. Offentlig upphandling regleras klart och tydligt i lagen och borde efterlevas av alla inköpare inom kommunen, såväl i förvaltningar som i kommunala bolag. Den bör ses som det enda självklara alternativet vid alla upphandlingar.

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

Miljö

Vägvalet vill uppmuntra till att fler komposterar och återvinner. För att lyckas med detta måste det vara enkelt, trevligt och roligt att sopsortera och återvinna.

Återvinning

Nuvarande återvinningsstationer ska stängas. Närmiljön runt återvinningsstationerna upplevs ofta som skräpig och bullrig. Återvinning upplevs idag som besvärligt eftersom det kräver lagringsutrymme i bostaden och därefter ofta biltransport till återvinningsstationen. Det finns idag effektiva system för hämtning av återvinning vid bostaden.

För att uppmuntra återvinning ska antalet fria besök av återvinningscentralerna ökas till ett per månad. Då ökar antalet besök med mindre mängd återvinning som annars skulle hamnat i soporna som restavfall. Göteborgs grannkommuner tillåter fler fria besök än Göteborg. Härryda kommun har obegränsat antal fria besök.

Vägvalet vill att återvinning (glas, plast, metall, papper, kartong) hämtas vid bostaden, både för flerfamiljshus och villor samt att antalet fria besök på återvinningscentralerna ska ökas från 6 till 12 per år

Avfallskvarn

Avfallskvarn är ett bra komplement till kompostering. Reningsverken ska ta tillvara avfallet för att t.ex. kunna tillverka biogas. Avfallskvarn ska inte ersätta hämtning av kompost vid bostaden.

Vägvalet vill att avfallskvarn i köket tillåts

Kompostering

Idag hamnar mycket trädgårdsavfall i, till bostaden, närliggande park- och naturområden istället för i komposten.

Vägvalet vill att trädgårdsavfall ska hämtas i den kompost som redan idag hämtas vid bostaden

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 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 samtliga fullmäktigeledamöter

Investeringsplaner

Investeringsplanen för kommande period innebär en kraftig ökning av upplåningen jämfört med de senaste åren och nettoskulden beräknas öka kraftigt.

Med en stigande ränta blir räntekostnaden mångdubblad och dessa kostnader kan bara betalas med ytterligare höjningar av en redan hög kommunalskatt. Investeringsplanerna måste granskas mer ingående och investeringar som inte är absolut nödvändiga måste senareläggas.

Vägvalet vill kraftigt reducera investeringsplanen



Budget 2013

Inkomster (tkr)	2012	2013
Kommunalskatter	-	21 379 000
Skattesänkning 10 öre	-	-102 000
Inkomstutjämning	-	2 653 000
Finansnetto	-	0
Kostnadsutjämning	-	-507 000
Regleringsavgift	-	152 000
LSS utjämning	-	40 000
Fastighetsavgift	-	730 000
Tomträttsavgäld	-	283 150
Inkomstprognos maj 2012	-	150 000
Totalt *	24 388 000	24 778 150

* I 2012 års budget saknades specifikation av inkomsterna och presenterades då endast som en total summa

Stadsdelar (tkr)	2012	2013
Angered	2 347 020	2 498 200
Askim Frölunda Högsbo	1 944 630	2 105 900
Centrum	1 232 874	1 313 800
Lundby	1 139 238	1 258 600
Linnéstaden Majorna	1 606 908	1 713 800
Norra Hisingen	1 626 390	1 776 500
Västra Göteborg	1 777 146	1 919 000
Västra Hisingen	1 827 942	2 036 000
Härlanda Örgryte	1 596 504	1 682 300
Östra Göteborg	1 913 316	2 097 000
Resursnämnd	170 595	181 450
Gemensamt	25 500	0
LSS	89 760	90 000
Befolkningsförändring	168 000	0
Förskolesatsning	200 000	100 000
Totalt	17 640 323	18 772 550

Facknämnder (tkr)	2012	2013
Byggnads	94 200	82 518
Fastighets	34 782	38 862
Färdtjänst	185 334	208 692
Idrotts	281 826	305 694
- Studieförbund	31 824	31 824
Kommunledning	296 100	302 022
Konsument	19 200	22 032
Kultur	255 714	306 714
- Biblioteket	0	32 000
Lokalnämnden, överskott	-133 008	-150 000
Miljö	41 922	47 736
Park	130 968	198 296
- Keillers	561	561
Social	395 454	414 426
Trafik	403 308	413 916
- Eftersatt gatuunderhåll	200 000	200 000
Utbildning	1 462 986	1 483 182
Val	1 250	1 250
Vux	370 158	381 582
Överförmyndare	14 484	16 014
- Arvoden	12 444	11 400
Vatten, överskott	-700	-700
Kretslopp, överskott	-16 000	-16 000
- Trygg och vacker	47 328	0
Arkiv	15 504	16 500
BRG	9 690	9 690
- Fastighetsnämnden transfer	53 550	53 550
Göteborg & Co	89 454	100 674
Revisorskollegiet	0	27 000
Räddningsförbundet	293 148	301 002
Västtrafik	282 800	282 800
Totalt	4 874 281	5 123 237

Resultaträkning (tkr)	2012	2013
Inkomster	24 388 000	24 778 150
Stadsdelar, nettokostnader	-17 640 323	-18 772 550
Facknämnder, nettokostnader	-4 874 281	-5 123 237
Överskott	1 873 396	882 363
Investeringar	-1 400 000	-850 000
Överskott	473 396	32 363
Kommunstyrelsen reserv	-400 000	0
Netto	73 396	32 363



Sara Nordqvist, Sjuksköterska

“Varför får jag en skatte-
höjning på 14 procent?”

raknautrangskatten.se

Vill du veta mer om oss?

vagvaletgbg.se

nejtrangskattgbg.se

youtube.com/vagvaletgbg

bambuser.com/vagvalet



VÄGVALET