



PRODUKTIVITETSGEVINSTER FOR GREATER COPENHAGEN

VED NEDBRYDNING AF GRÆNSEHINDRINGER
PÅ TVÆRS AF ØRESUND

APRIL 2024

GREATER
CoPENHAGEN

INDHOLDSFORTEGNELSE

Executive Summary	3
Øresundspendling frem til i dag.....	4
Fremtidens arbejdsmarked.....	6
Fremtidens mobilitet	10
Litteraturliste.....	13

GREATER
CoPENHAGEN

EXECUTIVE SUMMARY

I Greater Copenhagen arbejder vi målrettet på at nedbryde grænsehindringer, der gør det mindre attraktivt at arbejde og rekruttere på tværs af Øresund. En mere åben adgang til et bredere jobmarked giver arbejdsgivere mulighed for at tiltrække de mest kvalificerede og dermed produktive medarbejdere. Produktive medarbejdere bidrager til effektivitet og vækst på vores arbejdspladser, hvilket i sidste ende gavner vores samfundsøkonomi.

I denne rapport sammenligner vi pendlingsmønstre for øresundspendlere med pendlingsmønstre for pendlere internt i henholdsvis den danske og den svenske del af Greater Copenhagen. Rapporten viser, at der er væsentligt mindre øresundspendling i forhold til det samlede potentiale, og at det uforløste potentiale kan tilskrives forskellige grænsehindringer. Grænsehindringer dækker over alt fra uigennemsigthed på arbejdsmarkedet til kulturelle, sproglige, økonomiske, tidsmæssige og juridiske hindringer, som er med til at gøre øresundspendling besværligt eller i værste fald umuligt.

Hvis Greater Copenhagen udgjorde et samlet land, hvor de eneste hindringer forbundet med øresundspendling var relateret til rejsetid, ville op imod 95.000 personer dagligt pendle over Øresund. Når man holder dette tal op imod det faktiske pendlertal, er arbejdsmarkedet mellem Danmark og Sverige kun ca. 17 pct. integreret. Hvis rejsetiden over Øresund reduceres, f.eks. som følge af en ny fast forbindelse, forventes det at kunne styrke arbejdsmarkedsintegrationen yderligere.

Rapporten konkluderer, at vi vil opnå et væsentligt mere produktivt arbejdsmarked i Greater Copenhagen uden grænsehindringer, hvilket i sidste ende kan omsættes til en større samfundsgevinst. Effekten ved et mere produktivt arbejdsmarked kan indfanges i såkaldte produktivitetsevninger. I denne rapport har vi beregnet produktivitetseffekter for fire scenarier:

- Et fuldt integreret arbejdsmarked, hvor Greater Copenhagen er et samlet land, forventes at kunne føre til en årlig gevinst på 6,8 mia. DKK for hele Greater Copenhagen. Samlet set resulterer det i en årlig skatteindtægt på 3,0 mia. DKK.
- Tværnationale arbejdsmarkedstiltag, eks. en revideret Øresundsaf tale, forventes samlet at kunne føre til en årlig gevinst på 1,3 mia. DKK for hele Greater Copenhagen. Samlet set resulterer det i en årlig skatteindtægt på 0,6 mia. DKK.
- Etablering af nye faste forbindelser, en metro mellem København og Malmø og en tunnel mellem Helsingør og Helsingborg, forventes at kunne føre til en årlig gevinst på 6,9 mia. DKK for hele Greater Copenhagen. Samlet set resulterer det i en årlig skatteindtægt på 3,0 mia. DKK.
- Indførelse af ID-kontrol med transportøransvar, der forlænger rejsetiden med 30 min over Øresundsbroen, forventes at kunne føre til et årligt tab på 4,9 mia. DKK for hele Greater Copenhagen. Samlet set resulterer det i et årligt skattetaab på 2,2 mia. DKK.



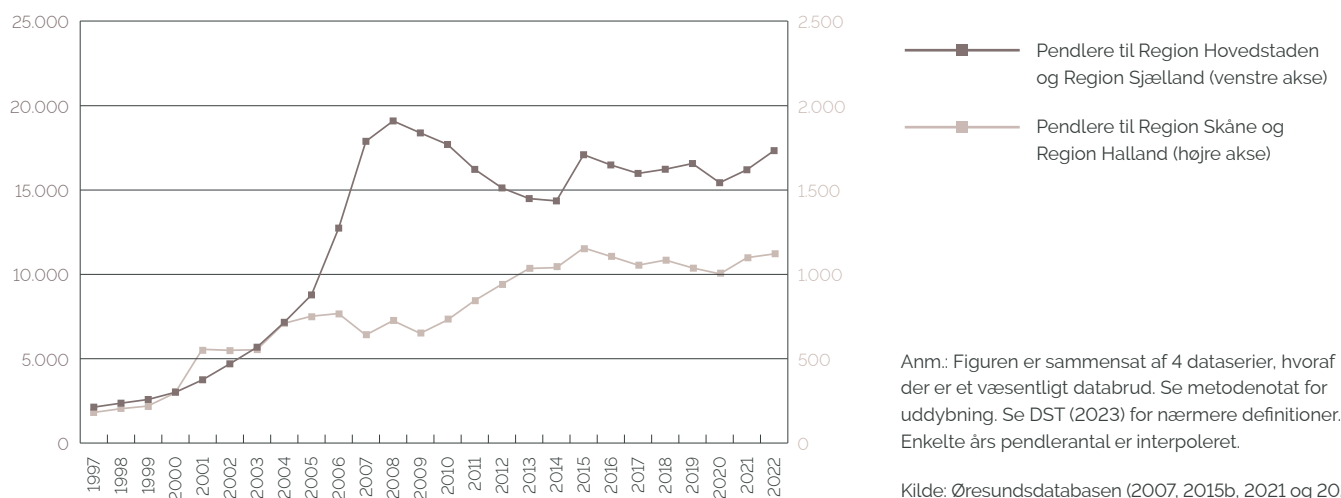
1. ØRESUNDSPENDLING FREM TIL IDAG: ET STORT UFORLØST POTENTIALE

Siden 1997 har åbningen af Øresundsbroen, indførelsen af Øresundsaf-talen og finanskrisen været de faktorer, der har haft størst indflydelse på antallet af øresundspendlere. Øresundspendlere foretrækker at arbejde tæt ved grænseovergangene, Øresundsbroen og Øresundslinjen. Grænsehindrenger har afgørende betydning for antallet af øresundspendlere. Det er derfor vigtigt, at de nedbrydes, hvis vi ønsker et mere integreret arbejdsmarked i fremtiden.

Siden 1997 er antallet af grænsependlere over Øresund steget markant (jf. figur 1). Øresundsbroens åbning i 2000 markerede et vendepunkt, der gjorde det markant nemmere at pendle på tværs af den dansk-svenske grænse. Det var dog først efter indførelsen af Øresundsaf-talen¹ i 2003, at antallet af pendlere for alvor steg. Pendlerantallet steg herefter kontinuerligt frem til 2008, der har været det foreløbige toppunkt. I 2008 pendlede 19.800 personer over Øresund, primært fra Sverige til Danmark.

Finanskrisen er hovedårsagen til, at antallet af pendlere begyndte at falde efter 2008. Krisen resulterede i et meget usikkert arbejdsmarked, hvor konkurrencen om jobbene var hård. Den faldende udvikling blandt øresundspendlere var dermed i høj grad et udtryk for en generel tendens på arbejdsmarkedet.

Figur 1. Antal daglige øresundspendlere i Greater Copenhagen fra 1997-2022



¹ Læs mere om Øresundsaf-talen i kapitel 2.1

København, Tårnby, Helsingør, Malmø og Gladsaxe er de mest populære kommuner for øresundspendlere at arbejde i

Antallet af øresundspendlere faldt efter finanskrisen frem til 2014, hvorefter antallet har ligget rimelig stabilt frem til i dag. De seneste pendlerdata for 3. kvartal 2022 viser, at 18.400 personer pendler over Øresund (jf. figur 1). Størstedelen heraf, 94 pct., pendler fra Sverige til Danmark.

I figur 2 fremgår det, at øresundspendlerne primært arbejder i kommuner, der er placeret tæt på den dansk-svenske grænse. De mest populære kommuner for øresundspendlere er København (7.600), Tårnby (2.500), Helsingør (750), Malmø (690) og Gladsaxe (620). De mest populære kommuner er placeret i nærheden af tog, færge eller motorveje, der fører til Øresundsbroen eller Øresundslinjen.

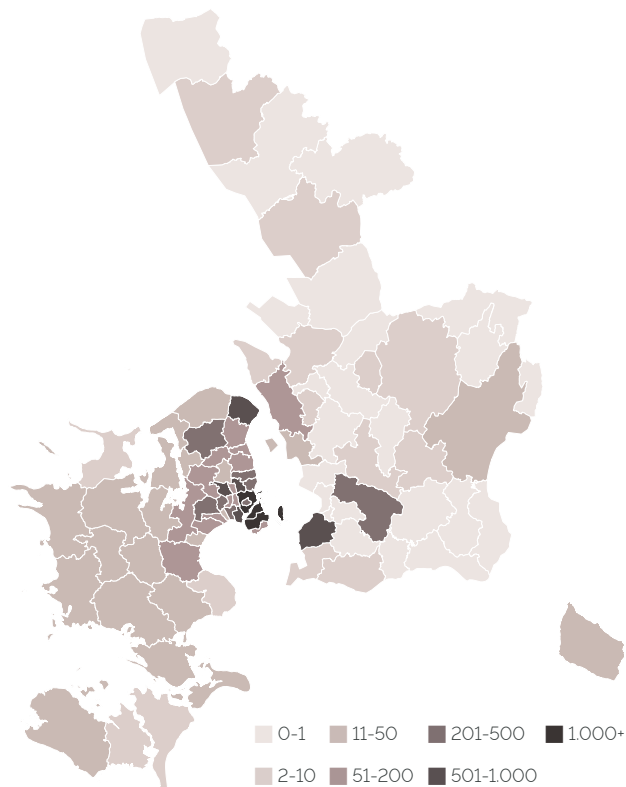
Grænsehindringer skal nedbrydes for at opnå et mere integreret arbejdsmarked på tværs af Øresund

Antallet af personer, der pendler over Øresund, er lavt sammenlignet med antallet af pendlere mellem danske kommuner og tilsvarende mellem svenske kommuner. Grænsehindringer er årsagen til, at øresundspendlingen ikke følger samme tendens som pendling internt i landene. Grænsehindringer kan dække alt fra uigennemsigthed på arbejdsmarkedet til kulturelle, sproglige, økonomiske, tidsmæssige og juridiske hindringer, der gør det besværligt og i værste fald umuligt at pendle over Øresund.

En nylig spørgeskemaundersøgelse blandt 1.000 personer bosiddende i Greater Copenhagen har bekræftet, at grænsehindringer spiller en afgørende rolle for, at de ikke søger jobs på den anden side af sundet. Af de adspurgte angav 50 pct., at de undlader at pendle over Øresund på grund af tidsmæssige barrierer, mens ca. 30 pct. nævnte økonomiske hindringer, og ca. 20 pct. pegede på sprogbarrierer som den primære årsag. Yderligere 20 pct. fandt processen for komplekse.²

Hvis Greater Copenhagen udgjorde et samlet land, hvor de eneste hindringer forbundet med øresundspendling var relateret til rejsetid, ville op imod 95.000 personer pendle over Øresund, heraf ca. 79.000 fra Sverige til Danmark og ca. 17.000 fra Danmark til Sverige.³ Når man holder disse tal op imod det faktiske pendlertal, er integrationen fra Danmark til Sverige på nuværende tidspunkt ca. 8,0 pct.

Figur 2. Antal arbejdspendlere bosat på den anden side af Øresund (2022), fordelt på kommune



Anm.: Antallet af grænsependlere er opgjort for 3. kvartal 2022. Oplysningerne findes for 46 danske kommuner i Region Hovedstaden og Region Sjælland og 39 kommuner i Region Skåne og Region Halland.

Kilde: Øresundsdata-basen (2022).

og 18,6 pct. fra Sverige til Danmark. Hvis rejsetiden over Øresund forkortes, f.eks. som følge af en ny fast forbindelse, kan det styrke arbejdsmarkedsintegrationen yderligere.

Greater Copenhagen uden grænsehindringer er et utopisk scenarie, der ikke er muligt at realisere i praksis. Det er imidlertid muligt at nedbryde mange af hindringerne. Hvis vi nedbryder hindringer, vil det gøre det lettere at pendle, og dermed at tiltrække den mest kvalificerede arbejdskraft. I denne rapport vil effekten af konkrete arbejdsmarkeds- og infrastrukturtiltag blive belyst, alle med det fælles formål at nedbryde grænsehindringer for at skabe et mere integreret arbejdsmarked på tværs af den dansk-svenske grænse.

² Greater Copenhagen (2023)

³ Se metodenotat for beskrivelse af beregninger.



2. FREMTIDENS ARBEJDSMARKED: STORE SAMFUNDSØKONOMISKE GEVINSTER VED ET FULDT INTEGRERET ARBEJDSMARKED

Uden grænsehindre kan vi opnå et langt mere produktivt arbejdsmarked, hvilket i sidste ende gavner vores samfundsøkonomi. I denne rapport beregner vi, hvilken betydning færre grænsehindre har for Greater Copenhagens samfundsøkonomi gennem produktivtetsgevinster. Ved et fuldt integreret arbejdsmarked vil Greater Copenhagen opnå en årlig gevinst på 6,8 mia. DKK.

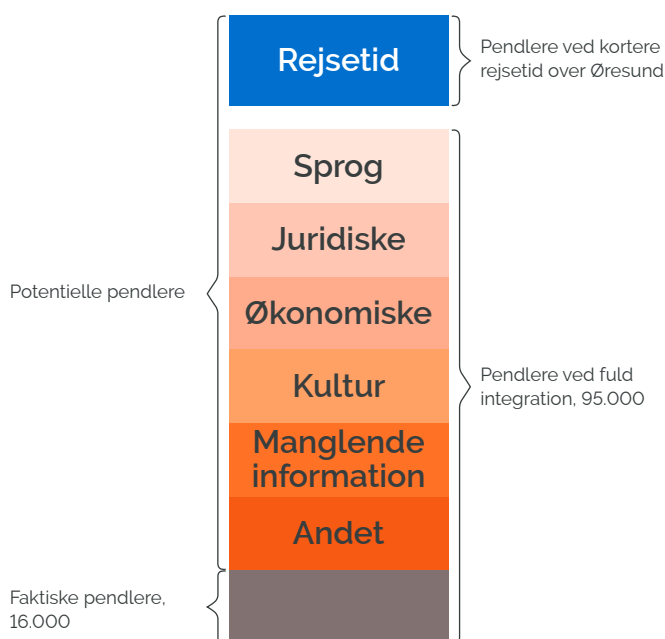
I Greater Copenhagen arbejder vi målrettet på at nedbryde grænsehindre, der gør det mindre attraktivt at arbejde og rekruttere på tværs af Øresund. En mere åben adgang til et bredere jobmarked giver arbejdsgivere mulighed for at tiltrække de mest kvalificerede og dermed produktive medarbejdere. Produktive medarbejdere bidrager til effektivitet og vækst på vores arbejdspladser, hvilket i sidste ende gavner samfundsøkonomien.

Der eksisterer mange forskellige grænsehindre i regionen, herunder bl.a. økonomiske, juridiske, sproglige og kulturelle. Kombinationen af alle grænsehindre resulterer i langt mindre pendling over Øresund sammenlignet med pendling internt i Danmark og Sverige. Hvis alle disse hindringer ikke var til stede, ville vi opnå et mere produktivt arbejdsmarked i Greater Copenhagen, hvilket i sidste ende kan omsættes til en større samfundsgevinst. Effekten af et mere produktivt arbejdsmarked kan indfanges i såkaldte produktivtetsgevinster. Produktivtetsgevinsterne er i denne analyse direkte oversat til gevinster på det kommunale BNP.

Vi har beregnet produktivtetsgevinster for fire forskellige scenarier. Det første scenarie, et fuldt integreret arbejdsmarked, indfanger den gevinst, Greater Copenhagen ville opnå, hvis regionen udgjorde et samlet land. I dette tilfælde er de tilbageværende hindringer alene relateret til rejsetid. Antallet af pendlere ved fuld integration udgør de faktiske pendlere, der er angivet med den grå farve, sammenlagt med de potentielle pendlere angivet med de

orangetonede farver, jf. figur 3. Kapitel 3 belyser effekter ved ændret rejsetid, der er angivet med den blå farve.

Figur 3. Grænsehindre forbundet med at pendle over Øresund



Anm.: Pendlertal er fra 2015 og baseret på pendlertal fra Øresundsdata-basen (2015a). Se metodenotat for årsagsforklaring.

Kilde: Greater Copenhagen figur.

HVORDAN ER PRODUKTIVITETS-EFFEKTERNE BEREGNET?

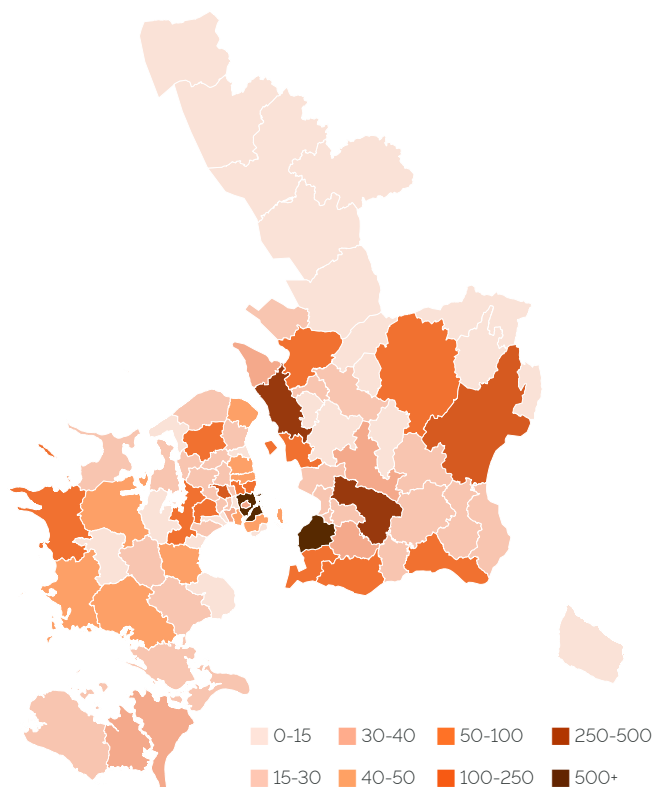
Beregningerne tager udgangspunkt i metoden benyttet i *Produktivitetseffekter ved øget arbejdsmarkedsintegration i Øresundsregionen* udarbejdet i et samarbejde mellem Københavns Kommune og Højbjerg Brauer Schultz i december 2019.

Beregningerne består af fire trin:

- I. *Estimation af antallet af pendlere.* Estimation af forventet pendling til og fra hver enkelt kommune. Den dansk-svenske grænses betydning for pendlerantallet estimeres.
- II. *Tæthed.* Beregning af tætheden for hver bopælskommune, hvor grænsehindringerne er omregnet til tidsækvivalenter, der indgår i rejseomkostningerne.
- III. *Agglomerationseffekter.* Beregning af tæthedens effekt på produktiviteten med udgangspunkt i det kommunale BNP.
- IV. *Virkning på de offentlige finanser.* Skatetrykket af BNP benyttes til at omregne agglomerationseffekterne til virkning på de offentlige finanser.

Se metodenotat for uddybning af de enkelte trin.

Figur 4. Produktivetsgevinster, fordelt på kommune, mio. DKK pr. år. Fuldt integreret arbejdsmarked på tværs af Øresund



Anm.: Effekter er beregnet ud fra data fra Øresundsdata-basen, DST & SCB. Beløb er angivet i 2021 tal. Se metodenotat for nærmere detaljer.

Kilde: Greater Copenhagen figur.

Produktivetsgevinsterne ved et fuldt integreret arbejdsmarked er illustreret i figur 4. Et fuldt integreret arbejdsmarked forventes at kunne føre til en årlig gevinst på 6,8 mia. DKK for hele Greater Copenhagen, hvoraf 3,6 mia. DKK forventes at tilkomme den svenske del af Greater Copenhagen, og 3,1 mia. DKK den danske. Disse gevinster kan oversættes til virkningen på de offentlige finanser, hvilket samlet set resulterer i årlige skatteindtægter på 3,0 mia. DKK.

Malmø og København forventes at opnå de største gevinster, primært på grund af deres geografiske nærhed til Øresundsbroen og deres store økonomiske aktivitet i forhold til andre kommuner i Greater Copenhagen. Malmø forventes at opnå den største produktivetsgevinst, da det største jobmarked i Greater Copenhagen ligger på den danske side.





2.1: ARBEJDSMARKEDSTILTAG KAN BIDRAGE TIL AT NEDBRYDE GRÆNSEHINDRINGER

En revideret Øresundsaf tale, tværnationale jobmesser og jobportaler er eksempler på arbejdsmarkedstiltag, der alle kan være med til at nedbryde grænsehindre og dermed gøre det dansk-svenske arbejdsmarked mere integreret. I denne rapport forventes arbejdsmarkedstiltag samlet at kunne bidrage med en årlig gevinst på 1,3 mia. DKK for hele Greater Copenhagen.

For at øge produktiviteten i Greater Copenhagen er det oplagt at kigge nærmere på ændringer i den dansk-svenske Øresundsaf tale og jobrekrutteringstiltag på tværs af Øresund. Jobrekrutteringstiltag kan f.eks. være øget oplysning om jobmuligheder for jobsøgende på den anden side af Øresund. Nedenfor beskrives en række eksempler på arbejdsmarkedstiltag.

En revideret Øresundsaf tale vil skabe mindre administration

Mens det er almindeligt at betale skat i både bopæls- og arbejdslandet, når man arbejder og bor i samme land, bliver dette mere komplekst, når man krydser landegrænser. Øresundsaf talen søger at imødekomme denne udfordring ved at fastsætte, at man kun skal betale skat i arbejdslandet, mens bopælslandet modtager kompensation gennem en udligningsordning. Dette har gjort pendling over Øresund mere attraktivt.⁴

Der er imidlertid dele af den eksisterende af tale, som ikke afspejler nutidens arbejdsmarked, hvilket gør det mindre attraktivt at arbejde på tværs af Øresund. Et eksempel herpå er, at ens skattepligt i arbejdslandet er forudsat af, at mindst halvdelen af arbejdstiden tilbringes der i løbet af en tremåneders periode. Et andet eksempel er, at offentligt ansattes skatteforhold ikke er ligestillet med privatansattes, ligesom at pensionsindbetalinger behandles forskelligt af danske og svenske myndigheder, hvilket kan føre til uforudsete beskatningskonsekvenser.

En revideret Øresundsaf tale vil give mindre administration og større klarhed om skatteforholdene, hvilket vil lette arbejdsgivers administrative byrde og skabe øget forudsigelighed for den enkelte pendler. En revideret Øresundsaf tale vil dermed både gøre det mere attraktivt at være øresundspendler og at rekruttere arbejdskraft på tværs af Øresund.⁵

⁴ Grænsegængeraf tale (2003)

⁵ Skatteudvalget (2023)

Jobmesser og tværnationale partnerskaber styrker kendskabsgraden

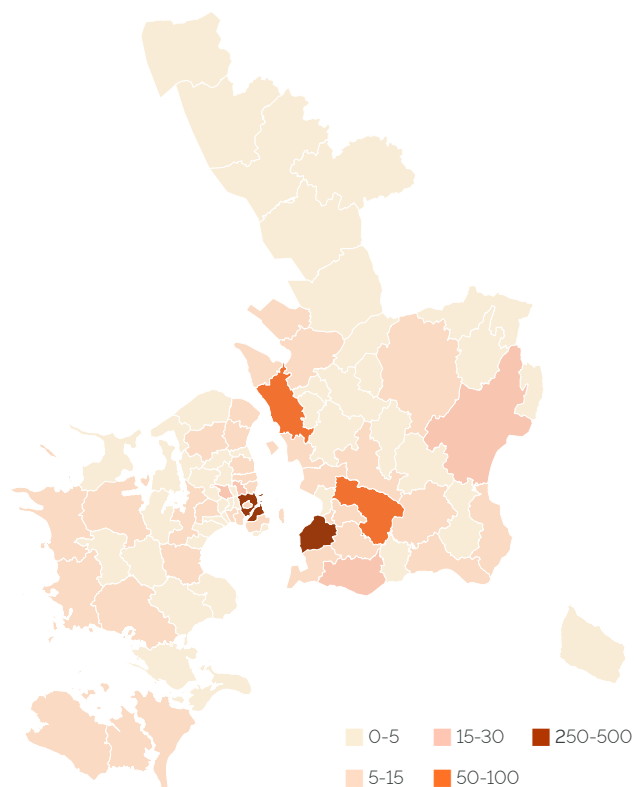
Nationale jobsøgningsportaler er de mest benyttede platforme til at rekruttere medarbejdere og finde jobs. Jobsøgende i regionen er dermed ikke bekendt med alle deres jobmuligheder. Det betyder, at arbejdsgivere ikke modtager ansøgninger fra kandidater bosiddende på den anden side af Øresund, fordi de jobsøgende ikke er informerede om deres muligheder. Dette gør, at arbejdsgiverne får et mindre rekrutteringsgrundlag, hvilket i værste fald kan betyde, at jobbet ikke bliver besat.

Hyppige tværnationale jobmesser udgør et effektivt redskab til at informere om jobmuligheder på tværs af Øresund. På nuværende tidspunkt arrangerer Greater Copenhagen i samarbejde med forskellige partnere to årlige jobmesser med fokus på at rekruttere ledige fra Sverige til danske arbejdspladser og omvendt, hvilket samlet har tiltrukket 4.600 jobsøgende. Jobmesserne afholdes fysisk i områder tæt på potentielle arbejdspladser, såsom Malmø eller Tårnby.⁶

Rekrutteringstiltag i tværnationale partnerskaber kan være afgørende for at skabe bevidsthed om jobmuligheder på den anden side af sundet. Partnerskaberne kan eksempelvis involvere relevante jobcentre, kommuner, styrelser og ministerier.



Figur 5. Produktivetsgevinster, fordelt på kommune, mio. DKK pr. år. Tværnationale arbejdsmarkedstiltag



Anm.: Effekter er beregnet ud fra data fra Øresundsdatabase, DST & SCB. Beløb er angivet i 2021 tal. Se metodenotat for nærmere detaljer.

Kilde: Greater Copenhagen figur.

Vi har beregnet produktivetsgevinster for et scenarie, hvor tværnationale arbejdsmarkedstiltag indføres. I scenariet antages det, at arbejdsmarkedstiltag vil føre til, at grænsehindringerne mindskes med 25 pct. I dette scenarie er rejsetiden forbundet med at pendle over Øresund ikke ændret.

Produktivetsgevinster ved tværnationale arbejdsmarkedstiltag fremgår af figur 5. Tværnationale arbejdsmarkedstiltag forventes at kunne føre til en årlig gevinst på 1,3 mia. DKK for hele Greater Copenhagen, hvoraf 0,8 mia. DKK forventes at kunne tilkomme den svenske del, og 0,5 mia. DKK den danske. Disse gevinster er også oversat til virkningen på de offentlige finanser, hvilket samlet set resulterer i en årlig skatteindtægt på 0,6 mia. DKK.

Malmø og København forventes at opnå de største gevinster, primært på grund af deres geografiske nærhed til Øresundsbroen og deres store økonomiske aktivitet i forhold til andre kommuner i Greater Copenhagen.

⁶ Greater Copenhagen (2024)



3. FREMTIDENS MOBILITET: ØGET MOBILITET SPILLER EN AFGØRENDE ROLLE FOR ET INTEGRERET ARBEJDSMARKED

God mobilitet er en forudsætning for, at arbejdstagere kan tage arbejde der, hvor de bedste jobmuligheder er, men også for at det kan foregå på en effektiv måde. Vi kigger nærmere på, hvilken betydning øget mobilitet har for et integreret arbejdsmarked.

Når man rejser mellem Danmark og Sverige, kan man enten tage Øresundslinjen, en færge, der sejler mellem Helsingør og Helsingborg, eller benytte Øresundsbroen, den eneste eksisterende faste forbindelse. Man kan både tage bil, bus eller tog over Øresundsbroen. Forskellige transportruter og -midler spiller en afgørende rolle for, hvor godt forbundet Sverige og Danmark er, og dermed også hvor tilgængeligt det er at arbejde på den anden side af sundet.

I Greater Copenhagen arbejder vi for at øge mobiliteten på arbejdsmarkedet på tværs af vores metropolregion. God mobilitet er en forudsætning for, at arbejdstagere kan tage arbejde, hvor de bedste jobmuligheder er, men også for at det kan foregå på en effektiv måde. Arbejdsmarkedsmobiliteten kan forbedres ved at opstille ny infrastruktur eller optimere den eksisterende infrastruktur. En styrket mobilitet over Øresund gør arbejdsmarkedet på den anden side mere tilgængeligt, både ud fra et økonomisk perspektiv, f.eks. i form af billigere togbilletter, men også ud fra et tidsperspektiv. Hvis vi optimerer mobiliteten over Øresund, vil vi kunne opnå et mere integreret arbejdsmarked, der i sidste ende bidrager til at øge væksten i Greater Copenhagen.

HVILKE TRANSPORTMIDLER BENYTTES ØRESUNDSPENDLERNE, OG HVOR TILGÆNGELIGE ER DE?

Øresundslinjen benyttes af 5 pct. af øresundspendlerne. Man kan både tage færgen gående, med cykel og i bil. Selve færgeturen tager 20 minutter, og den afgår hver halve time.

Biltransport over Øresundsbroen benyttes af 25 pct. af øresundspendlerne. Bilturen tager 20 minutter fra kyst til kyst, og man har mulighed for fleksibel pendling.

Øresundstoget er det mest benyttede transportmiddel for øresundspendlerne (70 pct.). Rejsetiden mellem de to grænsestationer, Hyllie og Københavns Lufthavn, kan tage helt ned til 11 minutter i myldretiden, og toget afgår op til 6 gange i timen. Togpendlingen er den rejseform, som har oplevet størst vækst i pendlerantal i de seneste år.⁷

⁷ Øresundsindeks (2024) og Rejsetiden er fundet ved opslag på Google Maps, Skånetrafiken, Øresundslinjen og Øresundsbroen ved en forventet ankomsttid kl. 9 tirsdag d. 12 marts 2024

3.1: NYE FASTE FORBINDELSER OVER ØRESUND KAN FØRE TIL STORE SAMFUNDSØKONOMISKE GEVINSTER

En metro mellem København og Malmø og en tunnel mellem Helsingør og Helsingborg er eksempler på infrastrukturtiltag, der kan være med til at gøre det mere attraktivt at være øresundspendler. I denne rapport forventes etablering af de nye faste forbindelser at kunne bidrage med en årlig produktivitetsevinst på 6,9 mia. DKK for hele Greater Copenhagen.

For at øge produktiviteten i Greater Copenhagen er det oplagt at kigge nærmere på etableringen af flere faste forbindelser over Øresund. På nuværende tidspunkt eksisterer der kun én fast forbindelse over Øresund (Øresundsbroen), som kan suppleres med en Øresundsmetro fra København til Malmø og en tunnel mellem Helsingborg og Helsingør.

En metrolinje fra København til Malmø kan erstatte dele af pendlingen med Øresundstoget. Etableringen af denne metrolinje mindsker rejsetiden med 20 minutter mellem Malmø Centralstation og Københavns Hovedbanegård, og visionen er, at afgangene skal gå hvert 90. sekund. Den kortere rejsetid mellem Sverige og Danmark vil øge antallet af indbyggere, der kan tilgå hinanden inden for en time, fra 1,3 til 2,3 millioner. Tilsvarende øges antallet af arbejdspladser, man kan nå, fra 0,8 millioner til 1,3 millioner arbejdspladser.⁸

En vej- og togtunnel mellem Helsingør og Helsingborg kan erstatte den eksisterende færgerute med Øresundslinjen. Vejdirektoratet og Trafikverket offentliggjorde i 2021 en fælles strategisk analyse af denne faste forbindelse. Forventningen er, at en tunnel mellem Helsingør og Helsingborg vil reducere rejsetiden fra 49 minutter til 25 minutter i bil og lidt mindre i tog, når ventetiden ved færgerne medregnes. Visionen fra Helsingborg Kommune er, at der skal være mindst fire afgangene i timen. Den kollektive transport bliver også forbedret af bedre infrastruktur. De fleste af togene fortsætter til Halmstad/Göteborg eller Hässleholm/Kristianstad, hvilket yderligere forbedrer mobiliteten for pendlere med tog, der er bosat i Danmark og som skal pendle længere ind i Sverige.⁹

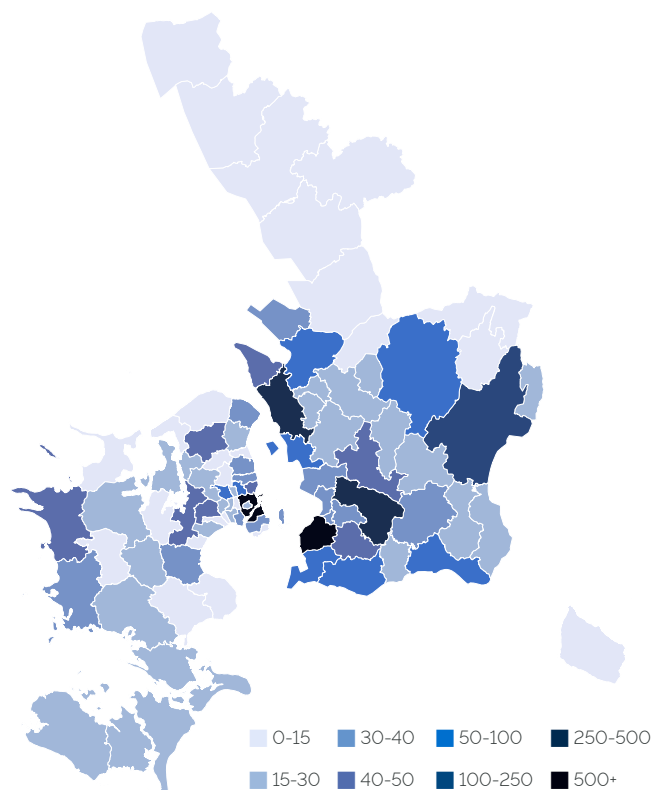
Vi har beregnet produktivitetsevinstene for et scenarie, hvor en metro mellem København og Malmø og en tunnel mellem Helsingør og Helsingborg etableres. I scenariet antages det, at Øresundsmetroen vil føre til 20 minutters mindre rejsetid for de pendlere, hvis hurtigste rute er over Øresundsbroen. Det antages yderligere, at tunnelen mellem Helsingør og Helsingborg vil føre til 25 minutters mindre rejsetid for de pendlere, hvis hurtigste rute er ved brug af Øresundslinjen. I dette scenarie er der ikke ændret på de resterende grænsehindre forbundet med at pendle over Øresund. De to ruters produktivitetsevinst er sammenlagt.

Produktivitetsevinstene, der kan opnås ved at etablere en metro og en tunnel mellem Helsingør og Helsingborg over

Øresund, fremgår af figur 6. Samlet set forventes de to nye faste forbindelser at kunne føre til en årlig gevinst på 6,9 mia. DKK i hele Greater Copenhagen, hvoraf 4,7 mia. DKK forventes at tilkomme den svenske del og 2,2 mia. DKK den danske. Effekterne er omregnet til virkning på de offentlige finanser, hvilket samlet giver 3,0 mia. DKK årligt i skatteindtægter.

Hovedparten af effekten forventes at komme fra metroen, da metroen er den hurtigste rute over Øresund for langt de fleste. Malmø er den kommune, som forventes at opnå den største produktivitetsevinst ved etablering af en metro. Det skyldes, at Malmø geografisk ligger tæt på metroen, de samlede grænsehindre over Øresund er mindre fra Sverige til Danmark, og at kommunen har den største økonomiske aktivitet i Skåne.

Figur 6. Produktivitetsevinst, fordelt på kommune, mio. DKK pr. år. Øresundsmetro og tunnel mellem Helsingør og Helsingborg



Anm.: Effekter er beregnet ud fra data fra Øresundsdata-basen, DST & SCB. Beløb er angivet i 2021 tal. Se metodenotat for nærmere detaljer.

Kilde: Greater Copenhagen figur.

⁸ Malmø stad og Københavns Kommune (2024)

⁹ HH-gruppen (2024)

Ved etablering af en tunnel mellem Helsingør og Helsingborg vil Helsingborg være den kommune, der vil opleve den største produktivetsgevinst, hvilket skyldes, at kommunen geografisk ligger tæt på, hvor tunnelen placeres, de

samlede grænsehindringer over Øresund er mindre fra Sverige til Danmark, og at Helsingborg har den største økonomiske aktivitet blandt de omkringliggende kommuner.

3.2: ID-KONTROL MED TRANSPORTØRANSVAR VIL HAVE STORE ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR GREATER COPENHAGEN

ID-kontrol med transportøransvar gør det mere besværligt at være øresundspendler. Ifølge denne rapport forventes ID-kontrollen at kunne føre til et årligt produktivitetstab på 4,9 mia. DKK for hele Greater Copenhagen.

Siden den 12. november 2015 har der været indsat forskellige typer af grænsekontrol på tværs af Øresund, hvilket i høj grad har medført forlænget rejsetid. Grænsekontrollen mellem Danmark og Sverige startede som grænsekontrol ved de indre grænser, som primært blev varetaget af det svenske politi ved ankomst til Sverige ved betalingsanlægget på Lernacken ved Øresundsbroen og ved togstationen i Hyllie og Helsingborg Havn. I perioder udførte dansk politi dog også tilsvarende kontrol. Primo 2016 blev en mere omfattende kontrol, ID-kontrol med transportøransvar, indført. ID-kontrollen medførte, at transportørerne skulle kontrollere ID inden passagerne steg ombord på tog, bus eller færge. Den 4. maj 2017 blev ID-kontrollen med transportøransvar ophævet. Grænsekontrol ved de indre grænser er fortsat aktiv.¹⁰

ID-kontrol med transportøransvar kan påvirke pendlingen direkte gennem øget rejsetid, flere togsift, færre togaftange, flere forsinkelser og øget trængsel. Derudover vil rejsende fra Region Hovedstaden blive påvirket af øget trængsel og færre togaftange, hvor specielt Københavns Lufthavn påvirkes, da det er her kontrollen vil finde sted. ID-kontrollen resulterede i, at rejseløbet mellem Københavns Hovedbanegård og Malmø Centralstation steg fra 35 minutter til enten 55 eller 75 minutter. Den præcise forsinkelsestid afhæng af, hvorvidt man blev forhindret i at nå sit næste tog ved togsift.¹¹

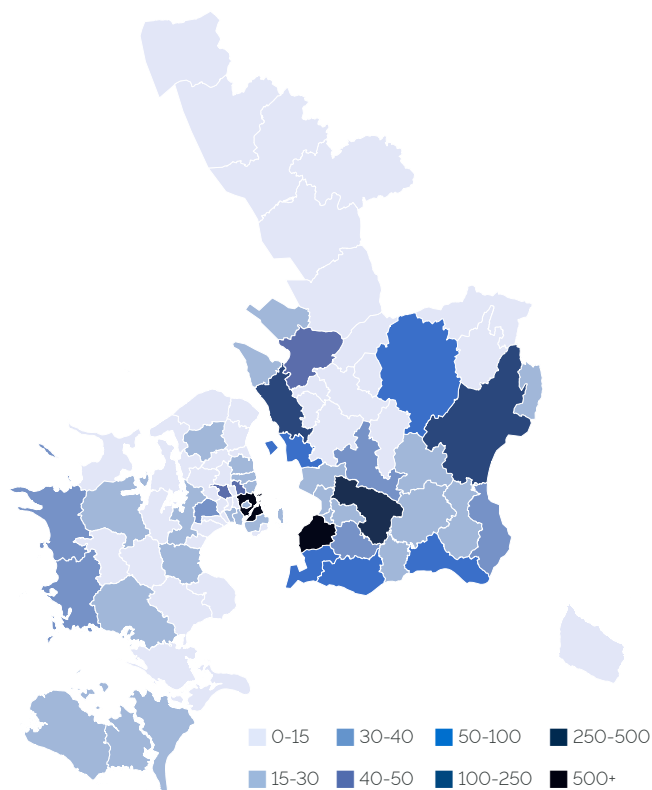
Vi har beregnet produktivitetstab for et scenarie, hvor ID-kontrol med transportøransvar genindføres som den så ud i 2016-2017. I scenariet antages det, at ID-kontrollen vil føre til 30 minutters ekstra rejsetid over Øresundsbroen for alle øresundspendlere uanset hvilket transportmiddel, der benyttes. I dette scenarie er der ikke ændret på de resterende grænsehindringer forbundet ved at pendle over Øresund.

Produktivitetstab ved ID-kontrol med transportøransvar fremgår af figur 7. Samlet set forventes en genindførelse at kunne føre til et produktivitetstab på 4,9 mia. DKK årligt i hele Greater Copenhagen. Produktivitetstab vil udgøre

3,4 mia. DKK på svensk side og 1,5 mia. DKK på dansk side. Effekterne er omregnet til virkning på de offentlige finanser, hvilket samlet set mindsker danske og svenske skatteindtægter med 2,2 mia. DKK årligt.

Malmø er den kommune, der vil opleve det største produktivitetstab ved indførelse af ID-kontrol, hvilket skyldes, at Malmø geografisk ligger tæt på Øresundsbroen, de samlede grænsehindringer over Øresund er mindre fra Sverige til Danmark, og at kommunen har den største økonomiske aktivitet i Skåne.

Figur 7. Produktivitetstab, fordelt på kommune, mio. DKK pr. år. ID-kontrol med transportøransvar



Anm.: Effekter er beregnet ud fra data fra Øresundsdata-basen, DST & SCB. Beløb er angivet i 2021 tal. Se metodenotat for nærmere detaljer.

Kilde: Greater Copenhagen figur.

¹⁰ Øresunddirekt (2024)

¹¹ Länsstyrelsen Skåne (2016)

LITTERATURLISTE

- Danmarks Statistik (2022): tabel PEND100. *Beskæftigede (ultimo november) efter bopælskommune, arbejdsstedsområde og køn*
- Danmarks Statistik (2023): *DST Analyse: Hvem pendler fra Sverige til Danmark?*
- Danmarks Statistik (2024): tabel DNVALA. *Valutakurser efter valuta, kurstype og opgørelsesmetode (årsobservationer)*
- Google Maps (2024): Hurtigste rejsetider i bil mellem kommuners rådhus. Trukket den: 06-02-2024
- Graham, D.J., S. Gibbons, & R. Martin (2010): *The spatial decay of agglomeration economies: estimates for use in transport appraisal* Department for Transport.
- Greater Copenhagen (2023): *Hvorfor pendler ikke flere over Øresund?*
- Greater Copenhagen (2024): *Årsrapport 2023*
- Grænsegænger aftale (2003): *Lov om indgåelse af aftale mellem Kongeriget Danmark og Kongeriget Sverige om visse skattespørgsmål*, LOV nr. 974 af 05/12/2003
- HH-gruppen (2024): *Fast HH-forbindelse*
- Højbjerg Brauer Schultz og Københavns Kommune (2019): *Produktivitetseffekter ved øget arbejdsmarkedsintegration i Øresundsregionen*
- Länstyrelsen Skåne (2016): *Utvärdering av effekter av tillämpningen av förordning om vissa identitetskontroller*
- Malmö stad og Københavns Kommune (2024): *Materiale om Øresundsmetroen*
- OECD (2022): *Tax Revenues, Total, % of GDP, 2000 – 2022*
- Skatteudvalget (2023): *Alm. del bilag 93: Henvendelse af 24. marts 2023 fra Greater Copenhagen om foretræde vedrørende forslag til forenkling af Øresunds aftalen*
- Statistiska centralbyrån (2018): tabel. *Förvärvsarbetande pendlare 16+ år över länsgräns (RAMS) efter län och kön. År 2004 – 2018*
- Statistiska centralbyrån (2021): tabel *Gross Regional Domestic Product (GRDP), (ESA2010) by region (LAU2). Year 2012 – 2021*
- Stender, P. and S.G. Bränström (2022): *Re-developing cross-border commuting statistics for the Öresund region. Paper from Nordic Statistical meeting 2022*
- Øresunddirekt (2024): *Grænsekontrol over Øresund*
- Øresundsdatabasen (2007): tabel: OEPEN40D. *Pendlere mellem Danmark og Sverige efter arbejdsstedskommune, køn og branche (Nace 1.1) (1997-2007)*
- Øresundsdatabasen (2015a): tabel OEPEN3D. *Indenrigs- og øresundspendlere efter bopælskommune, arbejdsstedskommune, køn og aldersgrupper (afsluttet) (1997-2015)*
- Øresundsdatabasen (2015b): tabel OEPEN41D. *Pendlere mellem Danmark og Sverige efter arbejdsstedskommune, køn og branche (Nace 2.0) (2008-2015)*
- Øresundsdatabasen (2021): tabel OEPEN4AD. *Pendlere mellem Danmark og Sverige efter arbejdsstedskommune, køn og branche (NACE 2.0) (2015-2021)*
- Øresundsdatabasen (2022): tabel OEPEN4KD. *Pendlere mellem Danmark og Sverige efter arbejdsstedskommune, køn og branche (Nace 2.0) (2022K1-2022K3)*
- Øresundsindeks (2024): *Genomsnittligt antal personresor över Öresund med bil, tåg och färja og Genomsnittligt antal pendlarresor över Öresund med bil, tåg och färja.*

OM RAPPORTEN

Greater Copenhagen er en samarbejdsorganisation for vækst og udvikling i Nordens største metropolregion med 4,5 millioner indbyggere i Sydsverige og Østdanmark. Greater Copenhagen blev oprettet i 2015 og består af Region Skåne, Region Halland, Region Hovedstaden, Region Sjælland og alle 85 kommuner i den svensk-danske geografi.

Rapporten er skrevet af Julie Kring Kaspersen.

FOR YDERLIGERE OPLYSNINGER, KONTAKT VENLIGST:



Julie Kring Jespersen
Advisor Data & Analytics
jkj@greatercph.com
Tlf: +45 53 55 71 93

Fotos: Øresundsinstituttet, Greater Copenhagen, Copenhagen Capacity

Billederne på side 7, 8 og 9 er fra de dansk-svenske jobmesser, som Greater Copenhagen er med til at arrangere.

Grafisk design: ClearDesign.se

GREATER CoPENHAGEN

Greater Copenhagen
Nørregade 7B, 3. sal
1165 København K, Danmark
www.greatercph.dk