

Kære modtager

Færgetrafikken mellem Helsingør og Helsingborg er truet

Vi sender jer derfor denne pjeces, som kort og overskueligt præsenterer 10 gode grunde til at bevare en velfungerende transportmulighed mellem Helsingør og Helsingborg. Vi håber I vil kigge i den, så I er klædt på til at bakke op om færgeforbindelsen i relevante sammenhænge.

Hvorfor er færgetrafikken truet?

Færgetrafikken mellem Helsingør og Helsingborg er truet af unfair konkurrence. Trafikken mellem Sverige og Danmark er øget – men stigningen er udelukkende sket på Øresundsbroen, hvormod færgetrafikken har oplevet en nedgang. Det skyldes meget uens konkurrencevilkår for henholdsvis færger og Øresundsbroen. Bl.a. skal færgetrafikken betale trafikafgift til den svenske stat – en afgift, som broen er fritaget for. Derudover tager Øresundsbroens priser ikke længere afsæt i færgernes takster – hvilket ellers var en klar aftale, da den svenske og danske regering i sin tid besluttede at etablere broen.

Hvad gør vi for at ændre den ulige konkurrence?

Via HH er et samarbejde mellem myndigheder og virksomheder i Helsingør og Helsingborg. Vi arbejder for at give færgetrafikken konkurrencevilkår, der matcher Øresundsbroens. Det gør vi bl.a. ved at udgive vedlagte folder, ligesom vi har henvendt os direkte til den svenske regering med 3 forslag til løsning af situationen. De 3 forslag er:

- Færgetrafikken skal – ligesom broen - fritages for at betale afgift til den svenske stat
- Øresundsbroen skal ophøre med at lade erhvervs kunder samle deres lastvognsrejser i store puljer, så de får en mængderabat, som kunderne aldrig ville have kunnet opnå hver især.
- Øresundsbroen skal indføre mere end 2 priskategorier for lastbiler, så de længste og tungeste lastbiler også kommer til at betale for den større belastning af broen, de medfører.

Hvad sker der, hvis færgetrafikken ikke får bedre vilkår?

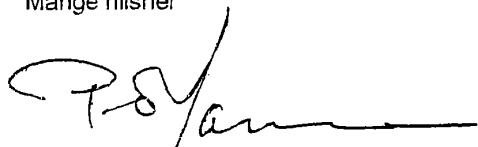
Hvis faldet i antallet af rejsende på færgerne mellem Helsingør og Helsingborg fortsætter, vil færgetrafikken være nødsaget til at skære ned i antallet af afgang. Det resulterer i dårligere service og større ventetid, som igen vil reducere antallet af rejsende osv. På sigt kan det betyde, at færgetrafikken bliver tvunget til helt at lukke. En lukning af færgetrafikken vil ikke kun gå udover de flere tusinde mennesker, der hver dag pendler mellem Danmark og Sverige, men vil bl.a. også have indflydelse på erhvervsliv og turisme i Nordsjælland og Sydsverige. Derudover vil infrastrukturen mellem Sverige og Danmark blive meget sårbar, hvis der kun er en enkelt forbindelse.

Hvordan kan I hjælpe?

Vi håber, I vil støtte os i arbejdet med at skabe lige konkurrencevilkår for færgetrafikken over Øresund, så det er muligt for færgerne fortsat at opretholde et højt serviceniveau. Det kan I gøre ved at læse pjecen og de 10 gode grunde til at bevare en færgeforbindelse mellem Danmark og Sverige. De gode grunde kan I bruge i alle sammenhænge, hvor det er muligt for jer at påvirke forholdene for færgetrafikken mellem Danmark og Sverige.

God læselyst

Mange hilsner



Per Olof Jansson
Bestyrelsesformand, Via Helsingborg-Helsingør



UDVIKLING NORD
H.P. CHRISTENSENSVEJ
DK-3000 HELSINGØR

TEL +45 49 25 21 02
FAX +45 49 25 21 10

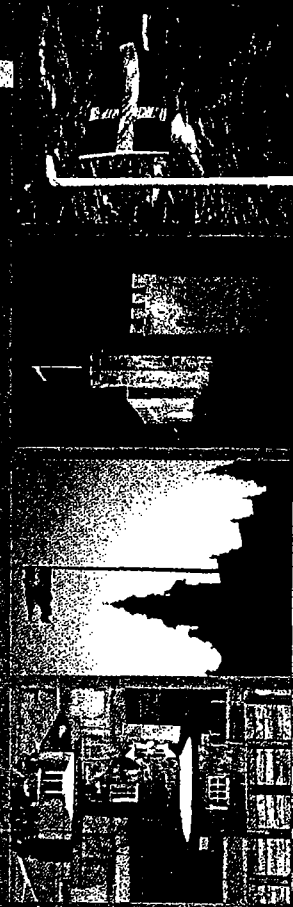
WWW.VIAHELSINGØR.DK
WWW.VIAHELSINGØR.SE



UDVIKLING NORD PARTNER
FOR VISIONER OG VÆKST
WWW.UDVIKLINGNORD.DK

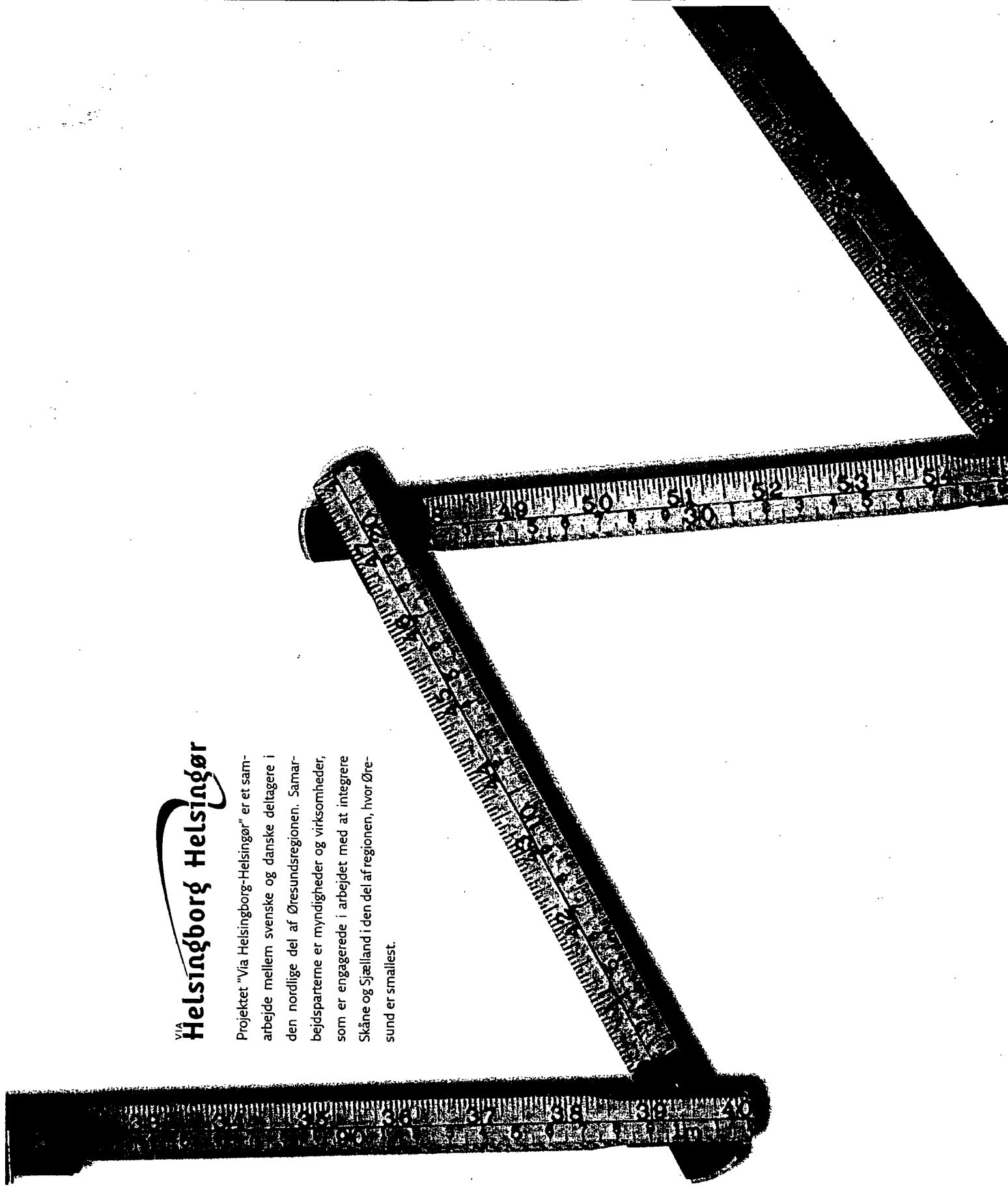
Det nordlige Øresund

the region -- to lande



VIA Helsingborg Helsingør

Projektet "Via Helsingborg-Helsingør" er et samarbejde mellem svenske og danske deltagere i den nordlige del af Øresundsregionen. Samarbejdsparterne er myndigheder og virksomheder, som er engagerede i arbejdet med at integrere Skåne og Sjælland i den del af regionen, hvor Øresund er smallest.



Det nordlige Øresund vokser

Helsingør og Helsingborg har en lang tradition for samarbejde. Helt frem til Roskildefreden i 1658 var begge byer en del af Danmark. For at kunne forstå Helsingørs og Helsingborgs nære relation i dag, er det vigtigt at forstå byernes fælles historie.

Året 1857 blev en vigtig milepæl for Øresundsregionen. Da ophævede man den såkaldte Øresundstold. Dette indebar, at handlen mellem Helsingør og Helsingborg udviklede sig, og byerne kom atter tættere på hinanden. En anden vigtig hændelse i byernes historie var, da den første dampfærge for regulær togtrafik blev søsat i 1892. I dag rejser cirka 11,6 millioner mennesker årligt med færgerne mellem Helsingør og Helsingborg.

Den årligt tilbagevendende fælles turistguide, HH-guiden, er et af flere

eksempler på, hvor langt integrationen mellem de to byer er nået. Samarbejdet mellem byerne er stærkt, men det kan – og vil ganske sikkert – blive udviklet yderligere. For at dette skal være muligt, er færgetrafikken mellem Helsingør og Helsingborg livsvigtig. Færgetrafikken skal udvikles og forbedres, indtil en fast forbindelse bygges i det nordlige Øresund.

Sammenhængende rejseforbindelser i hele Øresundsregionen giver regionen bedre forudsætninger for at møde den globale konkurrence. En sammenflettet Øresundsregion giver virksomheder på begge sider af sundet mulighed for at henvende sig til flere kunder, ligesom de får flere kvalificerede medarbejdere at vælge i mellem. For personer, som bor i regionen, findes der et større udbud inden for kultur og underholdning.

Der findes også flere job, man kan søge. Øresundsregionen er således en stor region målt i antal borgere.

O-ringen, trafikforbindelsen rundt om Øresundsregionen og Øresundsbroen, samt en tæt trafikforbindelse mellem Helsingør og Helsingør, er nødvendig for at muliggøre en god vækst i hele Øresundsregionen.

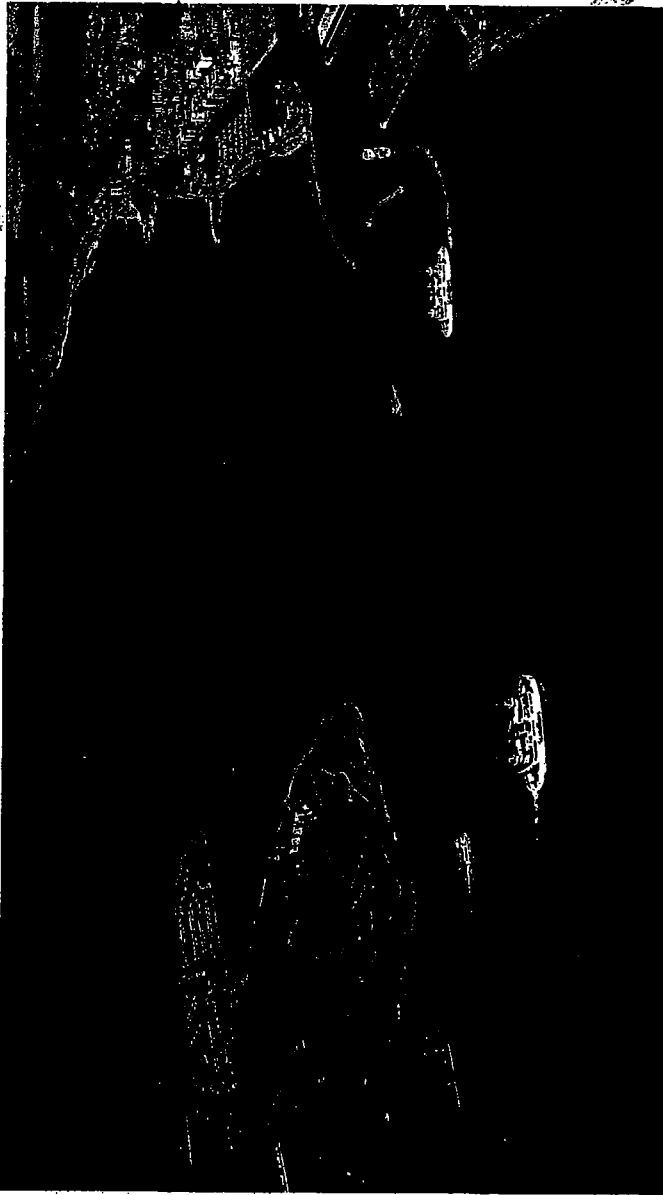
Tomas Nordström

Tomas Nordström
Formand Kommunestyrelsen,
Helsingborg

Per Tærnsbøl

Per Tærnsbøl
Borgmester,
Helsingør

O-ringen - binder regionen sammen



O-ringen er trafikforbindelsen, som går rundt om Øresund, hvilket omfatter Øresundsbroen og færgetrafikken mellem Helsingør og Helsingborg. For at hele Øresundsregionen skal blomstre, skal det være let at transportere sig rundt i hele regionen. Øresundsregionen er en sammenhængende region, der omfatter hele Skåne på den svenske side, og Sjælland, Lolland-Falster, Møn og Bornholm på den danske.

Hvis en trafikforbindelse over Øresund forsvinder, kan regionens udvikling bremses af manglende rejsemuligheder. Så det er vigtigt at arbejde for en bevarelse af O-ringen - og undgå, at det stedet bliver et U.

Færgetrafikken er den halve del af O-ringen. Uden færgerne mellem Helsingør og Helsingborg skabes der to blinde veje i Øresundsregionen. Ikke alene den nordlige Øresundsregion ville miste på dette. Hele regionen ville skrumpes ind. Færre mennesker, virksomheder og institutioner ville indgå i den integrerede Øresundsregion.

En fast forbindelse i form af en tunnel mellem Helsingør og Helsingborg vil være den ideelle sikring af O-forbindelsen. Indtil da er der behov for færgetrafikken. Det er vigtigt, at færgetrafikken hele tiden udvikles og forbedres indtil den dag, hvor tunnelen står klar til brug. Dette vil tage mange år endnu.

Færgeforbindelserne udgør halvdelen af O-ringen. Uden færgerne mellem Helsingør og Helsingborg vil vejen til den nordlige del af Øresundsregionen ende blindt.

Øresundsregionen har brug for O-ringen

10 fordele ved en
veludviklet transport-
forbindelse mellem
Helsingør og Helsingborg

1. En større region

For at tilgodese kommunikationsbehovet i hele regionen er det vigtigt med to overfarter over Øresund.

2. Infrastruktur og vækst

Meget godstransport går via Øresund for siden at fortsætte op igennem Sverige eller til det europæiske kontinent.

3. Dobbel så meget uddannelse og forskning
Regionens højere læreranstalter og universiteter omfatter omkring 130.000 studerende og godt 10.000 forskere.

4. Dobbel så stort arbejdsmarked

Jobsøgende har flere stillinger at vælge imellem, og arbejdsgiverne opnår et større rekrutteringsområde ved at søge på begge sider af sundet.

5. O-ringen – en strategisk beliggenhed

Større virksomheder placerer deres hovedkontorer spredt i hele regionen omkring København, Helsingborg, Lund, og Eslöv.

10. Dobbel så meget kultur og idræt

I den nordlige del af Øresundsregionen er der rige muligheder for kulturelle oplevelser på begge sider af sundet.

9. To lande – en destination

Turismen er den tredje vigtigste indtægtskilde i Øresundsregionen. Destinationen Helsingør/Helsingborg er med tiden blevet meget populær for krydstogtskibe.

8. Bedre miljø med kortere transport

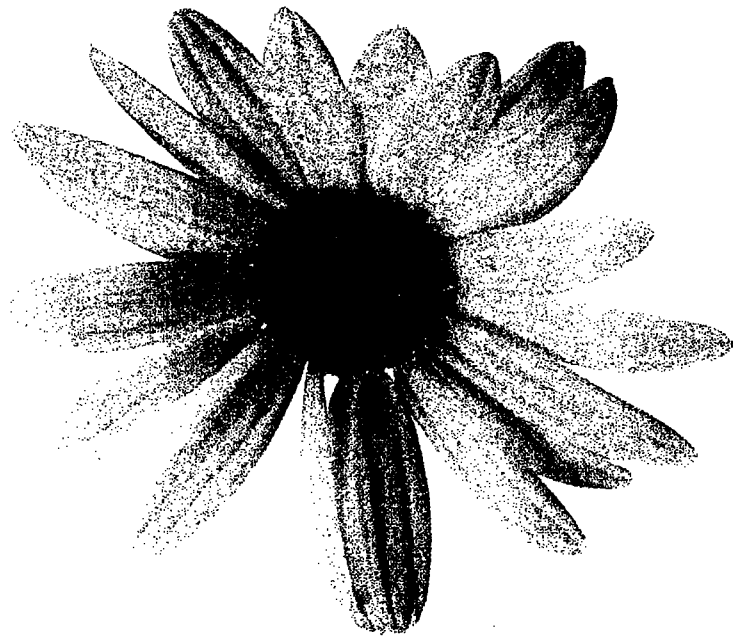
Kortere transportafstande giver et bedre miljø på grund af mindre forurening.

7. Mere end 50 kilometer at spare

Der er mere end 50 kilometer at spare, hvis man vælger Helsingør-Helsingborg over farten frem for Øresundsbroen.

6. Sikrere forbindelser

Det er sikrere med to typer transportmuligheder over sundet. Skulle en af overfarterne blive ødelagt, vil det medføre en U-formet region og dermed reduceret kommunikation og vækst.



For at Øresundsregionen skal blomstre skal det være let at bevæge sig rundt i hele regionen.

1. En større region

Øresundsregionen er i alle henseender en betydningsfuld region, som konkurrerer med andre regioner i Europa om investeringer, begivenheder og ideer. Regionen består af Skåne på den svenske side, og Sjælland, Lolland-Falster, Møn og Bornholm på den danske.

Totalt strækker regionen sig over 20.859 kvadratkilometer og her bor 3,6 millioner indbyggere. Dette gør Øresundsregionen til den største storbyregion i Nordeuropa og den niende største i Europa, og færdetrafikken gør regionen større. Der er uden tradition for at arbejde tæt sammen i forbindelse med spørgsmål om erhvervslivet, bolig og turisme. Nogle af kommunerne i gruppen tilhører de hurtigst voksende kommuner i Sverige. Området er også et vigtigt logistisk knudepunkt i Sverige.

Den danske side af det nordlige Øresund har cirka 372.000 indbyggere, og er dermed en af Danmarks folkerigeste regioner. Den danske side af det nordlige Øresund

er vigtig for blandt andet turismen og servicesektoren. Uden O-ringen ville begge områder ikke kunne knyttes sammen og integreres i hele Øresundsregionen. Resultatet ville blive en mindre Øresundsregion med færre mennesker, færre vigtige virksomheder og mindre turisme – en region, som vil blive mindre vigtig i verden.

2. Infrastruktur og vækst

En god infrastruktur er en forudsætning for vækst og kræves for at kunne garantere erhvervslivet en stor konkurrencedygtighed. Dette er ikke mindst vigtigt i et land som Danmark, hvor vi er vant til optimale transportforhold. Mange af disse transporter går via Øresund. Derfor er det vigtigt med en øget kapacitet og kvalitet på infrastrukturen. Infrastruktur er grunden til alt samfundsudvikling og noget, som berører alle virksomheder.

Transport har en strategisk funktion for virksomheder og er afgørende for etablerings- og investeringsbeslutninger. Særlig vigtige er havnene og terminaler-

ne. Til og fra disse kræves der gode transportmuligheder med veje og jernbaner. Jo flere steder inden for Øresundsregionen, som har god transportinfrastruktur, jo flere vigtige investeringer kan der udføres i regionen.

Transportarbejdet handler ikke kun om gods. Uden effektive persontransporter i hele regionen ville integrationen ikke fungere. Og uden gode persontransporter kan erhvervslivet ikke drage fordel af et øget udbud af kompetencer, og regionens indbyggere kan ikke drage fordel af et øget udbud af arbejde, uddannelse og kultur.

3. Dobbelt så meget uddannelse og forskning

Uddannelse og forskning er meget fremtrædende i Øresundsregionen. Regionen er en af Europas førende universitetszoner og kommer på en femte plads i Europa, når det gælder produktion af videnskabsartikler. I Øresund findes der 14 højere læreranstalter og universiteter samt 15 internationale skoler. De højere læreran-

stalter og universiteterne i området har indgået et samarbejde som kaldes Øresundsuniversitet, der er det største grænseoverskridende universitetssamarbejde i Europa. I alt omfatter regionen omkring 130.000 studerende og 10.000 forskere.

Kun fire kilometer fra Helsingørs kyst ligger Campus Helsingborg, som er en del af Lunds Universitet. Campus Helsingborg tilbyder blandt andet ingeniøruddannelser, sociomuddannelse og et magisterprogram i kommunikation og marinebiologi. Campus Helsingborg har de senere år satset på at markedsføre sig på begge sider af sundet. Som et resultat af dette er flere studerende fra den danske side begyndt at læse i Helsingborg. Mange vælger at blive boende på den danske side og pendle over med færgen.

Fleere forskningscentre har hjemsted i regionen. Blandt andre IDEON i Lund, MEDEON i Malmø, CAT i Roskilde og forskningscentret i Hørsholm. I disse forskningsbyer drives der forskning

inden for medicin, biokemi, bioteknik, IT, telekommunikation, miljøteknik og levnedsmiddelkontrol.

4. Dobbeltså stort arbejdsmarked

Øresundsregionen er i dag et integreret arbejdsmarked. Dette indebærer, at beboere på begge sider af sundet har flere job at søge, og at arbejdsgiverne har mulighed for at søge nye medarbejdere i et større område.

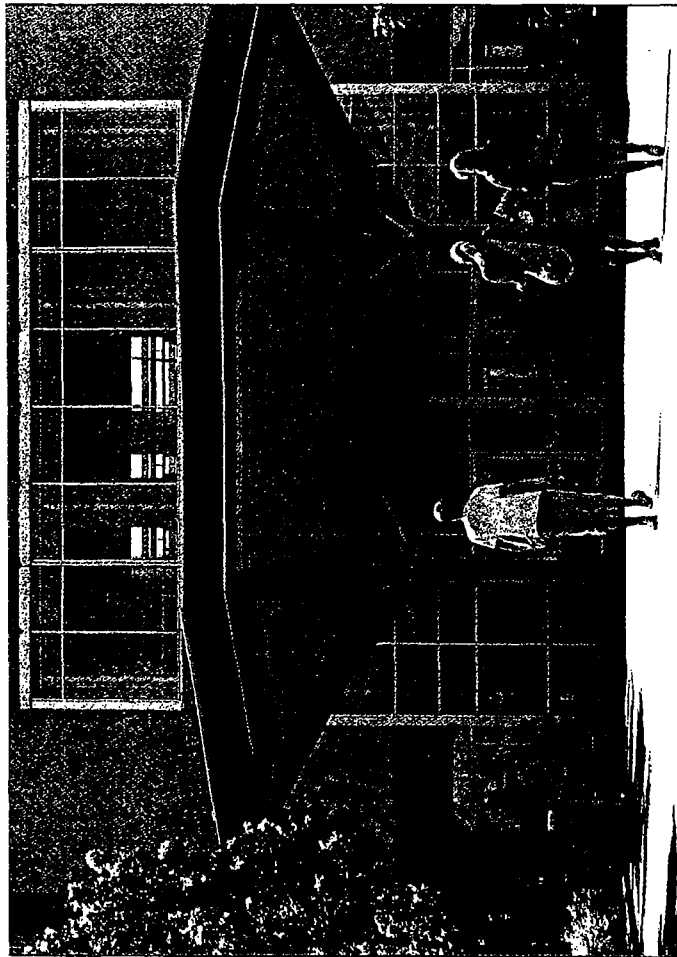
Antallet af personer, som pendler over Øresund for at arbejde, er konstant forøget siden 1997, hvor 2296 mennesker regelmæssigt pendlede mellem Skåne og Sjælland. I 2006 er antallet øget til 6219. Størsteparten af disse pendlede fra Sverige til Danmark. Stigningen er sket både i syd og nord. Dagligt pendler cirka 1500 personer mellem Helsingør og Helsingborg.

I det nordlige Øresund er der sket en øget arbejdspendling. Udflytningen fra Danmark til Helsingborg er de senere

Campus Helsingborg er en del af Lunds universitet, et uddannelsessted ud af 14 højere læreranstalter og universiteter i regionen. I Øresundsregionen er der omkring 130.000 studerende og 10.000 forskere.

år øget fra 150 til 230 personer i 2005. Dette kan ses som et tegn på den øgede integration og et langt mere sammenflettet arbejdsmarked i regionen.

Desuden kan en stor region som Øresundsregionen, spredt over to lande, lettere håndtere forandringer på arbejdsmarkedet, end en mindre region. Hvis konjunkturerne er dårlige i et land, kan den på samme tidspunkt være bedre i det andet land. Hvis en erhvervssektor går dårligt, kan voksende erhvervssektorer i andre dele af regionen kompensere for dette. Men for at arbejdstagere skal kunne drage nytte af dette, kræves der gode transportmuligheder inden for regionen.



5. O-ringen - en strategisk beliggenhed

Mange virksomheder ser Øresundsregionen som det bedste sted for deres hovedkontor. Hovedkontorerne er spredt over hele regionen omkring Helsingborg, Lund, Eslöv og København. Frem for alt har mange virksomheder i levnedsmiddelsektoren valgt at placere deres hovedkontor eller nordiske filialer i regionen. Eksempler er: Danisco i København, Procordia Foods i Eslöv, Coloplast i Humlebæk, Findus i Malmø, Tetra Pak i Lund, Nestlé i Helsingborg, Unilever i Helsingborg, Master Foods i Malmø, Campbells i Kristianstad og IKEA i Helsingborg.

6. Sikrere forbindelser

Det er sikrere at have to muligheder at vælge imellem, når man skal pendle over sundet. Med kun én forbindelse ville transportmulighederne være mere usikre, hvilket ville ramme investeringerne og væksten. Der findes eksempler

ICA satser stort på distribution fra Helsingborg

Helsingborgs strategiske beliggenhed og gode infrastruktur er årsagen til, at ICA valgte at placere deres nye lager i byen, som bliver et af de vigtigste knudepunkter i dagligvarekædens distributionsnet. Lageret bliver det mest automatiserede og logistisk avancerede inden for levnedsmiddelbranchen i Europa. Ferskvarer fra lageret vil blive leveret til ICA's butiksnætet i hele den sydlige del af Sverige op til Linköping. Når det gælder dybfrosne produkter, vil lageret kunne servicere butikker op til Örebro. ICA investerer en milliard kroner i lageret, som forventes at være i drift i efteråret 2006 og allerseneest i 2007. ICA satser stort og bygger to lagre, som skal være i drift senest i 2007. Personalet fra ICA's lager i Växjö og Malmø skal flyttes til Helsingborg, men ICA kommer også til at rekruttere nyt personale.

på uforudsete hændelser som kraftige vinde, isslag og andre naturfænomener, som ville indebære, at transportforbindelserne blev lukket i kortere eller længere tid. I vinteren 2005/06 har broen været lukket blandt andet på grund af isdannelse.

Ulykker, som hindrer trafikstrømmen, kan hurtigt få store konsekvenser, hvis der kun findes én forbindelse. Der findes eksempler på lignende ulykker i historien. I 1996 skulle tunnelen under Den

Engelske Kanal repareres efter en brand. Det tog et halvt år, inden transportarbejdet kunne genoptages på normalt niveau. Mont Blanc-tunnelen brændte i marts 1999 og måtte holdes lukket i tre år på grund af reparationer. Så sent som i oktober 2005 kørte en kranpram ind i Essingebroen i Stockholm og forårsagede store problemer i trafikken.

Överstyrelsen för civil beredskap (ÖCB), som siden 2002 har heddet Krisberedskapsmyndigheten, kom i slutningen af

2000 ud med rapporten "Avbrott i den fasta Öresundsforbindelsen", på dansk "Afbrydelse i den faste Øresundsforbindelse". I rapporten fastslås blandt andet, at en afbrydelse på den faste forbindelse ville indebære store transportproblemer for hele regionen med betydelig økonomiske konsekvenser.

7. 50 kilometer nærmere

Der er halvtreds kilometer nærmere til København, hvis du tager på E6, E4 eller RV21, og vælger vejen via Helsingborg. Helsingør i stedet for omvejen via Malmø. Genvæjen sparer både tid og penge. Det uden får bilisterne en velfortjent pause, hvilket er vigtigt for såvel trafikikkerheden som arbejdsmiljøet.

En yderligere forbedret skiltning af de forskellige rejseveje fra Sverige til Danmark ville kunne øge servicen til trafikkanterne. I dag savner skiltningen afstandsinformation. I fremtiden kan skilte med elektronisk information vise, om der er kø langs med O-ringen.

Vejskilt ved Helsingør
- en genvej til Helsingborg,
frem for at benytte
Øresundsbroen.

Helsingborg kommune bygger på nuværende tidspunkt bedre tilkørsler fra E4 til færgen for godstrafik, hvilket sparer tid for erhvervs trafikken og gør det sikrere for de øvrige rejsende. Den nye tilkørsel

forventes at være klar i 2009. Helsingør investerer på sin side 58 millioner danske kroner i forbedringer af Kongevejen, som forventes at stå klar i 2008.

”En fast forbindelse og frem for alt en bro medfører en række risici, som skal modvirkes.”

Regeringen, 18 november 1993

Den svenske regering har længe været bevidst om risiciene ved en fast forbindelse og fordelene med færgetrafik. I et regeringsnotat fra 1994 skriver Överstyrelsen för civil beredskap (ÖCB), at færgetrafik er mere fleksibelt og udholdende end en fast forbindelse. Uddrag fra regeringens notat 1993/94:95:

Redegørelse for behandlingen af undersøgelsen af ansøgningen om en fast forbindelse over Øresund.

En fast forbindelse erstatter transportarbejde fra søfart til vej og jernbane. Sveriges behov for tonnage for bl.a. udenrigshandlen ved krise- og krigssituationer, er stort. En udviklet færgetrafik til hele det nye Nordeuropa vil give et mere fleksibelt og udholdende transportsystem, end en fast forbindelse. Dette er en vigtig beredskabs effekt, som er dårligt belyst i det henvisende materiale. Hvis en fast forbindelse skal bygges, er en tunnel fra et beredskabs synspunkt at foretrække frem for en bro. En fast forbindelse og frem for alt en bro medfører en række risici, som skal bekæmpes. Sveriges evne til at opretholde et godt transportberedskab i krig risikerer på den anden side at blive meget dårligere. ÖCB fremviser derfor visse spørgsmål i forbindelse med beredskabet, som bør analyseres yderligere inden man beslutter sig for en fast forbindelse ved Øresund.

8. Bedre miljø med kortere transport

Kortere transport giver et bedre miljø. Transportforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg indebærer en genvej for mange trafikanter, hvilket er mere skånsomt for miljøet, eftersom der udsendes mindre udstødningsgas.

Færgetrafikken er en kollektiv trafik med meget høj kapacitet. Hver færge svarer til en transportkapacitet på flere hundrede personer, og fungerer som lokal trafik og som en vigtig transportforbindelse på samme tid.

Ifølge en overenskomst mellem færgerejerne og Helsingborg udstyres færgerne med en katalytisk rensning

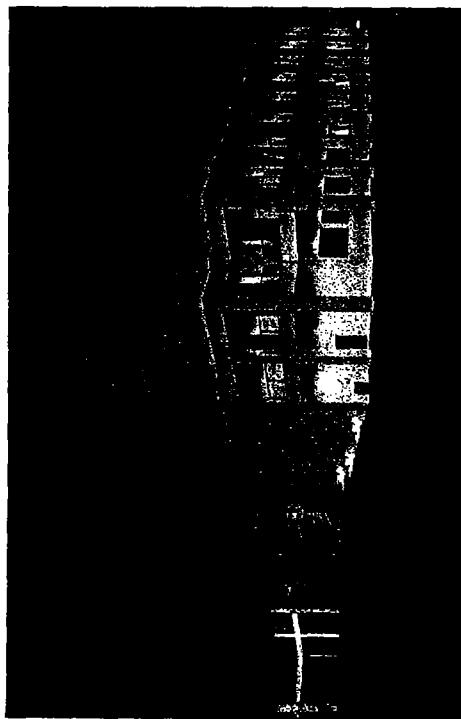
af udstødningsgas, hvilket reducerer udslipet væsentligt fra færgerne.

I dag tager næsten 400.000 lastbiler over sundet med færger. Hvis lastbilene i stedet skulle tage over broen, en strækning som er 50 kilometer længere, ville det resultere i yderligere tyve millioner kilometer med gasudslip. Dette ville selvfølgelig lede til en betydelig skade for miljøet i regionen.

9. To lande - en destination

Turismen er det tredjeverdige erhvervsområde i Øresundsregionen. I den seneste tid har dette område fået et opsving, og Øresund ligger på en ottende plads,

På den danske side finder man det verdensberømte museum for moderne kunst, Louisiana



På den svenske side finder man Dunkers kulturhus, et succesfuldt kulturelt knudepunkt med kunstgallerier, by- og kulturhistoriske udstillinger, musik, teater, ung kultur, butikker og mødesale.

når det gælder om at tiltrække store konferencer. Helsingør/Helsingborg har udviklet sig til en meget populær turistdestination og nu også for større krydstogtsfartøjer.

Inden for turisterhvervet anvendes ofte antal solgte overnatninger som målestok for, hvor mange turister en region tiltrækker. Skåne solgte i 2005 omkring 2,8 millioner overnatninger, hvilket er en stigning på 5,3 procent sammenlignet med det foregående år. I Københavnsregionen solgtes i alt 4,5 millioner overnatninger, et tal som bekræfter regionens popularitet. Også antallet af solgte overnatninger på hotel i København er øget sammenlignet med foregående år. Her var stigningen hele syv procent.

Der er lavet flere fælles initiativer i Øresundsregionen, som har bidraget til den øgede turisme. På internetportalen www.visitih.com, hvor kulturelle begivenheder fra begge sider af sundet markedsføres, findes der blandt andet mulighed for at booke hotelværelse. Portalen www.visitih.com tilbyder også de besøgende mulighed for at deltage i forskellige underholdningspakker som golfpakken, hvor golf på begge sider af sundet indgår. En fælles guide for Helsingør/Helsingborg, HH-guiden, udgives hvert år. I denne markedsføres byerne som en fælles turistdestination.

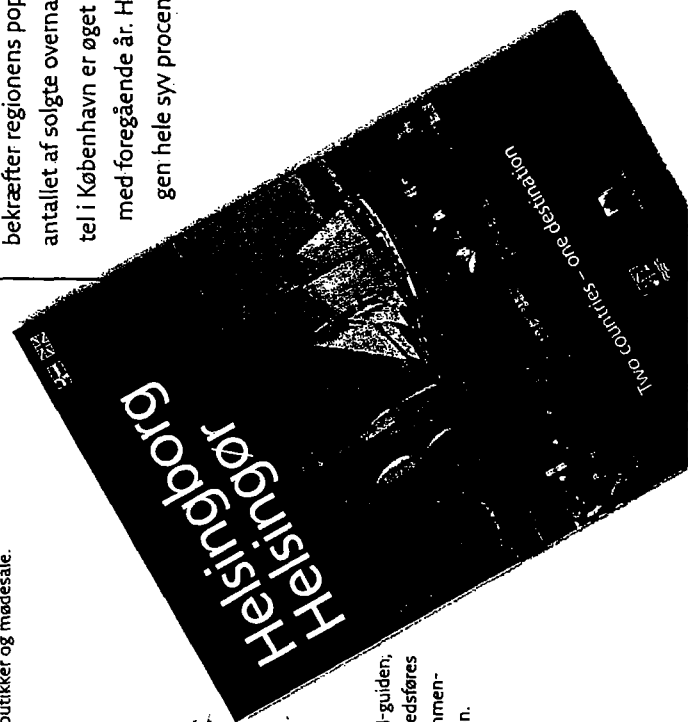
10. Dobbel så meget kultur og idræt

I den nordlige del af Øresundsregionen findes der store muligheder for kulturelle oplevelser på begge sider af sundet. På den danske side findes det verdensberømte museum for moderne kunst, Louisiana. I Helsingør findes selvfølgelig også det danske gemyt, og Kronborgs slot, som vogter Øresund, hvor sundet

er smallest. På den svenske side findes Dunkers kulturhus, der er blevet et fremgangsrigt kulturelt midtpunkt med kunsthall, by- og kulturhistoriske udstillinger, musik, teater, ung kultur, butikker og meget andet. Den svenske side byder også på Sofiero slot og slotshave, hvor koncerter og kunstudstillinger foregår.

Det nordvestlige Skåne har også sin egen årlige kunstrunde, hvor man kan besøge flere udstillinger, ofte hjemme hos kunstnerne.

For sportsinteresserede findes der gode fodbold- og håndboldhold i begge lande. Der findes også gode muligheder for at spille golf i hele den nordlige del af Øresundsregionen



En fælles turistguide for Helsingør/Helsingborg, HH-guiden, udgives hvert år. Her markedsføres byerne som en stor og sammenhængende turistdestination.

Tre måder at forbedre O-ringen på

Konkurrenceneutral prissætning ved O-ringen

"Sveriges og Danmarks regeringer er enige om, at niveauet på færgetaksterne ved Helsingborg-Helsingør er som udgangspunkt bestemte for taksterne for vejtrafikken." proposition 1990/91:158

At færgeafgifterne skal være udgangspunkt for broafgifterne er skrevet i den folkeretslige bindende broaftale mellem Sverige og Danmark. Aftalen blev lavet på grund af en strid fra såvel svensk som dansk side, om at bibeholde flere alternativer til at tage over sundet. Argumenterne bag oprettelsen af broaftalen gælder endnu. Hvis det ikke respekteres, trues færgetrafikken.

I dag findes der tegn på en sådan udvikling, når det gælder dele af prissætningen på broforbindelsen. I dag findes der blandt andet mængderabat ved prissætningen på Øresundsbroen, som strider mod overenskomsten i broafta-

len. Rabatterne gælder især godstrafikken. Med hjælp af disse mængderabatter kan et transportfirma få helt op til 50 procent i rabat. Det er også muligt for flere transportfirmaer at gå sammen og få mængderabat, selvom de ikke når op på det nødvendige antal overfarter for at få rabat. Dette har resulteret i, at lastbiltrafikken over Øresundsbroen er øget kraftigt.

For at sikre O-ringens fremtid bør prissætningen for Øresundsbroen ske i overensstemmelse med aftalen mellem Sverige og Danmark.

Farvandsafgiften

Øresundsbrokonsortiets lån er garanteret af den svenske og danske stat. Takket være disse garantier får Øresundsbrokonsortiet højest mulige rating af det internationale kreditvurderingsinstitut Standard & Poors, og får dermed en vældig lav lånerente.

Ifølge EG-aftalen indebærer denne type af garantier i praksis, at konsortiet tager del i statsstøtten, hvilket ikke er tilladt,

hvis den statslige støtte til enkeltmandsvirksomheder eller organisationer fordrejer konkurrencen. Samtidig belastes færgeforbindelsen over sundet med farvandsafgifter.

Farvandsafgiften blev indført af den svenske regering gennem bestemmelsen om farvandsafgifter (1997:1121). I bestemmelsen står der, at det svenske Sjöfartsverket afgør niveauet på afgifterne og de har ansvar for dets inddrivelse. Ifølge § 2 i bestemmelsen om farvandsafgifter, kan visse fartøjer slippe for afgifter.

Bestemmelsen om farvandsafgifter gælder for færgetrafik mellem Helsingør og Helsingborg. Sjöfartsverket udfærdigede i december 2004 nye vejledninger om farvandsafgifter, som trådte i kraft den 1. januar 2005. Disse nye vejledninger indebar, at farvandsafgifterne for færgetrafik blev dyrere.

I 2005 blev farvandsafgifterne for færgetrafikken på HH-forbindelsen i alt på 24 millioner kroner. Farvandsafgift



Hvorfor skal den svenske stat subventionere Øresundsbroen - men opkræve afgifter fra færgetrafikken?

beregnes derimod ikke for trafikken på Øresundsforbindelsen. Ifølge Broaftalen skal færgetaksterne - og deri inkluderer farvandsafgifterne - være vejledende for prissætningen af trafikken over broen. Hvis det var sådan, ville der være konkurrenceneutralitet mellem broen og færgetrafikken over sundet. Desværre beregnes broafgifter ikke på denne måde - dermed er farvandsafgifterne en trussel mod færgetrafikken over sundet.

Konkurrencen skal ske på ens vilkår. En løsning er, at farvandsafgifterne til den svenske stat for færgeforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg fjernes.

Uden færgetrafikken ophører Øresundsregionen

Den mest alvorlige konsekvens af forringede vilkår for færgetrafikken er en skrumpet Øresundsregion. Forværrede transportmuligheder i den nordlige del af

Øresundsregionen forhindrer en fortsat udvikling. Taberne er ikke kun den nordlige del af Øresund, men hele regionen, og Danmark og Sverige som helhed.

Den dårlige forbindelse mellem Malmø og København var tidligere en hindring for udviklingen af en fremgangsrig Øresundsregion. Uden en kontinuerlig udvikling af færgetrafikken i nord risikerer dette problem i stedet at opstå på ny, men i den nordlige del af sundet. Det er derfor vigtigt for både Danmark og Sverige, at transportmulighederne over Øresund hele tiden udvikles og forbedres. Aftalen mellem Sverige og Danmark, som garanterer fortsat færgetrafik, skal respekteres.

En høj kvalitet og en høj frekvens på færgetrafikken er nemlig garant for at O-ringen kan fungere med en naturlig strøm af varer, tjenester og arbejdskraft. Infrastrukturen i sin helhed ville kraftigt forværres, hvis færgerne ikke sejlede. En god infrastruktur er derfor en forudsætning for en god vækst.

Øresundsregionen behøver trafikforbindelsen Helsingborg-Helsingør

1. En større region
2. Infrastruktur og vækst
3. Dobbeltså meget uddannelse og forskning
4. Dobbeltså stort arbejdsmarked
5. O-ringen - en strategisk beliggenhed
6. Sikrere forbindelser
7. 50 kilometer nærmere
8. Bedre miljø med kortere transport
9. To lande - en destination
10. Dobbeltså meget kultur og idræt