

## Sammanställda motioner inför Årsmöte 14 maj 2022

*Obehandlade motioner inför årsmöten 2020-2022.*

*På grund av pandemin arrangerades digitala årsmöten 2020 och 2021 och inkomna motioner bordlades till fysiskt årsmöte var möjligt.*

### Innehållsförteckning motioner

1. Förslag på starttid av möten .....	2
2. Ta bort trängselskatten.....	3
3. Anpassning av stiftelser.....	4
4. Demokraternas hållning angående omvandling av fungerade trafikleder till så kallade boulevarder .....	5

## 1. Förslag på starttid av möten

Datum: 2020-03-18

Från: Anders Biveby

Hej, jag vill att årsmötet och andra möten börjar kl. 19.00 för att affärsanställda skall hinna, vidare så kan man undvika trängselskatt.

### **Partistyrelsens svar:**

Möten har under det senaste året hållits digitalt, vilket har gjort den här motionen mindre aktuell än när den skickades in. Vi tror att den digitala formen kommer fortsätta till viss del, men i kombination med fysiska möten. Det är viktigt med varierande mötestider då våra heltids- och fritidspolitiker ofta har ett flertal kvällsmöten per vecka.

Vi föreslår därför att vi startar fysiska möten på vardagar kl.19:00. Digitala möten som inte kräver transport och omställningstid kan ha en varierande starttid.

### **Partistyrelsens förslag till beslut:**

Motionen bifalles att gälla fysiska möten på vardagar.

## 2. Ta bort trängselskatten

Datum: 2020-03-25

Från: Marie-Louise Bergström/Catarina Börjesson

Vi vill att Demokraterna ska driva frågan om trängselskattens borttagande. Denna eländiga skatt som månatligen påminner oss om den orättvisa som slår emot de bilberoende. Trängselskatten infördes trots stort folkligt motstånd. Två namninsamlingar berättigade till att få till folkomröstningar.

Det finns krafter i politiken som vill höja trängselskattspengarna och för alltid låta denna tillfälliga skatt förbli permanent. Miljöpartiet förespråkar det och Centerpartiet har debatterat trängselskatten som en förmån till fossilfri biltrafik.

Tanken med trängselskatten är att finansiera det Västsvenska paketet, där största kostnaden går till Västlänken. Planen är att trängselskattstolparna ska avlägsnas. Vi anser att det finns ett behov av att aktivt arbeta med trängselskatten och ta initiativ för att stoppa den, inte minst för de framtida göteborgares skull utan också för oss som redan nu betalar den extra skatt på den lön vi redan skattat.

GT 10 mars 2020

*” Miljöpartiet i Göteborg vill höja trängselskatten och lägga de pengarna på att bygga ut kollektivtrafiken, skriver de i ett pressmeddelande.*

*De menar att bilresorna minskar – men inte tillräckligt.*

*– Det är dags att höja trängselskatten och låta pengarna gå till bättre utbyggd kollektivtrafik för alla, säger Karin Pleijel (MP) kommunalråd, i ett pressmeddelande”*

Vi lägger denna motion för att Demokraterna ska utveckla demokratin och för att trängselskatten ska avskaffas genom att debattera och belysa dess baksidor, både i media och i de politiska rummen.

### **Partistyrelsens svar:**

Trängselskatten orsakar negativa fördelningspolitiska effekter och når inte sina mål genom att stora delar läggs på den kontraproduktiva västlänken. Motionen är därför väl motiverad.

### **Partistyrelsens förslag till beslut:**

Motionen bifalles.

### 3. Anpassning av stiftelser

Datum: 2020-03-25  
Från: Kent Börjesson

Göteborgs kommun har flera stiftelser där ändamålet inte gagnar någon på grund av ändamålet.

Finns det någon sammanställning av dessa stiftelser? Hur många är de? Är det någon som försöker upplösa dessa stiftelser eller är dessa bara till för att arvoda styrelsen.

Demokraterna bör aktivt gå in i arbetet att få stiftelserna anpassade till dagens ändamål eller få stiftelserna upplösta så att kapital kan användas på ett verkningfullt sätt.

#### **Partistyrelsens svar:**

Göteborgs stad förvaltar ett stort antal stiftelser som donerats till staden. De administreras av avdelningen Finans och koncernredovisning som sorterar under finansavdelningen på Stadsledningskontoret (SLK).

På stadens hemsida finns alla stiftelser uppräknade. De uppgår för närvarande till cirka drygt 70 till antalet. Flertalet är anknutna stiftelser. En siffra vi fått från SLK är att det idag finns 8 politiskt tillsatta styrelser som hanterar sammanlagt 19 stiftelser. I övriga stiftelser sköts utdelningen av tjänstemän. I en anknuten stiftelse är Göteborgs stad utsedd att vara förvaltare.

En stiftelses ändamål och förvaltningsform får inte ändras utan tillstånd av Kammarkollegiet eller Länsstyrelsen. Det är stiftelsens styrelse eller förvaltare som kan ansöka om tillstånd att få ändra en föreskrift. Då ansöker man om permutation. För att ansökan ska beviljas krävs att det har inträffat sådana ändrade förhållanden att föreskrifterna inte längre kan följas, eller att syftet har blivit uppenbart onyttigt eller uppenbart stridande mot stiftarens avsikter.

På SLK görs ett löpande arbete med att se över stiftelsernas ändamål och att bedöma när ansökan om permutation kan behöva göras.

Utöver de stiftelser som SLK förvaltar finns ett antal stiftelser där stiftaren har stadgat att en styrelse skall vara förvaltare och att ledamöterna skall utses bland stadens politiker. Dessa är inte anknutna utan är avkastningsstiftelser med egen förvaltning och styrelsen tar ställning till ifall ansökan om permutation behöver göras.

Vi tackar motionären som påmint oss om vikten av, att vårt parti till poster i stiftelsestyrelser, nominerar kunniga ledamöter som tar frågor vidare till partiet om man tror det finns behov av yrkanden eller motioner som rör anknutna stiftelser.

#### **Partistyrelsens förslag till beslut:**

Motionen anses bevarad.

## 4. Demokraternas hållning angående omvandling av fungerade trafikleder till så kallade boulevarder

Datum: 2021-04-30

Från: Lars Andréasson

Sedan några år har Miljöpartiet i Göteborg med Ulf Kamne i spetsen lanserat och drivit idén att göra om ett antal trafikleder till så kallade boulevarder. De leder som föreslagits är Dag Hammarskjöldsleden, Lundbyleden, Almanacksvägen och Oscarsleden. Först ut att förstöras är Dag Hammarskjöldsleden. Men börjar man med dessa så kommer det garanterat att fortsätta med ytterligare leder.

Det som från början av många uppfattades som en fullständigt galen idé, har under de senaste åren blivit en form av vision som numera de flesta partier ställer sig bakom.

Att Miljöpartiet vill ta bort bilvägar och kraftigt minska kapaciteten är inte förvånande. Helst vill de förmodligen förbjuda privatbilism helt och hållet. Det är desto mer förvånande att övriga partier, ett efter ett, tar till sig Miljöpartiets bilfientliga politik.

Som många säkert redan märkt så blir det allt mindre plats för bilar i stan. Det smalnas av, tas bort filer, tas bort parkeringar, hastighetsgränser sänks. Kapaciteten sänks. Bakgrunden är ett genuint bilhat. Det har funnits sedan 1970-talet och har tagit sig olika uttryck under åren.

Mycket positivt har också hänt, man har byggt leder för att flytta ut genomgående trafik från innerstaden, det har i omgångar införts avgaskrav vilket gör att de trafikgenererade utsläppen i Göteborg aldrig varit så låga som nu. Det går knappt att jämföra luften i Göteborg på 60-talet jämfört med nu.

Och just precis nu står vi i början på den verkliga "game changern" – elektrifieringen av bilparken.

I alla år har Miljövänstern skylt på avgaserna för att få bort bilarna. Men nu när den utsläppsfria vägtrafiken är inom räckhåll verkar det som att de börjar få panik. De vill rasera vägarna så att det ska bli omöjligt att ta sig fram. Tydligt var det inte utsläppen som var problemet för miljövänstern – utan själva bilen.

Så varför är rivning av Dag Hammarskjöldsleden en dålig idé?

Göteborg skriker efter kommunikationer. Då ska vi inte förstöra en av de fungerande leder som vi redan har. Det finns väl ingen som tror att vi kommer att behöva mindre kommunikationer i framtiden? En tätare stad med fler invånare kommer alldeles säkert att behöva mer kapacitet för kommunikationer – inte mindre.

Att förstöra leden och bygga en "boulevard" (ganska fånigt att använda ett flashigt ord för att få en dålig idé att låta fräsch) kommer inte bara att minska kapaciteten kraftigt, den kommer också att kraftigt förlänga restiden för den trafik som blir kvar. Och då pratar vi inte bara om biltrafik utan också om bussar, expressbussar till stadens södra och västra delar, samt inte minst för ambulanstrafiken till och från Sahlgrenska sjukhuset. Har det ens gjorts någon konsekvensanalys av hur rivningen av Dag Hammarskjöldsleden påverkar uttryckningstiderna för räddningstjänsten?

En del hävdar att Dag Hammarskjöldsleden har överkapacitet. Ja, om man jämför med 1970-talet så används den betydligt mindre. Mycket trafik har flyttats ut till ytterlederna (Söder-, Väster- och Oscarsleden) samt efter ombyggnaden av Övre Husargatan har kapaciteten sänkts för trafiken på leden att ta vägen någonstans.

Men vad gör det om vi har överkapacitet på en väg för tillfället? Vi vet fortfarande inte hur framtiden kommer att bli. Pandemin kan få följden att vi blir tvungna att ompröva hela systemet med kollektivtrafik. Det kanske inte är så käckt att trängas massa människor på en liten yta. Framtidens kollektivtrafik kanske är små, självkörande fordon som tar oss, några få åt gången, dit vi vill, när vi vill. Då är det oerhört dumt att bygga bort kapacitet som vi kommer att behöva.

Med ovanstående beaktat så bör man också vara ödmjuk inför framtiden och kanske blir det aktuellt att damma av den gamla planen med en Per Dubbstunnel eller att sänka ner Övre Husargatan. Det vore helt enkelt oerhört olyckligt att bygga igen leden med bostäder så att vi inte har några valmöjligheter kvar i framtiden. På sikt kanske man kan bygga ner leden på samma sätt som Mårten Krakowgatan har blivit Gullbergstunneln med en stadsdel ovanpå. Då löser man också problemet i nästa stycke:

Det hävdas att marken kan användas till att bygga bostäder. Men att bygga bostäder precis intill Göteborgs värsta radonstråk, Ånggårdsbergen, är ingen bra idé. (Precis lika dålig idé som att bygga bostäder i Högsbo industriområde för övrigt. Av samma anledning.)

Dessutom är hela trafiksystemet i staden väldigt sårbart om det inte finns alternativa vägar, reservkapacitet. Följden blir att det räcker med en liten störning (olycka, vägarbete etc) på en väg för att det ska korka igen överallt.

Det finns de som ser trafikleder som barriärer mellan områden. Jag ser trafikleder som stadens blodomlopp, det är här människor och varor färdas, det är lederna som ger staden liv. Om du minskar kapaciteten i en människas blodomlopp, täpper till vener och minskar flödet – då syresätts man sämre och hela metabolismen fungerar sämre. Är det verkligen det vi vill göra med vår stad?

Mot bakgrund av ovanstående yrkar jag att Demokraterna aktivt tar avstånd till alla planer att riva fungerande infrastruktur. Att stoppa planerna på att förstöra Dag Hammarskjöldsleden och göra om den till en cykelboulevard.

Att motverka den bilfientliga politiken som förs av nästan alla de andra partierna. Att motverka kapacitetsminskningen. En växande stad behöver mer kapacitet för kommunikationer. Inte bara för cyklar och bussar, utan även för bilar. Och att vi vågar säga det rent ut.

Dessutom vore det oerhört olyckligt om vi lämnar över denna, för många i vårt parti viktiga fråga, till SD.

### **Partistyrelsens svar:**

Förslagen att göra boulevard av Dag Hammarskjöldsleden har präglats av oklarhet och bristande analys av både mål och medel. Motionen är därför väl utformad i dessa delar. Frågan om vidareutvecklingen av Södra Ånggården bör dock inte behandlas i detta sammanhang.

### **Partistyrelsens förslag till beslut:**

Motionen bifalles i de delar som rör bibehållandet av Dag Hammarskjöldsleden.