



VÄGVALET

Gothenburgs Budget 2018



Göteborg
Budget 2018



Vägvalet vill göra skillnad

Vi vill förändra och förbättra förutsättningarna att bo och leva i Göteborg, så du kan känna att du är en del av Göteborg.

TRAFIK

Folkomröstningens valresultat (57%) ska följas. Trängselskatten ska avskaffas
Bygg inte Västlänken och rädda Göteborg
Utred alternativ till Västlänken
Skapa kollektivtrafik som förenklar ditt resande för alla transportslag

INFLYTANDE

Medborgainflytande ska stärkas, fler ska få insyn i beslut och kunna påverka
Avskaffa stadsdelsnämnderna och minska antalet kommunala bolag
Omvandla biblioteken till mötesplatser med mediatek

BO

Bygg ihop staden med bostäder både centralt och i förorterna
Hantera stadens siluett varsamt
Öka byggandet med byggemenskaper

LÄRANDE OCH OMSORG

Barngruppernas storlek i förskolan ska minskas
Alla unga ska få utbilda sig utifrån sina förutsättningar för att nå resultat
Psykisk ohälsa ska minska
Alla ska få en värdig äldreomsorg med fler äldreboenden

KONTROLL ÖVER PENGARNA

Genomför en skattesänkning till riksnittet
Använd skattemedel sparsamt
Uppmärksamma stadens höga belåning
Åskådliggör vad pengarna går till så alla förstår

Vi vill återskapa förtroendet för politiken	5
Alla människor har lika värde	6
Medborgarinflytandet	7
Gör biblioteken till mediatek	7
Förenkla kommunikationen med hjälp av digital teknik.....	8
Göteborgs eBlomlåda värderas	8
Det förstärkta folkinitiativet ska utredas.....	9
Ekonomi, arbete och företagande	10
Den ekonomiska utvecklingen	10
Arbetslösheten vår tids problem.....	10
Göteborgs ekonomi är inte i balans	10
Skattenivån är hög.....	12
Skattesänkning till rikssnittet.....	12
Hur realistisk är obligatorisk heltid	12
Sjukfrånvaron ska minska och arbetsmiljön bli bättre	13
Målstyrning måste ge bättre resultat.....	13
Medfinansiering för stora projekt försvarar.....	14
Exit Sverigeförhandlingarna.....	14
Företagsklimat ska förbättras	15
Bostadspolitiken i Göteborg	16
Stadsbyggnad	16
Behandla Göteborgs siluett varsamt.....	16
Parkeringsplatser ska finnas	17
Fler småhus i Göteborg.....	17
Detaljplaner ska utvecklas.....	17
Byggemenskap skapar fler möjligheter	17
Marktilldelning till fler	18
Framtida trafik	19
Trafikstrategin ska omfatta hela staden.....	19
Fordonsindustrin är ett hundraårigt arv.....	20
Trängselskatt drabbar göteborgarna	21
<i>Orättvis skatt slår olika</i>	21
<i>Staten tar ut extra skatt</i>	21
<i>Trängselskatten är ineffektiv</i>	22
<i>Trängselskatten påverkar företagare</i>	22
Göta Ringen ger mer plats i centrum.....	23
Det går att stoppa Västlänken!.....	24
<i>Lönsamheten är negativ</i>	24
<i>Kapaciteten försämras</i>	25
<i>Likviditeten bromsar investeringar</i>	25
<i>Lånekostnaden höjer slutsumman</i>	25
<i>Begränsad nytta för resenären</i>	25
<i>Tekniska risker finns</i>	26
<i>Säkerheten är otillräcklig</i>	26
<i>Problem under byggtiden</i>	26
<i>Fastighetsskador på grund av vibrationer</i>	26
<i>Icke kalkylerade utgifter</i>	27
<i>Oförutsägbara kostnadsökningar</i>	27
<i>Framtida behov?</i>	27

<i>Bevara Vasastaden och Haga!</i>	27
Omförhandla det Västsvenska paketet.....	28
Utred flera alternativ till Västlänken.....	28
Göteborgs kollektivtrafik.....	29
<i>Taxesystemet bör förändras</i>	29
<i>Göteborgs Spårvägar organiserar tätortstrafiken</i>	30
<i>Ingen linbana ska byggas</i>	30
<i>Älvförbindelser</i>	31
Cykeln ska få plats.....	32
Underhåll av stadens infrastruktur.....	33
<i>Klotter</i>	33
Hamnen.....	34
<i>Kryssningstrafik</i>	34
<i>Färjetrafik</i>	34
Parkering.....	35
<i>Boendeparkering fördyras</i>	35
<i>Parkeringsavgifter smyghöjs</i>	35
Ny kommunal organisation.....	36
Stadsdelsnämnder ska avvecklas.....	36
Antal bolag ska bli färre.....	36
Förhindra korruption och illojal maktanvändning.....	37
Avveckla Parkeringsbolaget AB.....	37
Barnen i Göteborg.....	38
Förskola och barnomsorg.....	38
Flexibla öppettider.....	38
Tak på barngrupperna.....	38
Fritidsverksamhet för barn och ungdomar.....	39
Skola.....	40
Förutsättningarna är individuella.....	40
Mobbning och kränkande behandling.....	40
Ökad frånvaro.....	40
Studiemotivationen ska öka.....	40
Nyanlända elever.....	41
Studentbostäder och kompetensförsörjning.....	41
Social omsorg.....	42
Inför central socialnämnd.....	42
Barn som far illa.....	42
Psykisk ohälsa ska minska.....	43
Äldreomsorg.....	44
Valfrihet.....	44
<i>Bo hemma</i>	44
Fler platser på äldreboende.....	44
Sjukvården för äldre.....	45
Ett värdigt sista skede.....	45
Kulturen.....	46
Sjöfartstaden.....	46
Varvstaden.....	46
Industristaden.....	46
Musikstaden.....	47

Försvarsstaden.....	47
Arkitektstaden.....	47
Konstnärlig frihet i staden.....	47
En vattensäker kommun.....	48
Miljö är viktigt.....	49
Stadens klimatstrategi.....	49
Återvinning av material ska öka.....	50
Kompostering ska uppmuntras.....	50
Budgetprocessen utelämnar uppgifter.....	51
Låneskulden störst i Göteborg.....	52
Investeringsplanen ska omprövas.....	52
Namngivna projekt värderas.....	53
Budget 2018.....	54

Vi vill återskapa förtroendet för politiken

Vägvalet bildades för att motverka, och helst förhindra, att trängselskatt infördes i Göteborg. En folkomröstning genomfördes i samband med valet 2014. Resultatet var glasklart då 57 % av göteborgarna röstade bort trängselskatten och därmed sa nej till Västlänkens finansiering. Alliansen och de rödgrönrosa i Göteborg valde att inte följa resultatet i folkomröstningen.

När politiken väljer att bortse från folkviljan i en så stor fråga blir det svårt att tro att de ska kunna hantera de stora utmaningar som staden står inför. Staden ska hantera viktiga servicefunktioner som skola, upprustning av bostäder, integration, segregation, äldreomsorg och trygghet. Vi har därför genom åren arbetat fram flera förslag som vi anser att staden behöver genomföra för att lyckas.

Vi vill bland annat att stadsdelsnämnderna avvecklas så att likvärdighet kan uppnås över hela staden.

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

Tillsammans med dig utvecklar vi Göteborg.

Göteborg 2017-05-30

Claes Westberg
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 förbättras

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

I Sverige finns numera två demokrativerktyg:

- Det allmänna valet.
- Det förstärkta folkinitiativet.

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

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

Gör biblioteken till mediatek

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

Biblioteken bör utvecklas att bli mötesplatser med medial inriktning, ”mediatek”, utan att förlora fokus på böcker. Tillgång till trådlöst bredband, små konferensrum, sökbara kunskapsdatabaser, ljus- och videofilmer samt digitala spel är några exempel. Vikten av biblioteken är väsentlig därför vill vi skapa en egen nämnd för dem.



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

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

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

Förenkla kommunikationen med hjälp av digital teknik

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

När medborgare vill veta hur beslut fattats, och vilka grunder som finns för beslut, ska det vara enkelt att få ta del av handlingar. Klara och entydiga regler för utlämnande av allmänna handlingar skall finnas för alla förvaltningar. Ledorden för staden ska vara transparens och kundservice. Det är en demokratisk förutsättning.

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

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

Göteborgs eBlomlåda värderas

I verktyget eBlomlådan från SKL kan kommunerna själva värdera sin digitala utveckling. I en ny rapport där SKL har sammanställt kommunernas svar kring digitala tjänster och arbets sätt, visar bland annat att utvecklingen går framåt men det är fortsatta skillnader mellan utvecklingen i kommunerna.

Vägvalet vill

- utveckla medborgarinflytandet så att staden blir bäst på när demokrati och dialog
- skapa en egen nämnd för biblioteken
- utveckla biblioteken till Mediatek
- att utlämning av allmänna handlingar ska förenklas
- att staden följer upp sin utveckling inom digitalisering
- att Göteborg blir en ledande kommun inom digital kommunikation och digital delaktighet

Det förstärkta folkinitiativet ska utredas

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

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

- att det förstärkta folkinitiativet ska lyftas fram och informeras till medborgarna
- 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 och företagande

Den ekonomiska utvecklingen

Sveriges ekonomi står sig väl i en internationell jämförelse, men den ekonomiska osäkerheten inför framtiden är även i år stor.

Sveriges BNP ökar visserligen, men BNP per capita ökar inte. Problemen med att finansiera kostnaderna för en ökande befolkning kvarstår.

I budgetunderlagen för Göteborgs Stad bortser ledningen från problemen och förutsätter att staden kan fortsätta med en omfattande upplåning i framtiden med förhoppning om att den ekonomiska utvecklingen skall bli bättre än dagens prognoser. Men den ekonomiska verkligheten är annorlunda vi kan därför inte fortsätta att bygga stadens ekonomi på en omfattande upplåning.

Arbetslösheten vår tids problem

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

Regeringen redovisar nu sjunkande ungdomsarbetslöshetssiffror, men ungdomsgruppen som helhet minskar snabbare än arbetslösheten. Problemet kvarstår, speciellt i våra förorter. Detta till trots att vi kan utläsa något lägre arbetslöshet för göteborgsregionen. Vi måste försöka få ned trösklarna för dem som ska in på arbetsmarknaden. Även höga ingångslöner är ett hinder för att fler ska komma i arbete.

Regeringen tror fortfarande på den gamla AMS-politiken med statliga beredskapsjobb. Sverige behöver en tillverknings- och serviceindustri som erbjuder arbete till de som inte vill eller kan ta en akademisk examen. Göteborg måste också kunna erbjuda bättre villkor för företagande för att motverka fortsatt nedläggning av tillverkningsindustrin.

Det råder också brist på arbetskraft i Göteborg inom vissa kompetensområden.

Göteborgs ekonomi är inte i balans

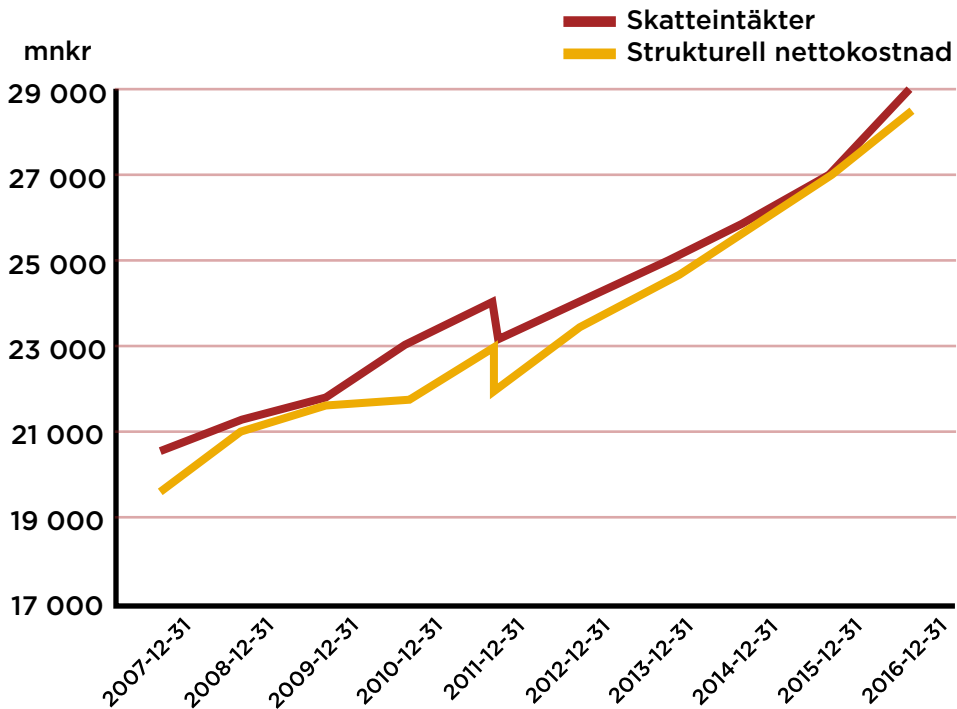
Ekonomin i Göteborg är inte i balans. Det överskott som skapades för några år sedan genom den senaste skattehöjningen har nu försvunnit. Kostnadsutvecklingen är inte under kontroll och endast genom tillfälliga inkomster lyckades staden klara balanskravet vid det senaste bokslutet. Det finns befogad anledning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

Stora brister finns dessutom i dagens verksamheter:

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

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

Utveckling av skatteintäkter och nettokostnader



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

Skattenivån är hög

Göteborg är numera en högskattekommun. En normalinkomsttagare betalar flera tusen kronor mer i kommunalskatt i Göteborg jämfört med till exempel Kungsbacka och runt 10 000 kronor mer än i Stockholm. Den kommunala servicen är ofta bristfällig och de kommunala taxorna förhållandevis höga. Detta kan vara en anledning till att Göteborg fått en sämre ekonomisk utveckling under senare år. Ambitionen att återställa den kommunala debiteringen till riksgenomsnittet bör återupptas.

Skattesänkning till rikssnittet

Som ett led i skatteanpassningen till riksgenomsnittet föreslår Vägvalet en sänkning av uttaxeringen för 2018 med 10 öre.

Stadens inkomster minskar med drygt 130 miljoner kronor. Besparingen tas från kommuncentrala poster som är kommunstyrelsens oredovisade kostnader om cirka 900 miljoner kronor.

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

Hur realistisk är obligatorisk heltid

Från år 2012 finns ett skärpt krav på samtliga förvaltningar att endast erbjuda heltidstjänster. Därmed uppfylls ett gammalt fackligt krav från det tidiga industrisamhället när återkommande moment i arbetet enkelt kunde fördelas över arbetstiden. Arbetsuppgifterna ser idag annorlunda ut och behoven varierar kraftigt över tiden. 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.

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

Sjukfrånvaron ska minska och arbetsmiljön bli bättre

Målet borde istället vara att kunna erbjuda största möjliga variation i anställningsformerna så att bemanningen kan anpassas efter behov och att personalens individuella önskemål kan tillgodoses i så stor utsträckning som möjligt. Sextimmarsförsöket i Svartedalen ska utvärderas och resultatet ska tas tillvara. Vi tror dock inte att den gamla industriarbetsnormen längre ska gälla. Arbetslivet ser inte längre ut som det gjorde för 100 år sedan. Arbetsmarknadens parter måste själva finna lösningar och skapa nya organisationsmodeller.

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

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

Målstyrning måste ge bättre resultat

Göteborgs förvaltningar och bolag styrs genom målstyrning.

Det finns 16 mål. Samtliga är allmänt välvilligt hållna, allmänt accepterade och omöjliga att utvärdera. Förvaltningarna kan aldrig uppnå målen som då heller inte fyller någon funktion för verksamheten.

Dessutom finns 47 olika uppdrag, flertalet också allmänt hållna och välvilligt formulerade. I de flesta fall krävs någon form av utredning eller analys, i många fall saknas konkret krav i formuleringen. De olika uppdragen bör fastställas på nämndnivå och krav på utvärdering bör finnas.

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

Medfinansiering för stora projekt försvårar

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.

Exit Sverigeförhandlingarna

Den tidigare borgerliga regeringen startade ett omfattande medfinansieringsprojekt med de så kallade Sverigeförhandlingarna. Tanken att Sveriges redan hårt belånade kommuner skulle medverka i utbyggnaden av en höghastighetsjärnväg för långt över 100 miljarder kronor var inte realistisk när den presenterades. Det är därför förvånande att den sittande regeringen, som har stora problem med budgetbalansen, ändå fortsatte med detta projekt.

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

Vägvalet vill inte att staden medverkar till medfinansiering av statlig infrastruktur

Företagsklimat ska förbättras

Svenskt Näringsliv publicerar årligen en jämförande undersökning över svenska kommuners företagsklimat. Göteborg förbättrade sin placering i statistiken, vilket är förbättring jämfört med förra året (som var extremt dåligt). Nivån är fortsatt låg. År 2016 är Göteborg placerad på 168:e plats av 290. Nästa mätning presenteras i höst 2017.

Årtal	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Kommunranking	168	182	167	150	127	97	70

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

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

Vägvalet vill förbättra företagsklimatet i Göteborg

Bostadspolitiken i Göteborg

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

Stadsbyggnad

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

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

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

Behandla Göteborgs siluett varsamt

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

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

Vi vill bevara Göteborgs karaktär genom att skapa en bevarandeplan. Ett höghuskluster typ Region City skulle bryta av hela bilden över Göteborgs siluett. Istället ska nybyggnation anpassas till den omgivning som finns. Gamla stadsplaner ska revideras så att inte kulturhistorisk värdefull miljö kan rivs (till exempel Pustervik, Gårdshus och Smedjegatan). Vägvalet vill även att Heden ska vara en öppen samlingsplats för idrott och rekreation. Eventuell nybyggnad ska ta hänsyn till detta.

Parkeringsplatser ska finnas

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

Fler småhus i Göteborg

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

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

Detaljplaner ska utvecklas

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

Byggemenskap skapar fler möjligheter

Byggemenskap är en grupp av människor som utifrån sina egna ambitioner tillsammans planerar, låter bygga och använder en byggnad. Genom att stimulera till att fler byggemenskaper bildas medför att kommunen förhoppningsvis kan få igång byggande av bostäder i en högre takt och till en lägre kostnad. Brukarna är själva med och planerar sitt framtida boende och kan på så sätt planera sina egna önskemål.

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

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

Marktilldelning till fler

Vägvalet ser en möjlighet att markanvisning kan delas upp i mindre delar, så att även små byggföretag kan komma in på marknaden. En målsättning är att minst 1/5-del av markanvisningarna ska tilldelas byggemenskaper.

Vägvalet vill

- att Göteborg förblir en stor småstad, inte en liten storstad
- hantera stadens silhuett varsamt
- förbättra konkurrensen på byggmarknaden
- skapa en bevarandeplan över staden
- skapa fler småhus och billigare hyresboende
- förbättra underhållet av miljonprogrammen
- verka för en minskad bostadssegregation
- att Heden förblir en samlingsplats för idrott och rekreation
- skapa fler byggemenskaper

Framtida trafik

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

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

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

Trafikstrategin ska omfatta hela staden

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

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

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

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

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

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

Fordonsindustrin är ett hundraårigt arv

Bilismens expansion under 1950-talet skapade en stad där vi ökade avståndet mellan boende och arbetsplats. Arbetsplatserna kunde flyttas runt i en strukturförvandling av staden där arbetarna kunde bo kvar.

Tanken var då att införa förmånliga skatteavdrag för bilpendling, med en marginalsatt på över 70 % betalades arbetsresorna i stort av stat, landsting och kommun. På så vis delades samhället upp i bostadsområden och industriområden. Dessa områden band man sedan samman med motortrafikleder.

I takt med att serviceyrkenas tillväxt och uppmärksammandet av bilismens negativa inverkan på miljön har denna utveckling ifrågasatts och förändrats. Dock finns arvet kvar och även om kollektivtrafik och cykling mer och mer tar över bilens roll, finns fördelar med mobilitet och beroendet av bilen är fortfarande stort för många. Det är fel att helt bortse från bilismens behov i samhällsplaneringen, eller att straffa bilister med fler och fler pålagor av olika slag.

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

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

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

Vägvalet vill skapa långsiktiga, behovsbaserade trafikstrategier för Göteborg

Trängselskatt drabbar göteborgarna

Trängselskatten är en statlig skatt som drabbar göteborgsregionens invånare, speciellt de som bor på Hisingen och i våra förorter.

Med facit i hand så har inte mycket av vad som utlovats sedan trängselskatten infördes hänt. Mottot ”Ta bussen när du kan och bilen när du måste” har inneburit att bilen för många blivit ett måste för att de ska kunna utföra sina vardagssysslor. De utlovade nya förbindelserna har blivit för dyra och trafikstrategin är inte verklighetsförankrad. Vi vill hellre se en strategi som inkluderar de som bor i staden.

Orättvis skatt slår olika

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

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

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

Trängselskatten är i allt väsentligt en skatt på resor till och från jobbet. Det bidrar till att öka företagets arbetskraftskostnader, sänka arbetskraftens produktivitet, försvåra matchningen mellan arbetskraftsbehov och utbud. Det höjer tröskeln för egen försörjning genom att minska skillnaden mellan att arbeta och leva på bidrag. Dessa samhällets negativa konsekvenser kommer på sikt att överstiga de vinster som görs genom minskad trängsel och minskad onödig biltrafik. Att äga och köra bil blir alltmer en klassfråga.

Staten tar ut extra skatt

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

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

Trängselskatten är ineffektiv

Vanlig skatt kostar 50 öre per insamlad 100-lapp att samla in. Trängselskatten kostar 20 kronor per 100-lapp att samla in. Räntekostnaden på de lån som tas upp tar ytterligare 20 % av trängselskatten. Det innebär att det endast återstår ca 60 % kvar att investera i infrastruktur.

Avdragskostnaden för näringslivets resor och resor till och från arbetet drabbar dessutom stat, regionen och kommunerna, enligt Trafikverket med 110 miljoner kronor per år. Därmed återstår bara cirka 50 % av trängselskattens intäkter för investeringar i infrastruktur.

Trängselskatten påverkar företagare

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

Organisationen Företagarna har kommit fram till att 50 % av företagen påverkas negativt av trängselskatten. Två undersökningar är gjorda. Den första omfattar 900 företagare i regionen under 2013. Den andra genomfördes efter folkomröstningen om trängselskatt 2014 och omfattade 400 företag där det framgår att en majoritet av företagen var negativa till trängselskatten.

Vägvalet vill avskaffa trängselskatten

Göta Ringen ger mer plats i centrum

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

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

 **Göta Ringen**

Göteborgs nya ringled



Fördelarna är många:

- Trafiken 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 finns på Hisingen.
- Mycket nytta för göteborgarna till en väldigt låg kostnad.

Vägvalet vill att Göta Ringen färdigställs

Det går att stoppa Västlänken!

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

I SOM-institutets undersökning 2014 var 60 % av de som hade någon uppfattning negativa till Västlänken, där Hisingsborna utmärkte sig med hela 65 %. De som var mest för Västlänken var de som bodde längst bort från tunneln, i nordost.

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

Just nu prövas Västlänken i tre rättsliga instanser och det är inte alls självklart att den går igenom, eftersom den ger liten nytta, kostar enorma och okända summor samt fördärvar kulturmiljön på ett brutalt sätt. Överklaganden gäller detaljplanen och järnvägsplanen, samt prövning i Mark- och miljödomstolen. Miljöargumenten är tunga för att inte bygga Västlänken.

Vi beskriver vidare nedan varför denna tunnel ska stoppas.

Lönsamheten är negativ

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 cirka 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, utan fördyringar.

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

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

Kapaciteten försämras

Tunneln har motiverats med kapacitetsbrist på Göteborgs Central, men problemen finns inte där. Kapacitetsproblem i Västsverige finns främst på Västra stambanan mellan Alingsås och Göteborg och i anslutningen i Olskroken och i Almedal. En utbyggnad av dessa sträckor togs bort vid ban revisionen 2007. Utbyggnaden av tunneln blir meningslös om dessa investeringar inte genomförs och totalt måste, enligt Riksrevisionen, ytterligare 35 miljarder kronor investeras i tillkommande projekt för att tunnelns tillkommande kapacitet skall kunna utnyttjas. Trafikverkets prognos 2030 med Västlänken ger 12 turer per timme vilket är sämre än idag.

Likviditeten bromsar investeringar

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.

Lånekostnaden höjer slutsumman

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

Begränsad nytta för resenären

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

Järnvägsdragningen ansluter inte till den planerade stadsutbyggnaden med flera olika geografiska noder.

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

Tekniska risker finns

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

Säkerheten är otillräcklig

Tunneln under centrala staden byggs utan säkerhetstunnel. Säkerheten i tunneln blir därför otillräcklig.

Problem under byggtiden

Under den långa byggtiden, cirka 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 Ericson-terminalen norrifrån och trafiken till Hisingen kommer att störas kraftigt. Problemen kommer att bli långt mycket värre än de som fanns under det tidigare bygget av Götatunneln.

Tiden beräknas till att bygga vid centralen och förbi Nordstan till 7 till 9 år och Götatunneln kommer tidvis att stängas.

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

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

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

Fastighetsskador på grund av vibrationer

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

Icke kalkylerade utgifter

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

Oförutsägbara kostnadsökningar

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

Framtida behov?

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

Bevara Vasastaden och Haga!

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

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

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

Vägvalet vill stoppa den planerade pendeltågstunneln till Haga (Västlänken)

Omförhandla det Västsvenska paketet

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

Efter att göteborgarna röstat i folkomröstningen om trängselskatt hösten 2014 uppstod en något förvirrad debatt om vad valresultatet egentligen innebär och hur det skulle hanteras. Vare sig man vill eller inte så röstade en stor majoritet (57 %) nej till trängselskatt. De visade därmed att de inte stöder trängselskatten. Det omdiskuterade beslutet skapade ett kraftigt demokratiunderskott i Göteborg då etablerade partier valde att gå emot folkviljan.

För att återskapa förtroendet för politiken i Göteborg och få genomslag för olika visioner och idéer måste folkomröstningen följas.

Vägvalet vill att Göteborgs Stad

- följer folkomröstningen och hemställer en begäran hos regeringen att ta bort trängselskatten
- omförhandlar det Västsvenska paketet

Utred flera alternativ till Västlänken

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

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

Med tanke på vad som framkommit från Riksrevisionen anser vi att flera alternativ borde utredas. Närmast till hands ligger Förstärkningsalternativet. Denna lösning presenterade dåvarande Banverket på eget initiativ. Projektet innebär ett tredje spår i bergtunnel från Olskroken till Almedal.

Vägvalet vill att fler alternativ till Västlänken ska utredas

Göteborgs kollektivtrafik

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

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

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

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

Vädan av att överlämna den lokala kollektivtrafiken till regionen börjar nu bli påtaglig. Indragna linjer, utglesade turer och högre kostnader har blivit följden. Ibland tvingas kommuner som fått en linje indragen av Västtrafik betala en extra gång till bolaget för att återfå kollektivtrafiken till de protesterande kommuninvånarna. Bolaget Västtrafik, är en stor och byråkratisk 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 taxeyesystem.

Taxeyesystemet bör förändras

För att bättre spegla kostnaderna för resandet bör taxeyesystemet förändras.

Ett vedertaget mål hos trafikhuvudmännen i Sverige är att taxeintäkter ska täcka 50 % av kostnaderna. Detta tillämpas också av Västtrafik, som säger sig uppnå detta mål, men då räknas Göteborgs kommuns extra skattebidrag på 300 miljoner kronor per år för fria resor äldre under lågtrafik, fria cykelfärjor, mm, som biljettintäkt. Hur mycket Göteborgs kommun taxefinansierar sin trafik vet inte Västtrafik, då de saknar uppföljning av detta.

Sannolikt täcker bara taxeintäkterna en mindre del av kostnaderna för Göteborgs kollektivtrafik. Periodkortresenärerna betalar 610 kronor för i snitt 50 resor och det blir cirka 12 kronor per resa, medan de som reser med kontoladdning betalar 26 kronor, dubbelt så mycket. Sammantaget kan sägas att taxeintäkterna i Göteborgs kollektivtrafik är

frikopplade från kostnaderna, förutom de som reser med kontoladdning och kontantbiljett, som sannolikt betalar vad resan kostar. Dessutom sker resor med kontoladdning och kontaktbiljett mestadels under lågtrafik då kostnaden för varje tillkommande resenär är noll.

Att gå ifrån den kraftfulla subventioneringen av kollektivtrafiken i Göteborg, låter sig inte göras utan att det kommer att drabba många negativt. Därför vill Vägvalet behålla denna subvention, men den höga taxan för kontoladdning och kontantbiljett drabbar sällanresenärer och förhindrar spontanresande. Vidare blir korta resor mycket dyra. Vägvalet vill att kommunen utreder denna fråga och kommer med förslag till hur man skall kunna göra korta och spontana resor billigare.

Alltför många väljer att inte betala sin resa. Kontrollerna är få och det ekonomiska bortfallet stort. Vi vill därför förbättra kontrollen av giltiga färdbevis.

Göteborgs Spårvägar organiserar tätortstrafiken

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

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

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

Ingen linbana ska byggas

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

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

Vi anser att det är fel att dyra projekt som linbanan släpps igenom utan kontroll över genomförande, kostnader eller hur det ska finansieras. Vi vill inte ha ett nytt Gobigas-projekt med stegrade kostnader till ringa nytta för staden. Trafikkontoret ska absolut inte

ges fria händer att driva projektet. När nu även de rödgröna i Trafiknämnden är oense om projektkostnaderna så borde det enda rätta vara att avbryta projektet med en gång.

Älvförbindelser

Göteborg är en utpräglad sjöfartsstad och har med det möjlighet till att nyttja älven för persontransport i betydligt större utsträckning än vad som idag görs. Älv förbindelserna har dessutom flera fördelar i form av snabb genomförandemöjlighet och minimal infrastruktursatsning och kan med fördel dras mellan centrala staden och Hisingen likväl som från skärgården, Torslanda och Långedrag in till centrum. Vägvalet vill att Göteborg agerar för att nyttja sin genuina möjlighet för smidiga persontransporter över älven i högre grad än i dag.

Vägvalet vill

- att Göteborg sköter sin egen lokala kollektivtrafik
- att Göteborgs Spårvägar AB avvecklas och upprättas i en egen förvaltning så stadstrafiken återförs till Göteborg
- att ingen linbana ska byggas
- att Göteborg agerar för att nyttja sin genuina möjlighet för smidiga persontransporter över älven i högre grad än idag
- att taxsystemet bör förändras för att bättre spegla kostnaderna för resandet

Cykeln ska få plats

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

Vi är nöjda med att staden erbjuder ett hyrcykelsystem 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. Den planerade linbanan är inte ett alternativ till cykelfärjorna, eftersom cykelkapaciteten inte räcker till.

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

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

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

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

Vägvalet vill

- att kommunen tydligare skiljer mellan gång- och cykeltrafik i budget, planering och i verklighet
- att utbyggnaden av cykelfartsgator stoppas till förmån för cykelsatsningar som ger större nytta för cyklisterna
- att kommunen knyter ihop huvudcykelbanorna
- att kommunen bygger cykelöverfarter

Underhåll av stadens infrastruktur

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

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

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

Klotter

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

Vägvalet vill

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

Hamnen

Kryssningstrafik

Under senare år har Göteborg blivit en populär anlöpshamn för kryssningstrafik. Kajen i Arendal är välfungerande och ett bra alternativ för de stora skepp som inte kan passera Älvsborgsbron. Mindre kryssningsbåtar lägger till i Frihamnen.

Frihamnen är en attraktiv plats med gångavstånd till centrum. Där finns också gott om plats för bussar och servicefordon till båtarna. Det är viktigt att denna funktion bevaras och att man i det pågående planeringsarbetet för byggnation i Frihamnen noga beaktar att kryssningsbåtarna även i framtiden kan få en central förtöjningsplats. Möjligheten att samlokalisera kryssningstrafik med bostadsbebyggelse har varit möjlig i andra städer, till exempel Hamburg, och borde därför kunna fungera även i Frihamnen. Även Stigbergskajen kan med fördel utnyttjas för denna verksamhet.

Färjetrafik

Göteborg har numera endast två färjelinjer kvar, till Danmark och Tyskland. Tidigare linjer till Norge, England och Holland har försvunnit. Bägge de kvarvarande linjerna har problem med lönsamheten och det är angeläget att staden inte skapar ytterligare problem genom att öka kostnaderna för trafiken. 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 fördyras

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

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

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

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

Parkeringsavgifter smyghöjs

Under den styrande minoriteten 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 på kvartersmark. Förutom flera avgiftshöjningar används modeller som tidsbegränsad parkering som är en typ av smyghöjning. Höjningar görs även via Parkeringsbolaget AB.

Vägvalet vill

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

Ny kommunal organisation

Stadsdelsnämnder ska avvecklas

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

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

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

Vägvalet vill

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

Antal bolag ska bli färre

Göteborg är Sveriges mest 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 bolags världen.

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

Förhindra korrupktion och illojal maktanvändning

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

Vägvalet vill minska antalet bolag och koncerner

Avveckla Parkeringsbolaget AB

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

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

P-bolaget har alltsedan 2010 höjt från nivåerna 3–6 kronor per timme till nuvarande nivåer 20–30 kronor, vilket innebär att höjningar bortåt 500 procent har genomförts under ett antal år när inflationen varit nära noll. P-avgift infördes även nattetid och söndagar som tidigare varit avgiftsfritt. Att få rätsida på detta är ingen lätt historia då Parkeringsbolaget lyder under bolagsordningen. Till råga på allt med en politiskt tillsatt styrelse.

Parkeringsbolaget AB är ett kommunalt företag där målet inte är att gå med vinst utan att tillhandahålla en service. Trots detta går bolaget med allt högre vinst varje år och taxorna höjs avsevärt högre än inflationen. Som exempel ökade bolagets vinst med 19 procent mellan 2014 och 2015 till svindlande 178 miljoner kronor och med hela 54 % till 274 miljoner kronor 2016. 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 bilfientlig politik.

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

Vägvalet vill avveckla Parkeringsbolaget AB och överföra dess verksamhet till Trafiknämnden

Barnen i Göteborg

Förskola och barnomsorg

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

En bra förskola är viktigt för att uppnå ett mer jämställt samhälle. Under 2018 kommer en central skolnämnd för förskolan att inrättas. Vägvalet vill nu se att organisationen kommer på plats och blir fungerande. Det är viktigt för att bland annat förbättra vikariesituationen så barngrupperna i förskolan inte blir för stora.

Vägvalet vill att barnomsorgen kvalitetssäkras

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 minska barngrupperna i förskolan, så att barngrupperna blir max 15 barn och max 5 barn per pedagog.

Fritidsverksamhet för 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. Därför har gruppstorleken betydelse och vi anser att grupperna inte bör vara större än 20 barn per grupp och max 10 barn per pedagog.

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

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

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

Stil, smak och subkulturella strömningar spelar också en stor roll för om unga känner sig hemma eller inte på en mötesplats. Därför vill Vägvalet att utbudet på mötesplatser ska variera och att det finns möjligheter till spontana fritidsaktiviteter. Det behöver inte bara handla om idrott, utan även om kultur och kreativa aktiviteter, till exempel bygglek, meka med mopeder och screentryck.

Vägvalet vill att

- **alla barn upp till 13, oavsett var i Göteborg de bor, ska erbjudas plats i ett fritidshem eller i en fritidsklubb**
- **det ska vara max 20 barn per grupp och max 10 barn per pedagog på fritidshemmen**
- **unga ska få delaktighet och inflytande över sin fritid**
- **systemet för föreningsbidrag blir snabbare, enklare och mer flexibelt**
- **det skapas fler mötesplatser för unga med plats för spontan- och kvällsaktiviteter**

Skola

Våra unga får inte rätt förutsättningar till lärande och trygghet i Göteborg. Den ena alarmerande rapporten efter den andra kommer från skolinspektionen, där fler än varannan skola av de undersökta skolorna har fått förelägganden. Inspektionen fortsätter att granska cirka 100 skolor till i Göteborg.

Skolan är en plats för nyfikenhet och kunskap. Den främsta och viktigaste uppgiften för skolan är att den är trygg och ger studiero. För att få utveckling i skolan måste kunskapsmålet stå i fokus och anpassas efter elevens behov. Även unga människor är olika och för att kunna vända utvecklingen så måste individperspektivet vara i fokus.

Förutsättningarna är individuella

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

Mobbning och kränkande behandling

I Göteborgs skolor förekommer mobbning och kränkande behandling så varken lärare eller elever kan utföra skolarbetet på ett bra sätt. Att förhindra mobbning på skolor är av största vikt. Respekten för andra individer och dess olikheter är viktig. Skolorna ska kontinuerligt arbeta och utbilda mot kränkande behandlingar.

Ökad frånvaro

Göteborgs skolor rapporterar om ökad frånvaro. Frånvaron i gymnasieskolan, utan giltigt skäl har ökat under de senaste 9 åren vilket försvårar för inläringen. Vi ser att kommunen agerar och arbetar med en handlingsplan för att minska frånvaron i våra skolor.

Studiemotivationen ska öka

Lärarkåren ska få möjlighet att inspirera eleverna i större utsträckning med stöd från rektor och skolpersonal. Eleven ska få mer tillgång till lärarens tid så att eleven utvecklas.

I en elevenkårsundersökning som genomförs varje år i grundskolan, uppger en stor andel elever att lärare inte har höga förväntningar på dem eller inte tar hänsyn till deras egna behov vid lärande. Det innebär att det finns ett ökat behov av andra vuxna som kan motivera till lärande. Idéer där skolor vill pröva nytt sätt att inkludera andra vuxna i skolmiljön ser vi som positivt. Det är viktigt med vuxna förebilder i skolmiljön.

Nyanlända elever

Staden har tagit fram nya riktlinjer i hur vi hanterar nyanlända elever och deras rätt till utbildning. Det är en stor utmaning för staden att bemöta introduktionen med svenska språket, utanförskap och traumatiska tillstånd som barnet har med sig.

Vi vill sprida ansvaret för de nyanlända elever så att fler skolor i staden bidrar till att unga integreras, vilket kan underlättas i samarbete mellan stadens skolor nu när en gemensam skolnämnd införs 2018.

Studentbostäder och kompetensförsörjning

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 el- och hybridbilar, 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. Idag finns få studentlägenheter tillgängliga.

I den så kallade mellanstaden finns det goda förutsättningar som kan möjliggöra en ökning av antalet studentbostäder. Här finns också av en fungerande kollektivtrafik till Chalmers, Sahlgrenska Universitetssjukhuset och Göteborgs Universitet med en restid på ca 20 minuter.

Vägvalet vill se en tydligare koppling till vad Göteborgs Stad gör för att möta företagens behov och strategier gällande kompetensförsörjning.

Vägvalet vill att

- den obligatoriska skolan ska ge alla elever relevant utbildning utifrån varje elevs förutsättningar
- elevers avgångsbetyg ska förbättras utifrån den individuella planen
- staden inför en central skolnämnd och vi tryggar att det så blir under 2018
- studiemotivationen ska öka med bland annat mer lärartid
- vuxennärvaro ska öka i skolorna för att öka trygghet och förutsättningar till lärande
- kommunen ska möta företagens behov av kompetensförsörjning

Social omsorg

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

Livsvillkoren för personer med fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsvariation ska vara rimlig och meningsfull. Göteborgarna ska känna att de kan påverka sin närmiljö och egna utveckling.

Inför central socialnämnd

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

Under detta år har två nya handlingsplaner tagits fram för att förbättra situationen för anställda inom individ- och funktionsvariationsområdet. Flera signaler om brister i organisationen ligger till grund för detta. Få beslut har tagits i ärenden inom boende med särskild service (BmSS). Personalen har hög sjukfrånvaro och att det är svårt att rekrytera ny personal. Det krävs en förstärkt ledning för att lyckas vända denna trend. En central socialnämnd är ett första steg för att komma tillrätta med den negativa trenden. Därtill kommer flera utvecklingsområden behöva definieras.

Barn som far illa

Under 2017 beräknas det att cirka 100 barn kommer att anvisas till Göteborg. Staden har cirka 1 300 barn att hantera som redan ankommit, med bland annat särskilda boenden. En tredjedel av dessa hanteras av Social resursnämnd.

Barn, som staden vet om far illa, har ökat i omfattning under de senaste nio åren. Orsakerna är flera men vanligast är våld i nära relation, föräldrars missbruk och fysisk och/eller psykisk vanvård. Dessa barn mår inte bra.

Vi vill att kommunen tar fram en plan hur vi kan på sikt kan få färre barn att fara illa.

Psykisk ohälsa ska minska

Psykisk ohälsa är utbredd och det är hög tid att hantera ohälsan bland framför allt barn och unga. Det är ett förebyggande arbete och det är avgörande att det sker så tidigt som möjligt och att det upptäcks av elevhälsan. Kommunen ansvarar för elevhälsan det vill säga för yrkesarbetande skolsköterskor, skolläkare, psykologer och kuratorer.

Myndigheter rapporterar höga siffror om stressrelaterade unga. Hela 60 % av flickor i 15-årsåldern anser sig vara stressade. 2017 års rapport från BRIS visar också på att antalet telefonsamtal har ökat om föräldrars omsorg av barn och hur skolan hanterar detta faktum. Det finns behov av att höja personalens kompetens om hur de bäst arbetar för att främja barns psykiska ohälsa.

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

Staden erbjuder aktivitetshus för personer med psykisk ohälsa/funktionsvariation. Den kommunala servicen är social samvaro, strukturerad sysselsättning och arbetsrehabilitering. Det fungerar bra och bygger på teamarbete och kan med fördel utökas till att omfatta fler platser i staden.

Vi behöver komma åt den upplevda psykiska ohälsan bland barn och unga. Vi gör det genom att göra en utredning så rätt insatser kan tillföras skola och elevhälsa.

Vägvalet vill

- utred om möjligheten till att införa en central socialnämnd med sociala distrikt
- ta fram en plan över hur staden kan sätta stopp på att färre barn far illa
- att rätt resurser tillsätts så psykisk ohälsa minskar

Äldreomsorg

Valfrihet

Äldrevården måste baseras på personliga behov och individen måste ha rätt att välja. Lagen om valfrihet har nu införts i Göteborg. Från senhösten 2017 kommer äldre att kunna välja utförare av hemtjänst.

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

En trend på senare år är att ett stort antal äldreboenden lagts ner i hela landet. Med tanke på det ökande antalet gamla har det varit ett stort misstag.

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

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

Bo hemma

När äldre ändå vill bo kvar hemma måste samhället ställa upp och vid behov erbjuda hjälp i hemmet. Det kan då vara viktigt att stödja anhängivården, särskilt i de fall då den äldre bor hemma helt utan hemtjänst.

Fler platser på äldreboende

Väntetiden för de som har fått beslut om att flytta till äldreboende har ökat de senaste åren. Detta har satt hård press på korttidsboendena, vilket lett till att många personer som behöver vård på en korttidsplats efter sjukhusvistelse har fått stanna kvar på sjukhuset.

I kommunens ”Äldreboendeplan 2017–2020” planeras antalet äldreboendeplatser öka med 72, totalt antalet platser stiger då från 4 000 till 4 072. Vi anser att det finns ett ännu större behov, eftersom kön till äldreboenden enbart består av dem som av biståndsbedömare blivit beviljade plats på äldreboende.

Vägvalet vill därför utöka antalet platser med 200 ytterligare fram till 2020, totalt 4 272 platser. Under perioden därefter, 2021–2025, tillkommer ett ytterligare, mycket stort, behov av utbyggnad enbart till följd av befolkningsutvecklingen.

Sjukvården för äldre

Vid hög ålder ökar behovet av sjukvård. För en äldre person med svåra besvär kan det vara ett mycket stort företag att ta sig till vårdcentral eller sjukhus. Därför välkomnas den satsning som görs på sjukvårdsteam som besöker de gamla i hemmet. På äldreboenden finns redan ett inarbetat samarbete mellan sjukvården och personalen på boendet. Det är då lättare att ha en god hälsouppföljning.

Ett värdigt sista skede

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

Vägvalet vill att

- **alla äldre i Göteborg blir betraktade som myndiga medborgare och får göra sina egna val**
- **fler boenden för äldre skapas**
- **anhörigvårdare och volontärer stöds**
- **den palliativa vården ska värnas**

Kulturen

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

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

Sjöfartstaden

Sjöfartsmuseet donerades på sin tid av de stora rederierna men när de upphörde fanns inget intresse av att visa den sjöburna handels betydelse för stadens tillkomst och utveckling. Göteborg var basen för den viktiga handeln med Kina och Sverige var under en period världens största varvsnation med Göteborg som den ledande skeppsbyggnadsstaden. Men den intresserade letar förgäves efter något minne från denna period.

Ostindiefararen Götheborg har visserligen nu räddats från upphuggningsvarvet men att förtöja henne i en färjeterminal på ett temporärt kontrakt i 10 år är ingen lyckad lösning. Den planerade flyttningen av Kieltrafiken ger möjlighet att utveckla Klippans Kulturresevat på ett helt annat sätt. Där finns fortfarande rester av den gamla varvsverksamheten och där skulle skeppet Götheborg kunna placeras i en naturlig miljö. Där finns också det gamla sockerbruket, Gamla Älvsborgs fästning och en småbåtshamn för kulturbåtar. Området kunde utvecklas till en riktigt fin kulturpark och förbindas med konstgalleriet längre ut under bron.

Varvstaden

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

Industristaden

Göteborg är också en ledande industristad. Industriell formgivning och design har alltid varit viktigt och därför fick Röhsska det nationella ansvaret för dessa frågor för ett antal år sedan. Uppdraget missköttes så totalt att museet nu har fått stänga och de starka krafter som nu vill flytta uppdraget tillbaka till Stockholm har fått många goda argument. Den nya ledningen av museet måste snabbt komma på plats om stadens anseende skall kunna räddas. Göteborg har dessutom ett Industrimuseum och ett El-museum som lever mer eller mindre på nåder men som också har förutsättningar att utvecklas till intressanta platser.

Musikstaden

Göteborg har förnämliga institutioner i form av Konserthuset och Operan med internationellt hög klass. Men vi har också Slottsskogsfestivalen, Hammarkullefestivalen och El Sistema. De frivilliga engagemangen måste bestå men staden bör mer aktivt understödja och uppmuntra verksamheten. Vi har alla förutsättningar att skapa ett rikt och varierat musikutbud av mycket hög klass.

Försvarsstaden

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

Arkitektstaden

Närheten till havet ger unika förutsättningar och Göteborg har ett antal spektakulära tomter som kan utnyttjas för spännande nya byggnader. Ett starkt personligt engagemang ledde till att bebyggelsen på Norra Älvstranden på 1990-talet fick en annorlunda utformning, omfattande konstnärlig utsmyckning och att den gjordes komplett från början. Tyvärr har dessa ambitioner till stor del fallit bort, exploateringsgraden har höjts och flera nya områden har försetts med samma själlösa fyrkantiga, tätt placerade, hus som finns i staden.

Göteborg borde generellt höja ambitionsnivån för nya byggnader och gärna utnyttja några av de förutsättningar som finns för ikonbyggnader som skapar en annorlunda och speciell stadsbild.

Staden bör också vara varsam med sina gamla hus och inte riva byggnader med konstruerade argument om ”ekonomisk livslängd”.

Konstnärlig frihet i staden

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

En vattensäker kommun

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”.

Vägvalet tillför drygt 5 miljoner kronor till stadens budget 2018 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 och höjer ambitionsnivån för ny arkitektur till nya byggnader och bevarar de äldre husen så vi inte hamnar i en rivningsvåg
- att staden undersöker om ostindiefararen Götheborg kan förläggas vid Klippan
- att staden utvecklar kulturen med maritimt tema, med nytt varvmuseum
- att stadens musikverksamhet som drivs på frivilligt engagemang ska stödjas
- 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

Miljö är viktigt

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

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

Vägvalets utgångspunkt är att vi ska hjälpa medborgarna att göra klimatsmarta val i vardagen och genom bred förankring. Detta ska ske med morötter, inte piskor.

Stadens klimatstrategi

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

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

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

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

Vägvalet vill att staden skapar verklighetsförankrade strategier för framtiden

Återvinning av material ska öka

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

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

För att ytterligare uppmuntra återvinning ska alla besök på återvinningscentralerna vara kostnadsfria för hushållen i staden. Den nuvarande begränsningen är hämmande och medför att återvinningsbart material hamnar i hushållsavfallet 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 ska uppmuntras

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

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

Vägvalet vill

- att köksavfall och trädgårdsavfall ska hämtas vid bostaden

Budgetprocessen utelämnar uppgifter

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

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

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 in-tecknats i redan tecknade kontrakt.

Den finansiella analysen är bristfällig. Lånebehov och ränteutveckling redovisas inte tillräckligt utförligt och inga alternativa möjligheter beskrivs. Utfallet för de kommuncentrala utgifterna redovisas inte alls.

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

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

Låneskulden störst i Göteborg

Med en låneskuld om 39 miljarder är Göteborg landets högst belånade kommun. Många år med låg ränta har skapat en bristande respekt för lånekostnaden. Allt kan byggas nu med lånade pengar och ingen kalkyl verkar finnas för framtida lånekostnader.

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

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

Investeringsplanen ska omprövas

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

Idrotts- och föreningsnämnden

Idrottsnämndens investering om 139 miljoner fastställs. Framtida beslut om nya badanläggningar måste beredas enligt en separat investeringsplan beroende på den ekonomiska utvecklingen.

Fastighetsnämnden

Fastighetskontorets ambition att genomföra strategiska fastighetsförvärv bör minska.

Överdäckningen av Märten Krakow bör inte genomföras.

Lokalnämnden

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

Park och naturnämnden

Nämndens begäran fastställs.

Kretslopp och vattennämnden

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

Trafiknämnden

Behovet av andra regler för investeringarna framgår tydligt i Trafikkontorets äskanden. Det nuvarande upplägget som sammanför investeringsobjekten i begreppen ”städerna” bör omgående ersättas med konventionell objektsbeskrivning.

I ”städerna” avsätts nu nästan 1 miljard kronor – allt med högsta prioritet. Med detta förfarande har en mängd onödiga projekt genomförts till höga kostnader och med begränsad nytta, exempelvis projektet nedanför Götaplatsen och utbyggnad av cykelfartsgator.

I prioriteringsordningen som nämnden hänvisar till ingår även begreppen ”Låsning” och ”Pågående”. I vissa fall återfinns här projekt som inte längre förefaller vara aktuella, även här är en konventionell objektslista att föredra.

Även om ramarna reducerats inför årets budgetbehandling behöver betydligt fler angelägna neddragningar genomföras.

Namngivna projekt värderas

Hjalmar Brantingsgatan: Några konkreta planer för detta område har inte redovisats och några större arbeten lär inte hinna påbörjas under perioden, nytt belopp 30 miljoner kronor.

Stadslinbana: Utgår

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

Dito projektering: Anslaget utgår.

Framtida länkar: Inte aktuellt under perioden. Utgår.

Alléstråket, Engelbrektslänken, Ringön: Ej aktuella under perioden. Utgår.

För samtliga projekt inom Prioritet 2: En ny behovsanalys behöver genomföras. Utgår.

Namngivna projekt inom Prioritet 3: Dessa bör däremot finnas inom ram.

Av de projekt som nämns inom ”Låsningar och pågående” är endast Hisingsbron aktuell.

Övriga namngivna projekt utgår helt.

Kvar finns Reinvesteringsbehov för gator 15 miljoner kronor.

Vägvalet vill att investeringsramen för 2018 blir 4 816 miljoner kronor

Budget 2018

Inkomster (tkr)	2018
Kommunalskatter	31 302 000
Finansiellt netto	657 000
Skattesänkning 10 öre	-130 000
Totalt	31 829 000

Stadsdelsnämnder (tkr)	2018
Angered	2 425 600
Askim Frölunda Högsbo	2 218 800
Centrum	1 341 900
Lundby	1 355 100
Linnéstaden Majorna	1 629 200
Norra Hisingen	1 781 800
Västra Göteborg	1 822 600
Västra Hisingen	2 039 400
Härlanda Örgryte	1 662 900
Östra Göteborg	2 202 400
Resursnämnd	206 630
Expansion inom funktionshinderområdet avseende LSS	86 000
Totalt	18 772 330

Facknämnder (tkr)	2018
Byggnadsnämnden	93 943
Fastighetsnämnden	38 284
Idrotts- och föreningsnämnden	349 977
Kommunledning	310 618
Nämnden för Konsument- och medborgarservice	24 047
Kulturnämnden	390 472
Lokalnämnden, överskott	-156 825
Miljö- och klimatnämnden	53 300
Intraservice	17 564
Park- och naturnämnden	224 692
Sociala resursnämnden	707 800
Trafiknämnden	352 159
Utbildningsnämnden	1 932 990
Valnämnden	10 700
Vuxenutbildningsnämnden	521 475
Överförmyndarnämnden	18 200
Grundskolenämnd	3 584 100
Förskolenämnd	1 994 400
Upphandlingsnämnd	8 100

Ekonomiska ramar för särskilda budgetposter (tkr)

Arkivnämnden	21 000
Business Region Göteborg AB	27 000
Fastighetsnämnden, transfereringar	64 821
Idrotts- och föreningsnämnden, studieförbunden	31 200
Räddningsförbundet	334 300
Överförmyndarnämnden, arvoden	0
Göteborg & Co	50 000
Revisorskollegiet	33 478
Totalt	11 037 795

Vägvalets egna justerade budgetposter (tkr)

Trafiknämnden, eftersatt gatuunderhåll	102 500
Idrotts- och föreningsnämnden, livräddare/badvärdar	5 125
Trygg och vacker stad	0
Totalt	107 625

Kommuncentrala poster (tkr)	2018
Kapitalbuffert	150 000
Västtrafik	292 300
Sommarlovskort	22 050
Naturresevat	4 300
Kvilledalen	5 000
Enkla hinder	10 000
Miljöprogram/pris	1 500
Jubileumsbostäder	10 000
Totalt	495 150

Resultaträkning (tkr)	2018
Inkomster	31 829 000
Stadsdelar, nettokostnader	-18 772 330
Facknämnder, särskilda budgetposter	-11 037 795
Vägvalets egna justerade budgetposter	-107 625
Kommuncentrala poster	-495 150
Avskrivningar	-1 300 000
Överskott	116 100

Investeringsplan (tkr)	2018
Fastighet	120 000
Dito inkomster	-22 000
Idrott	139 000
LSS	2 704 000
Vattenverket	652 000
Park och natur	79 000
Trafik	1 144 600
Totalt	4 816 600



VÄGVALET

Vi vill mycket mer!
Läs gärna budgetens samtliga programpunkter

Välkommen att bli medlem!

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



vagvaletgbg.se



0730-94 95 91

Kontakta oss, vi lyssnar!