

et månedskort for personbil over Øresundsbroen er fastsat til 3.400 kr.

Uden pendleraftale er prisen for små lastbiler over Øresundsbroen fastsat til 600 kr. (1.200 kr. tur/retur), for større lastbiler er prisen 725 kr. (1.450 kr. tur/retur) og for de største lastbiler med anhænger er prisen 850 kr. (1.700 kr. tur/retur).

For så vidt angår jernbanetaksterne, er disse med rette blevet kritiseret som værende for høje fra forskellig side, bl.a. af Det Danske Handelskammer, af Københavns overborgmester, Jens Kramer Mikkelsen, og af Malmø's borgmester, Ilmar Reepalu. Fra erhvervslivet samt fra forsknings- og uddannelsesverdenen på begge sider af broen er der også ytret utilfredshed med togprisen over broen, herunder ikke mindst den vigtige pendlerpris.

For så vidt angår pendlertaksten på 3.400 kr. for et månedskort for passage med bil over den faste Øresundsforbindelse, er også den alt for høj. Det påpeger bl.a. økonomen Anders Olshov fra den svenske Merita Nordbanken. Til dagbladet Børsen den 21. februar 2000 har han udtalt, at der med de anførte takster ikke kan forventes nogen større integration i Øresundsregionen. Øresundsforbindelsen vil blive »direktørernes bro«, fordi det kræver meget høje lønninger at være bropendler med de aftalte brotakster.

I rapporten »Direktørernes bro?«, som er udsendt af svensk erhvervslivs tænketank, Timbro Syd, påpeges det, at Øresundsregionen risikerer at gå glip af en gevinst på hele 500 mia. kr. over de næste 30 år, hvis integrationen ikke lykkes. Så stor bliver nemlig den samfundsøkonomiske gevinst, hvis integrationen i Øresundsområdet lykkes og man efterhånden på Sjælland og i Sydsverige får fælles markeder for varer, tjenester, arbejdskraft og kapital.

Økonomen Anders Olshov, der er medforfatter på rapporten, er i dagbladet Børsen den 21. februar 2000 citeret for følgende: »I princippet burde det være gratis at tage over broen, for det samfundsøkonomiske udbytte af en vellykket integration overstiger langt de 14,8 milliarder kr., som broen koster i 1990-priser.«

Øresund Industri- og Handelskammer, som er oprettet af Det Danske Handelskammer og Sydsvenska Industri- og Handelskammaren, har beregnet, at prisen for et månedskort skal halveres, hvis målet er et integreret arbejdsmarked, der omfatter ca. halvdelen af arbejdsstyrken. Priserne skal selvsagt endnu længere ned, hvis også folk med lavere indkomster skal have mulighed for at søge arbejde på den anden side af Øresund.

Ekspert i byudvikling og regionalpolitik, professor Christian Wichmann Mathiesen fra Københavns

Universitet sagde allerede i september 1998, at Øresundsregionen ikke bliver det kraftcenter og den model for europæisk integration, som danske og svenske politikere har lovet, medmindre brotaksterne bliver mærkbart lavere. »Politikerne tror, at blot anlægget etableres, så kommer resten af sig selv. Men sådan er virkeligheden ikke. Integrationen skal hjælpes i gang, og det er på høje tid,« har professoren ifølge Politiken den 16. september 1998 sagt. Han betegner trafikpriserne som problemets kerne: »Skal projektet lykkes, er det klart, at priserne skal ned på samme niveau som den kollektive trafik i HT-området.«

Det siger næsten sig selv, at en fuldstændig integration hen over Øresund kræver, at det bliver lige så billigt at rejse fra København til Lund som fra København til Roskilde. Samme afstand bør selvfølgelig koste det samme. De 20 kilometer over Øresund bør derfor indgå i det samlede københavnske og sydsvenske toget som en ganske almindelig banestrækning med tilsvarende almindelige priser/takster.

For særligt at få gang i samarbejdet og integrationen på det uddannelses- og forskningsmæssige område er det vigtigt, at studerende for en overkommelig udgift kan rejse hyppigt mellem København og Malmø/Lund. De to største universiteter i Norden er Københavns Universitet og Lunds Universitet. Der er således betydelige muligheder for at skabe et nordeuropæisk forsknings- og uddannelsescenter, der må regnes med i Europa og i verden. Disse muligheder forspildes imidlertid, hvis de nuværende brotakster fastholdes.

Lederen af Københavns Universitets studievejledning, Jacob Lange, udtalte ifølge Politiken den 21. juli 1999, at »der ligger en smertegrænse for studerendes transportudgifter på 700 til 800 kr. om måneden.«

Trafikministeriets notat af 24. juni 1999 om takster m.v. på den faste forbindelse over Øresund indeholder beregninger og argumenter omkring fastsættelsen af taksterne på Øresundsbroen set med regeringens øjne. Heri findes også oplysninger og regneeksempler om de skattemæssige forhold samt om vilkårene for studerende set i relation til Øresundsforbindelsen.

I de oprindelige politiske retningslinjer for Øresundsforbindelsen, dvs. regeringsaftalen fra 1991 med tillægsprotokol mellem den danske og svenske regering, stilles følgende krav:

- broen skal skabe integration mellem Københavnsområdet og Malmø-området,
- broen skal betales af brugerne inden for en rimelig tid,
- taksterne på broen skal være så tilpas høje, at færgerne mellem Helsingør og Helsingborg ikke bliver udkonkurreret,