



Kontaktperson
Samhällsbyggnadsavdelningen
Hanna Savola
010-2241624

Regeringskansliet (Justitiedepartementet)
ju.registrator@regeringskansliet.se

Utvärdering av effekter av tillämpningen av förordning om vissa identitetskontroller

(7 bilagor)

Härmed redovisas uppdraget att utvärdera hur de införda id-kontrollerna har påverkat arbetstillfällen, handel och turism i länet samt restider i Öresundsregionen (Ju2016/04463/PO).

I enlighet med uppdraget har utvärderingen skett i samråd med Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och Trafikanalys. Öresundsinstitutet har bistått med statistik, intervjuer, enkätundersökning, analyser och grafik. Malmö stad, Region Skåne och Öresundsinstitutet har redovisat synpunkter på id-kontrollernas effekter, dessa synpunkter finns i separata bilagor.

Slutsatser i korthet

Id-kontrollerna påverkar trafikslagen och infrastruktur olika. De negativa effekterna av id-kontrollerna drabbar främst tågtrafiken mellan Danmark och Sverige. Id-kontrollerna påverkar inte i samma utsträckning resande med färjorna mellan Helsingborg-Helsingör och bilar på Öresundsbron.

Den dansk-svenska arbetsmarknaden för arbetskraft som är hänvisad till kollektivtrafik har minskat sedan id- och gränskontrollerna infördes. 322 000 respektive 193 000 färre danska jobb kan nås med en pendlingstid på upp till en timme från Malmö C respektive Lund C. Detta är särskilt ett svenskt dilemma eftersom 93 procent av den totala arbetspendlingen över Öresund sker från Sverige till Danmark.

Det finns en stor oro bland Öresundsregionens arbetsgivare, pendlare, trafikoperatörer och näringsliv för hur länge id-kontrollerna ska pågå. Arbetsgivare i



Danmark ser en risk för att man inte kan behålla sin svenska personal samt få problem med nyrekryteringar från Sverige. Trafikoperatörerna påverkas av id-kontrollerna i form av minskade intäkter och ökade kostnader från genomförandet av kontrollerna.

Tillgängligheten till Köpenhamn och Köpenhamns Flygplats Kastrup är viktig för den regionala utvecklingen i Skåne. Id- och gränskontrollerna skapar osäkerhet kring framtida etableringar, investeringar och rekryteringar. Sedan Öresundsbron invigdes har det etablerats fler än 50 huvudkontor/specialistkontor i Malmö med sammanlagt omkring 4000 anställda. Satsningar som European Spallation Source (ESS) och MAX IV i Lund bygger till stor del på närheten till Kastrup och Köpenhamn samt tillgång till universitet och högskolor på båda sidorna av Öresund.

Det är främst unga, kvinnor, pendlare, studerande och personer med lägre inkomster som reser med tåg och i större omfattning drabbas av den försämrade kollektiva tillgängligheten över Öresundsbron. I tillägg är service- och handelssektorn i Köpenhamn betydligt större än i t.ex. Malmöregionen och den ökade pendlingstiden begränsar möjligheten för många unga svenskar att komma ut på arbetsmarknaden. Pendlingstiderna påverkar även anställda inom serviceyrken med krav på fasta tider och låg flexibilitet i sitt arbete.

1 Samlad bedömning

Den 12 november 2015 infördes tillfällig inre gränskontroll i Sverige och den 4 januari 2016 infördes id-kontroll för resenärer med buss, tåg och färjor från Danmark till Sverige. Kontrollerna har förlängts flera gånger. Senast i juni 2016 förlängdes id-kontrollerna till och med den 3 november 2016 och den inre gränskontrollen är förlängd till den 11 november 2016.

Id-kontrollerna påverkar trafikslagen och infrastruktur olika. Id-kontrollen omfattar endast trafikoperatörer och innebär att resande måste kontrolleras på dansk mark och endast får följa med färjan/tåget/bussen till Sverige om de har godkänd legitimation. Öresundsbro Konsortiet är inte en trafikoperatör utan en infrastrukturägare och därför omfattas inte enskilda bilister som kör över Öresundsbron av id-kontrollen, utan endast av gränskontrollen. Id-kontrollen ger inte stora restidsökningar för resande med färjorna mellan Helsingborg och Helsingör och bilar på Öresundsbron. De negativa effekterna av id-kontrollen drabbar främst tågtrafiken mellan Danmark och Sverige.

1.1 Id-kontrollernas effekter på restid och reseupplevelse

Öresundstågtrafiken fungerar både som pendeltåg mellan Skåne och Köpenhamn och som lokaltåg i Skåne och på Själland, men även som regionaltåg med långväga destinationer som Göteborg, Kalmar och Karlskrona.

ID-kontrollerna har främst drabbat tågresenärer från Danmark till Sverige genom ökad restid, fler tågbyten, färre tågavgångar, fler förseningar och ökad trängsel. Även de som reser internt i Skåne påverkas av ökad trängsel på Öresundstågen eftersom tågen ofta består av färre tågsätt än tidigare då tågmaterielet utnyttjas till det yttersta bland annat på grund av trafikupplägget på Kastrup flygplats station.

Restiden med Öresundståg mellan Köpenhamns huvudbangård och Malmö centralstation har ökat från 35 minuter till 55 eller 75 minuter beroende på om man hinner med nästa tåg vid tågbytet (som orsakas av id-kontrollen) och ID-kontrollen vid Köpenhamns flygplats. Det är både id-kontrollen och gränskontrollen på Hyllie som orsakar förlängningen som resulterar i en restid på upp till 75 minuter.

Id-kontrollen i sig ger totalt en restidsförlängning på 11 eller 31 minuter för tågresenärer. De 11 minuterna gäller om man hinner med ett snabbt tågbyte vid Köpenhamns Flygplats i Kastrup och de 31 minuterna är enligt tidtabellen. Gränskontrollen i Hyllie ger en restidsförlängning på 9 minuter om man reser till Malmö C och 21 minuter om man reser längre än Malmö C.

Köpenhamns flygplats station har som ett resultat av id-kontrollerna kapacitet motsvarande en enkelspårig station, medan där kör fler Öresundståg än tidigare. Det ökade antalet Öresundståg beror på att stationen trafikeras av sex tåg i timmen dag- och kvällstid i riktning mot Sverige – även om bara tre tåg i timmen tar med passagerare – eftersom man använder tre tåg för att köra resenärerna till flygplatsen och tre för att köra dem vidare till Sverige. Några av de tåg som släpper av passagerare på flygplatsstationen kör tomma över Öresundsbron till Sverige.

Åtta tågavgångar från Sverige till Danmark har försvunnit under rusningstiden mellan klockan 06.00 och 09.00 och 10 avgångar mellan Danmark och Sverige mellan klockan 15.00 och 18.00. Sammantaget har det blivit runt 1700 färre sittplatser per timme på grund av den lägre frekvensen. Där det tidigare fanns 3800 platser per timme, finns det för närvarande runt 2100. Detta bidrar ytterligare till trängseln under rusningstid – i båda riktningar. Den ökade trängseln bidrar till att reseupplevelsen försämras.

I genomsnitt innebär kontrollerna att tågpassagerarna över Öresund tillbringar 6600 fler timmar på resande för en genomsnittlig dag. Enligt svenska samhällsekonomiska modeller motsvarar det en kostnad på 152 miljoner svenska kronor under det första halvåret med kontroller (Öresundsinstitutet, Den gemensamma arbetsmarknaden över Öresund krymper - konsekvenser av införandet av id- och gränskontroller mellan Danmark och Sverige, del 2. Juli 2016).

1.2 Id-kontrollernas effekter på arbetstillfällen

Antalet tågresenärer har minskat med 15 procent under första halvåret med id-kontrollerna enligt DSB/Skånetrafiken jämfört med en budgeterad ökning på 5 procent för 2016. Förra året ökade antalet tågresenärer med 3,3 procent. Skånetrafikens försäljning av månadskort till pendlare över Öresund har minskat med 6 procent januari-augusti. Under augusti månad 2016 har försäljningen av månadskort till pendlare över Öresundsbron minskat med 8 procent. Samtidig uppgår 12 procent av respondenterna i en enkät (Öresundsinstitutets pendlerenkät, september 2016) att de har bytt till bil i stället för att pendla med tåg. Dock ses endast en moderat ökning av antalet bilpendlare i Öresundsbro Konsortiets halvårs siffror från 2016.

64 procent av tågpendlarna har i en enkät med drygt 900 svarande uppgivit att de känner sig stressade och trötta (Karin Winter KTH; Öresundsinstitutet juni 2016). 65 procent i en annan enkät med drygt 400 svarande har uppgivit att de överväger, aktivt söker, eller har bytt jobb eller bostad till andra sidan av Öresund för att slippa pendla. Endast 18 procent svarar i enkäten att de inte har planer på att sluta pendla. (Öresundsinstitutets pendlerenkät september 2016). Där finns inga jämförbara enkätundersökningar genomförda innan id-kontrollen. Båda enkäterna är genomförda via en tågpendlarföreningens Facebookgrupp och när det gäller Karin

Winter –enkäten också via frågeformulär som har delats ut i Öresundstågen. Pendlarföreningens FB-grupp torde ha en överbias med tanke på att den med stor sannolikhet har en överrepresentation av kritiska resenärer. Enkätundersökningarnas resultat ska därför inte tolkas som exakta mått på missnöjet men kan dock ändå ses som en indikation på pendlarkollektivets reaktioner med tanke på att de omfattar drygt 900 (Karin Winter) respektive 400 svar (Øresundsinstittets). Denna indikation stämmer väl överens med de kommentarer som Øresundsinstittet fått vid personliga samtal med ett stort antal Öresundspendlare som de möter i sin verksamhet.

Den dansk-svenska arbetsmarknaden för arbetskraft som är hänvisad till kollektivtrafik har minskat sedan id- och gränskontrollerna medfört ökad restid med Öresundståg. Den längre restiden med tåg från Danmark till Sverige betyder att 322 000 respektive 193 000 färre danska jobb kan nås med en pendlingstid på upp till en timme från Malmö C respektive Lund C (Region Skånes Tillgänglighetsmodell).

ID-kontrollerna har gjort det svårare för arbetsgivarna att rekrytera och behålla medarbetare bosatta i Sverige visar intervjuer med åtta stora företag på den danska sidan och två på den svenska sidan. Flera arbetsgivare har infört någon form av åtgärd för att kompensera för de problem som uppstått på grund av id-kontrollerna: egna insatta bussar, betald broavgift eller justering av medarbetarnas arbets- och mötestider. Företagen uttrycker dock oro för framtiden och menar att de i längden inte kan fortsätta med dessa åtgärder (Øresundsinstittets företagsenkät, september 2016).

Hälften av de intervjuade danska arbetsgivarna upplever att det blivit svårare att rekrytera ny personal som bor i Sverige. De arbetssökande anser inte längre att lönefördelen med att arbeta i Köpenhamn är värd den extra restiden, uppger assistansorganisationen SOS International. För läkemedelsbolaget Ferring har andelen svenska jobbsökningar minskat från 45 till 30 procent. Konsultbolaget Adecco väljer numera att i första hand rikta sig mot personer som bor i Danmark. Om id-kontrollerna blir långvariga räknar Adecco med att fasa ut rekryteringen av medarbetare som bor i Sverige, såvida det inte handlar om extraordinära experter.

De två arbetsgivare som intervjuades på den svenska sidan av sundet var Ikea och Sony Mobile. Båda är företag med många anställda och en internationell prägel som gör att Köpenhamns flygplats är viktig för verksamheten. Enbart Ikeas anställda i Malmö, Älmhult och Helsingborg gör varje år drygt 65 000 in- och utresor från Kastrup. Båda företagen upplever att det i och med id-kontrollerna har blivit pressat, osäkert och stökigt att ta sig till och från flygplatsen. Sony Mobile menar att det framöver kan bli aktuellt att förlägga möten till andra orter, om alltför mycket tid behöver läggas på praktikaliteter vid inresan till Sverige. Sony Mobile har

dessutom fått reaktioner från utländska medarbetare, som fått ett dåligt första intryck av Sverige på grund av id- och gränskontrollerna.

Ikea upplever även att problemen med kortare tåg och förseningar spillt över på den regionala Öresundstågtrafiken i Sverige. Den trängsel som kortare tåg innebär medför bland annat att de drygt 2 000 medarbetare som pendlar till kontoret i Älmhult inte längre kan utnyttja tiden på tåget till arbete i samma omfattning som tidigare. Ikea uttrycker oro för de framtida rekryteringsmöjligheterna om id-kontrollerna fortsätter: "Om man inte åtgärdar de negativa effekterna av kontrollerna så ser vi att vi drabbas negativt. Om de blir långvariga orsakar de svårigheter för oss att rekrytera och behålla medarbetare framför allt till Älmhult. Kompetensförsörjning är avgörande för Ikeas fortsatta expansion i södra Sverige."

1.3 Id-kontrollernas effekter på turism och handel

Danmark är en viktig marknad och ses av många inom den skånska besöksnäringen som den största och viktigaste utlandsmarknaden. Utifrån statistiken över gästnätter och en enkätundersökning genomförd av Tourism in Skåne och Malmö Turism går det inte att dra några entydiga och tillräckligt starka slutsatser om att turismen och handel har påverkats negativt på nuvarande tidspunkt.

En enkät- och intervjuundersökning genomförd av Tourism in Skåne och Malmö Turism under veckor 34-35 2016 ger en bild av att antalet besökare från Danmark är oförändrad eller har minskat något under 2016.¹ Enkäten har dock en låg svarsprocent på 6,9 procent och ger därför ingen representativ bild för turistbranschen som helt. Inkvarteringsstatistiken från SCB/Tillväxtverket visar en minskning i antalet danska gästnätter i Skåne med 4 % under årets första sju månader. Antalet danska gästnätter har inte minskat i alla delar av Skåne. I Stor-Malmö har antalet danska gästnätter ökat med 2 procent, medan de har minskat med 8 procent i övriga Skåne januari-juli.

38 procent av respondenterna anger att danska besökare utgör en stor eller mycket stor andel av deras besökare, medan drygt hälften anger att danskar utgör en liten eller mycket liten andel. Majoriteten av respondenterna i enkätundersökningen (53 procent) tror inte att gränskontrollerna har lett till färre besökare från Danmark under 2016. Av de respondenter som har angett att antalet besökare från Danmark

¹ Enkäten skickades ut via e-post till drygt 2 100 aktörer inom den skånska besöksnäringen som finns i Tourism in Skånes register. Antalet svar är 145 stycken (svarsfrekvens 6,9 %) så resultatet bör ses som en indikation som tillsammans med övriga källor ger oss en bild av situationen, men respondentbasen är genomgående låg. Dessa enkäter kompletterades sedan med telefonintervjuer med 10 utvalda aktörer som representerar några av de största företagen inom skånsk besöksnäring.



har minskat kraftigt under 2016 har däremot 100 % svarat att man tror att det är gränskontrollerna som har lett till minskningen.²

Antalet svenska gästnätter har under första halvåret minskat med 6 procent i Köpenhamn stad och med 4 procent i Nordsjälland, de områden som är närmast Öresundsbron och färjeläget i Helsingör, medan den övriga delen av östra Danmark har haft 2-3 procent fler svenska besökare enligt inkvarteringsstatistik från Danmarks Statistik.

1.4 Id-kontrollernas övriga effekter

I detta avsnitt har Länsstyrelsen Skåne valt att lyfta upp några andra effekter av id-kontrollerna än de som specifikt anges i uppdragsbeskrivningen. Dessa är att id-kontrollerna påverkar olika grupper olika, förväntas ha en negativ klimatpåverkan, medför säkerhetsrisker och ger ökade kostnader för trafikoperatörer och samhället i stort. Länsstyrelsen Skåne har inte utvärderat andra effekter av id-kontrollerna som exempelvis rör mänskliga rättigheter

1.4.1 Konsekvenser för olika grupper:

Kvinnor, ungdomar och låginkomsttagare reser oftare med tåg än andra grupper och drabbas därmed i högre utsträckning av de negativa effekterna från id- och gränskontrollerna (Region Skåne, resvaneundersökning 2015).

- Kvinnliga tågresenärer tenderar att vara extra påverkade av stress (Karin Winter, KTH och Öresundsinstitutet, juni 2016).
- Enligt den offentliga informationstjänsten Öresunddirekt har förfrågningarna om jobb med lägre lönenivåer minskat medan det finns stort intresse för mera kvalificerade jobb, vilket tolkas som att yrken med hög lön har större möjlighet att pendla med bil medan låginkomsttagare oftare är hänvisade till kollektivtrafik som har en lägre reskostnad.

1.4.2 Klimatpåverkan:

Den nuvarande statistiken anses inte vare tillräcklig för att bedöma id-kontrollernas klimatpåverkan. Det är dock mycket sannolikt att id-kontrollerna har en negativ klimatpåverkan eftersom tågen har tappat konkurrenskraft till bilen grundat i den längre restiden och den försämrade punktligheten. Transporter, tillsammans med energiförsörjning, är de största källorna till klimatpåverkande utsläpp i Skåne. Personbilar står för 51 procent av transporters utsläpp (Länsstyrelsen Skåne 2015:18, Skånes energiläge 2015 - Energistatistik och energipotentialer i siffror och diagram 2015).

1.4.3 Säkerhetsrisker:

² Hela enkätundersökningen finns i bilaga 3.

Säkerhetsrisker med flyktingar i Öresundstunneln och under lastbilar på färjor har ökat efter införandet av id-kontroller. HH Ferries rapporterade under försommaren om problem med asylsökande som gömmer sig under lastbilar. Sedan id-kontrollerna infördes har det till och med den 15 augusti varit 119 fall, där människor har gått i Öresundstunneln eller i Kastrup på väg mot tunneln. När det finns folk i tunneln stoppas all trafik för att förhindra olyckor. Antalet incidenter med personer i eller nära tunneln har ökat kraftigt under sommaren och under perioden 22 juni till 15 augusti har det i genomsnitt varit 5,7 incidenter per vecka. Än så länge har det inte hänt en olycka, men personer i eller nära tunneln skapar ibland väldigt stora problem för tågtrafiken med inställda tåg och mycket trängsel på tågen när trafiken åter är i drift.

1.4.4 Kostnader för trafikoperatörer:

Trafikoperatörerna har betydande kostnader för genomförandet av id-kontrollen:

- DSB och Skånetrafiken delar på kostnaderna för id-kontrollen på Öresundstågen. Sedan en ny upphandling för utförandet av id-kontrollen i april 2016 ligger kostnaderna för id-kontrollen på Öresundstågen på omkring 4,5 miljoner danska kronor, motsvarande 5,8 miljoner svenska kronor, per månad.
- SJ uppger att kostnaderna för id-kontrollen till säkerhetsbolag och ökad intern arbetsbelastning är närmare 10 miljoner per år. Om id-kontrollen kommer att finnas kvar finns en risk att SJ lägger ner trafiken till och från Köpenhamn.
- HH-Ferries utgifter för id-kontrollen uppgår till runt 24 miljoner svenska kronor per år.
- De ekonomiska konsekvenserna för bussbolagen som kör mellan Danmark och Sverige är mycket olika. Några har valt att låta egna chaufförer stå för id-kontrollen och har därför inga extrautgifter. Andra har valt att lägga id-kontrollen på en leverantör. VD för Nettbuss Express AB uppger att företaget under januari-augusti haft kostnader på 700 000 svenska kronor för genomförandet av id-kontrollen.

1.5 Synpunkter från Region Skåne, Malmö stad och Øresundsinstitutet

Länsstyrelsen Skåne vill särskilt notera följande synpunkter från Region Skåne, Malmö stad och Øresundsinstitutet:

De yttersta konsekvenserna av de införda kontrollerna är, enligt Region Skåne, förlorad arbetspendling till Danmark, exportförluster och en enorm goodwill-förlust för hela regionen som en integrerad och välfungerande arbetsmarknadsregion. För att skapa tillväxt och sysselsättning poängterar Region Skåne vikten av att arbetsmarknaden hålls samman genom minskade restider.

Region Skåne efterfrågar i sitt yttrande en lösning som mildrar effekterna av gräns- och ID-kontrollerna för att säkra arbetsmarknaden i Øresundsregionen. En sådan



lösning skulle, enligt Region Skåne, kunna vara att Sverige verkar för att det blir vid gränsen mellan Tyskland och Danmark som gräns- och id-kontrollerna utförs.

Öresundsinstitutet menar att den gemensamma dansk-svenska arbetsmarknaden som är hänvisad till kollektivtrafik har krympt kraftigt sedan ID- och gränskontrollerna ökat restiden med Öresundståg. Tillgängligheten till den danska arbetsmarknaden har minskat med 322000 jobb räknat på det antal danska jobb som går att nå på en timme med kollektivtrafik från Malmö Central.

Malmö stad hänvisar i sitt yttrande till den senaste arbetsmarknadsprognosen från Arbetsförmedlingen som menar att de dubbla gränskontrollerna missgynnar inte enbart pendlingstrafiken över Öresund, utan även Skånes näringsliv och attraktionskraft. Malmö stad lyfter även upp de etableringar som viktiga storföretag och de stora forskningsanläggningarna ESS och Max IV gjort i Skåne och att dessa satsningar till stor del bygger på närheten till Kastrup och Köpenhamn.

2 Om Öresundsregionen

2.1 Tillgänglighet som en viktig del av öresundsintegrationen

Trafiken över Öresund är mer intensiv än i andra svenska gränsregioner främst beroende på närheten mellan Malmö och Köpenhamn samt Helsingborg och Helsingör. Infrastrukturen består av Öresundsbron och tät färjetrafik. Under 2015 reste ca 95 900 personer över Öresund under en genomsnittlig dag (mätt som enkelresor). En tredjedel av dessa resor (ca 32 100) genomfördes med tåg (Öresundsbron, Trafik- og byggestyrelsen, Danmarks Statistik).

Arbetspendling är en viktig del av resandet över Öresund. Under 2015 pendlade ca 15 100 personer till ett jobb på andra sidan Öresund, varav 93 procent från Skåne till Danmark. Ungefär 76 procent av de skånska pendlarna bor i den sydvästliga delen av Skåne, flest i Malmö (Öresundsinstitutets beräkningar och statistik från Ørestat). De branscher som har anställt flest gränspendlare finns inom företagstjänster, transport och magasinering, handel, vård och omsorg och sociala tjänster. Köpenhamns flygplats är en av de arbetsplatser som har flest medarbetare bosatta i Skåne. Den danska läkemedelsindustrin är en annan viktig bransch för gränspendlarna och många som tidigare jobbade på AstraZeneca i Lund (nedlagt 2011) jobbar i dag i den danska läkemedelsbranschen.

Kastrups Flygplats, som är första hållplatsen på den danska sidan efter att man åkt över Öresundsbron, är hela södra Sveriges internationella storflygplats med direkttrafik med Öresundståg från Göteborg, Kalmar och Karlskrona. Räknat i antalet svenska passagerare är Kastrup Sveriges näst största flygplats efter Arlanda. Räknat i totalt antal passagerare är Kastrup större än Arlanda och när det gäller internationella passagerare dominerar Kastrup.

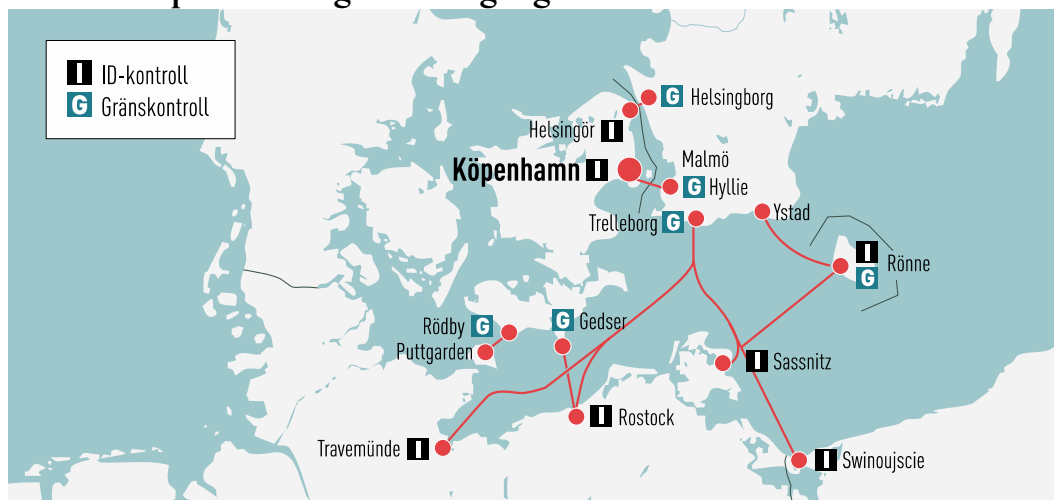
Tillgängligheten till Kastrup är viktig för den regionala utvecklingen i Skåne. Sedan Öresundsbron invigdes har det etablerats fler än 50 huvudkontor/specialistkontor i Malmö med sammanlagt omkring 4000 anställda (Öresundsinstitutets sammanställning, Malmö stads näringslivskontor). Etableringarna motiveras vanligen med närheten till Kastrup samt en god tillgång till utbildad arbetskraft med ett flertal universitet och högskolor i regionen.

Storköpenhamn erbjuder både högspecialiserade jobb som inte finns i Skåne och enklare jobb i servicebranscher. Matchningen med pendling över Öresund är därför god och ger också Skåne möjlighet att fortsatt attrahera invånare med hög kompetens. Medan Skånes och framför allt Malmös arbetsmarknad präglas av hög arbetslöshet uppvisar arbetsmarknaden i Storköpenhamn allt mer tecken på arbetskraftsbrist. OECDs territorial review för Köpenhamn från 2009 påpekar hur Köpenhamn, Malmö och Lund tillsammans har kritisk massa att ta upp konkurrensen med större metropoler.

2.2 Påverkade gränsövergångar i Skåne

Med förordningen (2015:1074) om ”vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet” är transportörer, som transporterar passagerare från Danmark till Sverige med buss, tåg eller passagerarfartyg på resor som inte är längre än 20 nautiska mil skyldiga att kontrollera att passagerarna innehar giltig identitetshandling med fotografi.

Karta över påverkade gränsövergångar



Det innebär att från och med 4 januari 2016 har det införts id-kontroll³ på resor **från Danmark till Sverige:**

- i Helsingör för resande med HH Ferries/ Scandlines och Sundbussarna till Helsingborg.
- på tågstationen vid Köpenhamns flygplats i Kastrup.
- på bussar som transporterar passagerare från Danmark till Sverige.

Från 1 mars 2016 är det också id-kontroll på Köpenhamns huvudbangård för resande med SJs X2000 till Stockholm och från 15 mars också för resande med DSBs tåg (via Ystad på den svenska sidan) till Bornholm. Båda rutterna ställdes in under de två första månaderna med id-kontroll, men återupptogs 1 respektive 15 mars. Både X2000 och Bornholmstågen har avgång och id-kontroll på ett separat spår (spår 26) på Köpenhamn Centralstation. Dessa tåg stannar inte på Köpenhamns Flygplats vid Kastrup.

Det finns inget krav på id-kontroll för bilresenärer över Öresundsbron, bara för de busstransportörer som transporterar passagerare över bron. Detta beror på att Öresundsbro Konsortiet är infrastrukturägare och inte transportör. Det utförs

³ Transportörerna har ansvar att genomföra ID-kontrollen på tåg, buss och färja från Danmark till Sverige

gränskontroll i Helsingborgs, Trelleborgs och Malmö hamn samt vid Hyllie tågstation ⁴ och vid betalstationen på Lernacken på den svenska sidan av Öresundsbron.

Färjerutten Rönne-Ystad är längre än 20 nautiska mil och omfattas inte av förordningen (2015:1074) om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet, utan genomför id-kontroll grundat på Sjölagen.

På vägen från Sverige till Danmark sker inga id- och gränskontroller.

⁴ Gränskontroll genomförs på svensk mark av svensk polis och passkontrollanter

3 Konsekvenser för restider och transportsystem

3.1 Färjan mellan Helsingör-Helsingborg

Merparten av färjeresenärerna mellan Helsingör och Helsingborg påverkas inte restidsmässigt. Själva restiden med HH Ferries (som drivs under varumärket Scandlines) över Öresund har inte förlängts med mer än ett par minuter och kontrollen upplevs som effektiv och smidig, enligt HH Ferries, som inte har ändrat tidtabellen. Också i juli månad, som är den månad på året med flest resenärer, har färjorna avgått enligt tidsplanen. Sundbusserne, en färjelinje som driver persontrafik mellan Helsingör och Helsingborg, har inte heller ändrat i sin tidtabell, men informerar om att förseningar förekommer betydligt oftare än före id-kontrollen (Öresundsinstitutet, Juli 2016).

3.2 Buss över Öresundsbron och via färjan Helsingör-Helsingborg

För de bussbolag som har linjelagd trafik över Öresund tar gränskontrollen längre tid än id-kontrollen. Bussbolagen genomför id-kontrollen när passagerarna stiger på bussen mot Sverige. Det har generellt inneburit att det tar lite längre tid vid hållplatserna. Gråhundbus, Swebus, Eurolines och Nettbuss Express är exempel på bussbolag som driver linjetrafik över Öresundsbron. Själva gränskontrollen vid betalstationen på Lernacken, när bussen har kommit till Sverige via Öresundsbron, varierar mycket, men kan ta upp mot tio minuter. Detta har fått vissa bussbolag, exempelvis Swebus, att lägga in lite luft i färdplanen för att undvika förseningar på mer än ett par minuter. Jämfört med -kontrollen vid ombordstigningen tar gränskontrollen längre tid för bussarna.

Bussbolagen har löst id-kontrollen på mycket olika sätt. Vissa bolag har ett externt företag som står för id-kontrollen, medan andra låter sina chaufförer kontrollera passagerarnas ID.

3.3 Tåg över Öresundsbron

Restiden med tåg från Danmark till Sverige via Öresundsbron har förlängts och det finns inte tids- och infrastrukturmässigt plats för lika många tåg över Öresund som före id-kontrollen.

Tre tågoperatörer bedriver tågtrafik över Öresund. Öresundstågen drivs av DSB och Transdev på uppdrag av det danska transportministeriet och Skånetrafiken på sträckan över Öresundsbron. SJ kör X2000 på sträckan Köpenhamn-Stockholm och DSB kör Intercity-tåg till Ystad (Bornholmstågen). Öresundstågen har merparten av tågresenärerna över Öresund.



4 Konsekvenser för tågoperatörer och -resenärer

Öresundstågen fungerar både som regionaltåg och pendeltåg. På Kustbanan från Helsingör till Köpenhamn på Själland – och tidigare även utan avbrott fram till Kastrup – fungerar Öresundstågen som pendeltåg. Pendeltågsfunktionen gäller även när trafiken fortsätter på svensk sida till Malmö och Lund. Därefter byter Öresundstågen karaktär till att mer fungera som regionaltåg med långväga destinationer som Göteborg, Kalmar och Karlskrona.

Id-kontrollen påverkar tågtrafiken och tågresenärerna på följande sätt:

- 1) Ökad restid och fler byten
- 2) Ökad trängsel på Öresundstågen
- 3) Sämre punktlighet
- 4) Minskat antal tågresenärer
- 5) Ökade kostnader

Den sämre punktligheten och den ökade trängseln innebär att restiden ofta – och särskilt i rusningstiden på eftermiddagen – förlängs långt mer än restiden enligt tidtabellen. Det leder till en hög grad av oförutsägbarhet och osäkerhet inför hur lång restiden blir i praktiken och allt som allt försämras reseupplevelsen.

4.1 Ökad restid och fler byten

Restiden med Öresundståg mellan Köpenhamns huvudbangård och Malmö centralstation har utökats från 35 minuter till 55 minuter eller 75 minuter beroende på om man hinner med nästa tåg vid tågbytet (som orsakas av id-kontrollen) och id-kontrollen vid Köpenhamns flygplats. Den nya restiden på upp till 75 minuter orsakas både av id-kontrollen och av gränskontrollen på Hyllie.

4.1.1 Ökad restid för Öresundståg på grund av id-kontrollen i Kastrup (riktning Sverige):

Id-kontrollen i sig ger totalt en restidsförlängning på 11 eller 31 minuter för tågresenärer. De 11 minuterna gäller om man hinner med ett snabbt tågbyte vid Köpenhamns Flygplats i Kastrup och de 31 minuterna är enligt tidtabellen.

Id-kontrollen innebär att passagerare på väg mot Sverige med Öresundståg måste kliva av tåget på spår 2, gå upp till ankomsthallen och ner till spår 1, gå igenom id-kontrollen, för att därefter kunna ta tåget mot Sverige. Tåget mot Sverige avgår 9 minuter efter ankomsten med tåget från Köpenhamn, men missar man det första tåget mot Sverige, till exempel vid förseningar från Köpenhamn eller stor trängsel, förlängs väntetiden på flygplatsen till 29 minuter. Enligt tidtabellen är bytestiden på Köpenhamns flygplats station 29 minuter, eftersom trafikoperatörerna från början var osäkra på hur effektiv själva id-kontrollen på flygplatsen skulle bli och om det skulle bildas köer. Att den förlängda restiden är inlagd i tidtabellen innebär att resenärers möjlighet att begära ersättning från DSB och Skånetrafiken vid

förseningar försämrats. Även om majoriteten av resenärerna enligt Skånetrafiken hinner med tåget som avgår 9 minuter efter ankomst, är bytestiden enligt tidtabellen 29 minuter.

En effekt av id-kontrollen är en halvering av turtätheten under rusningstid, så att tågen avgår var tjugonde minut i båda riktningarna istället för var tionde minut. Den genomsnittliga väntetiden har ökat från 5 till 10 minuter under rusningstid för den som inte brukar anpassa sig exakt till tågtiderna, och flexibiliteten har minskat för de resenärerna som ska byta till ett annat tåg eller buss senare under resan. Enligt Trafikverkets analysmetod och kalkylvärden, som bör användas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser, ger den minskade turtätheten upphov till 5 minuter längre väntetid för resenärer i både riktningar.

Brist i spårkapaciteten vid Köpenhamns flygplats station gör att tåg från Sverige som är 6-10 minuter försenade inte stannar utan kör direkt till nästa station, Tårnby, där passagerarna får gå av och ta ett annat tåg tillbaka till flygplatsen. Det beräknas ta cirka 15-35 minuter extra i restid för resenärer till flygplatsen. Enligt Öresundståg AB är det 1,4 procent av tågen i riktning mot Danmark som inte har stannat på flygplatsstationen under perioden 26 januari till 23 augusti. Juni månad var sämst, då 2,6 procent passerade CPH utan stopp i riktning mot Danmark. Pålitlig tågtrafik till Köpenhamns flygplats är viktig för såväl det sydsvenska näringslivet som de sydsvenska privatresenärerna. Köpenhamns flygplats är, mätt i antalet svenska flygresenärer, svenskarnas näst mest använda flygplats, efter Arlanda.

4.1.2 Ökad restid för Öresundståg på grund av gränskontrollen i Hyllie (riktning Sverige):

Den tillfälliga gränskontrollen förlänger restiden med 21 minuter. Tågens uppehåll på Hyllie station har förlängts till 10 minuter på grund av den tillfälliga gränskontrollen vid den inre gränsen. I fulla tåg under rusningstid kan det förekomma ytterligare förseningar, så att tåget står stilla i upp till 15 minuter. Under sommaren och fram i september 2016 utförde polisen inte lika ofta kontroll på inkommande tåg från Danmark. Av hänsyn till färdplanen och den övriga tågtrafiken står tåget ändå stilla i 10 minuter.

På Malmö Centralstation står Öresundståget vanligen stilla i 13-14 minuter, medan det väntar på nästa avgång i färdplanen. Är tåget försenat från Hyllie blir uppehållet på Malmö C motsvarande förkortat. Den totala förseningen från ankomst till Hyllie till avgång från Malmö C blir aldrig längre än 21 minuter. Anledningen till stoppet på Malmö C är att Öresundstågen ska kunna avgå i tid från Malmö C motsvarande nästa avgång i tidtabellen så att restidsfördröjningen från id- och gränskontrollen inte ska medföra förseningar ut i det övriga tågnätet i Sverige.

ID-kontrollen ger också upphov till fler tågbyten på väg från Danmark till Sverige – det är inte längre möjligt att som tidigare åka med Öresundståg direkt utan byten mellan Köpenhamn och Sverige. Utöver det oundvikliga tågbytet på Kastrup flygplats föreslås resenärer som ska åka vidare från Malmö C i Skånetrafikens reseplanerare att kliva av i Hyllie. Anledningen är att tågen stannar i Hyllie i 10 minuter på grund av gränskontrollen och ett byte till ett Pågatåg (lokaltåg som stannar på alla stationer) för vidare färd kan förkorta restiden något.

4.1.3 Färre avgångar med Öresundståg från Sverige till Danmark:

I riktning från Malmö C till Köpenhamns huvudbangård är restiden enligt tidtabellen fortfarande 35 minuter. Turtätheten under rusningstid har halverats så att tågen avgår var tjugonde minut istället för var tionde minut, vilket enligt Trafikverkets analysmetod och kalkylvärden ger en förlängning av restiden på 5 minuter.

4.1.4 Ökad restid och färre avgångar för fjärrtrafik med tåg:

SJ X2000 från Köpenhamn till Stockholm och DSB:s Bornholmståg till Ystad (resenärerna tar färjan till Bornholm från Ystad på den svenska sidan) stannar inte längre vid Köpenhamns flygplats på väg till Sverige, utan kör via godsspåren runt flygplatsen. Passagerarnas ID kontrolleras istället vid spår 26 på Köpenhamns huvudbangård. Under de två första månaderna med id-kontroll ställdes denna trafik in helt, men återupptogs igen i mars. För X2000 innebär id-kontrollen att själva restiden mellan Köpenhamns Centralstation och Malmö C förlängs med 25 minuter för 2 av 3 dagliga avgångar, och eftersom resenärerna ombeds att komma till perrongen 30 minuter innan avgång på grund av id-kontrollen, innebär det reellt en restidsförlängning på 55 minuter. Samtidigt kan SJ inte köra lika många tåg från Köpenhamn C som tidigare, på grund av bristande spårkapacitet på flygplatsen. För närvarande har SJ tre dagliga avgångar från Köpenhamn – före den 4 januari körde X2000 fem gånger dagligen från Köpenhamn. Vid ankomst till Sverige utförs också gränskontroll på dessa tåg.

Danska inrikes tåg från Fyn, Jylland och övriga Själland som tidigare körde direkt till Köpenhamns flygplats har sedan 4 januari sin slutstation på Köpenhamns centralstation och de resande måste byta tåg eller byta till Metro på Nørreport station för att komma till flygplatsen. Det skapar en restidsförlängning på upp till 20 minuter.

4.1.5 Den extra restidens samhällskostnad:

Den extra restiden med tågen kostar samhället 152 miljoner

Tågresenärerna spenderar tillsammans 6 600 extra timmar i tåget per dag på grund av id- och gränskontrollerna. Det motsvarar 833 arbetsdagar eller 666 heltidsanställda i Sverige. Under det första halvåret med id-kontroll värdesattes den extra restiden för tågresande över Öresund till 152 miljoner svenska kronor utifrån

svenska tidsvärden, enligt beräkningar från Øresundsinstitutet.⁵ Till det kommer samhällsekonomiska effekter när det gäller påverkan på turism, arbetsmarknad och näringslivets produktivitet, samt på utvecklingen för Köpenhamns internationella flygplats. Det finns i dagsläget inga ekonomiska beräkningar utöver kostnaden för den förlängda restiden som bygger på faktiska förhållanden. En indikation på hur stor betydelse Öresundsbron och närheten till Köpenhamns internationella flygplats har haft för Malmö är att fler än 50 nationella eller globala huvudkontor/specialistkontor flyttat till staden efter broinvielsen år 2000 och att detta medfört ca 4 000 nya arbetsplatser.

4.2 Ökad trängsel på Öresundstågen

Åtta tågavgångar från Sverige till Danmark har försvunnit under rusningstiden mellan klockan 06.00 och 09.00 och 10 avgångar mellan Danmark och Sverige mellan klockan 15.00 och 18.00. I vissa fall har tågen dock förlängts från två till de maximala tre tågsätten för att förbättra kapaciteten. Sammantaget har det blivit runt 1700 färre sittplatser per timme på grund av den lägre frekvensen. Där det tidigare fanns 3800 platser per timme, finns det för närvarande runt 2100. Det bidrar ytterligare till trängseln under rusningstid – i båda riktningar. Den ökade trängseln bidrar till att reseupplevelsen försämras i de fallen då restiden inte kan användas till varken avslappning eller jobb.

4.3 Sämre punktlighet

15 procent av tågen i riktning mot Sverige och 12 procent i riktning mot Danmark var försenade under perioden januari till augusti 2016. Juni månad var sämst, med 22 procent försenade tåg i riktning mot Sverige och 19 procent i riktning mot Danmark (Öresundståg AB, punktlighetsstatistik augusti 2016). Noteras bör att den förlängda restid från Danmark till Sverige som uppstått på grund av id- och gränskontrollen har lagts in i tidtabellen och därför inte definieras som försening.

Punktligheten mäts vid den konstgjorda ön på Öresundsförbindelsen, Pepparholm, i de olika riktningarna. Pepparholm ligger ganska nära Köpenhamns flygplats och statistiken kan därför tas som ett mått på förseningar vid avgång och ankomst till Köpenhamns flygplats station, men får inte tas som ett mått på den kundupplevda förseningen på resan över Öresund, det vill säga hur lång försening resenärerna utsätts för.

Det förändrade trafikupplägget med Öresundstågen vid Köpenhamns flygplats (tågen från Köpenhamn släpper av passagerare på spår 2, samma spår som även

⁵ Hela rapporten kan läsas på <http://www.oresundsinstitutet.org/analys-den-gemensamma-arbetsmarknaden-over-oresund-krymper-konsekvenser-av-inforandet-av-id-och-granskontroller-mellan-danmark-och-sverige-del-2/>

tågen från Sverige anländer till, medan spår 1 enbart används för tåg med påstigande passagerare från flygplatsen) minskar kapaciteten på Köpenhamns flygplats station avsevärt och innebär större risk för förseningar. Trafikupplägget innebär i praktiken att Köpenhamns flygplats station bara har kapacitet för persontåg som en enkelspårig station och att där kör fler Öresundståg än tidigare. Det ökade antalet Öresundståg beror på att stationen trafikeras av sex tåg i timmen dag- och kvällstid i riktning mot Sverige – även om bara tre tåg i timmen tar med passagerare – eftersom man använder tre tåg för att köra resenärerna till flygplatsen och tre för att köra dem vidare till Sverige. Några av de tåg som släpper av passagerare på flygplatsstationen kör tomma över Öresundsbron till Sverige.

Trafikupplägget innebär också att tågmaterielet används till det yttersta. Om ett tåg går sönder och måste tas ur drift saknas ett tåg och en eller flera avgångar ställs in.

4.4. Minskat antal tågresenärer

Tågtrafiken har påverkats mycket negativt efter införandet av id-kontroller. Antalet resenärer med Öresundstågen har minskat med 15 procent från januari till juni i år jämfört med samma period 2015 (DSB, september 2016) och antalet resenärer med SJ X2000 från Köpenhamn har minskat med 25 procent (SJ, september 2016).

För andra färdstätt ser det ut som följer:

- Enligt Öresundsbro Konsortiets halvårsbokslut har id-kontrollen inte haft någon större effekt på arbetspendlingen med bil (räknat på antal bilpassager över bron), som har ökat med 3,1 procent under januari-juni 2016 jämfört med samma period i fjol. Detta motsvarar 182 passager per dygn. Det är härmed möjligt att id-kontrollerna haft en svag positiv effekt på arbetspendlingen med bil över Öresundsbron.
- Antalet passagerare med HH Ferries minskade med 1,5 procent under januari-juni, medan antalet överförda fordon låg på samma nivå som under januari-juni 2015 enligt HH Ferries, augusti 2016. Preliminära uppgifter från Trafikanalys visar en ökning på knappt 6 procent av antal passagerare på sträckan Helsingborg-Helsingör under kvartal 1 2016 jämfört med samma period 2015. Detta stämmer med siffrorna från HH Ferries som visar en stigning under kvartal 1 följt av ett fall under kvartal 2 2016.
- Nettbuss Express bedriver linjetrafik över Öresundsbron och har noterat en minskning i antalet resenärer till/från Köpenhamn under januari-augusti på 5,2 procent.

4.5 Ökade kostnader

Trafikoperatörerna har betydande kostnader för genomförandet av id-kontrollen.

DSB och Skånetrafiken delar på kostnaderna för id-kontrollen på Öresundstågen.



Sedan DSB i april slopade fotograferingen av resenärernas id-handlingar och genomförde en ny upphandling för utförandet av id-kontrollen ligger kostnaderna på omkring 4,5 miljoner danska kronor, motsvarande 5,8 miljoner svenska kronor, per månad.

SJ uppger att kostnaderna för id-kontrollen till säkerhetsbolag och ökad intern arbetsbelastning är närmare 10 miljoner per år. Om id-kontrollen kommer att finnas kvar finns en risk att SJ lägger ner trafiken till och från Köpenhamn. Enligt marknadschefen för linjen Köpenhamn-Stockholm, Maria Rosendahl, gör SJ en regelbunden bedömning. SJ:s tidigare vinst har ätits upp av de kostnader som id-kontrollen för med sig. Innan id-kontrollen infördes var ambitionen att utöka trafiken för att möta marknadens förväntningar. Dessa planer är tillsvidare lagda på is.

HH-Ferries utgifter för id-kontrollen uppgår till runt 24 miljoner svenska kronor per år.

De ekonomiska konsekvenserna för bussbolagen som kör mellan Danmark och Sverige är mycket olika. Några har valt att låta egna chaufförer stå för id-kontrollen och har därför inga extrautgifter. Andra har valt att lägga id-kontrollen på en leverantör. Nettbuss Express har dessutom behövt göra en systemanpassning på sin hemsida för att göra kunderna uppmärksamma på kravet att ha giltig legitimation med sig på resan, i samband med biljettköpet som sker på nätet. VD för Nettbuss Express AB, Robert Nyberg, informerar om att företaget under januari-augusti haft kostnader på 700 000 svenska kronor för genomförandet av id-kontrollen. Nettbuss Express överväger att lägga ner linjen till Köpenhamn eftersom de anser att reglerna om vilka id-handlingar som är giltiga är otydliga. De ser det som en risk att få böter eller till och med bli av med trafiktillståndet på grund av otillräcklig id-kontroll.

5 Konsekvenser för olika grupper

Olika socioekonomiska grupper drabbas i olika omfattning av id-kontrollen och dess effekter på den kollektiva tillgängligheten över Öresundsbron. En resvaneundersökning för resenärer över Öresund genomförd hösten 2015 visar att unga, kvinnor, pendlare, studerande och personer med lägre inkomster i högre utsträckning än andra grupper reser med tåget (Region Skåne, 2015).

I en webbenkät som besvarats av fler än 900 tågpendlare i februari/mars 2016 uppger 64 procent att de är mycket påverkade av ökad stress, medan 56 procent uppger att de är tröttare efter att id- och gränskontrollerna infördes. Kvinnliga resenärer tenderar att vara extra påverkade av stress (Karin Winter, KTH och Öresundsinstitutet, juni 2016). Många pendlare uppger att den längre restiden och osäkerheten kring när de kommer hem orsakar problem med hämtningar av barn på dagis/fritids samt att konflikterna i hemmet ökat.

För personer med funktionshinder och synskadade är det svårare att ta sig med tåget från Danmark till Sverige efter införandet av id-kontrollerna på grund av det extra tågbytet. Enligt ordförande för HSO Malmö (paraplyorganisation för Malmös handikappföreningar), Eva Larsson-Lindfors, har det funnits gott om extrapersonal på perrongerna som visat till rätta. De problem som uppstått har berott på att tågen är överfulla.

Fakta

För resor över Öresundsbron gäller att:

- 89 procent av resenärerna i åldern 18-29 år reser med tåg i stället för bil.
- 64 procent av de kvinnliga resenärerna reser med tåg jämfört med 47 procent av de manliga resenärerna.
- 71 procent av de resenärer som har en månadsinkomst före skatt på under 20000 SEK/DKK reser med tåg.

Personer utan tillgång till bil, personer med låg inkomst och tågpendlare som inte har tillgång till parkeringsplats på jobbet drabbas hårdast av alla. 12 procent av före detta tågpendlare har bytt till bil som följd av den förlängda restiden (Öresundsinstitutets pendlarenkät, september 2016). Merkostnaden för att pendla med bil över Öresundsbron är dock betydlig – 5 000 kronor extra per månad om pendlaren är ensam i bilen. Om två pendlare samåker blir merkostnaden per person 1 500 per månad – 70 procent mer än om man pendlar med tåg.



Merkostnad för att pendla med bil i stället för tåg mellan Malmö och Köpenhamn⁶

	Kronor
Broöverfart, 21 arbetsdagar per månad	4312
Skatteavdrag	2100
Värde av skatteavdrag	588
Bränslekostnad och slitage	3388
Månadskostnad bil	7112
Månadskostnad tåg	2100
Skatteavdrag	336
Värde av skatteavdrag	94
Månadskostnad tåg	2006
Merkostnad per månad om pendlaren är ensam i bilen	5106
Merkostnad per person och månad om två pendlare samåker	1503

Källa: Øresundsinstitutets beräkningar, Øresundsbron, SKAT, Skånetrafiken, Skatteverket, Google Maps

⁶ Skatteverkets satser för resor mellan bostad och arbetsplats har använts i beräkningen av bränslekostnad och slitage
https://www.skatteverket.se/download/18.361dc8c15312eff6fd119/1457956106182/beloppochprocentkort_2016.pdf

6 Konsekvenser för arbetstillfällen

Drygt 15 100 personer (2015) pendlar över Öresund varje dag. Detta motsvarar pendlingen mellan Uppsala och Stockholm (14 300). Den nuvarande tidtabellen med Öresundstågen (med förlängd restid som följd av id- och gränskontrollen) innebär en kraftig förminskning av den gemensamma arbetsmarknadsregionen. Ett antal arbetstillfällen – lika många som hela Malmös befolkning – kan inte längre nås med en timmes pendling med kollektivtrafik från Malmö C.

Såväl intervjuer med arbetsgivare som en enkät bland tågpendlare pekar på att situationen är ansträngd. Arbetsgivarna har svårare att rekrytera och behålla medarbetare bosatta i Sverige och många pendlare överväger att sluta pendla. Bara 18 procent av de tillfrågade tågpendlarna har inga planer på att sluta pendla (Öresundsinstitutet pendlarenkät, september 2016). En lösning som många kanske hade använt om det gällt pendling inom ett och samma land, att arbeta hemifrån, kan bli problematisk för gränspendlarna. Om de bor i Sverige måste de söka dispens från socialsäkringsreglerna om de vill arbeta mer än 25 procent hemifrån.

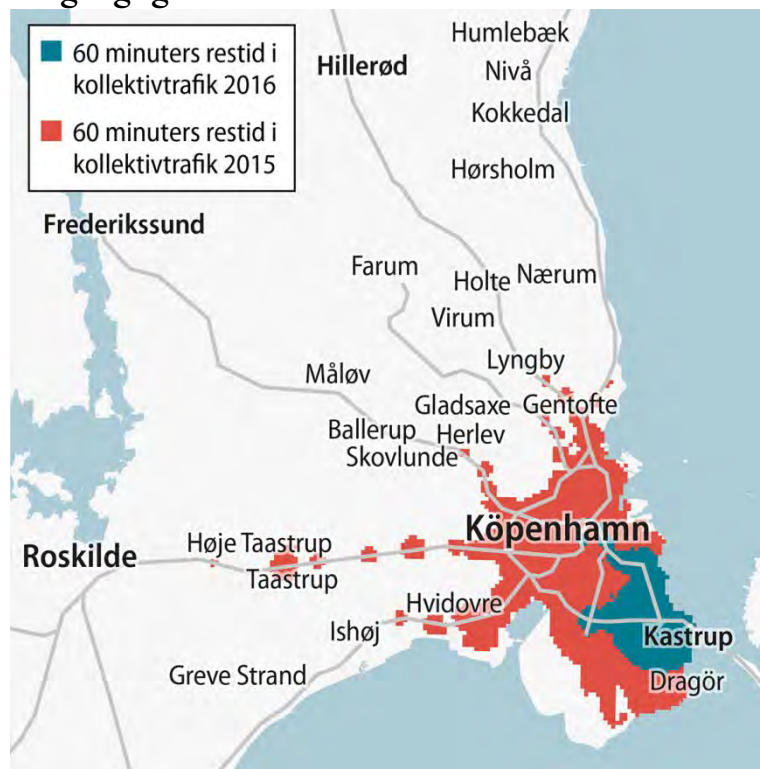
6.1 Förminskning av den svensk-danska arbetsmarknadsregionen

Tillgängligheten med kollektivtrafik till den danska arbetsmarknaden har minskat med 322 000 jobb från Malmö C och med 193 000 jobb från Lund C.

Med en tågresor på en timme från Malmö C kan man idag endast nå 6 av de 10 danska jobb som man tidigare kunde nå med Öresundståget på en timme. Från Lund C kan man på samma sätt endast nå 2 av de 3 danska jobb som tidigare kunde nås med en timmes tågresor. Den längre restiden med tåg från Danmark till Sverige betyder att 322 000 respektive 193 000 färre danska jobb kan nås med en pendlingstid på upp till en timme från Malmö C respektive Lund C. Köpenhamns arbetsmarknad är i stort sett utom räckhåll för Lunds invånare. Beräkningarna är gjorda med Region Skånes tillgänglighetsmodell på tidtabeller för juni 2016 och september/oktober 2015 och ska betraktas som ungefärliga. Samtidigt visar beräkningarna den totala effekten av id- och gränskontrollen och inte enbart id-kontrollen.



Tillgänglighet till Danmark från Malmö C med kollektivtrafik



Källa: Region Skånes Tillgänglighetsmodell. Kartdata: © Lantmäteriet via Geodatasamverkan samt Geodatastyrelsen Danmark, Kort10, D200, maj 2016. Tidtabeller för juni 2016 och september/oktober 2015.



Tillgänglighet till Danmark från Lund C med kollektivtrafik

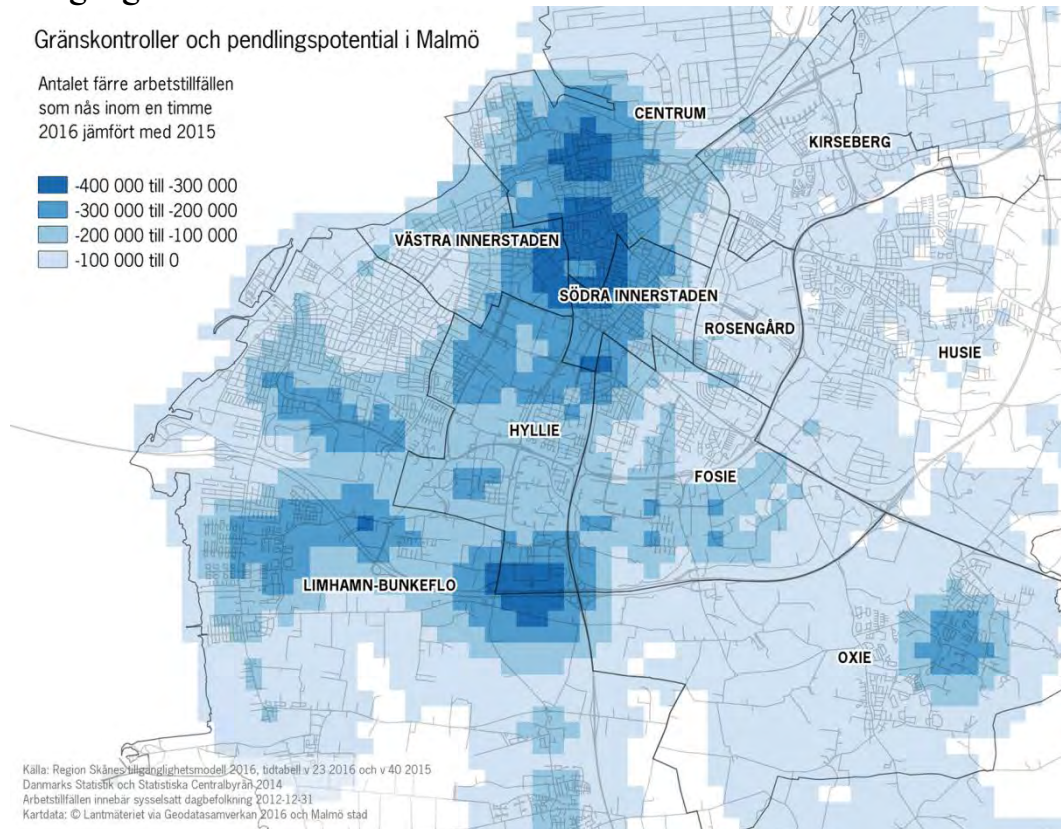


Källa: Region Skånes Tillgänglighetsmodell, Kartdata: © Lantmäteriet via Geodatasamverkan samt Geodatastyrelsen Danmark, Kort10, D200, maj 2016. (Tidtabeller för juni 2016 och september/oktober 2015)

Tillgängligheten till Danmark från Malmö har försämrats mest i områden närmast stationerna. Hyllie, Fosie, Västra Innerstaden och Södra Innerstaden har alla förlorat tillgänglighet till 150 000 arbetstillfällen eller fler. I de områdena bor sammanlagt cirka 122 000 förvärvs- och icke-förvärvsarbetande (ca 83 000 av dessa är förvärvsarbetande och ca 39 000 ej förvärvsarbetande 20 – 64-åringar). I området bor sammanlagt omkring 5000 gränspendlare



Nedgången i antalet arbetstillfällen som nås från Malmö

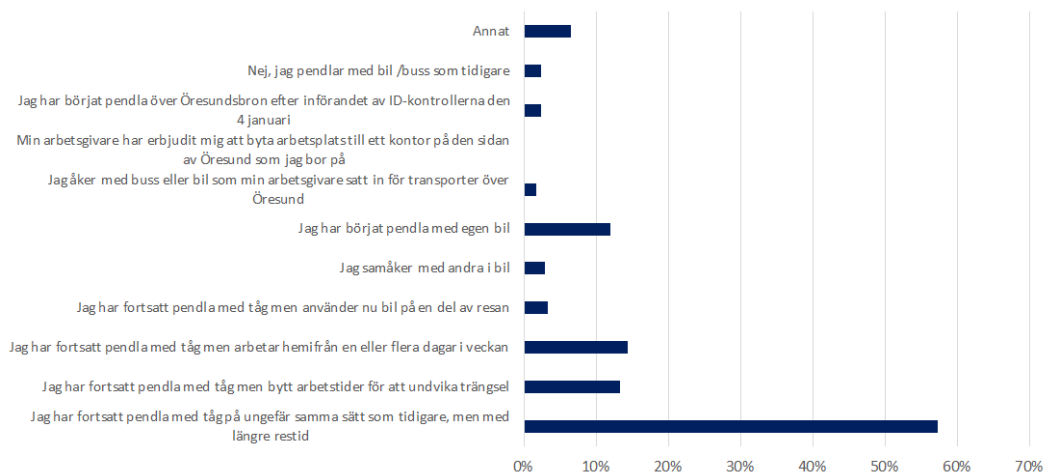


Källa: Region Skånes Tillgänglighetsmodell. Kartdata: © Lantmäteriet via Geodatasamverkan samt Geodatastyrelsen Danmark, Kort10, D200, maj 2016. Tidtabeller för juni 2016 och september/oktober 2015.

6.2 Tågresenärernas benägenhet att fortsätta arbetspendla

En enkätstudie som genomfördes under augusti och september 2016 visar att många pendlare har anpassat sina liv som en följd av id-kontrollerna. 50 procent har förändrat sitt sätt att pendla på ett eller annat sätt (Øresundsinstitutets pendlarenkät, september 2016).

Pendlarnas ändrade färdssätt



Källa: Øresundsinstitutets pendlarenkät, september 2016

Många pendlare överväger också eller söker jobb i hemlandet eller bostad i arbetslandet och enstaka har blivit sjukskrivna eller har sagt upp sig på grund av id-kontrollerna:

- 39 procent av respondenterna överväger att söka jobb i hemlandet
- 9 procent söker aktivt jobb i hemlandet
- 26 procent överväger att flytta till bostad i arbetslandet
- 4 procent letar bostad i arbetslandet
- 16 procent både söker jobb och letar bostad
- 3 procent har fått jobb i hemlandet sedan införandet av id-kontrollerna
- 2 procent har flyttat till arbetslandet
- 1 procent har blivit uppsagda
- 1 procent har blivit sjukskrivna och
- 0,5 procent har sagt upp sig på grund av id-kontrollerna

18 procent har inga planer på att sluta pendla. Bland dessa är män överrepresenterade. 63 procent av de respondenter som inte har planer på att sluta pendla är män, medan 46 procent av alla respondenterna är män. Resultaten är det samma som i den tidigare undersökning genomförd av Karin Winter, KTH, som visade, att de kvinnliga pendlarna är mer stressade och mer påverkade av situationen.

De enkäter som gjorts i februari (med svar från mer än 900 pendlare) och augusti (svar från mer än 400 pendlare) har sänts ut främst via diskussionsforum för pendlare på nätet. Med tanke på att det är de mest aktivt debatterande pendlarna vi möter där är inte svaren helt representativa för hela pendlargruppen. Det stora antalet svar borgar dock för att avvikelserna inte bör vara alltför stora. Svarsfrekvensen i februari motsvarar ungefär var tionde tågpendlare över Øresund.

6.3 Minskat intresse för lediga tjänster i Danmark och ökat intresse för lediga tjänster i Sverige

Öresunddirekt är en offentlig informationstjänst för privatpersoner och företag och består av ett informationscenter i Malmö och en kommunikationsavdelning i Köpenhamn, vilken ansvarar för hemsidorna oresunddirekt.se och oresunddirekt.dk.

På Öresunddirekts hemsidor finns en jobbsökningsfunktion där arbetssökande kan leta bland lediga tjänster på båda sidor av Öresund. En jämförelse av trafiken över tid ger en indikation på hur intresset för att söka jobb inom en viss bransch utvecklar sig. En analys av webbtrafiken under perioden 1/1 2016 – 31/8 2016 jämfört med samma period 2015 visar att antalet svenskar som tittar på lediga tjänster i Danmark har minskat medan antalet danskar som tittar på lediga tjänster i Sverige har stigit.

Antalet visningar av lediga tjänster i Danmark har under perioden 1 januari – 31 augusti 2016 minskat med cirka 20 procent jämfört med samma period förra året, men visningarna av lediga tjänster med hög lön har ökat. Visningar av lediga tjänster inom kategorier som "ingenjörer och teknik" och "socialt arbete och hälso- och sjukvård" har ökat med respektive 7 och 14 procent, medan jobbkategorier med låglönejobb har minskat: "detaljhandel och service" (-19 %), "försäljning och kommunikation" (-11 %) och "kontor och ekonomi" (-11 %).

Då service- och handelssektorn i Köpenhamnsområdet är betydligt större än i t.ex. Malmöregionen, har det varit en snabb väg in på arbetsmarknaden för många unga svenskar som annars riskerat längre arbetslöshet i Sverige. Om det minskade intresset för att söka jobb inom t.ex. service och handel i Danmark består, krymper den gemensamma dansk-svenska arbetsmarknaden på detta område. Det kan medföra ytterligare belastningar för kommuner där det redan råder hög arbetslöshet bland unga, som till exempel Malmö kommun med en ungdomsarbetslöshet på 20,10 % augusti 2016 (jämfört med hela Skåne som har en ungdomsarbetslöshet på 15,2 % – augusti 2016).

Antalet visningar av lediga tjänster i Sverige har under samma period stigit med omkring 24 procent, jämfört med 2015. Ökningen är störst inom kategorierna: "undervisning" (+83 %), "övriga tjänster" (+64 %), "industri och hantverk" (+15 %), "försäljning och kommunikation" (+19 %), "kontor och ekonomi" (+16 %). Detta kan, enligt Arbetsförmedlingen på Öresunddirekt i Sverige, bero på att Region Hovedstaden har en hög arbetslöshet bland nyutexaminerade akademiker.

Nyrekrytering av arbetspendlare är viktig om ambitionen om den Öresundsregionala gemensamma arbetsmarknaden ska bestå. En analys gjord av Region Skåne med data från det transregionala registret i Örestat visar att efter två år återstod i genomsnitt

hälften av de gränspendlare som börjat pendla vid en viss tidpunkt och efter fem år pendlade en tredjedel av personerna fortfarande.

Antalet gränspendlare har minskat sedan 2008 på grund av den avmattning som präglade dansk ekonomi i åren efter finanskrisen. Än finns inga siffror för utvecklingen i antalet gränspendlare under 2016, men Skånetrafiken uppger att försäljningen av Öresundspendlarkort har minskat 6 procent under perioden januari-augusti 2016. Under augusti månad 2016 har försäljningen av månadskort till pendlare över Öresundsbron minskad med 8 procent. För att ge en mer exakt bild behövs också siffror över försäljningen på dansk sida, men dessa siffror finns inte tillgängliga. Med det minskade intresset för att söka jobb i Danmark bidrar id-kontrollerna med stor sannolikhet till en fortsatt låg nyrekrytering även om sysselsättningen i Köpenhamnsområdet för närvarande ökar och arbetskraftsbristen är mer och mer påtaglig i allt fler branscher.

6.4 Effekterna av ID-kontroller för stora företag

Svårare att rekrytera och behålla medarbetare

Länsstyrelsen Skåne gav Øresundsinstitutet i uppdrag att intervjua åtta företag på den danska sidan sundet och två på den svenska. Ambitionen var att ge en fingervisning om hur id-kontrollerna påverkar alla de företag vars anställda rör sig mellan länderna, antingen i arbetet eller som pendlare. Därför har företag med anställda som antingen just pendlar till arbetet över sundet eller ofta reser till och från Köpenhamns flygplats Kastrup valts ut. På den svenska sidan: Ikea och Sony Mobile, och på den danska: Adecco, Copenhagen Malmö Port (CMP), Ferring, Magasin du Nord, Mars Danmark, Novo Nordisk, SOS International och Tivoli.

Fem av de åtta danska företagen upplever problem på grund av de försämrade resmöjligheterna med tåg, som beror på id-kontrollerna: Ferring, SOS International, Mars Danmark, Adecco och Magasin du Nord. Deras anställda har fått längre restider, är mer pressade och har fått svårare att hålla sina arbetstider. Enligt varuhus- och butikskedjan Magasin du Nord har motivationen, gesten och livskvaliteten minskat bland medarbetarna som bor i Sverige. Samtidigt har missnöjet, osäkerheten och stressen över att hinna hem i tid ökat, rapporterar flera andra arbetsgivare.

Hos fyra av de danska arbetsgivarna har mellan två och fem anställda sagt upp sig på grund av id-kontrollerna: Adecco, Ferring, Magasin du Nord och SOS International. Fyra av företagen upplever också att det blivit svårare att rekrytera ny personal som bor i Sverige. De arbetssökande anser inte längre att lönefördelen med att arbeta i Köpenhamn är värd den extra restiden, uppger assistansorganisationen SOS International. För läkemedelsbolaget Ferring har andelen svenska jobbansökningar minskat från 45 till 30 procent. Konsultbolaget Adecco väljer numera att i första

hand rikta sig mot personer som bor i Danmark. Om id-kontrollerna blir långvariga räknar Adecco med att fasa ut rekryteringen av medarbetare som bor i Sverige, såvida det inte handlar om extraordinära experter.

Flera av arbetsgivarna har infört någon form av åtgärd för att kompensera för de problem som uppstått på grund av id-kontrollerna. Ferring har hyrt in bussar som kör de anställda från Hyllie till Ørestad på morgonen och tillbaka igen på eftermiddagen, till en kostnad av 700 000 danska kronor för 2016. Livsmedelsföretaget Mars Danmark betalar broavgiften för de anställda som samåker fyra personer i en bil, medan Magasin du Nord justerat medarbetarnas arbets- och mötestider. Företagen uttrycker dock oro för framtiden och menar att de inte i längden kan fortsätta med dessa åtgärder. Då ser de en risk för att ännu fler säger upp sig. Enligt Ferring skulle färre svenska sökande och anställda i förlängningen även betyda att läkemedelsföretaget inte längre kunde behålla sin goda relation till universitetet i Lund, "då det inte är meningsfullt att lägga resurser på kandidater som inte kommer att söka jobb hos oss".

De tre danska företag som inte har upplevt några problem är Tivoli, där de skiftande arbetstiderna gör att de anställda oftast inte reser under rusningstid; hamnföretaget Copenhagen Malmö Port, vars medarbetare som bor i Sverige redan tidigare pendlade med bil; samt läkemedelsbolaget Novo Nordisk, vars placering i de yttre nordvästra delarna av Köpenhamn antyder att bilpendlande är vanligt för många av företagets medarbetare som bor i Sverige.

Øresundsinstitutet har också intervjuat två arbetsgivare på den svenska sidan sundet: Ikea och Sony Mobile. Båda är företag med många anställda och en internationell prägel som gör att Köpenhamns flygplats är viktig för verksamheten. Enbart Ikeas anställda i Malmö, Älmhult och Helsingborg gör varje år drygt 65 000 in- och utresor från Kastrup. Båda företagen upplever att det i och med id-kontrollerna har blivit pressat, osäkert och stökigt att ta sig till och från flygplatsen. Sony Mobile menar att det framöver kan bli aktuellt att förlägga möten till andra orter, om alltför mycket tid behöver läggas på praktikaliteter vid inresan till Sverige.

Sony Mobile har dessutom fått reaktioner från utländska medarbetare, som fått ett dåligt första intryck av Sverige på grund av id- och gränskontrollerna.

Ikea upplever även att problemen med kortare tåg och förseningar spillt över på den regionala Öresundstågtrafiken i Sverige. Den trängsel som kortare tåg innebär medför bland annat att de drygt 2 000 medarbetare som pendlar till kontoret i Älmhult inte längre kan utnyttja tiden på tåget till arbete i samma omfattning som tidigare. Ikea uttrycker oro för de framtida rekryteringsmöjligheterna om id-kontrollerna fortsätter: "Om man inte åtgärdar de negativa effekterna av kontrollerna så ser vi att vi drabbas negativt. Om de blir långvariga orsakar de

svårigheter för oss att rekrytera och behålla medarbetare framför allt till Älmhult. Kompetensförsörjning är avgörande för Ikeas fortsatta expansion i södra Sverige.”

Såväl Ikea som Sony Mobile har också ett mindre antal danska medarbetare, som fått en mer pressad situation än tidigare, med längre restid och krångligare resor.

6.5 Rörlighet på den Öresundsregionala bostadsmarknaden

Dansk inflyttning till Skåne har bromsat upp

Arbetsmarknadsintegrationen och bostadsmarknadsintegrationen är tätt sammanvävda i den svensk-danska gränsregionen och bostadsmarknaden kan därför också bli påverkad av id-kontrollerna. Många danskar flyttade till Skåne på grund av höga bostadspriser i Köpenhamnsområdet i mitten av 00-talet och hade kvar jobbet i Köpenhamn. Många av dem bor kvar i Skåne och omkring hälften av alla gränspendlare bosatta i Skåne är danskar.

Under fjärde kvartalet 2015 och första kvartalet 2016 ökade antalet personer som flyttade från Östdanmark till Skåne med 22 respektive 33 procent, troligen som en följd av kraftigt stigande bostadspriser i och kring Köpenhamn. Men under våren har ökningen avtagit och den stannade vid 2 procent under andra kvartalet 2016 jämfört med samma tid i fjor (statistik över flyttningar, Ørestat).

ID-kontrollerna kan vara en förklaring till att flyttströmmen i riktning från Danmark mot Sverige bromsats upp, men det är ännu för tidigt att dra den slutsatsen.

Statistiken över antalet flyttningar för första och andra kvartalet visar ännu inga tecken på ökad migration från Skåne till Danmark, men om antalet flyttningar ökar, som pendlarenkäten visar tecken på, kommer ökningen sannolikt att synas under tredje och fjärde kvartalet. Det tar tid att fatta beslut om att flytta och det tar ytterligare tid innan flytten genomförs.

Fakta

Per 31 december 2015 bor 22 863 danska medborgare i Skåne och 11 022 svenska medborgare i Östdanmark. Hösten 2015 gjorde en dansk lagändring det möjligt att ha dubbelt medborgarskap och många danska medborgare i Skåne sökte och fick svenskt medborgarskap. Antalet danska medborgare i Skåne har minskat med omkring 1 000 personer från 2014 till 2015, men en del av minskningen beror på att personer som nu både har danskt och svenskt medborgarskap ingår som svenska medborgare i statistiken.

7 Konsekvenser för handel, turism och varumärket Skåne

Danmark är en viktig marknad och ses av många inom den skånska besöksnäringen som den största och viktigaste utlandsmarknaden. En enkät- och intervjuundersökning genomförd av Tourism in Skåne och Malmö Turism under vecka 34-35 2016 ger en bild av att antalet besökare från Danmark är oförändrat eller har minskat något under 2016.⁷ En bild som förstärks av inkvarteringsstatistiken från SCB/Tillväxtverket som visar en minskning i antalet danska gästnätter i Skåne med 4 % under årets första sju månader. Antalet danska gästnätter har inte minskat i alla delar av Skåne. I Stor-Malmö har antalet danska gästnätter ökat med 2 procent, medan de har minskat med 8 procent i övriga Skåne januari-juli.

38 procent av respondenterna anger att danska besökare utgör en stor eller mycket stor andel av deras besökare, medan drygt hälften anger att danskar utgör en liten eller mycket liten andel. Majoriteten av respondenterna i enkätundersökningen (53 procent) tror inte att gränskontrollerna har lett till färre besökare från Danmark under 2016. Av de respondenter som har angett att antalet besökare från Danmark har minskat kraftigt under 2016 har däremot 100 % svarat att man tror att det är gränskontrollerna som har lett till minskningen.⁸

Antalet svenska gästnätter har under första halvåret minskat med 6 procent i Köpenhamn stad och med 4 procent i Nordsjälland, de områden som är närmast Öresundsbron och färjeläget i Helsingör, medan den övriga delen av östra Danmark har haft 2-3 procent fler svenska besökare enligt inkvarteringsstatistik från Danmarks Statistik.

Länsstyrelsen i Skåne har bitt Invest in Skåne bedöma om id-kontrollerna påverkar uppfattningen av Skåne bland internationella besökare och företag.

Invest in Skåne framhåller att:

- För Skåne är de goda kommunikationerna till Köpenhamn ett viktigt argument när företag väljer att etablera sig i regionen.
- Många företag som besöker Skåne för första gången är imponerade över närheten och den snabba kommunikationen från Köpenhamns flygplats. Sedan gränskontrollerna infördes har restiden försämrats, frustration och dålig stämning

⁷ Enkäten skickades ut via e-post till drygt 2 100 aktörer inom den skånska besöksnäringen som finns i Tourism in Skånes register. Antalet svar är 145 stycken (svarsfrekvens 6,9 %) så resultatet bör ses som en indikation som tillsammans med övriga källor ger oss en bild av situationen, men respondentbasen är genomgående låg. Dessa enkäter kompletterades sedan med telefonintervjuer med 10 utvalda aktörer som representerar några av de största företagen inom skånsk besöksnäring.

⁸ Hela enkätundersökningen finns i bilaga 3

bland resenärerna uppstår när tågen är fulla och trängsel uppstår vid bytet på Kastrup. Första intrycket vid ankomsten av en region/plats är viktigt för internationella besökare.

- Verksamheter som rekryterar specialister internationellt som t ex ESS och MAX IV kan få svårare att attrahera kompetens då många ser närheten och tillgängligheten till Köpenhamn som en viktig faktor när de väljer arbetsplats och bostad.
- Det är svårare för Skåne att attrahera och behålla internationella talanger. Deras medföljande får en mindre arbetsmarknad och därmed svårare att komma in på arbetsmarknaden. I Köpenhamnsregionen finns fler möjligheter till anställning på internationella företag/universitet där man talar engelska.
- Den försämrade kommunikationen mellan Sverige och Danmark, resulterar i att företag som är beroende av snabba kommunikationer mellan länderna påverkas negativt.
- Skånes position som attraktiv och dynamisk region försämras då fler väljer bort att utnyttja arbetsmarknaden på andra sidan sundet. Sverige går miste om danska arbetstillfällen och den stora arbetsmarknad som Köpenhamnsregionen erbjuder.



8 Konsekvenser för trafiksäkerhet

Säkerhetsrisk med flyktingar i Öresundstunneln och under lastbilar på färjan

Efter införandet av id-kontrollerna försöker en del flyktingar och migranter nå Sverige på annat sätt. Några försöker att gå över den fasta förbindelsen till Sverige via tunnelmynningen nära Köpenhamns flygplats och HH Ferries rapporterade under försommaren om problem med asylsökande som gömmer sig under lastbilar. Både fallen utgör säkerhetsproblem och innebär risk för olyckor.

Sedan id-kontrollerna infördes har det fram till och med den 15 augusti varit 119 fall, där människor har gått i Öresundstunneln eller i Kastrup på väg mot tunneln. När det finns folk i tunneln stoppas all trafik för att förhindra olyckor. Antalet incidenter med personer i eller nära tunneln har ökat kraftigt under sommaren och under perioden 22 juni till 15 augusti har det i genomsnitt varit 5,7 incidenter per vecka.

Enligt tidigare uppgifter är det ungefär två tredjedelar av gångerna personer på motorvägen och i de fallen upptäcks personerna i regel snabbt och polisen rycker ut snabbt. I den sista tredjedelen av fallen rör det sig om personer som försöker gå via järnvägstunneln. Ofta hinner polisen inte få tag på personerna innan de har kommit in i tunneln. För att upptäcka personerna i tid och förhindra en olycka har Öresundsbro Konsortiet, som äger och driver Öresundsbron, satt upp värmekänsliga kameror som har varit i drift sedan slutet av mars. Än så länge har det inte hänt en olycka, men personer i eller nära tunneln skapar ibland väldigt stora problem för tågtrafiken med inställda tåg och mycket trängsel på tågen när trafiken åter är i drift.

Denna redovisning har beslutats av tf landshövding Göran Enander. Vid den slutliga handläggningen har deltagit avdelningschef Peter Cavala, verksamhetsansvarig Öresundsdirekt Sverige Karin Lundvall och tillväxtstrateg Hanna Savola, föredragande.

Göran Enander

Hanna Savola

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.



Bilagor:

- Bilaga 1. Fakta om pendlarna
- Bilaga 2. Øresundsinstitutets företagsenkät (september2016)
- Bilaga 3. Tourism in Skåne, Gränskontrollernas effekt på skånsk besöksnäring
- Bilaga 4. Yttrande från Malmö Stad
- Bilaga 5. Yttrande från Region Skåne
- Bilaga 6. Yttrande från Øresundsinstitutet
- Bilaga 7. Referenslista

Kopia till:

Myndigheten för tillväxpolitiska utvärderingar och analyser
Trafikanalys
Malmö Stad
Region Skåne
Øresundsinstitutet



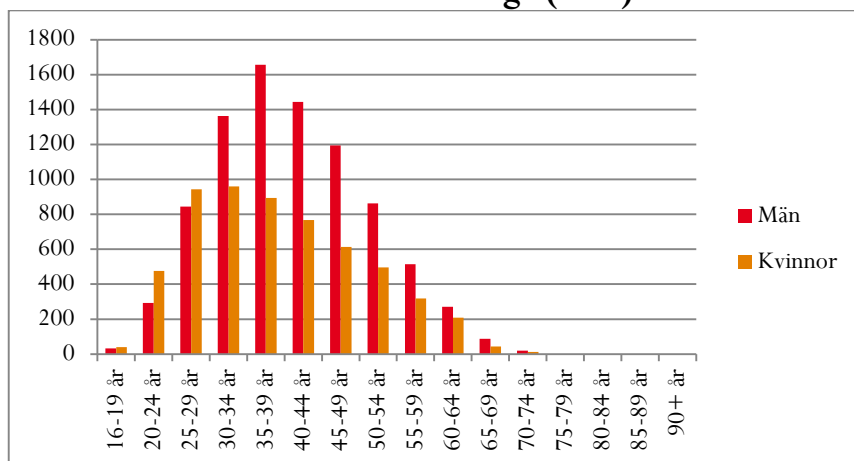
Bilaga 1 Fakta om pendlarna

Under år 2014 arbetspendlade 15 377 personer mellan Danmark och Sverige. 93 procent av pendlarna bor i Skåne. Ungefär 76 procent av de skånska pendlarna bor i den sydvästra delen av Skåne, flest i Malmö.

Merparten av pendlarna är män: 66 procent av pendlarna bosatta i Danmark är män och 60 procent av pendlarna bosatta i Sverige är män.

De branscher som har anställt flest gränspendlare är företagstjänster, transport och magasinering, handel, vård och omsorg och sociala tjänster. Köpenhamns flygplats är en av de arbetsplatser som har flest medarbetare bosatta i Skåne. Den danska läkemedelsindustrin är en annan viktig bransch för gränspendlarna och många som tidigare jobbade på AstraZeneca i Lund jobbar i dag i den danska läkemedelsbranschen.

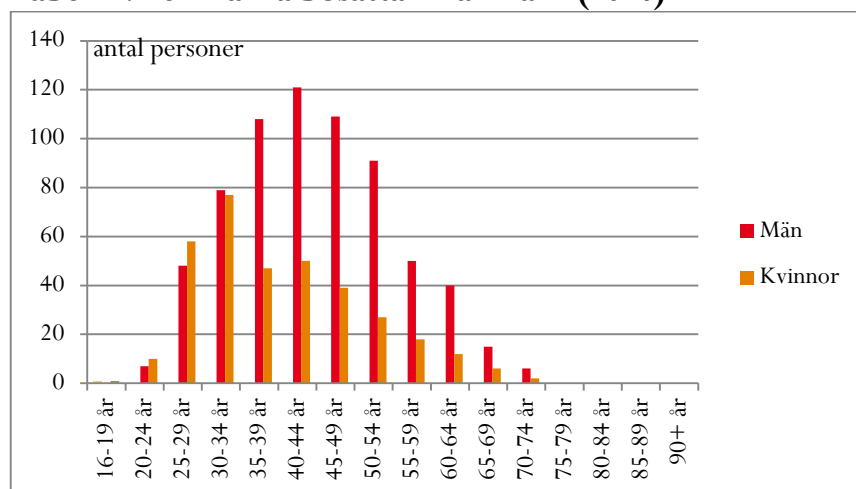
Tabell 1. Pendlarna bosatta i Sverige (2014)



Källa: www.orestat.se

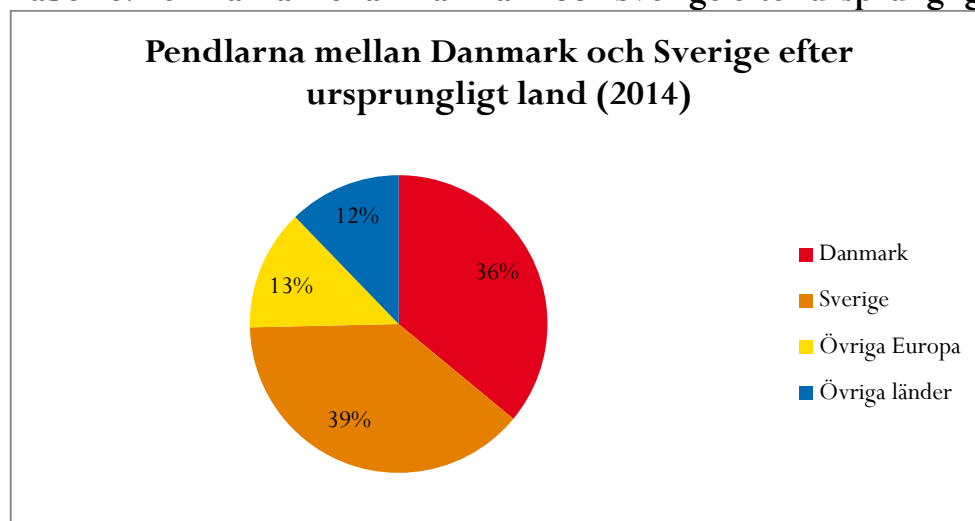


Tabell 2. Pendlarna bosatta i Danmark (2014)



Källa: www.orestat.se

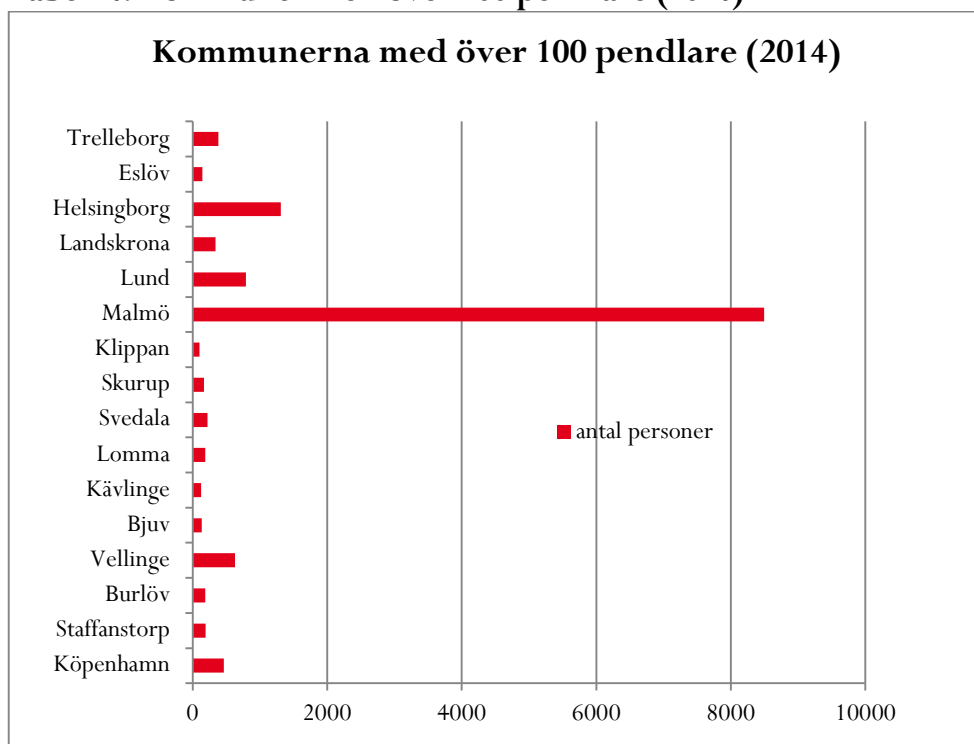
Tabell 3. Pendlarna mellan Danmark och Sverige efter ursprungligt land



Källa: www.orestat.se



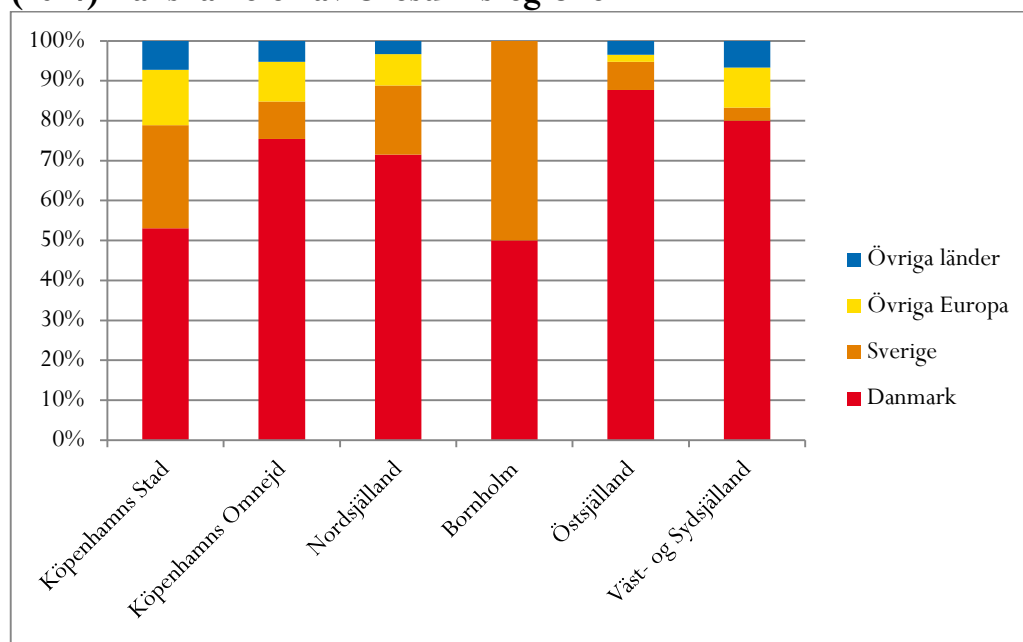
Tabell 4. Kommuner med över 100 pendlare (2014)



Källa: www.orestat.se



**Tabell 5. Pendlarna mellan Danmark och Sverige efter ursprungligt land
(2014) Danska delen av Öresundsregionen**

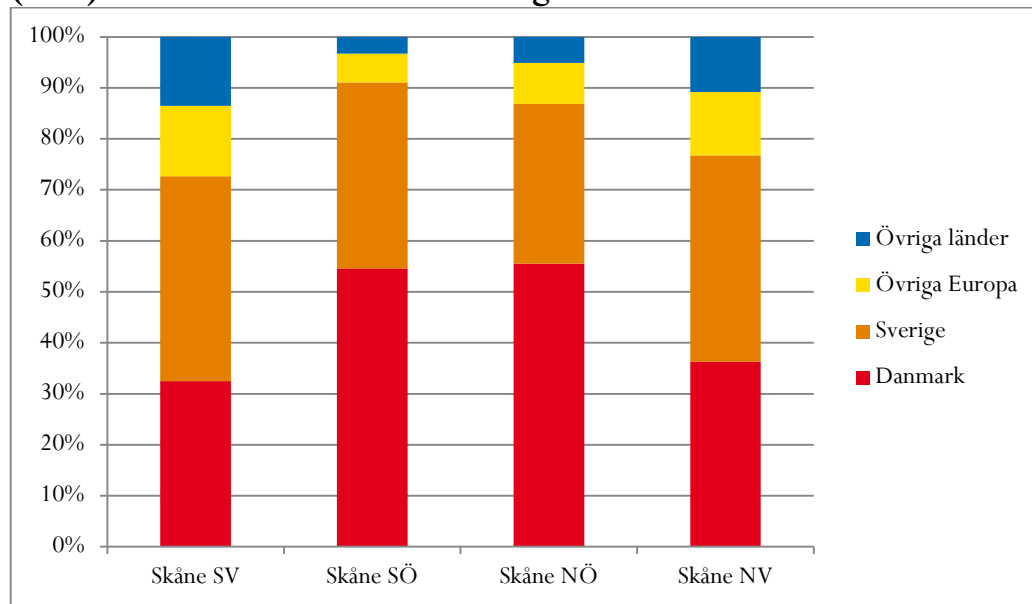


	Danmark	Sverige	Övriga Europa	Övriga länder	
Köpenhamns Stad	53,1%	25,8%	13,9%	7,2%	100%
Köpenhamns Omnejd	75,5%	9,3%	9,9%	5,3%	100%
Nordsjälland	71,5%	17,3%	7,8%	3,4%	100%
Bornholm	50%	50%			100%
Östsjälland	87,7%	7,0%	1,8%	3,5%	100%
Väst- og Sydsjälland	80,0%	3,3%	10,0%	6,7%	100%

Källa: www.orestat.se



Tabell 6. Pendlare mellan Danmark och Sverige efter ursprungligt land (2014) Svenska delen av Öresundsregionen



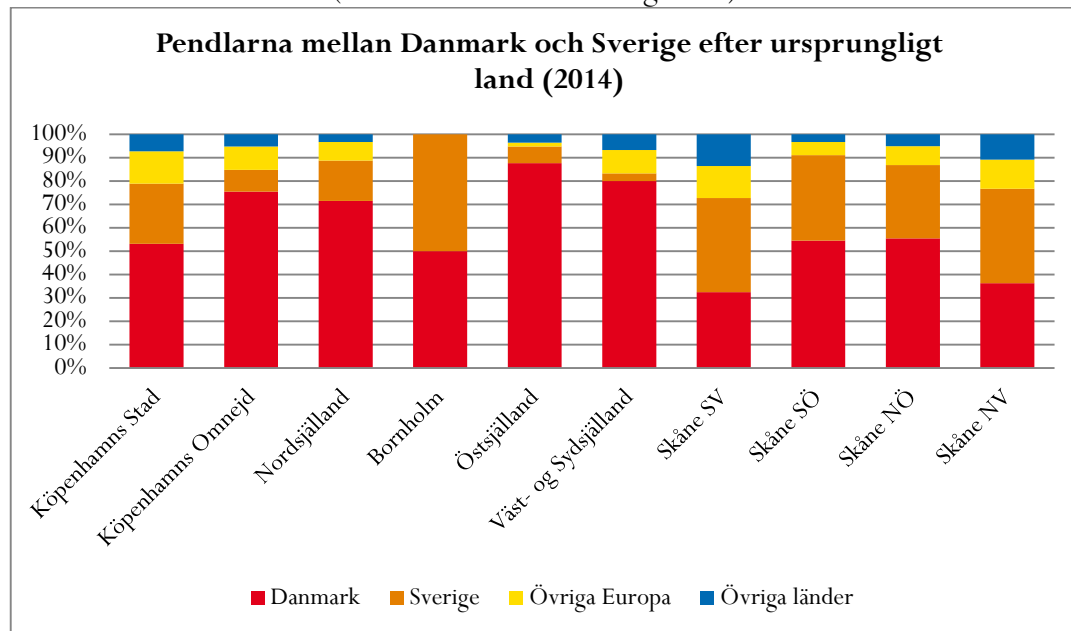
	Danmark	Sverige	Övriga Europa	Övriga länder	
Skåne SV	32,5%	40,2%	13,8%	13,5%	100%
Skåne SÖ	54,6%	36,5%	5,6%	3,3%	100%
Skåne NÖ	55,5%	31,3%	8,1%	5,1%	100%
Skåne NV	36,3%	40,4%	12,5%	10,8%	100%

Källa: www.orestat.se



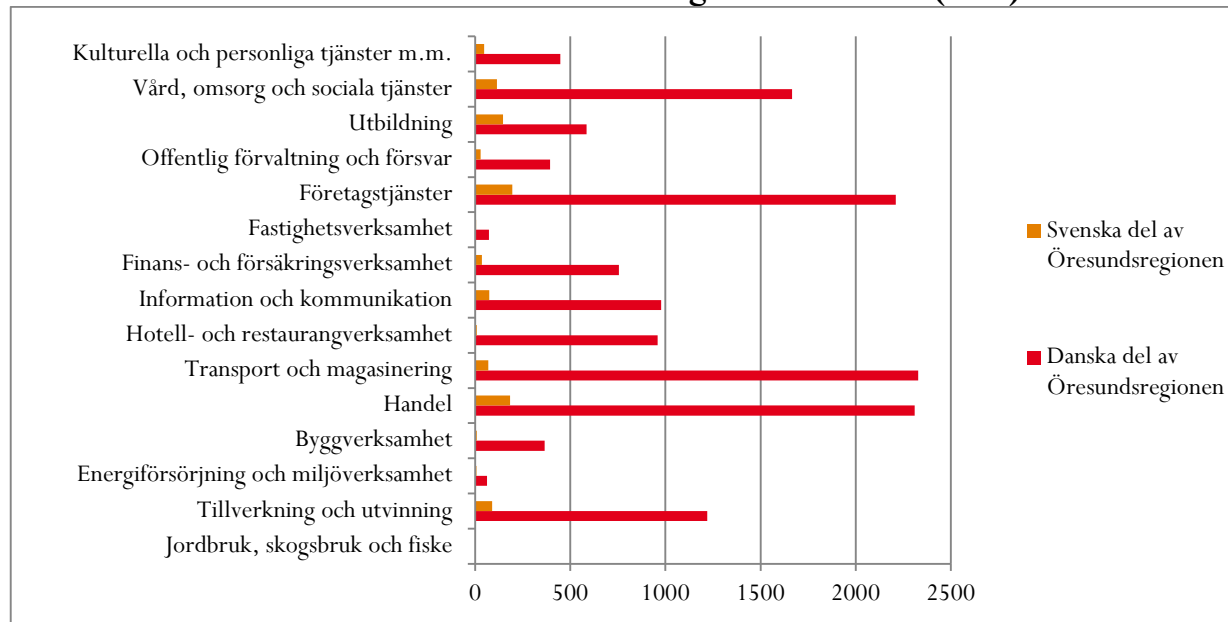
Tabell 7. Pendlare mellan Danmark och Sverige efter ursprungligt land (2014)

(alla delar av Öresundsregionen)



Källa: www.orestat.se

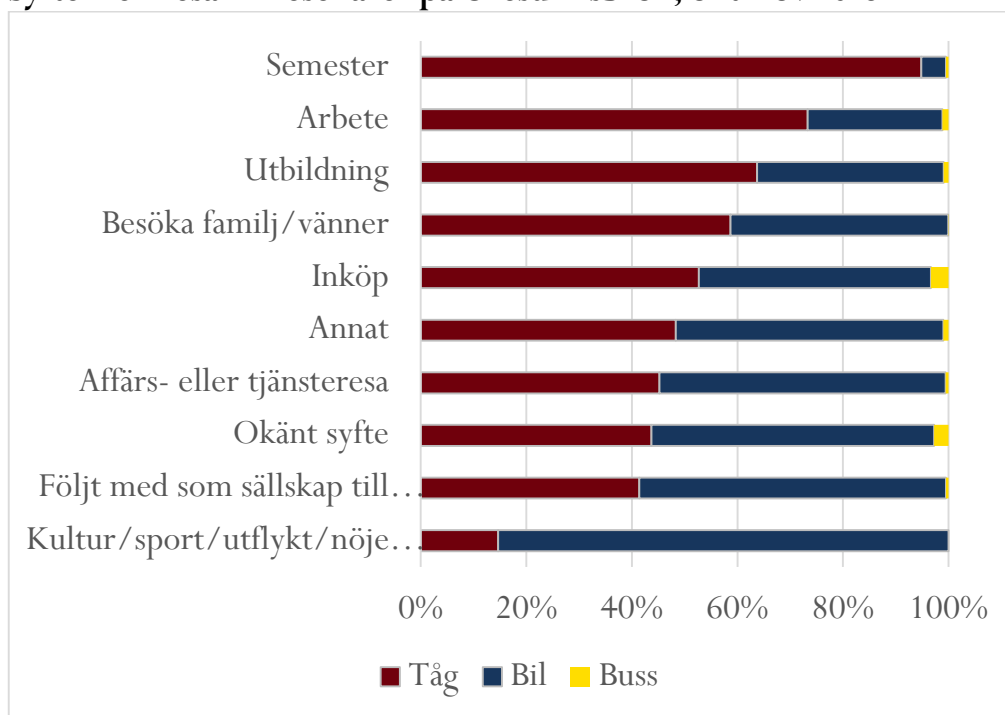
Tabell 8. Pendlarna mellan Danmark och Sverige efter bransch (2014)



Källa: www.orestat.se



Syfte med resan – resenärer på Öresundsbron, okt-nov 2015



Källa: Region Skåne. Resvaneundersökning Öresund 2015)¹

¹ Den höga tågandelen bland semesterresenärer beror sannolikt på tidpunkten för genomförandet av undersökningen: oktober-november, då merparten av de semesterresande reser till utlandet via Köpenhamns flygplats.



Bilaga 2 Øresundsinstitutets företagsenkät (september 2016)

Intervjuade danska företag:

Adecco

Ort: Köpenhamn

Antal anställda som bor i Sverige: cirka 100

Konsekvenser av id-kontrollerna

- **Medarbetare som slutat:** Enstaka.

- **Svårare att rekrytera:** Ja, färre vill arbeta i Köpenhamn.

- **Övriga konsekvenser:** Medarbetarna har längre transporttid till arbetet och kommer emellanåt försent.

- **Praktiska åtgärder:** Företaget lägger större vikt på var nya medarbetare bor och rekryterar mer i övriga Danmark än från Sverige.

Vad skulle det innebära för Adecco i Köpenhamn om kontrollerna blev kvar under lång tid?

"Adecco kommer förmodligen att fasa ut rekryteringen av medarbetare som bor i Sverige – såvida de inte är extraordinära specialister."

Copenhagen Malmö Port

Ort: Köpenhamn (den danska delen av det svensk-danska företaget)

Antal anställda som bor i Sverige: 10-12 (kör bil)

Konsekvenser av id-kontrollerna

- **Medarbetare som slutat:** Nej.

- **Svårare att rekrytera:** Nej.

- **Övriga konsekvenser:** –

- **Praktiska åtgärder:** –

Vad skulle det innebära för CMP om kontrollerna blev kvar under lång tid?

"Vi märker inte mycket av dem. Dem jag känner till av våra medarbetare som bor i Sverige kör bil över bron."



Ferring

Ort: Köpenhamn

Antal anställda som bor i Sverige: 125

Konsekvenser av id-kontrollerna

- **Medarbetare som slutat:** 2

- **Svårare att rekrytera:** Antalet svenska jobbansökningar har minskat från 45 procent till 30 procent.

- **Övriga konsekvenser:** Mycket missnöje och osäkerhet bland de anställda, varav 80 procent tågpendlar.

- **Praktiska åtgärder:** Har sedan i februari satt in buss mellan kontoret på Ørestad och Hyllie station i Sverige, till en kostnad på drygt 700 000 danska kronor under 2016. Främjar samåkning mellan de svenska medarbetare som redan pendlar med bil och de som inte gör det.

Vad skulle det innebära för Ferring i Köpenhamn om kontrollerna blev kvar under lång tid?

”Vi kommer inte att kunna behålla busstrafiken som den fungerar idag på längre sikt. Om vi slutar med den kommer fler medarbetare att hamna i kläm och förmodligen söka sig andra möjligheter i Sverige – eller köra bil. Vi kommer inte heller att kunna behålla den goda relationen till universitetet i Lund, då det inte är meningsfullt att lägga resurser på kandidater som inte kommer att söka jobb hos oss.”

Magasin du Nord

Ort: Köpenhamn

Antal anställda som bor i Sverige: 38

Konsekvenser av id-kontrollerna

- **Medarbetare som slutat:** Cirka 5.

- **Svårare att rekrytera:** Ja, får färre ansökningar från personer som bor i Sverige.

- **Övriga konsekvenser:** Problem för medarbetare att hålla sina arbetstider. Den längre transporttiden och de färre tågavgångarna tär på medarbetarnas krafter, geist och motivation.

- **Praktiska åtgärder:** Mindre justeringar av medarbetarnas arbetstider vid öppnings- och stängningsdags samt mötestider.

Vad skulle det innebära för era butiker i Köpenhamn och särskilt på Fields i Ørestad om kontrollerna blev kvar under lång tid?

”De påverkar medarbetarnas motivation och livskvalitet. Orsaken är det mindre antalet tåg i rusningstid, inte så mycket id-kontrollen då det har blivit bättre.”

Mars Danmark

Ort: Köpenhamn

Antal anställda som bor i Sverige: Cirka 30.

Konsekvenser av id-kontrollerna

- **Medarbetare som slutat:** Möjligen en.



- **Svårare att rekrytera:** Nej.
- **Övriga konsekvenser:** Svårt för medarbetare att ta sig hem för att hämta på förskolan eller hålla andra tider. De anställda som går med i företagets bilpooler måste anpassa sina tider.
- **Praktiska åtgärder:** Betalar broavgiften för bilpendlare om fyra anställda går samman i en bilpool.

Vad skulle det innebära för Mars Danmark om kontrollerna blev kvar under lång tid?

"Vi har fyra olika bilpooler varje dag, vi måste se om det är möjligt i det långa loppet. Men det finns inte många valmöjligheter. Den genomsnittliga personen som vi anställer är 33-34 år gammal och det är den åldern då folk har en familj och måste hämta barnen på förskolan. Frågan om pendlingen kommer inte att försvinna."

Novo Nordisk

Ort: Köpenhamn

Antal anställda som bor i Sverige: Cirka 300.

Konsekvenser av id-kontrollerna

- **Medarbetare som slutat:** Nej.
- **Svårare att rekrytera:** Nej.
- **Övriga konsekvenser:** –
- **Praktiska åtgärder:** –

Vad skulle det innebära för Novo Nordisk i Köpenhamn om kontrollerna blev kvar under lång tid?

"Såvitt vi vet har id-kontrollen inte haft någon påverkan på våra anställda eller företaget."

SOS International

Ort: Köpenhamn

Antal anställda som bor i Sverige: 64

Konsekvenser av id-kontrollerna

- **Medarbetare som slutat:** 2
- **Svårare att rekrytera:** Ja, färre svenska ansökningar (en utveckling som började före id-kontrollerna, men id-kontrollerna är en klart medverkande faktor).
- **Övriga konsekvenser:** Medarbetarna i Sverige beklagar sig över längre transporttid.
- **Praktiska åtgärder:** –

Vad skulle det innebära för SOS International i Köpenhamn om kontrollerna blev kvar under lång tid?

"Redan förut upplevde vi att svenskar tycker att det är mindre attraktivt att arbeta i Köpenhamn nu än tidigare. Vi upplever att den utvecklingen blir kraftigt accelererad nu när den reella restiden förlängs. Folk säger att den lönefördel de kan se med att arbeta i Köpenhamn inte är värd den extra restiden. De kan kanske leva med 2,5 timmars daglig transporttid, men när det blir uppemot tre timmar orkar de inte."



Tivoli

Ort: Köpenhamn

Antal anställda som bor i Sverige: 25-30

Konsekvenser av id-kontrollerna

- **Medarbetare som slutat:** Nej.

- **Svårare att rekrytera:** Nej.

- **Övriga konsekvenser:** –

- **Praktiska åtgärder:** –

Vad skulle det innebära för Tivoli som arbetsgivare om kontrollerna blev kvar under lång tid?

”De som bor i Sverige har skiftande arbetstider, så de märker inte problemen på samma sätt.”

Intervjuade svenska företag

Ikea

Ort: Malmö, Älmhult, Helsingborg

Konsekvenser av id-kontrollerna

- **Närheten till Köpenhamns flygplats:** Längre restider och osäkerhet i trafiken ger en pressad situation för medarbetarna, som tillsammans gör drygt 65 000 in- och utresor från Kastrup per år.

- **Reaktioner från utländska besökare:** Inga.

- **Anställda som bor i Danmark:** En pressad situation. Många övergår från kollektivtrafik till bil.

- **Övriga konsekvenser:** Inte bara resorna över Öresundsbron påverkas, utan effekterna av gränskontrollerna berör hela den skånska tågtrafiken och alla pendlare i Skåne. Hälften av Ikeas 4 700 medarbetare i Älmhult pendlar till orten. Längre restider och färre tågsätt på grund av id-kontrollerna, vilket läggs till redan tidigare förekommande problem i kollektivtrafiken, drabbar dessa pendlare, som ofta har lång resväg. När tågen blir överfulla på grund av färre tågsätt kan de inte längre arbeta under resan.

Vad skulle det innebära för Ikea i Malmö, Älmhult och Helsingborg om kontrollerna blev kvar under lång tid?

”Om man inte åtgärdar de negativa effekterna av kontrollerna så ser vi att vi drabbas negativt. Om de blir långvariga orsakar de svårigheter för oss att rekrytera och behålla medarbetare framför allt till Älmhult. Kompetensförsörjning är avgörande för Ikeas fortsatta expansion i södra Sverige.”

Sony Mobile

Ort: Lund

Konsekvenser av id-kontrollerna



- **Närheten till Köpenhamns flygplats:** En tidigare bekväm anslutning till Kastrup upplevs nu som osäker och stökig. Krångligare resor och viss osäkerhet kring hur mycket tid resorna tar.
- **Reaktioner från utländska besökare:** Ja, de dubbla kontrollerna ger ett dåligt första intryck av Sverige.
- **Anställda som bor i Danmark:** Ett fåtal, som påverkas av längre restider och krångligare resor.
- **Övriga konsekvenser: –**

Vad skulle det innebära för Sony Mobile i Lund om kontrollerna blev kvar under lång tid?

”På sikt kan det medföra att det negativa första intryck man fått av Sverige befasts, vilket inte är bra för Sverige. Möten kan komma att förläggas till andra orter om för mycket tid behöver läggas på praktikaliteter vid inresa till Sverige. Anställda som arbetspendlar kan i förlängningen se sig om efter en ny arbetsgivare och vi tappar viktig kompetens.”

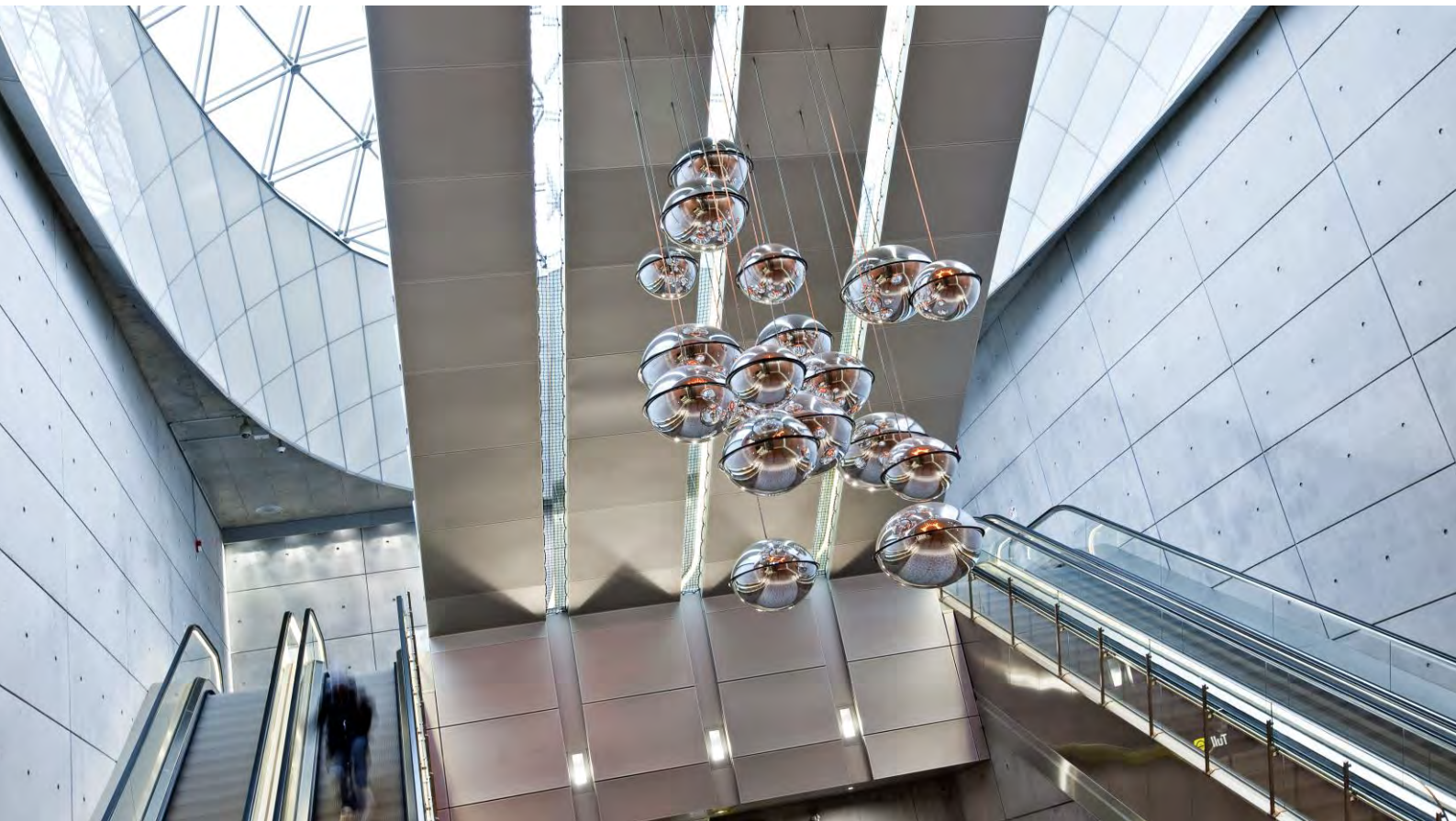


foto Leif Johansson

Gränskontrollernas effekt på skånsk besöksnäring

2016-09-01

1 Sammanfattning

Danmark är en viktig marknad och ses av många inom den skånska besöksnäringen som den största och viktigaste utlandsmarknaden. Enkät- och intervjusvar ger en bild av att antalet besökare från Danmark är oförändrad eller har minskat något under 2016, en bild som förstärks av inkvarteringsstatistiken som visar på en minskning med -2,5 % under årets första halvår.

Majoriteten av respondenterna tror inte att gränskontrollerna har lett till färre besökare från Danmark under 2016. Av de respondenter som angett att antalet besökare från Danmark har minskat kraftigt under 2016 har däremot 100 % svarat att man tror att det är gränskontrollerna som har lett till minskningen.

Om rapporten

Innehållet i denna rapport baseras på en enkätundersökning och telefonintervjuer som genomfördes av Tourism in Skåne och Malmö Turism under v 34-35 2016, samt på Inkvarteringsstatistik från SCB/Tillväxtverket. Enkäten skickades ut till drygt 2 100 aktörer inom den skånska besöksnäringen som finns i Tourism in Skånes register. Utskicket skedde via e-post med en länk till ett webbformulär. Antalet svar är 145 stycken (svarsfrekvens 6,9 %) så resultatet bör ses som en indikation som tillsammans med övriga källor ger oss en bild av situationen, men respondentbasen är genomgående låg. Dessa enkäter kompletterades sedan med telefonintervjuer med 10 utvalda aktörer som representerar några av de största företagen inom skånsk besöksnäring.

2 Sammanställning av enkätsvar, intervjuer samt gästnattsstatistik

Det finns som väntat en stor spridning bland respondenternas svar om hur stor andel av besökarna som kommer från Danmark. De vanligaste svaren är "Liten andel" (35 %) följt av "Stor andel" (31 %). Även telefonintervjuerna visar en liknande fördelning, men flera respondenter lyfter där fram att andelen danskar är liten men att de danska besökarna är väldigt viktiga eftersom det är den största utlandsmarknaden.

Hur stor andel av dina besökare kommer från Danmark?



Fig 1. Enkätsvar fråga 1. Bas samtliga

Inkvarteringsstatistiken visar att danskar står för 3,6 % av alla övernattningsplatser på kommersiella boendeanläggningar i Skåne under första halvåret 2016, motsvarande siffra för första halvåret 2015 var 4,0 %. Av utlandsmarknaderna är bara Tyskland större med en andel på 4,4 % under första halvåret 2016. Under samma period står svenska gästnätter för 76,8 % av övernattningsplatserna, så om vi tittar enbart på de utländska gästnätterna står danskar för 15,6 %. Att så många enkätsvar ändå anger att besökare från Danmark står för en stor eller mycket stor andel beror på det stora antalet dagsbesök från Danmark i Skåne, dessa resor fångas tyvärr inte upp av den officiella statistiken.

När det gäller antalet besökare från Danmark har en stor majoritet av respondenterna angett att det är oförändrat mellan 2015 och 2016. Det är dock betydligt fler som angett att antalet har minskat än att det har ökat. Telefonintervjuerna ger en liknande bild där 9 av 10 personer säger att antalet danska besökare är oförändrat eller har minskat.

Under 2016 har antalet besökare från Danmark



Fig 2. Enkät svar fråga 2. Bas: alla

Även inkvarteringsstatistiken visar på en minskning av danska övernattningar med -2,5 % vilket motsvara drygt 2 000 färre övernattningar än första halvåret 2015. Därmed bryts 2016 en uppåtgående trend som har hållit i sig sedan 2013. Åren 2010-2013 backade årligen antalet danska gästnätter i Skåne, mest troligt som en följd av det allt sämre valutaläget för danska resenärer.

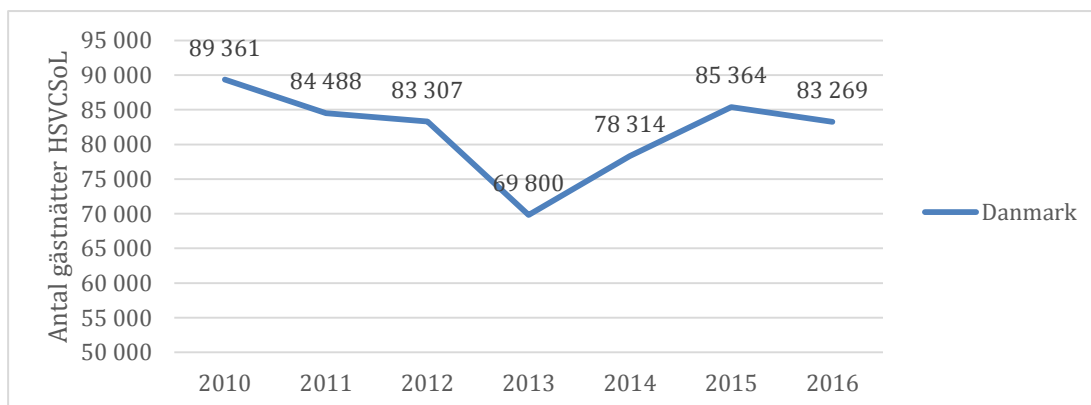


Fig 3. Antal danska gästnätter på kommersiella boendeanläggningar i Skåne första halvåret 2010-2016. Källa SCB/Tillväxtverket

På den direkta frågan om gränskontrollerna har lett till färre besökare från Danmark under 2016 svarar 52,8 % "nej" medan 27,8 % svarar "ja".

Jag upplever att gränskontrollerna har lett till färre besökare från Danmark under 2016

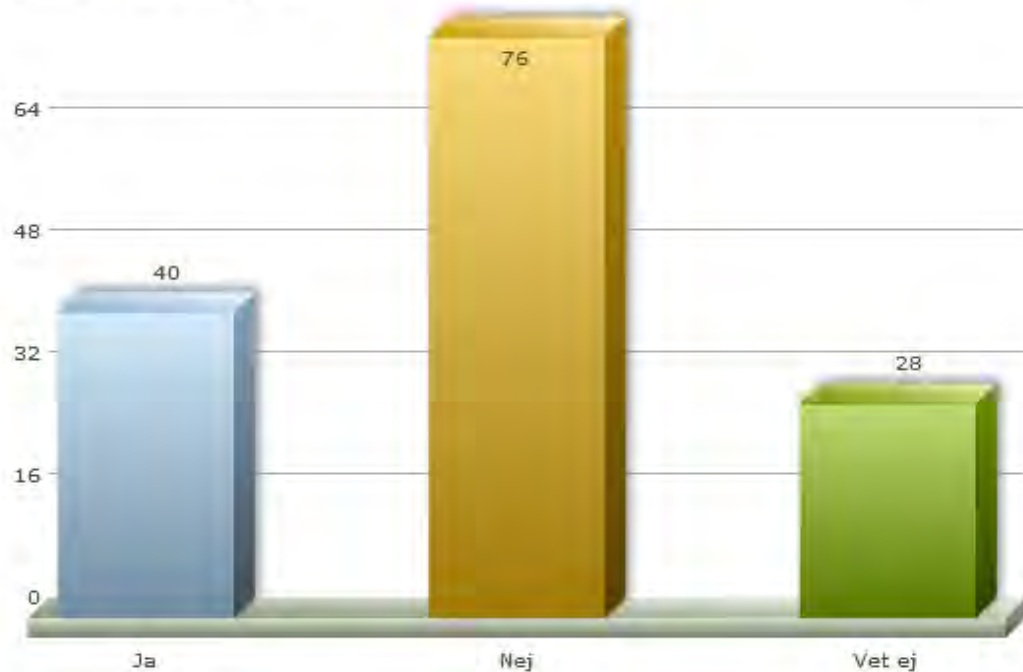


Fig 4. Enkät svar fråga 3. Bas: alla

Andelen som tror att gränskontrollerna lett till en minskning ökar dock om svaret filtreras på de respondenter som angett att danskar står för en stor andel av deras besökare, för denna grupp blir istället fördelningen nej "46,5" % och "ja" 44,2 %.

Jag upplever att gränskontrollerna har lett till färre besökare från Danmark under 2016

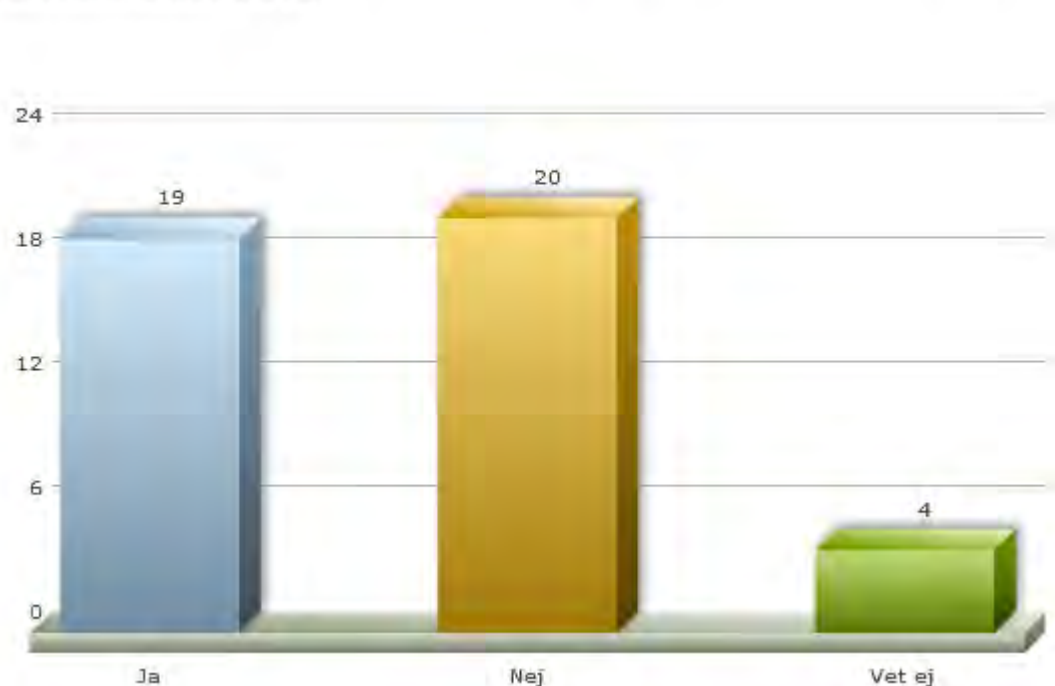


Fig 5. Enkät svar fråga 3. Bas: respondenter som angett att en stor andel av deras besökare kommer från Danmark.

Filtreras svaren istället på de som angett att antalet danska besökare har minskat kraftigt under 2016 visar det sig dock att 100 % inom denna grupp bedömer att gränskontrollerna lett till färre besökare från Danmark.

Jag upplever att gränskontrollerna har lett till färre besökare från Danmark under 2016

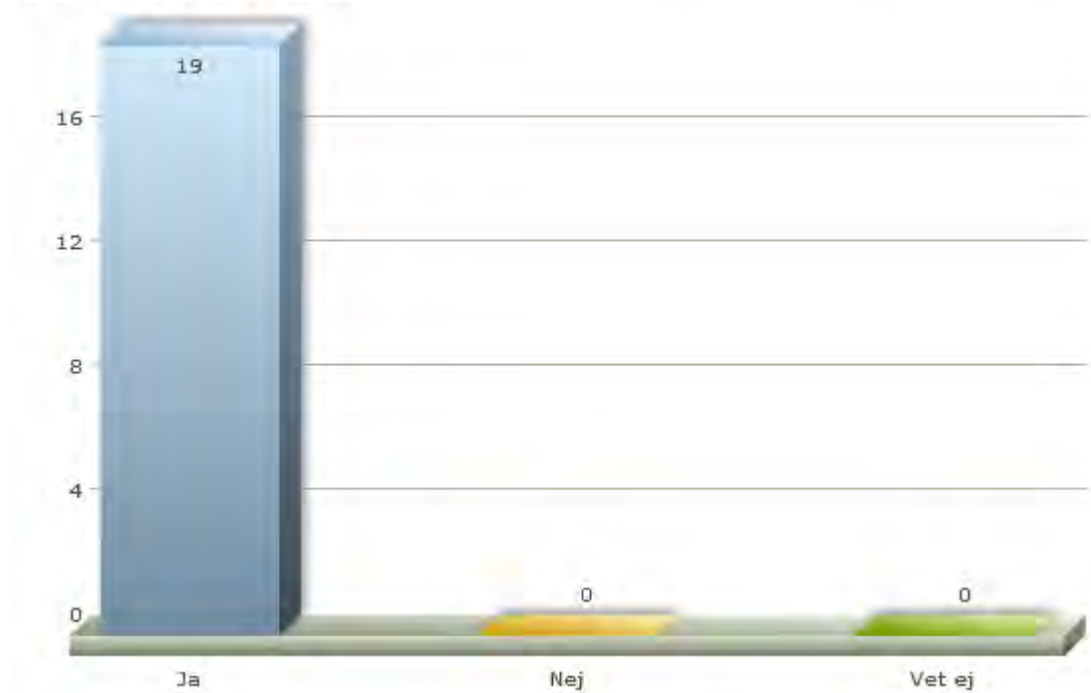


Fig 6. Enkät svar fråga 3. Bas: respondenter som angett att antalet besökare från Danmark har minskat kraftigt under 2016.

Från telefonintervjuerna är svaren blandade när det gäller gränskontrollernas effekt på antalet besökare från Danmark. En intervju person framhåller att gränskontrollerna helt klart har påverkat (minskat) besökare som anländer med kollektivtrafik, medan en annan lyfter fram att det inte påverkat dem så mycket i Helsingborg där gränskontrollerna vid färjan fungerar smidigt. Däremot är det få av de intervjuade som upplever att det kommer mycket frågor eller kommentarer om gränskontrollerna, varken från danska eller övriga besökare.

Effekter av gränskontroller för Malmö stad

Malmö stad har blivit kontaktad av Länsstyrelsen Skåne, gällande regeringsuppdrag ”särskilt utvärdera hur de införda ID-kontrollerna har påverkat arbetstillfällen, handel och turism i länet samt restider i Öresundsregionen”. Detta sker i samarbete med beskrivna myndigheter samt Malmö stad, Region Skåne och Öresundsinstitutet

Undanröjandet av gränshinder i Öresundsregionen är viktigt för de medborgare och företag som verkar i regionen. En faktor som bör beaktas är utvecklingen av arbetspendling samt möjliga effekter av de gränskontroller som införts över Öresund. Öresundsinstitutet lyfter fram två möjliga effekter, dels att färre företag är benägna att flytta sina huvudkontor till Malmö, dels att nuvarande och förväntade framtida gränspendlare (som bor i Sverige) väljer att arbeta i Sverige istället för Danmark. Bedömningen av gränskontrollernas inverkan på arbetsmarknaden är svår eftersom den beror på hur lång tid kontrollerna kommer att finnas, hur de påverkar restiden, arbetspendlarnas syn på pendlingen och effekten för bilden av Malmö som attraktiv stad nära en stor internationell flygplats. Arbetsförmedlingen i Skåne menar också i den senaste arbetsmarknadsprognosen att de dubbla gränskontrollerna missgynnar inte enbart pendlingstrafiken över Öresund, utan även Skånes näringsliv och attraktionskraft. De etableringar som viktiga storföretag samt de stora forskningsanläggningarna ESS och Max IV gjort i Skåne, bygger till stor del på närheten till Kastrup och Köpenhamn. Arbetsmarknadsregionen som var på väg att uppstå kring Öresund har fått en rejäl törn av de nyuppkomna hinder som verkar vara allt annat än temporära.

Malmö stad har inte genomfört egna analyser om effekterna av gränskontrollerna på arbetsmarknaden och näringslivet, utan hänvisar till de analyser som Arbetsförmedlingen och Öresundsinstitutet genomfört.

Gällande kartläggning av effekterna på turismområdet så har Malmö stad (Malmö Turism) i samarbete med Turism in Skåne genomfört en enkätstudie samt intervjuundersökningar som rapporterats till Öresundsinstitutet inom ramen för Länsstyrelsens uppdrag.

Malmö 2016-09-12

Ola Yndeheim
Enhetschef Omvärldsenheten
Avdelningen för samhällsplanering
Stadskontoret
Malmö stad

Mikael Stamming
044-309 34 82
mikael.stamming@skane.se

Diariernr 1604923/FS

Datum 2016-09-22

Linda Börjesson Katz
040-675 31 78
linda.katz@skane.se

Länsstyrelsen Skåne
Hanna Savola
2015 15 Malmö

Region Skånes remissyttrande angående effekterna av gräns- och ID-kontrollerna mellan Danmark och Sverige

Inledning

Med anledning av att företrädare för regeringen uttalat att ID-kontrollerna kommer bestå fram till november, har Region Skåne, Malmö stad och Öresundsinstitutet, bjudits in av regeringen att lämna ett yttrande, via Länsstyrelsen Skåne, till en statlig utvärdering av effekterna av gränskontrollerna vid Öresund.

Region Skåne ser positivt på regeringens utvärderingsinitiativ och lämnar härmed våra synpunkter och analyser kring effekterna av gräns- och ID-kontrollerna mellan Danmark och Sverige.

Förlängda restider för pendlare och färre tillgängliga arbetstillfällen

Eftersom såväl Öresundsbron som pendeltågstrafiken har byggts med den nordiska passunionen, som gällt ända sedan 1954, i åtanke finns det ingen infrastruktur redo för att kontrollera samtliga passagerares resehandlingar före ombordstigning. Då Öresundstågen fungerar som pendeltåg har både tågen och stationerna tvärtom utformats för så snabb av- och påstigning som möjligt.

Därför måste alla passagerare kliva av tåget i Kastrup (sista stationen före Sverige), gå igenom en passkontroll, för att sedan kliva på nästa tåg. Detta innebär att resan mellan Själland och Skåne har utökats från 35 minuter upp till 75 minuter, enkel resa. Det innebär också att Öresundsintegrationen kommer att kastas tillbaka till den situation som rådde före Öresundsbron byggdes, då överfart med färja tog mer än en timme, enkel resa.

Öresundsinstitutets analyser, som bygger på Trafikverkets beräkningsmetodik, visar tydligt hur den gemensamma arbetsmarknaden i Greater Copenhagen har krympt som en följd av ID- och gränskontrollerna mellan Danmark och Sverige:

- 322 000 färre danska jobb går att nå inom en timme med tåg från Malmö C efter införandet av ID- och gränskontroller. Detta innebär att endast 6 av

tidigare 10 arbetstillfällen på Själland är nu tillgängliga inom en timmes restid med tåg från Malmö Central.

- Tågresenärerna över Öresund tillbringar sammanlagt 6 660 timmar mer på transporter per dag enligt den nya tidtabell som infördes i juni 2016. Under det första halvåret som det har varit ID-kontroll motsvarar resenärernas tidsförluster ett värde på 152 miljoner kronor vid beräkning av tid, som används i svenska samhällsekonomiska analyser av infrastrukturinvesteringar,
- På årsbasis motsvarar den utökade restiden för tågpendlarna över Öresund en samhällsekonomisk förlust på 296 miljoner svenska kronor räknat med svenska tidsvärden.

ID-kontrollerna bör ej förlängas

Regeringen beslutade den 9 juni att förlänga ID-kontrollerna för resenärer med buss, tåg eller passagerarfartyg från Danmark till Sverige. Den beslutade förordningen började gälla den 4 juli och gäller under fyra månader, till 4 november 2016.

Syftet med den temporära förlängningen är, enligt regeringen, att ID-kontrollerna har en positiv inverkan på möjligheten att upprätthålla ordning och säkerhet. Regeringen bedömer att Sverige fortfarande befinner sig i en situation där kontrollerna behövs.

Det är av största vikt för Skånes ekonomiska utveckling att gräns- och ID kontrollerna mellan Sverige och Danmark inte pågår en längre tid än vad som är nödvändigt. Det är därför önskvärt att polisens insatser vid Hyllie tas bort eller samordnas med lösningarna på Kastrup.

Polisen har infört partiell gränskontroll sedan i somras vilket innebär att polisen inte gör kontroller på alla avgångar. Vi noterar därför att polisen inte gör samma bedömning som regeringen av behovet av en gränskontroll. Det ska dock påpekas att även om det inte görs kontroller på alla avgångar så minskar detta inte den förlängda restiden då tåget står still ändå.

Region Skånes initiativ för att förbättra för resenärer under rådande omständigheter

I ett led att förbättra för resenärer under rådande omständigheter har regionstyrelsens ordförande kommit överens med den danska transportministern om effektivare ID-kontroller i form av ett nytt trafikupplägg. Det kommer att testas och utvärderas under hösten. Trafikupplägget innebär kortare restid, robustare trafik och möjlighet till ökad kapacitet.

Trafikupplägget går ut på att perrongen delas vid spår 1, med ett staket, så att det blir ett område för de som ska av tåget och ett område för de som är ID-kontrollerade och ska på tåget mot Sverige.

Kompensationskraven från Region Skåne kvarstår

Region Skåne har i tidigare framställan framfört att fördelningen av statsbidraget inte tar hänsyn till de ökade kostnader/minskade intäkter som drabbar gränsregioner. ID- och gränskontroller medför en nettokostnadsökning och intäktsbortfall för Region Skåne på drygt 100 miljoner kronor. Den ersättning som regeringen i höständringsbudgeten avsätter (53 miljoner kr) för kontrollerna tar endast hänsyn till direkta ökade kostnader, men inte till intäktsbortfall som följer av minskat resande (prognosticerat till 61,7 miljoner kronor för 2016). Intäktsbortfallet utgör merparten av kostnaderna för ID-kontrollerna.

Region Skåne föreslår att en del av det riktade statsbidraget 2017-18 på 1 400 miljoner kronor, avsätts för kompensation till regioner och kommuner som drabbas av ökade merkostnader och minskade intäkter till följd av ID-kontrollerna.

Negativ påverkan på arbetsmarknadsregionen

De samhällsekonomiska kostnaderna för id- och gränskontrollerna i Öresundsregionen uppgår till minst 1,5 miljarder kronor per år enligt Sydsvenska Handelskammaren. Den samhällsekonomiska kostnaden för pendlarnas ökade restid motsvarar 296 miljoner svenska kronor per år enligt Öresundsinstitutets beräkningar som är gjorda på svenska samhällsekonomiska modeller.

Förlorad arbetspendling till Danmark, exportförluster och en enorm good will-förlust för hela regionen som en integrerad och välfungerande arbetsmarknadsregion är de yttersta konsekvenserna av de införda kontrollerna.

För att skapa tillväxt och sysselsättning är det oerhört viktigt, inte minst för företagen i regionen, att arbetsmarknaden inte klyvs i två delar, utan att den hålls samman genom minskade restider. Gräns- och ID-kontrollerna har medfört upp till 75 minuters längre restid, hälften så många avgångar i rusningstid, ökad trängsel och 15 procent färre passagerare.

Detta har en negativ effekt på tillväxt och sysselsättning i regionen.

Även tillväxtpotentialen för forskningsanläggningarna ESS och Max IV i Skåne begränsas av kontrollerna. Just nu görs stora investeringar i forskningsinfrastruktur genom MAX IV-laboratoriet och European Spallation Source ERIC (ESS). Den totala investeringen är på 24 miljarder kronor där Sverige står för 11 miljarder och Danmark för 2,5 miljard. Lägg till detta en kommande höghastighetsjärnväg norrut och förbindelsen Fehmarn-Belt söderut. Dessa förutsättningar ger goda möjligheter för båda anläggningarna att bidra i arbetet med att få fart på tillväxt och jobbskapande i både Sverige och Danmark. European Spallation Source ERIC är

också fysiskt placerad på bägge sidor sundet och är helt beroende av öppna och smidiga förbindelser för den dagliga verksamheten.

Avslutning

Region Skåne inser utmaningarna med att både värna asylrätten och minska antalet asylansökningar i Sverige.

Konsekvenserna av gräns- och ID-kontrollerna och de alternativkostnader som har genererats av dessa måste dock beaktas och lösas så fort som möjligt. Skåne har Sveriges lägsta sysselsättningsgrad och sjätte lägst skattekraft. Vi behöver i största möjliga mån en så stor och smidig arbetsmarknadsregion som möjligt.

Sveriges regering måste hitta en lösning som mildrar effekterna av gräns- och ID-kontrollerna så snart som möjligt. Annars riskerar Sverige att kasta bort femton års Öresundsintegration.

En sådan lösning skulle kunna vara att Sverige verkar för att det blir gränsen mellan Tyskland och Danmark som utför gräns- och ID-kontrollerna, för att säkra arbetsmarknaden i Öresundsregionen.



Mikael Stämpling
Utvecklingsdirektör
Region Skåne

Bilaga: Brev till civilminister Ardalan Shekarabi från Region Skåne 160908.

Malmö 20160920

Øresundsinstitutets yttrande avseende id-kontrollerna för resande mellan Danmark och Sverige och dess påverkan på restider, arbetstillfällen, handel och turism i länet i enlighet med regeringsbeslut Ju2016/04463/PO.

Øresundsinstitutet är ett dansk-svenskt kunskapscentrum som har till uppdrag att genom bl.a. oberoende analyser öka kännedomen om utvecklingen i Øresundsregionen. Verksamheten drivs utan vinstintresse som en ideell förening. Detta yttrande innehåller därför inte värderingar eller krav utan bygger på partsneutral faktainhämtning och analys. I vårt yttrande har vi fokuserat på att lyfta fram effekter och samband baserat på fakta som mera utförligt återges i följande analyser: *"Ny vardag för pendlarna över Øresund - konsekvenser av införandet av ID- och gränskontroller mellan Danmark och Sverige, del 1"* (Øresundsinstitutet 20160610), *"Den gemensamma arbetsmarknaden över Øresund krymper - konsekvenser av införandet av ID- och gränskontroller mellan Danmark och Sverige, del 2"* (Øresundsinstitutet 20160630), *ID- och gränskontroller i Norden – effekter av ID- och gränskontroller i ett nordiskt perspektiv"* (analys som Øresundsinstitutet gjorde på uppdrag av Nordiska Ministerrådet i juni 2016) samt det analysmaterial som Øresundsinstitutet nu bistår Länsstyrelsen i Skåne med i samband med deras svar på uppdraget från regeringen *"Länsstyrelsen Skånes yttrande över effekterna av tillämpningen av förordningen om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet"*. Øresundsinstitutets analysmaterial finns tillgängligt på www.oresundsinstitutet.org.

Detta yttrande gäller effekterna av ID-kontrollerna för resande från Danmark till Sverige men resenärerna påverkas även av de inre gränskontroller som sker i Skåne varför även dessa nämns i vissa delar av texten. För resenärerna är den sammanlagda effekten av kontrollerna i fokus. Vi kan dock konstatera att det är ID-kontrollen vid tågstationen vid Köpenhamns flygplats i Kastrup som ger störst negativa effekter för resenärerna följt av den utökade restid som uppstår i samband med den inre gränskontrollen av tågresenärer i Hyllie. En anledningen till problematiken i Kastrup är att stationen är underdimensionerad.

- **ID-KONTROLLERNA DRABBAR TÅGRESENÄRER HÅRDAST.** De negativa effekterna från ID- och gränskontrollerna för resande från Danmark till Sverige drabbar främst resande med Øresundståg och då i synnerhet pendlare som åker dagligen. Passagerare som reser med buss drabbas av förseningar men inte alls i samma omfattning som för tågpassagerare. Biltrafiken över Øresundsbron och med färja mellan Helsingborg och Helsingborg uppges endast drabbas av mindre fördröjningar. Restiden med tåg i riktning från Köpenhamn H till Malmö C har ökat från 35 till antingen 55 eller 75 minuter beroende på hur snabbt tågbyte och ID-kontroll sker vid tågstationen vid flygplatsen i Kastrup. Samtidigt har antalet tågavgångar i rusningstid halverats, ett eller två tågbyten under resan har blivit nödvändiga medan trängsel och förseningar ökat. Det är inte längre möjligt att ostört utnyttja restiden till arbete på samma sätt som när tågresan skedde utan avbrott och det har blivit svårare att t.ex. hämta barn på förskola eller fritids när

restiden blivit alltmer svårbedömd och skiftande. Tillgängligheten mellan Själland och Skåne för resor med tåg har därmed försämrats för en stor grupp resenärer.

- 95900 RESER ÖVER ØRESUND VARJE DAG. Trafiken över Øresund är mera intensiv än i andra gränsregioner främst beroende på närheten mellan Malmö och Köpenhamn samt Helsingborg och Helsingør med fungerande infrastruktur i form av Øresundsbro respektive tät färjetrafik. Under 2015 reste 95900 personer över Øresund under en genomsnittlig dag (mätt som enkelresor). Av dessa resor skedde 32100 med tåg. De gränsregionala effekterna av ID- och gränskontrollerna påverkar därför ett stort antal resenärer.
- 322000 FÄRRE DANSKA JOBB TILLGÄNGLIGA FRÅN MALMÖ C. Den gemensamma dansk-svenska arbetsmarknaden för arbetskraft som är hänvisad till kollektivtrafik har krympt kraftigt sedan ID- och gränskontrollerna ökat restiden med Øresundståg. Tillgängligheten till den danska arbetsmarknaden har minskat med 322000 jobb räknat på det antal danska jobb som går att nå på en timme med kollektivtrafik från Malmö Central. Vid restider över en timme faller vanligen pendlingen brant.
- 15100 PENDLARE. Enligt Øresundsinstitutets beräkningar baserade på statistik från Ørestat arbetspendlade 15100 personer över Øresund under 2015, varav drygt 90 procent från Skåne till Själland. Det är i samma storlek som arbetspendlingen från Uppsala län till Stockholm stad vilken uppgick till 14300 personer under 2014 enligt statistik från SCB.
- VIKTIG ARBETSMARKNAD FÖR MALMÖ. För Malmö är den danska arbetsmarknaden viktig. Medan Malmös arbetsmarknad präglas av hög arbetslöshet uppvisar arbetsmarknaden i Storköpenhamn allt mer tecken på arbetskraftsbrist. Matchningen med pendling över Øresund är därför god. Signalerna från pendlarenkäter och intervjuer med arbetsgivare visar att ett antal pendlare redan valt att sluta arbeta på andra sidan Øresund medan många överväger att sluta pendla över Øresund. Återhållande faktorer är att löneläget i Köpenhamn är högre och att där finns jobb som saknar sin motsvarighet i Skåne.
- ØRESUNDSPENDLINGEN GER MILJARDINKOMSTER TILL MALMÖBOR. Under 2013 arbetade ca 8600 Malmöbor i Danmark och de tjänade då sammanlagt motsvarande 4,1 miljarder svenska kronor på sina jobb i Danmark. Pengarna från de danska jobben används till deras privata konsumtion som huvudsakligen torde ske i/från Malmö. Arbetsmarknaden i Storköpenhamn bidrar därmed till att öka sysselsättningsgraden för invånarna i Malmö.
- SÖDRA SVERIGES INTERNATIONELLA FLYGPLATS. Köpenhamns flygplats i Kastrup fungerar som hela södra Sveriges internationella storflygplats med direkttrafik med Øresundståg från Göteborg, Kalmar och Karlskrona. Räknat i antalet svenska passagerare är Kastrup Sveriges näst största flygplats efter Arlanda. Räknat i totalt antal passagerare är Kastrup större än Arlanda och när det gäller internationella

passagerare dominerar Kastrup. Tillgängligheten till Kastrup är viktig för den regionala utvecklingen i Skåne. Sedan Øresundsbron invigdes har det etablerats fler än 50 huvudkontor/specialistkontor i Malmö med sammanlagt omkring 4000 anställda. Etableringarna motiveras vanligen med närheten till Kastrup samt en god tillgång till utbildad arbetskraft med ett flertal universitet och högskolor i regionen.

- **ÄNNU INGA STORA EFFEKTER PÅ TURISM OCH GRÄNSHANDEL.** Enligt Tourism in Skåne är effekterna på den gränsregionala turismen ännu relativt begränsade. Samma sak meddelar Invest in Skåne när det gäller effekterna på näringslivet och regionens varumärke. Det som uppges vara oroande är att utländska besökare som tar tåget från flygplatsen i Kastrup till Malmö måste passera tre id-kontroller (passkontroll, tågets ID-kontroll och den inre gränskontrollen i Hyllie) på den korta resan till Sverige. Danska företag med svensk personal noterar att deras svenska medarbetare oftare är stressade och har svårare att passa tiderna och att de ser en tendens till att vissa svenskar väljer att sluta jobba på Själland och att det blivit svårare att rekrytera ny personal från Sverige.
- **STÖRRE ANDEL AV KVINNORNA TÅGPENDLAR.** ID- och gränskontrollerna har visat sig få en snedfördelande effekt avseende jämställdhet och för olika inkomstgrupper, åldersgrupper samt troligen även för miljön. Av de pendlarenkäter vi haft tillgång till framgår det att fler kvinnor än män känner sig stressade av tågresa över Øresund samtidigt som en större andel kvinnor än män tar tåget vid resor över Øresundsbron (64 procent jämfört med 47 procent). En annan grupp där tågresandet över Øresundsbron dominerar är ungdomar där 89 procent i åldern 18-29 år reser med tåget. Kvinnor och ungdomar drabbas därför relativt sett hårdare av ID-kontrollerna. Enkäterna kan innehålla viss bias då enkäterna riktats till personer aktiva i pendlarforum på Facebook och där det finns en risk för en övervikt av personer med negativ inställning till kontrollerna. Intresset från svensk sida för att arbeta i Danmark har enligt rådgivningstjänsten Øresunddirekt inte minskat för yrken med höga inkomster medan intresset för låglöneyrken i butik och restaurang minskat. Vi tolkar skillnaden som att yrkesgrupper med högre inkomster har bättre ekonomiska förutsättningar för att pendla med bil över Øresund medan personer inom yrken med lägre inkomster oftare pendlar med tåg och därmed i större utsträckning märker av de negativa effekterna från ID- och gränskontrollerna. Till sist finns det risk för att det kan uppstå ett miljöproblem om kontrollerna styr över trafik från tåg till bil. Ännu är detta dock inte entydigt – tågresandet har minskat med 15 procent men biltrafiken har inte uppvisat större ökningstal i år än under samma tid i fjor. Dock har trafiken med bussar och hyrbilar ökat noterar Øresundsbron.
- **4400 HAR AVVISATS VID ID-KONTROLLEN I HELSINGÖR.** ID-kontrollerna har visat sig drabba många personer som är bosatta i Sverige och som av någon anledning inte haft med sig giltig legitimation till Danmark och därför inte fått resa tillbaka in i Sverige. HH-Ferries/Scandlines har utan framgång bett svensk polis att stationera personal i Helsingör som kan ge rederiet klartecken att ta med passagerare utan giltig legitimation där polis skulle kunna verifiera/avgöra om personen är bosatt i Sverige så att rederiet inte tvingas avvisa resenärer som normalt skulle fått resa med till Sverige.

Polisen skulle alltså inte utföra någon myndighetsuppgift utan endast framföra beslut till HH-Ferries. Enligt HH-Ferries genomfördes 1,2 miljoner ID-kontroller fram till den 13 juni, varav 4400 slutade med att personer avvisades på grund av att de inte kunde uppvisa godkänd legitimation. Av dessa bedöms färre än 150 vara potentiella asylsökande. Även vid ID-kontrollen vid tågstationen i Kastrup uppges ett större antal personer ha blivit avvisade på grund av icke godkänd legitimation.

- **SAKNAS RUTINER FÖR LAGNING AV "IMMATERIELLA SKADOR" PÅ INFRASTRUKTUR.** Det tycks saknas en upparbetad rutin för att hantera "lagning av immateriella skador" på infrastruktur vilket blivit tydligt i samband med ID- och gränskontrollerna över Öresund. Infrastruktur består i praktiken av två delar – en fysisk del, där det finns upparbetade rutiner och en acceptans för att omgående och nästan oavsett kostnad åtgärda fysiska skador, och en immateriell del som utgörs av de regler och bestämmelser som finns för hur infrastrukturen får användas. Det immateriella perspektivet torde främst bli synliggjort vid infrastruktur som byggs mellan olika länder men kan även bli ett växande perspektiv om t.ex. självstyrande fordon blir vanligt och kräver ny lagstiftning och reglering. Införandet av ID- och gränskontrollerna har skadat den immateriella delen av infrastrukturen över Öresund med hänvisning till det nationella skyddsintresset. Hittills har diskussionen om denna immateriella del av infrastrukturen handlat om eventuell statlig ersättning för Skånetrafikens merkostnader för ID-kontrollerna. Vi har inte kunnat se någon diskussion om statens eventuella ansvar för att "laga den immateriella infrastrukturen" genom tillfälliga kompensationsåtgärder som förbättrar tillgängligheten för tågresenärerna över Öresund. De diskussioner som förs om kompenserande åtgärder gentemot resenärerna gäller främst Skånetrafikens och DSB:s utformning av ID-kontrollen vid tågstationen på Kastrup för att minska restid och förseningar och samtidigt återställa turtätheten.
En dansk framtidsforskare har nämnt en möjlig lösning i form av införandet av pendelbussar över Öresund. Om bussarna körs i skytteltrafik mellan Hyllie, Kastrup och Örestad i rusningstid som komplement till Öresundstågen skulle pendlarnas situation avsevärt förbättras. Kostnaden för en sådan tillfällig lösning torde dock bli avsevärd och skulle troligen kräva statlig finansiering. Det finns även frågetecken kring om EU:s konkurrensregler skulle medge en statlig subvention av en sådan tillfällig busstrafik.
- **DANSK-SVENSKT DILEMMA.** Det har uppstått ett dansk-svenskt dilemma kring frågan om ID- och gränskontroller. Från dansk sida hävdas ofta att det är Sverige som infört kontrollerna och att det därför är ett problem som Sverige äger. Samtidigt är det tydligt att problemen kring ID- och gränskontrollerna uppstår där infrastrukturen är underdimensionerad. Det är därför den största problembilden kring ID-kontrollerna återfinns vid tågstationen vid Köpenhamns flygplats i Kastrup som är underdimensionerad och endast har tillgång till två spår för passagerartrafik jämfört med den första svenska stationen i Hyllie som har fyra spår. Ansvaret för infrastrukturen på Kastrup finns på dansk sida. Det finns sedan tidigare planer på att bygga perronger för passagerartrafik även på de två godsspår som går runt stationsbyggnaden och som passerar under flygplatsens Metrostation.

- **DANSK INRIKES TÅGTRAFIK PÅVERKAS LIKSOM X2000 FRÅN STOCKHOLM.** Det bör uppmärksammas att även dansk inrikestrafik med tåg påverkats negativt av ID-kontrollerna. Sedan kontrollerna infördes vid stationen på Kastrup har DSB tvingats stoppa direkttrafiken med fjärrtåg från övriga Danmark till flygplatsen. Istället stannar tågen vid Köpenhamn H där passagerarna får byta tåg för att komma till Kastrup. Även trafiken med tåg från Köpenhamn till Ystad och vidare resa med färja till Bornholm har påverkats negativt. En tid tvingades denna tågtrafik upphöra och nu finns det inte möjlighet för Bornholmstågen att stanna vid flygplatsen i Kastrup. Samma sak gäller svenska SJ:s trafik med X2000 tåg från Stockholm till Köpenhamn. Det går inte heller att resa med tåg på Kustbanan från Helsingör till Köpenhamn och vidare till Kastrup utan även dessa tåg stannar nu på Köpenhamn H för tågbyte. Antalet tåg mellan Köpenhamn H och Kastrup har dessutom reducerats på grund av kapacitetsbristen på stationen i Kastrup.
- **POLITISK OBALANS KRING BESLUTEN OM ÖRESUNDSTÅGEN.** Det råder en politisk obalans i diskussionen om trafiken med Öresundståg. I Sverige är det en fråga för Region Skåne/Skånetrafiken och samarbetande regioner i södra Sverige. Från dansk sida hanteras trafiken av statliga DSB och därmed av Transportministeriet. De politiska diskussionerna sker därför mellan ett skånskt regionråd och Danmarks transportminister.
- **ÖRESUNDSTÅGEN HAR OLIKA FUNKTION I DANMARK OCH SVERIGE.** Det råder även en obalans kring Öresundstågens funktion på dansk och svensk sida och som påverkar diskussionen om var förseningar uppstår. Från dansk sida är man tydlig med att pendeltrafiken på Själland prioriteras och detta får följder även i diskussionen kring hur ID-kontrollen hanteras vid stationen på flygplatsen i Kastrup. På Själland fungerar Öresundstågen som pendeltåg på Kustbanan från Helsingör till Köpenhamn och tidigare även utan avbrott fram till Kastrup. Pendelstågsfunktionen gäller även när trafiken fortsätter på svensk sida till Malmö och Lund. Därefter skiftar Öresundstågens karaktär till att mera fungera som regionaltåg med långväga destinationer som Göteborg, Kalmar och Karlskrona. Från dansk sida har det påpekats att funktionen som pendeltåg och regiontåg är svår att förena i ett och samma tåg. Det finns nu en diskussion mellan Skånetrafiken och DSB om att trafiken med Öresundståg i framtiden inte ska fortsätta upp till Helsingör utan få sin slutstation vid Österport Station i utkanten av Köpenhamn. Det skulle i så fall innebära att den nuvarande lösningen upphör och som innebär att trafiken med Öresundståg på dansk sida drivs av DSB och på svensk sida av Skånetrafiken/Öresundståg AB via en privat underleverantör. Istället diskuteras att den korta sträckning som skulle återstå på dansk sida med endast sex stationer skulle trafikeras av samma operatör som Skånetrafiken/Öresundståg AB upphandlar på svensk sida.
- **EKONOMISKA SAMHÄLLSEFFEKTER.** De totala samhällsekonomiska kostnaderna i samband med ID- och gränskontrollerna har debatterats under våren. Øresundsinstitutet noterar att den mest balanserade och välgrundade utvärderingen kan göras genom att studera de samhällsekonomiska resonemang som framfördes

inför besluten om att bygga Öresundsbron. Det unika med ID- och gränskontrollerna är att de fungerar som en delvis inverterad infrastruktursatsning – besluten som tagits för att säkra den inre säkerheten i landet har som bieffekt att de sänker nyttjandegraden av infrastrukturen över Öresund (tågresandet har enligt DSB minskat med 15 procent under det första halvåret med kontroller) och försvårar upprätthållandet av den gemensamma dansk-svenska arbetsmarknaden i Öresundsregionen. Då bör samhällskalkylerna kunna räknas baklänges i proportion till den påverkan kontrollerna har på resandet och den gemensamma dansk-svenska arbetsmarknaden. Øresundsinstitutet har valt att enbart beräkna de samhällsekonomiska kostnaderna som orsakas av den förlängda restiden – här finns konstaterade mätdata som gör kalkylen tillförlitlig. I genomsnitt innebär kontrollerna att tågpassagerarna över Öresund tillbringar 6600 fler timmar på resande fot en genomsnittlig dag. Enligt svenska samhällsekonomiska modeller motsvarar det en kostnad på 152 miljoner svenska kronor under det första halvåret med kontroller. Andra konstaterade kostnader är DSB:s och Skånetrafikens kostnader för ID-kontrollen på Kastrup som i dagsläget anges till 69 miljoner svenska kronor på årsbasis samt HH-Ferries kostnader för ID-kontrollen vid hamnen i Helsingör som anges till 24 miljoner kronor årligen och SJ:s kostnader för kontrollen på Köpenhamn H som anges till närmare 10 miljoner kronor per år. Till det kommer svenska polisens kostnader för de inre gränskontrollerna i Skåne vid Hyllie tågstation, Öresundsbrons betalstation på Lernacken och HH-Ferries/Scandlines färjeläge i Helsingborg men det ligger utanför detta yttrande.

Som analytisk utgångspunkt är det viktigt att även dela upp händelseutvecklingen på tre olika nivåer:

1. EU-NIVÅ. I grunden handlar det om en global flyktingkris och mänsklig tragedi där en disruptiv händelsekedja under hösten 2015 resulterat i hastigt och kraftigt ökade migrationsströmmar som tagit nya vägar upp genom Europa. Det är på EU-nivå som en stabil och långsiktig lösning kan finnas och det är naturligt att det är på denna nivå som den politiska debatten har sin tyngdpunkt. Ännu råder stor osäkerhet kring hur en sådan lösning kan genomföras fullt ut. Migrationsströmmarna till Europa har snarast ökat i år medan enskilda länders beslut, däribland Sveriges, har medfört att antal flyktingar som söker asyl i Sverige har minskat kraftigt. Samtidigt löper besluten om ID-kontroller och om inre gränskontroll ut i november. Det förefaller mycket svårt att avgöra om den minskade strömmen av asylsökande beror på ID-kontrollerna eller på att villkoren för att få asyl har skärpts eller på att länder längre ner på kontinenten försvårat möjligheterna för flyktingarna att resa vidare till Sverige.

Øresundsinstitutet har inte som grundkompetens att analysera internationell politik och migrationsflöden varför vi inte gått vidare med analysen inom detta område.

2. DANSK-SVENSK NIVÅ. Det politiska förhållandet på binationell nivå mellan Danmark och Sverige beskrevs av många bedömare som iskallt i början av året. Därefter har ett stort antal ministermöten avhållits och länderna har tecknat ett försvarstekniskt samarbete. Det kan tolkas som en islossning. Tidigt ordnade Sveriges ambassadör i Danmark möten med

trafikoperatörerna för att få ett forum för diskussion av gemensamma utmaningar och möjliga lösningar. Fortfarande hör vi från dansk sida ofta kommentaren att det är Sverige som beslutat om ID-kontroller på dansk mark och att det därför är ett svenskt problem.

När det gäller ett svenskt förslag om att samordna ID-kontrollen och den inre svenska gränskontrollen på en plats, underförstått tågstationen vid Köpenhamns flygplats i Kastrup, har inga besked om framsteg rapporterats och diskussionerna mellan DSB och Skånetrafiken uppges nu främst handla om att hitta en bättre fungerande lösning på ID-kontrollen på Kastrup medan Skånetrafiken uppger att de även tittar på en bättre fungerande lösning för tågtrafiken i samband med den inre gränskontrollen vid stationen i Hyllie, Malmö.

En försvårande omständighet i de dansk-svenska diskussionerna är att det sedan många år förefaller att finnas en ömsesidig tendens till misstroende mellan länderna och då främst när det gäller invandringspolitik och det sätt denna debatteras av såväl politiker som journalister och kulturpersoner. Vi gör inte här någon politisk värdering men kan konstatera att misstroendet ofta återspeglas i artiklar eller uttalanden om någon händelse som anses stärka det ena landets bild av det andra landet. Följden blir en ofta ganska ytlig bild av det andra landet där man inte söker efter en djupare förståelse för bakomliggande faktorer och skillnader mellan länderna. Förenklingen skapar en ökad polarisering på temat vi har rätt och de har fel och denna destruktiva debattmässiga ”ringdans” kan skönjas i båda länderna. Detta kan tolkas som en bakomliggande orsak till den ”iskyla” som nämndes i medierna under vintern. Samtidigt måste det givetvis finnas ett utrymme att diskutera politiska olikheter mellan länderna. Detta verkar dock kunna ske med de andra nordiska länderna utan att en liknande polarisering uppstår.

3. LÖSNINGAR ÖVER ØRESUND. Den kritik som framkommit i de sammanställningar med svar från Øresundspendlare som Øresundsinstituttet publicerat handlar vanligen mer om utformningen av kontrollerna och dess påverkan på restiderna över Øresund än om kritik mot själva beslutet om att införa inre gränskontroller och ID-kontroller. Det finns en frustration bland många pendlare som handlar om att de upplever att den politiska diskussionen i regering och riksdag främst handlar om beslut på EU-nivå. Øresundsinstituttet har noterat att det både bland svenska och danska politiker tycks finnas en oro för att vidta åtgärder som kan underlätta för den regionala Øresundstrafiken om åtgärderna kan tolkas som att man då accepterar en permanentning av kontrollerna. Åtgärder som kan underlätta Øresundstrafiken måste även gå relativt snabbt att införa, kunna godkännas ekonomiskt och klara de trafikmässiga begränsningar som finns inom tågsystemet (det är huvudsakligen tågtrafiken över Øresund som är i behov av åtgärder).

AVSLUTANDE KOMMENTAR. ID- och gränskontrollerna vållar synbara, konkreta problem för tågresenärer över Øresund och då främst för pendlare men även för t.ex. bosatta i Sverige på väg med tåg till Köpenhamns internationella flygplats i Kastrup. De negativa effekterna torde snarast öka över tid när fler resenärer/pendlare efterhand tvekar inför att fortsätta resa/pendla över Øresund. Detta har en negativ inverkan på den gemensamma arbetsmarknaden inom Øresundsregionen. Det kan noteras att den gränsregionala utvecklingen även innan kontrollerna infördes kan beskrivas som flera år i motvind med fallande integrationsindex.

Åtgärder för att mildra de negativa effekterna från ID- och gränskontrollerna är viktiga. Ur ett gränsregionalt perspektiv är det viktigt att kontrollerna inte permanentas. Då



Øresundsinstitutttet inte har någon särkompetens när det gäller att göra politiska bedömningar kring flyktingutvecklingen och betonar vår oberoende arbetsmetodik kan vi inte ställa det regionala behovet mot politiska avvägningar gentemot övrig inrikespolitik och utrikespolitik. Vi kan bara notera att frågan är viktig ur alla perspektiv och att det ytterst handlar om en global flyktingkris och en mänsklig tragedi av stora mått.

Øresundsinstitutttet 20160921

Johan Wessman
vd



Bilaga 7 Referenslista

DSB, mail från Niels-Otto Fisker. September 2016

HH Ferries, pressmaterial 2. kvartal - ID kontrol og positive miljøbeslutninger.
Augusti 2016

Karin Winter, KTH och Öresundsinstitutet. Ny vardag för pendlarna över Öresund – konsekvenser av införandet av if- och gränskontroller mellan Danmark och Sverige, del 1. Juni 2016

Länsstyrelsen Skåne (2015:18), Skånes energiläge 2015 - Energistatistik och energipotentialer i siffror och diagram

Region Skåne. Resvaneundersökning Öresund 2015

Region Skånes Tillgänglighetsmodell. Kartdata: © Lantmäteriet via Geodatasamverkan samt Geodatastyrelsen Danmark, Kort10, D200, maj 2016. Tidtabeller för juni 2016 och september/oktober 2015: *Beräkningarna och kartorna har utarbetats av Region Skåne med hjälp av Region Skånes tillgänglighetsmodell. Tillgänglighetsmodellen och en del av de bakomliggande statistikberäkningarna kommer från MOE | Tetraplan. Beräkningarna har gjorts genom att sätta en destination för resan, där det har valts att sätta Lund C och Malmö C som destinationer. Beräkningarna visar skillnaden mellan det området, som innan gräns- och id-kontrollerna kunde nås från Lund och Malmö på 1 timme med Öresundståg, och området efter. I beräkningarna har använts restidstabeller för vecka 23 2016 samt vecka 40 2015. Dessa körningar har sedan kombinerats med uppgifter om antal sysselsatta (dagbefolkning) för år 2012 i ett kvadratmeternät á 250 meter. På den danska sidan har dagbefolkningen i 250 meter-nätet uppskattats på basis av marginellt större statistikområden. Såväl tal som kartor ska betraktas som ungefärliga, då de är modellberäknade på bakgrund av ovanstående data.*

SJ, mail från Maria Rosendahl. September 2016

Skånetrafiken, intervju med Magnus Andersson. Augusti 2016

Tourism in Skåne och Malmö Turism, augusti 2016: *Enkäten skickades ut via e-post till drygt 2 100 aktörer inom den skånska besöksnäringen som finns i Tourism in Skånes register. Antalet svar är 145 stycken (svarsfrekvens 6,9 %) så resultatet bör ses som en indikation som tillsammans med övriga källor ger oss en bild av situationen, men respondentbasen är genomgående låg. Dessa enkäter kompletterades sedan med telefonintervjuer med 10 utvalda aktörer som representerar några av de största företagen inom skånsk besöksnäring.*

Öresundsbron, halvårsbokslut jan-juni 2016



Øresundsbron, trafikstatistik, jan-august 2016

Øresundsinstitutet, Den gemensamma arbetsmarknaden över Øresund krymper - konsekvenser av införandet av id- och gränskontroller mellan Danmark och Sverige, del 2. Juli 2016

Øresundsinstitutets pendlarenkät, september 2016: *Med syftet att få en aktuell överblick över tågpendlarnas situation och överväganden genomfördes en webenkätundersökning bland tågpendlare i augusti. Enkäten besvarades av 406 personer i Kystbanen pendlarförenings Facebookgrupp "Broen Live&Forum" under perioden 23 augusti – 1 september. Facebookgruppen är för tågpendlare och är på så sätt inte representativ för alla gränspendlare, vilket den inte heller är tänkt att vara. 81 procent pendlar med tåg, 12 procent pendlar med bil och av dessa har två tredjedelar börjat pendla med bil på grund av id-kontrollerna.*

Øresundsinstitutets företagsenkät, september 2016

Øresundståg AB, punktlighetsstatistik. Augusti 2016