

Motion till riksdagen 2008/09:T268

av Ulf Nilsson och Christer Nylander (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 nolltaxa respektive halverade avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till skattefinansiering av Öresundsbron.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda om broavgifterna ska avskaffas efter det att investeringslånen är betalda.

Motivering

Sedan Öresundsbron byggts har integrationen mellan Skåne och Själland utvecklats. Arbetskraftspendlingen har ökat och 30 procent av Malmös folkökning de senaste åren beror på inflyttning från Danmark. Svenskar som studerar i Danmark med studiemedel har ökat från 3 till 6 procent av alla svenska utlandsstudierande. Denna utveckling visar på kraften i Öresundsregionen. Goda kommunikationer och undanröjandet av handelshinder som tullar och avgifter har en avgörande betydelse för utbytet över gränsen. Det är vår övertygelse att denna positiva utveckling skulle bli mycket starkare i Öresundsregionen om ännu ett stort handelshinder avskaffades – de höga broavgifterna. För en vanlig inkomsttagare är priset för en enkelresa med bil, 325 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, 165 kr per resa plus årsavgift 280 kr är högt för en normalinkomsttagare. Biltrafiken över bron har visserligen visat stigande siffror efter några år med trafikströmmar långt under det förväntade. Nu trafikeras bron av ca 18 500 fordon per dygn, men samtidigt har den en kapacitet för 40 000 fordon per dygn.

Fel! Okänt namn på

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 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 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. Det är positivt att försök med sänkta vägavgifter genomförs. Men 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 enligt 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 brukar vara utgångspunkten i Sverige 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? Det krävs politiska principiella ställningstaganden i dag om hur avgifterna i framtiden ska se ut.

Broavgifterna innebär handelshinder, som är jämförbara med tullavgifter. Avgifterna motverkar lönsamhet för bron. Mycket talar för att en nolltaxa för vägtrafik skulle uppvägas av högre tillväxt i Sverige och Danmark. Redan en halvering av vägavgifterna på bron skulle enligt samma resonemang vara samhällsekonomiskt lönsamt. Den ekonomiska tillväxten skulle uppväga kostnaderna för skattesubventionering. Därför borde grundprincipen att bron till 100 procent ska bära sina egna kostnader omprövas. Enligt vår mening borde man 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 hundra procentig självfinansiering av bron.

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

Fel! Okänt namn på

oberoende av tidigare riksdagsbeslut. I förlängningen kan det följa förhandlingar mellan de svenska och danska regeringarna om att ändra broavtalet.

Stockholm den 2 oktober 2008

Ulf Nilsson (fp)

Christer Nylander (fp)