

Motion till riksdagen 2009/10:T276

av Ulf Nilsson m.fl. (fp)

Lägre avgifter 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 halverade avgifter respektive nolltaxa på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda om broavgifterna ska avskaffas eller sänkas efter det att investeringslånen är betalda.
3. 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 Skåne och Själland.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till hel eller delvis skattefinansiering av Öresundsbron.

Motivering

Sedan Öresundsbron byggts har integrationen mellan Skåne och Själland utvecklats. Arbetskraftspendlingen har ökat liksom antalet studenter som studerar på andra sidan sundet. 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 blir allt mera uppenbart att även en fast förbindelse Helsingborg–Helsingör är nödvändig för att möta regionens behov av fungerande kommunikationer.

Den positiva utvecklingen skulle kunna bli ännu starkare i Öresundsregionen om ett stort handelshinder avskaffades – de höga broavgifterna. För en vanlig inkomsttagare är priset för en enkelresa med bil, 395 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, över 100 kr/resa och årsavgift 320 kr, är högt för en normalinkomsttagare. Biltrafiken över bron har visser-

Fel! Okänt namn på

ligen visat stigande siffror efter de första åren, långt under förväntade trafikströmmar. Nu trafikeras bron av ca 19 000 fordon per dygn, samtidigt som den faktiskt har en kapacitet för 40 000 fordon per dygn. 29 000 personer per dygn reser med tåg över Öresund varje dag. Även tågresan kostar betydligt mer än motsvarande sträcka i Sverige eller Danmark på grund av broavgifterna som tågtrafiken måste betala.

Det begynnande samarbetet mellan svenska och danska universitet och högskolor hämmas också av de höga bropriserna. Under namnet Öresundsuniversitetet pågår olika 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 och utbildningssamarbete. Glädjande nog har Region Skåne infört studentrabatter för att underlätta för svenska studenter att studera på båda sidor Öresund. Det övergripande målet borde vara att resekostnaderna för alla resande är desamma oavsett om resan sker i Skåne, på Själland eller mellan Skåne och Själland.

De sänkningar av avgifter för bilresor som genomförts har visat att intäkterna vid lägre avgifter kan öka. Det är positivt att försök med sänkta vägavgifter genomförs, men det är samtidigt 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.

Enligt de gamla riksdagsbesluten i Danmark och Sverige ska broinvesteringen lånefinansieras och lånen betalas av intäkterna, framför allt från biltrafiken men även från tågtrafiken. Brobygget finansieras genom en företagsekonomisk kalkyl, men inte en samhällsekonomisk, vilket borde vara utgångspunkten vid infrastruktursatsningar.

Lånen till investeringarna verkar kunna bli betalda tidigare än beräknat. Om gällande avtal fortsätter att gälla är frågan hur det blir med broavgifterna när investeringarna är betalda. Kommer avgifterna då att avskaffas eller kommer de att finnas kvar som en extra skatt på trafiken över bron? Om avgifterna blir kvar borde de gå till Öresundsregionen och inte till danska och svenska staten. Principen borde vara densamma som för Stockholms trängselskatt, att använda intäkterna för väg- och järnvägsbyggen i regionen. Det krävs snart politiska principiella ställningstaganden om hur avgifterna i framtiden ska se ut.

De höga broavgifterna innebär handelshinder som är jämförbara med tullavgifter. Alltför höga avgifter motverkar lönsamhet för bron. Mycket låga avgifter eller nolltaxa för tåg och bilar över bron skulle visserligen minska bronns lönsamhet, men skulle samtidigt uppvägas av högre ekonomisk tillväxt i Sverige och Danmark. Utgångspunkten att bron fullt ut ska bära sina egna kostnader borde omprövas. Enligt vår mening borde man se på Öresundsbron som på andra väg- och broprojekt inom det egna landet. Eventuella avgifter ska utformas efter samma principer oavsett om det handlar om nya motorvägar eller om Öresundsbron. Om argumentet för att bygga bron var förväntad

Fel! Okänt namn på

integration och ekonomisk tillväxt är det kontraproduktivt att kräva hundra-procentig självfinansiering av bron.

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

Stockholm den 1 oktober 2009

Ulf Nilsson (fp)

Christer Nylander (fp)

Tina Ackefors (fp)