



Britt Andresen, chefanalytiker på Øresundsinstittuet: »Grænsekontrollens samlede samfundseconomiske effekter vil formentlig være større, end dem vi kan beregne på nuværende tidspunkt.«

Grænseland. Det første halve års flygtningekontrol i det dansk-svenske grænseland har påført tusindvis af togpendlere mellem København og Malmø en rejsetid på op til fem kvarter, fået flere hundrede flygtninge til at sætte livet på spil i motorvejs- og jernbanetunnelen under Øresund og kostet samfundet over en kvart milliard kroner.

Checkpoint Copenhagen

AF LARS JØRGENSEN
Foto: NIELS CHRISTENSEN

En rejse mellem København og Malmø er ikke længere bare en hyggelig smuttur over Øresund. For togpasagerer er den et forhindringsløb mellem to grænsekontroller. For samfundet er den en økonomisk bremseklo. Og for flygtninge, som illegalt prøver at komme fra Danmark til Sverige, er den en livsfarlig udfordring.

Sådan har kritikken af den dansk-svenske grænsekontrol lydt, lige siden Sverige og Danmark i januar i år satte såvel den nordiske pasunion som den europæiske Schengen-aftale om åbne indre grænser i Europa midlertidigt på standby i Øresundsregionen. Og sådan lyder kritikken stadig et halvt år efter, at Sverige først indførte grænsekontrol og siden ID-kontrol af passagerer i tog, busser og færger fra Danmark, mens Danmark hurtigt fulgte trop ved at indføre grænsekontrol, men ikke ID-kontrol.

Grænsekontrollen kom som en reaktion på den europæiske flygtningekrise, der i fjor fik 162.450 af Europas 1,3 millioner flygtninge og migranter til at søge asyl i Sverige, mens 20.935 søgte asyl i Danmark. Efter 62 års pasfrihed i Norden for nordiske statsborgere og 58 års tilsvarende rejsefrihed for udlændinge med opholdstilladelse i et af de nordiske lande er det dansk-svenske broderfolk derfor nu igen adskilt af paskontrollanter, toldere og politi ved grænseovergangene mellem de to lande.

En destination, to lande

Men den seks måneders lange grænsekontrol har ikke kun begrænset flygtningenes, Øresundsborgerne og alle andre menneskers frie bevægelighed i regionen. Den hæmmer også transporten af varer og tjenesteydelser. Det mener 46 danske og 33 svenske kommuner i Region Hovedstaden, Region Sjælland og Region Skåne.

De 79 kommuner har i mange år markedsført Øresundsregionen som »one destination, two countries«. Og siden januar i år har de også forsøgt at brande regionen som en international metropol med fire millioner indbyggere og et sammenhængende erhvervs- og kulturliv under et nyt internationalt navn: Greater Copenhagen.

»Jo længere tid, grænsekontrollen er der, jo mere vil der være en tendens til, at man tænker, at så er det nok bare sådan, det er. Jeg er hamrende nervøs for, at det netop er det, der nu er ved at ske,« siger formanden for de 79 kommuners samarbejde, Albertslunds socialdemokratiske borgmester Steen Christiansen, med henvisning til, at grænsekontrollen netop er blevet forlænget frem til den 12. november. Og socialdemokraternes bekymring deles af regeringspartiet Venstres næstformand i Greater Copenhagen, Region Sjællands formand Jens Stenbæk.

»Grænsekontrollen var som at få en spand koldt vand i hovedet. Flygtningepolitikken er ikke vores bord. Men det er vækstpolitikken. Og den hæmmer nu af en national myndighedsgrænse, som vi i mange årtier har arbejdet på at nedbryde.«

Metropolen falmer

Da Weekendavisen en tilfældig tirsdag i juni sætter sig i toget fra Københavns Hovedbanegård til Malmø Centralstation for at undersøge grænsekontrollens konsekvenser, er anledningen til de regionale politikeres bekymring imidlertid svær at få øje på.

Den moderne danske hovedstad vokser stadig ud over sine gamle havneanlæg. Og set fra togvinduet ser væksten heller ikke ud til at være særlig hæmmet i byens udkant, da Malmø-toget nærmer sig det nyrige Amager og vor tids største symbol på de to landes årelange grænsesamarbejde, Øresundsforbindelsen: Den 30 milliarder kroner dyre firsprogede motorvej og tosprogede jernbane, som siden årtusindskiftet næsten har fået bilister

og togpassagerer til at glemme, at den kun 16 kilometer lange køretur under og over Sundet er en rejse mellem to selvstændige nationer.

Først ved ankomsten til den sidste togstation før grænsen begynder billedet af den sammenhængende metropol at falme. Da toget kører ind til trinbrættet under Nordens største lufthavn i Kastrup, forvandles Greater Copenhagen pludselig til Checkpoint Copenhagen. Toget holder stille. Og det kører ikke længere.

En stemme i DSB's højtaleranlæg meddeler, at alle passagerer skal forlade toget, gå op i lufthavnens ankomsthale og finde nedgangen til en anden perron. Her venter et andet tog. Men først skal passagererne dokumentere, hvem de er. På den afspærrede perron tjekker ti uniformerede kontrollanter pas, kørekort og anden gyldig legitimation, inden toget sætter kurs mod Øresundsforbindelsens jernbanetunnel fra Amager til Peberholm og grænsebroen til Sverige.

Fem kvarters rejsetid

Men allerede på rejsens første stop i Sverige, Hylle Station nær Malmø Arena, er den gal igen. Endnu en grænsekontrol venter. I modsætning til kontrollen i Checkpoint Copenhagen får passagererne dog lov til at blive siddende på deres pladser i toget, mens en mindre hær af svenske paskontrollanter, toldere og politi vandrer igennem vognene.

For grænsekontrollen blev indført, tog det Øresundstog 35 minutter at køre fra Københavns Hovedbanegård til Malmø Centralstation. Denne formiddag varer turen 55 minutter. Men det er billigt sluppet, forklarer grænseeksperterne på Øresundsinstittuet i Malmø, da de lidt senere byder på kaffe. Ifølge de regionale analytikere kan grænsekontrollen give en rejsetid på mellem de to byer på mellem 52 og 72 minutter. Det afhænger af, om man når at skifte tog ved Checkpoint Copenhagen. Hvis

man ikke når det, kan rejsetiden løbe op i næsten fem kvarter.

15.000 pendlere krydser hver dag Øresundsforbindelsen. Ni ud af ti bor i Skåne og studerer eller arbejder i København og længere inde på Sjælland. Og næsten 9.000 af dem er togpendlere. I en analyse, som Øresundsinstittuet offentliggjorde den 10. juni, fastslog den svenske ph.d.-studerende Karin Winther, at det netop er togpenderne, grænsekontrollen er til størst gene for, mens Øresunds bilister og færgepassagerer normalt kun har et par minutters forsinkelse.

Ifølge analysen er fire ud af fem togpendlere skuffede over politikernes beslutning. Langt over halvdelen klager over, at grænsekontrollen og usikkerhed om rejsetidens længde giver dem stress. Og mange oplever det som en meget fremmedartet og krænkende central magtudøvelse, at de hver dag skal igennem to grænsekontroller for at komme til og fra deres arbejde og studier.

Går gennem tunnelen

De menneskelige omkostninger er dog én ting. De økonomiske noget andet. Og derfor er Øresundsinstittuet også ved at lægge sidste hånd på en ny analyse af grænsekontrollens samfundseconomiske effekter. Analysen offentliggøres først på søndag under det svenske folkemøde på Gotland. Men Weekendavisen får lov til at smugkigge i tallene. Og de viser, at det første halve års grænsekontrol på Øresund har kostet samfundet over en kvart milliard kroner.

Selve pas- og identitetskontrollen har kostet 48 millioner kroner. Kontrollen af togpasagerer ved Øresundsforbindelsen er dyrest. Den har kostet 36 millioner kroner, mens HH Ferries' kontrol af færgepassagerer mellem Helsingør og Helsingborg har kostet knap 10 millioner kroner. Men dertil kommer de togtrejendes ekstra rejsetid, som samlet set løber op i 6.660 timer om dagen. Den øgede rejsetid i grænsekontrollens første seks måneder

værdisattes i analysen som en samfundseconomisk omkostning på 229 millioner kroner.

Den danske-svenske grænsekontrol har altså foreløbig kostet 275 millioner. Og i det regnestykke har forskerne ikke talt grænsekontrollens mulige negative dynamiske effekter på Øresundsregionens erhvervsliv og turisme med.

»Det tager længere tid at beregne de dynamiske effekter. Men når vi også får data på dem, vil grænsekontrollens samlede samfundseconomiske effekter formentlig være større, end dem vi kan beregne på nuværende tidspunkt,« siger Britt Andresen, som er chefanalytiker på Øresundsinstittuet.

Flygtninge i livsfare

Den nye analyse belyser heller ikke, hvordan de mange asylansøgere, som er årsag til grænsekontrollen, påvirker økonomien i kommuner, regioner og andre myndigheder i Øresundsregionen. Men analysen konstaterer, at der fra grænsekontrollens indførelse i januar og frem til den 22. juni har været 75 tilfælde, hvor grupper af flygtninge og migranter, som typisk består af tre-fire mand, har forsøgt at gå fra Danmark til Sverige over den faste Øresundsforbindelse fra tunnelmundingen ved Københavns Lufthavn.

Flygtningene opdages oftest om natten af varmefølsomme overvågningsskærmene, som Øresundskonsortiet i marts satte op i Øresundsforbindelsens motorvejs- og jernbanetunnel, hvor det ifølge politiet er livsfarligt at opholde sig til fods, når der kommer tog. Hver gang tilkalder Øresundskonsortiet Københavns Polit, som rykker ud med patruljevogne.

Med en enkelt undtagelse er det lykkedes politiet at finde flygtninge inde i de to tunneler og ude på Peberholm, inden de har nået at krydse grænsen til Sverige. De fleste af de tilbageholdte flygtninge er registreret som asylansøgere i Danmark og ville næppe på legal vis være sluppet forbi grænsevægerne ved Checkpoint Copenhagen.

Socialt bedrageri. Kommunerne håndhæver rådighedsreglerne vidt forskelligt over for indvandrere på kontanthjælp. Spørgsmålet om ret og pligt er overladt til lokale skøn.

Forskelsbehandling

AF HENRIK DØRGE

Postnummeret spiller en påfaldende stor rolle for, om kontanthjælpsmodtagere risikerer at blive trukket i ydelse, hvis de bliver væk fra møder med den sagsbehandler eller skulder fra aktivering. For landets kommuner har en meget forskellig tilgang til, hvor konsekvent de skal straffe kontanthjælpsmodtagere, som ikke overholder rådighedsreglerne, og det gælder tilsvarende især borgere med indvandrerbaggrund på den offentlige forsørgelse.

Afvigelserne i rådhusenes praksis med at uddele økonomiske sanktioner til kontanthjælpsmodtagere, som ikke lever op til kravene om at møde op på jobcentret, til danskundervisning eller et aktiveringstilbud, bunder i lokale traditioner og kultur. Selv blandt kommuner, som er sammenlignelige, er der væsentlige forskelle på, om reglerne følges nidkært eller løst.

Det er databasen Jobindsats.dk, som drives af Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, der afslører afvigelserne i kommunernes praksis. Et eksempel på uoverensstemmelse er synet på, hvordan kontanthjælpsmodtagere med etnisk minoritetsbaggrund skal behandles, finder man i Midtjylland. I Ikast-Brande går man hårdt til værks. Her blev 31 procent af kontanthjælpsmodtagere, som er flygtninge eller familiesammenførte fra ikke-vestlige lande, sidste år trukket i ydelse, fordi de ikke levede op til rådighedsreglerne. Hos naboen Silkeborg oplevede kun seks procent af

kontanthjælpsmodtagerne med indvandrerbaggrund at blive mødt med en økonomisk straf. For hver gang fem indvandrere på kontanthjælp på den ene side af kommunegrænsen bliver trukket i ydelse, sker det altså kun én gang på den anden side af skellet.

Også i landets største byer behandles indvandrere på den passive forsørgelse uligt. I København blev knap 17 procent af indvandrerne på kontanthjælp sidste år straffet økonomisk, fordi de ikke dukkede op til møde med sagsbehandleren, deltog i aktiveringstilbudet eller fulgte danskundervisningen. I Aalborg overgik det kun seks procent. Med andre ord sker det næsten tre gange så ofte, at hovedstadens kontanthjælpsmodtagere med indvandrerbaggrund får en sanktion i forhold til praksis i den nordjyske storby.

Tal som disse afspejler, at selv i et lille og relativt homogent samfund som det danske er myndighedernes attitude over for borgere fra de etniske minoriteter på overførselsindkomst af stærkt svingende karakter – selv om der ifølge reglerne er forholdsvis snævre grænser for kommunernes ret til at skønne.

Som Lars Larsen, partner i analyse- og rådgivningsfirmaet LG Insight med et tæt kendskab til integrationsområdet, siger:

»Det afviger enormt. Selv blandt kommuner, som er naboer eller har en ens sammensætning af borgere med den samme nationalitetsbaggrund, er der kæmpe forskel. Det er fuldstændig uforklarligt, medmindre man kan tilskrive det en sanktions-

praksis i kommunerne; at nogen enten læser loven forkort, selv om den er rimelig firkantet i forhold til, hvordan der skal sanktioneres, eller at man bare har en kultur, der tilsiger, at man ikke sanktioneres, mens andre kommuner sanktioneres, hver gang der er mulighed for det.«

Slendrian

Rådhusenes brogede administration af rådighedsreglerne giver sig også udslag i, at mange kommuner muligvis har dobbeltstandarder, hvor indvandrere på kontanthjælp behandles anderledes end etniske danskere.

I kølvandet på TV2-dokumentaren *Moskeerne bag sløret* i foråret ønskede Venstre og Dansk Folkeparti i byrådet i Sønderborg at få belyst kommunens indsats mod misbrug af offentlige ydelser og få klarlagt, om kontanthjælpsmodtagerne står til rådighed for arbejdsmarkedet. Efterfølgende har en undersøgelse i beskæftigelsesforvaltningen vist, at indvandrere på kontanthjælp i Sønderborg sjældent bliver trukket i ydelse. Hver tredje af kommunens kontanthjælpsmodtagere er indvandrer fra et ikke-vestligt land. Men det er blot hver ottende sanktion, som rammer en ydelsesmodtager med etnisk minoritetsbaggrund.

Det lader sig ikke afgøre, om indvandrerne på kontanthjælp i den sønderjyske kommune opfører sig mere lovlidigt end danskerne på den passive forsørgelse, eller om forvaltningen udøver forskelsbehandling og pakker migranterne ind i bomuld og vat.

Jan Prokopek Jensen (S), formand for arbejdsmarkedsudvalget, hælder mest til, at forvaltningen hidtil nok har været »lidt mere large« over for flygtninge og familiesammenførte på kontanthjælp, og at det skyldes »en empatisk og medmenneskelig« indstilling hos sagsbehandlerne.

»Måske har vi ikke været lige så konsekvente i vores måde at give sanktioner på over for eksempelvis nye flygtninge, der er kommet hertil, og som går til danskundervisning. Man har nok ment, at de lige skal være her lidt og lære systemet at kende. Og muligvis har lærerne, som underviser, ikke været opmærksomme på, at det skal rapporteres, hvis kursisterne ikke har været til stede. Men så snart jeg fik ny om det, gav jeg besked til forvaltningen om, at der ikke må være forskelsbehandling,« tilføjer han.

I Hjørring er situationen den stik modsatte. Her bliver kontanthjælpsmodtagere med indvandrerbaggrund oftere trukket i ydelse for at overtænde rådighedsreglerne, end den nordjyske kommunes danske borgere gør. Det skyldes, at aktivitetsparate, der har andre vanskeligheder end ledighed at slås med, for eksempel sygdom eller sociale problemer, tiere bliver sanktioneret, når de har udenlandsk baggrund. Mens 18 procent af kommunens etniske danske kontanthjælpsmodtagere blev trukket i ydelse sidste år, skete det samme for 28 procent af de forsørgede med minoritetsbaggrund.

Mona Sproegel, chef for Ydelseskortet i Hjørring, er selv overrasket over tallene: »Jeg har lyst til at sige, at vi blot følger loven og

gør, hvad vi skal. Sidste år fik vi et særligt fokus i vores integrationsteam på at give sanktioner. Vi modtog jo en masse flygtninge, og blandt dem var der nogle, som var tilmeldt sprogskolen, men som ikke mødte op og havde fravær. For at gøre op med den slendrian besluttede vi at stramme op; også fordi vores udlændinge måske skal vænne sig til, at vi har rådighedsreglerne, og at man skal møde til tiden,« tilføjer hun.

På nationalt plan er andelen af kontanthjælpsmodtagere, som bliver straffet økonomisk for at bryde rådighedsreglerne, faldet. Anvendelsen af sanktioner – både over for borgere med dansk og anden etnisk oprindelse – toppede nemlig for fem-seks år siden. I de senere år har der ellers været stort politisk fokus på at bekæmpe misbrug af de sociale ydelser.

En anden generel hovedtendens er, at indvandrere på kontanthjælp nu lidt oftere bliver trukket i ydelsen end danskere i samme situation. Indtil for få år siden var det omvendt, uanset om kontanthjælpsmodtagerne var rubriceret som jobeller aktivitetsparate. Sidstnævnte gruppe er ikke omfattet af så stramme rådighedsregler.

Som Lars Larsen fra LG Insight bemærker om udviklingen i *systemets* håndtering af borgere med etnisk minoritetsbaggrund:

»For få år siden var det næsten fraværende i det integrationsfaglige miljø rundt omkring i kommunerne at arbejde meget beskæftigelsesorienteret og bruge sanktionsværktøjet. Så vi har rykket os markant på ret kort tid.«