

Från Gullspång till Göteborg



**Budgetförslag 2021
för Västra Götalandsregionen
med komplettering november 2020**



Demokraterna

Läsanvisning för tilläggsbudget

Detta är ursprungligen Demokraternas budgetförslag för Västra Götalandsregionen, behandlat i regionfullmäktige den 9 juni 2020. I denna tilläggsbudget har vi inte sett några skäl att ändra vår viljeinriktning, utan endast komplettera med de nya ekonomiska förutsättningar som givits efter sommaren.

Ändringar i texten finns endast i inledningen, på sid 5 samt i ekonomi-avsnittet. Regionbidrag samt resultat- och balansräkning är justerade efter de uppdaterade ekonomiska prognoserna.

Inledning tilläggsbudget

Under våren och försommaren 2020 utnyttjades stora delar av VGRs samlade slutenvårdskapacitet för att ta emot och vårda patienter med covid-19.

Det gick bra, genom en fantastisk insats av lojala medarbetare, förkortade beslutsvägar, administrativ förenkling, och tillit till professionen. Vi riktar ett stort och varmt tack till alla dem som arbetade hårt med långa arbetspass under svåra förhållanden.

Hanteringen av covid-vården understryker att den politiska styrningen av vården bör träda tillbaka till förmån för professionen. Demokraternas budgetförslag som lades i juni framstår nu som ännu mer relevant. VGRs resurser måste omfördelas från politisk överbyggnad och administration till den patientnära verksamheten och till förbättrade arbets- och lönevillkor för dem som arbetar där.

Nu när trycket på sjukvården - förhoppningsvis, i skrivande stund ökar smittspridningen igen - minskat är det dags att ta sig an de uppskjutna besöken och operationerna. Det rör sig om 13 000 operationer och 10 000 besök inom VGR. Inför detta stora arbete, som kommer att utföras av samma personer som drog det tyngsta lasset under våren är det viktigt att satsa på de patientnära funktionerna och öka bemanningen inom de sektorer som har att hantera vårdskulden.

Som ersättning för regionernas ökade kostnader i samband med covid-vården har staten avsatt 4 miljarder varav VGRs del är 670 miljoner. Demokraterna föreslår att hela beloppet öronmärks för hantering av vårdskulden. Regionstyrelsen ges i uppdrag att fördela medlen till verksamheterna efter behov. Ansvaret för resursallokering och kompetensförsörjning bör läggas så nära verksamheterna som möjligt.

Endast de som arbetar nära patienterna vet hur man kan öka kapaciteten i verksamheten. Det kan till exempel betyda att man vissa dagar förlänger mottagningarnas och operationssalarnas öppettider, kanske genom dubbla 6-timmarsskift; kallar in patienter med kort varsel, ändrar sammansättningen på operationer så att inte IVA belastas etc. Sjuksköterskor i administrativ tjänst kan också uppmuntras att flytta till den direkta patientvården. Ekonomiska incitament bör inte uteslutas.

Insatserna mot den omfattande andelen uteblivna besök måste också intensifieras. Betalningskrav vid uteblivelse får inte uteslutas.

För att stödja näringslivet och därmed öka sysselsättning och skatteunderlag, är det nu ännu viktigare att de nämnder som hanterar näringsliv, utbildning och trafik lägger sina ambitioner på rätt saker.

Västra Götalandsregionen har en annorlunda sammansättning jämfört med de två andra storstadsregionerna. Befolkningstätheten är förhållandevis låg och levnadsförhållandena skiljer sig mycket mellan de mer landsbygdliknande delarna och de större stadsregionerna. Den demografiska utvecklingen pressar regionen från två håll när det finns allt färre i arbetsför ålder, i och med att både antalet barn och andelen pensionärer ökar.

Det ställer stora krav på både en bevakning av näringsutvecklingen och ett mycket aktivt förhållningssätt till infrastrukturbehoven. Det är viktigt att ta hänsyn till att glesheten under överskådlig tid gör bilismen oundviklig i större delen av regionen. Infrastrukturen är också en viktig faktor för att kunna expandera besöksnäringen i hela Västra Götalandsregionen.

Utvecklingen 2021 ter sig alltså långt osäkrare än vanliga år. Men kriser tenderar också att skärpa och påskynda redan inledda utvecklingsförlopp, vilket kan skapa stora möjligheter för flera av de kluster som finns i regionen. Västra Götaland är ledande i många forskningsintensiva branscher och har en hög utbildningskapacitet. Rätt hanterad är krisen därför också en möjlighet att komma vidare i många utvecklingskedjor.

Demokraterna är ett kunskapsbaserat parti. Alla beslut ska grundas på fakta, kunskap och vad som är bäst för regionen och dess medborgare. Politiken måste öka tilliten till våra anställdas kunskap och kompetens och ge våra medarbetare bättre förutsättningar att utföra Västra Götalandsregionens viktiga uppdrag – en tillgänglig sjukvård med hög kvalitet för alla.

Martin Wannholt
Gruppledare Demokraterna
Västra Götalandsregionen



Innehåll

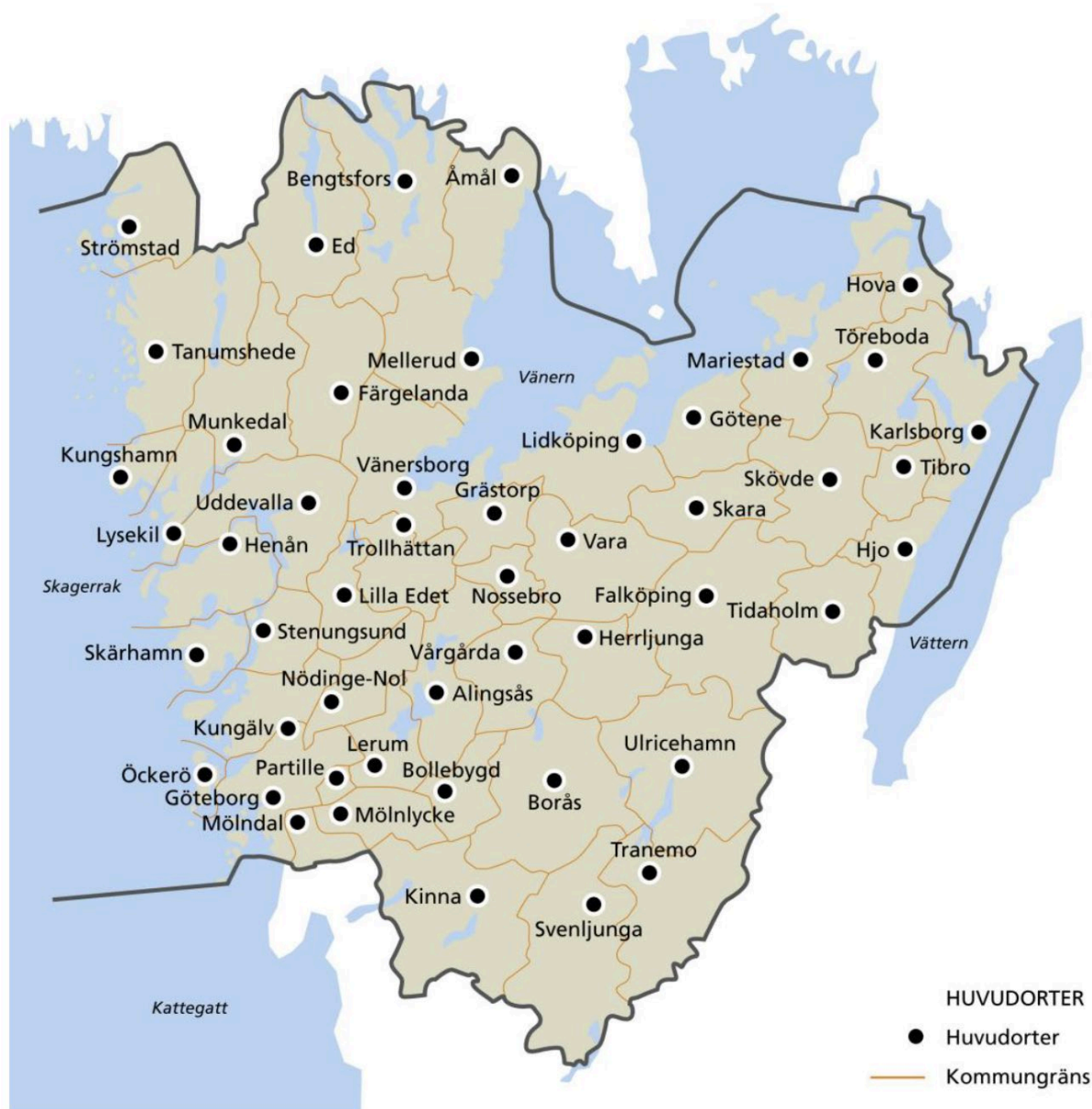
Regional utveckling – våra viktigaste mål	6
8 konkreta åtgärder 2021	8
1. Ekonomiska och demografiska förutsättningar	9
2. Sjukvården	12
2.1 Brist på sköterskor	12
2.2 Kompetensförsörjningen den största utmaningen	13
2.3 Långa beslutsvägar och bristfälliga arbetsvillkor	13
2.4 Åtgärder för en bättre sjukvård med goda arbetsvillkor	14
3. Infrastruktur & Kollektivtrafik	16
3.1 Järnväg.....	16
3.2 Väg.....	17
3.3 Gång och cykel	17
3.4 Kollektivtrafik.....	18
3.5 Kollektivtrafiken i Göteborgsregionen.....	18
3.6 Sjöfart	20
3.7 Flyg	20
3.8 Bredband	21
4. Regionutveckling, näringsliv och turism	22
4.1 Arbetsmarknad och näringsliv	22
4.2 Utbildning och validering	22
4.3 Turism	23
4.4 Regionutveckling, allmänt.....	23
5. Miljö, hållbarhet och biologisk mångfald.....	24
5.1 Miljönämndens verksamhet.....	24
5.2 Utförande verksamheter.....	24
6. Kultur	25
6.1 Kulturnämndens ansvarsområde	25
6.2 Utförare i fokus	25
7. Ekonomi	26
7.1. Sammanställning av regionbidrag	26
7.2 Resultaträkning.....	27
7.3 Balansräkning	27
7.4 Förslag till beslut.....	28
Om Demokraterna	29

Om detta budgetförslag

Det ekonomiska läget är fortfarande osäkert inför 2021. Näringslivet har erbjudits omfattande stöd under 2020, vilket reducerat det befarade skattebortfallet under året. Det har inneburit att prognosen för 2020 reviderats upp, medan prognosen för 2021 reviderats ned.

Effekterna av pandemin på näringslivet har ännu inte slagit igenom fullt ut. Storföretagens varsel syns ännu inte i arbetslöshetsstatistiken. En ny våg av smittspridning kan slå ut verksamheter som hittills klarat sig. Den närmaste tidens utveckling blir avgörande för besöks- och turismnäringen under 2021.

Prognoserna som ligger till grund för detta budgetförslag är SKRs prognos för skatteunderlagstillväxt, daterad den 1 oktober 2020.



Västra Götalandsregionens kommuner, karta från VGRs årsredovisning 2019.

Regional utveckling – våra viktigaste mål

Sjukvården

- En kapacitetsstark vård av hög kvalitet, tillgänglig för alla i Västra Götaland.
- Förbättrade arbetsvillkor för vår personal inom vården i Västra Götalandsregionen är ett överordnat mål. Vi vill att:
 - Lönenivåer och utvecklingsmöjligheter måste bli konkurrenskraftiga för att klara kompetensförsörjningen till vårdens uppdrag
 - Arbetstiderna måste justeras så att återhämtning möjliggörs
 - VGRs anställda måste i högre utsträckning kunna påverka sina egna arbetstider
- En bättre styrning och ledning genom att kraftigt effektivisera den politiska styrmodellen i Västra Götalandsregionen. Härigenom frigörs resurser till den patientnära verksamheten.

Arbetsmarknad och ekonomi

- Resurserna hos regionens folkhögskolor och naturbruksskolor ska koncentreras till att utbilda de som står långt ifrån arbetskraften och vidareutbilda de som nu friställts. Anställningsbarhet ska vara överordnat andra utbildningssyften. Riktade utbildningsinsatser ska tas fram i samarbete med kommunerna.
- VGR bör bidra till utveckling av närproducerade livsmedel, underlätta möjligheterna till ekologiskt jordbruk samt ekologisk kött- och mjölkproduktion. Självförsörjningsgraden ska öka markant.
- Västra Götaland ska utvecklas som turistmål. Regionen har underskattade konkurrensfördelar i form av "kusterna" mot Vänern och Vättern, närodlat/gårdsförsäljning, ekoturism och blå stråk. Dessa måste marknadsföras bättre.

Infrastruktur och kollektivtrafik

- Bygget av Västlänken måste avbrytas. Målen med Västlänken kan aldrig nås, eftersom förutsättningarna som gällde när beslutet togs senare helt har reviderats. Den ekonomiska verklighet vi nu kastats in i gör det ännu mer oförsvärbart att kasta bort 30-40 miljarder på något mer eller mindre meningslöst. Västlänkens kostnad kan till stor del sparas då bygget knappt påbörjats. Sparade medel kan istället omfördelas till angelägna och verkningsfulla infrastrukturprojekt, till exempel dubbelspårig järnväg på hela sträckan mellan Göteborg och Oslo eller kapacitetsförbättringar på befintliga järnvägar.

- Väginvesteringar och vägunderhåll måste prioriteras upp för att stärka mindre kommuners utvecklingsmöjligheter, öka trafiksäkerheten och underlätta näringslivets transporter. I glesare områden är detta mest ekonomiskt effektivt och blir successivt mer hållbart genom elektrifiering. Även sjöfarten på våra inre vattenvägar bör utvecklas som transportsätt.
- En flexibel kollektivtrafiktaxa bör utvecklas, för att öka resandet med kollektivtrafik för de som normalt åker bil, samt bättre utnyttjande i lågtrafik. Detta kan ge ett jämnare kapacitetsutnyttjande över dygnet, samt ge marginalintäkter till Västtrafik. Det stimulerar dessutom till samåkning och gång/cykel när så är möjligt.
- VGRs bredbandsstrategi ska vara uppfylld till 2025. Likvärdiga digitala förutsättningar oavsett var man bor är en förutsättning för både demokrati, näringslivsutveckling och större valfrihet i val av bostadsort. Coronakrisen har påskyndat utvecklingen mot mer distansarbete och digitala möten.

Socialt och hållbart

- Utanförskapet måste brytas genom att fler kommer i arbete. Komplettering av icke fullföljda studier är också grundläggande för att uppnå ett mer jämlikt samhälle.
- Regionens kultursatsningar skall en större del riktas mot barn och ungdomar.
- Regionen måste säkerställ tillräckliga naturreservat och biologiska korridorer för framtiden i VGR.
- Det skall vara möjligt att röra sig i VGR utan att uppleva hot från kriminella kretsar och alla platser skall vara trygga. Västtrafik ska verka för utökad trygghet i kollektivtrafiken, för såväl personal som resenärer.



8 konkreta åtgärder 2021

Några viktiga åtgärder kan inte vänta. Vi vill åstadkomma följande:

1. Arbetet med förbättrade arbets- och lönevillkor för sjukvårdsanställda ska påbörjas omgående. Lönesättande chef ska finnas närmast verksamheten och personalen. Den anställda ska ges större möjlighet att påverka sina arbetstider och schema. Personal med lång tjänstgöringstid inom VGR skall premieras med bättre löneutveckling och bättre arbetsvillkor. (Se p 2.4)
2. Arbetet med att förändra styrmodellen för sjukvården påbörjas. (Se kap 2)
3. Återhållsamhet i den icke vårdnära administrationen inom sjukvården. Frigjorda resurser överförs till den patientnära verksamheten.
4. Temporärt anställnings- och konsultstopp för alla icke patientnära tjänster i VGR. Undantag ska prövas.
5. Fler förebyggande åtgärder i kombination med höjd avgift vid uteblivna besök i vården ger ett bättre utnyttjande av vårdresurser och kortare köer (se p 2.4.4).
6. Omförhandling av Västsvenska Paketet för att stoppa projekt Västlänken. De frigjorda resurser som uppnås bör användas till nödvändiga, angelägna och miljöeffektiva infrastrukturåtgärder, exempelvis färdigställande av dubbelspår Göteborg-Oslo. (se p 3.1)
7. Förberedelse för införande av Flexitrafikant-taxa i kollektivtrafiken samt översyn av möjligheten till lågtrafiktaxa dagtid. (se p 3.4)
8. Regionens folkhögskolor ska koncentrera sig på att omskola, validera och utveckla kunskaper för ökad anställningsbarhet. (se p 4.1)

1. Ekonomiska och demografiska förutsättningar

Demografiska förutsättningar Västra Götaland

De demografiska förändringarna i Sverige innebär att allt färre personer i arbetsför ålder ska ge underlag för en välfärd där relativt allt fler yngre och äldre ska erbjudas offentligt finansierad service. Diagrammet nedan visar prognos för den demografiska utvecklingen i Västra Götaland 2035 jämfört med 2018.

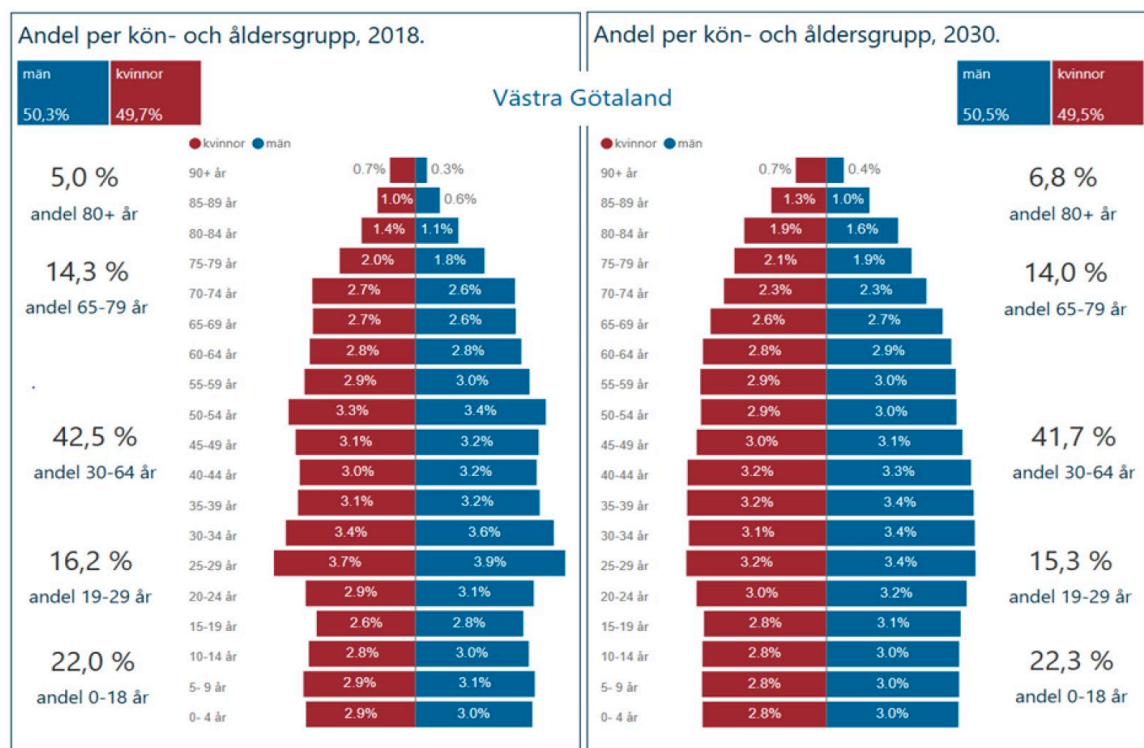


Bild: Befolkningsutveckling i Västra Götaland 2018-2030 (VGR, 2020)

De allra yngsta och de allra äldsta i befolkningen är också de som konsumerar mest vård. Utvecklingen går därmed mot ett större vårdbehov och en lägre andel i skattekraften. Dessa faktorer påverkas till viss del av nationella beslut såsom förändrad pensionsålder men också konjunkturutvecklingen.

Den pågående coronapandemin har eskalerat den milda lågkonjunktur som tidigare förväntades, till en ekonomisk kris som, i skrivande stund, förefaller överträffa effekterna av finanskrisen 2008. Arbetslösheten stiger kraftigt och vissa sektorer är helt nedstängda, andra har tappat en övervägande del av sin omsättning. Det ekonomiska läget och skatteunderlaget inför 2021 är därmed mycket svårberäknat.

Även VGRs verksamheter drabbas. På kostnadssidan naturligtvis till följd av ett kraftigt ökat vårdbehov, men även på intäktssidan. Västtrafik säljer färre resor och kulturinstitutionerna är stängda, men kostnaderna är desamma. Det finns inga tillförlitliga prognoser att tillgå och försiktighetsprincipen bör generellt råda vid alla beslut som innebär omfattande kostnader för VGR.

Befolkningstäthet i Västra Götaland 2019

Inom VGR finns några av landets mest tätbefolkade kommuner, till exempel Göteborg med 1294 invånare per kvadratkilometer, men också några av de glesare som Dals-Ed med 6,6 eller Gullspång med 17 invånare per kvadratkilometer. Glest befolkningsunderlag ger dyrare service och kollektivtrafik.

Regionbidraget för en resa med pendeltåg mellan Göteborg och Kungsbacka är bara två kronor, medan en resa på Kinnekullebanan kostar 85. Infrastruktur är å andra sidan nödvändigt för att öka möjligheten att bosätta sig eller driva verksamheter i glesbygd. Ny teknik, utbyggt bredband och framtidens fordon kommer ge landsbygden större möjligheter att utvecklas.

Skatteunderlag och kostnadsmassa i Västra Götaland 2019

Preliminär skatteintäkt 2019:	44,6 mdkr (prognos för 2021: 46,2 mdkr)
Intäkter totalt 14,0 mdkr	Statsbidrag 9,9 mdkr
Total kostnadsmassa 2019:	65,2 mdkr
Personalkostnader:	Egen personal 33,3 mdkr , bemanningspersonal 578 mkr

Skatteunderlag i genomsnitt per invånare 2019: 214 209 (99,4 procent av riksgenomsnittet)

Folkmängd 1 723 548 (16,7 procent av Sveriges befolkning)

Sjukvården i Västra Götaland 2019, några siffror

Antal nettoårsarbetare i sjukvården var 37519 av totalt 43589 inom VGR.

Antal anställda personer totalt var 55 658. Personalomsättningen var 6,7 %.

2019 köpte VGR vård externt för 5261 mkr, varav 62 procent avser primärvård.

Kostnaden för bemanningspersonal var 578 Mkr, en minskning med 12 procent/78 Mkr under 2019. Användandet av bemanningspersonal har minskat något, men behovet kvarstår så länge det är svårigheter att rekrytera rätt kompetens.

Användandet av konsulter varierar kraftigt mellan verksamheterna. En viss konsultväxling har skett och alla nämnder redovisar sjunkande kostnader under 2018 och 2019 vilket är positivt. Hälso- och sjukvårdsstyrelsen liksom Sahlgrenska redovisar dock konsultkostnader på över en halv miljard vardera.

Skattesats

Skattesatsen i VGR var 11,48 kr för 2020. Hur skatteunderlaget och konjunkturen kommer att påverkas av coronakrisen är mycket oklart inför antagandet av budget för 2021 i regionfullmäktige. Landstingsskatten är en platt skatt och drabbar därför låginkomsttagare hårdast. Eftersom vi ser en stor potential för omfördelning och effektivisering inom VGR, finns idag inget skäl att höja skattesatsen.

Skattesatsen i VGR för 2020 motsvarar genomsnittet för Sverige, den ligger högre än Halland och Skåne men lägre än till exempelvis Stockholm. VGR ligger däremot något under riksgenomsnittet för skatteunderlag per capita.

Investerings ekonomi

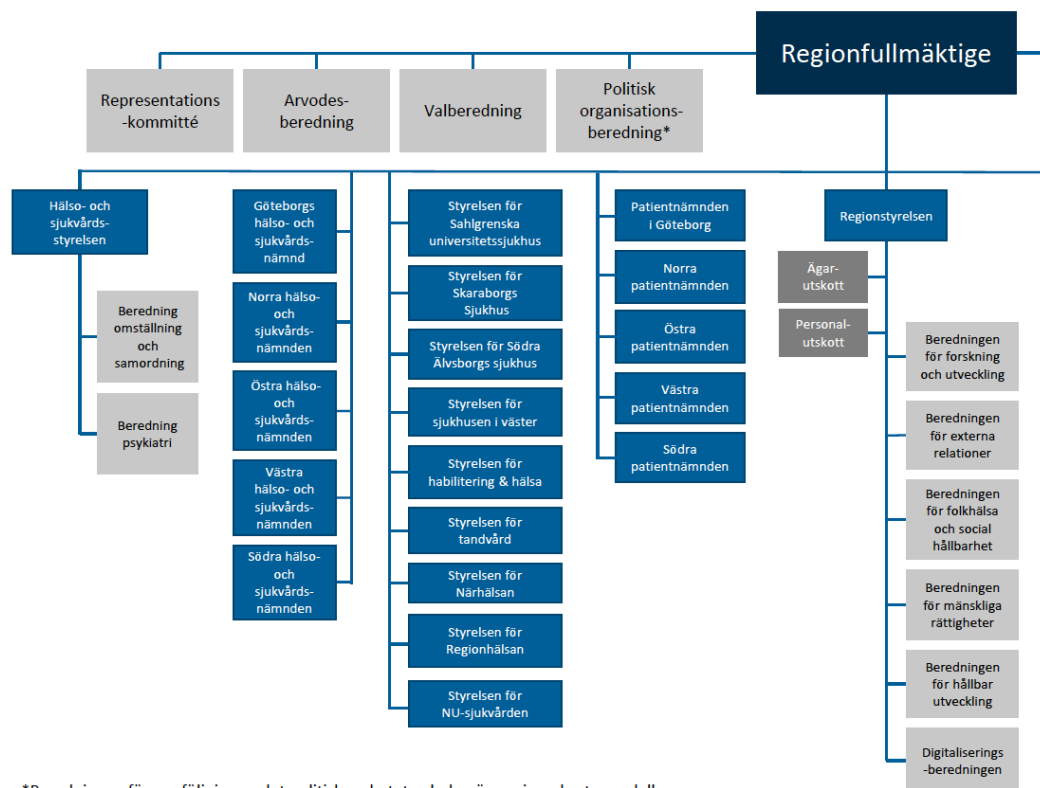
Den rådande takten i investeringsplanerna är inte hållbar. Regionens likviditet behövs för att klara pensionsåtagandet och nya investeringar kan därför behöva lånefinansieras. Därmed belastas verksamheterna inte bara med ökade driftskostnader i form av avskrivningar, utan också av räntekostnader. Vi delar koncernkontorets bedömning om behovet av en något minskad investeringstakt för att klara VGRs långsiktiga åtaganden.



2. Sjukvården

Västra Götalandsregionen har 15 olika politiska nämnder och styrelser för hälso- och sjukvården. Det ger ett långt avstånd mellan beslut och patient.

VGR:s politiska organisation 2019-2022 –



*Beredningen för uppföljning av det politiska arbetet och den övergripande styrmodellen

(Bilden är ett utsnitt av bild hämtad från VGRs webbplats)

2.1 Brist på sköterskor

Sjukvården har brist på sköterskor men sjukvårdens problem går att lösa. Det saknas inte resurser. Det är ledningen och hur verksamheten styrs som måste ändras. Vi vill flytta makten och besluten till verksamheten, närmare patienten. Avståndet mellan de som bestämmer över vården och de som vårdar eller vårdas måste minska.

Västra Götalandsregionens hälso- och sjukvård hanteras av 15 politiska nämnder och styrelser. För mycket tid läggs ofta på kortsiktiga lösningar och för lite på organisation, effektivitet, vision och strategi. HR har också stor inverkan på verksamheterna. Man kontrollerar effektiviteten på sjukhusens verksamhet regelbundet men ingen effektivitetsmätning eller jämförande studie har gjorts på den administrativa delen av verksamheten. Nya introduktioner och kortsiktiga lösningar för att rekrytera personal kräver mycket tid och stora ekonomiska resurser. Vi menar att den nuvarande styrmodellen bör omprövas och besluten koncentreras till färre nämnder närmare utföraren.

2.2 Kompetensförsörjningen den största utmaningen

Kompetensförsörjning av vårdanställda är VGRs viktigaste utmaning de närmaste åren. Bristen på specialistutbildad personal har länge varit en flaskhals. Personalbristen riskerar att leda till att vårdplatser stängs, både på intensivvården och på andra vårdavdelningar. Coronakrisen har ytterligare förvärrat situationen och det kommer att ta tid att arbeta ikapp planerad vård.

En annan utmaning är behovet av geriatrisk kompetens till följd av den demografiska utvecklingen. Behovet av psykiatrisk kompetens ökar också och de livsstilsrelaterade sjukdomarna, främst relaterade till övervikt, är ett växande problem som behöver motverkas.

Vidare måste kunskapsöverföringen från senior vårdpersonal till nyutbildad säkerställas. Den seniora personalen ska ges bättre förutsättningar att kunna jobba åtminstone fram till pensionsåldern. I VGR finns 6 500 tillsvidareanställda sjuksköterskor, läkare och undersköterskor som är mellan 55 och 67 år.

2.3 Långa beslutsvägar och bristfälliga arbetsvillkor

Beslutsprocessen är lång mellan politiker och administratörer till chefer på lägre nivå. VGR har en stor och kostsam administration. Det saknas långsiktiga lösningar för att kunna upprätthålla en kontinuitet och bevara och premiera kunskap och erfarenhet. Arbetsvillkoren för vår sjukvårdspersonal har brister och VGR tappar därför därför kompetens.

VGR ska präglas av en sjukvård som prioriterar professionell organisation och ledning vilket kommer att bidra till en mer kostnadseffektiv administration. Nationellt övergripande mål är en jämlik vård avseende kvalitet och tillgänglighet, som prioriterar lika bemötande inom hela VGR. Med en väl fungerande organisation kan vi också fördela de ekonomiska resurserna där de bäst behövs.

Lönenivåerna inom VGR är lägre än i andra regioner och står sig inte i konkurrensen med andra arbetsgivare. Löneutvecklingen är undermålig och ofta tvingas personal att byta arbete för att öka sin lön.

Den höga personalomsättningen är onödig och kostsam då vi förlorar både kunskap och viktig erfarenhet samt måste lära upp ny personal. Samtidigt var VGRs kostnader för bemanningspersonal 578 miljoner kronor under 2019.

I VGRs medarbetarenkät för 2019 angav 91 procent att de tycker sig ha ett meningsfullt arbete, men bara 50 procent har ork kvar att göra annat efter arbetsdagens slut. Detta trots omfattande satsningar på arbetsmiljöförbättrande åtgärder.

2.4 Åtgärder för en bättre sjukvård med goda arbetsvillkor

2.4.1 Bättre arbetsvillkor för långsiktig kompetensförsörjning

- Löneutvecklingen behöver förbättras för de sjukvårdsanställda. Erfarenhet, vidareutbildning och lojalitet måste premieras. Lönetrappan och arbetsvillkoren måste göras så konkurrenskraftiga att erfaren personal väljer att stanna inom VGR.
- Arbetstiderna behöver förläggas så att tillräcklig tid för dygnsvila och återhämtning uppnås. All personal måste kunna påverka sina arbetstider i högre grad, så att privatlivet också får plats för våra anställda. Andra åtgärder som färre timmar för heltidstjänstgöring för nattskift samt renodlad helgtjänstgöring bör utredas.
- Kompetensutveckling och utvecklingsmöjligheter ska underlättas och anpassas efter rådande behov. Vidareutbildning för sjuksköterskor ska prioriteras. VGR bör även underlätta och premiera specialistutbildning av undersköterskor efter rådande behov samt utlysa fler ST-läkartjänster inom bristspecialiteter.
- Vi vill utreda en modell där senior personal inom sjukvården med många år inom VGRs tjänst får reducerad veckoarbetstid till oförändrad lön, som "lojalitetspremie". Bibehållandet av erfarenhet och kompetens samt minskad personalomsättning och minskade sjukskrivningstal bör kunna kompensera kostnaden i stor utsträckning. En kortare reguljär veckoarbetstid kan vara ett sätt att orka arbeta längre före pensionering.

2.4.2 Organisation för en mer effektiv och mer tillgänglig vård

- Vi vill minska antalet politiska nämnder och styrelser och istället lägga mer resurser direkt till verksamheterna. De fem beställarnämnderna bör utgå och medlen styras direkt från Hälso- och sjukvårdsstyrelsen till utförarna. Professionen bör ges ett större inflytande över verksamheterna.
- Vi vill pröva om och var DRG-systemet kan ersättas av anslagbaserad styrning.
- Vi vill öka kvaliteten och effektivisera beslutsprocessen genom att i högre grad möjliggöra en tillitsbaserad styrning från verksamheten jämfört med den styrning som idag görs av politiker och administratörer.
- Vi vill fortsätta att samlokalisera primärvårdens närakuter med sjukhusens akutmottagningar där så är geografiskt möjligt, för att vårdgivaren enkelt ska kunna fördela vårdnivå för den som söker akut.
- Vi vill inrätta särskilda äldrevårdsmottagningar med geriatrisk specialistkompetens i primärvården.
- Vi vill lägga mer kraft på förebyggande vård; information om och behandling av rökning, kost/vikt, blodtryck, hudfläckar och göra den tillgänglig digitalt för alla. Men behovet av genomgripande livsstilsförändringar kan kräva behandling på individnivå. Andelen rökare i befolkningen minskar medan andelen med övervikt/fetma har fördubblats sedan 1980-talet och därmed ökar risken för

ohälsa och sjukdomar som diabetes typ-2, cancer samt hjärt- och kärlsjukdomar. En förebyggande insats nu kan förebygga en stor vårdskuld längre fram och ger dessutom bättre allmänhälsa och livskvalitet för individen.

- Vi välkomnar den pågående digitaliseringen av vården, både för undersökning, självmonitorering, bokning och administration. De nya verktygen bör även kunna utvecklas för förebyggande av uteblivelse (se nästa avsnitt) samt effektivisering av dokumentation och logistik.

2.4.3 Uteblivna besök

Ett stort problem är uteblivna och sent avbokade besök, hos läkare, fysioterapi och andra behandlingar, men även till operationer. Under 2019 uppskattades kostnaden för de mer än 150 000 uteblivna besöken till omkring en halv miljard kronor. Utöver kostnaden leder naturligtvis detta till längre vårdköer och sämre resursutnyttjande.

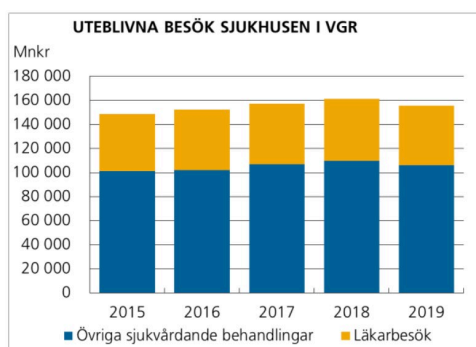


Diagram ur VGRs årsredovisning för 2019.

Vissa enheter har vidtagit förebyggande åtgärder, som till exempel påminnelse via SMS, med relativt gott resultat. Dock är antalet uteblivna besök fortfarande oacceptabelt högt. Avgifterna för uteblivna besök är försumbara och tas ofta inte ut alls.

Vi ser behov av en utökning av de förebyggande åtgärderna och en översyn av ett mer effektivt avgiftssystem. Vi vill därför att Hälso- och sjukvårdsstyrelsen ges i uppdrag att

- Utreda och föreslå lämpliga förebyggande åtgärder för att minimera antalet uteblivna besök.
- Utreda och föreslå en justering av avgifterna för att minska antalet uteblivna besök, samt lämpligt sätt att administrera dessa utan att belasta vårdgivande enhet.

3. Infrastruktur & Kollektivtrafik

Infrastrukturen ska anpassas till lokala förutsättningar. Bil kommer fortsatt vara det mest effektiva dagliga transportmedlet i stora delar av Västra Götaland. I takt med att fordonsflottan blir fossilfri, minskar miljöavtrycken. I storstäderna och i pendlingsstråken handlar det dock inte bara om miljö utan även om trängsel.

Vi välkomnar utbyggnad av nya järnvägar, förutsatt att de ger så stora restidsförbättringar att de blir någorlunda lönsamma och miljöeffektiva. Mindre upprustning av befintliga järnvägsstråk är ofta både effektivt och lönsamt och ska därför alltid provas först.

Vi vill bort från uppdelningen av resenärer som antingen "bilist" eller "kollektivtrafikresenär". För den som måste ta bilen ibland ska det vara ekonomiskt möjligt att åka kollektivt vissa dagar utan skyhöga merkostnader. Demokraterna lanserar därför konceptet "Flexitrafikant", se p 3.4. Generellt eftersträvar vi ett synsätt där det för behovet och platsen mest effektiva transportsättet premieras.

3.1 Järnväg

Det är dyrt att bygga nya järnvägar. Därför måste de som byggs ge väsentliga restidsvinster och fylla ett verkligt behov. Nya järnvägar ska gå kortaste vägen mellan större målpunkter för att kunna ge bästa samhällsnytta. Det gör inte Västlänken, den ger enbart längre restid till följd av omvägen via Haga-stationen som är en obetydlig målpunkt. Västlänken ger ingen utökad turtäthet eller trafikmässiga fördelar och de utbyggnader i kringliggande järnvägsnät som tidigare planerats har utgått. Detta därmed helt meningslösa projekt bör avbrytas innan mer pengar förslösats samt för att skona Göteborg från ytterligare miljöbelastning. Besparingarna som uppnås kan istället omförhandlas till angelägna järnvägsprojekt.

Dubbelspår mellan Göteborg – Oslo ligger högt på vår önskelista. Här återstår dubbelspår på sträckan Öxnered-Halden. Vi vill se att en lokaliseringsutredning startar snarast. En utbyggnad av denna sträcka bygger ihop Oslo med Göteborg, Köpenhamn och Hamburg. En komfortabel och snabb tågresor mellan Göteborg och Oslo kan minska såväl bil- som flygtrafiken på sträckan. Dessutom ges möjlighet till utökad regional tågtrafik och utökad godstrafik.

Vi är i grunden positiva till **ny järnväg mellan Göteborg och Borås**. Denna sträcka har utretts i snart 20 år men trots det uppvisar inte utredningen tillräckliga restidsvinster och inte heller klimatnytta ur ett livscykelperspektiv. En del av problemet kan vara att en stor del av den planerade trafikeringen går via Västlänken, vilket förlänger varje resa avsevärt och därmed tynger ned de samhällsekonomiska kalkylerna. En alternativ trafikering med fler tåg direkt till Göteborg C bör därför utredas. Utredningen bör även belysa effekterna av en järnväg hela sträckan mellan Göteborg och Jönköping med möjlighet till stationsläge vid Ulricehamn, samt i 250 km/h-standard som möjliggör godstågstrafik. Om det fortfarande inte går att visa upp ekonomisk nytta och miljönytta, ser vi hellre att den befintliga Kust till Kust-banan byggs ut partiellt och eventuellt förses med en station vid Landvetter Södra. Ett annat alternativ är en modern BRT-lösning (Bus Rapid Transit) i stråket.

Nytt dubbelspår på Västra Stambanan mellan Göteborg – Alingsås är också högprioriterat och även här bör en ny lokaliseringsstudie påbörjas snarast. Sträckan är en av de mest belastade i Sverige och samtidigt en av de viktigaste för tunga godstransporter. Ett nytt dubbelspår skulle kunna förkorta

restiden för snabbtåg mellan Göteborg och Stockholm med uppåt 15-20 minuter, enligt tidigare studier.

Målbild Tåg 2035 håller på att revideras under 2020. Av remissutgåvan framgår att det är oerhört dyrt att uppfylla ens den reviderade målbilden, såväl vad avser trafikering som investering. Självfinansieringsgraden sjunker och Västtrafiks kostnader beräknas öka med 150-250 mkr årligen. Detta är inte hållbart.

Vi vill att VGR verkar för

- Ett stopp för Västlänken-projekten och omförhandling av Västsvenska Paketet
- Att utredningen för Göteborg-Oslo tar fart igen
- Att ytterligare dubbelspår mellan Göteborg-Alingsås prioriteras
- Att tillsammans med Västtrafik utreda billigare alternativ för att nå tillgänglighetsmålen i MålbildTåg2035

3.2 Väg

Väginfrastrukturen har länge varit eftersatt, även om E20 nu äntligen byggs ut mellan Alingsås och Laxå. Detta kommer att rädda många människoliv och dessutom främja näringslivets transporter. Även E45 genom Dalsland behöver byggas ut. Kvaliteten på den delen av vägnät utgör också en stark regional begränsning för Dalslands utvecklingsmöjligheter. Länsvägarna i regionen måste också förbättras. Inte sällan delar jordbruksmaskiner, lastbilar och personbilar på samma smala vägavsnitt med skymda korsningar och andra faror.

Regionen kommer inte att kunna tillhandahålla tät kollektivtrafik i all glesbygd. Det är inte heller rimligt att kräva att människors och företags transportbehov i dessa regioner ska kunna tillgodoses utan vägtrafik. Därmed kommer vägtrafik även under överskådlig framtid att utgöra det huvudsakliga transportsättet utanför städerna.

Människoliv får inte offras till förmån för ett allmänt bilmotstånd. Inom några år är självkörande fordon och fossilfria fordon vanliga och infrastrukturen måste successivt utvecklas med denna framtid i åtanke.

Vägtrafik möjliggör också anslutningsresor till kollektivtrafiken.

Vi vill att VGR verkar för

- Fler pendelparkeringar som förbereds för laddinfrastruktur
- En upprustning av vägnätet i regionen med prioritering av trafiksäkerheten

3.3 Gång och cykel

I huvudsak är gång- och cykelvägnätet en kommunal angelägenhet men VGR ska verka för att området kring hållplatser och järnvägsstationer ska vara gång- och cykelvänliga och, i samarbete med kommunerna, se till att gång och cykel är attraktiva alternativ för delresor till närmaste kollektivtrafik.

Om möjligt kan gång- och cykelbanor anläggas i anslutning till nyanlagda länsvägar. Ett sammanhållet cykelvägnät inom regionen är önskvärt. Gång och cykel är inte bara transportsätt utan främjar även folkhälsan.

3.4 Kollektivtrafik

En attraktiv kollektivtrafik är förstahandsalternativet till privatbilism. Attraktiviteten utgörs i första hand av snabb och bekväm transport, men också hög och regelbunden turtäthet, möjligheten att arbeta/surfa ombord, samt trygghet ombord och vid hållplatser.

Mer kapacitetsstark kollektivtrafik bör i framtiden kunna kompletteras med anropsstyrd trafik, till exempel med självkörande minibussar. Västtrafik behöver redan nu ta höjd för denna utveckling, i samarbete med statliga och kommunala väghållare.

För den som använder bil som huvudsakligt transportsätt men har möjlighet att vissa dagar åka kollektivt utgör marginalkostnaden för enkelbiljetter ett hinder. För den som har möjlighet att samåka ena vägen till jobbet, kanske gå ena vägen till jobbet eller som behöver bil vissa dagar men inte andra är det samma sak; enkelbiljetter är för dyra för att det ska vara attraktivt. Eftersom man ofta ändå äger en bil, blir marginalkostnaden för att ta bilen mycket lägre än att åka kollektivt. Västtrafik går härigenom miste om marginalintäkter.

Vi föreslår därför att Västtrafik utreder en "flexitrafikanttaxa", där en månadsladdning ska kunna användas mer flexibelt, exempelvis för 50 – 60 enkelresor under två månader. En sådan ordning skulle också kunna stimulera till att gå eller cykla kortare sträckor för att "spara" på sin kontoladdning, vilket kan minska belastningen i rusningstid, särskilt i större städer. Motsvarande tankesätt skulle även kunna gälla för ett alternativt fritidskort riktade mot ungdomar.

Kapaciteten är hårt belastad i rusningstrafik på vissa linjer och sträckor. På samma sätt är behovet av personal ojämnt fördelat över dygnet. Ett sätt att jämna ut kapacitetsutnyttjandet är att tillämpa lågtrafiktaxa, så att de som kan reser vid andra tidpunkter.

Fuskåkningen är ett stort och kostsamt problem. Det är lätt hänt att göra enstaka misstag, men upprepat fuskåkande måste motverkas. Vi vill därför utreda om en progressiv kontrollavgift, det vill säga en högre avgift för varje tillkommande fuskåkning, skulle kunna vara en lösning.

Vi vill att Västtrafik genom Kollektivtrafiknämnden får i uppdrag att:

- Öka intäkterna genom att eftersträva mer marginalintäkter
- Utreda en "flexitrafikanttaxa", till exempel möjlighet att använda en 30-dagarsladdning under längre tid för ett begränsat antal resor, eller annan attraktiv lösning för den som kan ställa bilen ibland
- Utreda olika sätt att öka belägningsgraden i lågtrafik och minska den i högtrafik
- Planera och ta höjd för framtida teknik redan nu.
- Utreda progressiv kontrollavgift

3.5 Kollektivtrafiken i Göteborgsregionen

I Göteborg pågår en medveten satsning på att minska biltrafiken. Tyvärr har inte kollektivtrafiken utvecklats för att möta de ökande behoven i samma takt. Spårvägen har i särklass flest resande. År 2019 utgjorde spårvagn 141 miljoner delresor, en ökning med hela 8 procent från 2018. Siffran motsvarar nästan en tredjedel av alla kollektivtrafikresor i VGR.

Spårvägssystemet i Göteborg knyter ihop socioekonomiskt svagare områden med låg biltäthet, med centrum, med sjukhus och service, samt med socioekonomiskt starkare områden. Spårvägen är dessutom relativt kapacitetsstark och yteffektiv. Trots detta har spårvägssystemet inte utvecklats nämnvärt på senare år och kapaciteten är maximalt utnyttjad på vissa linjer.

Kollektivtrafiken över älven och till viktiga målpunkter på Hisingen är också kraftigt eftersatt, liksom direkta bussförbindelser mellan knutpunkter i ekrarna. Detta tvingar en stor mängd resenärer att byta färdmedel i centrala Göteborg och det tvingar fortfarande många människor att välja bilen.

Tyvärr har felsatsningar i hög grad försenat kollektivtrafikutvecklingen i Göteborg. Bygget av Västlänken gör att tillgängligheten till stora delar av centrum omöjliggörs i många år framöver. Utredningen av linbana har tagit mycket kraft, tid, fokus och pengar från andra kopplingar över älven. Demokraterna är mycket positiva till att VGR och Västtrafik nu fattat det kloka beslutet att inte gå vidare med projektet.

I Målbild Koll2035 finns flera bra och nödvändiga lösningar, till exempel Lindholmsförbindelsen och olika spårvägssatsningar av stadsbanekaraktär, samt direktbussar mellan ekrarna. Satsningen på planskild stadsbana genom centrala Göteborg måste prioriteras för att avsevärt minska restiderna. Dessvärre saknar merparten av åtgärderna finansiering. Mot bakgrund av den stora mängden resande i de utpekade stråken bör VGR prioritera och verka för finansiering av åtgärderna i Målbild Koll 2035.

Vi vill att:

- VGR verkar för att finansiering av i synnerhet spårsatsningarna i Målbild Koll 2035 prioriteras framför Målbild Tåg 2035.
- Att Västtrafik tillhandahåller en periodbiljett Göteborg Mini för resor inom endast Göteborgszonen till samma pris som övriga Mini-zoner



I 140 år har spårväg utgjort stommen i Göteborgs kollektivtrafik. Den nedre bilden visar den senaste modellen, M33, som just nu provkörs i Göteborg. (Fotona har hämtats från Göteborgs Spårvägars webbplats)

3.6 Sjöfart

I Västra Götaland finns några av landets viktigaste sjöfartsleder; Vänern, Bohuskusten, Göta Älv, Göteborgs Hamn. Sjöfarten har kommit att få en något undanskymd roll på senare tid, men enligt vår mening är det för tidigt att räkna ut den. Våra vattenvägar ligger där de ligger och kräver inga stora investeringar i ny och dyr infrastruktur. Dessutom konkurrerar inte vattenvägarna om ytor på land, mer än vid kaj.

Sjötransporter är ekonomiskt effektiva och ger ofta lägre klimatbelastning per ton än järnväg. Jämfört med lastbil är miljöbelastningen naturligtvis mycket lägre. Järnvägens godskapacitet är bitvis högt utnyttjad och den tillgängliga kapaciteten behövs i första hand där det inte finns alternativa vattenvägar. Tunga vägtransporter sliter på våra trafikleder och kan med fördel överföras till sjöfarten där så är möjligt. Sjötransporter bör alltid utvärderas som transportalternativ.

Vänersjöfarten behöver utvecklas och utbyggnaden av slussarna i Trollhätte kanal är välkommen. Transporter på våra inre vattenvägar kan utvecklas med modern teknik och bli ett konkurrenskraftigt alternativ för till exempel transporter av byggmaterial och annat tungt och skrymmande gods. I april 2020 lossades till exempel 48 färdigmonterade och -möblerade lägenheter från Litauen direkt vid Frihamnen i Göteborg.

Göteborgs Hamn är inte en regional fråga utan en avgörande transportnod för hela landet. Det krävs en farledsfördjupning för att klara de framtida lastfartygen. En mindre del av kostnaden har fått statlig finansiering. Denna investering bör prioriteras när VGR verkar för statliga infrastrukturmedel.

Vi vill att:

- VGR verkar för harmonisering av sjöfartsregler mellan Sverige och övriga EU
- VGR betraktar sjöfarten som fullvärdigt transportalternativ
- VGR verkar för full finansiering av farledsfördjupningen i Göteborgs Hamn
- VGR verkar för utvecklingen av fossilfri sjöfart, i samarbete med till exempel Lighthouse

3.7 Flyg

Göteborg Landvetter Flygplats byggs för närvarande ut för att bli ett viktigt transportnav för både passagerar- och fraktflyg. När detta skrivs är det svårt att se hur flygindustrin påverkas långsiktigt av coronapandemin.

Till Stockholm och Oslo är flyget fortfarande snabbast och mest pålitligt, trots de korta avstånden. Om tågkommunikationerna till dessa orter förbättras kan den kapacitet som hittills åtgått till dessa resor istället användas för direktflyg till fler städer på kontinenten, där tåg inte är konkurrenskraftigt alternativ. Det skulle göra hela regionen mer attraktiv både för affärssamarbeten och för turismändamål.

3.8 Bredband

Tillgången till fibernätet och snabb uppkoppling avgör i hög grad var det är möjligt att driva verksamhet eller bosätta sig. Det är också en demokratifråga att, i en tid när allt mer samhällsinformation når oss via webb, hela befolkningen ska ha en tillförlitlig och någorlunda snabb bredbandsuppkoppling.

Under coronapandemin har vår möteskultur, våra vanor och arbetssätt hastigt ändrats och vikten av snabb och stabil bredbandsuppkoppling har blivit central.

I april 2020 stoppade Jordbruksverket stödet till bredbandsutbyggnad. I maj återförde regeringen drygt 200 miljoner till samma ändamål. VGR bör särskilt bevaka att regionen utan dröjsmål får ta del av dessa medel så att regionens bredbandsstrategi kan genomföras så snart som möjligt.

Vi vill att VGR

- prioriterar att bredbandsstrategin verkligen genomförs senast till 2025



4. Regionutveckling, näringsliv och turism

4.1 Arbetsmarknad och näringsliv

Regionen har ett högst diversifierat näringsliv; fordonsindustri, högteknologi, en omfattande tjänstesektor, life science, tung industri samt stora jordbruksarealer och naturtillgångar.

Arbetsmarknadsläget är för närvarande osäkert. Arbetslösheten närmar sig snabbt de nivåer som nåddes under den senaste finanskrisen. Det är också osäkert hur regeringens stödåtgärder påverkar regionens sysselsättning, skatteunderlag och den regionala ekonomin.

Det är troligt att sysselsättningen inom fordons- och tjänsteindustrin går ner, medan efterfrågan på arbetskraft är hög inom de gröna näringarna, kollektivtrafiken och naturligtvis inom sjukvården. Samtidigt fungerar inte matchningen på arbetsmarknaden på bästa sätt.

Ett scenario enligt nu gällande prognos med en mycket långsam återhämtning kommer att leda till att ungdomar och andra som står långt ifrån arbetsmarknaden nu får ännu svårare att etablera sig och därmed riskerar att fastna i utanförskap. Samma risk föreligger för de som saknar breddkunskap och blivit av med sin, kanske mångåriga, anställning under den pågående krisen. Detta i sin tur leder till en långvarig nedgång i sysselsättning och produktivitet. VGR måste under 2021 därför rikta sitt fokus på insatser för främst dessa grupper.

Vi vill att:

- VGR tydligt prioriterar insatser för omställning, utbildning och matchning av arbetskraft.

4.2 Utbildning och validering

VGR har fantastiska förutsättningar för jordbruk och livsmedelsproduktion, men intresset för naturbruksutbildningarna har varit lågt under några år. Den omställning som nu sker i ekonomin kan vara startskottet för en utveckling av de gröna näringarna i regionen. Dessa har svårt att hitta arbetskraft i Sverige och under coronapandemin har det varit svårt att ta in utländsk arbetskraft.

Samtidigt har det blivit uppenbart att Sveriges egenförsörjning på livsmedel är alltför låg. Intresset för närproducerat, ekologiskt och nya grödor växer stadigt. Regionens naturbruksskolor har här en viktig uppgift att försörja näringen med välutbildad och kunnig arbetskraft. Folkhögskolorna kan bistå med förberedande kurser för de som saknar behörighet.

En omfattande insats bör riktas mot att inventera och validera kunskaper hos såväl nyligen arbetslösa som de som står långt ifrån arbetsmarknaden. Vidare bör yrkesvux och yrkesutbildningarna byggas ut för bättre omställning och matchning mot näringslivets verkliga behov.

Vi vill att:

- VGR omgående skalar upp insatser för omställning, validering, yrkesutbildningar och kunskapslyft

4.3 Turism

Även som turistmål har Västra Götaland stor potential med sin centrala placering i Sverige. Göteborg och västkusten med skärgårdsliv är redan etablerade turistmål men även övriga regionen har stor potential. Dalslands kanaler och böljande kullar, Tivedens djupa skogar, de långa kusterna mot Vänern och Vättern samt de gröna och de historiska platserna däremellan bör kunna utvecklas till attraktiva turist- och konferensmål. Även gårdsförsäljning, ekoturism, samt friluft- och lantliv, kan utvecklas och marknadsföras.

Vi vill att:

- VGR fokuserar på att utveckla mindre välbesökta turistmål, ekoturism och nya turistkoncept.



Läckö Slott. Foto: Roger.Borgel/vastsverige.com

4.4 Regionutveckling, allmänt

Många olika aspekter sorterar under begreppet regionutveckling. Gränserna mellan kultur-, miljö-, kollektivtrafik- och regionutvecklingsnämndernas ansvarsområden är ibland svårdefinierbar och alla är grundläggande för regionens utveckling och attraktionskraft. En renodling av ansvarsområdena bör på sikt övervägas.

För 2021 måste VGRs tillgängliga resurser i huvudsak riktas mot åtgärder som syftar till en snabb omställning, anpassning och återställning av ekonomin genom att få fler i arbete.

5. Miljö, hållbarhet och biologisk mångfald

5.1 Miljönämndens verksamhet

Regioner har inget myndighetsansvar på miljöområdet, varför Miljönämndens ansvar är begränsat till utvecklingsfrågor. Vi betraktar miljöfrågor som en del i den regionala utvecklingen och det bör övervägas om Miljönämnden kan införlivas i Regionutvecklingsnämnden för att uppnå synergier, både vad gäller styrning, ekonomi och utförande.

VGR har inte rådighet över ett flertal övergripande miljöfrågor, men vi vill att VGR särskilt bevakar följande frågor:

- naturreservat; bibehållande, utpekande och skydd
- gröna kilar; bevarande och utveckling av skyddade korridorer för biologisk mångfald
- arbetet med rena kuster och stränder
- utveckling av nya blå och gröna näringar med inriktning på hållbarhet
- utveckling av lokal livsmedelsproduktion
- utveckling av infrastruktur för fossilfria och framtida självkörande fordon
- utökad konkret samarbete med Länsstyrelsen för enkel och effektiv hantering av riksintressen och strandskydd i syfte att öka små kommuners attraktionskraft och möjligheter till utveckling.

5.2 Utförande verksamheter

Göteborgs Botaniska Trädgård är den enskilt viktigaste aktören för att främja den biologiska mångfalden. Botaniska har idag 600 000 besökare årligen. Nyligen har beslut tagits om investering i ett nytt växthus, vilket innebär en stor utgift för VGR men som kommer att öka Botaniskas attraktivitet. I det kända ekonomiska läget som nu uppstått, är det önskvärt med högre självfinansieringsgrad. Insatserna för att söka donationer och för att få fler att betala frivillig entréavgift bör intensifieras.

Västkuststiftelsen är en annan viktig aktör för att värna och sköta våra främsta naturtillgångar samt göra dem tillgängliga för allmänheten. Tillgängliggörandet av vandringsleder och tillhandahållandet av vindskydd och eldplatser ökar möjligheten till naturturism och friluftsliv. Västkuststiftelsens arbete främjar därför besöksnäringen. Det viktiga arbetet med strandstädning bör också vidmakthållas.

Vi vill att:

- Göteborgs Botaniska Trädgård och Västkuststiftelsen prioriteras inom Miljönämndens ram under 2021.



6. Kultur

VGR är den region som satsar flest kronor per capita på kultur. Men få sektorer har påverkats så mycket av coronapandemin som kultursektorn, även den i VGR. Hela verksamheter har varit stängda i månader och det är oklart när föreställningar åter kan sättas upp. Den ekonomiska effekten är svårbedömd.

6.1 Kulturnämndens ansvarsområde

Utöver kulturverksamheterna finns inom nämnden även viss verksamhet som tangerar regionutvecklingsnämndens. Det bör övervägas om till exempel ansvaret för folkhögskolorna och näringslivsutvecklingsfrågor kan överföras till Regionutvecklingsnämnden.

Det är viktigt att Kulturnämnden har insyn i de verksamheter man stöttar. Kulturnämnden bör därför kräva insyn i till exempel Göteborgs Stadsteater. Vidare bör mottagare av bidrag löpande prövas så att deras verksamhet svarar upp mot VGRs verksamhetskrav. Vi vill särskilt framhålla vikten av utveckling av spetskompetens genom satsningar på till exempel musikskolor för barn – och unga.

Vi vill att

- VGR renodlar Kulturnämndens uppdrag
- VGR prioriterar kultursatsningar för barn och unga
- VGR noggrant följer upp de verksamheter som beviljats bidrag
- VGR i samarbete med kommunerna och sjukvården gör föreställningar från våra större institutioner tillgängliga på äldreboenden och sjukhus via streaming
- VGR bör tillhandahålla stöd och råd för ansökningar om stipendier och fondmedel

6.2 Utförare i fokus

Under VGRs kulturnämnd finns internationellt ledande kulturinstitutioner som Göteborgs Symfoniker och GöteborgsOperan liksom välrenommerade regionala satsningar som Vara Konserthus och Regionteater Väst. Film i Väst gör en lovvärd insats, men det är dyrt att spela in film i Sverige på grund av skatteläget varför självfinansieringsgraden är låg.

Förvaltningen för kulturutveckling är en sammanslagning av Västarvet och Kultur i Väst. I både dessa verksamheter drivs en bred och god kulturverksamhet. Det är väsentligt att dessa verksamheter involverar en så stor mängd aktiva kulturutövare som möjligt. Inte minst är det viktigt på grund av den pågående pandemin, som drabbat denna typ av ofta fristående verksamhetsutövare hårt. Men det är också viktigt att regionens invånare får större kunskap om den stora verksamhet som bedrivs inom denna kulturutveckling.

Vi vill att

- VGRs kulturinstitutioner eftersträvar att tillgängliggöra sig för en bredd av målgrupper
- VGRs ledande kulturinstitutioner på sikt eftersträvar en ökad egenfinansieringsgrad genom exempelvis justerade biljettpriser, ökad försäljning eller samarbete med det lokala näringslivet

7. Ekonomi

7.1. Sammanställning av regionbidrag

	Budget 2021	Plan 2022	Plan 2023
	Regionbidrag	Regionbidrag	Regionbidrag
Hälso- och sjukvård	44 372,532	45 171,237	46 165,004
Hälso- och sjukvårdsstyrelsen	11 787,036	11 999,202	12 263,185
Hälso- och sjukvårdsnämnderna	32 585,496	33 172,035	33 901,820
Norra hälso- och sjukvårdsnämnden	5 522,366	5 621,769	5 745,448
Södra hälso- och sjukvårdsnämnden	4 375,081	4 453,833	4 551,817
Östra hälso- och sjukvårdsnämnden	5 370,426	5 467,094	5 587,370
Västra hälso- och sjukvårdsnämnden	6 676,742	6 796,923	6 946,455
Göteborgs hälso- och sjukvårdsnämnd	10 640,881	10 832,417	11 070,730
Regionutveckling	7 532,996	7 801,891	8 114,533
Regionutvecklingsnämnden	899,746	913,242	933,334
Miljönämnden	102,756	134,297	137,252
Kulturnämnden	1 075,939	1 092,078	1 116,104
Kollektivtrafiknämnden	5 454,555	5 662,273	5 927,843
Serviceverksamheter	355,260	461,032	455,645
Fastighetsnämnden	303,092	408,081	401,529
Servicenämnden	31,319	31,788	32,488
Nämnd Hälsan & stressmedicin	20,850	21,162	21,628
Regiongemensamt	5 518,195	6 129,839	6 152,410
Regionfullmäktige	88,898	90,232	92,217
Regionstyrelsen	3 929,336	4 098,276	4 188,438
Regionstyrelsen	2 878,168	3 031,341	3 098,030
Personalutskottet	1 051,167	1 066,935	1 090,408
Revisorskollegiet	25,580	25,963	26,535
Patientnämnderna	26,501	26,899	27,490
Arkivnämnden	34,503	35,020	35,791
Koncernbanken	-302,080	-302,080	-302,080
Moderförvaltningen	1 715,458	2 155,529	2 084,019
Summa	57 778,984	59 564,000	60 887,592

7.2 Resultaträkning

Verksamhetens intäkter, inkl riktade statsbidrag	15 250	14 494	14 659
varav riktade statsbidrag	3 482	2 520	2 422
Verksamhetens kostnader, exkl av- och nedskrivningar	-69 828	-70 743	-72 097
Avskrivningar och nedskrivningar	-2 535	-2 579	-2 636
Verksamhetens nettokostnad	-57 112	-58 828	-60 073
Skatteintäkter	46 348	47 600	49 456
Kommunalekonomisk utjämning inkl generella statsbidrag	12 029	12 374	11 451
varav generella statsbidrag	5 992	6 099	5 537
Finansiella intäkter	38	39	40
Finansiella kostnader	-705	-775	-854
ÅRETS RESULTAT	598	410	19

7.3 Balansräkning

Balansräkning (mnkr)	2021	2022	2023
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	201	181	171
Byggnader och Mark	25 857	27 583	29 245
Maskiner och inventarier	9 912	11 854	13 805
Finansiella anläggningstillgångar	685	685	685
Summa anläggningstillgångar	36 655	40 303	43 906
Bidrag till infrastruktur	353	353	308
Omsättningstillgångar			
Förråd	319	319	319
Kortfristiga fordringar	4 531	3 895	2 406
Kortfristiga placeringar	12 750	11 750	10 750
Kassa och bank	500	500	500
Summa omsättningstillgångar	18 100	16 464	13 975
SUMMA TILLGÅNGAR	55 108	57 120	58 188
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER			
Eget kapital			
Årets resultat	598	410	19
Övrigt eget kapital	8 972	9 570	9 980
varav resultatutjämningsreserv	165	165	165
Summa eget kapital	9 570	9 980	9 999
Avsättningar			
Avsättning pensioner	22 588	24 455	26 199
Övriga avsättningar	2 491	2 491	2 491
Summa avsättningar	25 079	26 946	28 690
Skulder			
Långfristiga skulder	4 314	5 047	5 355
Kortfristiga skulder	16 144	15 147	14 144
Summa skulder	20 458	20 194	19 499
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	55 108	57 120	58 188

7.4 Förslag till beslut

1. Regionfullmäktige fastställer regionbidrag till styrelser, nämnder och verksamheter för år 2021 i enlighet med föreliggande förslag till budget.
2. Regionfullmäktige fastställer inriktningen för åren 2022 och 2023 som underlag för den långsiktiga planeringen av detaljbudgetar, vårdöverenskommelser mm.
3. Regionfullmäktige fastställer skattesatsen för 2021 till 11 kronor och 48 öre per skattekrona.
4. Regionfullmäktige fastställer i budgeten angivna prioriterade mål, fokusområden med uppdrag samt finansiella mål.
5. Regionstyrelsen får i uppdrag att besluta om planeringsdirektiv för 2021 och planåren med den av regionfullmäktige fastställda budgeten och flerårsplan som grund.
6. Hälso- och sjukvårdsstyrelsen får i uppdrag att besluta om riktlinjer för hälso- och sjukvårdsnämndernas arbete med fleråriga vårdöverenskommelser 2021–2023 med den av regionfullmäktige fastställda budgeten och flerårsplanen som grund.
7. Regionstyrelsen bemyndigas att utifrån en investeringsram om 6 300 mnkr fastställa investeringsplan och fördela låneramar för 2021.
8. Regionstyrelsen bemyndigas att disponera medel inom koncernbanken och moderförvaltningen i syfte att kunna fullfölja samordningsansvaret och uppgiften om övergripande ansvar för verksamheter i egen regi.
9. Regionstyrelsen bemyndigas att fastställa fastighetsindex.
10. Regionutvecklingsnämnden, Kollektivtrafiknämnden, Miljönämnden och Kulturnämnden får i uppdrag att senast 30 november 2020 fatta beslut om uppdrag med mera till respektive verksamheter.
11. Servicenämnden får i uppdrag att senast den 30 november 2020 teckna serviceöverenskommelser med berörda verksamheter.
12. Styrelser och nämnders detaljbudgetar ska vara beslutade senast 30 november.
13. Regionstyrelsen bemyndigas att inför konsolideringen av koncernens detaljbudget granska nämnder och styrelser budgetar, ansvara för samordnande dialog och vid behov ge uppdrag till berörda styrelser och nämnder om förnyad prövning av sina detaljbudgetar.
14. Regionstyrelsen bemyndigas att fastställa Västra Götalandsregionens detaljbudget för 2021 och fatta beslut om tekniska justeringar av regionbidrag till nämnder och styrelser under förutsättning att ärendena inte är av principiell art.
15. Regionstyrelsen bemyndigas att vid behov fastställa andra tidpunkter för uppdrag och detaljbudget.
17. Regionfullmäktige fastställer i övrigt i budgeten angivna mål och fokusområden samt inriktningar för 2021 samt plan för 2022–2023.

Om Demokraterna

Demokraterna bildades som den ideella föreningen "Nya Göteborg" i februari 2017. Partiet Demokraterna lanserades i maj samma år och ställde upp i både kommunvalet i Göteborg och regionvalet i Västra Götaland i september 2018. Demokraterna fick 17 procent av rösterna i Göteborg och blev därmed stadens näst största parti. Demokraterna har 14 av 81 mandat i kommunfullmäktige och är representerade i alla stadens nämnder och styrelser.

I Västra Götalandsregionen fick Demokraterna drygt tre procent av rösterna, vilket gav partiet fem mandat av 149 i regionfullmäktige men ingen representation i regionens nämnder eller styrelser.

Vi vill vara den samlande demokratiska kraften som är lösningsorienterad och inte fast i en traditionell höger- eller vänsterskala. Alla beslut ska grundas på fakta, kunskap och vad som är bäst för regionen och dess medborgare. Vi söker kunskap, inbjuder till samtal och är beredda på kompromisser för att finna de bästa lösningarna.

Demokraternas ordinarie ledamöter i Västra Götalandsregionen är:

Martin Wannholt, civilingenjör och partiledare

Mariette Risberg, leg. sjuksköterska

Thomas Hedberg, företagare

Marianne Berntsson, överläkare

Joakim Rosdahl, ekonomichef

