

## Motion till riksdagen 2006/07:T342

av Ulf Nilsson m.fl. (fp)

# Avgifter på Öresundsbron

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med nolldata respektive halverade avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheterna till skattefinansiering av Öresundsbron.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lägre priser på studenternas tågresor.

## Motivering

Sedan Öresundsbron byggts har integrationen mellan Skåne och Själland utvecklats, om än inte så snabbt som förväntat. Arbetskraftspendlingen har ökat och 30 % av Malmös folkökning förra året berodde på inflyttning från Danmark. Svenskar som studerar i Danmark med studiemedel har ökat från 3 till 6 % 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 en vanlig inkomsttagare är priset för en enkelresa med bil, 250–300 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, 155 kr per resa plus årsavgift 190 kr, är högt för en normalinkomsttagare. Biltrafiken över bron har visserligen visat stigande siffror efter några år långt under förväntade trafikströmmar. Men fortfarande trafikeras bron bara av ca 14 000 fordon per dygn, samtidigt som den har en kapacitet för 40 000 fordon per dygn. Även

## Fel! Okänt namn på

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 och utbildningssamarbete. Ett månadskort mellan Malmö och Roskilde är ca 500 kr dyrare än 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. I väntan på allmänt sänkta broavgifter borde Sverige 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. 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 i Sverige brukar vara fallet vid infrastruktursatsningar.

År 2002 kom en fortfarande aktuell utredning utgiven av Öresundsuniversitetet, "Öresundsförbindelse med ett hinder mindre". Ett stort antal forskare från skilda områden har bidragit till utredningen. Ett huvudbudskap är att broavgifterna fungerar som handelshinder, jämförbart med tullavgifter. Avgifterna motverkar lönsamhet för bron. En nolltaxa för vägtrafik skulle, enligt utredningen, uppvägas av högre tillväxt i Sverige och Danmark. Redan en halvering av vägavgifterna på bron skulle enligt samma resonemang vara samhällsekonomiskt lönsam. Den ekonomiska tillväxten skulle uppväga kostnaderna för skattesubventionering.

Tankegångarna i Öresundsuniversitetets utredning är intressanta. De höga avgifterna på Öresundsbron fungerar uppenbarligen som ett hinder för handel, arbete och turism. Enligt vår mening borde man se på Öresundsbron som på andra väg- och broprojekt inom det egna landet.

Den nya regeringen har aviserat utökat samarbete med privata intressenter (s.k. PPP-lösningar) för att tidigarelägga satsningar på infrastruktur. Också vägavgifter förekommer i diskussionen. Även dessa nya tankar utgår från att staten står för stora delar av investeringskostnaderna eftersom fördelen i ekonomisk tillväxt för landet förväntas uppväga de statliga utgifterna. Det är

**Fel! Okänt namn på**

svårt att se argumenten för en annan princip för Öresundsbron. 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 oberoende av tidigare riksdagsbeslut. I förlängningen kan följa förhandlingar mellan svenska och danska regeringen om att ändra broavtalet.

Stockholm den 30 oktober 2006

*Ulf Nilsson (fp)*

*Christer Nylander (fp)*

*Allan Widman (fp)*