

YTTRANDE

Welin, Ulf
Ulf.Welin@skanetraffiken.se

Datum 2023-10-12
Ärendenummer 2023-POL000263

1 (5)

Remiss av förslag till lag om tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige dnr LI2023 02926

1 Sammanfattning

Region Skåne menar att förslaget om tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige inte går att genomföra. De åtgärder som föreslås innebär att Skånetrafiken ska genomföra identitetskontroll av samtliga passagerare som kliver på Skånetrafikens tåg i Danmark med syfte att passera den svenska gräsen via Öresundsbron. Förslaget kräver inte bara uppbyggnad av erforderlig fysisk och digital infrastruktur för att genomföra kontroller, det krävs även att danska myndigheter medger att Skånetrafiken upprättar terminaler på dansk mark där kontrollerna kan genomföras.

Att skjuta över ansvaret för gränskontroller från Polisen och Tullverket till den regionala trafikhuvudmannen bedöms som rättsosäkert. Att dessutom, som promemorian förslår, införa en sanktionsavgift för en verksamhet som i princip inte går att genomföra anser Region Skåne vara orimligt. Vidare menar Region Skåne att införandet av föreslagna åtgärder kommer påverka kollektivtrafiken mot Danmark på ett sådant sätt att de ekonomiska konsekvenserna blir mycket allvarliga. Region Skåne motsätter sig därför de åtgärder som föreslås.

6289-39F2-92D1-F8F8-B6580FBBB72F:1D5D57FA-A6F8-9542-B0FB-740487F3DBE9

2 Inledning

Region Skåne har beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovan rubricerad remiss.

Region Skåne har ett samordnande ansvar för Skånes utveckling enligt lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Detta ansvar innebär bland annat att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet samt upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. Region Skåne är också regional kollektivtrafikmyndighet och har därmed det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken i länet. Planer och mål för kollektivtrafikens utveckling slås fast i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030.

Datum

I remissen lämnas förslag till en ny lag som ger regeringen befogenhet att i vissa fall meddela föreskrifter om förbud mot att med vissa färdmedel transportera personer som saknar giltiga identitetshandlingar till Sverige. Med vissa fall avses att det på grund av migrationssituationen har uppkommit en allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet. Avsikten är att underlätta för viktiga samhällsfunktioner att fullgöra sina uppgifter. Regeringen ska också få meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för den som bryter mot sådana förbud. De åtgärder som får vidtas med stöd av den föreslagna lagen ska begränsas att gälla högst sex månader. Region Skånes synpunkter tar avstamp i såväl det regionala utvecklingsperspektivet som Region Skånes roll som Regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för kollektivtrafiken.

3 Beskrivning av Region Skånes förutsättningar

Region Skåne är en del av Greater Copenhagen, ett samarbete för tillväxt och utveckling i Sydsverige och Östra Danmark. Greater Copenhagen omfattar Region Skåne, Region Halland, Region Hovedstaden, Region Sjælland och samtliga 85 kommuner inom den aktuella geografien. Totalt bor här 4,4 miljoner invånare. Beräkningar från 2019 visar, att en fullt integrerad arbetsmarknad över Öresund kan resultera i en årlig vinst på upp till 2,9 miljarder DKK för svensk och dansk ekonomi tillsammans. Samtidigt ökar de årliga skatteintäkterna med upp till 1,3 miljarder DKK. Det finns med andra ord en bra anledning till att arbeta för en mer välintegrerad arbetsmarknad i Greater Copenhagen (**Källa: Greater Copenhagen**).

Arbetspendling är en viktig del av resandet över Öresund. 16 500 svenskar – fler än på över tio år – pendlade 2022 till jobb i Region Hovedstaden och Region Sjælland. Det visar statistik från Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (Star). Statistiken visar enbart hur många svenska medborgare som arbetar i Danmark utan att vara bosatta där, och alltså inte de danskar som bor i Sverige och jobbar i Danmark eller de personer som bor i Danmark och jobbar i Sverige. Under 2023 har ökningen fortsatt, men i beskedligare takt. Hittills finns statistik fram till och med maj månad, då antalet svenska öresundspendlare var en procent fler än under december 2022 (**Källa: Øresundsinstittet**).

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

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

Öresundsbron och tågtrafiken har kommit till med den nordiska passunionen, som gällt ända sedan 1954, i åtanke. Därför saknas infrastruktur för att kontrollera samtliga passagerares resehandlingar före ombordstigning. Då Öresundstågen fungerar som

Datum

pendeltåg har både tågerna och stationerna utformats i ett öppet system för att möjliggöra ett så högt passagerarflöde som möjligt som möjligt.

4 Utvärdering av tidigare genomförda gränskontroller

Länsstyrelsen i Skåne utvärderade under 2016 de id-kontroller som infördes 2016. Utvärderingen gjordes i samråd med Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och Trafikanalys. Länsstyrelsen Skåne, som konstaterade att id-kontrollerna främst drabbade tågtrafiken mellan Danmark och Sverige, gjorde bland annat följande samlade bedömning:

Tågresenärer från Danmark till Sverige drabbades av ökad restid, fler tågbyten, färre tågavgångar, fler förseningar och ökad trängsel. Även interna resor inom Skåne påverkades av ökad trängsel i Öresundstågen till följd av färre tågsätt i trafik då trafikuppbygget på Kastrup station innebär att tågmaterialet utnyttjades till det yttersta.

Restiden med Öresundståg mellan Köpenhamns huvudbangård och Malmö Centralstation ökade från 35 minuter till 55 eller 75 minuter, dels beroende på id-kontrollen, dels beroende på gränskontrollen i Hyllie. Enbart id-kontrollen resulterade i en restidsförlängning på 11 eller 31 minuter, beroende på hur snabbt resenärerna lyckades passera id-kontrollen.

Till följd av id-kontrollen ställdes extra tågavgångar i rusningstid in, vilket fick till följd att det under rusningstid fanns ca 2100 platser per timme, jämfört med ca 3800 platser innan id-kontrollens införande. Därmed ökade trängseln i båda riktningarna, vilket i sin tur ledde till en försämrad reseupplevelse.

Under det första halvåret med id-kontroller 2016 minskade tågresandet med 15 procent. Det ska jämföras med en budgeterad ökning på 5 procent för 2016.

Den dansk-svenska arbetsmarknaden för arbetskraft som är hänvisad till kollektivtrafik minskade och med införandet av id- och gränskontroller. Den längre restiden med tåg från Danmark till Sverige innebär 2016 att 322 000 respektive 193 000 färre danska jobb kunde nås med en pendlingstid på upp till en timme från Malmö C respektive Lund C.

*ID-kontrollerna försvårade för arbetsgivarna att rekrytera och behålla medarbetare bosatta i Sverige enligt intervjuer med åtta stora företag på den danska sidan och två på den svenska sidan (**Øresundsinstitutet**).*

Enligt Sydsvenska Handelskammaren uppgick de samhällsekonomiska kostnaderna för de tidigare id- och gränskontrollerna till minst 1,5 miljarder kronor per år. Den samhällsekonomiska kostnaden för pendlarnas ökade restid motsvarade 296 miljoner svenska kronor per år enligt Øresundsinstitutets beräkningar som är gjorda på svenska samhällsekonomiska modeller.

Förlorad arbetspendling till Danmark, exportförluster och en enorm good will-förlust för hela regionen som en integrerad och välfungerande arbetsmarknadsregion är de yttersta konsekvenserna av id-kontroller. Tillväxt och sysselsättning förutsätter en sammanhållen arbetsmarknad där strävan bör vara kortare restider snarare än längre. Förlängda restider får en negativ effekt på tillväxt och sysselsättning i regionen.

5 Specifika synpunkter på promemorian och dess innehåll

5.1 Promemorians punkt 4, "När ska åtgärder kunna vidtas", s. 9

Promemorian menar att "Syftet med åtgärderna bör vara att – vid en allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet – upprätthålla lag och ordning eller skydda den nationella säkerheten ur ett brett perspektiv."

Skånetrafikens personal har inte den utbildning, erfarenhet eller juridiska befogenheter som krävs för att kunna förhindra eller att personer som bedöms utgöra en fara för den allmänna ordningen eller inre säkerheten reser in i Sverige. Personer, med avsikt att påverka landets inre säkerhet har ingen anledning att resa under sin riktiga identitet och bedöms besitta sådana resurser att falska identitetshandlingar med lättet kan skaffas. Region Skåne menar därför att Skånetrafiken inte kan bidra till en gränskontroll på det sätt som promemorian avser. Ansvaret för gränskontrollen bör därför ligga hos därför utpekade myndigheter.

Region Skåne menar även att begreppet "allvarlig fara" är ett vitt begrepp som inte vidare definieras, vilket innebär att regeringen medges meddela föreskrifter om förbud som påverkar rörelsefriheten, baserat på kriterier och bedömningar som utan att behöva redovisas kan variera över tid. Inte heller innebörden av begreppet "brett perspektiv" förklaras utförligare, vilket riskerar skapa möjlighet att införa åtgärder utan att införandet behöver vila på allmänt kända och innan införandet fastställda kriterier.

5.2 Promemorians punkt 6.4, "Konsekvenser för trafiken och resenärerna", s. 16

Region Skåne menar att promemorians bedömning gällande konsekvenserna för trafiken och resenärerna är alltför grund och allmängiltig. I promemorian finns även faktafel gällande Öresundstågen turtäthet. För närvarande trafikeras sträckan Malmö-Köpenhamn Österport med avgångar var 10:de minut i högtrafik och var 15:de minut i lågtrafik. Med trippelkopplade tågsätt innebär det en maxkapacitet på 687 sittande samt ytterligare ett hundratal stående passagerare per avgång. Skånetrafiken förväntas därmed bygga upp en infrastruktur/förmåga att kunna genomföra 4 000–5000 identitetskontroller i timmen.

Förslaget tar inte hänsyn till de verkliga konsekvenser det skulle innebära att genomföra identitetskontroller i en sådan omfattning, eller för möjligheten att upprätthålla en punktlig och taktfast trafik. Förslaget tar inte heller hänsyn till vilka konsekvenser det skulle få för tågpendlingen över Öresund eller de spridningseffekter som åtgärderna skulle få i det sydsvenska tågsystemet. Förslaget skulle troligen inte bara påverka passagerartrafiken. Även den internationella och nationella godstrafiken riskerar att påverkas eftersom hela tågsystemet hänger ihop och dessutom är känsligt för störningar. Region Skåne gör bedömningen att om man ska kunna lösa uppdraget behöver trafiken glesas ut på ett sätt som omöjliggör en fortsatt passagerartrafik i ett pendeltågsupplägg.

Datum

5.3 Promemorians punkt 6.7 "Konsekvenser för kommuner och regioner"

Promemorian påpekar att förslaget kan innebära praktiska och ekonomiska konsekvenser för kommuner och regioner. Den tar dock inte hänsyn de särskilda omständigheter som gäller i Skåne och för Öresundstågstrafiken. Promemorian berör inte hur eller i vilken omfattning regionen ska kompenseras för de intäktsbortfall eller för de ökade kostnader som en identitetskontroll skulle innebära.

5.4 Promemorians punkt 6.8, "Effekter för företag" s. 21

Region Skåne menar att den regionala trafikhuvudmannen inte kan jämföras med ett flygbolag, ett rederi eller ett busscharterföretag eftersom de olika verksamheterna är väsensskilda. Promemorian menar att identitetskontroll ska genomföras innan resenären kliver ombord. Eftersom Skånetrafiken, till skillnad från ovan nämnda transportörer, passerar ett antal järnvägsstationer i Danmark innan den svenska gränsen nås behöver det upprättas möjlighet att genomföra identitetskontroll på samtliga dessa stationer, alternativt ska samtliga passagerare stiga av på Kastrup för att där genomgå en identitetskontroll innan vidare resa till Sverige. Region Skåne ställer sig frågande inte bara till förslaget ur ett resursperspektiv utan även till att en sådan verksamhet skulle tillåtas inom Danmarks gränser.

Om förslagen i promemorian ska införas utifrån bedömningen att säkerheten i Sverige kräver detta menar Region Skåne att den regionala kollektivtrafikhuvudmannen ska omfattas av ett särskilt undantag som innebär att identitetskontrollerna inte omfattar Öresundstågstrafiken. Om identitetskontroller ska genomföras ska arbetet ledas av därför utpekade myndigheter. Oavsett hur en sådan gränskontroll genomförs är bedömningen att tågtrafiken av praktiska skäl måste stå stilla medan samtliga resenärer kontrolleras.

Införandet av gränskontroller bedöms därför påverka Öresundstågstrafiken och hela den sydsvenska tågtrafiken på ett mycket negativt sätt, där de praktiska och ekonomiska konsekvenserna för Skåne riskerar bli allvarliga.

För Region Skåne,

Carl Johan Sonesson
Regionstyrelsens ordförande i Region Skåne

Lars-Åke Rudin
Regiondirektör