

Motion till riksdagen 2007/08:T522

av Ulf Nilsson och Christer Nylander (fp)

Avgifterna på Öresundsbron

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med nolltaxa respektive halverade avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till hel eller delvis skattefinansiering av Öresundsbron.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att samma finansieringsprincip ska gälla för Öresundsbron som för andra svenska vägar och broar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lägre priser på studenternas tågresor.

Motivering

Sedan Öresundsbron byggts har integrationen mellan Skåne och Själland utvecklats. Arbetskraftspendlingen har ökat och i dag pendlar ca 14 000 personer om dagen över Sundet. Omkring 30 procent av Malmös folkökning förra året berodde på inflyttning från Danmark. Svenskar som studerar i Danmark med studiemedel har ökat från 3 till 6 procent av alla svenska utlandsstuderande.

Denna utveckling visar på kraften i Öresundsregionen. Goda kommunikationer och undanröjandet av handelshinder som tullar och avgifter har en avgörande betydelse för utbytet över gränser. Det är vår övertygelse att denna positiva utveckling skulle bli mycket starkare om ännu ett stort handelshinder avskaffades – de höga broavgifterna för motorfordon och för tåg. För en vanlig inkomsttagare är priset för en enkelresa med bil, ca 300 kr, långt över en prisnivå där man utan tvekan reser över för att göra inköp, gå på teater eller besöka vänner. Även rabattpriset för pendlare är högt för en normalinkomst-

Fel! Okänt namn på

tagare. Biltrafiken över bron har visserligen visat stigande siffror efter några år långt under förväntade trafikströmmar. Bron trafikeras i dag av ca 15 000 fordon per dygn, men den har en kapacitet för 40 000. Även en tågresa kostar betydligt mer än motsvarande sträcka i Sverige eller Danmark.

Det begynnande samarbetet mellan svenska och danska universitet och högskolor hämmas också av de höga bropriserna. Under namnet Öresundsuniversitetet pågår projekt för att utöka utbyte och samarbete mellan studenter och forskare. De olika universiteten och högskolorna har inlett ett omfattande arbete för att underlätta studier bedrivna växelvis på den svenska och den danska sidan av Öresund. En allmän uppfattning bland lärarna och studenterna är att kostnaderna för tågresor för närvarande utgör det största hindret för studentutbyte. Ett månadskort mellan Malmö och Roskilde är ca 500 kr dyrare än ett månadskort på motsvarande sträcka Malmö–Kristianstad. Orsaken är att även järnvägen ska bidra till bronns finansiering genom avgifter. Målet borde vara att resekostnaderna är desamma oavsett om resan sker i Skåne, på Själland eller mellan Skåne och Själland. Danmark har ett rabattsystem för sina studenters tågresor men inte Sverige. Därför borde Sverige i väntan på allmänt sänkta broavgifter utarbeta studentrabatter för att underlätta för svenska studenter att studera på båda sidor Öresund.

De försök med blygsamt sänkta avgifter för bilresor som genomförts har inte oväntat visat att en avgiftssänkning kan vara ekonomiskt försvarbar, eftersom intäkterna vid lägre avgifter ökar. Samma slutsats har olika forskare inom Öresundsuniversitet dragit. Samtidigt är det en begränsning att diskussionen måste utgå från att bron fullt ut ska betala sina egna kostnader. Synpunkter på ekonomisk tillväxt i regionen vägs inte in i diskussionen om broavgifterna för bilar och tåg.

Utgångspunkten är de tidigare riksdagsbesluten i Danmark och Sverige att broinvesteringen ska lånefinansieras och att lånen ska betalas av intäkterna, framför allt från biltrafiken men även från tågtrafiken. Brobygget finansieras i en rent företagsekonomisk kalkyl, men inte i en samhällsekonomisk, vilket annars i Sverige brukar vara fallet vid infrastruktursatsningar.

De höga avgifterna på Öresundsbron fungerar uppenbarligen som ett hinder för handel, arbete och turism. I stället borde man enligt vår mening se på Öresundsbron som på andra väg- och broprojekt inom det egna landet.

Om argumentet för att bygga bron var förväntad integration och ekonomisk tillväxt är det kontraproduktivt att kräva hundraprocentig självfinansiering av bron. Inriktningen borde vara att Öresundsbron finansieras på samma sätt som övriga vägar och broar, oavsett vad slutsatsen blir av de nya diskussionerna om alternativa lösningar och vägavgifter.

Vi menar att frågan om avgifter och frågan om omstrukturering av nuvarande konsortium, Öresundsbrokonsortiet, borde utredas snarast. En kommande utredning borde ges ett öppet uppdrag och vara fri att lämna förslag oberoende av tidigare riksdagsbeslut. I förlängningen kan följa förhandlingar mellan den svenska och den danska regeringen om att ändra broavtalet.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 28 september 2007

Ulf Nilsson (fp)

Christer Nylander (fp)