

Motion till riksdagen 2010/11:T345

av Ulf Nilsson m.fl. (FP)

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 Skåne–Själland.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till en ökad skattefinansiering av Öresundsbron och den kommande HH-förbindelsen.

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 mer 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 infrastrukturplan för de närmaste åren.

Den positiva utvecklingen skulle bli ännu starkare i Öresundsregionen om ett stort handelshinder avskaffades – de höga broavgifterna. För en vanlig inkomsttagare är priset för en enkelresa 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 normalinkomsttagare. Biltrafiken över bron har visserligen visat stigande siffror. Nu trafikeras bron av ca 19 000

Fel! Okänt namn på

fordon per dygn, men samtidigt har den faktiskt en kapacitet för 40 000 fordon per dygn. Även tågresan kostar betydligt mer än motsvarande sträcka i Sverige eller Danmark på grund av broavgifterna som tågtrafiken måste betala.

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. Dagens höga broavgifter innebär handelshinder, som är jämförbara med tullavgifter. Alltför höga avgifter motverkar lönsamhet för bron och tillväxt i regionen. Om argumentet för att bygga bron var förväntad integration och ekonomisk tillväxt är det kontraproduktivt att kräva hundraprocentig 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.

Lånen till investeringarna för bron verkar nu bli betalda tidigare än beräknat. Om gällande avtal fortsätter att löpa, är frågan hur det blir med broavgifterna när investeringarna är betalda. 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 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. HH-förbindelsen 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.

Det är också viktigt att finansieringen både av Öresundsbron och av den nya HH-förbindelsen åtminstone delvis sker genom ökad svensk satsning på skånsk infrastruktur. Skånes andel av anslag till järnvägar och vägar motsvarar idag inte Skånes folkmängd och inte heller regionens behov av kommunikationer. Hälften av Sveriges godstransporter sker faktiskt i Skåne. Här bor 13 % av landets befolkning, men motsvarande andel av de statliga infrastruktursatsningarna går inte hit. Med en rättvis fördelning av satsningarna på infrastruktur borde det bli möjligt att ha betydligt lägre avgifter på Öresundsbron och på den kommande HH-förbindelsen.

Den ekonomiska tillväxten i Öresundsregionen har en avgörande betydelse för hela Sveriges utveckling. Utvecklingsmöjligheterna i Skåne är stora men kan i värsta fall hämmas av en återhållsam och statisk syn på infrastruktursatsningar.

Stockholm den 22 oktober 2010

Ulf Nilsson (FP)

Allan Widman (FP)

Christer Nylander (FP)