



GÖTEBORG  
BUDGET 2012  
VÄGVALET

## 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 även breddat vår verksamhet och lämnar nu även förslag på alla politiska områden.

### **Trängselskatt**

Vi anser att trängselskatten är felaktig av följande skäl:

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 skatt som idag tas ut i den mycket större och rikare stockholmsregionen.

Skatten 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.

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 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 vilket innebär att stora delar av det kommunala skatteunderlaget försvinner, 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. Normalt är datainspektionen ovillig att bevilja tillstånd till kameraövervakning, men i detta fall sopas sådana frågeställningar under mattan.

**- Vägvalet vill avskaffa Trängselskatten**

## ***Trängselskatt ur ett statligt perspektiv***

Den ekonomiska återhämtningen har gått fortare än förväntat i Sverige. Tillväxten är rekordstor och statens löpande finanser kommer troligen redan i år att uppvisa överskott. Till detta skall läggas statens aktieförsäljningar och sammantaget beräknas statens överskott innevarande år bli 99 miljarder och 68 miljarder för år 2012. Statsskulden sjunker då till under 30 % av BNP.

Den snabba skuldminskningen skapar problem med överlikviditet hos staten och det blir svårare att hantera av den statliga obligationsportföljen. Att då tillföra ytterligare skattemedel till statskassan är kontraproduktivt.

Statens utgifter skall placeras under budgettaket. Att lyfta taket och därmed medge större utgifter kan lösa en del av likviditetsproblemet men skapar då samtidigt inflationsförväntningar och ett trovärdighetsproblem för den ekonomiska politiken.

För investeringen i själva betalsystemet har Staten nu valt den sämsta tänkbara lösningen, nämligen att låta Trafikverket låna direkt i Riksgälden för sina utgifter. Med myndigheten i Riksgälden kringgår man bestämmelserna i budgetlagen. Metoden kan möjligen vara en lösning i begränsad omfattning i en lågkonjunktur men nu genomförs lånen i en kraftigt växande konjunktur - dessutom med en snabbt ökande räntekostnad. Detta är en finansiellt förkastlig metod.

### **- Vägvalet vill begränsa Trafikverkets lånemöjligheter i Riksgälden**

## ***Tågtunneln***

Den enda anledningen till förslaget om trängselskatt är det extremt dyra förslaget om en tågtunnel under centrala Göteborg.

Den planerade tågtunneln (Västlänken) är tänkt att gå i en båge från Centralen via Vasastaden och Korsvägen. Den kan inte finansieras med nuvarande investeringsramar. Vi anser inte att detta projekt skall genomföras av följande skäl:

Redan de första samhällsekonomiska kalkylerna som gjordes visade att projektet var ett av de mest olönsamma som dåvarande Banverket hade räknat fram. Redan då var nettokvoten -1,5. Ett projekt med så dålig lönsamhet skall inte genomföras. Efter denna kalkyl har kostnaderna för projektet ökat kraftigt och därmed har lönsamheten ytterligare försämrats.

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

Samma funktion som man vill uppnå med tunneln (genomgående tåg) kan erhållas med en slinga runt nuvarande stationsområdet för fraktion av kostnaden och med förhållandevis kort byggtid. Denna lösning är fullt tekniskt genomförbar men har aldrig utretts.

Tunneln kommer att sluka alla tillgängliga investeringsmedel under lång tid. Andra angelägna trafiklösningar kan då inte genomföras. Det tidigare stora projektet - Kringen - blir aldrig slutfört och de planerade banorna till Backa och Norra Älvstranden kommer aldrig till stånd.

Arbetet med tunneln kommer i stor utsträckning att lånefinansieras. Kostnaderna för lånet skall betalas av trängselskatten. I ett läge med snabb ränteökning kan den verkliga räntekostnaden snart överstiga kalkylräntan. Inga reserver finns i kalkylen.

En enda ytterligare station tillkommer som placeras i Haga. Det är en plats med relativt få boende och få arbetsplatser. Anslutningarna till övrig kollektivtrafik är dåliga. Nyttan av tunneln blir därför ringa.

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.

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 då skall kunna lösas.

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

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

Riskerna med skenande kostnader i ett projekt av denna storlek är uppenbara. Möjligheten att ändra sig mitt byggfasen är i praktiken omöjlig. Riksrevisionen har konstaterat att trafikverkens stora projekt nästan alltid spränger kostnadsramarna.

Den påstådda nyttan med Västlänken infrias först om 20 år. Ingen vet behoven ser ut då och i efterhand kan Västlänken visa sig bli ett bli formidabelt fiasko.

**- Vägvalet vill skapa billigare och bättre alternativ för järnvägstrafiken**

## ***Regionförstoring***

Mycket 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 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 samhällsservicenivå.

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**

## **Företagsklimat**

Svenskt Näringsliv har nyligen publicerat sin stora jämförande undersökning av svenska kommuner. Göteborg hamnar på en föga imponerade 97:e plats, en avsevärd försämring sedan förra mätningen och långt under Stockholm (31) och Malmö (51). 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.

Tidningen Fokus har gjort en liknande undersökning om bästa boendekommun. Där hamnar Göteborg på 196 plats, visserligen en uppryckning från förra årets bottennotering men ändå en markering om att något måste göras.

**- Vägvalet vill förbättra företags- och boendeklimatet i Göteborg**

## **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 glesaste byggda städer. Stora bostadsområden och stora industriområden med fåtal arbetsplatser är näst intill omöjliga att trafikförsörja med konventionella dieslbussar. 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.

Den lokala 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 överlätas till ett stort regionalt företag baserat i Skövde. Länstrafikmonopolet upphör nu att gälla och Göteborg bör därför återta kontrollen och organisera den kommunala kollektivtrafiken i egen regi.

**- Vägvalet vill att Göteborg sköter sin egen lokala kollektivtrafik**

## **Trafik**

Underhållet av Göteborgs gatunät är eftersatt sedan många år. Gatukostnaderna har länge betraktats som en utjämningspost i budgeten. Underhållsåtgärder kan alltid skjutas upp till kommande år, men detta sker ständigt och standarden på gatunätet blir till sist undermåligt. Detta är numera uppenbart i Göteborg

**- Vägvalet vill förbättra gatuunderhållet**

## **Stadsdelsnämnder**

Tanken med stadsdelnämnder 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 ringa. Man har tappat de samordningsfördelar som uppnås med facknämnder som verkar över hela staden och det är svårt att utvärdera verksamheten i stadsdelsnämnderna. Istället har man fått nya gränsdragningsproblem och olika regeltolkningar i de olika stadsdelarna - något som strider mot likabehandlingskravet. 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**

## **Medborgarperspektivet**

Medborgarperspektivet i Göteborg Stad måste förbättras. Den 1 januari 2011 ändrades grundlagen 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 1894 att komma fram till det förstärkta folkinitiativet 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 förpliktigar också fullmäktige och folkvalda att engagera sig i dialogen med medborgarna.

I bekymrade tider där 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 informeras till medborgarna i Göteborgs kommun. Vidare vill vi utreda hur en organisation kan byggas för att hantera folkinitiativ från medborgarna och ett förslag på forum där politiker, kommunal tjänstemän och medborgare kan lära sig att hantera folkinitiativet i samråd för att nå bra politiska beslut

#### **- Vägvalet vill utveckla Medborgarperspektivet**

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

Vägvalet vill utveckla flera av de befintliga bolagen och driva merparten av den kommunala verksamheten i konventionella nämnder. Befattning som stadsarkitekt bör återbesättas.

#### **- 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:n 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 förvaltningar som kommunala bolag, och borde 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**

### ***Barnomsorg***

Trots många vackra deklarerationer om "barnperspektiv" i all kommunal planering så uppfyller Göteborg inte kraven på en god och tillgänglig förskoleverksamhet. Vi tillför ytterligare 200 miljoner för ytterligare förskoleavdelningar och begränsning av barnantalet till max 15 barn i grupperna.

#### **- Vägvalet vill att "barnperspektivet" blir verklighet i den kommunala planeringen**

## ***Budgetprocessen***

Ett komplett budgetförslag kan inte tas fram med det underlag som Statskansliet levererar. Uppgifterna är alltför knapphändiga och många viktiga poster är dolda. Alla partier får inte tillgång till kommuncentrala sammanställningar och detaljerade uppgifter om investeringar lämnas heller inte ut. Vare sig offentlighetsprincipen eller likabehandlingskravet uppfylls på ett korrekt sätt av Göteborg.

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

Redovisningen av planerade investeringar är knapphändig. Separat investeringsbudget saknas och det framgår inte av budgethandlingen hur mycket som in-tecknats i redan tecknade kontrakt.

Den finansiella analysen är bristfällig. Lånebehov och ränteutveckling redovisas knapphändigt och inga alternativa möjligheter beskrivs.

Den decentraliserade budgetprocess som Göteborg tillämpar är erfarenhetsmässigt kostnadsdrivande. Den totala budgeten blir en sammanställning av de olika nämndernas ambitioner. Detta är troligen en av förklaringarna till att Göteborg blivit en högskattkommun - trots en medioker kommunal servicenivå. Göteborg bör därför införa samma ordning som gäller inom staten. Den totala utgiftsramen låses då först i ett övergripande beslut och därefter görs fördelningen på utgiftsområden.

**- Vägvalet vill att stadskansliet blir huvudansvarig för budgetprocessen och att denna blir öppen och tillgänglig för samtliga fullmäktigeledamöter**

## ***Skattenivå***

Göteborg är numera en högskattkommun. En normalinkomsttagare betalar nu flera tusen kr mer i kommunalskatt i Göteborg jämfört t.ex. med 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.**

## ***Investeringsplaner***

Under ett antal år har vi haft en extremt låg räntenivå och en svag konjunktur. Vi går nu in i en period med högkonjunktur och hastigt ökande ränta. Att då kraftigt öka den kommunala upplåningen kommer att skapa stora likviditetsproblem när majoriteten samtidigt ökar de löpande utgifterna kraftigt. Investeringsplanen för kommande period innebär en kraftig ökning mot nuvarande takt och nettoskulden blir mer än fördubblad till mandatperiodens slut.

Med en stigande ränta blir räntekostnaden mångdubblad och detta kan bara lösas med ytterligare höjningar av en redan hög kommunalskatt.

Investeringsplanerna måste granskas mer ingående och investeringar som inte är oundgängligen nödvändiga måste senareläggas.

**- Vägvalet vill kraftigt reducera investeringsplanen**

## ***Inkomster tkr***

*VägV2012*

*Kommunalskatter*

*24 388 000*

## ***Stadsdelar tkr***

*VägV2012*

*Gunnared Lärjedalen*

***2 347 020***

*Bergsjön Kortedala*

***1 913 316***

*Härlanda Örgryte*

***1 596 504***

*Centrum*

***1 232 874***

*Linnéstaden Majorna*

***1 606 908***

*Askim Frölunda Högsbo*

***1 944 630***

*Skärgården Tynnered Älvsborg*

***1 777 146***

*Biskopsgården Torslanda*

***1 827 942***

*Lundby*

***1 139 238***

*Backa Kärra Rödbo Tuve Säve*

***1 626 390***

*Resursnämnd*

***170 595***

*Gemensamt*

***25 500***

*LSS*

***89 760***

*Befolkningsförändring*

***168 000***

*Förskolesatsning*

***200 000***

***Totalt***

***17 640 323***

## **Facknämnder tkr**

VägV2012

---

<i>Byggnads</i>	<b>94 200</b>
<i>Fastighets</i>	<b>34 782</b>
<i>Färdtjänst</i>	<b>185 334</b>
<i>Idrotts</i>	<b>281 826</b>
<i>- Studieförbund</i>	<b>31 824</b>
<i>Kommunledning</i>	<b>296 100</b>
<i>Konsument</i>	<b>19 200</b>
<i>Kultur</i>	<b>255 714</b>
<i>Lokalnämnden, överskott</i>	<b>-133 008</b>
<i>Miljö</i>	<b>41 922</b>
<i>Intraservice</i>	<b>0</b>
<i>Park</i>	<b>130 968</b>
<i>- Keillers</i>	<b>561</b>
<i>Social</i>	<b>395 454</b>
<i>Trafik</i>	<b>403 308</b>
<i>- Eftersatt gatuunderhåll</i>	<b>200 000</b>
<i>Utbildning</i>	<b>1 462 986</b>
<i>Val</i>	<b>1 250</b>
<i>Vux</i>	<b>370 158</b>
<i>Överförmyndare</i>	<b>14 484</b>
<i>- Arvoden</i>	<b>12 444</b>
<i>Vatten, överskott</i>	<b>-700</b>
<i>Kretslopp, överskott</i>	<b>-16 000</b>
<i>- Trygg och vacker</i>	<b>47 328</b>
<i>Arkiv</i>	<b>15 504</b>
<i>BRG</i>	<b>9 690</b>
<i>- Fastighetsnämnden transfer</i>	<b>53 550</b>
<i>Göteborg &amp; Co</i>	<b>89 454</b>
<i>Lokalsekretariatet</i>	<b>0</b>
<i>Revisorskollegiet</i>	<b>0</b>
<i>Räddningsförbundet</i>	<b>293 148</b>
<i>Västtrafik</i>	<b>282 800</b>
<i><u>Totalt</u></i>	<b><u>4 874 281</u></b>

## Resultaträkning tkr VägV2012

---

*Inkomster* 24 388 000

*Stadsdelar, nettokostnader* -17 640 323

*Facknämnder, nettokostnader* -4 874 281

*Överskott* 1 873 396

*Investeringar* -1 400 000

*Överskott* 473 396

*Kommunstyrelsen reserv* -400 000

*Netto* 73 396

