

Motion till riksdagen 2011/12:T331

av Ulf Nilsson m.fl. (FP)

Satsning på Öresundsförbindelser

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med kraftigt sänkta avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och järnvägsinvesteringar i regionen Skåne–Själland.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till ökad skattefinansiering av Öresundsbron och den kommande förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör.

Motivering

Sedan Öresundsbron byggts har integrationen mellan Skåne och Själland utvecklats. I dag pendlar cirka 25 000 människor över sundet till arbete eller studier.

Goda kommunikationer och undanröjandet av handelshinder som tullar och avgifter har en avgörande betydelse för utbytet över gränser. Det blir nu allt mera uppenbart att även en fast förbindelse Helsingborg–Helsingör är nödvändig för att möta regionens behov av fungerande kommunikationer. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör omnämns i alliansregeringens senaste infrastrukturplan.

Den positiva utvecklingen skulle bli ännu starkare i Öresundsregionen om ett stort handelshinder avskaffades – de höga broavgifterna. Biltrafiken över bron har visserligen visat stigande siffror. Nu trafikeras bron av ca 20 000 fordon per dygn, men samtidigt har den faktiskt en kapacitet för 40 000 fordon per dygn. Även tågresan är dyr och kostar betydligt mer än motsvarande

Fel! Okänt namn på

sträcka i Sverige eller Danmark på grund av de broavgifter som tågtrafiken måste betala. Dagens höga broavgifter innebär handelshinder som är jämförbara med tullavgifter. Alltför höga avgifter motverkar lönsamhet för bron och tillväxt i regionen.

Enligt de gamla riksdagsbesluten i Danmark och Sverige ska broinvesteringen lånefinansieras och lånen betalas av intäkterna, framför allt från biltrafiken men även från tågtrafiken. Om argumentet för att bygga bron var förväntad integration och ekonomisk tillväxt är det ologiskt att kräva hundra procentig självfinansiering av bron. Regeringen bör därför utreda hur skattefinansieringen av bron kan ökas och avgifterna sänkas. En kommande utredning borde ges ett öppet uppdrag och vara fri att lämna förslag oberoende av tidigare riksdagsbeslut. I förlängningen kan följa förhandlingar mellan svenska och danska regeringen om att skriva om broavtalet. Grundprincipen borde vara densamma som vid andra infrastruktursatsningar, där staten räknar med att vissa investeringar ger utslag i ökad ekonomisk tillväxt.

En annan viktig fråga är hur det blir med broavgifterna, när lånen till investeringarna är slutbetalda. Kommer avgifterna att finnas kvar som en extra skatt på trafiken över bron, och kommer de i så fall att sänkas kraftigt? Om avgifterna blir kvar, borde de gå till investeringar i Öresundsregionen och inte till danska och svenska staten. Principen borde vara densamma som för till exempel Stockholms trängselskatt, att använda intäkterna för väg- och järnvägsbyggen i regionen. Förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör skulle då förutom med statsanslag delvis kunna finansieras genom inkomster från brotrafiken. Det krävs snart politiska principiella ställningstaganden om hur avgifterna i framtiden ska se ut, och regeringen bör därför utreda olika alternativ.

Stockholm den 4 oktober 2011

Ulf Nilsson (FP)

Christer Nylander (FP)

Tina Acketoft (FP)

Allan Widman (FP)