

Kandidatuppsats i offentlig förvaltning VT11

Förvaltningshögskolan

Göteborgs universitet



“Ett odemokratiskt beslut”

*En jämförande studie av trängselskattens demokratiska aspekter i
Göteborg*

Christian Månsson

Sebastian Malkki

Inriktning: Policyanalys

Handledare: Stig Montin

Examinator: Anette Gustafsson

Abstract

The aim of this bachelor's thesis is to describe the approach the local party of Vägvalet has to democratic dilemmas regarding the decision to establish congestion charges in Gothenburg city, and to compare those approaches of other parties represented in the municipality. In this thesis we use three theoretical dilemmas of democracy as an analytical instrument to investigate the parties stands regarding this issue. A document study was designed to collect the empirical material. Our analysis shows that Vägvalet wants the decision making to include more citizens and the question regarding congestion charges should not be connected only to the municipality of Gothenburg. The party also favours more of direct democracy since they promote a referendum where the people are being able to decide the outcome. Congestion charges is regarding to Vägvalet also not compatible with the minorities rights of protection from the majorities will. Vägvalets position differs in several respects from the other parties represented in Gothenburg. The most important difference is that Vägvalet uses the democratic aspects as their only way of relate to this issue, while several of the other parties instead see congestion charges as a way of finance infrastructure projects and therefore in a large sense ignore the democratic issues.

Förord

Vi vill rikta ett stort tack till Natasha Halling och Hans Linderstad på stadskansliet i Göteborgs stad som försett oss med relevanta dokument och litteraturtips till vårt ämne. Ett stort tack skickas också till vår handledare Stig Montin för gott mentorskap under uppsatsens gång.

Göteborg den 12 maj 2011

Christian Månsson och Sebastian Malkki

Innehållsförteckning

Kapitel 1. <i>Inledning</i>	3
Kapitel 2. <i>Problemformulering</i>	6
Kapitel 3. <i>Syfte</i>	7
Kapitel 4. <i>Frågeställning</i>	7
Kapitel 5. <i>Tidigare forskning</i>	8
Kapitel 6. <i>Teori</i>	10
6.1 <i>Demokratidilemma - Demos</i>	11
6.2 <i>Demokratidilemma - Direktdemokrati</i>	12
6.3 <i>Demokratidilemma - Majoritetsregeln</i>	12
Kapitel 7. <i>Avgränsningar</i>	13
Kapitel 8. <i>Metod</i>	14
8.1 <i>Forskningsdesign</i>	14
8.2 <i>Textanalys</i>	15
Kapitel 9. <i>Analys</i>	18
Kapitel 10. <i>Slutsats</i>	26
Kapitel 11. <i>Diskussion</i>	27
Kapitel 12. <i>Vidare forskning</i>	28
Kapitel 13. <i>Referenser</i>	30
Kapitel 14. <i>Bilaga 1</i>	37

1. Inledning

Trängselskatt är en ny företeelse i Sverige. Första gången ordet trängselskatt togs upp av Språkrådet var 2002,¹ men det var i samband med det så kallade Stockholmsförsöket som begreppet blev allmänt känt. Stockholmsförsöket var ett projekt från augusti 2005 – juli 2006 där trängselskatt togs ut under den senare delen av 2006.² Trängselskatt används ibland synonymt med begreppen trängselavgift eller vägs katt, vilket inte är särskilt lämpligt. Trängselavgift och vägs katt beskriver det vill säga inte ändamålet med trängselskatt på ett lämpligt sätt; att sätta en punktskatt i syfte att minska trängsel och öka framkomlighet i hårt trafikerade områden och därmed förbättra miljön.³ Således kommer vi att begagna oss av begreppet trängselskatt i denna uppsats.

Göteborgs kommunfullmäktige fattade beslut om att införa trängselskatt i Göteborg den 28 januari 2010.⁴ I maj 2010 fattade Sveriges riksdag det definitiva beslutet, att införa trängselskatt i Göteborg med start den första januari 2013.⁵ Dessa två beslut blev startskottet för vad som blev (och i skrivande stund är) en mycket het fråga för både medborgare och politiker i Göteborg med omnejd. Detta har bidrag till att demokratiska sidor av trängselskatten har uppdagats. Majoriteten av västsvenska politiker ser dock trängselskatten som en möjlighet att delfinansiera framtida kostsamma infrastrukturprojekt (som utbyggnad av bil- och tågtrafik). Utöver detta nämns ofta fördelar som minskad trängsel och förbättrad miljö som en direkt konsekvens av trängselskattens införande.^{6 7}

Det finns omständigheter som behöver förtydligas för att kunna ge en bra bakgrund till beslutet. Trängselskatten ses alltså som en möjlighet att medfinansiera delar av det Västsvenska paketet, ett infrastrukturprojekt där satsningar på 34 miljarder kronor skall läggas

¹ http://www.sprakradet.se/servelet/GetDoc?meta_id=2462

² <http://www.stockholmsforsoket.se/upload/Infomaterial%20VV/Broschyr%20sv.pdf>

³ <http://www.ne.se/sok/trangselskatt?type=NE>

⁴ <http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.299239-trangselskatterna-klubbade-utan-votering>

⁵ <http://www.trafikverket.se/Aktuellt/Nyhetsarkiv/Nyhetsarkiv2/Nationellt/201005/Goteborg-far-trangselskatt-fran-2013/>

⁶ <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trangselskatt/Trangselskatt-i-goteborg/Fragor-svar-om-trangselskatt-i-goteborg/>

⁷ <http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-lan/Vastra-gotaland/Trangselskatter-i-Goteborg-/Trangselskatter-sa-tar-de-form/>

på kollektivtrafik, järnvägar och vägar i Västsverige. Hälften av finansieringen står staten för, resterande hälft finansieras lokalt eller regionalt. Ur den senare hälften utgör trängselskatten en betydande del. Beslutet om trängselskatt var en förutsättning för att hela infrastrukturpaketet skulle gå igenom. Det är alltså inte så att Göteborgs stad ensamt har fattat beslut om trängselskatt. Bakom Västsvenska paketet står även Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Landstinget Halland, Västtrafik samt Trafikverket.⁸ Utöver dessa medfinansieringsmöjligheter finns alltså demokratiska angelägenheter som är intressanta att beakta.

Majoriteten av medborgarna i Västra Götaland har enligt undersökningar en allmänt negativ uppfattning om trängselskatt och denna uppfattning har varit konstant under lång tid. I rapporten *Att bygga, Att bo, Att leva* beskriver Folke Johansson hur situationen rörande trängselskatt ser ut i Göteborg. Johansson presenterar även utifrån Väst-SOM⁹ vad invånarna i Västra Götaland har och har haft för inställning till trängselskatten år 1993, 2003, 2006 och 2007.¹⁰ Resultaten av dessa undersökningar visar att medborgarnas inställning till trängselskatt inte förändrats nämnvärt under perioden då undersökningarna genomfördes. Ungefär en femtedel (ca 20 %) av de svarande är positiva till förslaget medan nästan tre femtedelar (ca 60 %) är negativt inställda till förslaget, och ca en femtedel (20 %) har en neutral inställning till förslaget (de anser att förslaget varken är bra eller dåligt). Den negativa uppfattningen till trängselskatt är alltså väldigt dominant under perioden för undersökningarna. (Andelen svarande varierade mellan 1468-1837st per tillfälle).¹¹

I september 2010 gjordes en undersökning av GP/SIFO där 1000 göteborgare fick frågan om trängselskatt skall införas. 57 % av de tillfrågade tyckte inte att det skulle införas, medan endast 31 % var positiva till införandet och 12 % var tveksamma eller hade vid

⁸ <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startside/Regionutveckling/Infrastruktur-IT-kollektivtrafik/Det-vastsvenska-infrastrukturpaketet/Fragor-och-svar/#varforpaket>

⁹ Väst-SOM undersökningarna bygger på ett slumpmässigt urval av 6000 personer i Västra Götalandsregionen och har fokus på analyser av samhälle och opinion. Syftet med undersökningen är att studera lokala attityder och beteenden med huvudfokus på offentlig service och medier.

¹⁰ Viktigt att nämna är att Väst-SOM undersökningarna har genomförts sedan 1992 men omfattade fram till 1997 endast medborgare bosatta i Göteborg med kranskommuner. Från och med 1998 utökades däremot undersökningens omfattning och genomförs sedan dess i hela Västra Götalands län, men även i Kungsbacka kommun.

¹¹ http://www.som.gu.se/digitalAssets/1294/1294482_065-076.pdf

undersökningstillfället inte bestämt sig.¹² Undersökningen skiljer sig något från Väst-SOM då det år 2010 kan ses en antydning till att fler medborgare har en positiv inställning till förslaget, än under tidigare år. (Om detta beror på att undersökningen i sig skiljer sig från Väst SOM-undersökningarna, eller om attityden faktiskt förändrats vet vi inte). Det finns därmed en allmän folklig opinion mot beslutet enligt ovan presenterade undersökningar, samtidigt som förespråkarna i det närmsta är eniga om trängselskattens fördelar.

Som en reaktion på att beslutet fattats bildades partiet Vägvalet i Göteborg med främsta uppgift att häva beslutet om trängselskatt i Göteborg. Partiets verksamhet går ut på att de med parlamentariska metoder skall;

*”... driva de frågor som partiet företräder. Partiet ska bilda opinion, vinna väljare till partiet och i praktisk politik förverkliga idéer enligt partiets samhällssyn.”*¹³

En månad efter kommunfullmäktiges beslut bildades Vägvalet.¹⁴ Fram till kommunalvalet i september 2010 drev Vägvalet en kampanj för att komma in i kommunfullmäktige, med förhoppning om att därmed kunna påverka beslutet om trängselskattens införande i kommunen. Vid valet till kommunfullmäktige i Göteborg noterades 16841 röster för Vägvalet, vilket motsvarar 5,32 % av samtliga röster i kommunen.¹⁵ Detta folkliga stöd bidrog till att partiet fick fem mandat i Göteborgs kommunfullmäktige.¹⁶

¹² <http://www.gp.se/nyheter/valet2010/1.443947-majoritet-sager-nej-till-trangselskatt>

¹³ <http://www.vagvaletgbg.se/wp-content/uploads/2011/03/Nya-stadgar.pdf> § 3 Syfte och värderingar

¹⁴ <http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.320323-nu-finns-partiet-mot-trangselskatt>

¹⁵ <http://www.val.se/val/val2010/slutresultat/K/kommun/14/80/index.html>

¹⁶ <http://www.vagvaletgbg.se/fragor-och-svar-2/>

2. Problemformulering

I frågan om trängselskatter har vi nu presenterat tre aktörer, som alla har en inställning till trängselskatten i Göteborg. Majoriteten av de tillfrågade i de ovan nämnda undersökningarna och Vägvalet ställer sig negativa till beslutet, medan de övriga beslutande politikerna i kommunen ställer sig positiva. Enda undantaget till den politiska konsensusen var Sverigedemokraterna, som i fullmäktige röstade ner förslaget.¹⁷

Att människors åsikter skiljer sig är ofrånkomligt och inget unikt. En allmän uppfattning är att ett demokratiskt samhälle karaktäriseras av öppenhet där medborgarna ges möjlighet att påverka sin vardag. Att genom organisationsfrihet kunna påverka politikens innehåll ser vi som en viktig förutsättning för den demokratiska samhällsprocessen. Samtidigt kan inte alla beslut som fattas tillfredsställa samtliga aktörers behov. Vägvalet tar missnöjet mot beslutet om trängselskatt som utgångspunkt i sitt existensberättigande. I demokratin som företeelse finns det inneboende konflikter som t.ex. handlar om delaktighet, representativitet och regler för beslutsfattande. Vilka skall besluta i frågan? Hur skall beslutet fattas i en viss fråga? Hur skall rösterna räknas? Detta är bekymmer som kan skapa motsättningar vid en demokratisk process. Vi upplever att frågan om trängselskatt i Göteborg är ett exempel på dessa skilda kontraster. Frågan rörande omfattningen av de som beslutar definierar vi som demos dilemmat. Hur beslutet fattas definierar vi som direkt demokratidilemmat och frågan om rösternas vikt vid en beslutsprocess definierar vi som majoritetsdilemmat.

Ur dessa dilemman vill vi försöka analysera Vägvalets argumentation, och undersöka vad som skiljer Vägvalet från de andra partierna representerade i Göteborgs kommunfullmäktige. Att vi *klumpar* ihop samtliga partier och jämför dessa med Vägvalet kan låta obetänkt och det kan tyckas som mycket vanskligt att inte skilja partier med stora ideologiska skillnader åt. Den mycket specifika frågan om trängselskatt och dess karaktär kan dock motivera ett sådant förfarande. Vi menar att Vägvalet själva ser sig som ett parti som går emot strömmen och som särskiljer sig från de andra i etablissemanget. I uppsatsen kan vi därför sägas anamma detta synsätt för att pröva om Vägvalet har någon giltighet i ett sådant påstående.

¹⁷ <http://goteborg.sverigedemokraterna.se/var-politik/>

Ämnet är väldigt angeläget att studera eftersom det är ett högaktuellt ämne med lokal förankring till Göteborg som geografisk plats. Frågan är även intressant för invånare i Göteborgs kranskommuner. Med utgångspunkt i offentlig förvaltning är ämnet som sådant viktigt att studera då de demokratiska konsekvenserna av trängelskattens införande är ett komplext och unikt fall i vår närmiljö.

Problemet som vi valt handlar om Vägvalets ställningstagande i frågor rörande de demokratiska dilemman som trängselskatten medför, samt om Vägvalets resonemang kring dessa dilemman skiljer sig från övriga partier i kommunen. Vi kommer att tolka begreppet dilemma utifrån Nationalencyklopedins definition. Då innefattar dilemma en valsituation i vilken alla de alternativa handlingsmöjligheter som står öppna medför konsekvenser.¹⁸

3. Syfte

Uppsatsen syftar till att förklara och beskriva hur Vägvalet skiljer sig från andra politiska partier i frågan om trängselskattens införande i Göteborg.

4. Frågeställning

För att uppfylla syftet med studien har vi konstruerat följande huvudfrågeställning:

Hur skiljer sig Vägvalets argumentation från övriga partier i frågan om införande av trängselskatt i Göteborg?

¹⁸ <http://www.ne.se/lang/dilemma>

Till denna övergripande huvudfrågeställning har vi konstruerat tre stycken frågeställningar för att hjälpa oss analysera det empiriska materialet.

- Hur anser Vägvalet att omfattningen av demos bör se ut i frågan om beslutet att införa trängselskatt i Göteborg och hur skiljer sig deras argumentation från övriga partier representerade i kommunen?
- Hur skiljer sig Vägvalets ställningstagande i avvägningen mellan direkt demokrati och indirekt demokrati från övriga partier representerade i kommunen i frågan om trängselskatten?
- Hur tar sig majoritetsdilemmat uttryck i Vägvalets argumentation om trängselskatten och hur skiljer sig den argumentation Vägvalet för från övriga partier representerade i kommunen?

5. Tidigare forskning

Den tidigare forskning vi funnit om trängselskatt sett ur ett demokratiperspektiv visar upp en rätt entydig bild; det är inte lätt att hitta politisk acceptans för trängselskatter i en demokrati oavsett hur väl motiverad trängselskatten än må vara. Även om det ur samhällsekonomisk och miljöpolitisk aspekt må vara berättigat med trängselskatt, finns det oftast en väldigt negativ folklig opinion mot införandet av trängselskatter.^{19 20} Dock vore det också fel att hävda att det skulle råda en enighet från experthåll kring användandet av trängselskatter. Inom ekonomisk teori råder det till exempel mycket stor oenighet kring hur trängselskatter praktiskt skall utformas.²¹ Vägtullar är dock inte enda möjligheten att lösa problem med trängsel i trafiken. Ett försök att minska trängseln utan införande av vägtullar gjordes i New York genom att istället öka antalet körfiler på en specifik väg. Detta resulterade dock istället för minskad trängsel i att fler bilister valde att utnyttja den aktuella vägen och dess utökade körfiler. Slutsatsen blev att trängseln som de nya filerna byggdes för att minska bestod, dock med en

¹⁹ _____ Button, sid 33

²⁰ _____ Oberholzer-Gee och Weck-Hanneman, sid 358

²¹ _____ Lindsay, sid 355-356

högre trafikvolym.²² Detta exempel kan illustrera att det finns svårigheter i de incitament som syftar till att minska trängseln.

Det som står absolut klart är att det under lång tid saknats exempel på trängselskatt som gått att studera i praktiken. Det första exemplet får antas vara Singapore i mitten av 70-talet, men de exceptionella omständigheterna kring detta gör generella slutsatser svåra.²³ Begreppet trängselskatt blev aktuellt i Sverige i samband med att frågan började diskuteras i Stockholm. London (som införde trängselskatt i början av 2000-talet) blev en förebild för hur Stockholm skulle gå till väga vid införande av trängselskatt. Öppenhet i besluten, tydlig information och ett visionärt budskap från en karismatisk ledare nämns i slutsatserna från exemplet London som viktiga faktorer för att öka acceptansen till beslutet bland medborgarna.²⁴ Det behövs en kombination av ett lyssnande förhållningssätt till medborgarna, men också ett starkt ledarskap för att kunna driva igenom beslut om trängselskatt.²⁵ Med detta sagt, är det inte möjligt att konstruera ett *recept* som kan garantera att trängselskatter kan införas med hög politisk legitimitet. Olika organisationskulturer, allmänna konjunkturer, sociala normer och socioekonomiska egenskaper är också variabler som har inverkan på hur väl mottagandet av trängselskatterna blir bland medborgarna.²⁶ Debatten som förekom i Stockholm skiljer sig på många punkter från den i Göteborg. Eftersom beslutet fattat på olika sätt i de båda städerna så är en jämförelse dem i mellan inte fullt så enkel.

Den politiska processen av införandet av trängselskatten i Göteborg skildras i en kandidatuppsats skriven av Carl Ralph. Här ges en bild av hur snabbt beslutet klubbades igenom i Göteborg. Till skillnad från i Stockholm, var inte starka intressegrupper (såsom Handelskammaren och Naturskyddsföreningen) påtryckare. Processen gick för snabbt. Från förslag till beslut tog det sex månader. En intressant del i beslutsprocessen visade att politikerna hade en tydlig ståndpunkt om kommunens ansvar i frågan. Om kommunen inte

²² _____ Lipsky, sid 33

²³ _____ Isaksson, sid. 33

²⁴ _____ Ibid, sid. 60

²⁵ _____ Ibid, sid. 55

²⁶ _____ Isaksson, sid. 52

hade infört trängselskatt skulle viktiga satsningar på infrastrukturen inte kunna genomföras. Därför var beslutstempot högt och beslutsprocessen sluten.²⁷

6. Teori

Vi ämnar i följande avsnitt presentera de teoretiska utgångspunkterna för vår uppsats. Vi presenterar här demokratibegreppet och de tre dilemman som ryms inom dess kontext.

Demokrati är från början ett begrepp från antiken som härstammar från grekiskans demos (folk) och kratia (styre), folkstyre är alltså den grundläggande definitionen.²⁸ I det stora perspektivet ligger dragningskraften i demokratin att det ytterst är *folket* som fäller det avgörande beslutet. Genom historien har det vanliga styrsättet varit att kungar, kejsare, furstar och härskare fattat beslut över huvudet på människor. Mot detta argumenterade demokratin företrädare att det endast var demokratin som kunde ge legitima beslut i form av delaktighet, representativitet och ansvarighet.²⁹ Samtidigt fanns det också de som menade att makten skulle begränsas. John Locke (och flera liberala tänkare efter honom) förde fram idén om att statens främsta syfte är att värna om medborgarnas fri- och rättigheter. Medborgarna (eller individen) bör se staten som en belastning som finns endast för att stärka statens egna syften. Liberalismens huvuduppgift är att försvara en värld med så få politiska hinder som möjligt.³⁰ Mot detta står en idé som härstammar från Karl Marx (med flera) och som argumenterar för att kollektiva och sociala medel, i motsats till liberalismen, skall användas i större utsträckning. Stat och samhälle skall formars så att medborgarna skall få ta största möjliga ansvar för politikens innehåll.³¹ Andra demokratiteoretiker menar att medborgarnas frihet till självbestämmande tillsammans med ökade rättigheter är demokratin vanligaste och kanske viktigaste inslag. Detta kan innebära frihet att påverka politiska beslut och att genom demokratiska val i det stora hela påverka de lagar och regler som styr samhället.³² David Held

²⁷ _____ Ralph, sid. 16-18

²⁸ _____ Dahl sid. 15, 165

²⁹ _____ Held, sid. 364

³⁰ _____ Malnes & Midgaard, sid. 126

³¹ _____ Ibid, sid. 366

³² _____ Dahl sid. 139

presenterar en princip han väljer att kalla autonomiprincipen, som enligt honom själv bör ses som en nödvändig premis i det moderna demokratiska tänkandet.³³

“Individerna bör vara fria och jämlika i att bestämma sina egna livs-villkor, det vill säga de bör alla ha samma rättigheter (och följaktligen samma skyldigheter) när det gäller att ange ramarna som alstrar och avgränsar de möjligheter som står öppna för dem, så länge de inte använder detta ramverk för att upphäva andras rättigheter.”³⁴

Demokratibegreppet har en mycket vidare betydelse idag än vad det hade då det först började användas någon gång under mitten av 400-talet f. Kr. Idag har begreppet en tydlig positiv klang och ses som en grundläggande förutsättning för ett fungerande samhälle. Trots att diktaturer idag fortfarande existerar så har demokratins legitimitet stärkts över hela världen, och det är få samhällen som idag helt saknar inslag av demokratiska värderingar.³⁵

6.1 Demokratidilemma - Demos

Trots föreställningarna om demokratins alla positiva egenskaper och dess enorma legitimitet finns flera problem eller dilemman som är svåra att undkomma vid alla diskussioner som rör demokratins betydelse. Om demokrati i sin enklaste betydelse innebär folkstyre så dyker det direkt upp ett dilemma rörande vad som faktiskt menas med folkstyre, vilket är folket som skall styra? Detta dilemma kan beskrivas som demosproblematiken.³⁶

Vilka människor som skall ingå i demos är en intressant men samtidigt svår fråga. Demosproblematiken handlar just om storleken på demos (grek. medborgarna).³⁷ I vårt specifika fall rörande trängselskatten är det definitionen av demos som avgör vilka som skall få fatta det parlamentariska beslutet. Rousseau presenterar principer kring demos omfattning. Diskussionen han för kring demos handlar om dess omfattning utifrån en kompetenssynpunkt.

³³ Held, sid. 371

³⁴ Held, sid. 371

³⁵ Dahl sid. 12-15

³⁶ Dahl, sid. 15, 186-188

³⁷ Ibid, sid. 186-187

Demos bör endast omfatta människor som är kompetenta nog att fatta beslut i en viss fråga.³⁸ För att autonomiprincipen skall fungera behöver demos omfattning inkludera alla vuxna medborgare med intressen i de beslut som diskuteras.³⁹ Problematiken i den här frågan handlar om var gränsen för demos omfattning dras, och hur demos i så fall skall representeras i demokratiska frågor. Detta leder oss även in i nästkommande demokratiska dilemma som beslutet om trängselskatten har ett tydligt inslag av.

6.2 Demokratidilemma - Direktdemokrati

Detta demokratiteoretiska dilemma handlar om direkt kontra indirekt demokrati. Det handlar om hur nära beslutet skall ligga hos medborgarna respektive politikerna. I demokratidilemmat rörande direkt kontra indirekt demokrati finns kopplingar till flera av kriterierna för att autonomiprincipen skall kunna uppfyllas. Kriteriet *effektiv delaktighet* innebär att medborgarna i ett demokratiskt samhälle måste ha möjlighet att ge förslag på önskvärt utfall i en viss fråga. *Upplyst förståelse* är ett annat av kriterierna vilket förklarar att beslut som fattas demokratiskt måste vara utformade och beskrivna så att alla medborgare förstår dess innebörd och konsekvenserna av beslutet. Även *röstjämlighet* kan betecknas som ett kriterium för autonomiprincipen och det beskriver tanken om att alla människors röster vid ett kollektivt beslut måste väga lika tungt. Det finns många kriterier i autonomiprincipen som betonar vikten av att medborgarna ges möjlighet till ställningstagande och medbestämmande.⁴⁰ Den utilitaristiska bilden av demokrati är en församling där samtliga medborgare ges plats. John Stuart Mill menar dock att denna idealbild av demokrati måste överges när samhället växer. Då behövs en mer representativ demokrati.⁴¹

6.3 Demokratidilemma - Majoritetsregeln

Det tredje demokratidilemmat som vi vill presentera är frågan om vilken regel som bör följas för att ett beslut som fattats skall anses vara demokratiskt. Detta kan definieras som majoritetsregeln och hänger till stor del ihop med både problematiken rörande demos och dilemmat med direkt eller indirekt demokrati.⁴² Majoritetsregeln innebär att ett demokratiskt

³⁸ Dahl, sid. 194-195

³⁹ Held, sid. 379-380

⁴⁰ Held, sid. 379-380

⁴¹ Malnes & Midgaard, sid. 220

⁴² Dahl, sid. 209

beslut i mångt och mycket ses som en konsekvens av majoritetsstyre. För att kunna besluta i en fråga måste majoriteten av dem som kan påverka beslutet vara eniga i frågan. Med majoritetsregeln följer dock vissa problem som t.ex. hur stark majoriteten bör vara i förhållande till minoriteten. Ibland kan det behövas t.ex. två tredjedels majoritet eller kvalificerad majoritet men ibland kan enkel majoritet vara tillräckligt.⁴³ Den demokratiska processen kräver någon form av beslutsregel för att folket skall kunna välja vilket alternativ som skall godkännas vid ett beslut.⁴⁴ Till frågan om majoritetsregeln kan ett av de kriterier som finns för autonomiprincipen förtydliga kopplingen. I detta fall är det frågan om kontroll över dagordningen, vilket innebär att medborgarna själva skall ges möjlighet att kontrollera vilka frågor som skall beslutas om så att inte förvaltningen eller tjänstemännen är de som styr.⁴⁵

7. Avgränsningar

För att genomföra studien och för att uppnå dess syfte krävs vissa avgränsningar. Vår studie är avgränsad till att inte direkt beröra de anledningar som finns till varför, eller varför inte trängselskatt bör införas, utan endast utgå från de demokratiska dilemman som beslutet medför. Vi tänker t.ex. inte lägga större vikt vid att diskutera trängselskatten ur miljösynpunkt eller trängselskatt som ett ekonomiskt styrmedel, utan endast beakta de demokratiska aspekterna av beslutet. Vår avgränsning bland de studerade partierna är som nämnts tidigare att vi ämnar studera samtliga partier representerade i kommunen. Vi anser att det är olämpligt att utelämna något parti eftersom de alla har *sin egen* syn på trängselskatten och eftersom de eventuellt ideologiska skillnaderna partierna i mellan inte utgör en betydande del i det unika fall som trängselskatten innefattar. Vi avser således studera samtliga partier i kommunen som uttryckligen har en åsikt angående trängselskattens demokratiska aspekter. Vidare avgränsar vi oss till Göteborg och Västra Götaland eftersom det är i Göteborg med kranskommuner som frågan om införande av trängselskatt är aktuell, men framförallt eftersom det är här som

⁴³ _____ Dahl, sid. 210

⁴⁴ _____ Ibid, sid. 129

⁴⁵ _____ Held, sid. 379-380

Vägvalet har sitt säte och finns representerat i kommunfullmäktige.

8. Metod

8.1 Forskningsdesign

Eftersom vår studies syfte är inriktat på att undersöka trängselskatten och hur demokratiteorier i anslutning till dessa berörs av Vägvalet och andra partier så anser vi att det är frågan om ett väldigt specifikt och komplext fall. Flera olika designers skulle teoretiskt kunna användas för att studera detta. I forskningsämnets natur ligger det dock en naturlig böjelse att använda en fallstudie som forskningsdesign. Detta eftersom en fallstudie karakteriseras av att vara koncentrerad just till ett enskilt fall (trängselskatten) och rör den komplexitet och den specifika natur som vårt fall uppvisar. Denna design uppfyller därför förutsättningarna som vårt forskningsämne ställer.⁴⁶ Det går därmed att ifrågasätta fallstudiens externa validitet. Hur kan ett enda fall överhuvudtaget vara representativt, och hur kan det ge generella resultat som går att överföra till andra fall? Bryman menar att det naturligtvis inte går.⁴⁷ Vi menar också att det inte på några villkor kan vara målet med studien. Det finns en viktig värdering i att se trängselskatten i Göteborg som en unik företeelse. Det går därmed inte att generalisera vidare utöver studiens räckvidd. Att en stad av Göteborgs storlek inför trängselskatt är i sig inte bokstavligen talat unikt, men det finns ändå grund för att betrakta beslutet som ett unikt fall.

Den centrala frågan är således inte vidden av generaliserbarhet, utan istället bör fokus ligga på hur pass bra de teoretiska påståendena är som studien kan yttra sig om.⁴⁸ Vår studie kan även sägas ha en jämförande karaktär eftersom vårt syfte är att jämföra vägvalets argumentation i frågan med andra partier. Studien kan därför även anses ha en jämförande design (eng. comparative design).⁴⁹ Ett alternativt designupplägg hade varit att enbart genomföra en jämförande studie vilket i vårt fall skulle innebära att vi t.ex. jämförde beslutet om att införa

⁴⁶ Bryman sid. 52-53, 64

⁴⁷ Ibid, sid. 52

⁴⁸ Ibid, sid. 68

⁴⁹ Ibid, sid. 58

trängselskatt i Göteborg med det likartade beslutet som ju togs i Stockholm, för att finna likheter och olikheter mellan dessa två fall. Vid en jämförande studie hade det varit lämpligast att jämföra två fall med likartad karaktär eller förutsättningar, t.ex. Stockholm och Göteborg.⁵⁰ Dock haltar jämförelsen betydligt när processerna avlöpte på helt olika sätt i de båda städerna. Dessutom har vi inte kunnat hitta ett motsvarande parti liknande Vägvalet i Stockholm. Sammantaget medför detta att förutsättningarna minskar för att vår studie enbart skulle ha en jämförande design då vi även poängterar trängselskattens unika komplexitet, och därför även väger in fallstudien som design. Sammantaget karaktäriseras vår studie alltså av att vara en fallstudie kring trängselskatten med jämförande karaktär.

8.2 Textanalys

För att genomföra vår studie (och svara på vår forskningsfråga) har vi använt oss av en dokumentstudie, eller textanalys som det också kan benämnas. Vi har analyserat Vägvalet och andra partier utifrån de demokratiteoretiska dilemman vi presenterat. En lämplig ansats blir att studera texter som partierna producerat för att använda detta som grund för hur de positionerar sig i förhållande till våra dilemman. Vi har granskat dessa dokument och sorterat materialet utifrån de demokratiska dilemman som vi presenterat. Anledningen till att vi väljer en dokumentstudie beror på att texter utgör en väldigt heterogen typ av data.⁵¹ Det gör den ingående analysen av det empiriska materialet mer behändig.

En textanalys, enligt Bryman lämpar sig mycket väl för unika fall som inte kan generaliseras.⁵² Partiernas argumentation om trängselskatten är mycket svår att översätta till andra förhållanden. Även detta blir ett argument för att använda textanalys som metod. Den speciella typ av dokumentstudie som blir aktuell i vårt fall är en så kallad kvalitativ innehållsanalys (eng. Qualitative content analysis). Detta är den absolut vanligaste förekommande analysmetoden av textdokument, och innebär i korthet att forskaren försöker finna de underliggande teman som finns i det analyserade materialet.⁵³ Bergström och Boréus

⁵⁰ _____ Bryman, sid. 58-59

⁵¹ _____ Ibid, sid. 515

⁵² _____ Ibid, sid. 262

⁵³ _____ Ibid, sid. 529

beskriver detta vidare som idé- och ideologianalys. Inom denna inriktning förekommer flera olika problemformuleringar, men de brukar främst koncentrera sig på att undersöka förekomsten av vissa idéer och ideologier i texter av olika karaktär.⁵⁴ Vi har analyserat dokument för att undersöka hur de förhåller sig till de demokratiska dilemman som vi tidigare presenterat. Därigenom bör detta betraktas som en kvalitativ innehållsanalys. Vi vill se vilka föreställningar eller idéer som finns i texter om och från partierna. Därför går det även att argumentera för att vi gör en idé- och ideologianalys av olika förhållningssätt till frågan om trängselskatt. Även detta stärker vår föreställning om att det är olämpligt att sälla bland de representerade partierna i kommunen. Eftersom den dokumentstudie vi avser genomföra innebär insamling av empiriskt material från i första hand debattartiklar och partiprogram anser vi det mer korrekt att inte avgränsa denna insamling till några specifika partier utan alla med representation i kommunfullmäktige.

Problemen som vi står inför rörande dessa dokumentstudier är att texterna vi ämnar studera inte är skrivna med direkt förankring i den teori vår studie utgår ifrån, därmed inte ur samhällsvetenskapligt forskningssyfte.⁵⁵ Dokumenten vi avser studera har naturligtvis inte medvetet skrivits för att kunna ge svar på hur demokratiska dilemman yttrar sig. Därför blir tillvägagångssättet av största betydelse för studien som helhet. Vi har i vår studie valt att använda tre demokratiska dilemman som de dimensioner vi vill analysera materialet utifrån. Dessa dimensioner har vi själva valt och det är självklart att detta styr hur uppsatsen är upplagd. Bergström & Boreus menar att det är med hjälp av dimensionerna som forskaren i nästa skede försöker (med stöd av sin analysram) att sortera och analysera det insamlade materialet med.⁵⁶ Samtidigt är det i valet och uttolkningen av våra dilemman som arbetets validitet, reliabilitet och intersubjektivitet avgörs. Vi har valt våra demokratiska dilemman ur klassisk demokratiteori och avser att studera partiernas (med särskilt fokus på Vägvalets) ställningstaganden i skenet av dessa dilemman. Vi argumenterar för att detta val är motiverat med tanke på arbetets utformning och förutsättningar. Vi är dock väldigt medvetna om att samhällsvetenskap som ämne är komplext, och textanalysen som metod kräver reflektion.

⁵⁴ _____ Bergström & Boréus, sid. 19

⁵⁵ _____ Bryman sid. 515

⁵⁶ _____ Bergström & Boréus, sid. 165

Om syftet med vår studie hade varit att granska de enskilda politikerna och deras syn på dessa demokratiska dilemman så skulle en dokumentstudie med största sannolikhet inte vara bästa alternativet. Det skulle då mycket väl kunna tänkas att intervjuer vore en alternativ datainsamlingsmetod. Om intervjuer skulle användas så skulle vi med största sannolikhet få helt andra reflektioner rörande demokratiska dilemman än de som vi presenterat i den dokumentstudie vi avser genomföra. Intervjuer som metod ställer oss inför flertalet andra problem, som t.ex. huruvida intervjupersonens svar speglar dennes personliga åsikter i frågan, eller om han eller hon representerar t.ex. sitt partis ställning i frågan. Vi lägger inte någon större vikt vid att jämföra olika enskilda personers syn på dessa demokratiska dilemman i vår studie. Vid en dokumentstudie får vi istället samlade reflektioner och överväganden rörande dessa demokratiska dilemman. Visserligen har materialet skrivits av olika personer och med olika syften, men det är ändå som företrädare för ett parti som de olika personerna yttrat sig. I och med valet av dokumentstudier så undviker vi dessutom problematiken med att en politisk intervjuperson inte säger mer än vad som faktiskt går att läsa sig till på partiets hemsida. Därför blir vårt val av dokumentstudie än mer förståeligt.

I en textanalys är den främsta källan texter och dokument. Det ställs därför vissa krav på att arbetet använder sig av en god källhantering. Detta kan innebära källkritik och att bedöma trovärdigheten i källor, men också att sätta texten i ett sammanhang och välja hur den ska tolkas.⁵⁷ I vårt arbete har följande källor använts i vår textanalys;

- Tryckta källor från parlamentariska forum i Vägvalets namn.
- Blogginlägg på partiets hemsida.
- Debattartiklar från ledande representanter från Vägvalet och andra partier.
- Partiprogram från Vägvalet och andra partier

Vi hävdar att samtliga ovannämnda källor är att betrakta som primärkällor. Det är därför rimligt att anta att vi enbart har äkta källor. Viktigt att beakta är naturligtvis om materialet är

⁵⁷ _____ Bergström & Boréus, sid. 37

tillräckligt omfattande. Dock finns det stora svårigheter med att hitta ytterligare källor i skriven text från partierna som var delaktiga i beslutet än de vi använt. Vägvalet är ett relativt nybildat parti och har inte haft möjligheten att producera material i samma omfattning som andra partier med en längre historia. Å andra sidan är frågan om trängselskatt i Göteborg en fråga som inte varit aktuell allt för länge, vilket naturligtvis begränsar produktionen som andra partier kunnat göra. I urvalsprocessen har vi därför inte behövt sälla vare sig vad gäller partiets formella yttranden eller deras debattartiklar, snarare har vi varit tvungna att leta efter att ens hitta representativa utsagor. Med utgångspunkt i databaserna Artikelsök och Retriever har vi med hittat de debattartiklar som används i uppsatsen. I övrigt har vi använt primärkällor som varit tillgängliga via internetkällor.

Viktigt är därför att vi avgränsar oss till att endast beröra dokument fram till ett visst datum. Vi har avgränsat oss till att studera dokument som kan härledas till Vägvalet fram till och med något annat datum 2011. Detta eftersom vi då upplevde en viss empirisk mättnad samt att genomgången av materialet kräver ett relativt stort analysarbete vilket också begränsar vår tidsåtgång till detta datum.

9. Analys

Vi skall i följande kapitel analysera vårt insamlade material efter de demokratiska dilemman som presenterats i teoriavsnittet. Vi inleder respektive del med att redogöra för Vägvalets ställningstagande, för att sedan kontrastera detta mot övriga partier.

Hur anser Vägvalet att omfattningen av demos bör se ut i frågan om beslutet att införa trängselskatt i Göteborg och hur skiljer sig deras argumentation från övriga partier representerade i kommunen?

Det finns från Vägvalets sida ett medvetet ställningstagande om att omfattningen på demos i frågan om trängselskatt är fel. Detta märks väldigt tidigt i deras argumentation. Redan då de främsta företrädarna skickade in ett överklagande (alltså redan innan Vägvalet bildades som ett parti) poängteras vikten av att kranskommunerna bör få vara med och besluta i denna fråga. Partiet menar att kranskommunernas invånare stängs utanför diskussionen, trots att

beslutet om trängselskatt även berör dem. Detta eftersom invånare i kranskommuner i och med beslutet tvingas att betala trängselskatt för passage till och från Göteborg.⁵⁸ Därför strider beslutet om att införa trängselskatt enligt Vägvalet mot kommunalrättsliga principer. Kranskommunerna gavs ingen möjlighet att tycka till frågan.⁵⁹ Vägvalets argumentation för att trängselskatt är orättvist är att kostnader för infrastruktur enbart kommer att belasta Göteborg och inte resten av regionen.⁶⁰ Vägvalet berör även relationer till och mellan riksdag och EU. Riksdagen ses som en liknelse eftersom att Stockholm tar beslut över göteborgarnas huvud.⁶¹ Omfattningen av demos blir större då de åberopar EU som rättsinstans för överklaganden. T.ex. handlar det om att tvinga invånare i medlemsländer att betala skatt i Sverige, vilket bryter mot den fria rörligheten.⁶²

Vägvalet anser att omfattningen av demos bör utökas i frågan och beröra samtliga kommuner i hela Västra Götaland. Detta görs tydligt i och med att partiet ställer upp i valet till landstingsfullmäktige.⁶³ Tidigare i deras argumentation har frågan om demos omfattning enbart syftat till att beröra Göteborgs elva kranskommuner. Partiet har varit skeptiskt till att inkludera regionen i frågan.⁶⁴ I och med att Vägvalet ställer upp i regionvalet vidgas demos omfattning och riktar sig till övriga kommuner i Västra Götalands län. I Vägvalets argument kring beslutet förs ett genomgående ställningstagande om att det inte borde vara politikerna som fattar beslut i denna typ av fråga, utan medborgarna själva. Partiet diskuterar även frågan om demos ur en kompetenssynpunkt, där de menar att medborgare med bil skall räknas som mer kompetenta och tas hänsyn till i större utsträckning än vad som gjorts då beslutet fattades.⁶⁵

Av naturliga skäl skiljer sig Vägvalet från många av de andra partierna i frågan om demos omfattning. Kommunalrådet Jan Hallberg (M) var dock tidigt ute och ville involvera

⁵⁸ Bloggen: 12/4-10

⁵⁹ Kommunalbesvär 28/1-10

⁶⁰ Bloggen: 26/2-11

⁶¹ Göteborgs-Posten 5/5-10

⁶² Göteborgs-Posten 11/9-10

⁶³ Bloggen: 21/2-11

⁶⁴ GT 7/9-10

⁶⁵ GT 17/2-10

kranskommunerna i frågan om trängselskatten.⁶⁶ Alliansen var de facto helt på det klara med att trängselskatter bygger barriärer mellan staden och förorten.⁶⁷ Det finns alltså skäl att misstänka att det inom M och Alliansen fanns ett visst motstånd mot trängselskatten baserat på demos-dilemmat. Annelie Hulthen var redan 2006 också mycket mån om att göteborgarna själva skulle ta beslut i frågan.⁶⁸ Detta kan tolkas som att hennes mening är att demos i den här frågan bör utgöras av de som berörs av beslutet. Sverigedemokraterna motsätter sig beslutet om trängselskatt, vilket vi tidigare visat. När vi analyserat deras argumentation finner vi dock inga argument med utgångspunkt i demosproblematiken.⁶⁹ Diskussionen om vem som ska ingå i beslutet försvinner gradvis i vårt material och vi har inte kunnat hitta några som problematiserar demos i beslutet om trängselskatt. Vi har anledning att tro att en del av förklaringen kan vara att eftersom frågan om trängselskattens införande ses som avgjord, är också demos-dilemmat i beslutet löst. Beslutet har alltså fått ett giltigt demos (kommunfullmäktige). Trots att även andra partier alltså fört en medveten diskussion om demos omfattning så har denna diskussion förändrats under beslutets gång.

Hur skiljer sig Vägvalets ställningstagande i avvägningen mellan direkt demokrati och indirekt demokrati från övriga partier representerade i kommunen i frågan om trängselskatten?

I dilemmat rörande direktdemokrati tas ett tydligt ställningstagande från Vägvalets sida. Partiet menar att det är orimligt att den här typen av beslut fattas av kommunfullmäktige. Det borde ytterst vara folket som bestämmer i denna fråga, alltså genom direktdemokrati. Detta syns tydligast i de två motioner som partiet lämnat in till kommunfullmäktige, där de poängterar och lyfter fram det odemokratiska i att beslutet fattats utan direktdemokratiska influenser. I diskussionen om direktdemokrati förs även ett resonemang om att frågan i allmänhet bör involvera medborgarna i större utsträckning och inte nödvändigtvis enbart genom folkomröstning. Medborgarnas ställningstagande i frågan bör dock spela en större roll vid beslutsfattandet än vid ett representativ alternativ.^{70 71 72} Denna fråga kan till och med

⁶⁶ Göteborgs-Posten 21/8-10

⁶⁷ Göteborgs-Posten 1/2-06

⁶⁸ Göteborgs-Posten 3/10-06

⁶⁹ <http://goteborg.sverigedemokraterna.se/var-politik/>

⁷⁰ <http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.321557-svikna-valloften-baddar-for-nytt-parti-i-goteborg>

⁷¹ Motion 9/12-10

sågas vara partiets hjärtefråga, och ses som deras existensberättigande.⁷³ Vägvalet ser en folkomröstning som den främsta möjligheten att häva beslutet om trängelskatt (märks tydligt genom deras namninsamlingsunderlag), vilket i sin tur är deras huvudmål i politiken.⁷⁴ I partiets argumentation vill de gärna titulera sig som direktdemokratiska förespråkare. De ställer sig kritiska till de övriga partierna som anses ha ett indirekt-demokratiskt förhållningssätt.⁷⁵⁷⁶ Vägvalet vill gärna bli sedda som det mest demokratiska partiet i kommunen eftersom de faktiskt tar hänsyn till folkets opinion (ställningstagande) i frågan om trängelskatten. De övriga partierna har lurat folket, svikit väljarna och tar inte ansvar för sina beslut.⁷⁷ En ytterligare kritik som har utgångspunkt i det direktdemokratiska dilemmat är att frågan stressats fram i kommunen och inte diskuterats tillräckligt bland medborgarna. Partiet menar att beslutet borde ha tagit längre tid.⁷⁸ Processen i Stockholm kring trängelskatt pekas ut som ett föredöme, eftersom de där enligt Vägvalet fört en mer långsamgående diskussion och genomfört folkomröstning i frågan (även med hänsyn till kranskommuner).⁷⁹ Utfallet av en önskad folkomröstning skall respekteras och politiken bör anpassas därefter. De andra partierna utmålas som att de är rädda för en folkomröstnings eventuellt negativa resultat.⁸⁰ En annan tydlig direktdemokratisk aspekt av beslutet handlar om huruvida Stockholm (Riksdagen) fattar beslut över Göteborg. Vägvalet menar att det är Göteborg som direktdemokratiskt skall besluta i frågan, inte genom indirekt demokrati från central instans.⁸¹

82

Inför valet 2006 deklarerade företrädare för Alliansen att de absolut inte ville att trängelskatt skulle införas i Göteborg. Detta utspel kan sägas vara ett ställningstagande mot direkt demokrati i beslutet, då Socialdemokraterna i samma artikel anklagades för att förorda en folkomröstning bara för att dölja oenigheten inom partiet.⁸³ Socialdemokraterna var å andra

⁷² Motion 20/1-11

⁷³ GT 25/2-11

⁷⁴ <http://www.vagvaletgbg.se/wp-content/uploads/2011/03/Nya-stadgar.pdf>

⁷⁵ Göteborgs-Posten 28/2-11

⁷⁶ Göteborgs-Posten 8/12-10

⁷⁷ Bloggen: 7/4-11

⁷⁸ Bloggen: 12/3-10

⁷⁹ Göteborgs-Posten 8/12-10

⁸⁰ GT 14/3-11

⁸¹ Interpellation 4/1-11

⁸² Göteborgs-Posten 5/5-10

⁸³ Göteborgs-Posten 1/2-06

sidan enligt egen utsago emot trängselskattens införande men de kom trots detta kommit fram till att de ville låta göteborgarna folkomrösta i frågan.⁸⁴ Drygt två år senare hade socialdemokraterna dock förändrat sin syn folkomröstning i frågan.

”Förutsättningarna är annorlunda i dag. Då var det en separat fråga. Nu är det en del av ett paket med investeringar där regeringen har en hård hållning och ställer krav på lokal medfinansiering om vi skall få Marieholmstunnel och tågtunnel. Jag är medveten om att det finns stark kritik mot trängselskatterna, men man måste se vad vi får för pengarna.”⁸⁵

Eftersom frågans art förändrats så ser man från socialdemokratiskt håll inte längre en folkomröstning i frågan som ett alternativ eftersom den inte längre handlar om de demokratiska aspekterna av beslutet utan mer övergått till att handla om en infrastruktursfinansiering. I ett internt informationsmaterial inför socialdemokraternas val 2011, för man dock resonemang om trängselskattens för och nackdelar. Där konstaterar man t.ex. att motståndare till beslutet ofta hänvisar till avsaknad av en folkomröstning.⁸⁶ Detta visar en medvetenhet om att det trots partiets omvändning förs ett resonemang kring frågan utifrån ett direktdemokratiskt perspektiv.

I Folkpartiets argumentation bemöts i en debattartikel direkt riktad kritik från vägvalet mot att man skulle vara rädd för en folkomröstning i frågan, eftersom en sådan skulle kunna leda till ett för folkpartiet missgynnande resultat. Detta kommenteras med att rädslan för en folkomröstning hos partiet inte är befogad utan anledningen till att folkomröstningen inte skall initieras är att man har svårt att se en folkomröstning som en nödvändig åtgärd.⁸⁷ Denna hållning kan sägas representera samtliga politiska partier som fattade beslutet i kommunfullmäktige, anser vi.

⁸⁴ Göteborgs-Posten 20/2-08

⁸⁵ Göteborgs-Posten 14/2-10

⁸⁶ <http://www.socialdemokraterna.se/upload/webbforalla/pd/goteborg/val2011/Dokument/Nyhetsbrevet/V%C3%A4stsvenska%20paketet.pdf>

⁸⁷ GT 28/3-11

Sverigedemokraterna utmärker sig som de enda partiet representerat i kommunen som, precis som Vägvalet, också förespråkar folkomröstning i frågan om trängselskatt. Argumentationen sverigedemokraterna för är snarlik den som förs av vägvalet i frågan om just direkt demokrati dilemmat. Låt oss illustrera detta med ett citat:

”En folkomröstning skulle ge införandet av trängselskatt en större demokratisk legitimitet och även öka acceptansen hos dem som påverkas. Svensk demokrati behöver vitaliseras genom att medborgarna tillåts yttra sig i stora och viktiga frågor. I samband med de allmänna valen 2006 genomfördes en folkomröstning om trängselskatt i Stockholm vilket ledde till en ökad acceptans och en livlig debatt.”⁸⁸

Detta citat skulle lika gärna kunna komma ifrån Vägvalet. Vi ser inte att det finns några större skillnader i Sverigedemokraternas förespråkande av folkomröstning kontra Vägvalets i just detta dilemma.

Hur tar sig majoritetsdilemmat uttryck i Vägvalets argumentation om trängselskatten och hur skiljer sig den argumentation Vägvalet för från övriga partier representerade i kommunen?

Övergripande handlar argumentationen från Vägvalets sida rörande majoritetsdilemmat i mångt och mycket om hur trängselskatten är orättvis, ur både ekonomiskt och socialt hänseende. Trängselskatten är odemokratisk i frågan om hur den enskilda medborgaren drabbas av den representativa majoriteten. När partiet bildades riktas kritik mot att förslaget inte har utrett vilka slags konsekvenser som beslutet får ur socioekonomisk aspekt.^{89 90} I Vägvalets argumentation pekar de på att trängselskatten drabbar enskilda låginkomsttagare hårdast.⁹¹ Trängselskatten utmålas som slumpmässig och godtycklig. Beroende på bostadens placering i förhållande till betalstationernas placering och arbetstider drabbas individen på ett orättvist sätt. I Vägvalets ståndpunkt finns i många fall inga alternativ till att ta bilen för vissa

⁸⁸ <http://www.newsmill.se/artikel/2011/05/10/sd-folkomr-sta-om-tr-ngselskatt-i-g-teborg>

⁸⁹ Kommunalbesvär 28/1-10

⁹⁰ Remissvar 22/3-11

⁹¹ Göteborgs-Posten 28/2-11

medborgare och kollektivtrafiken är inte anpassad.⁹² Som motargument till trängselskattens möjlighet att finansiera framtida infrastrukturprojekt genom direkta skatteintäkter ses från Vägvalets sida istället en möjlighet att höja kommunalskatten för detta ändamål. En höjning av kommunalskatten ses från vägvalets sida istället som en mer solidarisk lösning för att finansiera framtida infrastrukturprojekt.^{93 94} I Vägvalets synsätt på majoritets-dilemmat finns även en djupare aspekt där de tar ställning för den enskilda medborgaren mot det politiska etablissemanget. Medborgarperspektivet och folkopinionen skall hela tiden finnas med i de politiska besluten och Vägvalet ser sig själv leva upp till just dessa funktioner.⁹⁵ Vägvalet menar att det tydliga missnöjet hos majoriteten av medborgarna förbisågs av beslutsfattarna i kommunfullmäktige trots löften om folkomröstning.⁹⁶

En moderat debattartikel från 2004 presenterar ett intressant resonemang om majoritetsdilemmats inverkan på individen. En trängselskatt, menar man, är problematisk eftersom den fungerar som en extraskatt för de människor som har lägst inkomst. Därför är trängselskatt inget bra alternativ.⁹⁷ I en annan artikel menar representanter från M att trängselskatten kommer vara ett ekonomiskt dråpslag för medborgaren med bil.⁹⁸

Dessa uttryck för skydd av individen gentemot majoriteten föranleder oss att se vissa likheter med Vägvalets argumentation.

Paradoxalt nog kan samma argument (inidividens skydd mot majoriteten) användas av förespråkare till trängselskatten. Ledande lokala vänsterpartister argumenterar för att trängselskatten är att föredra just för att den hjälper de med minst ekonomiska resurser i samhället.⁹⁹ I miljöpartiets partiprogram framställs deras politik för trängselskatt som ett sätt att skydda inidviden från att göra dåliga val. Att införa trängselskatt skall alltså inte ses som en begränsning av individen, utan som en förändring i förutsättningarna för att välja. I detta ser vi tydliga spår av majoritetsdilemmat bli identifierat.¹⁰⁰

⁹² Göteborgs-Posten 22/3-10

⁹³ Göteborgs-Posten 6/8-10

⁹⁴ GT 17/2-10

⁹⁵ Bloggen: 26/2-11

⁹⁶ Bloggen: 19/9-10

⁹⁷ Göteborgs-Posten 7/6-04

⁹⁸ <http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.105849-m-nej-till-biltullar>

⁹⁹ Göteborgs-Posten 10/2-06

¹⁰⁰ http://www.mp.se/templates/Mct_177.aspx?number=191977

Dessa argument är inte exklusiva för de rödgröna. Även ifrån Centerpartiet kommer en reflektion om att individen i någon mån behöver lyfta blicken och se världen ur ett större perspektiv än sig självt. Även om individen bor nära en betalstation eller störs av byggprojektet, så behövs trängselskatten för att lösa trafiksituationen i Göteborg.¹⁰¹ Representanter från Folkpartiet påpekar också att om inte trängselskatten införs, kommer skatthöjningarna att bli större än vad kostnaden för trängselskatten skulle bli. På så sätt skulle individens intressen vara större i att trängselskatten infördes.¹⁰²

I båda dessa uttryck av majoritets-dilemmat kan vi skönja en argumentation som menar att individens intressen gynnas av att trängselskatten införs, även om ett vist obehag kan förekomma. I en blocköverskridande (C+S) artikel nämns även att individens besvär ska vara så ringa som möjligt, utan att för den sakens skull underminera själva grundtanken med trängselskatt.¹⁰³ Självklart är det inte tänkbart att politiska företrädare förespråkar rakt av negativa konsekvenser för individen, men det är intressant att se hur en viss medvetenhet om individens bekymmer förekommer.

Sverigedemokraternas hållning i majoritetsdilemmat är mycket lik Vägvalets språkbruk, så också i detta dilemma. Även i deras retorik ryms en mycket tydlig kritik mot att resurssvaga människor förlorar på trängselskatten. Skattesystemet beskrivs som tillräckligt hårt som det är idag, och därför kan inte medborgarna få ännu en skattepålaga.¹⁰⁴

¹⁰¹ GT 8/5-11

¹⁰² GT 18/3-11

¹⁰³ <http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.321548-motiven-starka-for-trangselskatt>

¹⁰⁴ <http://goteborg.sverigedemokraterna.se/var-politik/>

10. Slutsatser

Det studerade materialet visar hur Vägvalet ställer sig till trängelskatten utifrån tre demokratiteoretiska dilemman och hur deras argument skiljer sig ifrån övriga partier.

I Vägvalets argumentation rörande demos-dilemmat finns en vilja om att utöka demos omfattning. De anser att demos bör omfatta fler medborgare i Västra Götaland eftersom även dessa påverkas av trängelskattens införande. I vårt empiriska material från andra partier har vi funnit likhet med andra partiers argumentation, men då främst historiskt. Efter att beslutet väl fattades har vi inte kunnat identifiera varken skillnader eller likheter i argumentationen kring demosdilemmat. Detta föranleder oss att tro att övriga partier inte lyfter det här dilemmat.

Vägvalet förespråkar en direktdemokratisk beslutsprocess i frågan om trängelskatt eftersom de förespråkar folkomröstning. De menar att beslut i den här typen av frågor inte bör fattas i representativa forum utan av folket. Även i detta dilemma kan vi finna ett visst medhåll från andra partier, men då historiskt. Vi tänker då främst på Socialdemokraterna, som förordade folkomröstning men sedan bytte ståndpunkt. Att förorda folkomröstning så tidigt skall ses i ljuset av att Alliansen inte ville se en folkomröstning. Vi kan i detta dilemma anta att samma förhållande råder här som inom demos; när väl beslutet har fattats, tystnar diskussionen. Sverigedemokraterna utmärker sig dock som lika ivriga förespråkare för mer direkt demokrati i beslutet, som Vägvalet.

Vägvalet anser att trängelskatten inte bör införas eftersom den beslutande majoritetens ställningstagande förbiser minoritetens behov och önskan i frågan. Den enskilda medborgaren missgynnas av beslutet. Återigen ser vi att partierna (då främst borgerliga sådana) historiskt använder sig av närmast identiska argument som Vägvalet idag gör. Dessa argument finner vi inte idag. Det är dock intressant att se att partierna kan argumentera för trängelskatt utifrån individens behov också. Partierna försvarar också trängelskatten med att det kan bli oangelägenheter för individen, men att i det större sammanhanget så främjas individens intressen. Även i detta dilemma ser vi att Sverigedemokraterna och Vägvalet i det närmaste är identiska i sitt resonemang kring individens skydd mot majoriteten.

11. Diskussion

I studien har vi analyserat Vägvalets ideologi i frågan om trängselskatten, och brutit ner partiets ställningstaganden i tre demokratidilemman. Intressant att diskutera är vilket förhållningssätt dessa dilemman har till varandra och hur de skiljer sig åt. Analysen av Vägvalet utifrån dessa dilemman har visat sig fungerat väl då vi upplever att dessa dilemman täcker in partiets ideologiska föreställning i frågan. Det går dock att ifrågasätta hur pass väl de demokratiska dilemman vi använt täcker in övriga partiers demokratiska ideologi kring trängselskattens införande. Teoriverktyget kan mycket väl utelämna vissa aspekter av andra partiers diskussion i ämnet. Detta tror vi kan förklaras i och med att trängselskatten representerar olika policier för olika partier. Vägvalet ser främst trängselskatten ur ett renodlat demokratiskt perspektiv, och använder just demokratin som deras egentligen enda argument mot trängselskatten, medan övriga partier tolkar detta utifrån *sitt* perspektiv (vi kan tänka oss att trängselskatten kan vara ett ekonomiskt styrmedel för vissa och ett miljöpolitiskt handlingsprogram av andra etc. etc.). När beslutet fattats upphörde i stort sett diskussionen om demokratis betydelse för trängselskatten bland de övriga partierna, istället behandlar man frågan med utgångspunkt i att trängselskatten kommer bidra till att medfinansiera framtida infrastrukturprojekt. Detta tolkar vi som den absolut mest betydande skillnaden mellan Vägvalet och de andra partierna. Med ett undantag, och det är Sverigedemokraterna och deras argumentation. I vår analys framkommer en bild där dessa två partiers retorik överlappar och efterliknar varandra. Vi kan se en liten skillnad i demos-dilemmat, men denna skillnad kan bero på att Sverigedemokraterna helt enkelt inte utvecklat vilka de menar skall få delta i en eventuell folkomröstning. Det hade varit mycket intressant att undersöka vidare hur lika Sverigedemokraterna och Vägvalets argumentation egentligen är. Vi kan dock se att om Vägvalet försöker ge en bild av sig själva som ensamma mot en samlad politisk enhet, är detta felaktigt.

Det är även intressant att diskutera huruvida vi fått andra resultat om vi istället utgått från andra demokratiska dilemman i vår studie, eller om någon annan teori skulle använts för att tolka empirin. Vi har dock svårt att se vilka andra typer av övriga demokratiska dilemman som skulle kunna ha tillfört studien något av värde. Vårt val har dock möjliggjort en

överskådlig analys och därmed förenklat en jämförelse med andra partiers argumentation. Under arbetets gång har vi även märkt av en utveckling i det teoretiska verktyget. Särskilt de dilemman som behandlar demos och direktdemokrati har mer av beskrivande karaktär medan majoritetsdilemmat istället karaktäriseras av en mer förklarande funktion. Detta eftersom demos- och direktdemokrati- dilemman behandlar frågan om trängelskatt utifrån ett hur-perspektiv. (hur skall beslutet om trängelskatt fattas?). Medan majoritetsdilemmat istället berör frågan ur ett mer förklarande (varför) perspektiv om varför trängelskatt inte skall införas ur demokratisk synpunkt. På så sätt skiljer sig dessa dilemman från varandra vilket har visat sig tydligt under arbetsprocessens gång.

Att tolka text är alltid förenat med en subjektivitet. Forskaren kan aldrig vara helt objektiv i analysen av det studerade. Vi anser dock att vår studie har hög grad av validitet eftersom vi genom den dokumentstudie vi gjort på ett tydligt sätt lyckats presentera Vägvalet och andra partiers argumentation och ställningstagande. Det studerade materialet lämnar inte stora möjligheter till tolkning. Detta eftersom analysverktyget vi använt filtrerar det analyserade materialet på ett, enligt oss, effektivt sätt. Det finns goda skäl att anta att en studie med liknande syfte skulle nå samma resultat.

12. Vidare forskning

Vi har inte kunnat hitta någon tidigare forskning om partiet Vägvalet och inte heller mycket rörande beslut om trängelskatt ur just demokratisk synvinkel. Vår förhoppning är att studien bidrar till förståelsen för missnöjespartiers demokratiska grund och hur argumenten mot trängelskatten kan se ut. Dock krävs självklart mer forskning i frågan om beslutet rörande trängelskatt och dess demokratiska aspekter. Detta behövs för att öka förståelsen för beslut av denna karaktär och dess påverkan på människor. En intressant vidare studie hade varit att göra en jämförelse mellan trängelskattens införande och beslutstagande i Göteborg och Stockholm. En sådan studie skulle förhoppningsvis komma fram till lärdomar och kunskaper som kan driva forskningen i ämnet framåt. En intressant tanke är om Vägvalet hade existerat om Göteborg genomgått en liknande process som den i Stockholm. När politiker fattar känsliga

beslut där dilemman uppstår så behövs en strategi för att bemöta frågor och eventuella reaktioner beslutet medför. Ett framtida forskningsämne skulle därför kunna vara att studera vilka tänkbara strategier som kan finnas för att i efterhand stärka legitimiteten av att införa en trängselskatt, eller andra typer av kritiska beslut. Beslutet om trängselskatt i Göteborg och de konsekvenser som beslutet medfört kan förhoppningsvis leda till större lärdomar om detta. Vid framtida beslut på både lokal, regional och nationell nivå bör därför de demokratiska aspekterna beslutet medför i större utsträckning beaktas. Där skulle vår studie kunna tjäna som ett exempel.

13. Referenser

Tryckta källor

Kommunalbesvär – Göteborgs kommunalfullmäktiges beslut den 28/1-10

Diarienummer: 0810/09 - *Trängeselskatt – en del i avtalet om utformning av infrastrukturåtgärder i Västsverige*

Motion – Göteborgs kommunfullmäktige 9/12-10

Diarienummer: 1167/10 - *Genomför folkomröstning angående införandet av trängeselskatt i Göteborg*

Interpellation – Göteborgs kommunfullmäktige 4/1-11

Diarienummer: 0135/11 - *Interpellation om trängeselskatten*

Motion – Göteborgs kommunfullmäktige 20/1-11

Diarienummer: 0854/11 - *Lyft fram det förstärkta folkinitiativet*

Remissvar till promemoria – Finansdepartementet 22/3-11

Diarienummer: Fi2010/5664) - *Vissa förändringar av trängeselskatten i Göteborg*

Debattartiklar

GT 10/2-06 - *Bättre stadsluft kräver biltullar*

GT 21/2-08 - *S öppnar för biltullar*

GT 17/2-10 - *I höst kan du välja bort biltull*

GT 7/9-10 - *Förklara nu er helomvändning*

GT 25/2-11 - *En stor vision med ouppnåeliga mål*

GT 14/3-11 - *Ser Fp folkets åsikt som ett problem?*

GT 28/3-11- *Avgifter bättre än höjd skatt*

GT 8/5-11 - *Trängselskatt*

Göteborgs-Posten 17/6-04 - *Biltullar löser inte trafikproblemen*

Göteborgs-Posten 28/6-04 - *Bilköerna måste bort*

Göteborgs-Posten 1/2 -06 - *Alliansen: Socialdemokraterna mörkar om trängselskatt*

Göteborgs-Posten 10/3-06 - *S i Göteborg sågar borgerliga vägavgifter*

Göteborgs-Posten 20/2-08 - *Låt göteborgarna rösta om trängselavgifter*

Göteborgs-Posten 14/2-10 - *Idén föddes över en fika i Örebro*

Göteborgs-Posten 22/3-10 - *Bondfångeri utan finansieringen*

Göteborgs-Posten 5/5-10 - *Nästan alla gick snällt i infrastruktursfällan*

Göteborgs-Posten 6/8-10 - *Blomqvist uppvisar okunskap*

Göteborgs-Posten 21/8-10 - *Trängselskatt ensam fråga*

Göteborgs-Posten 11/9-10 - *Trängselskatten är orättvis och illa tänkt*

Göteborgs-Posten 8/12-10 - *Ska göteborgarna köras över ännu en gång?*

Göteborgs-Posten 28/2-11 - *Motstridiga budskap från alliansen*

Litteratur

Bergström, Göran & Boréus, Kristina (red.), *Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*, 2., [omarb.] uppl., Studentlitteratur, Lund, 2005

Bryman, Alan, *Social research methods*, 3. ed., Oxford University Press, Oxford, 2008

Button, Kenneth, Road Pricing: Theory and Evidence, *Research in Transportation Economics*, Volym 9, sid 3–25. 2004

Dahl, Robert A., *Demokratin och dess antagonister*, [Ny utg.], Ordfront i samarbete med Demokratiakad., Stockholm, 2002

Held, David, *Demokratimodeller: från klassisk demokrati till demokratisk autonomi*, 2., rev. och utvidgade uppl., Daidalos, Göteborg, 1997

Isaksson, Karolina (red.), *Stockholmsförsöket: en osannolik historia*, Stockholmia, Stockholm, 2008

Lindsey, Robin, Do economists reach a conclusion on road pricing? The intellectual history of an idea, *Econ Journal Watch*, Volym 3, sid 292-379. 2006

Lipsky, Michael, *Street-level bureaucracy: dilemmas of the individual in public services*, 30th anniversary expanded ed., Russell Sage Foundation, New York, 2010

Malnes, Raino & Midgaard, Knut, *De politiska idéernas historia*, Studentlitteratur, Lund, 1994

Oberholzer-Gee, F & Weck-Hanneman, H, Pricing Road use: politico-economic and fairness considerations, *Transportation research*, volym 7, sid 357-371. 2006

Ralph, Carl, *Hur påverkar organiserade intressen? Om trängselskattens införande i Göteborg och Stockholm*. Kandidatuppsats i statsvetenskap: Göteborgs Universitet 2010

Källor från Vägvalets blogg; (<http://www.nejtrangelskattgbg.se>)

Blogginlägg 12/3-10 - *Kommunfullmäktige – Prestige och Hyckleri*

Blogginlägg 12/4-10 - *Regeringen skönmålar konsekvenserna av trängselskatten*

Blogginlägg 19/9-10 - *Idag stoppar vi trängselskatten gemensamt*

Blogginlägg 21/2-11 - *Vägvalet ställer upp i regionvalet*

Blogginlägg 26/2-11 - *Kommunfullmäktige 24 februari*

Blogginlägg 7/4-11 - *Samma gamla ursäkter igen*

Internetkällor

Göteborgs-Postens hemsida

<http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.321557-svikna-valloften-baddar-for-nytt-parti-i-goteborg>

Avläst 12/5-11

Göteborgs-Postens hemsida

<http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.299239-trangselskatterna-klubbade-utan-votering>

Avläst 12/5-11

Göteborgs-Postens hemsida

<http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.321548-motiven-starka-for-trangselskatt>

Avläst 10/6-11

Göteborgs-Postens hemsida

<http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.105849-m-nej-till-biltullar>

Avläst 10/6-11

Göteborgs-Postens hemsida

<http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.443947-majoritet-sager-nej-till-trangselskatt>

Avläst 12/5-11

Göteborgs-Postens hemsida

<http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.320323-nu-finns-partiet-mot-trangselskatt>

Avläst 12/5-11

Miljöpartiets hemsida

http://www.mp.se/templates/Mct_177.aspx?number=191977

Avläst 10/6-11

Nationalencyklopedins hemsida

<http://www.ne.se/sok/trangselskatt?type=NE>

Avläst 12/5-11

Newsmills hemsida

<http://www.newsmill.se/artikel/2011/05/10/sd-folkomr-sta-om-tr-angselskatt-i-g-teborg>

Avläst 10/6-11

Socialdemokraternas hemsida

http://www.socialdemokraterna.se/upload/webbforalla/pd/goteborg/val2011/Dokument/Nyhet_sbrevet/V%C3%A4stsvenska%20paketet.pdf

Avläst 10/6-11

SOM-institutets hemsida

http://www.som.gu.se/digitalAssets/1294/1294482_065-076.pdf

Avläst 12/5-11

Språkrådets hemsida

http://www.sprakradet.se/servlet/GetDoc?meta_id=2462

Avläst 12/5-11

Stockholmsförsogets hemsida

<http://www.stockholmsforsoket.se/upload/Infomaterial%20VV/Broschyr%20sv.pdf>

Avläst 12/5-11

Sverigedemokraterna i Göteborgs hemsida

<http://goteborg.sverigedemokraterna.se/var-politik/>

Avläst 10/6-11

Trafikverkets hemsida

<http://www.trafikverket.se/Aktuellt/Nyhetsarkiv/Nyhetsarkiv2/Nationellt/201005/Goteborg-far-trangselskatt-fran-2013/>

Avläst 12/5-11

Trafikverkets hemsida

<http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-land/Vastra-gotaland/Trangselskatter-i-Goteborg-/Trangselskatter--sa-tar-de-form/>

Avläst 12/5-11

Transportstyrelsens hemsida

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trangselskatt/Trangselskatt-i-goteborg/Fragor-svar-om-trangselskatt-i-goteborg/>

Avläst 12/5-11

Valmyndighetens hemsida

<http://www.val.se/val/val2010/slutresultat/K/kommun/14/80/index.html>

Avläst 12/5-11

Vägvalets hemsida

<http://www.vagvaletgbg.se/wp-content/uploads/2011/03/Nya-stadgar.pdf>

Avläst 12/5-11

Vägvalets hemsida

<http://www.vagvaletgbg.se/fragor-och-svar-2/>

Avläst 12/5-11

Västra Götalandsregionens hemsida

<http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startsida/Regionutveckling/Infrastruktur-IT-kollektivtrafik/Det-vastsvenska-infrastrukturpaketet/Fragor-och-svar/#varforpaket>

Avläst 12/5-11

14. Bilaga 1 (I bilagan följer utdrag ur det analyserade materialet i kronologisk ordning).

Debattartikel- Göteborgs-Posten 17/6-04

Biltullar löser inte trafikproblemen

”Att trängseln är ett problem på vissa håll i landet är knappast någon nyhet. Trängselskatterna är problematiska av flera olika anledningar. De löser inte trafikproblemen, de extrabeskattar de invånare som lever med minst marginaler och de undergräver det kommunala självstyret. Systemet är som skraddarsytt för klåfingriga politiker i riksdagen som vill hitta nya kreativa sätt att beskatta medborgarna ännu hårdare.”

Debattartikel – Göteborgs-Posten 1/2-06

Alliansen: Socialdemokraterna mörkar om trängselskatt

”Trängselavgifterna är tillväxtfientliga och bygger barriärer mellan stadsdelar och förortskommuner. De storstäder som har lyckats med att öka kollektivtrafikresandet markant har haft ett helhetsperspektiv på trafiklösningarna...

... När socialdemokraterna i Göteborg vill ha folkomröstning om trängselskatter är det bara ett försök att dölja den egna splittringen i frågan. Mot detta finns en enig borgerlig allians som säger nej till trängselskatt och ja till bättre kollektivtrafik, skriver de borgerliga...

...partiföreträdarna. En röst på socialdemokraterna i höstens kommunalval är en röst på miljöpartiet. Så länge som Göran Johansson (s) inte vill svara på om han är för eller emot trängselavgifter är en folkomröstning om frågan bara ett försök att dölja oenigheten inom s. En av valets viktigaste frågor kräver att alla partier redovisar sin ställning. Alliansen är enig och tydlig. Vi vill inte ha trängselavgifter i Göteborg.”

Debattartikel – GT 10/2-06

Bättre stadsluft kräver biltullar

”Moderaterna påstår att trängselavgifter slår hårdast mot dem som tvingas vända på sina kronor i slutet av månaden. I verkligheten förhåller det sig precis tvärtom. Dagens Göteborg, som kräver att man har bil, slår hårdast mot dem som inte har råd att skaffa bil överhuvudtaget. Däremot skulle en utbyggd kollektivtrafik, finansierad av trängselavgift, gynna dem med lägst inkomster.”

Debattartikel – Göteborgs-Posten 3/10-06

S i Göteborg sågar borgerliga vägavgifter

”Anneli Hulthén, s-kommunalråd i Göteborg, ser den nya borgerliga regeringens ja till fortsatt trängselskatt i Stockholm som ett stort svek mot väljarna. Jan Hallberg (m) är försiktigt positiv till vägavgifter men inte inne i Göteborg.

S-kommunalrådet poängterar i stället det som hennes parti gjort länge:

- Det viktigaste är att göteborgarna själva får bestämma, att regeringen inte talar om hur vi ska göra här, säger Anneli Hulthén.”

Debattartikel – Göteborgs-Posten 20/2-08

Låt göteborgarna rösta om trängselavgifter

”Ett av våra grundkrav är dock att göteborgarna genom en folkomröstning ska få avgöra frågan, skriver Anna Johansson ordförande för socialdemokraterna i Göteborg och vice ordförande Anneli Hulthén....För att vi ska kunna tänka oss trängselavgifter är det dock några saker som är grundkrav:

Göteborgarna ska genom en folkomröstning få avgöra frågan”

Kommunalbesvär – Göteborgs kommunalfullmäktiges beslut den 28/1-10

Diarienummer: 0810/09

Trängeselskatt – en del i avtalet om utformning av infrastrukturåtgärder i Västsverige

”Vi ifrågasätter tillvägagångssättet att endast ett urval kommuner tillåtits in i avtalsposition då det uppenbarligen är så att den kommun som har allt att vinna och vars medlemmar får betala minst, Göteborgs kommun, är avtalspart medan samtliga övriga 11 kranskommuner till Göteborg, (Mölnads kommun har beslutat stå utanför), dvs de kommuner vars invånare och pendlare skall betala i vart fall huvudparten och därmed drabbas hårdast av denna tänkta, selektiva skatt, inte tillåtits in i avtalsposition eller ens fått komma till tals. Detta strider mot alla kommunalrättsliga principer. De beslut som VGR, GR och Landstinget Halland tagit i samma fråga har överklagats och deras beslut har därmed inte vunnit laga kraft. Det avtal om införandet av trängeselskatten som Göteborgs kommunfullmäktige åberopar som grund är därmed inte giltigt...

...Beslutet om trängeselskatt behandlar inte alla medlemmar i Göteborg och Västra Götalandsregionen lika eftersom beslutet hindrar genomfart med trängeselskatt. Medlemmar utanför Göteborgs kommuns gränser kan inte få tillträde till eller köra igenom Göteborgs utan att betala trängeselskatt...

...Ingen konsekvensanalys har gjorts för hur trängeselskatten drabbar medlemmarnas mobilitet och sociala liv. I underlaget som ligger till grund för beslutet utreds och prognostiserats endast trafikolymer, utsläppens storlek, kostnader och intäkter, men inte de sociala och ekonomiska problem som drabbar medlemmarna.”

Debattartikel – Göteborgs-Posten 14/2-10

Iden föddes över en fika i Örebro

"I en debattartikel i februari 2008 skrev Anneli Hulthén och arbetarekommunens ordförande Anna Johansson: "Göteborgarna skall genom en folkomröstning få avgöra frågan. De avgifter som kommer in skall gå till satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykel- samt kommunala vägar i Göteborgsregionen." Anneli Hulthén medger att hon ändrat sig i folkomröstningsfrågan:

- Förutsättningarna är annorlunda i dag. Då var det en separat fråga. Nu är det en del av ett paket med investeringar där regeringen har en hård hållning och ställer krav på lokal medfinansiering om vi skall få Marieholmstunnel och tågtunnel. Jag är medveten om att det finns stark kritik mot trängselskatterna, men man måste se vad vi får för pengarna."

Debattartikel – GT 17/2-10

I höst kan du välja bort biltull

" - Inte har kommunicerat med sina invånare och försöker påtvinga dem den felaktiga skatten.

- Överskrider sitt kompetensområde eftersom beslutet hänför sig till något som inte är en angelägenhet för bara kommunen.

- Särbehandlar Västra Götalandregionens och Göteborgs kommunmedlemmar, trots att detta inte är tillåtet...

...Trängselskatterna drabbar folk helt olika beroende på var man bor och arbetar. Det kan skilja upp till 13 000 kronor per år och bil enligt den föreslagna taxan. Dessutom är trängselskatten betydligt mer kännbar för låginkomsttagaren än för höginkomsttagaren. Hade kommunalskatten i stället höjts, hade den som tjänat mer fått betala mer i skatt. Och eftersom kollektivtrafiken inte är tillgänglig överallt drabbar även det folk olika." (GT 17022010).

Debattartikel – GP.se 27/2-10

Svikna vallöften bäddar för nytt parti i Göteborg

”Att 30 procent av trängselskatten försvinner till drift är inte acceptabelt. Att göteborgarna görs delaktiga i denna process anser vi är avgörande för att dessa satsningar skall kunna genomföras framgångsrikt. ” (<http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.321557-svikna-valloften-baddar-for-nytt-parti-i-goteborg>)

Blogginlägg 12/3-10

Kommunfullmäktige – Prestige och Hyckleri

”Var är jämställdheten i att folk påverkas olika i denna avgift? Var finns jämställdheten i att strunta i en folkomröstning? Trots detta ställer man sig bakom förslaget...

...menar att det är så bråttom med miljöfrågan att vi inte har tid att lyssna på medborgarna i form av en folkomröstning och att man vill ha bort bilismen från centrum. ”

(<http://www.nejtrangelskattgbg.se/2010/03/12/kommunfullmaktige-prestige-och-hyckleri/>)

Debattartikel – Göteborgs-Posten 22/3-10

Bondfångeri utan finansieringen

”Enskilda personer drabbas väldigt olika, beroende på bostad och arbetstider, men för vissa kan skatten motsvara en höjning av kommunalskatten med flera tusen kronor. För många finns i dag inga möjliga alternativ med kollektivtrafik och de nya projekt som utlovas ligger långt fram i tiden och de har ofta begränsad effekt på trafikströmmarn. ” (GP 22/03-10)

Blogginlägg 12/4-10

Regeringen skönmålar konsekvenserna av trängselskatten

"Varför skulle bilister som bor i "närliggande kommuner" bara behöva passera en skattebelagd passage vartannat vardagsdygn? Jobbar de inte lika mycket heltid som de som bor i Göteborg? Jämfört med en person som bor innanför tullzonen och som kan klara sig undan med en tullpassage per resa (om man inte måste passera Göta Älvbron eller Älvsborgsbron), är rimligtvis sannolikheten större att en bilist från exempelvis Partille som åker mot Göteborg måste passera två betalstationer per resa, en in i zonen och en ut."
(<http://www.nejtrangselskattgbg.se/2010/04/12/regeringen-skonmalar-konsekvenserna-av-trangselskatten/>)

Debattartikel – Göteborgs-Posten 5/5-10

Nästan alla gick snällt i infrastruktursfällan

"I Göteborg är förhållandena annorlunda. Det finns ingen stor press på innerstaden som saknar stora arbetsplatser. Men med lite god vilja kan lagen om trängselskatt ändå tillämpas. Om man av "rättsviseskäl" avgiftsbelägger passagen över Göta Älv så behöver man i Stockholm inte känna sig missgynnad när man får betala för att passera Mälaren. Och så uppfanns trängselskatten för Göteborg." (GP 05052010)

Debattartikel – Göteborgs-Posten 6/8-10

Blomqvist uppvisar okunskap

”Dessutom har regeringen med trängselskatten konstruerat en ny skattebas. Den nya skatten slår godtyckligt mot alla som råkar bo och arbeta på ”fel” ställe och kan innebära en skattehöjning som motsvarar flera kronor i kommunal utdebitering. Som regionråd borde Leif Blomqvist hitta finansieringslösningar som är rättvisa inom hela regionen.” (GP 06082010)

Debattartikel – Göteborgs-Posten 21/8-10

Trängselskatt ensam fråga

””Det är helt oacceptabelt att lämna kranskommunerna utanför. Visserligen är det Göteborg som drabbas av miljöproblemen men samtidigt är det kranskommunernas invånare som skall vara med och betala det hela för att kunna komma till sina jobb i Göteborg.”

Kommunalrådet Jan Hallberg (M) krävde att Göteborgsregionens kommunalförbund fick tycka till om trängselskatten.”

Debattartikel – GT 7/9-10

Förklara nu er helomvändning

“Barriärerna är kanske inget problem längre och tydligen så är det ok att straffa ut kvinnor med låg inkomst och med barn som måste ha bilen för att komma till sina arbeten. Argumentet ”rörligheten över staden” har bytts mot dunkla resonemang om regionförstoring.” (GT 070910)

Debattartikel – Göteborgs-Posten 11/9-10

Trängselskatten är orättvis och illa tänkt

”Om EU-länderna skulle få beskatta varandras bilar inom EU försvinner den fria rörligheten...

...Skulle en dansk åläggas att betala trängselskatt i dag, kan han genast överklaga detta till Europadomstolen och hävda att han inte har fri rörlighet”. (GP 110910)

Blogginlägg 19/9-10

Idag stoppar vi trängselskatten gemensamt

”Demokratiaspekten – att ett fåtal personer kunde fatta beslut tvärt emot åsikten hos en stor majoritet av befolkningen på detta vis, trots tidigare löften om motsatsen - har hela tiden varit vår ledstjärna.” (<http://www.nejtrangselskattgbg.se/2010/09/19/2187/>)

Debattartikel – Göteborgs-Posten 8/12-10

Ska göteborgarna köras över ännu en gång?

”Låt oss informera och därefter låta alla invånare rösta, både i Göteborg och i kranskommunerna. Precis som man gjorde i huvudstaden. Litar inte Göteborgs politiker på väljarna?.....Med vår namninsamling är det möjligt för fullmäktige att låta invånarna bestämma om de vill ha en trängselskatt eller ej” (GP 08122010)

Motion – Göteborgs kommunfullmäktige 9/12-10

Diarienummer: 1167/10

Genomför folkomröstning angående införandet av trängselskatt i Göteborg

”I enlighet med Kommunallagen 5 kap 5 23 begär vi att det i Göteborgs kommun hålls en folkomröstning om införandet av trängselskatt. Frågan i folkomröstningen bör vara "Anser du att trängselskatt för biltrafik skall införas i Göteborg?”

Interpellation – Göteborgs kommunfullmäktige 4/1-11

Diarienummer: 0135/11

Interpellation om trängselskatten

”Det finns inget krav på att införa trängselskatt, men Göteborgsregionen har begärt att trängselskatt ska införas i Göteborg. Det finns ett riksdagsbeslut på ett införande av trängselskatt, men det är ju givetvis möjligt för riksdagen och regering att ta tillbaka förslaget om Göteborgs kommun inte vill införa ett sådant skatteuttag.”

Motion – Göteborgs kommunfullmäktige 20/1-11

Diarienummer: 0854/11

Lyft fram det förstärkta folkinitiativet

”...vissa funktioner kommer att behöva inrättas för att vägleda medborgaren. Detta kan t.ex. vara en tjänsteman på kommunen (Folkinitiativvägledaren) som handlägger initiativet. Det förpliktigar också fullmäktige och folkvalda att engagera sig i dialogen med medborgarna.”

Blogginlägg 21/2-11

Vägvalet ställer upp i regionvalet

“Beslutet om trängselskatten berör invånare i hela Västra Götalandsregionen. Härmed ges invånarna i samtliga regionens kommuner möjlighet att uttrycka sin åsikt i frågan genom att lägga sin röst på Vägvalet.” (<http://www.nejtrangselskattgbg.se/2011/02/21/vagvalet-staller-upp-i-regionvalet/>)

Debattartikel – GT 25/2-11

En stor vision med ouppnåeliga mål

”Vägvalet grundades även för att demokratin urholkades. Nu växer det fram en ny politisk rörelse som istället för att se motsatsförhållanden mellan bil- och kollektivtrafik, eller traditionella höger-vänsterfrågor, vill anlägga ett medborgarperspektiv på frågorna. Partier och myndigheter är till för medborgarnas skull, inte tvärtom som en del tycks tro. Det är därför vi har lagt en motion om det nya folkinitiativet som trädde i kraft den 1 januari om att stärka glappet mellan medborgare och politiker i Göteborg. Människors behov och önskemål är viktigare än politisk prestige.” (GT 25022011)

Blogginlägg 26/2-11

Kommunfullmaktige 24 februari

"Vi efterfrågade gång på gång alternativ för att ge medborgaren något att jämföra med. Då uppstod det en diskussion om varför inte en kommunal skatteköjning hade redovisats som ett alternativ. Trångsyntheten och viljan att skjuta på Vägvalet tolkades därför som Vägvalet vill ha skatteköjningar. Men senare i diskussionen sa vi att det kan lika gärna handla om en regionskatteköjning eller att staten skjuter till mer pengar. Vad Vägvalet menar och hela tiden har sagt är varför inte mer rättvisa förslag har diskuterats. Varför ska t.ex. inte hela regionen vara med och betala om det nu handlar om s.k. regionförstoring?..."

...Vi efterfrågade medborgarperspektivet. Detta dribblades gärna bort i sammanhanget eftersom valet redan har varit. Medborgaren har medvetet röstat fram den eniga politiska församlingen..."

...Det som var mest skrämmande i denna debatt var den totala frånvaron och förståelsen för medborgarens uppfattning bland debattörerna. Helt bortblåst! Var är öppenheten som alla pratar om?" (<http://www.nejtrangskattgbg.se/2011/02/26/kommunfullmaktige-24-februari>)

Debattartikel – Göteborgs-Posten 28/2-11

Motstridiga budskap från alliansen

"Byt ut höjda parkeringsavgifter mot trängselskatt så stämmer alla argumenten med Vägvalets. För den som inte har råd med en ny utgift på 600 kronor spelar det ingen roll om den kallas parkeringsavgift eller trängselskatt. Det är alltid de med lägsta inkomster som drabbas mest..."

...Om Alliansen verkligen menar allvar med att lyssna på göteborgarna kanske de ska bidra till att skynda på och stödja folkomröstningen om trängselskatten" (GP 28022011)

Debattartikel – GT 14/3-11

Ser Fp folkets åsikt som ett problem?

”Det finns inga rimliga skäl till att just göteborgarna ska betala mer i skatt än andra i Sverige för dessa saker...

...Vidare frågar Anderssen villrådigt hur man ska tolka ett nej i en folkomröstning. Då är det förstås upp till politikerna att respektera resultatet och anpassa verkligheten därefter. Ser Folkpartiet i Göteborg folkets åsikt som ett problem? Har Bo Anderssen redan gett upp hoppet om att en folkomröstning kan sluta som han önskar?” (GT 14032011)

Remissvar till promemoria – Finansdepartementet 22/3-11

Diarienummer: Fi2010/5664)

Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg

“Förhållande till vad dessa drabbade får tillbaka för skatten och det finns inget rimligt skäl till varför folk helt slumpvis utan egen förskyllan ska drabbas så olika av en statlig skatt. 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 m.m. Alla ekonomiska problem som uppstår på grund av trängselskatten förväntas lösas av varje enskild person. Vägvalet anser att andra mer rättvisa finansieringsformer än trängselskatten måste utredas. Det finns ingen rimlig anledning till varför slumpvist utvalda personer i göteborgsregionen skall betala mer för att transportera sig med bil än motsvarande grupp i andra delar av Sverige.”

Utdrag ur Vägvalets stadgar: (uppdaterade 26/3-11)

”§ 1 Namn

Partiets namn är Vägvalet.

§ 2 Säte

Partiets säte är Göteborg.

§ 3 Syfte och värderingar

Partiets mål och syfte är att i första hand att häva beslutet om trängselskatter i Göteborg. Partiets främsta prioritering är frågor avseende trafik och infrastruktur. Partiet ska med parlamentariska metoder driva de frågor som partiet företräder. Partiet ska bilda opinion, vinna väljare till partiet och i praktisk politik förverkliga idéer enligt partiets samhällssyn.”
(<http://www.vagvaletgbg.se/wp-content/uploads/2011/03/Nya-stadgar.pdf>)

Debattartikel – Göteborgs-Posten 28/3-11

Avgifter bättre än höjd skatt

”Vägvalet hävdar att Folkpartiet skulle vara rädd för en folkomröstning för att utfallet inte kommer att bli som vi önskar.

Vi är absolut inte rädda men vi anser att omröstningen inte är nödvändig.

Vi framförde våra ståndpunkter i förra valet. Ska den ändå genomföras måste alternativen vara tydliga! Det gäller även alternativet vad som händer om man röstar nej till trängselskatter. Riksdagen har fattat beslut om att betala 16 miljarder, inte mer! Vi kan inte folkomrösta om att vi vill att staten skall betala allt, vi äger inte den frågan. Således återstår en höjning av kommunalskatten och regionskatten med minst två kronor.”

Blogginlägg 7/4-11

Samma gamla ursäkter igen

”Som vanligt är självkritiken från ansvariga politiker obefintlig. Är det inte märkligt att det alltid är någon annans fel när medborgarna inte håller med om de beslut som de politikerna själva bestämt över våra huvuden?...

...Skulle vi begärt en folkomröstning redan när det fanns majoritet mot trängselskatt i Göteborgs kommunfullmäktige? Genom att ge sitt stöd till de politiker och partier som är ytterst ansvariga för att man lurade folket och fattade ett beslut som gick stick i stäv med vad man tidigare hade lovat, legitimerar GP:s ledare sveket mot väljarna.”

(<http://www.nejtrangselskattgbg.se/2011/04/07/samma-gamla-ursaker-igen/>)

Debattartikel – GT 8/5-11

Trängselskatten

”Och vi förstår alla som hamnar precis utanför en betalstation. Men politikens uppgift är att lyfta blicken. Att inse att hur vi än gör så kommer någon hamna precis utanför eller störas av ett byggprojekt. Och inse att det krävs politiska beslut för att Göteborgsregionens trafiksituation ska få en lösning.”