

Barriere for fri bevægelighed over Øresund: Øresundsbrons prispolitik

Versionsdato: 27. august 2007

Forfatter: Lars Hougaard

Hvad er problemet: *Øresundsbrons prispolitik hindrer fri bevægelighed over Øresund*

Øresundsbrons prispolitik er integrationsfjendsk. Modsat de fleste andre infrastrukturinvesteringer i Danmark og Sverige er Øresundsbron 100 procent brugerfinansieret. Øresundsbrons bestyrelse, der er udpeget af den danske og svenske regering, har valgt en aggressiv og integrationsfjendsk tilbagebetalingsstrategi, der betyder, at Øresundsbron skal være tilbagebetalt i løbet af de næste 24 år. Altså på væsentligt kortere tid end den forventede livstid for broen på ca. 100 år, og tilmed en strategi, der vil imponere selv den mest afdragsivrige parcelhusejer.

Selvom biltrafikken er steget med X% fra 2006-2007, har Øresundsbron i november 2006 - helt uden kritik fra integrationsivrige politikere - valgt at øge priserne med op til 14 pct. for de mest velintegrerede Øresundsborgere.

Ville politikere i Danmark have accepteret, at en nordjysk familie, der dagligt anvender Limfjordstunnelen, skulle betale op mod 6.000 kr. om måneden for dette stykke motorvej?

Hvorfor er det sådan:

Øresundsbroen annoncerede i november 2006 en ændring i prispolitikken. Denne ændring blev fremlagt som en ny forbedret fleksibel ordning, men det stod hurtigt klart at det for mange bropendlere blev en meget dyrere ordning. Dertil kommer at den nye aftale stiller pendlere med arbejdsgiverbetalt brobizz markant dårligere end ved den gamle prisaftale.

Gamle prispolitik (2006):

Ved den hidtidige prisaftale købte man enten 24 ture til 1940 dkk eller 50 ture til 2590 dkk. Brugte man mindre end de ture der var betalt for fik man dem ikke overført, brugte man flere fik man en ekstra regning svarende til bropasprisen pr. tur.

Nye prispolitik (2007):

Med den nye aftale, som alle kunder pr 1.marts 2007 blev tvunget over på, blev disse to produkter fusioneret således at man altid kører på samme type abonnement, og afregner pr. passage. Som udgangspunkt er Foreningen ØresundsBorger enig i fornuften i at have en type abonnement. Og det er fint at man tilgodeser pendlere med variable behov.

Problemet er, at Øresundsbron holder fast i U-prisprincippet. Dvs. 130 kr. pr. passage (op til 16 passager og efter 50 passager), og fra passage 17-50 kr. 25 kr. pr. passage. Prispolitikken skaber incitament til udelukkende at bruge broen til arbejdspendling og ikke privat. Det er et stort problem hvis Øresundsregionen skal blive en velintegreret succes.

Hvad kan løse problemerne:

Politikerne bør følge uafhængige rapporter (bl.a. Rausing rapporten), der peger på, at Øresundsbron skal bruges som brobygger for varig integration af Øresundsregionen og dermed mere ses som investering med henblik på at opnå samfundsmæssige gevinster og ikke blot med fokus på snæver finansiel rentabilitet.

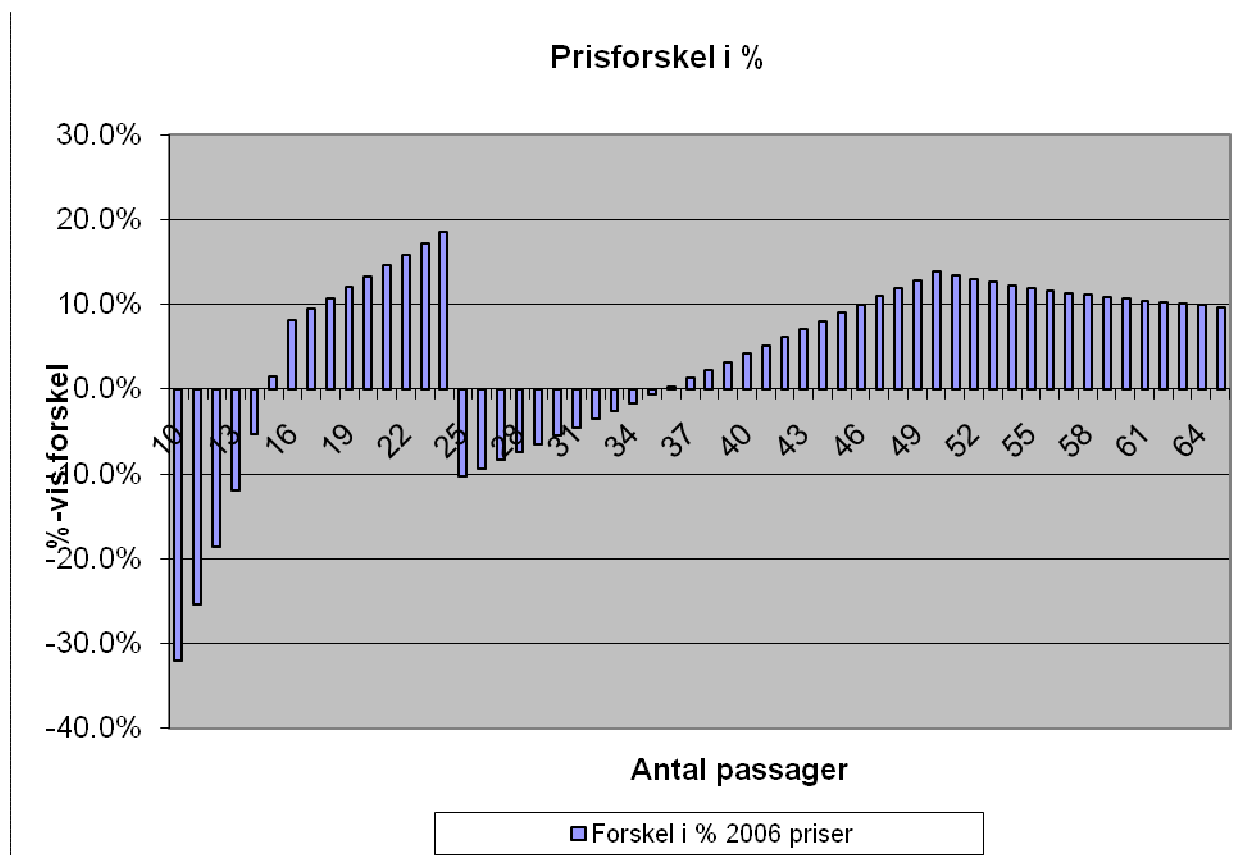
Foreningen ØresundsBorger foreslår en gennemsigtig prispolitik, hvor hver privat passage koster kr. 50. Denne pris forudsætter årsabonnement på eksempelvis kr. 1.000. Abonnementet tilknyttes den enkelte bil via nummerpladegenkendelse. Øvrige passager kan prissættes som hidtil.

Relevante cases og domstolsafgørelser: *Henvis til relevant baggrundsmateriale og eksempler*

Nedenfor vises en figur over prisændringer for bropendlere med den nye 2007-prispolitik. Bropendlere, der har et jævnt middelforbrug på 25-35 passager, dvs. kunder der ikke bruger broen til et almindeligt fuldtidsarbejde, vil opleve

en besparelse med den nye aftale. Fra 35 passager og opefter opleves der en stigning på helt op til 14%.

En familie der har et gennemsnitligt behov på 34 passager* pr. måned, vil med den nye 2007-prispolitik opleve et prisfald på 1,6%. Til gengæld vil en bropendler med forbrug på 46 passager stige fra dkr. 2.590 til dkr. 2848 – altså en stigning på 10%.



*Dette er Øresundsbroens eget gennemsnit, det har ikke været muligt at få udleveret data eller statistisk materiale på denne betragtning.

Forslag til aktiviteter fra Foreningen ÖresundsBorger:

Foreningen ÖresundsBorger har siden december 2006 været i dialog med Øresundsbron på direktørniveau. Øresundsbron har lyttet på foreningens synspunkter men har ikke stillet foreningen ændringer af nogen art i udsigt.

Foreningen har tillige foreslået en konsekvensberegning af vores forslag til prispolitik. Men dette ønske er afvist af Øresundsbron.

Næste skridt er kontakt til Øresundsbron på bestyrelses- og ministerniveau.