ID- og grænsekontroller i Norden

Effekter af ID- og grænsekontroller i et nordisk perspektiv

ID- og grænsekontroller i Norden

Effekter af ID- og grænsekontroller
i et nordisk perspektiv

Britt Andresen, Anna Palmehag og Thea Wiborg

ID- og grænsekontroller i Norden

Effekter af ID- og grænsekontroller i et nordisk perspektiv

Britt Andresen, Anna Palmehag og Thea Wiborg

ISBN 978-92-893-4626-9 (PRINT)

ISBN 978-92-893-4627-6 (PDF)

ISBN 978-92-893-4628-3 (EPUB)

<http://dx.doi.org/10.6027/TN2016-531>

TemaNord 2016:531

ISSN 0908-6692

© Nordisk Ministerråd 2016

Layout: Hanne Lebech

Omslagsfoto: Scanpix

Tryk: Rosendahls-Schultz Grafisk

Printed in Denmark

Denne rapport er udgivet med finansiel støtte fra Nordisk Ministerråd. Indholdet i rapporten afspejler dog ikke nødvendigvis Nordisk Ministerråds synspunkter, meninger, holdninger eller anbefalinger.

www.norden.org/nordpub

Det nordiske samarbejde

Det nordiske samarbejde er en af verdens mest omfattende regionale samarbejdsformer. Samarbejdet omfatter Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige samt Færøerne, Grønland og Åland.

Det nordiske samarbejde er både politisk, økonomisk og kulturelt forankret, og er en vigtig medspiller i det europæiske og internationale samarbejde. Det nordiske fællesskab arbejder for et stærkt Norden i et stærkt Europa.

Det nordiske samarbejde ønsker at styrke nordiske og regionale interesser og værdier i en global omverden. Fælles værdier landene imellem er med til at styrke Nordens position som en af verdens mest innovative og konkurrencedygtige regioner.

Nordisk Ministerråd

Ved Stranden 18

1061 København K

Telefon (+45) 3396 0200

www.norden.org

Indhold

Förord.....	7
Sammenfatning.....	9
Om rapporten.....	11
1. Effekter af ID- og grænsekontroller.....	13
1.1 Schengen-samarbejdet.....	13
1.2 Lovgivning om midlertidig ID- og grænsekontrol i de nordiske lande.....	15
1.3 Effekter af grænsekontrollen for borgere, trafik og regionernes udvikling.....	27
1.4 Global krise med regionale effekter: Asylstrømmene før og efter ID-kontrollen.....	38
2. Udvalgte grænseovergange i Norden.....	41
2.1 Danmark.....	41
2.2 Finland.....	54
2.3 Norge.....	61
2.4 Sverige.....	67
Referencer.....	85
Lovgivning.....	85
Webmateriale.....	86
Summary.....	91
Bilag 1: Liste over interviewpersoner.....	93

Förord

Sedan drygt ett halvår har vi tillfälliga gränskontroller och ID-kontroller i Norden. Sådana företeelser har varit främmande för oss i Norden sedan år 1965 då den nordiska passkontrollöverenskommelsen kom att gälla mellan alla de nordiska länderna.

Den 19 april 2016 fick jag uppdraget av de nordiska samarbetsministrarna att fortlöpande analysera hur de tillfälliga kontrollerna vid de nordiska gränserna påverkar den fria rörligheten i Norden. Som ett led i detta uppdrag har jag beställt denna rapport som har utarbetats av Öresundsinstitutet. Jag presenterade rapporten för de nordiska samarbetsministrarna den 1 juli 2016.

Köpenhamn den 4 juli 2016

Dagfinn Høybråten

Sammenfatning

Efter mere end 70 interviews med aktører i de nordiske grænseregioner fremgår det, at grænse- og ID-kontrollerne opleves at fungere relativt smidigt med undtagelse af togtrafikken over Øresundsbron.

Grænse- og ID-kontrollerne ligger i den sydlige del af Norden. Der er mere eller mindre omfattende grænsekontrol og fuldstændig ID-kontrol på færgeruter til Norge fra Danmark, Tyskland og Sverige, samt på busser, tog og færger til Sverige fra Danmark, fuldstændig ID- og visum-kontrol på færgeruter til Finland fra Tyskland, mens der er grænsekontrol på den dansk-tyske grænse samt på Øresundsbron for biltrafik. Desuden har Norge og Finland forstærket indsatsen på grænsen til Rusland. Det er muligt at bevæge sig frit mellem Norge, Sverige og Finland på landjorden.

Interviewpersonerne oplyser, at selve kontrollen af den enkelte rejsende fungerer relativt smidigt. Initialt var der dog en del forvirring omkring hvilken legitimation, der var og er gyldig, både hos de rejsende og hos transportører med transportøransvar. En forvirring mange transportører frygter vil gentage sig i sommer med mange nye rejsende.

Grænsekontrollerne har en mental betydning. Mennesker har pludselig følt, at de er blevet berøvet noget som de tidligere ikke rigtigt havde indset, at de havde – fri bevægelighed over grænsen. Denne effekt er set i de store grænsependlingsområder, Haparanda-Torneå, Svinesund og Øresund.

For alle grænseovergange med undtagelse af én generer grænsekontrollen på nuværende tidspunkt ikke trafikstrømmene ud over, hvad der er til at acceptere for de rejsende og erhvervsdrivende. Togtrafikken over Øresundsbron skiller sig ud som det eneste sted og transportform, hvor grænse- og ID-kontrollen har forringet tilgængeligheden og rejsetiden væsentligt. Problemerne forstærkes, da en stor andel af de rejsende er pendlere, der rejser ofte og dermed igen og igen bliver ramt af effekterne. De indenrigsrejsende til og fra Bornholm, der rejser via Skåne, rammes også af disse problemer.

Omkostningerne til udførelse af ID-kontrollen er, ud over omkostninger til politi og paskontrollanter, højest for togtrafikken over Øresund, men flere af de andre transportører har store udgifter til selve ID-kontrol-

len og afventer nu udviklingen i sommer for at vurdere om det er nødvendigt at nedlægge enkelte passagerruter eller på anden måde møde de nye krav. Hvorvidt det sker på ruterne til Sverige, afhænger også af om de får kompensation fra staten.

Den kommende højsæson for flere af transportørerne, sommerperioden, vækker bekymring mange steder. Hos rederierne går bekymringen dels ud på om man kan nå at kontrollere alle passagerer på den korte tid færgen ligger i havn uden at skabe forsinkelser i færgetrafikken og dels på om turisterne svigter. Hovedparten af turismeaktørerne er lidt bekymrede for udviklingen af sommersæsonen. Fire transportører, alle over Øresund, melder om faldende antal rejsende. Helsingør–Helsingborg ruterne melder om færre rejsende og også antal togrejsende over Øresund er faldet (Øresundstog og SJ's X2000).

På længere sigt kan tilgængeligheden i Norden forringes, hvis nogle busselskaber og rederier af økonomiske årsager vælger at nedlægge udvalgte ruter. Togforbindelserne over Øresund er allerede forringede og med det også tilgængeligheden til Københavns lufthavn, der har det største antal internationalt afrejsende passagerer i Norden. Til forskel fra lufthavnene i Stockholm, Oslo og Helsingfors ligger Københavns lufthavn direkte ved grænsen til Sverige og påvirkes derfor i høj grad af grænse- og ID-kontroller for togtrafikken til Sverige. Omkring 20 procent af passagerne kommer fra Sverige.

Om rapporten

Øresundsinstitutet fik i april til opgave for Nordisk Ministerråd at gennemføre en analyse af effekter af grænsekontroller i Norden. Information til at udarbejde rapporten er indhentet ved internet-research, faktaindsamling samt mere end 70 interviews gennemført via mail, telefon eller personligt møde i hele Norden.¹ Interviewene er gennemført i løbet af maj måned og starten af juni 2016.

På baggrund af en indledende screening blev 11 grænseovergange udvalgt til nærmere analyse. En beskrivelse af grænsekontrol og effekter af denne for hver af de 11 grænseovergange findes i del 2 af rapporten.

Formålet med rapporten er at sætte fokus på hvilke effekter grænse- og ID-kontrol har på mobiliteten, de rejsende og økonomien i de nordiske grænseregioner. I opgavebeskrivelsen indgår ikke at analysere hvorvidt kontrollerne begrænser strømmen af asylansøgere til Norden eller de regionaløkonomiske effekter som følge af dette.

Vi vil takke Senior Counsel (H) Karen Dyekjær hos LETT Advokatpartnerselskab for gennemlæsning af de afsnit, der vedrører dansk lovgivning samt Schengen-samarbejdet samt advokat og partner Finn Madsen hos advokatfirmaet Vinge for gennemlæsning af afsnittet om svensk lovgivning.

¹ En komplet liste over interviewpersoner findes i bilag 1.

1. Effekter af ID- og grænsekontroller

De fleste indbyggere i de nordiske lande kan ikke huske tiden før den nordiske pasunion. Siden 1957 har det været muligt at krydse en grænse mellem to nordiske lande uden at vise pas. Mulighederne for at bevæge sig frit over landegrænserne til de øvrige EU-lande og mellem disse lande er siden da steget, takket været Schengen-samarbejdet.

En genindførelse af midlertidig grænsekontrol bør i henhold til EU-lovgivningen kun ske undtagelsesvist og skal være begrundet i specifikke objektive kriterier. Hvis en medlemsstat anser, at der er en alvorlig trussel mod den offentlige orden eller den indre sikkerhed har medlemsstaterne ret til at genindføre grænsekontrol ved sine indre grænser i en periode på højst 30 dage af gangen. Det er denne mulighed Danmark, Norge og Sverige har benyttet sig af.

1.1 Schengen-samarbejdet

Schengen-samarbejdet skal bidrage til at sikre den frie bevægelighed i EU gennem ophævelse af grænsekontrollen ved medlemsstaternes indre grænser. Aftalen blev underskrevet af Benelux-landene, Tyskland og Frankrig i 1985 og siden da er flere medlemsstater kommet til. Schengen-aftalen blev inkorporeret i Amsterdam-traktaten, som trådte i kraft den 1. maj 1999, og i dag indgår 26 lande i samarbejdet. Danmark, Sverige og Finland underskrev Schengen-aftalen 19. juni 1990 med efterfølgende gradvis ophævelse af kontrollen. De har deltaget i Schengen-samarbejdet fuldt ud siden 25. marts 2001.

Den nordiske pasunion mellem Sverige, Finland, Danmark, Norge og Island, der blev indgået den 12. juli 1957 (Island gik først med i 1965) er blevet ændret og tilpasset som følge af Schengen-samarbejdet ved en tilægsoverenskomst i 2000.

Ophævelse af kontrollen ved de indre grænser er beskrevet i Schengen-konventionens afsnit II og i artikel 2, stk 1 hedder det:

"De indre grænser kan alle steder passeres uden personkontrol" og i stk 2
"Når den offentlige orden eller den nationale sikkerhed kræver det, kan en
kontraherende part dog efter samråd med de øvrige kontraherende parter
træffe beslutning om at der i et begrænset tidsrum iværksættes en national
grænsekontrol, der er tilpasset forholdene, ved de indre grænser..."

1.1.1 Midlertidig indre grænsekontrol

En medlemsstat kan undtagelsesvist og som en sidste udvej midlertidigt indføre grænsekontrol ved sine indre grænser, hvis der foreligger en alvorlig trussel mod den offentlige orden eller den indre sikkerhed.

Artikel 25 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2016/399 af 9. marts 2016 om en EU-kodeks for personers grænsepassage (Schengen-grænsekodeks) bestemmer:

"Hvis der i området uden kontrol ved de indre grænser foreligger en alvorlig trussel mod den offentlige orden eller den indre sikkerhed i en medlemsstat, kan denne medlemsstat undtagelsesvis genindføre grænsekontrol ved alle sine indre grænser eller ved bestemte dele heraf i et begrænset tidsrum på højst 30 dage eller i det tidsrum, hvor den alvorlige trussel forventes at bestå, hvis dette tidsrum overstiger 30 dage. Omfanget og varigheden af den midlertidige genindførelse af grænsekontrol ved de indre grænser må ikke overstige det, som er strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel."

Schengen-grænsekodeksens artikel 29 har følgende indhold:

"Under ekstraordinære omstændigheder, hvor den overordnede funktion af området uden kontrol ved de indre grænser er truet på grund af vedvarende alvorlige mangler i forbindelse med grænsekontrollen ved de ydre grænser som omhandlet i artikel 21, og i det omfang disse omstændigheder udgør en alvorlig trussel mod den offentlige orden eller den indre sikkerhed inden for området uden kontrol ved de indre grænser eller dele heraf, kan grænsekontrollen ved de indre grænser genindføres i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 2 for et tidsrum på højst seks måneder. Dette tidsrum kan forlænges op til tre gange med et yderligere tidsrum på højst seks måneder, hvis disse ekstraordinære omstændigheder varer ved."

Efter Schengen grænsekodeksens artikel 29, kan Rådet således efter forslag fra Europa-Kommissionen, som en sidste udvej, vedtage en henstilling rettet til en eller flere medlemsstater om midlertidigt at genindføre grænsekontrol ved deres indre grænser eller bestemte dele heraf i en periode på højst seks måneder med mulighed for forlængelse op til to år.

Rådet har den 12. maj 2016 i medfør af Schengen-grænsekodeksens artikel 29 vedtaget en henstilling rettet til Østrig, Tyskland, Danmark, Sverige og Norge om at opretholde den midlertidige grænsekontrol i seks måneder fra henstillingens vedtagelse.

1.1.2 Grænsekontrol ved Schengens ydre grænser

En forudsætning for fri bevægelighed inden for Schengen-området er en ydre grænsekontrol. Schengen-konventionen afsnit II, artikel 26 stk. 1 litra b) har følgende indhold:

”Transportvirksomheden har pligt til at træffe alle nødvendige forholdsregler for at sikre sig, at udlændinge, der befordres ad luft- eller søvejen, er i besiddelse af de rejsedokumenter, der kræves for indrejse i de kontraherende parter område.”

Transportvirksomhederne har således pligt til at kontrollere passagerernes ret til at komme ind i landet ved Schengens ydre grænse ellers bliver de pålagt at transportere den pågældende person tilbage.

Det omhandler kontrol af flypassagerer og passagerer på færger hvis rute er længere end 20 sømil (nautiske mil). Det kan også gælde international kollektiv bustransport.

1.1.3 Relevant lovgivning mv.

- Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 2016/399 af 9. marts 2016 om en EU-kodeks for personers grænsepassage (Schengen-grænsekodeks).
- Schengen-aftalen af 14. juni 1985 og Schengen-reglerne som omhandlet i artikel 1, stk. 2, i Rådets afgørelse 1999/435/EF af 20. maj 1999.

1.2 Lovgivning om midlertidig ID- og grænsekontrol i de nordiske lande

1.2.1 Danmark

Schengen-samarbejdet er omfattet af det danske retsforhold (retlige og indre anliggender), men Danmark deltager i samarbejdet på mellemstatsligt grundlag. Det betyder, at Danmark ikke deltager i selve vedtagelsen af

nye Schengen-relaterede retsakter, men kan vælge at tilslutte sig disse retsakter efter deres vedtagelse og implementere dem i dansk lovgivning.

Danmark indførte midlertidig grænsekontrol ved grænsen mellem Tyskland og Danmark den 4. januar 2016 i medfør af Schengengrænsekodeksens artikel 28 (tidligere artikel 25) (straksproceduren). Denne bestemmelse giver medlemsstaterne mulighed for øjeblikkeligt at indføre midlertidig grænsekontrol ved deres indre grænser, hvor der foreligger en alvorlig trussel mod den offentlige orden eller indre sikkerhed. I første omgang blev kontrollen indført for ti dage. Grænsekontrollen er efterfølgende blevet forlænget seks gange.

Grænsekontrollen blev indført som følge af, at Sverige fra den 4. januar 2016 satte sine regler om transportøransvar og ID-kontrol i kraft.

Efter Schengen-grænsekodeks artikel 29 (tidligere artikel 26) kan Rådet efter forslag fra Europa-Kommissionen som en sidste udvej vedtage en henstilling rettet til en eller flere medlemsstater om midlertidigt at genindføre grænsekontrol ved deres indre grænser eller bestemte dele heraf. Som det fremgår i afsnittet om Schengen ovenfor, så forudsætter en sådan henstilling, 1) at der foreligger ekstraordinære omstændigheder, hvor den overordnede funktion af området uden kontrol ved de indre grænser er truet, 2) at truslen skyldes vedvarende alvorlige mangler i forbindelse med grænsekontrollen ved de ydre grænser, og 3) at de ekstraordinære omstændigheder udgør en alvorlig trussel mod den offentlige orden eller indre sikkerhed inden for Schengen-området eller dele heraf.

Foranstaltninger som led i genindførslen af grænsekontrollen efter artikel 29 skal være proportionale og må højst vare seks måneder med mulighed for forlængelse i en samlet periode på op til 2 år.

Rådet har den 12. maj 2016 i medfør af Schengen-grænsekodeksens artikel 29 vedtaget en henstilling rettet til Østrig, Tyskland, Danmark, Sverige og Norge om at opretholde den midlertidige grænsekontrol i seks måneder fra henstillingens vedtagelse. For så vidt angår Danmark har Rådet henstillet, at grænsekontrollen gennemføres ved den dansk-tyske grænse.

Den 1. juni 2016 har den danske regering underrettet Europa-Kommissionen, EU-Parlamentet og de øvrige medlemsstater om, at regeringen har besluttet at tiltræde Rådets henstilling og opretholde den midlertidige grænsekontrol indtil den 12. november 2016.

Transportøransvar

Den 4. december 2015 fremsatte udlændinge-, integrations- og boligministeren lovforslag nr. L 74 til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser). Forslaget, som efter en hastebehandling i Folketinget blev vedtaget den 11. december 2015, giver mulighed for at iværksætte

et transportøransvar ved rejser til Danmark fra et andet Schengenland, hvis Danmark indfører midlertidig grænsekontrol.

Transportøransvaret er ikke sat i kraft.

Den praktiske gennemførelse af grænsekontrollen

Grænsekontrollen fokuserer på land- og søgrænsen mod Tyskland. Kontrollen er stikprøvebaseret på baggrund af en løbende observationer af trafikken over grænsen. Det indebærer at udvalgte køretøjer, efter konkret vurdering, udtages til nærmere undersøgelse af om personerne i køretøjet lovligt kan rejse ind i Danmark. Der er lavet færdselstekniske foranstaltninger for at trafikken skal sænke farten. Ifølge politiet er der kontrol ved 15 grænseovergange ved den dansk-tyske grænse og fokus er på "hovedfærdselsåreerne" Padborg, Kruså og Frøslev samt toget fra Flensborg til Padborg og færgehavnene i Rødby, Gedser og Rønne. Kontrollen gennemføres af politiet. Politiet oplyser, at der i juni måned anvendes 439 helårsværk til den midlertidige grænsekontrol i Danmarks grænseområder. Hvilket kan sammenlignes med perioden forud for september 2015, hvor indsatsen i grænseområderne blev øget, blev anvendt 55 årsværk omregnet til helårsniveau. Fra medio juni skal personer fra Hjemmeværnet, efter intensivt uddannelsesprogram, bistå politiet med kontrollen. Grænsekontrollen skal fortsat henhøre under politiets ansvar, men Hjemmeværnet vil kunne bistå politiet med opgaver så som færdselsregulering og indledende screening af dokumenter.

Mellem 24.000 og 50.000 personer bliver, ifølge Politiets ugerapport for grænsekontrol, kontrolleret om ugen. I alt er 940.290 personer blevet kontrolleret, næsten 1.500 personer er blevet nægtet indrejse og omkring 150 personer er blevet sigtet for menneskesmugling siden grænsekontrollen blev indført den 4. januar frem til og med uge 23.

1.2.2 Relevant lovgivning mm.

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2016/399 af 9. marts 2016 om en EU-kodeks for personers grænsepassage (Schengengrænsekodeks) afsnit III, kapitel II.
- Lov nr. 1499 af 11. december 2015 (om transportøransvar).

1.2.3 Finland

Finland er med i Schengen-samarbejdet og har en ydre Schengen-grænse mod Rusland. Regeringen indførte øget kontrol og trafikbegrænsning ved grænsen til Rusland, i Salla og Raja-Jooseppi, fra den 10. april 2016. Grænseovergang er kun tilladt for finske, russiske og hviderussiske statsborgere samt medfølgende familiemedlemmer uanset nationalitet.

Finland har ikke indført midlertidig indre grænsekontrol, men fra september til februar var der en såkaldt effektiv toldkontrol, hvor alle biler blev stoppet ved grænsen og alle mennesker som kom fra Sverige blev kontrolleret. Derudover blev der indført en styrket indre udlændingekontrol blandt andet i Helsingfors-regionen. Nu er indsatsen tilbage på normalt niveau.

I Finland omfattes politiet, toldvæsenet og Gränsbevakningsväsendet (forkortet PTG) af en fælles lov om samarbejde mellem de tre myndigheder. Lag om samarbete mellan polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet § 2 har følgende indhold:

”En PTG-myndighet ska inom ramen för sina uppgifter och befogenheter främja sådan övervakning av allmän ordning och säkerhet, import och export av varor, personers inresa och utresa samt lagligheten i samband med utlännings vistelse i landet som hör till en annan PTG-myndighets uppgifter.”

(Lagen om samarbete mellan polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet § 8).

En PTG-myndighed kan således overtage en opgave fra anden PTG-myndighed i forhold til bekæmpelse af kriminalitet hvis dette ligger inden for dennes beføjelser.

Finland undersøger i øjeblikket hvordan Gränsbevakningsväsendets opgaver kan udvides og hvilke lovændringer der er nødvendige for at gøre grænsekontrollen klar til såkaldte hybridtrusler – trusler som opstår hurtigt så som terrorisme. Samtidig undersøges det om der er behov for at indføre et transportøransvar for transportselskaber som krydser de indre grænser.

1.2.4 Den praktiske gennemførelse af toldkontrollen

Fra den 22. september 2015 til den 29. februar 2016 var der effektiv toldkontrol på grænsen mellem Sverige og Finland. Grænsen mellem Haparanda og Torneå har ifølge finsk toldvæsen haft den mest omfattende kontrol, men der har også været ekstra kontrol ved Aavasaksa, Pello og Kolari.

I starten var der kontrol af alle biler og personer som krydsede den svensk-finske grænse døgnet rundt. Efter cirka to uger gennemførtes i stedet for en stikprøvekontrol eller udvalgt efter mistanke. Ved kontrol

stoppe toldvæsenet biler ved grænsen og spurgte om der er noget, der skulle rapporteres til tolden, herunder både kontrol af varer og personer. Hvis der var asylansøgere eller personer uden gyldig legitimation ved en kontrol blev de overladt til Gränsbevakningsväsendet. Det var ikke nødvendigt at vise gyldig legitimation for de fleste, hvis de kunne svare på hvor de var på vej hen og hvorfor.

1.2.5 Relevant lovgivning mm.

- Lag om samarbete mellan polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet 11.9.2009/687.
- Utlänningslagen 2004/301.

1.2.6 Norge

Norge deltager i Schengen-samarbejdet og indførte med virkning fra den 26. november 2015 midlertidig grænsekontrol på færger som anløber norsk havn fra Danmark, Sverige og Tyskland. Grænsekontrollen blev således iværksat kort tid efter, at Sverige indførte grænsekontrol. Derudover har den såkaldte territorialkontrol været skærpet i områder tæt ved grænsen mellem Sverige og Norge, blandt andet ved Østfold og Hedmark, siden 22. september 2015. Territorialkontrol er ikke en grænsekontrol, men en udlændingekontrol med hjemmel i utlendingsloven § 21.

Grænsekontrollen er blevet forlænget syv gange. Tyskland, Danmark, Sverige, Frankrig og Østrig opfordrede Rådet og Kommissionen om at vedtage en henstilling om at opretholde den midlertidige grænsekontrol i seks måneder fra henstillingens vedtagelse. Norge har støttet denne opfordring i et brev den 4. maj og den 12. maj 2016 vedtog Rådet at i medfør af Schengen-grænsekodeksens artikel 29 en henstilling rettet til Østrig, Tyskland, Danmark, Sverige og Norge om at opretholde den midlertidige grænsekontrol i seks måneder fra henstillingens vedtagelse.

Norge har grænsekontrol ved Schengens ydre grænse, men ifølge Utlendingslovens § 14 kan det også indføres på de indre grænser.

”Dersom ikke annet er bestemt, skal inn- og utreise skje over grenseoverganger fastsatt av departementet. Indre Schengengrense kan passeres hvor som helst såfremt det ikke er innført midlertidig grensekontroll. Slik grensekontroll kan bare innføres hvis det foreligger en alvorlig trussel mot offentlig orden eller indre sikkerhet. Tollovgivningen gjelder ved passering av indre Schengengrense. Kongen kan fastsette nærmere regler i forskrift.”

(Utlendingslagen § 14).

I forbindelse med at der blev indført grænsekontrol, mindede Justits- og beredskapsdepartementet rederierne om, at i henhold til Schengen-konventionens regler om transportøransvar, har rederier og flyselskaber som kommer fra tredjelande, ansvar for at kontrollere, at alle passagerer har gyldig legitimation i form af pas eller nationalt ID-kort samt at visumpligtige udlændinge har gyldigt visum. Strafferammen for at medtage passagerer uden gyldig legitimation er bøder eller fængsel i op til 6 måneder.

Ifølge utlendingslovens § 15, C) kan ID-kontrol af passagerer også pålægges private transportører ved de indre grænser, hvis der er indført en midlertidig indre grænsekontrol. Dermed kunne regeringen indføre et krav om ID-kontrol på alle færger fra Danmark, Sverige og Tyskland.

Den praktiske gennemførelse af grænsekontrollen

Grænsekontrol: Når færgerne ankommer til Norge, foretager politiet en kontrol af passagerne, som stiger i land. Det er en stikprøvebaseret kontrol efter risikoanalyse/profilering. Politiet har mulighed for at foretage visitation for at undersøge om den rejsende skjuler legitimationsdokumenter samt kontrollere køretøjer for blinde passagerer. Politiet udfører arbejdet i samarbejde med toldmyndigheden.

Den såkaldte territorialkontrol er ikke en ny opgave, men den blev intensiveret i løbet af efteråret. Politiet og toldvæsenet stikprøvekontrollerer biler og lastbiler blandt andet ved de største grænseovergange, Svinesund og Ørje. Det er ikke en fuldstændig kontrol og ifølge det norske politi får man lov til at passere, hvis man kan dokumentere at man bor i Norge.

ID-kontrol: Rederierne gennemfører en ID-kontrol når passagererne går og kører ombord på færgerne i afgangshavnene i Sverige, Danmark og Tyskland. De fleste rederier som sejler til Norge havde allerede inden den midlertidige grænsekontrol en ID-kontrol og passagerlister eftersom de sejler over 20 sømil.

Relevant lovgivning mm.

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2016/399 af 9. marts 2016 om en EU-kodeks for personers grænsepassage (Schengengrænsekodeks) afsnit III, kapitel II.
- Schengenkonventionen kap 6, artikel 26.
- Utlendingsloven LOV-2008-05-15-35.
- Utlendingsforskriften.

1.2.7 Sverige

Sverige er med i Schengen-samarbejdet. Sverige er bundet grænsekodeksen i sin helhed, hvor artikel 28 indgår. Schengengrænse-kodeksens artikel 28 (straksproceduren), som tillader midlertidig grænsekontrol i særlige tilfælde hvor der er alvorlig trussel mod offentlig orden eller indre sikkerhed. Grænsekontrollen indførtes den 12. november 2015 i 10 dage. Den er efterfølgende blevet forlænget ad flere omgange. De første to måneder i henhold til hasteproceduren i Grænsekodeksen og herefter fra 8. januar 2016 ifølge den normale procedure med 30 dage ad gangen. Otte gange er den blevet forlænget og senest blev den forlænget med 6 måneder til den 11. november 2016. Kontrollen gennemføres i politiregion Väst (Halland og Västra Götaland) og Syd (Blekinge, Kalmar län, Kronoberg och Skåne) og omfatter bil-, tog- og færgetrafik.

Sverige har på samme måde som Danmark og Norge, jf. ovenfor, sendt brev til Europa-Kommissionen den 2. maj 2016 med en opfordring om at anmode Rådet om, i medfør af Schengen-grænsekodeks artikel 29 vedtage en henstilling rettet til Østrig, Tyskland, Danmark, Sverige og Frankrig om at opretholde den midlertidige grænsekontrol.

Rådet har den 12. maj 2016 i medfør af Schengen-grænsekodeksens artikel 29 vedtaget en henstilling rettet til Østrig, Tyskland, Danmark, Sverige og Norge om at opretholde den midlertidige grænsekontrol i seks måneder fra henstillingens vedtagelse. Foranstaltninger som led i genindførslen af grænsekontrollen efter artikel 29 skal være proportionale og må højst vare seks måneder med mulighed for forlængelse i en samlet periode på op til 2 år.

Den 2. juni 2016 besluttede den svenske regering at tiltræde Rådets henstilling og opretholde den midlertidige grænsekontrol til og med den 11. november 2016.

Transportøransvar

Den 21. november 2015 udvidede Sverige i visse tilfælde kravene på ID-kontrol af passagerer ombord på passagerfærger, der har en rute på mere end 20 sømil. Disse færgeruter var allerede underlagt et krav om at registrere en passagers navn, køn, alder og nationalitet, men skal nu også kræve dokumentation som kan bekræfte dette. Kravet gælder kun for de ruter, hvor der kan være passagerer som kan antages at have anledning til at opgive forkerte oplysninger.

Fra den 4. januar 2016 er der endvidere indført et krav om at kontrollere at de rejsende har gyldig legitimation hos andre transportører. Det omfatter ID-kontrol for passagerer med tog, busser og færger fra Danmark til Sverige.

Lov SFS 2015:1073 om "särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet" indeholder følgende bestemmelse i § 3 om at regeringen kan meddele transportørerne om at indføre ID-kontrol:.

"Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om identitetskontroller vid transporter som utförs med buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige från en annan stat."

(SFS 2015:1073 § 3).

I forordningen SFS 2015:1074 er det anført, at transportøransvaret gælder transport med bus og tog fra Danmark til Sverige og derudover også for færger som sejler 20 sømil eller kortere.

Hvis en transportør ikke kan vise, at denne har gennemført en kontrol af gyldig legitimation, kan virksomheden få en bøde på 50.000 SEK. Politiet skal kontrollere at transportøren lever op til sin pligt og Tullen og Kustbevakningen kan bistå med denne kontrol. Transportstyrelsen skal behandle sager om sanktionsafgift.

Selve loven er gyldig til den 21. december 2018. Den gældende forordning gælder et halvt år t.o.m. den 3. juli og kunne efter den oprindelige lov ikke forlænges før efter et ophold på to uger ifølge § 6.

Efter beslutning i Riksdagen den 8. juni 2016 vil dog opholdet på to uger for at forlænge forordningen jf udvalgsbetænkningen 2015/16:JuU34 blive fjernet. Ændringen træder i kraft den 1. juli 2016.

Den praktiske gennemførelse af grænsekontrollen

Grænsekontrollen gennemføres på flere steder i politidistrikt Syd og Väst. På togstationen Hyllie uden for Malmø, som er den første station når toget kommer fra Danmark, går politiet ombord på toget og foretager en kontrol af samtlige passagerer. Ligeledes kontrolleres busser samt visse biler og lastbiler, som kører igennem betalingsanlægget ved Øresundsbron for gyldig legitimation. Ved havnene i Malmø, Trelleborg, Helsingborg, Varberg og Göteborg er der stikprøvekontroller. Ifølge rederierne gennemfører politiet i visse tilfælde også en kontrol af rederiernes passagerlister, (hvis en sådan findes), med notering om eventuelle asylansøgere ombord.

ID-kontrollen gennemføres i Danmark inden passagererne stiger ombord på tog eller færge. Forordningen regulerer ikke hvordan ID-kontrollen skal foregå, så transportørerne har lavet eget oplæg i forhold til hvordan kontrollen foretages. For tog på Øresundsbroen bliver kontrollen

gennemført på Københavns Lufthavns station. I Helsingør bliver passagerer til færgen kontrolleret i forbindelse med billetkontrol ligesom det er tilfældet på færgerne fra Tyskland.

Øresundsbro Konsortiet er ikke en transportørvirksomhed og skal ikke gennemføre ID-kontrol.

Relevant lovgivning mm.

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2016/399 af 9. marts 2016 om en EU-kodeks for personers grænsepassage (Schengengrænsekodeks) afsnit III, kapitel II.
- Betänkande 2015/16: JuU24 om "särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet" (om ID kontrol).
- Proposition 2015/16:67 om "särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet" (om ID-kontrol).
- Lag SFS 2015:1073 om "särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet" (om ID-kontrol).
- Förordning SFS 2015:1074 om "vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet" (om ID-kontrol).
- Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), ny bestämmelse om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg.
- Justitieutskottets betänkande 2015/16: JuU34 (om at fjerne karenstid på 14 dage ved forlængelse af ID-kontrol).
- Utlänningslagen SFS 2005:716.
- "Sveriges internationala överenskommelser" SÖ 2000:15 med "Avtal om Danmark om polisiärt samarbete i Öresundsregionen".

1.2.8 Færøerne, Grønland, Åland og Island har ikke ændret grænsekontrolprocedurer

Grønland og Færøerne er hverken med i EU eller Schengen-samarbejdet, men i den nordiske pasunion, hvilket indebærer at rejsende fra et andet nordisk land ikke skal vise pas ved grænsen. Ifølge Politiet på henholdsvis Færøerne og Grønland har de ikke mærket flygtningekrisen og har derfor heller foretaget nogle forandringer i deres procedurer for grænsekontrol.

Island er associeret med Schengen-samarbejdet og har ikke indført midlertidig indre grænsekontrol. Antallet af asylansøgere, der kommer til

Island er lavt, men steget markant det seneste år og der kom tre gange så mange asylansøgere i løbet af de første fire måneder af 2016 sammenlignet med samme periode 2015 – 187 personer.

Åland er en del af Schengen-samarbejdet. Der er kun kommet få asylansøgere til Åland, og ifølge Statens Ämbetsverket på Åland registrerer politiet eventuelle asylansøgere og sender dem til Åbo på fastlandet.

Fakta – Tidslinje

August 2015

Norge tager imod mere end dobbelt så mange asylansøgere som samme måned året forinden. I alt 2.330 søger asyl i Norge i august 2015.

September 2015

Asylstrømmen til Sverige mere end fordobles i forhold til samme måned året forinden. Sverige tager imod i alt 24.260 asylansøgere i september 2015.

Antal asylansøgere i Finland næsten firedobles på én måned til det hidtidigt højeste niveau 10.815.

Finland etablerer en såkaldt flygtningesluse (ankomstcenter for kontrol af nyankomne asylansøgere).

- *8. september* – Sverige definerer de kraftigt stigende flygtningestrømme som en "nationell, särskild händelse" Alma, hvor politiet arbejder med en offensiv og fremskudt, indre udlændingekontrol, dvs. kontrol af personer som lige har passeret grænsen for at fastslå om de har ret til at opholde sig i Sverige.
- *22. september* – 29. februar 2016 – Det finske politi, toldvæsen og grænseovervågningsvæsen intensiverer sin indsats på grænsen til Sverige
- *22. september* – Norge intensiverer territorialkontrollen, der er en udlændingekontrol og kan foregå i hele landet.

Oktober 2015

Danmark modtager dobbelt så mange asylansøgere (3.635) som samme måned året forinden.

Asylstrømmen til Sverige stiger til rekordniveauet 39.055 asylansøgere på én måned.

Norge modtager det hidtil største antal asylansøgninger på én måned, 8.660. Næsten dobbelt så mange som måneden før.

November 2015

Asylstrømmen til Danmark topper med 5.030 asylansøgere på en måned.

- *12. november* – Sverige indfører midlertidig grænsekontrol.
- *12. november* – De indenrigs rejsende i Skåne påvirkes af grænsekontrollerne. Alle tog fra Simrishamn, Ystad og Trelleborg kører ikke længere via Citytunnelen og dermed til Hyllie og Trianglen Station, men ledes via kontinentalbanen direkte til Malmö C på grund af grænsekontrollen på Hyllie Station.
- *12. november* – Stena Line indfører fuldstændig ID-kontrol på sine færger til Sverige.
- *21. november* – Sverige indfører krav om fuldstændig ID-kontrol på færgeruter fra Tyskland og Danmark, der er længere end 20 sømil.
- *26. november* – Norge indfører midlertidig grænsekontrol og krav på fuldstændig ID- og visumkontrol på færgerne fra Danmark, Sverige og Tyskland.

December 2015

- *11. december* – Det danske folketing vedtager gennem en hastebehandling en lovændring (L74) der gør det muligt for regeringen at indføre transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol.
- *18. december* – Den svenske riksdag vedtager Lag (2015:1073) om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet, der giver den svenske regering mulighed for at indføre transportøransvar. Loven gælder fra 21. december 2015 og tre år frem. Samtidigt indføres transportøransvar på tog og busser fra Danmark med SFS 2015:1074 Förordning om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.
- *Ultimo december* – Visumkontrol af personer fra lande hvorfra der kræves visum ved indrejse i Finland på færruten Travemünde–Helsingfors.

Januar 2016

- *4. januar* – Transportøransvaret og dermed ID-kontrol for tog, busser og færges fra Danmark til Sverige træder i kraft.
- *4. januar* – Danmark indfører midlertidig grænsekontrol med stikprøver på grænsen mellem Tyskland og Danmark.
- *4. januar* – SJ indstiller alle 5 daglige afgangene fra København og DSB indstiller Bornholmertoget på grund af ID-kontrollen.
- *4. januar* – Tog fra Simrishamn, Ystad og Trelleborg kan igen køre til Hyllie og videre gennem Citytunnelen til Malmö C, da der er opsat et stakit på Hyllie station, der skiller indenrigsrejsende fra de rejsende, der ankommer fra Danmark.

Februar 2016

- *17. februar* – Skånetrafiken sender rabatkupon på 500 SEK til pendlere med månedskort til rejser over Øresund. Kuponen kan benyttes ved fornyelse af månedskortet. Status i maj er at 72 procent af pendlerne har udnyttet rabatten på 500 SEK.
- *19. februar* – Den særskilde hændelse Alma i Sverige overgår til det ordinære politiarbejde.

Marts 2016

- *1. marts* – SJ genoptager afgangene fra København, da der er fundet en løsning, med ID-kontrol på Københavns Hovedbanegård og hvor togene ikke stoppe i Københavns Lufthavn. Rejsetiden mellem Københavns Hovedbanegård og Malmö C forlænges med op til 25 minutter.
- *1. marts* – Tysk politi meddeler, at de sætter flere advarselsskilte op på motorvej A7 mod Danmark, der gør bilisterne opmærksomme på at der kan være kø ved grænsekontrollen. Samtidigt nedsættes hastigheden de sidste kilometer, først til 100 km/t dernæst til 80 km/t. Det sker efter flere uheld, hvoraf en dødsulykke.
- *2. marts* – møde mellem de nordiske integrationsministre om migrations- og flygtningespørgsmålet.
- *15. marts* – DSB genoptager trafikken med Bornholmertogene, som afgår fra København H via Øresundsbron til Ystad, hvor passagerer fortsætter med færgen.

April 2016

- *10. april* – Finland indfører øget kontrol og trafikbegrænsning ved grænsen til Rusland, i Salla og Raja-Jooseppi.
- *12. april* – DSB dropper fotograferingen af de rejsendes ID-papirer ved ID-kontrollen i Københavns lufthavn.
- *14. april* – Den svenske regering beslutter formelt at ændre forordningen om transportøransvar, så børn som rejser i grupper med en ansvarlig voksen, for eksempel lærer eller foreningsleder, undtages fra kravet om ID-papirer. Noget som uformelt har været gældende siden januar.
- *26. april* – Det besluttet at Hjemmeværnet skal hjælpe politiet med den midlertidige grænsekontrol ved de danske grænseovergange til Tyskland.

Maj 2016

- *2. maj* – flere EU-lande, deriblandt Sverige og Danmark, opfordrer EU-Kommissionen til at anmode Rådet om at vedtage en henstilling om at midlertidigt opretholde grænsekontrol ved de indre grænser.

- 9. maj – Ny køreplan for Øresundstog på strækningen Hyllie – Malmö C introduceres, hvilket giver de togrejsende et bedre overblik over deres rejse, da forsinkelserne i Hyllie på grund af grænsekontrollen og ventetiden i Malmö C på næste ordinære afgang nu er køreplanlagt.
- 12. maj – Rådet henstiller til Danmark, Norge, Sverige, Tyskland og Østrig at opretholde forholdsmæssig midlertidig grænsekontrol i en periode på højst seks måneder.

Juni 2016

- 2. juni – Den svenske grænsekontrol forlænges med seks måneder til og med den 11. november og den danske frem til den 12. november.
- 8. juni – Den svenske Riksdag vedtager lovændring af loven 2015:1073 särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet (om ID-kontrol) som indebærer at karenstiden på to uger borttages således at regeringen kan forlænge forskrifter for transportøransvaret. Ændringen træder i kraft 1. juli.
- 10. juni – Den norske grænsekontrol forlænges frem til den 11. november 2016.

1.3 Effekter af grænsekontrollen for borgere, trafik og regionernes udvikling

Indførelsen af ID- og grænsekontrol ved de nordiske grænser har samlet set ikke haft stor påvirkning på de nordiske borgeres hverdag. De fleste af de aktører Øresundsinstituttet har talt med har oplevet kontrollen som smidig og har vænnet sig til at medtage legitimation, men for togrejsende ved Øresund er frustrationen i stedet vokset. I det følgende gennemgås de effekter ID- og grænsekontrollen har for borgere, trafikken og regionernes udvikling.

Grænse- og ID-kontrollernes effekt på de rejsende og trafikken kan hovedsageligt forklares ved

- tidligere brister/begrænsninger i infrastrukturen som gør at hvor marginalerne allerede fra start var små, bliver de i højere grad synlige i forbindelse med grænse- og ID-kontroller. Det kan dreje sig om begrænsninger i en færgehavn, stramme tidstabeller hvor færgen fx i Oslo skal "vende" på en time eller som når det gælder Øresundstogene at begrænsningerne på stationen ved Københavns

lufthavn (kun to spor til passagertog sammenlignet med fire spor på stationen i Hyllie) fremtvinger trafikløsninger som har mindre trafik som konsekvens

- en stor andel daglige arbejdspendlere over grænsen skaber en repetitionseffekt som betyder at denne gruppes hverdag i højere grad rammes af eventuelle forsinkelser samt stress i forbindelse med kontrollerne
- ved store sæsonsvingninger risikeres at kontrollerne skaber kødannelser når trafikken topper, for eksempel er mange rederier bekymrede for situationen i forbindelse med sommerens højsæson.

Effekterne af grænse- og ID-kontrollerne kan opdeles i fire dele:

- Følelsesmæssige/agemæssige effekter når grænserne tydeliggøres igen.
- Praktiske forringelser for de rejsende, tid, kvalitet, stress mm.
- Øgede omkostninger hos politi, told og transportører for at udføre kontrollen samt håndtere dens følgeeffekter.
- Samfundsøkonomiske konsekvenser hvis antal rejsende/pendlingen/turismen mindsker og den faktiske arbejdsmarkedsregion i grænseområderne krymper. Dette er metodemæssigt svært at måle og er effekter som hovedsageligt vil kunne mærkes hvis grænse- og ID-kontrollerne varer i længere tid.

Seks forskellige slags kontrol:

- *Ydre grænsekontrol* – kontroller ved lande med en ydre Schengen-grænse. Kontrollen udføres af myndighedspersonale af rejsende ved ankomst til landet.
- *Indre grænsekontrol* – kontroller ved grænser mellem lande inden for Schengenområdet. De udføres af myndighedspersonale af rejsende ved ankomst til landet. Hvis intet andet er angivet i rapporten menes der med grænsekontrol den indre grænsekontrol.
- *Visumkontrol* – udføres af myndighedspersonale/transportører for rejsende fra lande med visumkrav inden eller ved ankomst til landet.
- *ID-kontrol* – lovgivning om transportøransvar indebærer at transportvirksomheden har pligt til at kontrollere at de rejsende har pas eller ID-papirer, der er godkendt af myndighederne i ankomstlandet, inden de forlader afrejselandet. Dette indebærer at et

land beslutter en kontrol som skal udføres i nabolandet. Transportøransvaret fandtes allerede tidligere på færgeruter over 20 sømil. ID-kontrollen udføres af transportøren eller af et selskab som transportøren har sat på opgaven. I rapporten menes lovgivningen om transportøransvar når vi anvender begrebet ID-kontrol.

- *Intensiveret territorialkontrol* – ikke en grænsekontrol, men en udlændingekontrol, der udføres af politiet. Territorialkontrollen kan ske i hele landet. Politiet kan standse en person og kræve legitimation, når der er grund til at antage at vedkommende er udenlandsk statsborger, og tid, sted og situation giver grund til sådan kontrol.
- *Effektiv toldkontrol* – udføres af toldere ved grænsen.

1.3.1 *Kontrollerne som sådan oplyses at fungere relativt smidige*

Generelt forløber selve kontrollen af den enkelte rejsende relativt smidigt. Dog har der initialt været en del forvirring omkring hvilken legitimation, der var og er gyldig, både hos de rejsende og hos transportører med transportøransvar. Især i forbindelse med den svenske grænsekontrol og ID-kontrol, har der været forvirring omkring hvilke nationale ID-kort, der var gyldige (udstedt af politiet).

1.3.2 *Global flygtningekrise bag grænsekontrol og ID-kontrol*

Med den globale flygtningekrise som baggrund er der i løbet af efteråret og vinteren 2015/16 indført intensiveret territorialkontrol, effektiv toldkontrol, visumkrav, grænsekontroller og ID-kontroller i Norden. De primære ruter for de asylansøgere, der ville til Norden, gik

- igennem Tyskland til Danmark, hvorfra hovedparten tog videre til Sverige først og fremmest med tog over Øresundsbron. En del tog videre til Norge via primært Svinesund og Ørje eller Finland via Haparanda-Torneå eller færgeruterne Stockholm–Helsingfors/Åbo
- igennem Tyskland til Sverige med færge
- igennem Rusland til Norge via Storskog og til Finland via Raja-Jooseppi og Salla
- med færgen fra Travemünde og med fly til Helsingfors.

Grønland, Færøerne, Island og Åland har enten ikke eller i begrænset omfang mærket en stigende flygtningestrøm og har ikke indført grænsekontrol.

I alt tog de nordiske lande imod 247.000 asylansøgere svarende til omkring en femtedel af alle asylansøgere i EU (1,3 mio.) i 2015.

Norge og Sverige har i løbet af januar–april 2016 modtaget færre asylansøgere end i samme periode 2015 og væsentligt færre end i efteråret 2015, mens Danmark, Finland og Island har modtaget flere end i løbet af de fire første måneder i 2015. I løbet de første fire måneder af 2016 er der kommet 18.200 asylansøgere til Norden. Det er 18 procent færre end i samme periode 2015 og 22 procent færre end samme periode 2014.

1.3.3 Transportøransvaret bekymrer og giver nogle transportører store omkostninger

Der er forskellige opfattelser af transportøransvaret blandt transportørerne og der ses en tendens til at transportører på ruter der tidligere var hyppigt benyttet af asylansøgere, er mere strikse med at efterleve en fuldstændig ID-kontrol end transportører, der driver de ruter, der har været relativt uberørt af flygtningestrømmen. Der er derfor også stor forskel på hvordan transportørerne har valgt at gennemføre ID-kontrollen, lige fra at chaufføren blot tjekker de påstigende passagerers ID-papirer til at der er store udgifter til vagtfirmaer, der står for selve kontrollen, og til investering i udstyr til kontrollører samt til systemændringer (fx ved billetkøb på nettet) og omlægninger af trafiksystemet. Der er stor forskel i hvor stor en udfordring det er at kontrollere de rejsende. Alt fra en bus med få rejsende til en kontrol af omkring 600 togrejsende inden for få minutter. Udgifterne varierer fra at transportøren oplyser, at de ingen udgifter har, til 90 mio. svenske kroner i 2016 (samlet for Skånetrafiken og DSB for udgifter til Øresundstoget).

Ud over udgifter til ID-kontrollen oplever to strækninger, begge over Øresund, et fald i antal rejsende. De to rederier, der trafikerer Helsingør–Helsingborg oplyser, at antal rejsende er faldet. Også antal togrejsende over Øresund er faldet. DSB oplyser, at antallet af togrejsende med Øresundstog er faldet 12 procent og SJ oplyser, at de har 40 procent færre afrejsende med X2000 fra København. En del af de togrejsende er hoppet over i bilerne i stedet. Fx kan Københavns Lufthavn se, at andelen af flyrejsende (såvel danskere som svenskere), der kommer med tog til lufthavnen er faldet fra 39 procent i perioden januar til april 2015 til 27 procent samme periode 2016. Øresundsbro Konsortiet kan se en vækst i antal udlejningsbiler, taxier og busser over broen, men væksten i den samlede trafik i de første fem måneder af 2016 ligger på samme niveau som

2015 (3,4 procent), hvilket indikerer, at der er andre typer af rejsende, der bliver hjemme.

En del transportører udtrykker tillige, at de mener, at det er et statsligt ansvar at udføre ID-kontrollerne.

1.3.4 Øget tidspres ved landgang/ombordstigning og stor rejsetidsforlængelse for tog over Øresund

Effekter af grænse- og ID-kontrol på rejsetiden opleves som meget begrænset de fleste steder. På færgerne tager det ofte 1–2 minutter for de rejsende at komme igennem grænsekontrollen efter landgang. Den kontrol, der blev udført i Haparanda-Torneå tog ligeledes blot et par minutter.

Ved den dansk-tyske landegrænse tager det normalt 3–5 minutter at komme igennem grænsekontrollen, men kan tage op til 10–15 minutter, når der er pres på for eksempel i ferier. Ved Øresundsbrons betalingsanlæg glider trafikken uden forsinkelse hovedparten af tiden, men der kan opstå kø i retning mod Sverige på op til cirka 10 minutter i myldretiden.

Det har heller ikke været nødvendigt for færgeruterne at ændre sejlplanen på grund af grænse- og ID-kontroller, men visse rederier oplever et øget tidspres ved landgang/ombordstigning, hvor alle passagerer skal ud af færgen og nye ind på den som oftest korte tid færgen ligger i havn. Der er en uro for at det øgede antal passagerer under den kommende højsæson vil betyde, at færgerne ikke kan holde tidsplanen med forsinkelser til følge.

Kun for togtrafikken over Øresundsbron er rejsetiden blevet væsentligt forlænget. Her er rejsetidsforlængelsen mellem 12 og 55 minutter alt efter hvor i Sverige du skal hen og alt efter om man kommer med det første tog i retning mod Sverige fra Københavns Lufthavn station eller om man må vente til det næste. Det er også kun for togtrafikken over Øresund, hvor de rejsende samt transportørerne ytrer utilfredshed med den nuværende situation.

1.3.5 Kun for tog over Øresund er trafikforbindelserne væsentligt forringet

Kun for tog over Øresundsbron har det været nødvendigt at ændre i den eksisterende afgangsplan. Bus- og færgelinjer har opretholdt den eksisterende køre-/sejlplan. Antallet af togafgange med Øresundstog er halveret i myldretiden fra seks til tre tog i timen, SJ's X2000 kører kun tre ud af oprindeligt fem afgange per døgn fra København og hverken X2000 eller Bornholmertogene standser ved Københavns lufthavn længere på vej

mod Sverige, men kører via de godsspor, der løber uden om lufthavnsstationen. Tog fra resten af Danmark, som tidligere havde slutstation i lufthavnen, kører nu kun til hovedbanen. Også de indenrigsrejsende til Bornholm via Sverige, der rejser med Øresundstoget hele vejen eller med tog til lufthavnen for at flyve til Bornholm, bliver ramt af forringelsen af togtrafikken til lufthavnen og over Øresund.

Den begrænsede kapacitet på Københavns lufthavns station, der i flere år har været erklæret overbelastet, er her helt central. Den begrænsede kapacitet på stationen hindrer, at der både kan gennemføres ID-kontrol på stationen og opretholdes 10-minutters drift for Øresundstogene samt være plads til de øvrige tog, der kører til lufthavnen. Der ligger forslag om at indrette perroner ved godssporene, der løber uden om stationen, men forslaget er ikke politisk vedtaget. Forslaget er ét af tre alternativer, der skal give mere kapacitet på Øresundsbanen i forbindelse med åbningen af Femern Bælt forbindelsen, hvilket ligger til grund for at det endnu ikke er politisk vedtaget.

Den nuværende løsning med ID-kontroller i lufthavnen bliver af trafikoperatørerne ikke set som hverken en permanent holdbar eller optimal løsning, men som den eneste der var mulig at gennemføre på den korte tid, der var fra svenske lovforslag om transportøransvar forelå til det trådte i kraft. Trafikoplægget er desuden yderst sårbart. Tog fra København skal sætte passagerer af i samme spor som tog fra Sverige ankommer i. Dette set-up kræver at togene ankommer til stationen rettidigt. Hvis et tog fra Sverige er 6–10 minutter forsinket, bliver det ledt via godssporene uden om Københavns lufthavn. Det giver flyrejsende fra Sverige, der må stå af på næste station Tårnby og skifte til et tog tilbage til lufthavnen, en kritisk forsinkelse på 15–35 minutter inden de efter togskifte når frem til lufthavnen.

Der er generel enighed om at hvis grænsekontrollerne bliver permanente skal der findes en anden løsning for togtrafikken over Øresund. Der er forskellige forslag til hvordan grænse- og ID-kontrollen eller trafikoplægget kan ændres for at skabe bedre kapacitet, det vil sige 10 minutters drift i myldretiden og bedre robusthed:

- Forslag fra svensk politi om at bygge en perron mellem Øresundsbron og den første station i Sverige, Hyllie, hvor politiet kan gennemføre grænsekontrol inden toget kører til den egentlig perron på Hyllie station. Forslaget vil indebære en rejsetidsforringelse for de togrejsende, der stiger af i Hyllie på omkring 9 minutter.
- Forslag om at slå grænse- og ID-kontrol sammen til én kontrol i lufthavnen og anvende godssporene. Det vil kræve perroner ved

godssporet samt en dansk lovændring for at have svensk politi på dansk jord.

- Forslag om at flytte ID-kontrollen fra Københavns lufthavn til den kunstige ø på Øresundsforbindelsen, Peberholm. Det vil kræve et sidespor eller signalregulering på Peberholm.
- Forslag om at køre ét Øresundstog fra København H direkte uden stop til Hyllie efter samme model som X2000 og Bornholmertogene
- Forslag om at have kontrollen i lufthavnen på samme spor for at spare tid. Identifikationen skulle ske på en anden måde end ved ID-papirer. Forslaget kræver at der kan stå to tog på samme spor samt en ny teknisk løsning.

1.3.6 *Mange interviewpersoner værner om den nordiske identitet*

Kontrollerne har betydning for menneskers nordiske og regionale identitet. Det kan tage form på to måder, dels at grænsen som er blevet visket bort i menneskers bevidsthed pludselig bliver synlig igen, som i Haparanda-Torneå og Svinesund, eller som i Øresund, hvor en Øresundsidentitet har taget form. Mennesker har pludselig følt, at de er blevet berøvet noget som de tidligere ikke rigtigt havde indset, at de havde. Betydningen af nærhed, udveksling og samarbejde er netop blevet fremhævet, når det selv samme trues. Dette ræsonnement gælder dog frem for alt for de hyppigt rejsende og de interviewede. For eksempel viser en måling, at danskerne generelt er positivt stemt over for grænsekontrollen.

1.3.7 *Stress og træthed blandt togpendlere over Øresund*

Andre mere konkrete menneskelige reaktioner findes hos togpendlerne over Øresundsbron. En spørgeskemaundersøgelse med 900 svar gennemført af Karin Winter fra KTH (Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm) viser, at omkring to tredjedele af togpendlerne over Øresundsbron føler sig mere stressede end tidligere og at mere end hver anden (56 procent) føler sig mere trætte end inden grænsekontrollen. Der er en statistisk sammenhæng mellem at dem, der føler sig mere stressede og og trætte, også er dem, der har fået mindre tid hjemme som følge af rejsetidsforlængelsen.

1.3.8 Effekter på økonomien

Der er gået omkring et halvt år siden grænse- og ID-kontrollerne trådte i kraft og det er derfor kun de *kortsigtede effekter*, der har vist sig. Den mest synlige effekt er rejsetidsforlængelsen med Øresundstog samt færre rejssende med tog over Øresund samt på færgeruterne mellem Helsingør og Helsingborg.

Der er lavet en del analyser af de samfundsøkonomiske effekter af grænse- og ID-kontrol over Øresund. Analyserne viser et årligt samfundsøkonomisk tab på alt fra 50 millioner DKK (Kraka) til 1,4 milliarder SEK (CEPOS) og 1,5 milliarder SEK (Sydsvenska Industri- och Handelskammaren). Analyserne adskiller sig såvel metodemæssigt, samt i hvilke antagelser, der gøres om grænsekontrollens omfang og påvirkning på rejsetiden.

Øresundsinstitutet har valgt udelukkende at regne på de økonomiske omkostninger af rejsetidsforlængelsen og regner på rejsetider, der følger rejseplanen, men dog med et hurtigt togskifte i Københavns lufthavn. Øresundsinstitutet vurderer, at det endnu er for usikkert at beregne de øvrige dynamiske effekter på økonomierne.

Den længere rejsetid kan værdisættes på samme måde som forbedringer i rejsetiden som følge af infrastrukturinvesteringer ved hjælp af transportøkonomiske enhedspriser. Det samfundsøkonomiske tab ved rejsetidsforlængelsen er omkring 448 millioner DKK per år ved anvendelse af danske tidsværdier og 237 millioner DKK per år ved anvendelse af svenske tidsværdier.

En anden effekt er fald i indtjeningen på visse strækninger som nævnt tidligere. Antallet af togrejser over Øresund er faldet med 12 procent for Øresundstog januar-marts 2016 og 40 procent for SJ's X2000. HH Ferries har noteret et muligt fald i antal endagsrejsende og også Sundbusserne mellem Helsingør og Helsingborg oplever et faldende antal rejsende.

En anden kortsigtet effekt af at politiressourcer er flyttet til grænsekontrol fra andre opgaver, er ifølge politiet, er en øget sagbehandlingstid i mindre alvorlige sager. I Haparanda-Torneå, konstaterer man, at smuglingen er faldet.

På lidt længere sigt – hen over sommeren – har en del aktører, både i turismeerhvervet og blandt rederierne, udtrykt bekymring for udviklingen i det, der er deres højsæson, og hvor for eksempel nogle af rederierne sejler årets overskud hjem. Eksempelvis har Stena Line udtrykt uro for kødannelse i sommer. Der er også nogle af turismeaktørerne i Greater Copenhagen, der har udtrykt bekymring for sommeren, hvilket hænger sammen med, at det er her, hvor grænse- og ID-kontrol har haft langt de største negative effekter på rejsetid og tilgængelighed. Hovedparten af aktørerne har endnu ikke set nogle effekter. Det kan dels skyldes, at de blot

har statistik for nogle få måneder endnu, dels at vi først nu er på vej ind i højsæsonen. Det er naturligvis også muligt at turismen ikke bliver påvirket nævneværdigt af kontrollerne. Samtidig er der modsatrettede effekter også. Den øgede politistyrke, hvor der trækkes på ressourcer fra de øvrige landsdele, i såvel Sønderjylland, på Lolland-Falster og i Skåne, giver et positivt vækstbidrag i antallet af hotelovernatninger i disse regioner. Det samme var tilfældet da den effektive toldkontrol foregik i Torneå.

En anden effekt på lidt længere sigt er faldende arbejdsmarkedsintegration i Greater Copenhagen/Øresundsregionen. Karin Winter, KTH, konkluderer på baggrund af den i februar/marts gennemførte pendlerundersøgelse, at man kan ane en forskydning mod mindskede pendlingsstrømme over Øresund. Informationstjenesten Øresunddirekt, der ofte er i kontakt med folk, der har sagt op eller er blevet opsagt, har kun fået nogle få henvendelser, hvor folk med sikkerhed har sagt op på grund af ID- og grænsekontrollerne på nuværende tidspunkt. Hvorvidt interessen for at arbejde på den anden side er dalet eller ej, er der ikke noget entydigt billede på nu. Øresunddirekt har færre deltagere på deres informationsmøder om at arbejde i Danmark og om den danske lærlingeuddannelse, men 10 procent flere besøg på hjemmesidens dele om ledige jobs. Øresunddirekt og rekrutteringsvirksomheden Adecco noterer samme trend, at der er en fortsat interesse for vellønnede specialistjobs, men en mindsket interesse for de lavtlønnede servicejobs. Adeccos konklusion er at interessen er bevaret hos de arbejdstagere, der har råd til at køre i bil til jobbet over Øresundsbron.

En ny vurdering af effekterne af grænsekontroller og ID-kontroller i løbet af efteråret vil kunne give et billede af hvorvidt turismen bliver ramt, hvorvidt rederierne kan opretholde driften uden forsinkelser og ikke mister de vigtige sommerrejsende samt hvorvidt antallet af togpendlere over Øresund, der vælger at søge nyt job eller blot opsige sit job, er accelereret.

På lang sigt (2017 og senere) vil andre effekter kunne gøre sig gældende. En del rederier og busselskaber ytrer bekymring for om de kan opretholde nogle af de mindst profitable ruter, der nu er blevet yderligere presset af omkostninger til ID-kontrol. Det vil give en dårligere tilgængelighed til Norden. Denne effekt er den eneste, der spreder sig over hele den nordiske geografi. Alle øvrige effekter på lang sigt er knyttet til Greater Copenhagen/Øresundsregionen som en effekt af den forringede togtrafik.

Netop tilgængeligheden med kollektiv trafik til Københavns lufthavn er en anden faktor, der kan give en dårligere tilgængelighed på sigt. Tog udgør i dag en i international klasse sjældent høj andel af tilbringertrafikken til Københavns lufthavn. Såfremt der ikke sker forbedringer i den nuværende

forringede kollektivtrafik over Øresundsbron, vil rejsetidsforlængelsen og usikkerheden om hvorvidt toget standser i lufthavnen betyde, at Københavns lufthavns opland i Sydsverige mindskes. Med et lavere passagergrundlag vil Københavns lufthavn ikke kunne tiltrække lige så mange internationale ruter som ellers. Netop det internationale rutenet er vigtigt, når der skal tiltrækkes internationale investeringer og etableringer og med færre internationale ruter vil det skade væksten i området.

1.3.9 Sikkerheden i trafikken udfordres

ID-kontrollen forhindrer asylansøgere, der ikke har ID-papirer, i at komme med færge, bus eller tog på lovlig vis. Men enkelte forsøger sig på ulovlig vis at komme dertil, hvor de vil. Både på færgerne mellem Helsingør og Helsingborg samt færgerne fra Göteborg til England har der været episoder, hvor asylansøgere har gemt sig under lastbiler, til stor fare for dem selv, eller inde i selve lastrummet. På lignende vis har asylansøgere sat livet på spil ved at forsøge at gå igennem Øresundstunnelen for at komme til Sverige via Øresundsbron. Øresundsbro Konsortiet har i 68 tilfælde frem til 10. juni 2016 opdaget asylansøgere på vej ned i tunnelen og har af samme årsag installeret varmekameraer, der reagerer, når mennesker bevæger sig ind i tunnelen. Kun i ét enkelt tilfælde indtil videre nåede politiet ikke at stoppe asylansøgerne før de var nået til Sverige.

Figur 1: Kort over Norden – her er der ID- og grænsekontrol

1.4 Global krise med regionale effekter: Asylstrømmene før og efter ID-kontrollen

De nordiske lande tog imod 247.000 asylansøgere svarende til omkring en femtedel af alle asylansøgere i EU (1,3 mio.) i 2015. Sverige er det EU-land, der modtog næst flest asylansøgere, både i faktiske tal og per 1.000 indbyggere. Mange af de asylansøgere, der søgte mod Sverige i efteråret 2015 rejste gennem Danmark og via Øresundsbron, først og fremmest med toget. Færgerne til Trelleborg var også en hyppigt benyttet rute.

Flygtningenes vej igennem Danmark gik såvel gennem Sønderjylland som via Rødby, hvor hundredevis af flygtninge i september gik på motorvejen fra Rødby gennem Sjælland og hvoraf de fleste tog videre til Sverige.

Hovedparten af strømmen af asylansøgere til Norge kom fra Sverige via Svinesund og Ørje. Også grænsen mod Rusland ved Storskog i Finnmark blev benyttet hyppigt. Norge skærpede instrukserne i slutningen af november 2015 og begyndte at kontrollere asylansøgernes ID-papirer allerede førend de forlader det russiske område. Siden da er der ikke kommet asylansøgere via denne grænseovergang.

Asylansøgerne kom primært til Finland via 1) Haparanda-Torneå, 2) Raja-Jooseppi og Salla ved grænsen mod Rusland 3) Færger Stockholm-Helsingfors/Åbo 4) Færger fra Travemünde til Helsingfors 5) via fly til Helsingfors.

Den samlede asylstrøm til Norden er mindsket væsentligt siden efteråret og yderligere efter at der er blevet introduceret ID- og grænsekontroller. I alt kom der 15.500 asylansøgere til Norden i 1. kvartal 2016, mens der kom 133.000 i 4. kvartal 2015. I løbet de første fire måneder af 2016 er der kommet 18.200 asylansøgere til Norden. Danmark, Finland og Island har taget imod flere asylansøgere end i samme periode 2015. Der er kommet 63 procent flere til Danmark, dobbelt så mange til Finland, mens der er kommet tre gange så mange til Island (187). Strømmen af asylansøgere til Norge og Sverige har til gengæld været mindre i januar-april 2016 end i tilsvarende periode 2015. Sverige har taget imod omkring 11.000 mod 17.000 i løbet af de første fire måneder af 2015 og Norge har taget imod 1.150 mod 2.200 i løbet af de første fire måneder af 2015. Det vurderes, at der stadig er 400.000–500.000 uregistrerede flygtninge i Tyskland. Antallet af flygtninge, der kom over Middelhavet i april og maj måned 2016, er halveret i forhold til samme periode 2015. Antal bådflygtninge over Middelhavet er ifølge data fra UNHCR faldet fra oktober 2015 frem til og med april 2016. Da der har været langt flere bådflygtninge i vintermånederne jan–marts i år i forhold til 2015, er det samlede antal flygtninge over Middelhavet dog fordoblet i perioden januar–maj i forhold

til samme periode 2015, men det skyldes de store strømme i årets første tre måneder.

Tabel 1: Antal asylansøgere i de nordiske lande

År/måned	Danmark	Finland	Sverige	Island	Norge
2014M01	570	260	4.450	5	745
2014M02	440	230	4.100	10	585
2014M03	505	235	4.395	10	685
2014M04	610	250	4.845	10	810
2014M05	720	235	6.010	10	1.280
2014M06	1.005	255	8.070	15	1.200
2014M07	1.710	270	9.380	5	1.010
2014M08	2.295	350	8.855	15	1.100
2014M09	3.085	405	9.965	20	1.315
2014M10	1.855	410	8.175	25	1.045
2014M11	1.115	325	5.995	5	870
2014M12	765	405	6.945	35	770
2014	14.675	3.630	81.185	165	11.415
2015M01	640	305	4.890	15	595
2015M02	440	325	4.045	15	530
2015M03	460	355	4.105	10	535
2015M04	555	340	3.915	20	580
2015M05	880	515	5.375	5	1.225
2015M06	1.090	770	6.610	20	1.145
2015M07	1.035	1.480	8.060	20	1.395
2015M08	1.815	2.890	11.725	45	2.330
2015M09	2.690	10.815	24.260	60	4.935
2015M10	3.635	7.005	39.055	55	8.660
2015M11	5.030	5.715	36.585	45	8.155
2015M12	2.670	1.830	13.830	35	1.030
2015	20.940	32.345	162.455	345	31.115
2016M01	1.644	1.010	4.170	50	390
2016M02	918	855	2.751	41	255
2016M03	469	360	2.250	54	300
2016M04	382	391	2.058	42	209
2016 jan-april	3.413	2.616	11.229	187	1.154
2015 jan-april	2.095	1.325	16.955	60	2.240
2014 jan-april	2.125	975	17.790	35	2.825
Ændring jan-april 15 – jan-april 16	63%	97%	-34%	212%	-48%

Kilde: Eurostat, nyianmark.dk, Maahanmuuttovirasto, Migrationsverket, Útlendingastofnun.

2. Udvalgte grænseovergange i Norden

Det er første gang siden 1957 at nordiske borgere skal identificere sig når de krydser en grænse mellem to nordiske lande. I flere grænseregioner er der et stort udbytte mellem borgere og virksomheder på begge sider af grænsen og derfor er der udvalgt 11 grænseovergange, som er blevet undersøgt nærmere i forhold til hvilke effekter ID- og grænsekontrollen har for borgere, virksomheder og trafikken på tværs af grænsen.

2.1 Danmark

Danmark er indgangsporten til Norden og mens Sverige og Norge har indført grænsekontrol på trafik fra Danmark, har Danmark indført grænsekontrol på den dansk-tyske grænse.

Dansk politi foretager stikprøvekontroller på grænsen til Tyskland. Fokus er primært på de tre hovedfærdselsårer i Sønderjylland ved Padborg, Kruså og Frøslev samt toget mellem Flensborg og Padborg og færgehavnene i Rødby, Gedser og Rønne. Andre overgange stikprøvekontrolleres flere gange i døgnet.

Politiet har siden september 2015 øget sine ressourcer ved grænsen fra 55 årsværk til i juni 439 helårsværk. I slutningen af april blev det besluttet at Hjemmeværnet skal hjælpe politiet med den midlertidige grænsekontrol. I alt vil Hjemmeværnet bidrage med 125 årsværk, hvilket vil frigive 125 betjente til andre opgaver, og yderligere 40 betjente frigives, da grænsekontrollen samtidigt neddrøses.

2.1.1 Rødby-Puttgarden – smidig grænsekontrol efter passagererne har forladt færgen

Rødby havn er et af politiets fokusområder for grænsekontrol. I efteråret 2015 kom der mange flygtninge med færgen fra Tyskland til Rødby og flere hundredevis gik under et par dage i september på motorvejen fra Rødby for at komme videre til Sverige til fods.

Siden Danmark har indført midlertidig grænsekontrol, kontrolleres alle passagerer efter de har forladt færgen i Rødby, uanset om det er i bil, i tog eller gående. Kontrollen gennemføres af politiet, men fra medio juni skal Hjemmeværnet bistå politiet med opgaven.

Ingen større effekter af grænsekontrollen for trafikken

Kontrollen opleves af respondenterne som hurtig og effektiv. De aktører Øresundsinstituttet har talt med oplever ikke nogen gener af grænsekontrollen.

"Mig bekendt er det ikke noget, der betyder noget for vores virksomheder. Og hvis vores virksomheder var nervøse for at det ville påvirke deres forretning, så ville vi være de første til at vide det," siger Steen Wæver, erhvervsudviklingschef på Business Lolland-Falster.

Flere af de aktører Øresundsinstituttet har talt med, peger på, at det mere handler om, at det er mentalt svært at acceptere grænsekontrollen end at den forårsager praktiske problemer. Men hvis grænsekontrollen blev permanent kunne det få betydning for den langsigtede udvikling af Femern Bælt-regionen.

"Nu står vi her og er ved at udvikle en Femern-region med et tættere samarbejde mellem Østdanmark og Holstein. Og det er klart at det ville være bedre uden grænsekontrol. Men jeg tror også, at de fleste mennesker indser, at med det trusselbillede, der er PT med terror og indvandring, så har de også forståelse for at den grænsekontrol er nødvendig," siger Stig Rømer Winther, direktør for Femern Belt Development.

På Femern Bælt Komiteen fremhæver man den øgede trafik i sommersæsonen og udtrykker bekymring for om det kan medføre forsinkelser og give et indtryk af, at det er besværligt at krydse grænsen. Derudover fremhæves det, at den kommende faste forbindelse over Femern Bælt forventes øge trafikken.

"Byggefasen for den faste Femern Bælt-forbindelse ventes at starte om et par år. Allerede under byggefasen forventer vi væsentligt flere rejsende over grænsen, og paskontrol ved grænsen vil være et forkert signal", siger Mette Høstgaard Bonde, udviklingskonsulent på sekretariatet for Femern Bælt Komiteen.

Det ville kunne påvirke udviklingen endnu mere, hvis der bliver indført et krav om ID-kontrol. Da den danske lovændring, som giver regeringen mulighed for at indføre et transportøransvar, blev vedtaget i Folketinget, var Scandlines ude og meddele, at de synes det er en politimæssig opgave og

efterspurgte en konkret plan for hvordan en ID-kontrol i tilfælde af transportøransvar skulle gennemføres på tysk territorium. Femern Bælt Komiteen udtrykker også bekymring for en sådan kontrol.

DSB/Deutsche Bahn har ikke ændret i sin køreplan for toget fra København til Hamborg og Berlin ifølge DSB Kundecenter Udland (de meddeler at det er sporarbejde og ikke grænsekontrol som forårsager forsinkelser). Scandlines har heller ikke ændret i sejlplanen og der er ikke, ifølge Scandlines, nogle forsinkelser som effekt af grænsekontrollen, eftersom den gennemføres når passagerne har forladt færgen. Rederiet mener i øvrigt ikke at grænsekontrollen påvirker deres kunder eller forretning.

”Vi har ikke fået nogle reaktioner. Som sagt har kunderne forladt færgen når de bliver kontrolleret. Og så tror jeg også at med den medieomtale der har været, så ved de fleste også godt, hvorfor der står en betjent og kontrollerer dem.” siger Anette Ustrup Svendsen, kommunikationsdirektør for Scandlines.

I forhold til turismen, mener aktørerne, at det er for tidligt at udtale sig, men kommenterer at der ikke kan ses nogen forandring i bookingerne af feriehuse.

En negativ bieffekt af grænsekontrollen er en længere sagsbehandlingstid i sager med mindre alvorlig kriminalitet, eftersom politiet har været nødt til at foretage en ressourcemæssig prioritering. Denne effekt er formentlig midlertidig og forsvinder, når hjemmeværnsfolk fra juni aflaster politiet ved grænsekontrollen.

Fakta om grænseovergang Rødby–Puttgarden

Forbindelser: Scandlines har en færgerute som tager biler, tog og gående mellem Rødby og Puttgarden i Tyskland. Færgen afgår to gange i timen. (Derudover afgår der en færgeforbindelse mellem Gedser og Rostock hver anden time).

Antal rejsende: Der rejser i gennemsnit 16.819 personer og 5.547 biler over Femern Bælt hver dag (2015-tal). Dagligt rejser i gennemsnit 2.170 personer med tog mellem Danmark og Tyskland over landegrænsen og via Rødby–Puttgarden i alt.

Sådan fungerer grænsekontrollen: Den 4. januar blev der indført midlertidig grænsekontrol i Rødby havn. Der ankommer 48 færger i døgnet til Rødby havn. Når færgerne lægger til kontrolleres alle køretøjer i bilfeltet og gående ved landgang når de har forladt færgen. Der udføres ekstra kontrol af udvalgte biler. Toget holdes tilbage og politi går ombord for at kontrollere alle passagerer. Ifølge Scandlines medfører det ikke nogen forsinkelser eftersom kontrollen først gennemføres når passagerne har forladt færgen og færgen kan, som tidligere, sejle

igen efter 15 minutter i havn. Politiet kontrollerer alle passagerers legitimation og hvis en person mangler legitimation og vil søge asyl, kan personen gøre det. Vil personen ikke søge asyl, afvises denne og føres tilbage til Tyskland. Alle rejsende skal medbringe nationalt ID og om nødvendigt visum. Da danskerne ikke har et nationalt ID-kort, skal de medbringe pas. I Gedser havn er der stikprøvevis kontrol.

Effekter af grænsekontrol: Der opgives at ikke være nogle større effekter for trafikken, erhvervslivet eller turismen, men en bekymring for hvilke signaler en fortsat grænsekontrol kan sende i forhold til udviklingen af Femern Bælt regionen.

2.1.2 Sønderjylland-Schleswig – effektiv grænsekontrol påvirker ikke trafikken

Dansk politi har fokus på grænsekontrol på de tre største grænseovergange ved Padborg, Kruså og Frøslev samt toget fra Flenborg til Padborg. Her er politiet til stede døgnet rundt. På øvrige grænseovergange udføres stikprøvekontrol flere gange i døgnet af såkaldte sektorpatruljer. Ud over bil- og togtrafik er der også rutelagte busser over grænsen.

Ingen større effekter af grænsekontrollen – godt samarbejde med politiet

Grænsekontrollen ved den dansk-tyske grænse foregår som en stikprøve og er ikke fuldstændig. Alle køretøjer skal dog ned i fart for at passere grænsekontrollen. Hovedparten af tiden glider trafikken fint og grænsekontrollerne giver kun anledning til en forsinkelse på 3–5 minutter. De busselskaber, Aktiv Bus og Sydtrafik, der driver buslinjer, der krydser grænsen oplever ikke, at grænsekontrollen giver anledning til nævneværdige forsinkelser i deres køreplan. På tysk side har "Landesbaubetrieb Strassenbau und Verkehr Schleswig-Holstein" indrettet en særlig busbane, så i tilfælde af kø ved grænsen kan linjebusser nemt komme frem til grænsen. For den øvrige trafik er tilpasning af bemanningen ved grænsekontrollen dog afgørende for at trafikken glider. Skærtorsdag, hvor danskerne valfartede til grænsebutikkerne syd for grænsen, opstod der en 4 km lang kø sidst på eftermiddagen, men en ekstra bane til kontrol fik bugt med det store pres, der var på grænsen.

Arriva, der driver togtrafik mellem Niebüll i Tyskland via Tønder til Esbjerg i Danmark, oplever heller ikke, at grænsekontrollen giver anledning til forsinkelser. Arriva oplyser, at de dagligt indberetter til beredskab Syd og Sønderjylland om flygtninge/migranter, de har haft med samt den trafikale situation. Arriva har, som de eneste Øresundsinstituttet har talt

med i Sønderjylland-Schleswig, omkostninger i forbindelse med grænsekontrollen. Den daglige indberetning tager ca. en halv time at udarbejde hver dag.

Ingen af transportørerne oplyser, at de har oplevet nogle ændringer eller fald i antallet af rejsende efter grænsekontrollen blev indført og Aktiv Bus fremhæver samarbejdet med dansk politi som velfungerende.

Pendlerne er blevet kendte ansigter

Hovedparten af pendlerne vælger at passere den dansk-tyske grænse i bil ifølge Peter Hansen, leder af regionskontoret og infocentret for regions-samarbejdet Region Sønderjylland-Schleswig. Infocentret har ikke fået henvendelser fra pendlere i forbindelse med grænsekontrollen. Aktiv Bus, der også har pendlere i deres kundegruppe, oplevede i starten irritation hos enkelte på grund af skarpere kontroller af pendlere med udenlandsk udseende. Men med tiden er grænsependlerne blevet kendte ansigter hos grænsepolitiet.

Risiko for dårligere tilgængelighed ved et dansk transportøransvar

Brancheorganisationen for dansk vejgodstransport ITD oplyser, at deres medlemmer oplever en ventetid på maksimalt 10–15 minutter. Brancheorganisationen er principielt af den overbevisning at grænsekontrollen, der såfremt det bliver mere udbredt med grænsekontroller ved de indre EU-grænser, kan give transportbranchen problemer med bl.a. køre-hviletidsreglerne, da grænsekontrollerne giver en længere transporttid og dermed risikerer at skabe forsinkelser. Der er desuden en risiko for at forsinkelserne kan fordyre transporterne.

Sydtrafik har forberedt sig på en situation, hvor der kan komme et dansk transportøransvar. I en sådan situation må selskabet enten vælge at indstille den grænseoverskridende trafik, at sætte deres kontrollanter til at tjekke ID, hvilket giver øgede omkostninger eller at efteruddanne chaufførerne til at tjekke ID. I henhold til chaufførernes overenskomst må de ikke på nuværende tidspunkt tjekke de rejsende ID-papirer. Hvis der med meget kort varsel bliver indført ID-kontrol, vil Sydtrafik se sig nødsaget til at indstille den grænseoverskridende trafik. Aktiv Bus meddeler i en skrivelse på deres hjemmeside, at såfremt der bliver indført transportøransvar, vil de indstille den grænseoverskridende trafik, da deres chauffører ikke har den nødvendige uddannelse til at tjekke udenlandsk ID-papirer. Også Arriva udtaler, at et eventuelt transportøransvar vil påvirke deres passagerer og drift betydeligt.

Uheld og længere sagsbehandlingstider

Der er sket en håndfuld alvorlige uheld på motorvej A7 syd for grænsen ved Frøslev i forbindelse med kødannelser på grund af grænsekontrollen, hvoraf den ene var en dødsulykke. Efter knap to måneder med grænsekontrol valgte tysk politi at sætte flere advarselsskilte op på motorvej A7, for at gøre bilisterne opmærksomme på at der kan være kø ved grænsekontrollen. Samtidigt nedsættes hastigheden de sidste kilometer, først til 100 km/t og dernæst til 80 km/t.

En anden negativ bieffekt af grænsekontrollen er, som tidligere nævnt, at politiet må prioritere flere ressourcer til grænsekontrollen og der kan dermed forekomme en længere sagsbehandlingstid i mindre alvorlige sager. Denne effekt er formentlig midlertidig og forsvinder, når hjemmeværnsfolk fra juni aflaster politiet ved grænsekontrollen.

Fakta om grænseovergang Sønderjylland-Schleswig

Forbindelser: Der ankommer tog fra Tyskland til Padborg og Tønder station. Fra Flensborg station kan man 9 gange dagligt tage toget til Danmark via Padborg og desuden findes et nattog fra Hamborg til Danmark. Denne rute trafikeres af DSB i et samarbejde med DB.

Arriva kører i et samarbejde med Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH tog fra Esbjerg i Danmark via Tønder til Niebüll i Tyskland. Ruten har 11 daglige afgang på hverdage i sommerhalvåret. Busselskabet Sydtrafik kører rute 110 mellem Sønderborg i Danmark og Flensburg i Tyskland og krydser landegrænsen ved Kruså. Ruten har 16–18 daglige afgang. Tyske Aktiv Bus kører hvert 20. minut på mellem Flensburg og Kruså.

Antal rejsende: Omkring 48.000 køretøjer krydsede dagligt grænsen i 2012–2013. Flest (16.000 køretøjer) passerer grænseovergangen ved Frøslev, der ligger på motorvej E45/A7. Omkring 14.000 køretøjer passerer den dansk-tyske landegrænse ved Kruså og tredjestørst er Padborg med omkring 10.000 køretøjer per dag, viser tal fra Region Syddanmark.

Omkring 13.900 pendler fra Tyskland til Sønderjylland og omkring 650 pendler den modsatte vej. Disse pendlertal er ikke direkte sammenlignelige med pendlertal for de nordiske grænseregioner, da opgørelsesmetoden ikke er den samme.

Busselskabet Sydtrafik har gennemsnitligt færre end 20 personer dagligt (130 personer per uge) med på ruten, når den krydser den dansk-tyske grænse. Hovedparten af de rejsende er studerende eller folk, der ikke har bil. Aktiv Bus har i gennemsnit 100 rejsende med over grænsen per dag. Lidt færre, 50–60 personer, på søn- og helligdage.

Sådan gennemføres grænsekontrollen: Den 4. januar blev der indført midlertidig grænsekontrol på den dansk-tyske grænse. Det er en overvågningsbaseret

stikprøvekontrol på de tre største grænseovergange ved Padborg, Kruså og Frøslev samt i toget fra Flensborg til Padborg. På øvrige grænseovergange udføres stikprøvekontrol flere gange i døgnet. Ventetiden i forbindelse med grænsekontrollen er typisk på 3–5 minutter, men kan give længere køtid på op til 15 minutter. Især i ferieperioder er der pres på grænsen. Ventetiden betegnes af interviewpersonerne som uproblematisk.

For togtrafikken stiger politiet på toget på stationen og gennemfører grænsekontrollen. Det giver ikke anledning til forsinkelser i trafikken eller ændring af køreplan.

Effekter af grænsekontrol: der opgives at ikke være nogle større effekter af den indførte midlertidige kontrol. Der er sket en håndfuld ulykker i forbindelse med kødannelse til grænsekontrol.

Hvis der bliver indført transportansvar er der risiko for at de linjelagte busser over grænsen bliver indstillet.

2.1.3 Rønne-Ystad – berørt af både dansk og svensk grænsekontrol

Bornholm er direkte berørt af både dansk og svensk grænsekontrol. Rejsende som kommer til Bornholm med færge fra tyske Sassnitz kontrolleres i en stikprøvekontrol af dansk politi i Rønne. Rejsende fra Bornholm som tager til det øvrige Danmark gennem Skåne, med færgen fra Rønne til Ystad og med bil, tog eller bus videre, skal igennem en stikprøvekontrol udført af rederiet ved ombordstigning på færgen. På hjemvejen skal bornholmerne, hvis de er med Øresundstoget, igennem en ID-kontrol på stationen i Københavns lufthavn samt en grænsekontrol i Hyllie (Bornholmer-toget stopper ikke i lufthavnen og ID-kontrol foretages i stedet på Københavns Hovedbanegård). Er de med bil kontrolleres de af svensk politi ved Øresundsbroen eller i fergehavnen i Helsingborg. Der er ikke en fuldstændig svensk grænsekontrol i Ystad havn.

Effekter af grænsekontrollen – transitproblemer for rejsende gennem Skåne

På Bornholm har der været livlig debat om grænsekontrollen og i starten fik rederiet Færgen en del reaktioner på den kontrol de indførte på ruten Rønne-Ystad. På Bornholms Tidende sammenfatter Anders Liljeroth debatten i tre hovedspor; for det første, at paskravet er svært i forhold til bornholmere, der skal rejse igennem Sverige til en anden del af Danmark, hvilket de er nødt til blandt andet for behandling på sygehuse. De to muligheder for at rejse direkte til Sjælland uden transit gennem Sverige er enten

dyrere (fly fra Rønne til København) eller tager længere tid (færge fra Rønne til Køge med sejltid på 5 timer og 30 minutter). Mere end 90 procent af rejserne fra Bornholm går via Sverige, ifølge Bornholms borgmester Winni Grosbøll. Den anden diskussion har drejet sig om manglende eller modsigende information om hvilken legitimation, der skal medbringes og for det tredje har der været fokus på grupper med børn og unge rejsende som eksempelvis skoleklasser, idrætshold og spejdere som skal på tur i en anden del af Danmark og hvor vidt disse skal medbringe pas.

"Det er klart at det har en negativ indflydelse. Det er et unødvendigt bump på vejen og det er unødvendigt at kontrollere på vej til en anden del af sit eget land," siger Henrik Eybye Nielsen, chefkonsulent på Bornholms Regionkommune.

Borgmester Winni Grosbøll har skrevet til den svenske infrastrukturminister Anna Johansson eftersom hun oplever at grænsekontrollen er til gene for bornholmerne. Hun peger på at skoleklasser, idrætsforeninger, bedsteforældre som rejser med deres børnebørn og unge mennesker uden pas og kørekort, kan komme i klemme i grænsekontrollen. Kravet om gyldig legitimation for børn og unge, der rejser med en anden voksen end sin forælder, er blevet lempet således, at grupper af børn og unge under 18 år kan rejse uden ID, hvis en medfølgende voksen, har gyldig legitimation og medbringer en liste over børnene.

Reaktioner på identitetskontrol

Flere af respondenterne peger på, at det mest er en mental udfordring at skulle vise pas eller anden ID. Bornholmerne har i mange år fremhævet flere grænsehindre, når de skal tage vejen gennem Skåne til det øvrige Danmark, blandt andet er der krav om pillepas og andre regler angående dyretransporter.

"Så ud over transitproblemerne, så er der så kommet et krav om pas. Og det er jo både et økonomisk problem – det er jo ikke gratis at købe pas – men måske mest et psykologisk problem om, at man skal vise pas i sit eget land," siger Henrik Eybye Nielsen, chefkonsulent på Bornholms Regionkommune.

Selve grænsekontrollen foregår smidigt, mener de fleste Øresunds-instituttet har talt med. På Rønne–Sassnitz ruten har hverken det danske politi eller rederiet Færgen haft nogle negative oplevelser. Men i starten oplevede rederiet Færgen negative reaktioner fra passagerne på ruten fra Rønne til Ystad.

"Tyskerne er vandt til at identificere sig, så det brokker de sig ikke over. På Bornholm har folk været lidt mere på barrikaderne. Vi fik flest reaktioner i starten, hvor folk brokkede sig over at blive bedt om at vise billede-ID. For os handler det også om den gode kundeservice, for har vores passagerer ikke ID med, så kan de risikere, at de f.eks. heller ikke kan komme hjem til Bornholm igen via Øresundsbroen, fordi svensk politi konsekvent foretager ID-tjek," siger Annette Timmermann, pressekoordinator på Færgen.

På Rønne-Ystad ruten har Færgen en dispensation fra kravet om passagerregistrering således, at de ikke behøver at lave passagerlister, men er ifølge de nye svenske regler underlagt et transportøransvar. Da den svenske regering i november indførte midlertidig indre grænsekontrol og desuden udvidede kravet om at kontrollere billedlegitimation i "fartygssäkerhetsförordningen" indførte Færgen en screening af sine passagerer. Til at starte med foretog rederiet en kontrol af alle passagerers legitimation, men nu gennemføres kontrollen ved en screening, hvor udvalgte passagerer stoppes for at vise legitimation. Færgen oplyser at kontrollen fungerer smidigt nu og de får ikke nogen reaktioner længere.

Der har været en del usikkerhed omkring hvilken type af legitimation som var godkendt. Transportørerne og de svenske myndigheder har givet forskellige svar, hvilket har skabt en del forvirring og frustration, men flere af aktørerne, som Øresundsinstituttet har talt med, oplever, at der er kommet klarhed omkring det.

Forlænget rejsetid

Rederiet Færgen mener ikke at ID-kontrollen medfører forsinkelser og de har ikke ændret i sejlplanen ligesom de bedømmer, at det heller ikke har betydning for udviklingen i antallet af passagerer. I lokalavisen har der heller ikke været debat om forsinkelser. Derimod mener Bornholms Passagerforening, at der er forsinkelser på rejsen, men her inkluderes hele rejsen via Skåne og ikke kun færgeoverfarten. Mellem 4. januar og 15. marts blev det direkte IC3-tog mellem København og Ystad aflyst og erstattet af en bus. Det var frustrerende for bornholmerne, fremhæver Anna Hartl, formand for Bornholms Passagerforening. Toget blev genindsat, da en ID-kontrol blev indført på Københavns Hovedbanegårds spor 26 inden afgang og eftersom det kører direkte uden stop, skal passagerne ikke igennem kontrollen på Københavns Lufthavn, men dog grænsekontrollen i Hyllie.

Passagerforeningen påpeger desuden at de, der rejser med fly til Bornholm, har fået færre togaftage fra København H til lufthavnen end tidligere og ændrede afgangstider den anden vej, fra lufthavnen mod København H.

"Det er jo også sådan at vores flypendlere er blevet påvirket fordi de har fået en ringere forbindelse mellem København H og lufthavnen. Tiderne passer ikke længere så godt med hinanden. Det giver en forlænget rejsetid. Der er også mange der oplever et øget pres i metroen med væsentligt flere passage-rer i timerne, når man skal til og fra arbejde," siger Ann Hartl, formand for Bornholms Passagerforening.

Ifølge Passagerforeningen er der cirka 2.000 pendlere på Bornholm, hvoraf en del er ugependlere.

På turistorganisationen Destination Bornholm kan direktør Pernille Kofod Lydolph endnu ikke sige noget om hvordan grænsekontrollen på-virker turismen og har ind til videre ikke oplevet nogle større problemer, men hun er en smule bekymret for sommerperioden.

"For dels så er der jo det med, om man husker at afsætte tid til en eventuel forsinkelse i rejsetid, dels om vores gæster så husker pas eller kørekort, men det har de fleste jo som kører bil," forklarer Pernille Kofod Lydolph.

Ekstra omkostninger for virksomheder og rejsende

Grænsekontrollen har medført ekstraomkostninger for rederiet Færgen. De regnede med at få reaktioner fra passagererne, da de indførte en kontrol af legitimation. Derfor har de hyret to vagter på hver afgang, som skal gennemføre den såkaldte screening af passagerne og kontrollere udvalgte passagerers legitimation.

At udføre grænsekontrol i Rønne havn kræver mindst 4 personer og i øjeblikket får Bornholms politi hjælp fra andre politikredse. Politiet på Bornholm udtaler til TV2 den 2. maj, at de er nervøse for, at de bliver presset af det ekstra arbejde grænsekontrollen medfører, når sommersæsonen starter med flere færgaefange. Ud over grænsekontrol ved Rønne-Sassnitz, er der en kriminalitetsovervågning ved havnen i Nexø, hvor der kommer en færg fra Kolobrzeg i Polen. Det er ifølge politiet ikke en grænsekontrol, men en overvågning som er iværksat i forbindelse med at der blev indført grænsekontrol.

Flere af de aktører Øresundsinstituttet har talt med på Bornholm fremholder, at det er en ekstra udgift for rejsende bornholmere at skaffe et pas for eksempel i forbindelse med behandling på sygehus i den restende del af Danmark.

Fakta om grænseovergang Rønne-Ystad

Forbindelser: Rederiet Færgen har færgeruter som tager biler og gående mellem Rønne og Ystad, Rønne og Køge samt Rønne og Sassnitz i Tyskland. Færgen har 6 afgang om dagen til Ystad i vintersæsonen og 9 afgang i sommersæson samt 1 afgang om dagen til Køge og 1-3 afgang om dagen til Sassnitz afhængig af sæson. (Derudover afgår der en færgeforbindelse mellem Nexø og Kolobrzeg en gang om ugen) Fra Bornholms Lufthavn flyver DAT 11 gange om dagen til Københavns Lufthavn og i sommersæsonen er der også fly til charterdestinationer.

Antal rejsende: Der rejser i gennemsnit 3.644 personer og 857 personbiler over Rønne-Ystad hver dag (2015-tal – 1.330.021 passagerer og 312.833 biler i 2015). På ruten Rønne-Køge er det hovedsagligt lastbiler – 28.759 lastbiler og 58.709 passagerer i 2015. Rønne-Sassnitz havde 101.283 passagerer i 2015, 29.214 personbiler, 187 lastbiler og 212 busser.

Rønne-Ystad har over 90 procent af de rejsende fra Bornholm til resten af Danmark, ifølge Bornholms Regionkommune.

Sådan gennemføres kontrollen på Rønne-Ystad: Da Sverige indførte grænsekontrol den 12. november var Ystad havn ikke et af fokusområderne. Men Bornholmerne er berørt af den svenske grænsekontrol, hvis de rejser via Skåne til resten af Danmark og dermed skal igennem en kontrol på hjemvejen ved betalingsanlægget ved Øresundsbroen, i toget ved Hyllie eller på færgen mellem Helsingør og Helsingborg. Rederiet Færgen har indført en kontrol på ruten Rønne-Ystad og til at starte med blev alle passagerer bedt om at vise ID, men nu foregår kontrollen som en screening, hvilket indebærer at passagerne overvåges ved indgang til færgen.

Ifølge rederiet stoppes biler eller personer for ID-kontrol eksempelvis hvis de ikke ligner nordiske borgere eller har udenlandske nummerplader.

Sådan gennemføres den danske grænsekontrol på Rønne-Sassnitz: I sommerhalvåret sejler rederiet Færgen også mellem Rønne og Sassnitz i Tyskland. På denne rute er der dansk grænsekontrol. Dansk politi har en stikprøvekontrol i Rønne og er til stede ved alle ankomster, hvor de kontrollerer ved landgang og i bilfeltet. Der kommer flest passagerer i bil på denne rute og de der bliver udvalgt for kontrol, henvises til en særskilt bane. Rederiet Færgen kontrollerer også passagerens ID inden afgang i Sassnitz. Stena-Line udfører kontrollen på vegne af Færgen, hvor de fotograferer pas, når passagerne sidder i bilen og venter på at køre ombord. Fra slutningen af maj skal alle passagerer på denne rute også registrere personoplysninger ved billetkøb. Det er et krav fra de tyske myndigheder. Frem til oktober skal passagererne udfylde en blanket før afgang, men fra oktober skal de opgive navn, alder, køn og statsborgerskab allerede ved køb af billet via hjemmesiden – sådan som det fungerer ved køb af billet til ruten Rønne-Køge.

Effekter af grænsekontrol: Der opgives at ikke være nogle større effekter af den indførte midlertidige kontrol for trafikken fra Sassnitz. Derimod fremhæver flere af de som Øresundsinstituttet har talt med på Bornholm, at de bliver påvirket negativt af grænse- og ID-kontrollen ved Øresund eftersom det skaber endnu et transitproblem og forlænger rejsetiden til resten af Danmark via Skåne.

Tabel 2: Danmark – oversigt over ID- og grænsekontrol

Grænseover-gange	Rødby–Puttgarden, Rødby havn station	Sønderjylland– Schleswig	Gedser– Rostock	Rønne–Ystad*, Sassnitz
<i>Form for kontrol</i>	Grænsekontrol, stikprøve Hovedfokus på de tre hovedfærdselsårer i Sønderjylland ved Padborg, Kruså og Frøslev, Padborg og Tønder station samt færgehavnene i Rødby og Gedser			Grænsekontrol ved ankomst fra Sassnitz, kontrol af afrejsende til Ystad
<i>Indført hvornår</i>	4.1.2016	4.1.2016	4.1.2016	November 2015
<i>Status</i>	Forlænget til 11. 11.2016	Forlænget til 11. 11.2016	Forlænget til 11. 11.2016	Forlænget til 11. 11.2016
<i>Trafikoperatør</i>	Scandlines	DSB/DB, Arriva, Sydtrafik, AktivBus	Scandlines	Færgen
<i>Praksis</i>	Stikprøvevis grænsekontrol af biler, busser, tog og landgangspassagerer, ekstra kontrol af udvalgte biler	Stikprøvevis grænsekontrol med tilstedeværelse døgnet rundt ved Padborg, Kruså og Frøslev. Øvrige grænseovergange kontrolleres stikprøvevis af sektorpatruljer	Stikprøvevis kontrol af køretøjer og passagerer	Stikprøvekontrol
Effekter				
<i>Rejsetid</i>	Ingen	3–5 minutters forsinkelse, max. 10–15 minutter	-	Ingen
<i>Trafiksystemet</i>	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen
<i>Trafikoperatørerne</i>	Ingen	Ingen	Ingen	Udgifter til kontrollanter per afgang
<i>Menneskelige effekter</i>	Mentalt svært at acceptere grænsekontrollen	Ingen	-	Mental reaktion på at skulle vise ID på indenrigsrejser via Sverige
<i>Samfundsøkonomiske effekter</i>	Længere sagsbehandlingstid hos politiet i mindre alvorlige sager. Bekymring for især dagturismen i sommer samt at en permanent grænsekontrol vil skade den økonomiske udvikling i Femern Bælt regionen	Længere sagsbehandlingstid hos politiet i mindre alvorlige sager.	Længere sagsbehandlingstid hos politiet i mindre alvorlige sager.	Rammes af samme effekter som rejsende over Øresundsbron på rejser til og fra DK. Bekymring for sommer-sæsonen
<i>Rejsende per dag</i>	5.550 køretøjer, 16.820 personer	28.000 køretøjer	3.970 køretøjer, 1.078 personer	875 køretøjer, 3.640 personer, ca 2.000 flypendlere

Note * Rejsende fra Bornholm til øvrige Danmark rammes af samme effekter som rejsende over Øresundsbron i bil og tog og med HH Ferries alt efter hvilken rute de vælger. Her er kun listet oplysninger om direkte ruter til Rønne.

2.2 Finland

2.2.1 *Haparanda-Torneå – effektiv tullkontroll under höst och vinter*

På gränsövergångarna mellan svenska Haparanda och finska Torneå utförde finska tullen så kallad effektiv tullkontroll mellan den 22 september 2015 och den 29 februari 2016. I Finland införde polisen och gränsbevakningsväsendet även förstärkt övervakning av utlänningar. Den riktade i hög grad in sig på gränsen mellan Sverige och Finland.

Bakgrunden var att antalet flyktingar som kom med buss genom Sverige upp till gränsövergången mot Finland ökade kraftigt under sommaren. Under hösten kom flera hundra personer varje dag till Torneå, som mest hade mer än 500 asylsökande per dygn. I och med denna utveckling upprättades också ett registreringscenter (Flyktingslussen) i staden, dit samtliga asylsökande fördes för att lämna in sin asylansökan och registreras. Det stängde under mars 2016.

Av dem som Øresundsinstitutet talat med tycker de flesta att kontrollerna vid gränsen inte innebar några praktiska problem. De stoppades inte särskilt ofta och kontrollerna tog bara en eller ett par minuter. De invändningar som finns handlar framför allt om att gränsen markerades på ett väldigt påtagligt sätt.

Mer mentala än praktiska konsekvenser

För befolkningen innebar Finlands förstärkta kontroller att gränsen plötsligt blev påtaglig på ett sätt som den normalt sett inte är. I hela Tornedalen pendlar mellan 1 500 och 2 000 personer dagligen till sitt arbete på andra sidan gränsen, varav cirka 800–1 000 personer i Haparanda-Torneå, uppskattar Nordkalottens gränstjänst. Många andra rör sig utan begränsningar över någon av de tre gatorna som binder samman städerna för att handla eller besöka släkt och vänner. Det är vanligt att man passerar landgränsen flera gånger på en dag. Under den första tiden fick de som passerade gränsen räkna med att bli stoppade varje gång, men efter ett par veckor blev de igenkända och kunde för det mesta åka långsamt förbi utan att behöva stanna. Den som stoppades fick bara några frågor om sina förehavanden och ärenden från tulltjänstemännen.

"I höstas stod de hela tiden på gränsen. Till exempel stannade de mig tre-fyra gånger och frågade vad jag gjort i Sverige. 'Det har ni inte med att göra', svarade jag", säger Martti Kankaanranta, biträdande vd för Företagarna Lappland.

De grupper som drabbades hårdare än andra av kontrollerna var dels företagare eller privatpersoner med skåpbilar eller täckta bilar, vars fordon så gott som alltid blev genomsökta, dels icke-nordiska personer som blev stoppade för att uppvisa sina resedokument för att kunna vistas i landet. Enligt Peter Waara (S), kommunstyrelsens ordförande i Haparanda, samt Paula Mikkola, generalsekreterare för samarbetsorganisationen Nordkalottrådet, blev mörkhyade personer oftare än andra tillfrågade om id-handlingar. I radiodokumentären "Haparanda-Torneå: Gränsen som kom tillbaka" som sändes i Sveriges Radio den 8 mars 2016, refereras en debattartikel av en kvinna som upplevt att hennes mörkhyade barn alltid blivit kontrollerade.

En positiv bieffekt var däremot att smugglingen av bland annat snus från Sverige till Finland fick ett avbräck.

Enligt Martti Kankaanranta fick kontrollerna vid gränsen inte särskilt stor negativ påverkan för företagen i regionen. Det enda konkreta exemplet han känner till är att ett svenskt turistföretag berättat att turisterna inte velat passera gränsen till Finland eftersom polisen och tullen stod där med blåljusen blinkande. De finländska företag han talat med menar att kontrollerna vid gränsen inte alls påverkat deras verksamhet.

Företagandet över gränsen är dock relativt sparsamt förekommande, uppger han. Det som påverkade människor var snarare den mentala upplevelsen av att gränsen var bevakad, att blåljusen ständigt blinkade och att såväl tull och polis som Gränsbevakningsväsendet fanns närvarande.

"It's like a mental thing, it has been so open all the time and now there were people with a uniform, who are not normally here. We had gotten used to an open border. But in practice it was no big deal, they just asked a few questions", säger Pekka Juntti, journalist på Pohjolan Sanomat som bor i Sverige och passerar gränsen 4–5 gånger om dagen.

Timo Nousiainen, stadsdirektör i Torneå kommun, menar i likhet med de flesta andra att den mentala effekten snabbt gick över och efter en vecka eller två var det "business as usual". Han ser i stället en positiv effekt av att polisen, tullen och Gränsbevakningsväsendet förstärktes med omkring 120 personer, eftersom de bodde på hotell, handlade mat och shopade på Ikea i Haparanda, precis på andra sidan gränsen.

Nordkalottens gränstjänst har enligt koordinatören Päivi Koivipalu inte fått några frågor kring kontrollerna vid gränsen och Heikki Aalto, vd för den svensk-finska samarbetsorganisationen Bothnian Arc, ser inte att verksamheten påverkats på något vis. Det gör inte heller Peter Hagström, vd för en annan samarbetsorganisation: svensk-finsk-norska Tornedals-

rådet. Han är däremot mer kritisk mot kontrollerna och reagerade på närvaron av Gränsbevakningens enheter direkt vid gränsen. Och på att de tjänstemän som kom från andra delar av Finland, enligt honom tydligen inte var tillräckligt informerade om att invånarna i Torneå och Haparanda till vardags färdas fritt fram och åter mellan länderna.

”Vi är inte vana vid en strikt gränsbevakning längre. Vi blev stoppade många gånger och då markerades ju gränsen på ett mindre positivt sätt. Detta är en svensk-finsk gräns som brukar kallas världens fredligaste, så låt oss värna om den och den nordiska rörelsefriheten”, säger Peter Hagström, vd för Tornedalsrådet.

Kontrollen tillbaka till normalnivå

Finland har inte infört någon officiell inre gränskontroll mot Sverige eller Norge, enligt Schengenreglementet. Däremot förstärktes övervakningen av utlänningar när antalet asylsökande till Finland ökade. Först skedde förstärkningarna i Helsingfors-regionen och sedan och samtidigt som flyktingsslussen öppnade, även i Torneå. Nu är insatsen tillbaka på normal nivå igen.

Dessutom infördes så kallad effektiv tullkontroll i Torneå den 22 september 2015. Den insatsen avslutades den 29 februari 2016. Totalt under perioden deltog 214 tulltjänstemän från hela Finland i operationen i Torneå. 45 poliser från övriga landet deltog i uppbyggandet av registreringscentret för asylsökande, i ett nedlagt gymnasium i staden. För gränsbevakningsväsendet deltog ett mindre antal patruller om dygnet, högst tio personer, i bevakningen av gränsen mellan Haparanda och Torneå, som en del av den förstärkta övervakningen av utlänningar.

Fakta om gränspassagen Haparanda–Torneå

Förbindelser: Haparanda och Torneå skiljs åt av Torne älv. Större delen av Torneå ligger öster om älven, men stadens centrum är placerat på en ö, som till vissa delar är sammanväxt med den västra älvkanten. Tre vägar passerar gränsen: E4:an, en vanlig gata och en mindre granngata. Det finns också en järnvägsförbindelse där enbart godstrafik passerar. Haparanda och Torneå har ett gemensamt resecentrum i Haparanda. Lokaltrafikens ringlinje, med avgångar cirka en gång i timmen under dagtid) passerar genom båda städerna. Flera finländska regionalbusslinjer har sin ändhållplats vid resecentrum i Haparanda. En del turer med Länstrafiken i Norrbotten har också sin ändhållplats i Torneå.

Antal resenärer: Drygt 14 miljoner personer passerar årligen gränsen, eller cirka 40 000 på en dag.

Så utförs kontrollen: Ingen gränskontroll har införts i Finland, men förstärkt övervakning av utlänningar och effektiv tullbevakning infördes under hösten och vintern. Bevakningen gick till så att tullen fanns vid de tre gränspassagerna mellan Haparanda och Torneå 24 timmar om dygnet. Under de första två veckorna stoppade Tullen fordon och pratade med passagerarna. Baserat på samtalet fick en del av fordonen och passagerarna genomgå tullkontroll. Alla bussar som passerade från Haparanda till Torneå stoppades under vintern. Eftersom städerna har ett gemensamt resecentrum i Haparanda handlade det såväl om lokalbussarna (Ringlinjen) i Haparanda–Torneå som regionalbussar på båda sidor gränsen. Normalt krävdes inte id-handlingar för att passera gränsen. Stoppet tog oftast någon eller några minuter och köerna rapporteras ha varit korta, då de uppstod.

En bit från gränsen fanns Gränsbevakningsväsendet, som tog över om det fanns några asylsökande eller andra personer som saknade korrekta id-handlingar eller inte hade rätt att passera in till Finland.

Även polisen fanns på plats. Deras uppgift var framför allt att arrangera transport av asylsökande till registreringscentret och att registrera dem där. När antalet asylsökande minskade något under hösten fick polisen också tid att förhöra dem och utreda deras ärenden. Vid registreringscentret var även andra aktörer, som finländska Röda Korset, involverade.

Effekter av kontrollen: Kontrollerna har inte påverkat det dagliga livet i någon större utsträckning, utöver att många upplevde att gränsen blev mentalt mer påtaglig i början.

2.2.2 Helsingfors – visumkrav på Tysklandsfärjan

Till Helsingfors kommer färjor från Stockholm, åländska Mariehamn, tyska Travemünde, Tallin och Sankt Petersburg. I den här analysen har vi koncentrerat oss på färjelinjerna till Stockholm och Travemünde. Där har inte införts några nya förordningar eller kontroller under det senaste året, men finska myndigheter har påmint rederierna om deras förpliktelser avseende kontroll av passagerarnas giltiga resedokument. På färjelinjen mellan Helsingfors och Travemünde införde rederiet Finnlines i slutet på december 2015 visumkontroll för personer som kommer från länder med visumkrav för inresa i Finland. Finnlines uppger dock att det handlar om få personer och att kraven inte inneburit någon större extra insats för rederiet eftersom rederiet redan kontrollerade pass vid avfärd. Kontrollerna av passagerarnas resedokument och id-handlingar ökade också – fast tidigare under hösten – på linjerna till Helsingfors/Åbo från Stockholm, uppger Viking Line samt finländska Gränsbevakningsväsendet.

Inga gränskontroller har gjorts vid ankomsten till Helsingfors. Tullen uppger inte heller att de gjort några kontroller utöver det vanliga, vad gäller färjorna från Stockholm och Travemünde. Däremot förstärkte Gränsbevakningsväsendet sin övervakning av utlänningar under fjolåret.

"It was reinforced in the Helsingfors area last year when the flow of illegal migrants arrived from Sweden and Denmark. We are now back to normal measures", uppger Kimmo Elomaa, Deputy Head of Border and Coast Guard Division vid Gränsbevakningsväsendet.

Mycket små konsekvenser

Färjan från Travemünde till Helsingfors var under fjolåret den fjärde största leden för asylsökande till Finland. Men de flesta passagerare på färjorna, som tar 500 personer, har varit återkommande resenärer mellan Finland och Tyskland, framför allt tyskar. Enligt Kielo Vesikko, linjeansvarig för Travemünde–Helsingfors på Finnlines, har reaktionerna från kunderna varit milda.

"There are some customers wondering why we ask for these documents when we are in the Schengen area, but we have explained that it is required by the Finnish authorities and generally they are satisfied with that", säger hon.

Hon uppger att de nya kraven på rederiet inte inneburit att de behövt anställa mer personal eller göra andra investeringar.

Fakta om gränspassagen via Helsingfors hamn

Förbindelser:

- Helsingfors–Stockholm (7 avgångar/vecka med Tallink Silja, 7 avgångar/vecka med Viking Line och 2 avgångar/vecka med St Peter Line).
- Helsingfors–Tallin (6 avgångar/dag med Tallink Silja, 3 avgångar/dag med Viking Line och 14 avgångar/vecka med Eckerö Line).
- Helsingfors–Mariehamn (7 avgångar/vecka med Tallink Silja och 7 avgångar per vecka med Viking Line).
- Helsingfors–Travemünde (6 avgångar/vecka med Finnlines).
- Helsingfors–Sankt Petersburg (3 avgångar/vecka med St Peter Line).
- Antal resenärer: Totalt 11,5 miljoner passagerare på alla linjer under 2015, enligt statistik från Helsingfors hamn.

Så utförs kontrollen: Finland har inte infört gränskontroll, men rederierna införde visum-kontroll på färjorna från Tyskland i december 2015.

Innan ombordstigning på färjan från Travemünde till Helsingfors kontrollerar Finnlines att resenärer, från länder med visumkrav för att besöka Finland, har korrekta resehandlingar. För övriga resenärer gäller vanlig passkontroll, något som Finnlines hade redan tidigare.

Både Viking Line och Tallink Silja, som kör varsin färjelinje mellan Stockholm och Helsingfors, utför stickprovskontroller av id-handlingar bland passagerarna, precis som de tidigare gjort. Tallink Silja införde tätare id-kontroller under en period i början av sommaren 2015, då rederiet märkte att antalet personer utan id-handlingar ökade på färjan. I och med det minskade antalet direkt, uppger bolagets operativa chef Hans Friberg.

Effekter av kontrollen: Inga större effekter, uppger Finnlines som trafikerar linjen Helsingfors–Travemünde.

Tabel 3: Finland: Oversigt over ID- og udlændingekontrol ved grænsen

Grænseover-gange	Haparanda–Tornio		Aavasaksa, Pello og Kolari	Stockholm	Travemünde
<i>Form for kontrol</i>	Effektiv tullkontroll och förstärkt övervakning av utlänningar		Hyppigere ID-kontrol indført af transportoperatør	Visumkontrol	Øget kontrol og trafikbegrænsning ved Schengengrænse mod Rusland
<i>Indført hvornår</i>	22. 9.2015		Sommeren 2015	December 2015	10.4.2016
<i>Status</i>	Afsluttet 29. 2. 2016		Helsinki, intra Schengen færgeruter		
<i>Trafikoperatør</i>	-	-	Tallink Silja, Viking Line	Finnlines	-
<i>Praksis</i>	I to uger kontrol af alle. Derefter stikprøvekontrol eller udvalg efter mistanke	Stikprøvekontrol	Hyppigere ID-kontrol pga. stigende antal asylansøgere blandt passagererne	Visumkontrol for personer som kommer fra lande med visumkrav	Grænseovergang er kun tilladt for finske, russiske og hviderussiske statsborgere samt medfølgende familiemedlemmer uanset nationalitet
Effekter					
<i>Rejsetid</i>	Blot 1–2 minutter	-	Ingen	Ingen	-
<i>Trafiksystemet</i>	-	-	Ingen	Ingen	-
<i>Trafikoperatørerne</i>	-	-	Ingen	Ingen	-
<i>Menneskelige effekter</i>	Mental reaktion. Indbyggerne er vant til at betragte det som én samhængende region	-	Ingen	Ingen	-
<i>Samfundsøkonomiske effekter</i>	Faldende smugling	-	Ingen	Ingen	-
<i>Rejsende per dag</i>	Omkring 40.000 personrejsende		31.500 personrejsende		-

Note: * Rejsende fra Bornholm til øvrige Danmark rammes af samme effekter som rejsende over Øresundsbron i bil og tog og med HH Ferries alt efter hvilken rute de vælger. Her er kun listet oplysninger om direkte ruter til Rønne.

2.3 Norge

2.3.1 Svinesund, Morokulien og Ørje – større polisiär närvaro, men ingen gränskontroll

Varken Norge eller Sverige har infört några gränskontroller vid den gemensamma gränsen, men den norska polisen har ökat sin närvaro i området. Från 22 september 2015 intensifierades territorialkontrollen i närheten av de inre Schengengränserna fram för allt i Østfold och Hedmark polisdistrikten. Det skedde särskilt under hösten i samband med att det kom många asylsökande till Norge den vägen. Under den intensifierade territorialkontrollen i höstas intensifierades även kontrollen på NSB:s tåg mellan Halden och Oslo. Det handlade inte om gränskontroller, utan var en del i polisens ökade territorialkontroll. Territorialkontrollen är en utlänningskontroll som kan ske i hela landet.

I det närmaste inga konsekvenser

Enligt Merete C. Beck, sektionschef på utlendingsseksjonen inom Øst politidistrikt Østfold pågår territorialkontrollen i ungefär lika stor utsträckning, men mer intensivt än vanligt. Det är en arbetsuppgift som den norska polisen alltid haft, men som nu fått mer fokus, uppger hon.

Efter beställning från Politidirektoratet i Norge har utlänningsenheten på polisen i Østfold och Hedmark ökat sin närvaro på gränsen mot Sverige. Då står polisen ofta tillsammans med tullväsendet och kontrollerar passerande fordon.

”Det är tullväsendet som utför kontrollerna och när det är utländska personer använder de vår kompetens för att kontrollera id-kort och resehandlingar. Det är ett jobb som vi har utfört sedan 2010 och ingen har reagerat”, säger Merete C. Beck.

Störst konsekvenser har den intensifierade kontrollen haft för polisen, specifikt utlänningssektionen i Østfold, som under hösten fick prioritera bort en del av sina vanliga kontroll- och efterforskningsuppgifter.

Enligt Elsie Hellström på samarbetsorganisationen Svinesundskommittén lyftes frågan om gränsbevakningen av en del politiker kring årsskiftet, men har sedan inte diskuterats. Hon menar att det då kändes lite ovant att komma ihåg id-handlingar när hon skulle resa över gränsen, men nu tänker hon inte längre på det. Merete C. Beck på Polisens utlänningsenhet i Østfold uppger dock att det inte krävs några id-handlingar av nordiska medborgare, då det räcker för dem att göra det troligt att de bor i Norden, men det rekommenderas att medta pass eller nationellt id-kort.

Alla övriga utländska medborgare bör visa upp resehandlingar och/eller dokumentation över att de har rätt att vistas inom Schengen.

Polisen rapporterar att de mött en viss osäkerhet och fått frågor kring vilka id-handlingar som krävs för att resa mellan Sverige och Norge. Svinnesundskommittén har däremot inte fått några frågor om kontrollerna.

Tågbolaget NSB rapporterar inga förseningar på grund av polisens intensifierade kontroll, som alltså även skedde på tågen.

Även tullkontroller har pågått under hösten och våren, men enligt dem som Øresundsinstitutet talat med har det inte handlat om något utöver det vanliga.

Vid gränsen vid Eda kontrollerade polisen id-handlingar under en vecka i höstas, rapporterar Kjell Olsén på Grensetjänsten Morokulien. Böret Segolsson-Knutsson på den norsk-svenska samarbetsorganisationen ARKO meddelar att det inte varit några problem alls, och Katti Lundström vid samarbetsorganisationen MittSkandia uppger att det inte heller varit några kontroller mellan norska Helgeland och svenska Västerbotten.

Fakta om gränspassagen Svinnesund

Förbindelser: E6:an genom Strömstad, samt järnväg som bland annat trafikeras med passagerartåg av det norska statliga tågbolaget NSB.

Antal resenärer: 14 000–15 000 fordon per dygn.

Så utförs kontrollen: Det är ingen gränskontroll på gränsen mellan Sverige och Norge, men intensifierad territorialkontroll sedan 22 september 2015, vilket betyder att polisen varit mer närvarande än vanligt och med särskilt fokus på Østfold och Hedmark. Det innebär att polisen kan stanna en person och kräva legitimation när det finns anledning att tro att personen är en utländsk medborgare samt att "tid, plats och situation ger anledning till en sådan kontroll", enligt Maren Vaagan, seniorrådgivare på Grense- och utlendingssektjonen.

Effekter av kontrollen: Polisen fick under hösten prioritera ner en del av sina övriga arbetsuppgifter. Viss osäkerhet bland resenärer om vilka krav på id-handlingar som gäller.

Fakta om gränspassagera Eda/Morokulien och Ørje, samt övriga norsk-svenska gränsen

Förbindelser: Ett 40-tal vägpassager, varav två av de mest trafikerade är E18 vid Ørje och svenska riksväg 62/norska riksvei 2 vid Eda/Morokulien. Även järnväg mellan Kiruna och Narvik.

Antal resenärer: 14 000–15 000 fordon per dygn i Eda/Morokulien och Ørje, varav 7 000–8 000 i Eda/Morokulien.

Gränskontroll: Nej. Intensifierad territorialkontroll, men i mycket liten omfattning.

Effekter av kontrollen: Inga kända effekter.

2.3.2 Oslo Hamn – gränskontroll på färjeanlöpen

Den 26 november 2015 införde Norge gränskontroll på färjorna som ankommer till landet från Danmark, Sverige och Tyskland. Dessutom åligger det rederierna att kontrollera id-handlingar och eventuella visum till Norge, med hot om böter om informationen eller kontrollerna brister.

Ett par av rederierna ifrågasätter varför de ska behöva ta ett ansvar som de anser borde ligga på den norska staten. Andra ser inga problem med kontrollerna.

För passagerarna innebär kraven på id-handlingar mindre flexibilitet i och med att de riskerar att inte få komma ombord på färjan om de av någon anledning saknar dem. Men bortsett från för de asylsökande är konsekvenserna i stort sett små.

Störst konsekvenser för rederierna – men inte alla

På färjeutbudet och punktligheten på linjerna märks ingen skillnad. Antalet avgångar är också detsamma, så för de resenärer som har passet med sig innebär id- och gränskontrollerna inga större problem.

Det finns dock vissa exempel på motsatsen. Till exempel berättar Lars Pålsson, säkerhetschef på Stena Line, att bolaget bland annat nekat en barnfamilj att följa med färjan från Frederikshavn till Oslo, eftersom deras väska med id-handlingar blivit stulen. "Vi vågade inte ta dem ombord. Man har varit väldigt tydlig med att vi kommer att bötfällas om vi släpper igenom någon. Det drabbar både norrmän, danskar och svenskar ibland", säger han.

Øresundsinstitutet har talat med tre rederier med färjerutter till Oslo eller Langesund: Stena Line, DFDS Seaways och Fjord Line, medan Color Line valt att inte delta i analysen. Av de tre är Stena Line det rederi som ser störst konsekvenser av id-kontrollerna och som därmed också är mest kritiskt.

Ett av problemen är att hinna vända färjorna i Oslo hamn. I och med att de avgående passagerarna ska kontrolleras av polisen tar det längre tid att tömma båtarna på fordon och människor. Även om tidsåtgången inte är så stor kan det bli stressigt eftersom färjan ska gå tillbaka till Frederikshavn igen redan en timme efter ankomst.

Enligt Sem Dag, assisterande hamndirektör, är den extra tidsåtgången besvärlig även för de färjor som ligger kvar längre i hamnen. När högsäsongen nu närmar sig kan ytterligare förseningar uppstå, befarar han.

Ett annat problem för Stena Line är att bolagets kostnader ökat med en halv miljon svenska kronor i månaden, enligt Lars Pålsson, eftersom de fått hyra in ett bevakningsföretag som sköter id-kontrollerna i Frederikshavn.

”Vi måste säkerställa att alla, kanske 1 200 passagerare som ska ombord på 45 minuter, har id-handlingar. Vi ska hinna kontrollera och ta alla diskussioner med upprörda människor. Vi får köpa in från bevakningsföretag för vår personal är inte utbildad för det, men också för att hinna med.”

I likhet med Stena Line anser Fjord Lines koncernchef Rickard Ternblom att det är problematiskt att rederierna får utföra en kontroll som han menar borde utföras av myndigheterna.

”Vi är inte en myndighet, men myndigheterna använder oss som en myndighet, så att vi ska agera passpolis och avvisa folk. Tjejer och killar som arbetar i biljettkontrollen – ibland väldigt unga personer – får ta diskussionerna”, säger han.

Fallen där någon nekats att resa med Fjord Line är dock få. Sedan rederiet införde ökade id-kontroller den 1 november 2015 har tolv personer avvissats, uppger Rickard Ternblom. Han menar också att det är möjligt att göra en bedömning av personer som inte har id-handlingar med sig.

”Har de norsk bil, pratar de norska, ser de norska ut, då kan vi godkänna det”, säger han.

I övrigt ser han konsekvenser som att administrationen blir lidande och att incheckningen tar längre tid. Fjord Line har inte haft några direkta ökade utgifter på grund av kontrollerna, men för såväl dem som andra rederier gäller att det uppstår kostnader om färjorna blir försenade och måste öka hastigheten på resan.

Till skillnad från Stena Line och Fjord Line ser DFDS Seaways inga negativa konsekvenser av id-kontrollerna och har inte heller fått några reaktioner från kunderna.

"Våra rutten är ju inte dagsrutten, utan specifika kryssningar där man redan från början är registrerad när man åker med våra färjor. Så den identitetskontroll som införts fick inga effekter för oss, för vi gjorde den redan", säger DFDS Seaways vice kommunikationsdirektör Gert Jakobsen.

Utöver att det kan vara svårare att hinna vända färjorna i tid ser Oslo hamn inga konsekvenser av gränskontrollerna.

De tycks inte heller ha påverkat turismen till Oslo. Visit Oslo meddelar att de inte har mött några reaktioner på gränskontrollerna och inte har tillräcklig kunskap om problemställningen för att kunna svara på några frågor kring den.

Fakta om gränspassagen via Oslo hamn

Förbindelser: Oslo–Frederikshavn med 7 avgångar/vecka trafikeras av Stena Line. Oslo–København med 7 avgångar/vecka trafikeras av DFDS Seaways. Oslo–Kiel med 7 avgångar/vecka trafikeras av Color Line. (Langesund–Hirtshals med 7 avgångar/vecka trafikeras av Fjord Line.)

Antal resenärer: 2,5 miljoner resenärer per år med färjorna till Danmark och Tyskland, samt kryssningsfartyg.

Så utförs kontrollen: Gränskontroll infördes den 26 november i norska hamnar. Innan ombordstigning på en färja på väg mot Norge kontrollerar rederiet att samtliga passagerare har giltiga id-handlingar som stämmer med namnet på biljetten. Giltiga id-handlingar är pass eller annat giltigt resedokument, uppger norska Politiet. För passagerare från länder där visumkrav gäller för inresa i Norge är rederierna skyldiga att även kontrollera att personerna har visum. Nordiska medborgare rekommenderas att ha med pass eller nationellt id-kort, annars måste de kunna göra det troligt att de just är nordiska medborgare på annat sätt, till exempel genom någon annan typ av id-handlingar.

För rederierna gäller att de hotas av böter om informationen eller den fysiska kontrollen inte är tillräckligt bra, så att personer utan de rätta id-handlingarna kommer med till Norge.

I hamnen i Oslo utför sedan polisen en gränskontroll av passagerarna. Polisen har rätt att visitera personer för att undersöka om de gömmer id-handlingar. De kan också söka igenom bilar eller andra fordon för att avgöra om någon gömmer sig där. Polisen får stöd av tullen med att genomföra kontrollen, uppger Maren Vaagan, seniorrådgivare på Grense- og utlendingsseksjonen, Politidirektoratet.

Effekter av kontrollen: Ekonomiska effekter för vissa rederier, på grund av att de fått hyra in personal för att sköta id-kontrollerna. Även problem med administration, att incheckningen tar längre tid och stress med att hinna vända båtarna i hamnen. För passagerarna är effekterna minimala, såvitt de har sina id-handlingar med sig.

Tabel 4: Norge: Oversigt over ID- og grænsekontrol

Grænseover- gange	Svinesund (Bl.a. E6:an gennem Strömstad samt jernbane)	Morokulien (Bl.a. riksveg 62/ riksvei 2 ved Eda)	Ørje (Bl.a. E18 vid Ørje)	Øvrige norsk- svenske grænse- overgange	Oslo–Frederikshavn, Kiel og København, Langesund–Hirtshals Strömstad–Sande- fjord
<i>Form for kontrol</i>	Intensiveret territorial- kontrol	Intensiveret territorial- kontrol	Intensiveret territorial- kontrol	Intensiveret territorial- kontrol	Grænsekontrol. ID- kontrol for færgeru- ter fra Danmark, Tyskland og Sverige
<i>Indført hvornår</i>	Efteråret 2015	Efteråret 2015	Efteråret 2015	Efteråret 2015	26. november 2015
<i>Status</i>					Er forlænget til 11.11.2016
<i>Trafikoperatør</i>	NSB	-	-	-	Stena Line, DFDS Sea- ways, Fjord Line, Color Line
<i>Praksis</i>	Øget tilstede- værelse af politi	Øget tilstede- værelse af politi	Øget tilste- deværelse af politi	Øget tilstede- værelse af politi	
Effekter					
<i>Rejsetid</i>	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen
<i>Trafiksystemet</i>	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Et rederi siger, at der er pres på for at nå at tømme færgerne, så sejlplanen kan holdes
<i>Trafikoperatø- rerne</i>	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Udgifter til kontrol- lanter for nogle rede- rier
<i>Menneskelige effekter</i>	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen
<i>Samfundsøkon- omiske effekter</i>	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Bekymring for den kommende højsæson
<i>Rejsende per dag</i>	14–15.000 kø- retøjer	7–8.000 køre- tøjer	Ca 7.000 køretøjer	-	Ca. 6.900 personer

2.4 Sverige

2.4.1 Øresundsbron bil – effektiv grænsekontrol uden lange køer

I modsætning til de øvrige grænseovergange mellem Danmark og Sverige er der kun grænsekontrol på Øresundsbrons vejdel. Det skyldes at Øresundsbro Konsortiet, der ejer og driver Øresundsbron, ikke er transportør, men infrastrukturejer. Transportører, der driver trafik via Øresundsbron, det vil sige busselskaber, er som alle andre transportører underlagt transportøransvaret.

Eksempler på selskaber, der har linjelagt trafik over Øresundsbron er Gråhundbus, Nettbuss Express og Swebus. Busselskaberne gennemfører ID-kontrollen når passagererne stiger på bussen. Det har generelt betydet, at det tager lidt længere tid ved stoppestederne. Selskaberne har løst ID-kontrollen meget forskelligt. Visse selskaber har et eksternt firma til at stå for ID-kontrollen, mens andre lader sine chauffører tjekke passagerernes ID eller man laver en kombination, hvor der er eksternt firma på ved det største stoppested. Selve kontrollen ved betalingsanlægget, når bussen er kommet til Sverige via Øresundsbron, varierer meget, men kan tage op til ti minutter. Det har fået visse busselskaber, fx Swebus, til at lægge lidt luft ind i køreplanen for at undgå forsinkelser på mere end et par minutter.

Der findes en uro i branchen for dels at få en sanktionsbøde og dels for at en sanktionsbøde kan betyde at selskabets tilladelse til at drive trafik indtages. En bøde på 50 000 svenske kroner er langt alvorligere for et mindre busselskabs økonomi end for en stor togoperatør. Konkret udtaler Mats Johansson, CEO for Nettbuss Express AB, som blandt andet kører mellem København og Oslo, at der i øjeblikket er for store risici og omkostninger ved at drive linjen til Danmark og at de overvejer at ophøre med trafikken til Danmark, hvis ID-kontrollerne varer i længere tid.

Forringet togtrafik giver flere biler på broen

Den dårligere trafikbetjening med tog har fået flere til at vælge bilen. Øresundsbro Konsortiet ser en stigning i antallet af busser, taxier og udlejningsbiler. Dog stiger trafikken samlet set ikke mere end samme periode 2015.

En del af den øgede trafik skyldes at flere flyrejsende vælger at tage bilen til Københavns lufthavn i stedet for toget. Københavns lufthavn har konstateret et fald i antallet af afrejsende flyrejsende (fra både Danmark og Sverige), der kommer til lufthavnen med tog. En anden forklaring til den øgede trafik er at nogle virksomheder på den danske side af Øresund, som

har ansat svenske medarbejdere, er begyndt at hjælpe ansatte med hjemtransporten. Blandt andet lejer medicinalvirksomheden Ferring, med kontor i Ørestad, busser for at hjælpe sine medarbejdere bosatte i Sverige med at komme hurtigere over Sundet. Københavnbaserede Ageras, specialist inden for revision, bogføring og jura, har leaset fire biler, som kører deres 20 svenske medarbejdere til og fra kontoret i København.

Flygtninge forsøger at gå igennem tunnelen til Sverige

Øresundsbro Konsortiet har i 68 tilfælde (til og med 5. juni 2016) opdaget flygtninge på vej ned i tunnelen (såvel bil- som togtunnelen) og har af samme årsag opsat varmekameraer, der reagerer, når mennesker bevæger sig ind i tunnelen. I ét tilfælde nåede politiet ikke at stoppe de gående asylansøgere før de var nået til Sverige.

Fakta om grænsekontrol på Øresundsbrons vejdel

Antal køretøjer: Der passerer i gennemsnit 19.300 køretøjer over Øresundsbron per dag (2015).

Sådan gennemføres grænsekontrollen: midlertidig grænsekontrol blev indført den 12. november 2015. Det er en partiel kontrol. Politi/paskontrollanter kontrollerer ID-papirer for de rejsende med busser, biler og lastbiler som kører igennem betalingsanlægget ved Øresundsbron. Det er tilladt at passere betalingsanlægget med maksimalt 30 km/t ved anvendelse af en elektronisk sender (BroBizz). At i stedet holde stille for at vise ID er derfor ikke et større trafikalt problem. Uden for myldretiden glider trafikken, men der kan være ventetid på op til 10 minutter i myldretiden for at komme igennem betalingsanlægget. Grænsekontrollen er dog ikke fuldstændig, men partiel, og i tilfælde med meget trafik, kontrolleres en mindre andel af køretøjerne end i de mere stille perioder.

Effekter af grænsekontrol: Uden for myldretiden glider trafikken, men der kan være ventetid på op til cirka 10 minutter i myldretiden for at komme igennem betalingsanlægget.

2.4.2 Øresundsbron tog² – ID- og grænsekontrol giver op til en times længere rejsetid

Øresundstog, X2000 samt IC3-tog til Bornholm er de persontog, der kører over Øresundsbron. Antallet af tog over Øresundsbron er mindsket væsentligt som følge af de ændringer ID-kontrollen har medført. Det skyldes, at der mangler kapacitet i Københavns lufthavn (der kun har to spor til persontog) med det nuværende trafikoplæg, hvor rejsende med Øresundstog skal skifte tog i lufthavnen. Antallet af afgang med Øresundstog er halveret i myldretiden. SJ's X2000 kører kun tre ud af oprindeligt fem afgang fra København og hverken X2000 eller Bornholmertogene standser ved Københavns lufthavn i retning mod Sverige, men kører via de gods-spor, der løber uden om lufthavnsstationen. Den indenlandske trafik fra Fyn og Jylland til Københavns lufthavn har nu fået slutstation på Københavns Hovedbanegård i stedet for at visse tog kørte videre til lufthavnen.

Længere rejsetider

Rejsetiderne med Øresundstog er blevet væsentligt forlænget. Rejsetiden er blevet mellem 12 og 55 minutter længere alt efter hvor i Sverige man skal hen og alt efter om man kommer med det første tog i retning mod Sverige fra Københavns lufthavn station eller man må vente på det næste.

Rejsetiden med X2000 mellem København og Malmø er blevet forlænget med 25 minutter for to ud af tre daglige afgang. I dag kan det tage op til en time og et kvarter at komme med X2000 imellem de to byer.

Rejsen med Øresundstog fra Danmark til Sverige forlænges på fire punkter

1. Der er lagt 3 minutter ekstra ind i køreplanen fra Københavns Hovedbanegård til Københavns lufthavn i Kastrup. De ekstra 3 minutter skyldes at toget må holde og vente på at der bliver plads til at toget kan køre til perron i lufthavnen.
2. ID-kontrollen ved Københavns Lufthavn i Kastrup medfører at passagerer på vej mod Skåne, skal stige af toget på spor 2, gå igennem lufthavnshallen og til spor 1, gå igennem ID-kontrollen og derefter tage det næste tog mod Sverige. Næste tog afgår 9 minutter efter ankomst, men misser man det efterfølgende tog, så forlænges afrejsen fra lufthavnen med 29 minutter.

² En mere udførlig gennemgang af hvordan grænse- og ID-kontrol påvirker togtrafikken og de rejsende over Øresund findes i Øresundsinstitutts analyse "Konsekvenser af indførelsen af ID- og grænsekontroller mellem Danmark og Sverige, del 2".

3. Ved den første station i Sverige, Hyllie, stiger svensk politi/paskontrollanter på toget og udfører den midlertidige grænsekontrol ved den indre grænse. I den nye køreplan fra 9. maj er opholdet på Hyllie Station øget til 10 minutter. Siden den særskilda hændelse Alma afsluttedes i februar måned, indgår betjentene i det daglige politiarbejde og kan blive omdirigeret til andre opgaver. Siden midten af maj er det langt oftere sket at der ikke er politi til stede på Hyllie Station. Togene er dog nødsaget til at holde stille alligevel af hensyn til køreplanen og samspillet med den øvrige togtrafik.
4. Ved Malmø Centralstation holder Øresundstoget stille i 13–14 minutter, imens det afventer den næste afgang i køreplanen.

Skånetrafiken har i sin rejseplanlægger på nettet lagt 29 minutter ind til togsiftet i lufthavnen, men hovedparten når toget, der afgår efter 9 minutter.

Længere rejsetid giver et samfundsøkonomisk trecifret milliontab

Værdisætningen af rejsetid anvendes i gængse beregninger af gevinster ved infrastrukturinvesteringer. Samme metode er anvendt af Øresunds-instituttet, blot med omvendt fortegn, da det er omkostninger, der beregnes. Beregningerne viser, at det samfundsøkonomiske tab som følge af den længere rejsetid for rejsende med Øresundstog beløber sig til omkring 448 millioner danske kroner om året, såfremt den ekstra rejsetid værdisættes med danske tidsværdier og omkring 237 millioner DKK om året, såfremt de svenske tidsværdier bruges til værdisætning af den ekstra rejsetid. Beregningen af de samfundsøkonomiske effekter er langt højere med de danske tidsværdier, hvilket skyldes, at de danske tidsværdier generelt er højere og især for erhvervsrejser.

Ovenstående beløb er alene en værdisætning af den ekstra rejsetid og inkluderer ikke effekter, som at den lange rejsetid betyder at mange vil undlade at søge job på den anden side af Sundet.

Stressede og trætte togpendlere med overvejelser om at skifte job

En spørgeskemaundersøgelse gennemført af Karin Winter fra KTH viser, at omkring totredjedele af togpendlerne over Øresundsbron føler sig mere stressede end tidligere og at mere end hver anden (56 procent) er trættede end før. Der er en sammenhæng mellem at dem, som føler mere stress og træthed, også er dem, som har fået mindre tid hjemme som følge af rejsetidsforlængelsen. En del af pendlerne overvejer også at søge nyt job i bopælslandet eller at flytte til arbejdslandet.

Faldende antal passagerer og store omkostninger til ID-kontrol

DSB oplyser, at antallet af togrejsende med Øresundstog er mindsket med 12 procent fra januar til og med marts 2016. Skånetrafikens salg af Øresundspendlerkort er faldet med 4,5 procent i perioden januar-april i forhold til samme periode sidste år, oplyser Skånetrafiken. Modsvarende tal fra DSB er endnu ikke offentliggjort.

Også SJ har mistet passagerer. Her er faldet omkring de 40 procent, mens der i 2015 var en vækst i antal passagerer til/fra København og Københavns lufthavn på 22 procent. Københavns lufthavn er en vigtig station for SJs X2000 – inden ID-kontrollen steg 20 procent af alle kunder på linjen København – Malmö – Stockholm på toget på Kastrup Lufthavn station.

Ud over de faldende billetindtægter har DSB og Skånetrafiken udgifter til selve ID-kontrollen, der beløber sig til 90 mio. svenske kroner per år og SJ har udgifter på 5 mio. svenske kroner for 2016.

Arbejdsgiverne lejer busser og biler til de ansatte og flere arbejder hjemmefra

Virksomheder på den danske side af Øresund som har ansat svenske medarbejdere, er nu begyndt at hjælpe ansatte med hjemtransporten. Medicinalvirksomheden Ferring med kontor i Ørestad og mange svenskere ansat har valgt at leje busser for at hjælpe pendlerne med at komme hurtigere over sundet. Malmøbaserede Jayway havde i november sidste år 12 svenskere på sit kontor i København. I dag arbejder der kun fire. De øvrige har valgt at arbejde på virksomhedens kontor i Malmø i stedet for og på den måde slippe for pendlingen. Københavnbaserede Ageras, specialist inden for revision, bogføring og jura, har leaset fire biler, som kører de i alt 20 svenske medarbejdere til og fra kontoret i København.

Minskat flyktingmottagande men oro för arbetslösheten i Malmö

En stor andel av de 163 000 flyktingar som kom till Sverige under 2015 kom med Öresundstågen till Malmö. Under hösten, då allra flest kom, fick Malmö stad enligt planeringsdirektör Jan Haak ta ett stort nationellt ansvar för att hantera den akuta situation som uppstod, med människor som skulle ha mat, omsorg, kläder och boende tills de kunde skjutsas vidare i landet. 1 800 nya medarbetare anställdes av Malmö stad under hösten, i en organisation som normalt har mer än 20 000 anställda.

I och med gräns- och id-kontrollerna har antalet asylsökande till Malmö minskat avsevärt. Det har inneburit att de får ett lugnare mottagande, samt att Malmö stad i januari kunde avveckla sin krisorganisation för att i stället sköta arbetet i den ordinarie verksamheten.

Samtidigt finns inom kommunen en oro för att id- och gränskontrollerna – om de inte skulle tas bort igen – på sikt kan påverka Malmös förvärvsfrekvens och skatteintäkter negativt. Bland annat ser Jan Haak en potentiell risk för att ungdomsarbetslösheten kan stiga ytterligare om de många ungdomar som idag tar anställning och pendlar till den danska sidan sundet väljer bort det alternativet, antingen på grund av faktiska svårigheter eller för att de mentalt upplever det som svårare än det är.

Politiet nedprioriterer andre sager

Grænsekontrollerne har betydet at politiet i det sydvestlige Skåne har været nødsaget til at nedprioritere det øvrige arbejde. Blandt andet er det lokale efterforskningsarbejde og kontakten med unge mindre end tidligere, oplyser Ewa-Gun Westford, kommunikator for Polisen Region Syd. I perioden november til april har Skånepolisen lånt betjente fra den øvrige del af Sverige. Der er nu ansat 72 civile paskontrollanter, som fra maj måned aflaster politiet med grænsekontrollen.

Kapaciteten i Københavns lufthavn station skaber problemerne

Den begrænsede kapacitet på Københavns lufthavns station, der i flere år har været erklæret hårdt belastet, er her helt central. Den begrænsede kapacitet på stationen hindrer, at der kan gennemføres ID-kontroller på stationen og samtidig opretholdes 10-minutters drift for Øresundstogene og have plads til de øvrige tog, der kørte til lufthavnen. Der ligger forslag om at indrette perroner ved godssporene, der løber uden om stationen, men forslaget er ikke politisk vedtaget og ej heller til politisk behandling. Løsningen med ID-kontroller i lufthavnen bliver af trafikoperatørerne ikke set som hverken en permanent holdbar eller optimal løsning, men som den eneste der var muligt at gennemføre på den korte tid, der var fra lovforslaget forelå til det trådte i kraft. Trafikoplægget er desuden yderst sårbart. Tog fra København skal sætte passagerer af i samme spor som tog fra Sverige ankommer i. Hvis et tog fra Sverige er 6–10 minutter forsinket køres der uden om Københavns lufthavn, dels da der allerede holder et tog i det spor toget fra Sverige skal anvende og dels for at undgå at forsinkelserne spreder sig videre på togets rute op langs Øresundskysten ad Kystbanen. Det giver flyrejsende fra Sverige en kritisk forsinkelse på 15–35 minutter inden de efter togskitte når frem til lufthavnen.

ID-kontrol i lufthavnen ingen holdbar løsning

Der er generel enighed om at hvis grænsekontrollerne bliver permanente skal der findes en anden løsning for togtrafikken over Øresund. Der er forskellige forslag til hvordan grænse- og ID-kontrollen for de togrejsende kan ændres og kapaciteten øges:

- Forslag fra svensk politi om at bygge en perron mellem Øresundsbron og den første station i Hyllie, hvor politiet kan gennemføre grænsekontrol inden toget kører til den egentlig perron på Hyllie station. Forslaget vil indebære en rejsetidsforringelse for de togrejsende, der stiger af i Hyllie, på 9 minutter.
- Forslag om at slå grænse- og ID-kontrol sammen til én kontrol i lufthavnen og anvende godssporene. Det vil kræve perroner ved godssporet samt en dansk lovændring for at have svensk politi på dansk jord.
- Forslag om at flytte grænsekontrollen fra Københavns lufthavn til den kunstige ø på Øresundsforbindelsen, Peberholm. Det vil kræve et sidespor eller signalregulering på Peberholm.
- Forslag om at køre ét Øresundstog fra København H direkte uden stop til Hyllie efter samme model som X2000 og Bornholmertogene.

Skånetrafikens trafikdirektør Linus Eriksson, som er trafikbestiller for den svenske Øresundstogstrafik, fremhæver tre punkter, hvor der ønskes en forandring i forhold til det nuværende trafikoplæg:

1. At øge kapaciteten ved at genindføre 10 minutters drift i myldretiden og systemet dermed kan udnyttes optimalt. Det nuværende oplæg kræver flere vogne.
2. At få økonomisk erstatning fra den svenske stat til dækning af omkostningerne ved ID-kontrollerne. For Skånetrafiken indebærer det også færre salgsindtægter, da færre køber pendlerkort over Øresund samt at den forventede stigning i antal passagerer bliver mindre.
3. At kontrollerne samles på ét sted, hvilket ville gøre det enklere for de rejsende og gøre rejsetiden 20 minutter kortere.

”Vi presser på for at samlet kontrollerne til ét sted. Det er ikke logisk at man først skal vise sit ID, så tage med toget i 12 minutter og så vise ID igen mellem to nordiske lande. Det må kunne lade sig gøre at løse på en smartere måde.”

”Hvis kontrollerne mellem landene bliver permanente, kan det ikke være i Kastrup, på lang sigt holder det her ikke. Det er vores største lufthavn i Norden og at have kontrollen som vi har det nu, hvor man må stige af og vi desuden kører tomme tog fra København H. til Kastrup. Kapaciteten slår ikke til. Bliver det en permanent løsning, er vi nødt til at lave et helt andet oplæg” siger Linus Eriksson, trafikdirektør på Skånetrafiken.

Fakta om togtrafikken over Øresundsbron

Antal rejsende: I gennemsnit 32.100 rejsende per dag med Øresundstog over Øresundsbron (2015). Ingen oplysninger om antal rejsende med X2000 og Bornholmertoget.

Sådan gennemføres grænse- og ID-kontrollen: midlertidig grænsekontrol blev indført den 12. november 2015 og ID-kontrol 4. januar 2016. Rejsende med Øresundstog skal skifte tog i Københavns lufthavn, gå igennem og ned på modsat perron for at gennemgå ID-kontrol og rejse videre mod Sverige. Ved ankomst til Hyllie station gør toget et ophold på cirka 10 minutter for at politi/paskontrollanter kan gennemføre grænsekontrollen.

For IC3-tog til Bornholm og SJ's X2000 gennemføres ID-kontrollen på et af-sidesliggende spor på Københavns hovedbanegård, spor 26. Det er ikke muligt at stige af eller på X2000 eller Bornholmertoget i Københavns lufthavn. Ved ankomst til Hyllie station stiger politi/paskontrollanter ombord på toget for at gennemføre grænsekontrol.

Effekter af grænsekontrol: Rejsetidstidsforlængelser på mellem 12 og 55 minutter. Færre togafgange og mere trængsel i togene. Dårligere togbetjening af Københavns Lufthavn. Faldende antal togrejsende. Stressede og trætte togholdere, hvor flere overvejer at søge nyt job. Bekymringer for effekterne på længere sigt i form af lavere vækst i Greater Copenhagen/Øresundsregionen.

2.4.3 Helsingør-Helsingborg – smidig grænsekontrol, men dårligere forbindelse fra lufthavnen

Der er indført både grænse- og ID- kontrol ved færgerne mellem Helsingør og Helsingborg. For bilister og landgangspassagerer, der tager færgen over Øresund giver kontrollerne sædvanligvis ikke anledning til længere rejsetid. Derimod påvirker den forlængede rejsetid med Øresundstoget Helsingborgs forbindelser til Malmøstationerne Triangeln og Hyllie samt stationerne på Sjælland inklusiv Københavns Lufthavn.

HH Ferries kan se en mulig nedgang i antallet af korttidsrejser og Sundbusserne oplever en mindskning i passagerantallet med 6 procent. Derudover er der endnu ikke nogen tydelige effekter af grænsekontrollen for trafikken, men flere af de aktører Øresundsinstituttet har talt med, er bekymrede for hvilke effekter den forlængede rejsetid med toget og grænsekontrollens signalværdi kan få på lang sigt.

Forlænget rejsetid til lufthavnen

Selve rejsetiden med færge over Øresund er ikke blevet forlænget med mere end et par minutter og kontrollen opleves som effektiv og smidig, oplyser HH Ferries, som ikke har ændret i sejlplanen. Sundbusserne har heller ikke ændret i deres sejlplan, men oplyser at forsinkelser forekommer væsentligt hyppigere end inden ID-kontrollen.

Transportvirksomheden DSV oplever, at kontrollen har fungeret smidigt ved færgerne såvel som på Øresundsbron. Sikkerhedschefen Stefan Bengtsson fremhæver dog nogle episoder der ramte andre sejitører og vognmænd, hvor personer har gemt sig under lastbilerne. Nu har DSV sendt direktiv ud til deres chauffører, om at altid kontrollere bilerne inden de kører ombord på færgen.

Øresundstogets ændrede køreplan og forlængede rejsetid mellem København og Skåne har betydning for Helsingborg, mener borgmester Peter Danielsson. Nærheden til lufthavnen er vigtig og desuden fremhæver han, at rejsetiden med Øresundstoget fra Malmøstationerne Triangeln og Hyllie også er forlænget, eftersom arbejdspendlere og rejsende derfra skal skifte tog på Malmø Centralstation. Pågataget går fortsat efter køreplanen med omkring 4 tog i timen i myldretiden. På sigt kan de ringere forbindelser med Øresundstoget have den effekt at arbejdsmarkedet krymper, mener Peter Danielsson og fremhæver lufthavnen såvel som arbejdsmarkedets betydning for erhvervslivet i Helsingborg.

Mange reaktioner på kontrollen

Både HH Ferries og Sundbusserne oplyser, at de fleste passagerer ikke reagerer negativt på kontrollerne, men samtidig er der en del som har svært ved at acceptere, at de skal vise ID. Særligt har der været negative reaktioner blandt personer, som er blevet afvist. Søren Beck, DP (Designated Person) på Sundbusserne bedømmer, at omkring 20 procent af passagererne er mere eller mindre utilfredse og uforstående over for kontrollen – og det er frem for alt svenskerne. Han mener, at kunderne har svært ved at forstå, hvorfor de skal vise legitimation og særligt at det er både i Helsingør, når de går ombord og når de forlader færgen i Helsingborg.

”Passagerer afvises også, når disse ikke har gyldigt ID-kontrol, hvilket er meget ubehageligt og uhensigtsmæssigt for især svenske statsborgere, der vil hjem/tilbage til Sverige, men således strandede i Danmark,” siger Søren Beck, Sundbusserne.

Henrik Rørbæk, direktør for HH Ferries, fremhæver at det kan være svært for de ansatte at håndtere reaktionerne.

Grænseregional markedsføring kan hæmmes

HH Ferries kan se en mulig nedgang i antallet af korttidsrejser med fær-gen over Øresund. Ligeledes mener Søren Beck på Sundbusserne, at ID-kontrollen har en effekt på antallet af spontane rejser over sundet.

”Derudover er der en nedgang i antallet af passagerer, idet rejsen over Øre-sund skal planlægges, dvs. ID-kort huskes og medbringes. Dette går også ud over antallet af ’impuls’ passagerer, der får den indskydelse at tage en ’smut-tur’ over sundet, som ikke er mulig, hvis de fornødne ID kort ikke er med-bragt,” siger han.

Hos turistorganisationerne på begge sider af grænsen kan de på nuværende tidspunkt ikke se nogle negative effekter af ID-og grænsekontrollen og der forventes ikke store effekter for turismen. Men der er samtidig en uro for at grænsekontrollen på lang sigt modvirker muligheden for at at markedsføre regionen som ”one destination – two countries” som turistchef Annette Sø-ensen på Visit Nordsjælland fremhæver. Ligeledes er der en bekymring for at det kan påvirke det brandingsamarbejde som Skåne, København og Sjæl-land er ved at udvikle under navnet Greater Copenhagen.

”Vi försöker jobba ihop Sverige och Danmark och positionera oss utifrån att vi har Köpenhamn så nära, att Skåne hänger ihop med Köpenhamn och Dan-mark. Det är något som försvåras förstås, mentalt, om intrycket av vår plats inte blir så,” siger Emma Håkansson, turistchef i Helsingborgs stad.

Merudgifter for transportørerne

HH Ferries beregner at udgifterne til ID-kontrol beløber sig til cirka 2 mil-lioner svenske kroner per måned, ifølge direktør Henrik Rørbæk. Rede-riet har anmeldt Sverige til EU-kommissionen eftersom de anser at ID-kontrollen forvrider konkurrencen når færgerne mellem Helsingborg og Helsingør er nødt til at indføre ID-kontrol, som bekostes af rederiet selv, mens biltrafikken på Øresundsbroen kun har en grænsekontrol foretaget af svensk politi og bekostet af den svenske stat. HH Ferries har også kræ-vet, at den svenske stat betaler for de merudgifter som ID-kontrollen medfører. Ifølge Henrik Rørbæk har merudgifterne ikke nogen betydning for kunderne.

Sundbusserne opgiver at de har merudgifter svarende til en kvart til en halv styrmandsløn for ID-kontrollen. Det er skibets styrmand som kon-trollerer ID ved billetteringen og ved mange passagerer er det nødvendigt med ekstra mandskab for at tjekke ID.

Fakta om grænseovergang Helsingør–Helsingborg

Forbindelser: Rederiet HH Ferries (Scandlines Helsingør–Helsingborg) sejler mellem Helsingborg og Helsingør med op til 4 afgang i timen i dagtimerne. Derudover sejler Sundbusserne med 8–11 afgang om dagen.

Antal rejsende: Der rejser i gennemsnit 21.000 personer (både landgang og køretøjer), 4.870 køretøjer mellem Helsingør og Helsingborg hver dag (2015-tal).

Sådan udføres grænse- og ID-kontrol: Sverige indførte grænsekontrol den 12. november 2015 og dette berører færgetrafikken i Helsingborg havn. Til at starte med var det en fuldstændig kontrol af alle passagerer på den svenske side,, men fra medio maj er det en stikprøvekontrol. Den 4. januar 2016 blev der indført transportøransvar for færgerne over Øresund og det indebærer, at rederierne skal tjekke om passagererne har gyldig legitimation inden de går ombord på færgen i Helsingør. På HH Ferries udføres ID-kontrollen efter billetkontrol, mens Sundbusserne oftest tjekker billet og ID samtidig. Ifølge HH Ferries har de gennemført 1,2 millioner kontroller fra 4. januar til 13. juni og cirka 4.400 personer er blevet afvist. Heraf var mindre end 150 personer potentielle asylansøgere.

Effekter af grænsekontrol: Det oplyses at der ikke er nogle større effekter af den indførte midlertidige grænsekontrol og ID-kontrol, men rederierne oplever en mindskning i antallet af passagerer. Derudover ses der med bekymring på den ringere togforbindelse til Hyllie og Citytunnelstationen Triangeln samt Københavns Lufthavn.

2.4.4 Trelleborgs hamn – id-kontroller lättade trycket på kommunen

Från den tionde september 2015 fram till årsskiftet anlände 45 000 flyktingar till Sverige via Trelleborgs hamn. En tiondel av dem var ensamkommande flyktingbarn, som Migrationsverket gav Trelleborg särskilt ansvar för att ta hand om. Det innebar bland annat att kommunen fick anställa 250 personer – vilket utgjorde tio procent av kommunens anställda – samt skaffa fram mat och sängplatser till barnen. Id- och gränskontrollerna gav kommunen andrum, menar kommunstyrelsens ordförande Torbjörn Karlsson (S).

För de rederier som trafikerar passagerarlinjerna till Trelleborg från Tyskland och Polen innebar gränskontrollerna ett utökat ansvar. Såväl TT-line som Stena Line anser att det varit problematiskt att utföra id-kontroller, dels eftersom det är svårt och tidsödande att avgöra vilka id-handlingar som är giltiga och jämföra dem med namnet på biljetten, dels eftersom det kräver mycket av personalen att avvisa personer utan godkända id-handlingar. Stena Line ser det som ett större problem än vad TT-

line gör. Rederiet är oroat över vad id-kontrollerna kommer att betyda när de går in i högsäsong under sommaren.

En lättnad för Trelleborgs kommun

”ID-kontrollerna innebar en chans att andas och reflektera över den märkliga situation vi hamnat i”, säger Torbjörn Karlsson, kommunstyrelsens ordförande i Trelleborg.

Han jämför läget i kommunen med 43 000 invånare med om det kommit en och en halv miljon asylsökande till Stockholm.

På tre och en halv månad under hösten 2015 kom nästan 4 500 ensamkommande flyktingbarn till Trelleborg, som utsetts till ankomstkommun för barnen, med ansvar att ombesörja omhändertagande, mat och sängplatser. Under en enda dag i oktober 2015 kom 213 barn och flera andra dagar över hundra barn om dagen. Samtidigt tog Migrationsverkets hantering lång tid, vilket innebar att Trelleborg under en period hade 1 000 sängplatser för ensamkommande flyktingbarn, varav två tredjedelar låg i den egna kommunen och en tredjedel i grannkommunerna, uppger Torbjörn Karlsson.

När rederierna införde id-kontroller minskade antalet drastiskt. Från att det i oktober kommit 2 696 ensamkommande flyktingbarn till kommunen kom i december bara 102.

”Nu har vi kunnat titta på brister och förändringar i vår organisation och se vad vi behöver göra annorlunda och det finns ett värde i att göra det i en situation som är mer normal. Det är skönt att vi inte lever under det trycket”, säger Torbjörn Karlsson, kommunstyrelsens ordförande i Trelleborg.

Tyngre ansvar för rederierna

Stena Line införde den 12 november 2015 id-kontroller på eget initiativ, uppger säkerhetschefen Lars Pålsson. För TT-line började kontrollerna i och med att de ålades dem av den svenska staten, uppger säkerhets- och miljösamordnare Lars-Göran Hansson. Tidigare hade rederierna enbart kontrollerat id-handlingar om de misstänkte att namnet på biljetten inte stämde överens med själva passageraren.

TT-line upplever inte kontrollerna som lika krävande som Stena Line. De har inte inneburit några ökade kostnader för bolaget och inte att de behövt anställa fler. Däremot är Lars-Göran Hansson kritisk mot informationen kring vad som är en giltig id-handling.

”Det är förfärligt dålig information från myndigheterna: vad är ett pass? Jag var på ett möte i Stockholm med redareföreningen och polisen, men blev inte så hemskt mycket klokare. Det finns lika många pass och id-kort som länder”, säger han.

Kunderna saknar också kunskap om vilka id-handlingar som gäller, vilket innebär att TT-line fått neka personer att åka med.

Stena Line räknar däremot med att inhyrd personal och ökad administration på färjorna mot Sverige, totalt sett för alla linjer, kostat företaget sju miljoner svenska kronor år-till-datum. Även Lars Pålsson är kritisk mot att informationen kring vilka id-handlingar som ska gälla är så motstridig och att så många olika typer av id-handlingar är godkända för transportörer mellan Danmark och Sverige. Visserligen gäller reglerna inte de färjelinjer som Stena Line driver, men eftersom kunderna tror det menar han att det blir praktiskt omöjligt att genomdriva andra regler.

”Vi försökte säga att vi bara godtar pass och nationella id-kort, men vår personal kan inte hantera de diskussioner som blir eftersom folk har varit inne och läst på myndigheternas hemsidor”, säger Lars Pålsson, säkerhetschef på Stena Line.

Bolaget arbetar med att utveckla teknik för att maskinellt kunna läsa av id-handlingar, men kostnaden för varje avläsare blir enligt Lars Pålsson fyra gånger så stor om den ska fungera även för ett bredare spektrum av id-handlingar.

Han är orolig inför den situation som kommer att uppstå när resenärerna ökar under sommaren. Då ska årets vinst genereras under nio veckor och passagerarantalet som ska checkas in på 30–45 minuter ökar från 300–400 passagerare per tur till 1 200–1 500.

”Kan vi inte göra det får vi förseningar. Då får vi öka hastigheten och det kostar tusentals kronor på varje resa att köra in förseningar”, säger Lars Pålsson, säkerhetschef på Stena Line.

(Läs mer om effekterna för Stena Line under kapitlet om Göteborgs hamn.)

Utöver att det krävs id-handlingar har resorna med färja till Trelleborg inte förändrats nämnvärt. Inga förändringar i tidtabellerna har gjorts och än så länge har det inte heller uppstått några förseningar. Bortsett från asylsökande utan godkända id-handlingar uppger rederierna att id-kontrollerna inte påverkat vilka som reser med dem. Båda rederierna rapporterar om mestadels positiva reaktioner från kunderna.

”Förutom de personer som har felaktiga pass, har övriga passagerare oerhört stor förståelse för situationen”, säger Lars-Göran Hansson på TT-line.

Hamnbolaget upplever inte heller att gränskontrollerna som utförs av polisen på plats i hamnen påverkar verksamheten, efter att de infört en specifik rutin som togs fram under de första dygnet.

Ingen påverkan på turismen

Trelleborgs turistbyrå har inte märkt någon negativ påverkan av id- och gränskontrollerna. I stället har antalet besökare till turistbyrån ökat, av andra anledningar. Statistiken över övernattningar på hotell och Bed & Breakfast-ställen kommer först i början av nästa år, men ännu syns inga negativa tendenser, uppger Cecilia Larsson på turistbyrån.

”Vi är ju inte inne i högsäsong än, så vi vet inte hur det kommer att slå”, säger hon.

Fakta om gränspassagen via Trelleborgs Hamn

Förbindelser: Passagerarfärjor: TT-line och Stena Line har vardera 5 avgångar om dagen till Rostock, Stena Line har 14 avgångar per vecka till Sassnitz, TT-line har 3 avgångar per dag till Travemünde, TT-line har 9 avgångar per vecka och Unity Line 3 avgångar om dagen till polska Swinoujscie.

Antal resenärer: Under 2015 var det 1,7 miljoner passagerare i Trelleborg Hamn (i bilar, tåg och gående).

Så utförs kontrollen: Före ombordstigning kontrollerar färjebolagen att passagerarnas id-handlingar stämmer överens med namnen på biljetterna och upprättar en passagerarlista. Många olika typer av id-handlingar godkänns – desamma som är giltiga på de resor mot Sverige som omfattas av transportörsansvaret. Sedan rapporterar rederierna till Skånepolisen hur många asylsökande det finns ombord. Vid hamnen i Trelleborg överlämnas dessa till polisen.

Polisen utför en inre gränskontroll av passagerarna, såväl av dem som kommer med bil eller något annat fordon som av de gående. Hamnen har dock i stort sett inga gående passagerare. Enligt Trelleborgs hamn tar kontrollen bara någon minut extra.

Effekter av kontrollen: Rederierna upplever osäkerhet och konflikter kring vilka id-handlingar som är godkända och har i vissa fall haft extra kostnader på grund av kontrollerna. I övrigt få effekter för resenärer och turism.

2.4.5 Göteborgs hamn – smidigt för resenärer men kostsamt för rederiet

Två passagerarfärjelinjer anlöper till Göteborg: från danska Frederikshavn och tyska Kiel. Båda drivs av rederiet Stena Line, som införde id-kontroller i november. Polisen genomför gränskontroller: på anlöpen från

Danmark utförs stickprovskontroller och på anlöpen från Tyskland görs kontroller utifrån den profilering som görs på de passagerarlistor som rederiet presenterar för polisen. När passagerarna anlöper Göteborg görs en fysisk gränskontroll när profileringen visat att det finns misstankar om att det finns medföljande passagerare som inte får komma in i landet. Dessutom gör polisen, sedan en månad tillbaka, inre utlänningskontroller på Landvetter flygplats. Främst på flighter från Italien.

Enligt polisen har gränskontrollerna löpt smidigt. Stena Line har dock fått ökade kostnader på grund av id-kontrollerna och rederiet är kritiskt till informationen om och besluten kring vilka id-handlingar som gäller.

Störst effekter för rederiet

Under hösten reste en stor mängd asylsökande från Tyskland till Sverige. 60 000 asylsökande reste med färjor till Sverige; de flesta till Trelleborg men en del även till Göteborg. Många av dem reste med Stena Line. Enligt Lars Pålsson, säkerhetschef på Stena Line, införde rederiet först en kvot för hur många icke-europeiska resenärer som varje färja kunde ta ombord, med tanke på säkerheten vid en eventuell evakuering. Den 12 november 2015 valde Stena Line att frivilligt införa id-kontroller på färjorna.

På grund av inhyrd personal och mer administration räknar Lars Pålsson att id-kontrollerna på färjorna mot Sverige, totalt sett för alla linjer, kostat företaget sju miljoner svenska kronor år-till-datum. Han är kritisk mot att informationen kring vilka id-handlingar som ska gälla är så motstridig och att så många olika typer av id-handlingar är godkända för transportörer mellan Danmark och Sverige. Visserligen gäller de reglerna inte de färjelinjer som Stena Line driver, men eftersom kunderna tror det menar han att det blir praktiskt omöjligt att genomdriva andra regler. Pass och nationella id-kort har fördelen att de går att läsa av maskinellt, vilket gör kontrollen mot namnen på biljetterna betydligt mer effektiv, uppger han. Därför godtog Stena Line under en period bara den typen av id-handlingar, men eftersom personalen inte kunde hantera de diskussioner med kunder som uppstod återgick Stena Line till att acceptera fler typer av id-handlingar.

Lars Pålsson är orolig inför den situation som kommer att uppstå när resenärerna ökar under sommaren.

”Nu går vi in i högsäsong. Då ska 1 200–1 500 personer checkas in på 30–45 minuter, vid varje resa. Kan vi inte göra det får vi förseningar. Då får vi öka hastigheten för att köra in det och det kostar tusentals kronor på varje resa. Lyckan för oss hittills har kanske varit att vi inte haft mer än 300–400 passagerare på varje tur. Vi ser med fasa på hur det ska bli under högsäsong. Och blir det i kombination med en ny flyktingström vet vi inte var det ska sluta”, säger han.

(Läs mer om effekterna för Stena Line under kapitlet om Trelleborgs hamn.)

För passagerarna, utöver de asylsökande, har id- och gränskontrollerna inte inneburit några större bekymmer, att döma av de reaktioner som rederiet och polisen fått. Inte heller Göteborgs turistorganisation Göteborg & co har märkt några effekter av gränskontrollerna.

För gränspolisen i Göteborg har gränskontrollerna däremot haft effekter. Under vintern fick de inre utlänningskontrollerna prioriteras ner, trots kontinuerlig förstärkning från övriga regionen. I dag är dock bemanningen tillbaka på normal nivå igen.

Fakta om gränspassagen via Göteborgs hamn

Förbindelser: Färjelinjerna Göteborg–Frederikshavn (fyra till sex avgångar per dag) samt Göteborg–Kiel (en avgång om dagen), som båda drivs av Stena Line.

Antal resenärer: Nära 1,5 miljoner passagerare om året reser till eller från Göteborg med de två färjelinjerna.

Så utförs ID- och gränskontrollen: Stena Line utför id-kontroller innan passagerarna får stiga ombord på färjorna. Rederiet godtar de id-handlingar som enligt den svenska polisen gäller på tåg-, buss- och korta färjelinjer mellan Danmark och Sverige. Barn får lov att åka med utan egna id-handlingar i föräldrars sällskap. Innan de nuvarande id-kontrollerna infördes gjordes bara kontroller när rederiet misstänkte att passagerarlistan inte stämde.

När passagerarna kommer i land i Göteborg utförs emellanåt en gränskontroll. Under vintern var den total, men nu uppger polisen att de övergått till så kallad profilering av passagerarlistorna på färjorna från Kiel. Det innebär att polisen studerar passagerarlistorna för varje avgång och bara utför kontroll när de upptäcker att färjan för med sig asylsökande, som antingen själva uppgett att de är det eller där polisen misstänker att det finns någon ombord som inte har rätt att komma in i landet.

Vid Danmarksanlöpen, i Göteborg och i Varberg (med linje till danska Grenå), gör polisen stickprovskontroller. Då och då profilerar de passagerarlistorna och då och då finns de på plats för en fysisk kontroll.

Effekter av kontrollen: Inga större effekter för vanliga resenärer. Stena Line har kostnader för att kontrollera id-handlingar.

Tabel 5: Sverige Oversigt over ID- og grænsekontrol

Grænse- overgange	Øresunds- bron, bil	Øresundsbron, tog	Helsingborg– Helsingør	Trelleborg– Travemünde, Sassnitz, Rostock, Swinoujście	Göteborg– Frederikshavn	Göteborg–Kiel
<i>Form for kontrol</i>	Grænse- kontrol og transportør- ansvar	Grænse- kontrol og transportør- ansvar	Grænse- kontrol og trans- portøransvar	Grænsekon- trol. Stena Line indførte selv ID-kontrol den 12.11.2015 og TT-line to uger senere	Grænsekon- trol. Stena Line ind- førte selv ID- kontrol den 12.11.2015 og TT-line to uger senere	Grænsekon- trol. Stena Line ind- førte selv ID- kontrol den 12.11.2015 og TT-line to uger senere
<i>Indført hvornår</i>	Grænsekon- trol 12.11.15 og transport- tøransvar 4.1.16	Grænsekontrol 12.11.15 og transportør- ansvar 4.1.16	Grænsekontrol 12.11.15 og transportør- ansvar 4.1.16	Grænse- kontrol 12.11.15	Grænsekon- trol 12.11.15	Grænsekontrol 12.11.15
<i>Status</i>	Forlænget til 12. 11.2016	Forlænget til 12.11.2016	Forlænget til 12.11.2016	Forlænget til 12.11.2016	Forlænget til 12.11.2016	Forlænget til 12.11.2016
<i>Trafikope- ratør</i>	Gråhundbus, Swebus, Eu- rolines, Nettbuss Ex- press AB	DSB (Skånetra- fiken), SJ	HH Ferries, Sundbusserne	Stena Line, TT Line, Unity Line	Stena Line	Stena Line
<i>Praksis</i>	Busselskaber kontrollerer ID inden om- bordstigning. Kontrol af ID ved beta- lingsanlæg- get i Sverige	Passagerer skal skifte tog og igennem ID-kontrol i CPH, grænse- kontrol i Hyllie	ID-kontrol i Hel- singør, grænse- kontrol i Helsingborg (fra midt maj stik- prøve)	ID-kontrol in- den ombord- stigning, meddeler poli- tiet antal asylansøger ombord. Grænsekon- trol ved an- komst	ID-kontrol in- den ombord- stigning. Stik- prøvevis grænsekon- trol i land	ID-kontrol in- den ombord- stigning. Grænsekon- trol i land ud fra passagerli- ster.
<i>Effekter Rejsetid</i>	Myldretid op til 10 min.s ventetid	12–55 min. rejsetidsfor- længelse	1–2 min. forsin- kelse igennem kontrollen, sejl- plan uændret	Ingen for fær- gerne, 1–2 min. for de rejsende	Ingen	Ingen
<i>Trafik- systemet</i>	Ingen	Færre togaf- gange, mere sårbart trafik- oplæg med mange forsin- kelser. Tilfælde med stop i togtra- fikken, pga. flygtninge i tunnelen.	Ingen for fær- gerne, Helsing- borg bliver på- virket af forrin- gelser i Øresundstog- systemet	Ingen på nu- værende tids- punkt, men uro hos et re- deri for om man kan nå at indtjekke alle rejsende i tide under den kom- mende høj- sæson	Ingen på nu- værende tids- punkt, men uro hos et re- deri for om man kan nå at indtjekke alle rejsende i tide under den kommende højsæson	Ingen på nu- værende tids- punkt, men uro hos et rederi for om man kan nå at ind- tjekke alle rej- sende i tide un- der den kom- mende højsæ- son

Grænse- overgange	Øresunds- bron, bil	Øresunds- bron, tog	Helsingborg- Helsingør	Trelleborg- Travemünde, Sassnitz, Rostock, Swinoujscie	Göteborg- Frederikshavn	Göteborg-Kiel
Trafik- operatør- erne	Udgifter til kontrollanter for nogle busselskaber	Udgifter til kontrollører på 90 mio. SEK i '16 og et fal- dende antal rejsende	Udgift til kon- trollører for HH Ferries på 24 mio. DKK per år	Stena Line har hidtil haft udgifter på 7 mio. SEK til alle svenske havne. TT-line ingen øgede udgifter		
Menneske- lige effek- ter	Mental reak- tion på at vise ID på vej hjem fra arbejde.	For pendlerne: træthed, stress, svært at få hverda- gen til at fun- gere. Tillige mental reaktion	Bekymring ved rejser med børn initialt (stort samar- bejde mellem skoler, forenin- ger etc)	Ingen	Ingen	Ingen
Samfunds- økonomi- ske effekter	Rejsetidsforlængelse med tog værdisættes til ca. 395 mio. DKK per år med danske tidsværdier og 206 mio. DKK med svenske tidsværdier. Indtil vi- dere har nogle få togpendlere sagt op, men mange overvejer at søge job i bopælslandet. Tu- rismeaktører er bekymrede for sommeren. Uro for regionens nye brand Greater Copenhagen li- der skade. Faldende smugling.			Et rederi forudser at man må ophøre med at medtage passagerer, hvis ID-kontrollen fort- sætter.		
Rejsende per dag	19.300 køretøjer	32.100 personer	4.870 biler, 21.000 pers (bil+gående)		Ca. 4.100 i alt på de to linjer	Ca. 4.100 i alt på de to linjer

2.4.6 Finsk-norska gränsen och Kvarkenregionen

Øresundsinstitutet har inte genomfört någon utförlig undersökning av dessa gränsområden, utan texten bygger på den information vi fått från Nordkalottens gränstjänst respektive Kvarkenrådet.

Vid den finsk-norska gränsen har inga särskilda id-kontroller genomförts.

Kvarkenrådet har inte heller upplevt några gränskontroller utöver det vanliga i Kvarkenregionen under det senaste året. Någon typ av extra kontroller har inte heller uppmärksammats i massmedia.

Referencer

Lovgivning

Danmark

Udlændinge- Integrations- og Boligministeriet (9.12.2015). Betænkning om lovforslag L74 (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

Udlændinge- Integrations- og Boligministeriet (11.12.2015) Lov nr 1499 om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

Naalakkersuisut, Departement for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked, Grønlands Selvstyre (2013). Redegørelse om udlændingeområdet.

Finland

Utlänningslagen 2004/301.

Lag om samarbete mellan polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet 11.9.2009/687.

Norge

Lov om utlendingers adgang til riket og ders opphold her (Utlendingsloven).

Forskrift om utlendingers adgang til riket og ders opphold her (Utlendingsforskriften).

Sverige

Betänkande 2015/16: JuU24 om "särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet" (om ID kontroll).

Betänkande 2015/16: JuU34 Borttagande av karenstid för särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.

Fartygsförordningen (2003:438), ny bestämmelse om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg.

Förordning SFS 2015:1074 om "vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet" (om ID kontroll).

Lag SFS 2015:1073 om "särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet" (om ID kontroll).

Proposition 2015/16:67 om "särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet" (om ID kontrol).
Utlänningslagen SFS 2005:716.

Nordisk Pasunion

Protokol vedrørende fritagelse for nordiske medborgere for at være i besiddelse af pas og opholdstilladelse under ophold i et andet nordisk land end hjemlandet, undertegnet den 22. maj 1954.

Præambel til overenskomst mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige om ophævelse af paskontrollen ved de fællesnordiske grænser af 12. juli 1957, som Island har tilsluttet sig den 24. september 1965, ændret ved overenskomst af 27. juli 1979, og med tillægsoverenskomst af 2. april 1973 og 18. september 2000.

Schengen

Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 2016/399 af 9. marts 2016 om en EU-kodeks for personers grænsepassage (Schengen-grænsekodeks)

Schengen-aftalen af 14. juni 1985 og Schengen-reglerne som omhandlet i artikel 1, stk. 2, i Rådets afgørelse 1999/435/EF af 20. maj 1999

Webmateriale

- Aktiv Bus (08.06.2016) *Grenskontrollen D/DK*. Modtaget fra <http://www.aktiv-bus.de/service/aktuell/Grenzkontrollen-D/DK.php>
- Andersen, Thomas, Lynard, Ester og Toft, Søren Berlingske Nyhedsbureau (7.9.2015) *Op mod 150 flygtninge går fra Rødby mod Sverige*. Modtaget fra <http://www.b.dk/nationalt/op-mod-150-flygtninge-gaar-fra-roedby-mod-sverige>
- Banedanmark (5.12.2013). *Beslutningsgrundlag for Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen* Modtaget fra <http://www.ft.dk/samling/20131/almdele/tru/bilag/110/1321273.pdf>
- Bentzrød, Sveinung Berg og Claussen, Mona, Aftenposten (24.11.2015). *Regjeringen innfører grensekontroll på alle ferger til Norge*. Modtaget fra: <http://www.aftenposten.no/norge/Regjeringen-innforer-grensekontroll-pa-alle-ferger-til-Norge-19867b.html>
- Bubenko, Anna, Sveriges Radio (5.2.2016). *Guide: Så fungerar id- och gränskontrollerna*. Modtaget fra: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=6356748>
- Crone, Morten Politiko (11.1.2016). *Bornholmsk klemme i svensk grænsekontrol*. Modtaget fra: <http://www.politiko.dk/nyheder/bornholmsk-klemme-i-svensk-graensekontrol>
- Danielsen, Mikkel, Berlingske (4.1.2016). *Og pludselig var der grænsekontrol*. Modtaget fra <http://www.b.dk/nationalt/og-pludselig-var-der-graensekontrol>
- Destination Bornholm (8.6.2016). *Grænsekontrol – hvad betyder det for dig?* Modtaget fra: <http://bornholm.info/da/article/gr-nsekontrol-hvad-betyder-det-dig>

DSB (01.2016). *Der indføres ID-kontrol i Københavns Lufthavn på togrejser fra Danmark til Sverige fra den 4. januar*. Modtaget fra <http://www.dsb.dk/kampagner/id-kontrol/>

EU-Oplysningen (8.6.2016). *Hvad er Schengensamarbejdet?* Modtaget fra <http://www.eu.dk/da/spoergsmaal-og-svar-folder/hvad-er-schengensamarbejdet>

Finnlines (8.6.2016). *Conditions of Carriage*. Modtaget fra: <http://www.finnlines.com/ferry-trips/info/conditions-and-regulations/conditions-carriage>

Hald, Frederik Dupont og Elkjær, Sarah Friis Danmarks Radio (12.11.2015). *Stena Line: Vi tager ikke passagerer med færgen uden pas*. Modtaget fra: <http://www.dr.dk/nyheder/regionale/oestjylland/stena-line-vi-tager-ikke-passagerer-med-faergen-uden-pas>

Handelskammaren (8.4.2016). *Kontrollernas kostnad – Ekonomiska konsekvenser av ID-kontrollerna i Öresundsregionen* Modtaget fra: http://www.handelskammaren.com/uploads/media/Kontrollernas_kostnad-ekonomiska_konsekvenser_av_id_kontrollerna_i_oresundsregionen_FINAL_160408.pdf

Hassing Nielsen, Julie og Hauch, Jens Kraka *Tids- og arbejdsudbudseffekter af svensk grænsekontrol i Øresundsregionen*. Modtaget fra: http://kraka.org/sites/default/files/public/id-kontrol_over_oeresund.pdf

Holland, Sofie TV2 Bornholm (2.5.2016). *Bornholms Politi bliver presset af grænsekontrol*. Modtaget fra: <http://www.tv2bornholm.dk/?newsID=103815&cache=manual>

Holstein, Erik Altinget (28.5.2016). *Grænsekontrollen er blevet populær*. Modtaget fra: http://www.altinget.dk/artikel/graensekontrollen-er-blevet-populaer?ref=newsletter&refid=20923&SNSubscribed=true&utm_source=Nyhedsbrev&utm_medium=e-mail&utm_campaign=altingetdk

Inrikesministeriet (28.4.2016). *Gränsbevakningsväsendets beredskap för att bekämpa hybridhot utvecklas*. Modtaget fra: http://valtioneuvosto.fi/sv/artikeln/-/asset_publisher/gransbevakningsvasendets-beredskap-for-att-bekampa-hybrid-hot-utvecklas

Inrikesministeriet (8.6.2016). *Beredskap inför hybridhot*. Modtaget fra: http://www.intermin.fi/sv/lagberedning/beredskap_hybridhot

Justis- og beredskapsdepartementet (24.11.2016). *Innfører grensekontroll*. Modtaget fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/innforer-grensekontroll/id2464073/>

Justits- og beredskapsdepartementet (10.6.2016). *Forlenget grensekontroll på inre Shengen*. Modtaget fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/forlenget-grensekontroll-pa-indre-schengen/id2503865/>

Koch, Thomas Østerlin, Politiken (3.6.2016) *Tre måneder med grænsekontrol har ført til mere kriminalitet*. Modtaget fra <http://politiken.dk/indland/ECE3226651/tre-maaneder-med-graensekontrol-har-foert-til-mere-kriminalitet/>

Lindkvist, Hugo SVT (1.6.2016). *Så mycket har gränspolisernas hotell kostat*. Modtaget fra: <http://www.svt.se/nyheter/lokalt/skane/sa-mycket-har-granspolisernas-hotell-kostat>

Lorentsen, Hilde M. Og Steinholt, Martin, NRK Nordland (25.11.2015). *Her bliver det ikke skjerpet grensekontroll*. Modtaget fra: <https://www.nrk.no/nordland/her-blir-det-ikke-skjerpet-grensekontroll-1.12672010>

Møller, Ernst, TVSyd (03.03.2016). *Så er de nye kø-skilte og hastigheder på plads ved grænsen*. Modtaget fra <http://www.tvsyd.dk/artikel/koe>

Nilsson, Magnus Göteborgsposten (12.11.2016). *Stena Line har startat id-kontrollerna*. Modtaget fra <http://www.gp.se/nyheter/sverige/stena-line-har-startat-id-kontrollerna-1.163297>

Nordlund, Gunilla, Sveriges Radio (8.3.2016) *Haparanda-Torneå: Gränsen som kom tillbaka*. Modtaget fra <http://sverigesradio.se/sida/avsnitt/687959?programid=3381>

Nyman, Emelie, Svenska Dagbladet (12.11.2015). *11 frågor och svar om gränskontrollerna*. Modtaget fra: <http://www.svd.se/11-fragor-och-svar-om-granskontrollerna#sida-2>

Palmehag, Anna, News Øresund (25.1.2016). *Svensk politi løser uklarheder om ID-kontrol*. Modtaget fra: <http://www.newsøresund.dk/svensk-politi-loeser-uklarheder-om-id-kontrol/>

Polisen Finland (4.11.2016). *10 000 asylsökare har passerat genom flyktingslussen i Torneå*. Modtaget fra: <https://www.poliisi.fi/sv/lappi>

Regeringskansliet (1.6.2016). Pressmeddelande: *Gränskontroller förlängs till november*. Modtaget fra: <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2016/06/granskontroller-forlangs-till-november/>

Regeringskansliet (12.11.2016). Pressmeddelande: *Regeringen beslutar att tillfälligt återinföra gränskontroll vid inre gräns*. Modtaget fra <http://www.regeringen.se/artiklar/2015/11/regeringen-beslutar-att-tillfalligt-aterinfora-granskontroll-vid-inre-grans/>

Regeringskansliet (8.6.2016). *Frågor och svar: Lag och förordning om identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet*. Modtaget fra: <http://www.regeringen.se/artiklar/2015/12/fragor-och-svar-lag-och-forordning-om-identitetskontroller-vid-allvarlig-fara-for-den-allmanna-ordningen-eller-den-inre-sakerheten-i-landet/>

Rigspolitiet (7.6.2016). *Resultat af den midlertidige stikprøvevise grænsekontrol ved den dansk-tyske grænse*. Modtaget fra https://www.politi.dk/da/aktuelt/nyheder/resultat_af_den_midlertidige_stikproevevise_graensekontrol_ved_den_dansk_tyske_graense.htm

Ritzau/Politiken (28.12.2016). *30 passagerer afvist efter id-kontrol på færger*. Modtaget fra: http://politiken.dk/udland/fokus_int/Flygtningestroem/ECE2993829/30-passagerer-afvist-efter-id-kontrol-paa-faerger/

Sand, Pernille Keller, TVSyd (1.3.2016). *Tysk politi sætter flere advarselsskilte op ved grænsen*. Modtaget fra <http://www.tvsyd.dk/artikel/politiet-saetter-flere-advarselsskilte-op-ved-graensen>

Sand, Pernille Keller, TVSyd (24.3.2016). *Påskeindkøb gav kæmpekø ved grænsen*. Modtaget fra <http://www.tvsyd.dk/artikel/paaskeindkøb-gav-kaempekø-ved-graensen>

Satz, Lotta HD (26.4.2016). *Larm om att unga män flyr till Sverige under lastbilar*. Modtaget fra: <http://www.hd.se/2016-04-26/larm-om-att-unga-man-flyr-till-sverige-under-lastbilar>

Scandlines (8.6.2016). *Trafikinformation*. Modtaget fra <https://www.scandlines.dk/kundeservice/trafikinformation.aspx>

Statens Ämbetsverk på Åland (18.9.2015). Pressmeddelande: *Om asylansökande flyktingar anländer*. Modtaget fra <http://www.ambetsverket.ax/vi-informerar/pressmeddelande-om-asylsokande-flyktingar-anlander>

Statsministeriet (8.6.2016). *Den færøske hjemmestyreordning*. Modtaget fra http://www.stm.dk/_a_2565.html

Statsministeriet (8.6.2016). *Den Grønlandske selvstyreordning*. Modtaget fra http://www.stm.dk/_a_2566.html

Stena-Line (8.6.2016). *Trafikinformation*. Modtaget fra: <http://www.stenaline.dk/trafikinformation>

Støjberg, Inger Udlændinge- Integrations- og Boligminister, m.fl. (2.5.2016). Brev til EU Rådet og Kommissionen om forlængelse af grænsekontrol. Modtaget fra: <http://uibm.dk/filer/nyheder-2016/brev-til-eu-kommissionen-2-maj-2016.pdf>

Sutton, Kristoffer, Danmarks Radio (3.3.2016). *Borgmester: Svensk grænsekontrol giver Bornholm problemer*. Modtaget fra: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/bornholm/borgmester-svensk-graensekontrol-giver-bornholm-problemer>

Sørensen, Jørn, Danmarks Radio (7.12.2015). *Rederi: Vi magter ikke at tjekke pas og visum*. Modtaget fra: <http://www.dr.dk/nyheder/regionale/sjaelland/rederi-vi-magter-ikke-tjekke-pas-og-visum>

Thiemann, Per, Politiken (15.1.2016). *EU-formand bruger forkerte tal om dansk grænsekontrol*. Modtaget fra: <http://politiken.dk/udland/ECE3019091/eu-formand-bruger-forkerte-tal-om-dansk-graensekontrol/>

Trellevik, Amund og Schanche, Tor Emil, NRK. (15.11.2015). *I dag kom det ingen asylsøkere til Norge via denne riksgrensen*. Modtaget fra: <http://www.nrk.no/finnmark/i-dag-har-ingen-asylsokere-kommet-til-norge-over-russergrensen-1.12680619>

Udlændinge- Integrations- og Boligministeriet (4.1.2016). *Regeringen indfører midlertidig grænsekontrol*. Modtaget fra <http://uibm.dk/nyheder/2016-01/regeringen-indforer-midlertidig-graensekontrol>

Udlændinge- Integrations- og Boligministeriet (1.6.2016). *Midlertidig grænsekontrol fortsætter frem til november 2016*. Modtaget fra <http://uibm.dk/nyheder/2016-06/midlertidig-graensekontrol-fortsaetter-frem-til-november-2016>

Utrikesministeriet (8.4.2016). *Trafikbegränsningar vid gränsövergångsställena i Salla och Raja-Jooseppi träder i kraft 10.4*. Modtaget fra: http://valtioneuvosto.fi/sv/artikeln/-/asset_publisher/sallan-ja-rala-joosepin-rajanylityspaikkoja-koskevat-liikennerajoitukset-voimaan-10-4

Vanttaja, Krisi SVT Norrbotten (14.9.2016). *Gränskontrollen skärps i norra Finland*. Modtaget fra: <http://www.svt.se/nyheter/lokalt/norrbotten/granskontrollen-skarps-i-norra-finland>

Winter, Karin (10.6.2016). *Ny vardag för pendlarna över Öresund*. Modtaget fra: <http://www.oresundsinstitutet.org/wp-content/uploads/2016/06/20160610-Analys-ID-kontroller-Karin-Winter-webb.pdf>

Öberg, Herman, Norröttens Kuriren (15.9.2015). *Ny flyktingsluss kan inrättas vid gränsen*. Modtaget fra: <http://www.kuriren.nu/nyheter/tornedalen/ny-flyktingsluss-kan-inrattas-vid-gransen-8469449.aspx>

Øresundsinstitutet (19.5.2016). *Fakta: Effekterna av id- och gränskontroller mellan Skåne och Själland*. Modtaget fra: <http://www.oresundsinstitutet.org/fakta-id-kontrollerna-over-oresund-forlanger-restiden-med-tag-till-sverige-med-mellan-10-och-50-minuter/>

Fakta om rejsende, sejl- og køreplaner samt information om grænsekontrol

Copenhagen Malmö Port <http://www.cmport.com>

Direct Ferries <http://directferries.com/>

DSB Tog til udlandet. Modtaget fra <http://www.dsb.dk/kampagner/tog-til-udlandet/>

Færgen <http://www.faergen.dk>

Göteborgs Hamn <http://www.goteborgshamn.se>

HH Ferries <http://hhferries.se>

Port of Helsingfors http://www.portofHelsingfors.fi/helsingfors_hamn

Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (08.06.2016) Modtaget fra <http://www.neg-niebuell.de>

Scandlines <https://www.scandlines.dk>

Trelleborgs Hamn AB <http://www.trelleborgshamn.se>

Databaser og statistik

Danmarks Statistik

Eurostat

Grønlands statistik

Hagstova Føroya

Statistiska Centralbyrån

Statistikcentralen Finland

Statistisk Sentralbyrå Norge

Maahanmuuttovirasto

Migrationsverket

nyidanmark.dk

UNHCR

Útlendingastofnun

Rigspolitiets statistikdatabase

Summary

After more than 70 interviews with players in the Nordic border regions the result is a picture of border and ID-controls that function relatively smoothly with the exception of the train traffic crossing the Oresund Bridge

The border and ID-controls take place in the southern part of the Nordic region. There is a more or less extensive border control and complete ID-control of the ferry lines to Norway from Denmark, Germany and Sweden, and of busses, trains and ferries for Sweden from Denmark, complete ID- and visa control on ferry lines for Finland from Germany, while there is border control on the Danish-German border and of car traffic crossing the Oresund Bridge. Furthermore, Norway and Finland has strengthened the effort on the border to Russia. It is possible to move freely between Norway, Sweden and Finland by land.

The interviewees state that the control of the individual traveller has functions quite smoothly. Initially there was however, some confusion regarding which type of IDs were and are accepted, both among travellers and transport operators responsible for the controls. A confusion many transport operators fear will return this summer with many new travellers.

The border controls have a mental significance. People have felt robbed of something they did not previously realise they had – freedom of movement across the border. This effect has been seen in the large commuting areas, Haparanda–Torneå, Svinesund and Oresund.

For all border crossings, with the exception of one, the border control is currently not a nuisance beyond that which is acceptable for travellers and businesses. The train traffic crossing the Oresund Bridge stands out as the sole location and mode of transportation, where the border and ID-control has worsened the accessibility and travel time significantly. The problems are made worse as a large number of the travellers are commuters, travelling often and thus impacted repeatedly by the effects. The national travellers to and from Bornholm, traveling via Skåne, are also impacted by these problems.

The costs of carrying out the ID-controls are, apart from expenses for police and passport controllers, highest for the train traffic across Oresund, but several of the other transportation operators have large costs

associated with the ID-control in itself, and await the development this summer to determine if it is necessary to close passenger routes or in another way meet the new demands. Whether this will happen on the routes to Sweden, also depends on whether or not they will receive compensation from the state.

The coming peak season for several of the transportation operators, summer, creates worry in many places. Among shipping operators, the worries centre on whether it will be possible to check all the passengers in the short period the ferry is docked, without creating delays in the ferry traffic and also if the tourists will stay away. The majority of the tourism operators are a little worried about the development of the summer season. Four transportation operators, all crossing Oresund, report a falling number of travellers. The Elsinore – Helsingborg routes report a falling number of travellers, and the number of train passengers crossing Oresund has also fallen (Øresundstog and SJ's X2000).

In the long run accessibility in the Nordic region could be diminished if some bus and shipping operators choose to close selected routes due to financial reasons. The train lines across Oresund are already impaired and with them the accessibility of Copenhagen Airport, which has the highest number of international departing passengers in the Nordic region. As opposed to the airports in Stockholm, Oslo and Helsingfors, Copenhagen Airport is situated directly on the border to Sweden, and is thus highly influenced by border and ID-controls of the train traffic to Sweden. About 20 percent of the passengers come from Sweden.

Bilag 1: Liste over interviewpersoner

Tabel 1: Liste over interviewpersoner

Grænseområde	Organisation	Fornavn	Efternavn	Titel
Finland som helhet	Gränsbevakningsväsendet	Kimmo	Elomaa	Deputy Head of Border and Coast Guard Division
Finland/Sverige	Kvarkenrådet	Susanna	Ehrs	Utvecklingschef
Færøerne	Færøernes politi	Martin	Gravesen	Vicepolitimester
Grønland	Grønlands politi	Henrik	Mikkelsen	Chefpolitiinspektør fg.
Göteborg	Gränspolisen Region Väst	Stefan	Kristiansson	Chef
Göteborg	Göteborg & Co	Stefan	Gadd	Press manager
Haparanda–Torneå	Bothnian Arc	Heikki	Aalto	VD
Haparanda–Torneå	Bothnian Arc	Tuula	Parsiala-Teittinen	Kanslimedarbetare
Haparanda–Torneå	Företagarna Lappland	Martti	Kankaaranta	Bitr vd
Haparanda–Torneå	Haparanda kommun	Peter	Waara	Kommunstyrelsens ordförande
Haparanda–Torneå	Lappland polisinrättning	Elina	Katajamaki	Kommunikationschef
Haparanda–Torneå	Nordkalottens Gränstjänst	Päivi	Koivupalo	Koordinator
Haparanda–Torneå	Nordkalottrådet	Paula	Mikkola	Generalsekreterare
Haparanda–Torneå	Pohjolan Sanomat	Pekka	Juntti	Journalist
Haparanda–Torneå	Tornedalsrådet	Peter	Hagström	VD
Haparanda–Torneå	Torneå kommun	Timo	Nousiainen	Stadsdirektör (borgmästare)
Haparanda–Torneå	Tullen Torneå	Kari	Hannu	Biträdande chef

Grænseområde	Organisation	Fornavn	Efternavn	Titel
Helsingborg–Helsingør	DSV	Stefan	Bengtsson	Säkerhetschef
Helsingborg–Helsingør	Helsingborgs stad	Peter	Danielsson	Kommunstyrelsens ordförande
Helsingborg–Helsingør	Helsingborgs stad, turism	Emma	Håkansson	Turistchef
Helsingborg–Helsingør	Sundbusserne	Søren	Beck	DP
Helsingborg–Helsingør	Visit Nordsjælland	Annette	Sørensen	Turistchef
Helsingborg–Helsingør	Visit Nordsjælland: Turistinformationen Helsingør	Henrik	Numelin	Bureauleder Helsingør
Helsingborg–Helsingør	HH Ferries (Scandlines Helsingør–Helsingborg)	Henrik	Rørbæk	Adm. direktør
Helsingfors	Finnlines	Kielo	Vesikko	Line manager
Helsingfors	Tallink Silja	Hans	Friberg	Operativ chef
Helsingfors	Tullen Finland	Mikko	Grönberg	Bevakningsdirektör
Helsingfors	Tullen Finland	Jari	Koskela	Customs senior officer
Helsingfors	Viking Line	Eleonora	Hansi	Informationschef
Norge	NSB Persontog	Åge-Christoffer	Lundeby	Presstalesperson
Norsksvenska gränsen	ARKO	Böret	Segolsson-Knutsson	Generalsekreterare
Norsksvenska gränsen	Grensekomiteen Hedmark-Dalarna	Kjell	Vaagen	Sekretariatsleder
Norsksvenska gränsen	Grensekomiteen Värmland-Østfold	Alf S.	Johansen	Sekretariatsleder
Norsksvenska gränsen	Grensetjånsten Morokulien	Kjell	Olsén	
Norsksvenska gränsen	Gränspolissektionen Bergslagen	Hans	Pont	Chef
Norsksvenska gränsen	Polisens utlänningsenhet i Østfold	Merete C.	Beck	Sektionschef
Norsksvenska gränsen	Politidirektoratet, Grense- og utlendingsseksjonen, Politifagavdelingen	Maren	Vaagan	Seniorrådgiver
Norsksvenska gränsen	Svinesundskommittén	Elsie	Hellström	Verksamhetsledare
Norsksvenska gränsen	Toll- og avgiftsdirektoratet	Tone	Olavsen	Seniorrådgiver

Grænseområde	Organisation	Fornavn	Efternavn	Titel
Oslo	DFDS Seaways	Gert	Jakobsen	Vice President, Communications
Oslo	Fjord Line	Rickard	Ternblom	Koncernchef
Oslo	Oslo hamn	Dag	Sem	Ass. havnedirektør
Oslo	Visit Oslo	Pia	Eriksen	PR-assistent
Rødby	Business Lolland-Falster	Steen	Wæver	Erhvervsudviklingschef
Rødby	Femern Belt Development	Stig	Rømer Winther	Direktør
Rødby	Femern Belt Komitéen/Region Sjælland	Mette	Bonde	Udviklingskonsulent
Rødby	Kim Johansen International Transport A/S	Mohammed	Sijihad	
Rødby	Scandlines	Anette	Ustrup Svendsen	Komminaktionsdirektør
Rødby, Sønderjylland-Schleswig	Politiet i Danmark	Hans-Viggo	Jensen	Seniorrådgiver
Rønne	Bornholms Passagerforening	Ann	Hartl	Formand
Rønne	Bornholms Regionkommune	Henrik	Eybye Nielsen	Chefkonsulent
Rønne	Bornholms Tidende	Anders	Liljeroth	Webredaktør
Rønne	Destination Bornholm	Pernille	Kofod Lydolph	Direktør
Rønne	Færgen	Annette	Timmermann	Pressekoordinator
Skibotn	Nordkalottens Gränstjänst	Riitta	Leinonen	
Skåne	Polismyndigheten	Ewa-Gun	Westford	Presstalesperson
Sønderjylland-Schleswig	Aktiv Bus Flensburg GmbH	Bela	Bergemann	Leiter Tarif & Strategische Planung
Sønderjylland-Schleswig	Arriva	Winnie	Højer	Salgs- og kundeservicechef
Sønderjylland-Schleswig	ITD (Brancheorganisation for den danske vejgodstransport)	Kaspar	W. Olesen	Pressechef
Sønderjylland-Schleswig	Region Sønderjylland-Schleswig	Peter	Hansen	Leder af regionskontoret
Sønderjylland-Schleswig	Sydtrafik	Jesper	Lunau	Presseansvarlig
Trelleborg	Stena Line	Lars	Pålsson	Säkerhetschef
Trelleborg	Trelleborgs Hamn	Agneta	Nilsson	Manager Communication, Public Affairs & Funding
Trelleborg	Trelleborgs kommun	Torbjörn	Karlsson	Kommunstyrelsens ordförande
Trelleborg	Trelleborgs turistbyrå	Cecilia	Larsson	Turistassistent
Trelleborg	TT-line	Lars-Göran	Hansson	Säkerhets- och miljösamordnare

Grænseområde	Organisation	Fornavn	Efternavn	Titel
Västerbotten/ Helgeland	MittSkandia	Katarina	Lundström	Svensk sekreterare
Øresund	Københavns Lufthavne A/S	Thomas	Woldbye	Adm. direktør
Øresund	DSB	Niels-Otto	Fisker	Pressechef
Øresund	Gråhundbus	Jørgen	Andersen	Direktør
Øresund	Malmö turism / Malmötown	Anna	Wittgren	Affärsområdeschef Privatesor
Øresund	Nettbuss Express AB	Mats	Johansson	VD
Øresund	Pendlerklubben Kystba- nen/Broen Live og Forum	Mikael	Randropp	Talesman
Øresund	SJ	Maria	Rosendahl	Affärschef
Øresund	Skånetrafiken	Linus	Eriksson	Trafikdirektör
Øresund	Swebus	Christel	Grip	Presschef
Øresund	Trafikverket	Lennart	Andersson	Regionchef, Trafikverket Region Syd
Øresund	Transportministeriet	Thomas	Fog Christensen	Kontorchef
Øresund	Wonderful Copenhagen	Uffe	Hartmann	Presschef
Øresund	Øresunddirekt	Sandra	Forsén	Verksamhetsansvarig
Øresund	Øresundsbro Konsortiet	Sanna	Holmqvist	Pressansvarig
Øresund	Öresundståg AB	Gunnar	Wulff	VD
Øresund	Malmö stad	Jan	Haak	Planeringschef

ID- og grænsekontroller i Norden

Denna rapport beskriver effekterna av de tillfälliga gränskontroller och ID-kontroller som förekommer i Norden sedan drygt ett halvår tillbaka. Rapporten fokuserar på de effekter kontrollerna har på mobiliteten, resenärer och ekonomin i de nordiska gränsregionerna.

Rapporten ger en översikt över de åtgärder som respektive land har vidtagit för att genomföra dessa kontroller och den innehåller också en närmare analys av situationen i ett antal utvalda gränsområden i Norden.

Analysen visar att kontrollerna generellt fungerar relativt smidigt och att de inte stör trafiken med undantag för tågtrafiken över Öresundsbron där både tillgängligheten och restiden har försämrats väsentligt. Det är också i Öresundsområdet som transportörernas kostnader för ID-kontrollerna är som störst.

Rapporten har utarbetats av Öresundsinstitutet på uppdrag av Nordiska ministerrådet.

TemaNord 2016:531
ISBN 978-92-893-4626-9 (PRINT)
ISBN 978-92-893-4627-6 (PDF)
ISBN 978-92-893-4628-3 (EPUB)
ISSN 0908-6692