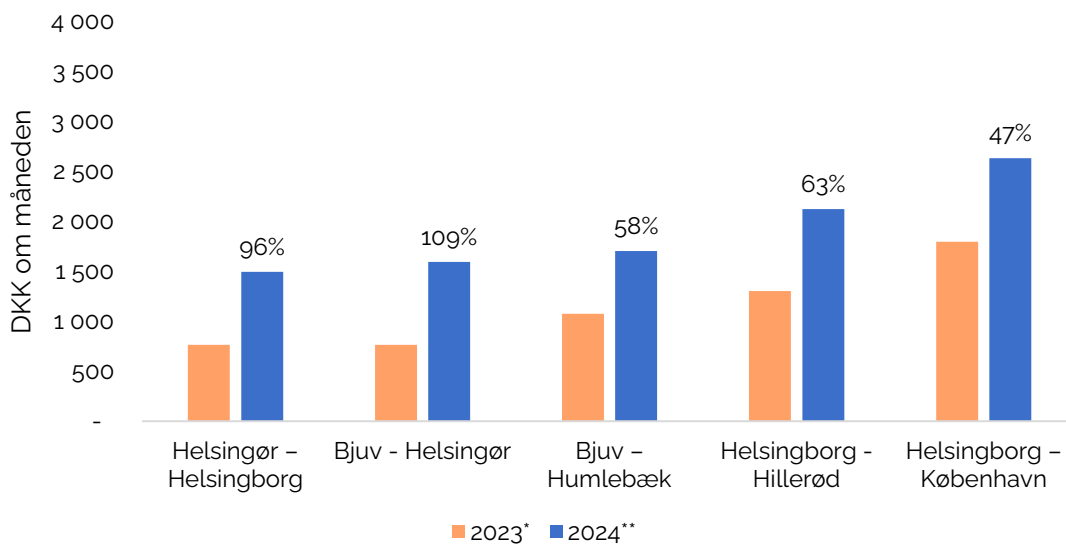


GREATER COPENHAGEN

Store økonomiske konsekvenser for pendlere med færgelinjen mellem Helsingør og Helsingborg

Molslinjen har opsagt det fælles billetsamarbejde med DSB og Skånetrafiken fra 2024, hvilket betyder at pendlere med Øresundslinjen, der også bruger bus/tog, fremover skal have op til tre pendlerkort. Det betyder store prisstigninger for de respektive pendlere, der kan medføre at flere vælger bilen til færgen eller i værste fald dropper at pendle.

Figur 1. Billetpriser for pendlere før og efter billetsamarbejdet forsvinder, ændring i pct.



Anm.: Valutakursen 0,65 DKK/SEK er benyttet til at udregne priserne for kollektiv transport. Det antages, at personer, der slutter eller starter deres rute i Helsingborg, har et byzonekort i Helsingborg. Den samme metode er benyttet for Helsingør. *Priserne er fra november 2023. **I priserne er der taget højde for takstændringer for DSB's pendlerkort fra 2024. Priserne er baseret på de respektive pendler omkostninger i helholdsvist DK, SV og gennem Øresundslinjen. Kilde: Rejsekort, Skånetrafik, DSB og Øresundslinjen (2023).

Figur 1 viser, hvilken økonomisk betydning nedlæggelse af billetsamarbejdet mellem Molslinjen, Skånetrafiken og DSB kommer til at have for en række pendlerruter, hvor færgen mellem Helsingborg og Helsingør indgår. Det fremgår, at alle de pågældende pendlere vil opleve en markant prisstigning i forbindelse med nedlægningen. Det fremgår ligeledes, at den største prisstigning, ift. den oprindelige pris, ses for de kortere ruter. Eks. stiger prisen mellem Bjuv og Helsingør med 109 pct., hvor prisen mellem Helsingborg og København stiger med 47 pct. En person, der arbejder i Helsingør Kommune, bor i Helsingborg og tjener 40.000 DKK/måned, vil opleve, at transportomkostningerne til og fra arbejde går fra at udgøre 2,8 pct. til 5,3 pct. af deres indkomst, hvilket må betragtes at være af betydelig karakter.

Skånetrafiken vurderer, at 500 – 800 personer anvender DSB/Skånetrafiken månedskort om dagen. De økonomiske konsekvenser for disse pendlere, kan medføre at flere arbejder hjemmefra eller undlader at pendle med Øresundslinjen i fremtiden, hvilket i værste fald er tabt arbejdskraft. 220 af disse pendlere arbejder i virksomheden Helsingør Kommune. Øgede transportomkostninger kan dermed potentielt have katastrofale konsekvenser for denne specifikke arbejdsplads.

GREATER COPENHAGEN

Fra hele det nordvestlige Skåne pendler i alt ca. 1.625 personer. Ca. halvdelen af de rejsende med færgerne mellem Helsingborg-Helsingør tager bilen. Incitamentet for at benytte offentlig transport i forbindelse med færgerne er således ikke stort nok for halvdelen af de eksisterende brugere af færgerne. Når incitamentet yderligere falder, må det formodes, at endnu færre benytter sig af at tage offentlig transport til færgerne, og i stedet vælger at tage bilen til færgerne.

Hvis personer uden månedskort, inkluderes i antal personer, som benytter DSB/Skånetrafiken, rejste i gennemsnit 2.124 personer om dagen i 2022. Alle, der benytter DSB/Skånetrafiken vil opleve en mere tidskrævende procedure, hvilket i værste fald kan mindske antallet af passagerer, der benytter Øresundslinjen.

Årsagen til Molslinjen opsiger samarbejdet er, at de ønsker at digitalisere Øresundsbilletten. DSB har meldt ud, at Rejsekortet vil blive digitaliseret i løbet af 2024.¹

Projektet "Et sammenhængende transportsystem i Greater Copenhagen" har tidligt identificeret behovet for at forenkle rejsen med den kollektive trafik, og behovet for at tilbyde billet til hele rejsen i Greater Copenhagen er en konkret anbefaling. I løbet af 2024 arbejder Greater Copenhagen for, at det nye digitale Rejsekort kan bruges i hele Skåne og til rejser til Bornholm med Skånetrafiken og gerne også med Molslinjen. Målet er en billet til hele togrejsen i Greater Copenhagen

Det er afgørende at styrke den grænseoverskridende mobilitet, i stedet for at hindre den. Den enkelte person skal nemt kunne tage et job, der hvor vedkommende bedst kan bruge deres evner og uddannelse, og der hvor virksomhederne har mest brug for dem, uanset om det er i Maribo eller Malmø. Dette vil bidrage til at styrke produktiviteten for virksomheder i vores storbyregion og hermed bidrage til Greater Copenhagens internationale konkurrenceevne. Pendlinger på tværs af Øresund ligger markant under den relative nationale indpendling til byer som for eksempel København og Stockholm. Derfor er det helt oplagt at arbejdsmarkedsindsatser i Greater Copenhagen har et Øresundsafsæt.

I én spørgeskemaundersøgelse udarbejdet på vegne af Greater Copenhagen fremgår det, at 74 pct. af Skåningerne finder en billigere pris forbundet med at rejse/pendle vigtig for deres beslutning om at pendle over sundet. En prisstigning for pendlere må således forventes at modarbejde den grænseoverskridende mobilitet. Hvis vi ønsker at få et bedre, mere fleksibelt arbejdsmarked på tværs af sundet, er det derfor afgørende, at der ikke skabes større barrierer.

¹ https://www.rejsekort.dk/da/Presse/Rejsekort- -Rejseplan-A_S-indgaar-aftale-om-Rejsekort-paa-mobilen