

Svar på interpellation av Theo Papaioannou (VägV) till kommunstyrelsens ordförande angående Riksrevisionens rapport gällande det Västsvenska paketet

Theo Papaioannou (VägV) har ställt en fråga i en interpellation till kommunstyrelsens ordförande angående Riksrevisionens rapport gällande Västsvenska paketet.

Kommunstyrelsens ordförande har överlåtit till mig att svara.

Jag vill börja med att först kommentera interpellantens slutsatser utifrån Riksrevisionens rapport:

"Det Västsvenska paketet är forcerat"

Jag delar inte uppfattningen att det Västsvenska paketet är forcerat. Vi har slitit med frågan om satsningar som är nödvändiga för att rusta vår region för framtiden i mer än tio år. Vi tog också vårt ansvar - även om det för samtliga partier som slöt upp fanns inslag vi visste att alla våra väljare inte skulle gilla, helhetens förtjänster övervägde helt enkelt. Jag är trygg i förvisningen att paketets uppläggning är den bästa när man ser just till helheten. Alla lösningar har fördelar och nackdelar, men sakkunskapen har landat i det upplägg med järnvägstunnel och nya älvförbindelser som det nu finns beslut om. Västlänken har visats sig det alternativet som bäst svarar mot målet för en god samhällsutveckling för Göteborg och regionen.

"Medfinansiering ger helt andra effekter än det var tänkt"

Beträffande medfinansieringen anser jag att det är en fråga interpellanten bör ställa till regeringen. Den borgerliga regeringen beslutade år 2010 om en ny princip för finansiering av stora infrastrukturprojekt som tidigare var statens ansvar. Göteborgs Stad har i sitt yttrande till Näringslivsdepartementet betonat att det bör tydligare framgå att huvudprincipen för finansiering av transportinfrastruktur ska vara statlig finansiering. I utredningen finns exempelvis oklarheter kring formerna för och vilka kriterier som ska gälla för medfinansiering. Regionen och inte minst Göteborg behöver ökade satsningar på järnväg och kollektivtrafik, av både klimat- och näringslivsskäl. Samtidigt som den borgerliga regeringen sänker statsskatterna har de drivit igenom medfinansieringsprincipen. För att få till stånd stora infrastrukturprojekt som Västlänken och nya älvförbindelser har vi accepterat en regional medfinansiering och till Västsvenska paketet skjuter vi till 1,25 mdkr.

"Trängselskatten är inte är rätt finansieringsmetod"

Trängselskatten i Göteborg bärs upp av tre ben - restidsförbättringar, miljöförbättringar och trafiksäkerhetsförbättringar. Trängselskatten står för 14 miljarder av finansieringen för hela Västsvenska paketet som totalt kostar 34 miljarder. Från Göteborgs sida har vi redan från början varit noga med att pengarna som trängselskatten genererar ska återinvesteras i Västsverige. Jag menar att Riksrevisionen drar för snabba slutsatser med beskrivningen att trängselskatten inte är lösningen vare sig ur trängsel- eller miljösynpunkt. Det västsvenska paketet där trängselskatten är en del, syftar ju bland annat till att Göteborg på allvar försöker ta tag i den fortsatta urbaniseringens negativa miljöeffekter. Att hävda att man löser miljö- och klimatproblemen genom att välja åtgärder med högst samhällsekonomiskt kalkylerad nytta menar jag är missledande.

"Västlänken är samhällsekonomisk olönsam"

I Riksrevisionens rapport står att kostnaderna för Västlänken har ökat och detta är riktigt. Budgeten för Västlänken är justerad från 16 till 20 miljarder kronor. Men Riksrevisionen glömmer att också nyttorna har ökat och med den resandeökning vi har, är det mycket stora nyttor. Nyttorna består av bl a resenärernas tidsvinster, mer gods på järnväg, som minskar lastbilstrafiken (Västlänken gör det möjligt att under högrafiktid köra fler godståg); effekter på grund av att biltrafiken minskar, t.ex. minskade olyckor, mindre emissioner, mindre buller och vägslitage, minskad trängsel, exploateringseffekter vid Göteborgs Central. Då en del av järnvägen grävs ned kan Gullbergsvass bebyggas med kontor och bostäder. Vi kan använda regionens mest centrala delar till människor i stället för att ställa upp tåg. Läger man in de regionala effekterna så är det rimligt att anta att Västlänken är samhällsekonomiskt lönsam. Den samhällsekonomiska kalkylen som presenterades av den dåvarande Banverket är gjord 2006 och sedan dess har en rad förändringar skett. Järnvägsutredningen visade att det finns ytterligare effekter som det inte går att räkna fram med stor säkerhet. De effekterna finns. Med ett förbättrat trafiksystem blir det också lättare att resa i en region. Klimatpåverkan minskar, det skapas flera arbetstillfällen, det blir lättare för företagen att etablera sig i Göteborgsområdet.

Vidare ställer Theo Papaioannou följande fråga:

Vilka åtgärder avser du att vidta när Västlänken i det Västsvenska paketet och dess finansiering i form av trängselskatt ses som olönsamt?

Riksrevisionens uppdrag är att granska vad statens pengar går till och hur effektivt de används. Riskrevisionen granskar inte Göteborgs Stad. Trafikverket kommer om några månader att lämna synpunkter till Regeringen om rapporten som en del av Regeringens svar till Riksdagen.

Göteborgs fullmäktige, ihop med regeringen, Västra Götalandsregionen och region Halland beslutade i en bred politisk enighet att verkställa och medfinansiera det Västsvenska paketet. Jag ser ingen anledning att Göteborgs stad skall riva upp detta för Göteborgsregionens viktiga paketet.

Johan Nyhus (S)
Kommunalråd