

Sanningen dyker alltid upp till slut. Denna gång i form av en liten oskyldig pdf-fil som Kurt Larsson framgångsrikt har manat fram från informationsavdelningen på Trafikverket. De är ju inga dumbommar på Trafikverket och de har ju räknat precis som vi i löpande priser och pdf-filen är inte olik det Excelark som jag har spritt omkring mig med indexuppräknings etc. Denna information har meddelats regeringen löpande och sannolikt då även projektledning och berörda lokalpolitiker, som sedan bara spelar idioter och inte vill begripa vad vi talar om. Ett förakt för väljarna och ett svek att stora proportioner.

Trafikverket räknar med ett kostnadsindex på tre procent för löpande priser, dvs. inkluderat inflation. Det motsvarar dagens index, när vi inte har någon inflation. Trots det och att trängselskatten bara enligt riksdagsbeslutet får höjas med inflationen, dvs. 0 procent, så räknar de med att höja den med antaget index, 3 procent. Det betyder att måste till ett riksdagsbeslut varje år om att höja trängselskatten 3 procent över inflationen. Tufft efter folkomröstningen. Till detta kommer att även förseningsavgiften är tänkt höjas med 1 procent per år, trots att man har lovat att sänka den från 500 kr till 200 kr.

Paketet kostar nu med index 48 miljarder, varav "projektet" Västlänken 30 miljarder och räntor 4 miljarder och reinvestering i nya betalstationer på 1 miljarder. Exakt vad vi hela tiden har hävdat. I denna peng ingår inte:

- Fördyringar
- Olskroken
- Nödvändiga kapacitetshöjningar i övriga järnvägsnätet
- Räddningstunnlar
- Möjlighet till framtida stadsbana
- Ledningsomläggningar
- Intrång
- Stationer ovan mark
- Återställning
- Trafikomläggningar
- Miljöskador
- Miljökostnader för utsläpp
- Fastighetsinlösen
- etc.

Kalaset finansieras med att staten räknar upp sitt anslag från 17 till 23 miljarder fram till 2028, dvs. med index på 3 procent, plus lite kommunala pengar och realisering av markvärden på drygt 3 miljarder. Nu saknas det $52 - 26 = 26$ miljarder. Det skall betalas av trängselskatten, som inte längre skall dra in 14 miljarder (som det alltid informeras väljarna om), eller ens 1,0 miljarder per år i 26 år, lika med 26 miljarder fram till 2038, utan 1,4 miljarder per år i 34 år fram till 2046, dvs. 48 miljarder, plus 3 miljarder i förseningsavgifter. När kostnader för drift av betalstationer, domstolar på 7 miljarder har dragits av återstår nästan 45 miljarder.

$45 \text{ miljarder} - 26 \text{ miljarder} = 19 \text{ miljarder}$ som finns kvar av vad sedelpressen trängselskatten har pressat fram. Det blir pengar över och projektet ger vinst. Tuffa bud att framföra detta nya scenario efter folkomröstningen.

Claes Westberg, f.d. trafikdirektör i Göteborg