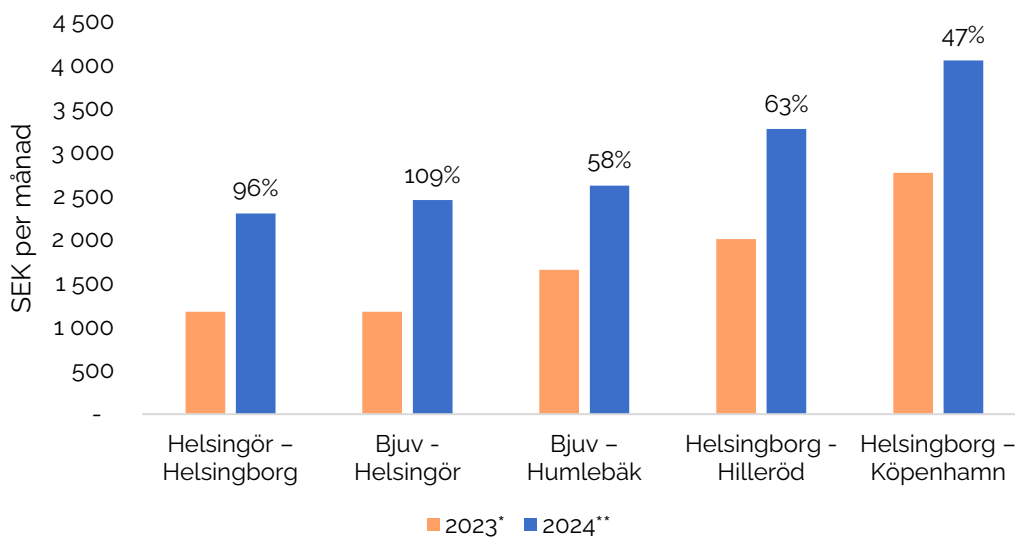


GREATER COPENHAGEN

Stora ekonomiska konsekvenser för pendlare på färjelinjen mellan Helsingborg och Helsingör.

Molslinjen har sagt upp det gemensamma biljettsamarbetet med DSB och Skånetrafiken från 2024, vilket innebär att pendlare på Öresundslinjen som även åker buss och/eller tåg, framöver kommer att behöva ha upp till tre pendlarkort. Detta innebär stora prisökningar för respektive pendlare, vilket kan leda till att fler väljer bilen framför färjan eller, i värsta fall, helt avstår från pendling.

Figur 1. Biljettpriser för pendlare före och efter att biljettsamarbetet försvinner, förändring i procent.



Notera: Växelkursen 0,65 DKK/SEK används för att beräkna priserna för kollektiv transport. Det förutsätts att personer som avslutar eller påbörjar sin resa i Helsingborg har ett stadszonskort i Helsingborg. Samma metod används för Helsingör. *Priserna är från november 2023. **Priserna tar hänsyn till prisförändringar för DSB:s pendlarkort från 2024. Priserna baseras på respektive pendlarkostnad i DK, SV och genom Öresundslinjen. Källa: Rejsekort, Skånetrafiken, DSB och Öresundslinjen (2023).

Figur 1 visar de ekonomiska konsekvenserna av att biljettsamarbetet mellan Molslinjen, Skånetrafiken och DSB avbryts för ett antal pendlingslinjer som inkluderar färjan mellan Helsingborg och Helsingör. Det förefaller som att alla de berörda pendlarna kommer att uppleva en betydande prisökning i samband med avbokningen. Det verkar också som att den största prisökningen, jämfört med det ursprungliga priset, blir för de kortare rutterna. Exempelvis ökar priset mellan Bjuv och Helsingör med 109 procent, medan priset mellan Helsingborg och Köpenhamn ökar med 47 procent. En person som arbetar i Helsingörs kommun, bor i Helsingborg och tjänar 40 000 DKK/månad kommer att uppleva att transportkostnaderna till och från arbetet ökar från 2,8 procent till 5,3 procent av inkomsten, vilket måste anses vara betydande.

Skånetrafiken uppskattar att 500 - 800 personer använder DSB/Skånetrafikens månadskort varje dag. De ekonomiska konsekvenserna för dessa pendlare kan leda till att fler arbetar hemifrån eller avstår från att pendla med Öresundslinjen i framtiden, vilket i värsta fall innebär förlorad arbetskraft. 220 av dessa pendlare arbetar för Helsingörs kommun. Ökade transportkostnader kan alltså potentiellt få katastrofala följder för just denna arbetsgivare.

GREATER COPENHAGEN

Totalt pendlar cirka 1 625 personer från hela nordvästra Skåne. Ungefär hälften av de som reser med färjan Helsingborg-Helsingör tar bilen. Incitamentet att använda kollektivtrafiken i anslutning till färjan är således inte tillräckligt högt för hälften av de innevarande färjeresenärerna. När incitamentet minskar ytterligare kan det antas att ännu färre kommer att åka kollektivt till färjan och i stället välja att köra bil till färjan.

Om personer utan månadskort inkluderas i antalet personer som använder DSB/Skånetrafiken, reser i genomsnitt 2 124 personer per dag (2022). Alla som använder DSB/Skånetrafiken kommer att uppleva en mer tidskrävande resa, vilket i värsta fall kan minska antalet passagerare som använder Öresundslinjen.

Anledningen till Molslinjens uppsägning är att de vill digitalisera Öresundsbiljetten. DSB har meddelat att Rejsekortet kommer att digitaliseras under 2024.¹

Projektet "Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen" har tidigt identifierat behovet av att förenkla kollektivtrafikresorna, och att erbjuda en enda biljett för hela resan i Greater Copenhagen är en konkret rekommendation. Under 2024 arbetar Greater Copenhagen för att säkerställa att det nya digitala Rejsekortet kan användas i hela Skåne och för resor till Bornholm med Skånetrafiken och helst också med Molslinjen. Målet är en biljett för hela tågresan i Greater Copenhagen.

Det är avgörande att stärka den gränsöverskridande mobiliteten i stället för att hindra den. Individer ska enkelt kunna ta ett jobb där de bäst kan använda sin kompetens och utbildning och där företagen behöver dem mest, oavsett om det är i Maribo eller Malmö. Detta bidrar till att stärka produktiviteten hos företagen i vår storstadsregion och därmed också till Greater Copenhagens internationella konkurrenskraft. Pendlingen över Öresund är betydligt lägre än den relativa nationella pendlingen till städer som Köpenhamn och Stockholm. Därför är det självklart att arbetsmarknadsinitiativ i Greater Copenhagen har ett Öresundsperspektiv.

I en undersökning som genomförts på uppdrag av Greater Copenhagen anser 74 procent av skåningarna att en lägre kostnad i samband med resa/pendling är viktigt för deras beslut att pendla över sundet. En ökad kostnad kan således förväntas motverka den gränsöverskridande mobiliteten. Om vi vill ha en bättre och mer flexibel arbetsmarknad över Öresund är det därför avgörande att inga stora hinder skapas.

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