NEWS ØRESUND

| ETT HALVÅR MED ID- OCH GRÄNSKONTROLLER I ÖRESUND | SPECIAL - 1 JULI 2016 |



ETT HALVÅR MED ID-KONTROLLER

HYLLIE OCH KASTRUP HAR FÖRVANDLATS FRÅN PENDEL-STATIONER TILL GRÄNSSTATIONER



NEWS ØRESUND SPECIAL:

ETT HALVÅR MED ID-KONTROLLER

Den 4 juli är det ett halvår sedan ID-kontrollerna infördes för resande från Danmark till Sverige. Det är för tågpendlarna över Öresund som effekterna har varit störst och bland annat inneburit färre avgångar, längre restid och trängsel på tågen. Buss-, färje- och biltrafiken har kunnat fortsätta köra utan större förseningar. Hur ser situationen ut idag och hur påverkas regionen? News Øresund har frågat ministrar, tjänstemän och politiker i regionen samt pendlare om deras syn på läget.

Reportage: **JENNY ANDERSSON**



INRIKESMINISTER ANDERS YGEMAN *förhandlar med Danmark om att flytta gränskontrollen i Hyllie till dansk mark.*

FOTO: BILL NILSSON/REGERINGSKANSLIET

”DET GÅR INTE ATT UTTALA SIG OM ELLER NÄR DE TILLFÄLLIGA GRÄNSKONTROLLERNA SKULLE KUNNA FÖRÄNDRAS”

Genom att flytta gränskontrollen från Hyllie till dansk mark nära ID-kontrollen skulle situationen i Öresundsregionen kunna förbättras. Det menar Sveriges inrikesminister Anders Ygeman (S). Det kräver dock lagstiftning och att Danmark tillåter svenska tjänstemän att agera där. Diskussioner pågår mellan länderna, men Anders Ygeman kan i dagsläget inte säga om eller när en sådan förändring kan ske.

I dag utförs en ID-kontroll vid Köpenhamns flygplats Kastrup där Öresundstågsresenärer som åker från Danmark får kliva av tåget, gå upp genom ankomsthallen och ner på andra perrongen, visa giltig legitimation och sedan kliva på ett nytt tåg för att resa vidare mot Sverige. Därefter görs en gränskontroll ombord på tåget vid den första stationen i Sverige, Hyllie, där tåget står still extra länge.

Att slå ihop dessa två kontroller går inte eftersom den första kontrollen är transportörernas ansvar och den senare är polismyndighetens. Däremot skulle situationen kunna förbättras om gränskontrollen flyttades till dansk mark, i nära anslutning till ID-kontrollen. Det menar Anders Ygeman (S), inrikesminister i Sverige. Men han kan inte säga något om utsikterna för en sådan lösning.
– Regeringen för fortsatt en dialog med danska företrädare angående en lösning. Förslaget är dock juridiskt komplicerat och kräver lagstiftning. Det förutsätter även att Danmark tillåter att svenska tjänstemän agerar där. Det går därför fortfarande inte att uttala sig om eller när de tillfälliga gränskontrollerna skulle kunna förändras som föreslagits.

När News Øresund kontaktar det danska Justitieministeriet vill de inte kommentera saken mer än att en dialog pågår och att den reser frågor i förhållande till den danska grundloven som ska undersökas närmare.

Det är nu ett halvår sedan ID-kontrollerna infördes mot bakgrund av Lagen om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet som beslutades i december förra året. Efter flera kortare förlängningar under våren kom i början av juni det nuvarande beslutet som gäller till och med den 3 november för ID-kontrollerna och till och med den 11 november för gränskontrollerna.
– Gränskontrollerna och identitetskontrollerna är fortsatt nödvändiga med hänsyn till den allmänna ordningen och inre säkerheten i Sverige, säger Anders Ygeman till News Øresund.
En del i problematiken ligger på EU-nivå, menar han.
– Sverige tillhör Schengen. Schengens grundpelare är den fria rörligheten. Så fort EU säkrat den yttre gränsen och en fungerande omfördelning är på plats så ska vi steg för steg normalisera läget.

ID-kontrollerna är transportörernas ansvar. Det innebär att DSB och Skånetrafiken genomför kontrollen som omfattar tågresenärer vid Kastrup och att andra tågbolag som SJ, färjebolag och bussbolag genomför kontroller på sina passagerare innan ombordstigning vid sina hållplatser och färjelägen. Anders Ygeman påpekar att regeringen är väl medvetna om besvären som följt i Öresundsregionen sedan kontrollerna infördes.
– Vi blundar inte för att kontrollerna har varit utmanande och inneburit påfrestningar för Öresundsregionen. Tvärtom, vår ambition är att kontrollerna ska innebära så lite krångel för resenärerna som möjligt.
– Öresundsregionen är en region. Vi är två länder, men regionen är gemensam. Den som investerar i Öresundsregionen ska veta att regeringen vill utveckla regionen. ■



FOTO: LARS SVANKJÆR

”En dialog pågår och den reser frågor i förhållande till den danska grundloven som ska undersökas närmare.”

Så svarar Danmarks justitieminister Søren Pind (V) på frågan om ID-kontrollernas utformning kan ändras. Enligt Sveriges inrikesminister Anders Ygeman förutsätter förslaget att flytta gränskontrollen till dansk mark även att Danmark tillåter att svenska tjänstemän agerar där. Han kan inte uttala sig om eller när en sådan förändring skulle kunna genomföras.

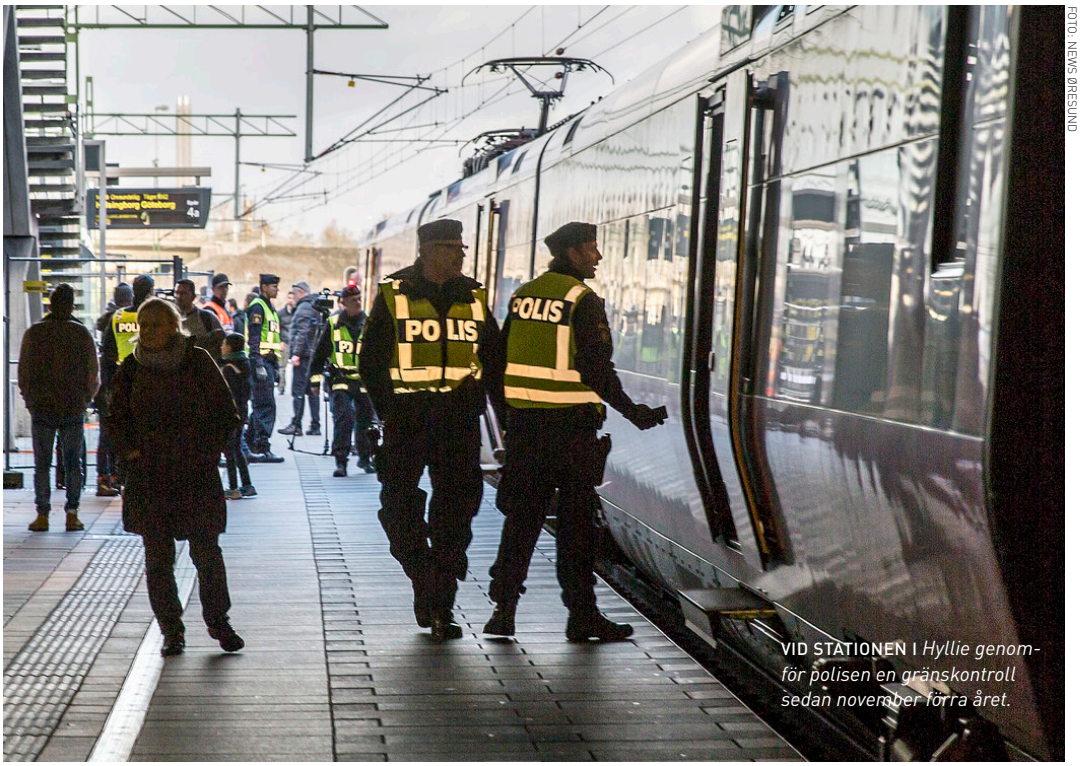


FOTO: NEWS ØRESUND

VID STATIONEN I *Hyllie genomför polisen en gränskontroll sedan november förra året.*

20 MINUTERS TIDSVINST MED SAMORDNADE KONTROLLER

Sedan ID- och gränskontrollerna infördes har restiden med tåg från Köpenhamn till Malmö förlängts från 35 till 72 minuter. Att samordna kontrollerna till en plats skulle spara resenärerna 20 minuter, bedömer Linus Eriksson trafikdirektör på Skånetrafiken. Högt på hans agenda står även att återinföra tiominterstrafiken och att få ersättning från staten för de ökade kostnaderna.

För Skånetrafiken är det främst tre frågor som är prioriterade sedan ID- och gränskontrollerna infördes. För det första, att ID- och gränskontrollerna samordnas till en plats för att förkorta restiden. För det andra, att kapaciteten ökar så att det går att köra ett tåg var tionde minut i rusningstid för att minska trängsel och ge samma service som tidigare. För det tredje, ekonomisk ersättning från staten för kostnaden för ID-kontrollen.

Linus Eriksson, trafikdirektör på Skånetrafiken, uppskattar att det skulle spara resenärerna 20 minuter per resa om kontrollerna samordnades till en plats.

– Vi driver frågan om att samordna kontrollerna. Det är inte logiskt att man först ska visa sitt ID och sen åka tåg i 12 minuter och sen visa ID igen mellan två nordiska länder. Det måste gå att lösa på ett smartare sätt.

Den nuvarande lösningen för ID-kontrollen på Köpenhamns flygplats där passagerarna får byta tåg och gå upp i ankomsthallen och ner på andra spåret ses nu över, meddelar han.

– Nu vet vi att kontrollerna finns kvar under hösten

och vi arbetar för att hitta en bättre lösning. Men det är i nuläget inte klart hur den kan se ut eftersom det är en stor utmaning med kapaciteten på Kastrup.

Det är just kapaciteten kring stationen vid Kastrup som är anledningen till kontrollens utformning och orsaken till att antalet tåg i rusningstid närmast har halverats, från tiominuterstrafik till tjugominuterstrafik mellan klockan 06-09 och 15-18.
– Anledningen till att vi inte kan köra full kapacitet är att omloppet där vi kör på dansk sida och svenska sida och bryter på Kastrup kräver mer tåg. Hur konstigt det än låter går det åt mer tåg, det innebär att vi har konstant fordonsbrist. Systemet hänger på att alla fordon är i drift. Får vi något fordon som skadas eller måste underhållas får vi direkt fordonsbrist, säger Linus Eriksson.

I rusningstid ska det prioriteras att köra långa tåg, men det går inte alltid att leva upp till. Det förändrade upplägget har ätit upp marginalerna som funnits i planeringen tidigare. DSB hanterar underhåll och sätter ihop tågen på dansk sida och inställda tåg eller korta tåg får effekter på båda sidor sundet, menar Linus Eriksson.



FOTO: NEWS ØRESUND

”Anledningen till att vi inte kan köra full kapacitet är att omloppet där vi kör på dansk sida och svensk sida och bryter på Kastrup kräver mer tåg.”

En lösning som diskuteras i väntan på besked om framtiden är om det går att köra direkttåg från Köpenhamn till Hyllie. Ett sådant tåg skulle inte behöver gå inom Kastrup utan köra via godsspåren runt flygplatsstationen och på så sätt spara tid för passagerare som slipper byta och kan resa direkt mellan städerna. Det är även ett av de förslag som pendlarna via Pendlarklubben Kystbanen lyft fram i veckan. Enligt Linus Eriksson är det dock många saker som ska klaffa för att det ska gå att genomföra en sådan lösning.

Skånetrafiken uppskattar att deras direkta kostnad för att utföra ID-kontrollen kommer att hamna på mellan 45-60 miljoner kronor för hela året. Totalkostnaden blir det dubbla eftersom de delar utgiften med DSB. Till det kommer sedan en ytterligare förlust på grund av minskat resande och därmed lägre biljettintäkter samt en förväntad resandeökning på fem procent som ser ut att utebli. Trafikministeriet och DSB gör just nu en ny upphandling vilket kan komma att påverka den slutliga kostnaden. Dessutom har kravet på att säkerhetsvakterna fotograferar av passagerarnas legitimationer tagits bort och kontrollerna har även trimmats in och blivit mer effektiva.
– Det är en direkt förlust som vi har som lagen är enda orsak till. Ska vi betala det blir det i praktiken de skånska resenärerna som får betala, det kan inte vara rätt att Skånes resenärer betalar för en nationell fråga. Anledningen till att vi har ID-kontroller här är ju ett riksintresse, därför hävdar vi att vi ska få ekonomisk kompensation, säger Linus Eriksson.

I maj gjordes körplanen för tågen om vilket innebar att det lades in ett exakt klockslag som tågen går från Hyllie även om gränskontrollen tar olika lång tid att genomföra. Anledningen var att förenkla för resenärerna så att tiden för resan syns i reseplaneraren och på skyltar vid perrongerna. Den totala restiden förändrades däremot inte. Ett tåg söderifrån väntar alltid vid Malmö C innan det kör norrut för att inte avgå med försening.
– Vi kan inte köra ett tåg som går oberäkneligt i systemet. Det tåget ska gå till Kalmar eller Göteborg. Det går i en kanal som är två minuter stor, ett tågläge. Då är prioriteringskriterierna så att det tåg som är sent det stör man ut. Det innebär att det tåget skulle vara en timma sent till Göteborg. Vi måste kunna säkerställa att tåget är punktligt från Malmö C och norrut, säger Linus Eriksson.

I samband med ID-kontrollen har Skånetrafiken erbjudit kunderna som köpt pendlarkort över sundet öppet köp och en engångssumma på 500 kronor i rabatt. ■



FÄRRE TAR TÅGET TILL KÖPENHAMNS FLYGPLATS

Andelen danska och svenska passagerare som tar tåget till Köpenhamns flygplats innan de reser vidare ut i världen har minskat från 39 till 27 procent under januari-april i år jämfört med samma period 2015. I stället tar fler metro, bil, taxi eller buss. Den främsta förklaringen är ID-kontrollen menar flygplatsens vd, Thomas Woldbye, som även är tydlig med att en permanent kontroll skulle behöva flyttas från Kastrup.

Köpenhamns flygplats har varit en av de europeiska flygplatser dit flest resenärer kommer med kollektiv transport innan de reser vidare ut i världen med flyg. Under månaderna januari till april i år har dock utvecklingen gått tillbaka när det gäller andelen svenska och danska passagerare som använder tåg som transportsätt. Andelen har minskat från 39 procent till 27 procent jämfört med samma period 2015. Ungefär hälften av resenärerna tar istället metron medan den andra halvan fördelas mellan bil, taxi och buss. Det visar siffror från Köpenhamns flygplats, CPH.

Det förändrade resandet till Kastrup är en av effekterna som har märkt sedan ID-kontrollerna infördes den 4 januari i år. Flygplatsens vd, Thomas Woldbye, nämner även en ökad administrativ kostnad i form av fler servicevärdar, trängsel i ankomsthallen vilket kan påverka serviceupplevelsen och effekter för de tusentals medarbetare som jobbar på företagen vid flygplatsen som ytterligare exempel. Dessutom kan de danska fjärrtågen från Jylland och Fyn inte längre köra direkt till flygplatsen eftersom det är så trångt på spåren. Resenärerna måste istället byta på Köpenhamns huvudbangård. Bornholmtågen kan inte stanna vid flygplatsen utan får köra utom stationen på godsspåren. Utöver det har den förlängda restiden och färre avgångarna för Öresundstågen påverkat flygplatsens upptagningsområde i Sverige.

– Närheten till Sverige är otroligt viktigt för flygplatsen, lika viktig som vår närhet till Köpenhamn. Det är ingen skillnad. Vi sätter stort pris på den marknad som ligger i södra delen av Sverige och den vill vi gärna bevara och utvidga. Det är otroligt viktigt om man vill skapa en Greater Copenhagen-region som har den ekonomiska vikt som ska till för att hävda sig i världen. Då ska det vara en region, säger Thomas Woldbye till News Øresund.



FOTO: NEWS ØRESUND

”Närheten till Sverige är otroligt viktig för flygplatsen, lika viktig som vår närhet till Köpenhamn. Det är ingen skillnad.”

Det nuvarande beslutet om ID-kontroller sträcker sig till och med den 3 november. Skulle det komma ett beslut om ett permanent genomförande skulle det få negativa konsekvenser för flygplatsen, värderar Thomas Woldbye.

– För oss skulle det betyda att vårt upptagningsområde, som vi önskar utvidga, närmast skulle bli mindre både mentalt och tidsmässigt.

Ett permanent beslut skulle påverka både mobiliteten och den ekonomiska tillväxten, tror han. Dessutom skulle det innebära att kontrollen behöver flytta från flygplatsen.

- Om man vill göra kontrollen permanent så bör man hitta ett nytt sätt att göra det på. Då är en välanvänd station vid flygplatsen inte en lösning. Men jag tycker att man ska prata om att få kontrollen att upphöra, inte om alternativ, säger Thomas Woldbye. ■



FOTO: NEWS ØRESUND

INTÄKTERNA HAR MINSKAT *med 40 procent för SJ på sträckan Köpenhamn-Stockholm sedan ID-och gränskontrolllerna infördes.*

MINSKADE INTÄKTER FÖR PRIVATA TÅG- OCH BUSSBOLAG SOM KÖR ÖVER SUNDET

För SJ, som kör snabbtåg mellan Köpenhamn och Stockholm, har intäkterna på sträckan minskat med 40 procent sedan ID-kontrollerna infördes. Bussbolagen Swebus och Nettbuss som kör över Öresundsbron oroas av den sanktionsavgift på 50 000 kronor som följer om de skulle göra misstag i samband med kontrollerna.

Det är för pendlare med Öresundståg som ID- och gränskontrollerna har fått störst effekter i form av förlängd restid och ökad trängsel. Men även färje- och busstrafiken över sundet har påverkats och SJ, som kör snabbtåg mellan Köpenhamn och Stockholm, tvingades under några månader i början av året att stänga trafiken helt. Den upptogs igen, men med färre avgångar och dessutom får inte tågen i riktning från Köpenhamn till Stockholm stanna vid Köpenhamns flygplats utan köra runt stationen via godsspåren.

– Vi får dessutom vår kapacitet tilldelad sent, det gör att vår bokning inte kan hållas öppen lika länge. Det förlorar vi också på. Framförallt påverkas våra kunder negativt med denna korta framhållning och osäkerhet som finns i trafiken, säger Maria Rosendahl, affärschef för sträckan Köpenhamn-Stockholm på SJ. Beskedet om sommartrafiken kom en månad innan trafiken ska börja köra, berättar hon. Vanligtvis håller SJ bokningen öppen i 120 dagar innan en

resa. Eftersom det finns en osäkerhet kring kapaciteten har företaget minskat marknadsföringen av Köpenhamnssträckan. Själva ID-kontrollen genomförs innan resenärerna klivet på tåget vid spår 26 på Köpenhamns huvudbangård. Spår 26 ligger lite avsides och kan vara svårt att hitta och SJ ber därför kunderna att vara på plats 30 minuter innan avgång. Men varje dag finns det kunder som missar tåget, uppger Maria Rosendahl. Trafiken utvärderas kontinuerligt och just nu arbetar företaget för att hitta en bättre lösning till nästa år.

– Vi har förlorat 40 procent av våra intäkter på sträckan jämfört med förra året. Det är en stor påverkan på en marknad som steg med 22 procent förra året, säger Maria Rosendahl.

"Vi har övervägt att inte köra denna sträckan, det är för stora risker och krav och är kostsamt... Huvudsakligen på grund av att det har sagts att det är tillfälligt har vi valt att fortsätta."

Swebus och Nettbuss är två bussbolag som kör trafik från Köpenhamn till Sverige och därmed behöver genomföra en ID-kontroll av resenärerna. Båda bolagen har köpt in externa tjänster för att genomföra kontrollen i Köpenhamn och även lagt resurser på att öka kommunikationen till resenärerna. En transportör som inte efterlever kontrollen kan dömas till sanktionsavgift på 50 000 kronor. Det innebär en stor osäkerhet och risk, uppger företagen.

– Vi utvärderar naturligtvis hela tiden om vi kan fortsätta köra över gränsen. När polisen har kontrollerat oss har vi kunnat påvisa att alla har haft ID-handlingar, men det finns ett bötesbelopp ifall vi vid något fall skulle misslyckas. Det är en kostnad som inte känns rimlig och som skulle göra att vi skulle ha svårt att fortsätta köra. Den avgiften är mycket pengar i vår bransch, vi har låga marginaler. Det gör också att vi ibland måste ta det säkra före det osäkra om vem som får åka med, då riskerar resenären att hamna i kläm, säger Christel Grip, presschef på Swebus.

– Vi har övervägt att inte köra denna sträckan, det är för stora risker och krav och är kostsamt. En enda sanktionsavgift kan leda till indraget trafiktillstånd vilket innebär att hela bolagets verksamhet kan äventyras. Huvudsakligen på grund av att det har sagts att det är tillfälligt har vi valt att fortsätta. Vi skulle absolut överväga att sluta om kontrollen blir permanent, säger Mats Johansson, vd för Nettbus Express och lägger till att regeringens kommande beslut om ersättning till transportörerna för ID-kontrollerna också påverkar beslutet. ■



FOTO: NEWS ØRESUND



FOTO: NEWS ØRESUND

DEBBIE EKBERG PENDLAR
sedan januari i år från Malmö C till jobbet som ligger nära huvudbangården i Köpenhamn.

TÅGPENDLARE MED EN NY VARDAG

Debbie Ekberg började sitt nya jobb i Köpenhamn samtidigt som ID-kontrollen infördes i januari. Hennes vardag påverkas mest av den förlängda restiden och att tågen ofta drabbas av förseningar. Pendlarnas upplevelser har skildrats i en undersökning från KTH som Øresundsinstituttet presenterade i juni. Tidigare i veckan sände Pendlarklubben Kystbanen in 20 förslag på åtgärder som skulle förenkla situation för pendlarna till Skånetrafiken och DSB.

Debbie Ekberg jobbar som animatör inom spelbranschen. Sedan januari i år arbetar hon på ett företag i Köpenhamn nära huvudbangården och pendlar med tåg från Malmö C. ID-kontrollen infördes precis när hon började sitt nya jobb. Situationen med ID- och gränskontroller upplever hon som jobbigt utifrån att Sverige ska vara ett öppet och välkomnande land. Men det får även direkta effekter i hennes vardag.

– Jag har inte pendlat till Danmark innan, men jag hade åkt tåget dit tidigare och jag märker ju även hur mycket snabbare det går att åka på morgonen än på kvällen. När jag åker till Köpenhamn tar tåget 35 minuter och när jag åker tillbaka tar det minst en timma och femton till tjugo minuter. Från jobbet och hem till mig blir det en timma och fyrtio minuter, säger hon och fortsätter:

– Jag älskar mitt jobb, men det är jättejobbigt att pendla varje dag. Det hade inte varit några problem om det hade varit ett tåg som var tanken från bör-

jan, men nu måste jag byta. Det är mycket förseningar, tågen ställs in och det blir extrabussar.

I en undersökning som presenterades i juni där var tionde tågpendlare över sundet medverkade uppger 64 procent att de är påverkade av ökad stress sedan ID- och gränskontrollerna infördes. 70 procent av tågpendlarna påverkas mycket av att inte kunna veta när man är framme. 59 procent har börjat resa på andra tider, 23 procent tar oftare bilen och 12 procent har börjat samåka.

Effekterna av ökad stress och tidspressen märker pendlarna av både i arbetslivet och på hemmaplan, visar undersökningen. Många av pendlarna är även kritiska mot hur kontrollerna genomförts och 81 procent är besvikna på de politiska besluten. De upplever också ett ointresse från nationellt håll om konsekvenserna av besluten.
– Många pendlare har varit tacksamma för att vi har frågat dem hur de upplever situationen, sade KTH-forskaren Karin Winter som genomfört undersökningen vid presskonferensen i början av juni.

Tidigare i veckan kom Pendlarklubben Kystbanen med 20 förslag som de samlat in från tågpendlarna om åtgärder som kan underlätta tillvaron. Förslagen har de sänt till DSB och Skånetrafiken och innefattar bland annat önskemål om bildskärmar som visar Öresundstågens avgångar vid Metrostationen på Köpenhamns flygplats, ersättningsbussar från Kastrup till Malmö vid tågproblem och direkttåg från Köpenhamns huvudbangård spår 26 till Hyllie. ■



FOTO: NEWS ØRESUND

20 FÖRSLAG

– Vi väntar nu på en reaktion från Skånetrafiken och DSB. Vi vill gärna veta vad de anser och om de tänker använda förslagen, sa Michael Randropp, talesperson för Pendlarklubben Kystbanen, efter att de i veckan bland annat sänt in följande förslag:

1. SÄTT UPP BILDSKÄRMAR för Öresundstågens avgångar vid Metrotationen på Köpenhamns flygplats i Kastrup så att man vet om man behöver skynda sig genom flygplatsterminalen eller ej för att hinna med nästa Öresundståg.

2. SÄTT IN ERSÄTTNINGSBUSSAR från Kastrup till Malmö vid tågproblem och låt chaufförerna kontrollera passagerarnas ID och om det behövs – flytta upp Securitasvakter från tågperrongen.

3. KÖR VARJE TIMME ETT EXTRA ÖRESUNDSTÅG från Köpenhamns huvudbangård direkt till Hyllie utan fler stopp i Danmark. Använd spår 26 där det redan etablerats en ID-kontroll för SJ X2000 och Bornholmstågen till Ystad.

4. FIXA WIFI-NÄTVERKET på Öresundstågen – eller stäng det. Gör ingen reklam för det förrän nätverket fungerar.

5. SKÅNETRAFIKEN OCH DSB MÅSTE SAMARBETA MER så att information om tågproblem når fram mellan länderna.

6. DSB OCH SKÅNETRAFIKEN BÖR TA FRAM EN GEMENSAM BESKRIVNING av hur man söker ersättning för förseningar. Idag är det krångligt att ta reda på.

7. SNABBA PÅ BETALNINGEN AV ERSÄTTNING VID FÖRSENINGAR. DSB bör göra utbetalningarna inom 14 dagar efter ett månadsslut och inte upp till 2 månader som idag.

8. DSB OCH METRON BÖR HA BÄTTRE SAMORDNING så att de kan sätta in fler Metrotåg från Kongens Nytorv till flygplatsen i Kastrup under rusningstrafiken.

9. SAMORDNA INFORMATIONSSKYLTARNA PÅ ALLA PERRONGER så att de innehåller korrekt och samstämmig information.

10. FÖRBÄTTRA MOTTAGNINGEN FÖR MOBILTELEFONER i Öresundstågen så att man inte tappar signalen i tunneln och mitt på bron.

Övriga tio förslag handlar bland annat om fler skånska biljettautomater i Danmark, förbättrad information vid förseningar, att få resekorten att fungera på andra sidan sundet och en egen sluss vid gränskontrollen i Hyllie för avstigande som ska byta till Pågatåg.

1. HUR SER DU PÅ SITUATIONEN MED ID- OCH GRÄNSKONTROLLER MELLAN SKÅNE OCH SJÄLLAND NU NÄR DET HAR GÅTT ETT HALVÅR SEDAN DE INFÖRDES?

2. HUR TROR DU DET SKULLE PÅVERKA REGIONENS UTVECKLING PÅ SIKT OM KONTROLLERNA BLIR PERMANENTA?



FOTO: SOCIALDEMOKRATERNA

Katrin Stjernfeldt Jammeh (S)
kommunstyrelsens ordförande
Malmö stad

”Permanenta kontroller skulle försämra, inte bara regionens, utan hela landets förutsättningar att attrahera företag, skapa jobb och tillväxt.”

1. Den nationella omläggningen av flyktingpolitiken var nödvändig för att skapa ett hållbart mottagande och för att ge de nyanlända en rimlig möjlighet att integreras. Samtidigt har kontrollerna drabbat pendlarna på ett orimligt sätt. Restiderna har blivit längre, avgångarna färre och osäkerheten om man kommer fram i tid har ökat. Därför är det viktigt att regeringarna i Danmark och Sverige snarast utformar kontrollerna på ett sådant sätt så att de kraftigt underlättar för Öresundspendlarnas vardag.

2. Strulet och de längre restiderna begränsar arbetsmarknadsregionen. Permanenta kontroller skulle försämra, inte bara regionens, utan hela landets förutsättningar att attrahera företag, skapa jobb och tillväxt.

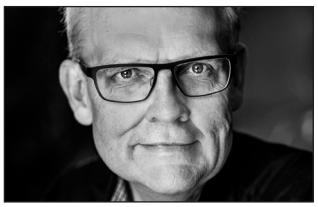


FOTO: ALBERTSLUND KOMMUNE

Steen Christiansen (S)
ordförande
Greater Copenhagen & Skåne Committee

”ID- och gränskontrollen har inneburit stora omkostnader för pendlarna, för vår gemensamma arbetsmarknad och region.”

1. Det är nedslående att se att det inte finns någon framgång i sikte vad gäller att hitta en lösning såhär ett halvår efter att ID- och gränskontrollen infördes. Redan vid införandet uppmanade vi från Greater Copenhagen-samarbetet både den svenska och danska regeringen att perioden med gränskontroller skulle bli så kort som överhuvudtaget möjligt och att man fram tills att man funnit en lösning fick kontrollen att fungera smidigt för de företag och invånare som dagligen korsar gränsen. ID- och gränskontrollen finns fortsatt och det är ännu inte något som tyder på att vi kommer att bli av med de inre kontrollerna inom den närmaste framtiden.

2. Vi har under de senaste sex månaderna sett att ID- och gränskontrollen har inneburit stora omkostnader för pendlarna, för vår gemensamma arbetsmarknad och för vår region – pendlarna blir stressade, flera överväger att byta jobb eller flytta och vår gemensamma arbetsmarknad krymper. Det kan inte finnas tvivel om att ID- och gränskontrollen ger massiva restidsförluster som på sikt kommer att skada tillväxten i vår metropolregion, Greater Copenhagen. Från Greater Copenhagen & Skåne Committee uppmanar vi de två ländernas regeringar att gripa fatt i och hitta en lösning på de utmaningar som på sikt kommer att få oåterkalleliga konsekvenser för vår region.

1. HUR SER DU PÅ SITUATIONEN MED ID- OCH GRÄNSKONTROLLER MELLAN SKÅNE OCH SJÄLLAND NU NÄR DET HAR GÅTT ETT HALVÅR SEDAN DE INFÖRDES?

2. HUR TROR DU DET SKULLE PÅVERKA REGIONENS UTVECKLING PÅ SIKT OM KONTROLLERNA BLIR PERMANENTA?

FOTO: COPENHAGEN CAPACITY



Claus Lønborg
vd
Copenhagen Capacity

”Förhoppningsvis är gränskontrollen ett tillfälligt fenomen.”

1. Gränskontrollen gör vardagen besvärligare för de många pendlare som dagligen korsar Öresund. Det är kontraproduktivt i förhållande till att utveckla en sammanhängande Öresundsregion och därmed för arbetet med att skapa en ytterligare tillväxt och arbetsplatser i Greater Copenhagen.
2. Förhoppningsvis är gränskontrollen ett tillfälligt fenomen. Om det visar sig att det finns behov för att göra insatsen mer permanent hoppas jag att man kommer att se på alternativa kontrollmöjligheter som inte försenar de många pendlarna. Om Greater Copenhagen riktigt ska kunna blomma ut som en sammanhängande tillväxtregion är det en förutsättning att arbetskraft och varor förflyttas fritt över gränsen. Utmaningen är alltså inte så mycket att man ska visa ID-kort när man korsar Öresund. Utmaningen är den ökade restiden som motarbetar en bättre integrerad arbetsmarknad.

FOTO: SVENSKT NÄRINGSLIV



Rolf Elmér
regionchef Malmö
Svenskt Näringsliv

”Kontrollerna orsakar förseningar och onödiga gränshinder.”

1. Det krävs fortsatt arbete för att gränskontrollerna skall fungera smidigt. Kontrollerna orsakar förseningar och onödiga gränshinder.
2. Med nuvarande utformning av gränskontrollerna så påverkas den gemensamma arbetsmarknad som börjat växa fram i Öresundsregionen negativt. Om kontrollerna permanentas blir trösklarna högre för människor att söka arbete på andra sidan sundet och detta kan få en negativ effekt på tillväxt och jobb.

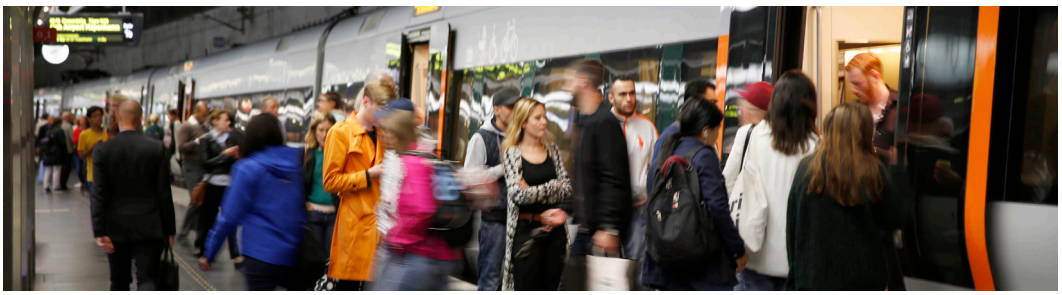


FOTO: NEWS ØRESUND



KORT OM RESANDET OCH KONTROLLERNA

ÖRESUND

DÅ INFÖRDES KONTROLLERNA



FOTO: NEWS ØRESUND

Den 12 november förra året införde Sverige tillfällig gränskontroll och den 4 januari i år trädde ID-kontrollen för tåg, bussar och färjor från Danmark till Sverige i kraft. Den nya lagen antogs i december.
Den 4 januari 2016 meddelade statsminister Lars Løkke Rasmussen att Danmark inför en tillfällig gränskontroll för resande från Tyskland till Danmark.

EKONOMISK KOMPENSATION TILL TRANSPORTÖRER AVGÖRS I HÖST

Transportörerna har fått ökade kostnader i samband med genomförandet av ID-kontrollerna och därför diskuteras om den svenska staten ska ge dem någon ekonomisk kompensation. I höstens budget som ska överlämnas till riksdagen senast den 20 september förväntas besked i frågan.



FOTO: NEWS ØRESUND



FOTO: NEWS ØRESUND

FÖRSENADE TÅG STANNAR INTE VID FLYGPLATSEN

Öresundståg från Sverige som är 6-10 minuter försenade stannar inte vid Köpenhamns flygplats. Resenärerna får då gå av vid nästa station, Tårnby, och ta ett tåg tillbaka till flygplatsen. Det beräknas ta cirka 15-35 minuter extra i restid.

VILKA LEGITIMATIONER ÄR GILTIGA?

Under den första perioden när ID- och gränskontrollerna infördes fanns en viss förvirring kring vilka legitimationer som var giltiga. I Sverige finns flera myndigheter som utfärdar ID-kort, men det är endast polisens ID-kort som är giltiga förutom pass och körkort. Det har även funnits fall där grupper med barn stoppats och reglerna för skolklasser och föreningar har därför förändrats.

LÄNGRE RESTID MED TÅG

Enligt Skånetrafikens reseplanerare tar tågresan från Malmö C till Köpenhamn H 35 minuter och resan i motsvarande riktning 72 minuter sedan ID- och gränskontrollerna infördes. Den tidigare tiominuterstrafiken under rusningstid har slopas. Nu går tågen endast var tjugonde minut i båda riktningarna med ökad trängsel som följd.

Över 15 000 personer pendlar dagligen över Öresund med bil eller tåg via Öresundsbron eller med färja mellan Helsingborg och Helsingör. Av dem uppskattas 8000-9000 vara tågpendlare, den huvudsakliga pendlingen går från Skåne till Själland.

Under 2015 gjordes varje dag i genomsnitt 32 500 enkelresor med tåg över Öresundsbron.Tågresandet över Öresund uppges ha minskat med cirka 12 procent sedan kontrollerna infördes medan biltrafiken över Öresundsbron har ökat.



FOTO: NEWS ØRESUND

HH FERRIES HAR ANMÄLT SVERIGE TILL EU

24 miljoner svenska kronor per år uppskattar HH Ferries att ID-kontrollen av deras passagerare på färjorna mellan Helsingborg och Helsingör kommer att kosta. Bolaget har anmält svenska staten till EU-kommissionen eftersom de anser att beslutet snedvrider konkurrensen eftersom biltrafiken över Öresundsbron endast kontrolleras av polisens gränskontroll. Öresundsbron anses vara infrastrukturägare som ställer väg- och tågförbindelse till förfogande. Det är transportföretagen som HH Ferries, men även bl.a. bussbolagen som kör över Öresundsbron, som omfattas av kraven på ID-kontroll.



FOTO: NEWS ØRESUND

RISK FÖR OLYCKOR MED GÅENDE I BROTUNNELN



FOTO: NEWS ØRESUND

Fram till den 24 juni och från det att ID-kontrollen infördes i januari har det varit 75 fall där flyktingar och migranter har försökt gå från Danmark till Sverige via Öresundsförbindelsen. Öresundsbro Konsortiet har satt upp värmekameror för att förhindra personer att ta sig ner i tunnel eftersom finns stor risk för olyckor.

SAMHÄLLSEKONOMISKA EFFEKTER SOM BERÄKNATS

Flera aktörer har räknat på de samhällsekonomiska effekter som följt av ID- och gränskontrollerna och vad det kostar samhället. Den danska tankesmedjan Kraka har räknat med tio minuters försening vid Köpenhamns flygplats för tågpendlarna och kommit fram till en förlust på 50 miljoner danska kronor per år. Den danska tankesmedjean Cepos har beräknat kostnaderna för en permanent svensk ID-kontroll för trafiken från Danmark och landat på omkring 150 miljoner euro, motsvarande 1,4 miljarder svenska kronor. Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har med hjälp av Martin Andersson, ekonomiprofessor vid Lunds universitet, beräknat att en permanent gränskontroll skulle kosta 1,5 miljarder svenska kronor årligen för samhället. Øresundsinstituttet presenterar en analys med nya beräkningar för resenärernas ökade restid den 3 juli under Almedalsveckan.

TVÅ SPÅR VID FLYGPLATSEN

Tågstationen vid Köpenhamns flygplats har endast två spår. Det är anledningen till ID-kontrollens utformning där passagerarna från Danmark får gå av tåget och upp i ankomsthallen och sedan ner på den andra perrongen för att visa legitimation och gå ombord på tåget till Sverige. Det har sedan en tid innan kontrollerna infördes funnits en diskussion om att utöka kapaciteten på stationen bland annat genom att bygga en perrong vid godsspåren som går runt flygplatsen, men inga beslut är fattade.












Scandlines
PARAPETON



I KORTHET

Den globala flyktingkrisen kom förra hösten nära inpå invånarna i Greater Copenhagen/Öresundsregionen. På Malmö Central delade frivilliga ut mat och hjälpte flyktingarna till rätta. När antalet flyktingar som kom till Sverige ökade dramatisk beslutade den svenska regeringen vid två olika tillfällen att införa tillfälliga gräns- och ID-kontroller.

12 November 2015

Sverige inför en inre gränskontroll. Vid Öresund sker kontrollen av resande som kommer med färja från Helsingör till Helsingborg, bilister, bussresenärer och tågresenärer som åker över Öresundsbron. Bilisterna och bussresenärerna kontrolleras vid betalstationen i Lernacken medan tågpassagerarna kontrolleras vid stationen i Hyllie

4 Januari 2016

Ett nytt transportöransvar träder i kraft som innebär att det införs ID-kontroller av alla som reser med tåg, buss eller färja från Danmark till Sverige. Tågresenärerna måste byta tåg på stationen vid flygplatsen i Kastrup för att komma igenom ID-kontrollen

Till en början förlängdes kontrollerna i korta perioder. Men nu har Danmark beslutat att förlänga gränskontrollen mot Tyskland till den 12 november 2016. Sverige har beslutat om en förlängning av gränskontrollerna till den 11 november medan id-kontrollerna för resande från Danmark till Sverige har förlängts till den 4 november.

Så här påverkas resandet

ID- och gränskontrollerna drabbar främst tågresenärerna över Öresund. Trafiken med färja och bil påverkas endast i mindre omfattning

Trafiken med Öresundståg går i stort sett som vanligt i riktning från Sverige till Danmark med undantag av att turtätheten under rusningstid halverats till tjugominutersdrift och att försenade tåg inte längre stannar vid Köpenhamns flygplats i Kastrup.

Restiden med Öresundståg i riktning från Köpenhamn H till Malmö C har utökats från 35 minuter till 52 minuter eller 72 minuter beroende på om man hinner med nästa tåg vid bytet och ID-kontrollen vid Köpenhamns flygplats i Kastrup.

Under rusningstid har turtätheten minskat från sex till tre Öresundståg per timme medan SJ X2000 och DSB:s Bornholmståg till Ystad inte stannar på Kastrup på väg till Sverige. Det går inte heller danska inrikeståg från Fyn och Jylland direkt till flygplatsen i Kastrup utan de resande måste byta tåg på Köpenhamn H eller till Metro på Nørreport station.

Skånetrafikens försäljning av pendlarkort över Öresund föll med 3,8 procent mellan januari och maj 2016 medan DSB uppger att det totala tågresandet över Öresund med 12 procent.
Passagerarna klagar på ökade restider, förseningar, minskad turtäthet, trängsel och att de måste byta tåg 1-2 gånger.



NEWS ØRESUND

Specialutgåva juli 2016

UTGIVARE
Den dansk-svenska nyhetsbyrån
News Øresund, genom
Öi Service AB
org nr 556776-9244
Östergatan 9A
SE-211 25 Malmö

www.newsoresund.se
+46 (0)40 30 56 30

ANSVARIG UTGIVARE OCH CHEFREDAKTÖR
Johan Wessman
johan.wessman@newsoresund.org

REDAKTION
Redaktör för specialutgåvan
Jenny Andersson
jenny.andersson@oresundsinstituttet.org

Redaktör för News Øresund
Anna Palmehag
anna.palmehag@newsoresund.org

Övrig redaktion
Britt Andresen
britt.andresen@oresundsinstituttet.org
Thea Wiborg
thea.wiborg@oresundsinstituttet.org

Sekretariat
Sofie Paisley
sofie.paisley@oresundsinstituttet.org

NEWS ØRESUND är en dansk-svensk nyhetsbyrå som drivs av det oberoende dansk-svenska kunskapscentrat Øresundsinstituttet

ISSN: 2001-9793

OMSLAGSBILD
Den tillfälliga inre svenska gränskontrollen av tågpassagerare som anländer från Danmark sker på tåget samt för avstigande på perrongen

