

ID-kontroller i Öresundsregionen – kortsiktiga effekter på trafiken

Rapport 2016:19

ID-kontroller i Öresundsregionen Rapport
– kortsiktiga effekter på trafiken 2016:19

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2016-09-26

Förord

Den 4 januari trädde en tidsbegränsad förordning i kraft som innehåller bestämmelser om ID-kontroller vid resor till Sverige från Danmark. Trafikanalys har fått i uppdrag (Ju2016/04463/PO) att analysera de effekter för resenärer och transportörer som har skett under första halvåret 2016, vilket redovisas i denna rapport. Rapporten avgränsas till att i huvudsak belysa de trafikala effekterna.

En bredare utvärdering, i samråd med Trafikanalys, har genomförts och redovisas av Länsstyrelsen Skåne.

Projektledare har varit Krister Sandberg. Övriga projektmedarbetare har varit Abboud Ado, Gelaye Hailemichael, Märit Izzo, Fredrik Lindberg och Tom Petersen.

Stockholm i september 2016

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	7
1 Inledning.....	9
2 Persontrafik.....	13
2.1 Arbetspendling över Öresund	13
2.2 Passager över Öresund	14
2.3 Sålda periodkort.....	20
2.4 Störningar i passagerartrafiken	22
3 Transporter av gods över nationsgräns	25
3.1 Svensk utrikeshandel	25
3.2 Scenario – stängning av Öresundsbron.....	31
4 Slutsatser	33
5 Något om statistiken och andra källor	35
6 Uppdragstext.....	37

Sammanfattning

Den 4 januari 2016 trädde förordningen om vissa identitetskontroller vid allvarig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet (SFS 2015:1074) i kraft. Bakgrunden till införandet är den senaste tidens stora migrationsflöden som medfört påfrestningar på Sverige och andra EU-medlemsstaters centrala samhällsfunktioner. Regeringen bedömde under hösten 2015 att särskilda åtgärder behövde vidtas för att kunna upprätthålla ordning och säkerhet inom Sverige.

Trafikanalys har på regeringens uppdrag (Ju2016/04463/PO) genomfört en analys av hur den införda ID-kontrollen påverkat resenärer och transportörer¹ i Öresundsregionen.

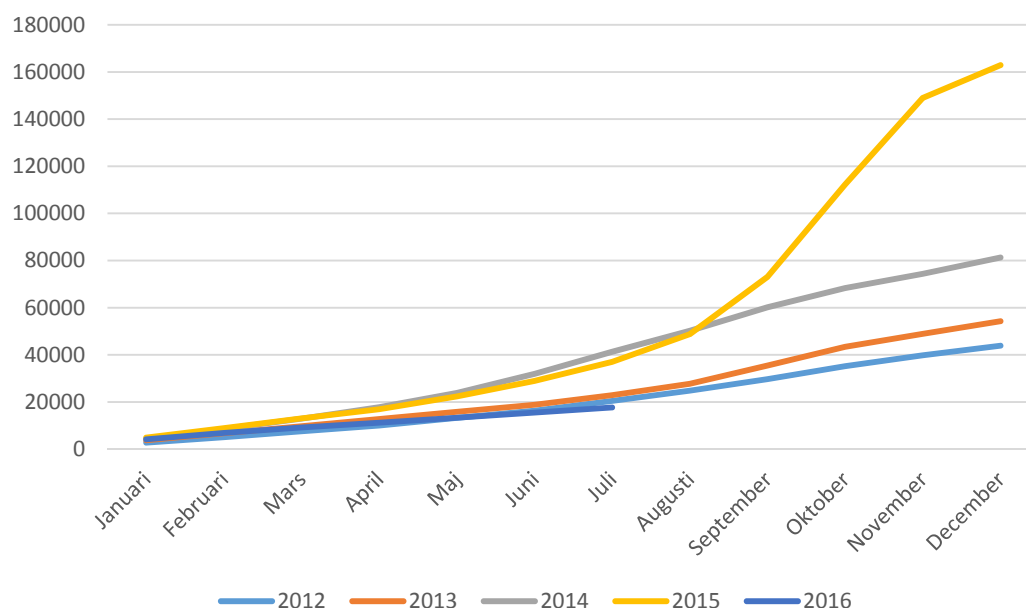
Utifrån tillgängliga data och officiell statistik, huvudsakligen avseende första kvartalet 2016, har det inte varit möjligt att observera några omfattande kortsiktiga förändringar, varken i resandemängder, fördelning mellan trafikslag, köp av pendlarkort eller någon påverkan på godstransporterna. Resenärer över Öresundsbron har dock påverkats genom längre restider och av ökade restidsvariationer till följd av att ID-kontrollerna orsakat förseningar i framförallt tågtrafiken. Intervjuer med ett antal svenska operatörer har också visat att transportsystemet genomgående lyckats hantera den uppkomna situationen (hastig ökning av migrationsströmmarna 2015) avseende regional kollektivtrafik, nationell linjetrafik och internationell trafik.

Effekten på kort sikt kan alltså inte sägas vara så omfattande på resmönstren. Det kan ha sin förklaring i att människor gör uppoffringar i sin vardag med förhoppning om att störningen endast ska vara temporär. De långsiktiga effekterna av en längre tids ID-kontroller som mer permanent orsakar störningar i det dagliga resandet är ännu okända. Men om restidsförlängningar kvarstår kan det inte uteslutas att det kan bli verklighet med en ökad benägenhet att söka nytt jobb eller att en migration över sundet blir aktuell för att komma närmare sin arbetsplats. Eftersom störningarna primärt berör tågtrafiken är också en ökad bilpendling att vänta.

¹ I förordningen definieras en transportör som den som faktiskt utför en transport av passagerare med buss, tåg eller passagerarfartyg, oavsett om denne har ingått avtalet om transporten med resenären eller inte.

1 Inledning

Antal asylsökande² ökade snabbt under perioden september till november 2015. Minskningen av antalet asylsökande påbörjades redan i december 2015 då knappt 14 000 personer sökte asyl i Sverige. Det var mer än en halvering jämfört med de tre föregående månaderna. Antal asylsökande under första halvåret 2016 ligger på en nivå som mer liknar antalet under 2012 och 2013.



Figur 1.1 Kumulerat antal asylsökande 2012–2016
Källa: Migrationsverket

Den 12 november 2015 införde Sverige tillfällig gränskontroll. Krav på fullständig ID-kontroll infördes den 21 november på färjerutter från Tyskland och Danmark, längre än 20 sjömil. Lagen om särskilda åtgärder vid allvarig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet (2015:1073), som antogs den 18 december, gav den svenska regeringen möjlighet att införa ID-kontroller. Lagen gäller i tre år från och med 21 december 2015. ID-kontroller på tåg, färja och bussar från Danmark med stöd av förordningen om vissa identitetskontroller vid allvarig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet (SFS 2015:1074) infördes 4 januari 2016 (Figur 1.2). Samma dag ställde SJ in sina fem avgångar från Köpenhamn och DSB ställde in Bornholmståget. SJ återupptog trafiken den 1 mars och DSB återupptog sin Bornholmstrafik den 15 mars 2016. Den 2 juni förlängdes den svenska gränskontrollen med sex månader till och med 11 november 2016. ID kontrollerna förlängdes den 9 juni till och med 3 november 2016.

² Utöver asylsökanden tillkommer ett okänt antal personer som använt Sverige som transitland med målet att söka asyl i ett annat land.



Figur 1.2 Gräns- och ID-kontroller i Öresundsområdet

Källa: Öresundsintitutet (2016b) Den gemensamma arbetsmarknaden i Öresund krymper. Konsekvenser av införandet av ID- och gränskontroller mellan Sverige och Danmark, del 2.

ID-kontrollen för resenärer från Danmark till Sverige utförs innan passagerarna stiger ombord på tåget eller färjan i Danmark. För Öresundståg på Öresundsbron utförs kontrollerna på Köpenhamns Flygplats Station. För SJ:s X2000 från Köpenhamn till Stockholm och DSB:s tåg till Bornholm (Ystad) utförs kontrollen på Köpenhamns Centralstation. För bussar som passerar gränsen utförs ID-kontrollen av bussbolagen vid ombordstigning. I Helsingör och på sträckan Rönne-Ystad kontrolleras passagerarna i samband med biljettkontrollen. Eftersom Öresundsbroskonsortiet är infrastrukturförvaltare och inte bedriver transportörverksamhet utförs ingen ID-kontroll av vägtrafiken på bron.

På tågstationen Hyllie, som är den första svenska stationen tågen anländer till från Danmark, utför polisen gränskontroll av samtliga passagerare ombord på tåget. Vägfordon som passerar Öresundsbron i riktning mot Sverige kontrolleras vid betalstationen. Resenärer med färjorna mellan Helsingör och Helsingborg gränskontrolleras vid landgång och ilandkörning i Helsingborg. I Skåne utförs också gränskontroller i Malmö och Trelleborg, dock inte i Ystad.

Trafikanalys har tidigare analyserat i vilken grad samhällsorganisationen³ haft möjlighet att hantera den ökade migrationsströmmen. Studien ger inte svar på hur ID-kontrollerna har påverkat resandeströmmarna under första halvåret 2016. Analysen har dock relevans här eftersom resultaten pekar på att transportsystemet genomgående lyckades hantera den uppkomna situationen väl avseende regional kollektivtrafik, nationell linjetrafik såväl som avseende internationell trafik. Detta innebär att systemet som helhet var relativt väl rustat när ID-kontrollerna infördes i januari och skulle kunna anpassas utan att medföra alltför stora störningar på exempelvis arbetspendling.

Intervjuerna pekade på att transportaktörer som bedriver gränsöverskridande trafik mellan Sverige, Danmark och Tyskland inte var förberedda på det ökande antalet asylsökande. I viss mån fanns kunskap om att asylsökanden var på väg till Sverige, men några särskilda förberedelser gjordes inte då osäkerheten ansågs vara alltför stor kring omfattning och tidpunkt. Omkring 15 000 till 16 000 personer pendlar idag mellan Sverige och Danmark med tåg eller

³ Trafikanalys (2016) Migration, invandring och framtida transportpolitik. Rapport 2016:14. Drygt 10 intervjuer har genomförts med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Sveriges kommuner och landsting (SKL), kollektivtrafikmyndigheter, bussföretag, Trafikverket, tågoperatörer, branschorganisationer inom buss, hamn- och sjötransport samt fackförbund inom transportområdet.

buss. I förhållande till pendlingen uppger operatörerna att antalet asylsökande inte var särskilt stort, utan gruppen asylsökande har beskrivits som en "större gruppresa". En tågoperatör uppgav att det som mest kom cirka 1 000 asylsökande under ett dygn. Detta innebär dock inga kapacitetsproblem då flertalet asylsökanden reste utanför högtrafik.

Färjehamnarna har i första hand märkt av det ökande antalet asylsökande vid terminalerna i Ystad, Trelleborg och i viss utsträckning i Malmö. Under hösten 2015 noterades en ökning av passagerarantalet och att gruppen asylsökanden utgjorde en stor del av ökningen. När de inre gränskontrollerna infördes minskade antalet asylsökanden. Som mest har det varit omkring 50 asylsökanden på en tur som tar 2 000 personer. Rederierna har inte fått ta del av några prognoser och var inte särskilt förberedda på ökningen. Eftersom antalet asylsökande som reste till Sverige med färja har varit begränsat har det inte påverkat färjeverksamheten mer än marginellt. Inga kapacitetsproblem har uppkommit och några extra fartyg eller fler avgångar har inte behövts sättas in.

I resterande del av rapporten analyseras med utgångspunkt från intervjuer, data och statistik hur person- och godstrafiken påverkats av de införda ID-kontrollerna.

2 Persontrafik

2.1 Arbetspendling över Öresund

Enligt Örestat pendlar ungefär 1 000 personer från Danmark till Sverige (Tabell 2.1). Huvuddelen av dem bor i Region Hovedstaden och har sin arbetsplats i sydvästra Skåne. Dessa borde därför rimligtvis ha pendlat över Öresundsbron, medan de knappt 150 personer som arbetar i nordvästra Skåne i något högre utsträckning använt färjeförbindelsen Helsingör-Helsingborg. Till de faktiska pendlarna kan läggas knappt 600 personer som bor i Danmark men som har en inkomst från Sverige.

Tabell 2.1 2 Antal pendlare och inkomstmottagare med bostadsort i Danmark, 2013.

FRÅN DANMARK TILL SVERIGE		PENDLARE		INKOMSTMOTTAGARE	
REGION		Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
REGION HOVEDSTADEN	Skåne SV	471	254	203	194
	Skåne SÖ	4	3	10	11
	Skåne NÖ	31	14	24	20
	Skåne NV	104	49	41	37
	Övriga Sverige	0	0	0	0
REGION SJÆLLAND	Skåne SV	54	15	13	9
	Skåne SÖ	1	0	1	0
	Skåne NÖ	2	1	1	1
	Skåne NV	11	2	2	3
	Övriga Sverige	0	0	0	0
SUMMA		678	338	295	275

Källa: Örestat:

<http://oresund.statistikbank.dk/statbank5a/SelectTable/omrade0.asp?SubjectCode=231&PLanguage=0&ShowNews=OFF>

Från Sverige till Danmark var pendlingsströmmen betydligt större, ungefär 15 500 personer (Tabell 2.3). Huvuddelen av pendlarna har sin arbetsplats i Region Hovedstaden. Huvuddelen av dessa är bosatta i sydvästra Skåne, ungefär en fjärdedel är bosatta i nordvästra Skåne. Även här kan läggas till de personer som har sin inkomst från Danmark, knappt 4 000.

Tabell 2.3 Antal pendlare och inkomstmottagare med bostadsort i Sverige, 2013.

FRÅN SVERIGE TILL DANMARK		PENDLARE		INKOMSTMOTTAGARE	
		Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
REGION HOVEDSTADEN	Skåne SV	6 553	4 481	1 252	1 056
	Skåne SÖ	246	163	44	37
	Skåne NÖ	147	67	38	27
	Skåne NV	1 294	976	320	292
	Övriga Sverige	0	0	0	0
REGION SJÆLLAND	Skåne SV	302	147	85	58
	Skåne SÖ	16	3	3	0
	Skåne NÖ	16	6	7	6
	Skåne NV	57	19	29	15
	Övriga Sverige	0	0	0	0
SUMMA		9 320	6 202	2 075	1 769

Källa: Örestat:

<http://oresund.statistikbank.dk/statbank5a/SelectTable/omrade0.asp?SubjectCode=231&PLanguage=0&ShowNews=OFF>

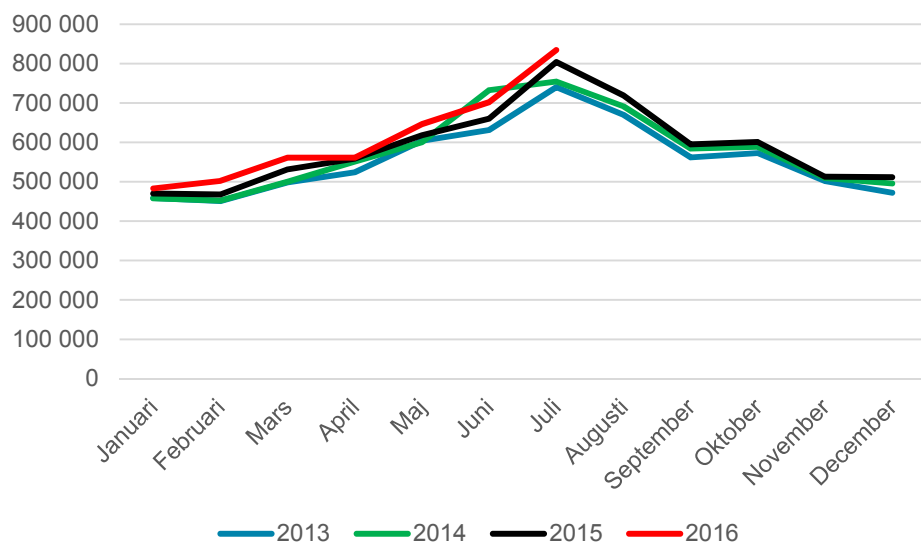
2.2 Passager över Öresund

Fordon över bron

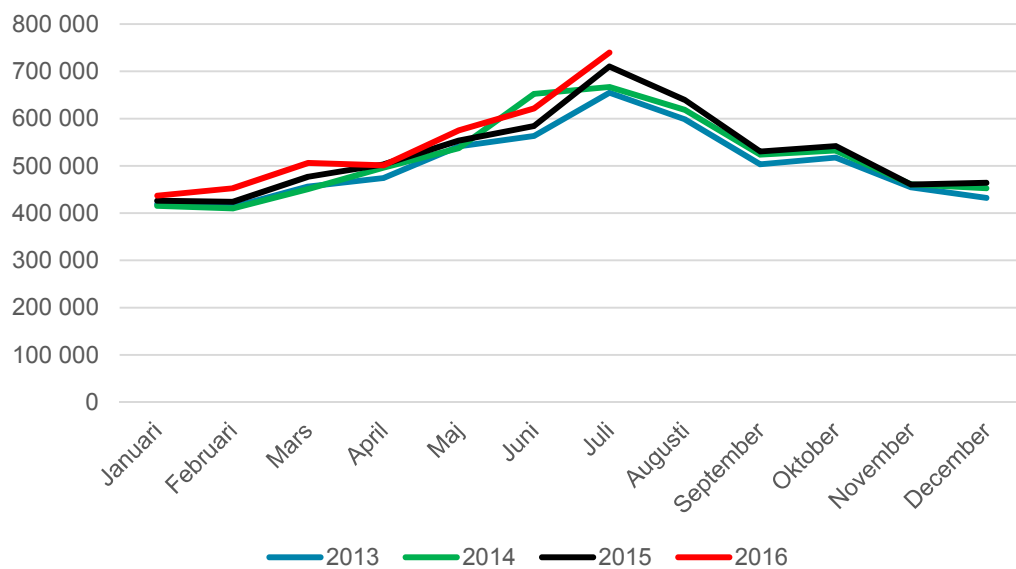
Lite drygt 6,3 miljoner personbilar passerade Öresundsbron 2015. Det motsvarar drygt 17 000 personbilar per dag.⁴ Inga större förändringar har skett av antal fordon (Figur 2.1-Figur 2.3) som passerar över Öresundsbron under 2016 jämfört med tidigare år. Trafiken fortsätter år efter år att öka. Lätta och tunga lastbilstransporter redovisas i Figur 3.4 och Figur 3.5.

⁴ <https://www.oresundsbron.com/sv/traffic-stats>

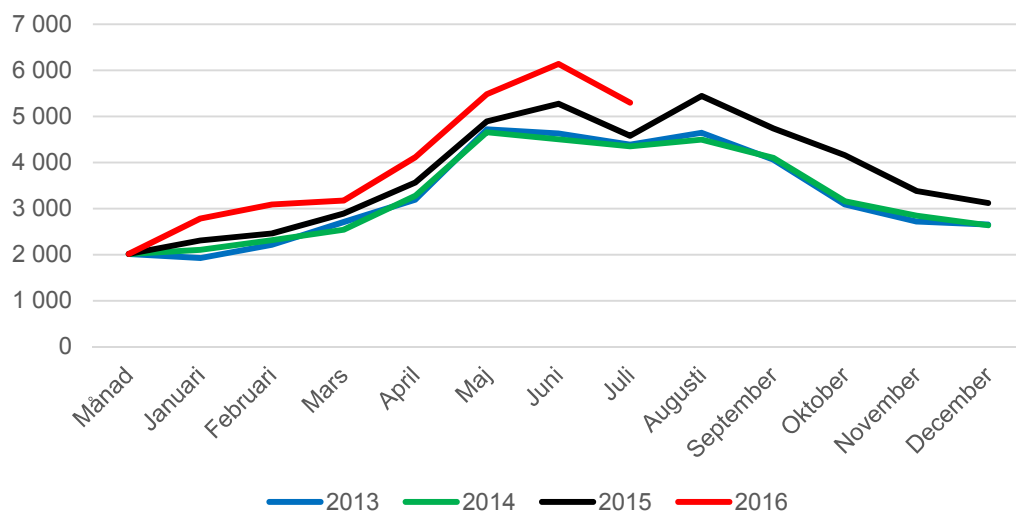
Antal resenärer över Öresundsbron uppgick 2011 till drygt 11 miljoner.
<http://www.orestat.se/da/analys/trafikken-over-oresund>



Figur 2.1 Totalt antal passager (väg) över Öresundsbron 2013–2016
 Källa: Öresundsbron. <https://www.oresundsbron.com/sv/traffic-stats>



Figur 2.2 Antal personbilspassager över Öresundsbron 2010–2016
 Källa: Öresundsbron. <https://www.oresundsbron.com/sv/traffic-stats>

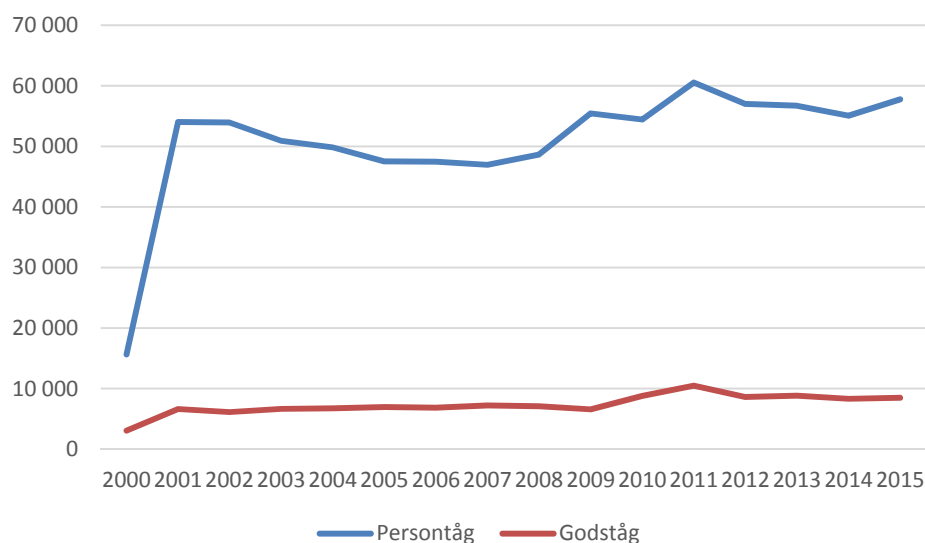


Figur 2.3 Antal busspassager över Öresundsbron 2010–2016

Anm: Antalet busspassager i juni 2014 var 13 885 stycken. Detta förklaras av ett mycket stort antal extrainsatta bussar i samband med den då pågående tågstrejken. För att inte detta ska störa jämförelsen har juni 2014 "justerats" genom att ta ett medelvärde av maj och juli månads trafik.

Källa: Öresundsbron. <https://www.oresundsbron.com/sv/traffic-stats>

Av antalet tågpassager (2001–2015) går det inte heller att se någon förändring av trafiken (Figur 2.4). För helåret 2016 finns ännu ingen tillgänglig statistik.



Figur 2.4 Antal tåg över Öresundsbron 2000–2015

Källa: Öresundsbron. <https://www.oresundsbron.com/sv/info/trafik-och-transportvolym-med-jarnvag-pa-oresundsbron>

Vi kan däremot observera att antal helt och inställda persontågsuppdrag under första kvartalet 2016 (Tabell 2.4) ökade kraftigt jämfört med samma period 2014 och 2015. Dagen då ID-kontrollerna infördes (4 januari 2016) ställdes SJ:s och DSB:s Sveriges samtliga avgångar in, tillsammans med vart femte Öresundståg. Detta kan ha en stor påverkan på pendlarna över bron i form av längre restider samt färre valmöjligheter.

Tabell 2.4 Planerade samt helt eller delvis inställda persontågsupplägg, till respektive från Sverige under första kvartalet 2014–2016

FRÅN SVERIGE	PLANERADE TÅGUPPDRAG	HELT INSTÄLLDA TÅGUPPDRAG	DELVIS INSTÄLLDA TÅGUPPDRAG
2014	6 700	35	364
2015	6 686	28	272
2016	7 329	186	1 506
TILL SVERIGE			
2014	6 730	65	349
2015	6 765	54	233
2016	7 254	313	1 287

Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverket, LUPP

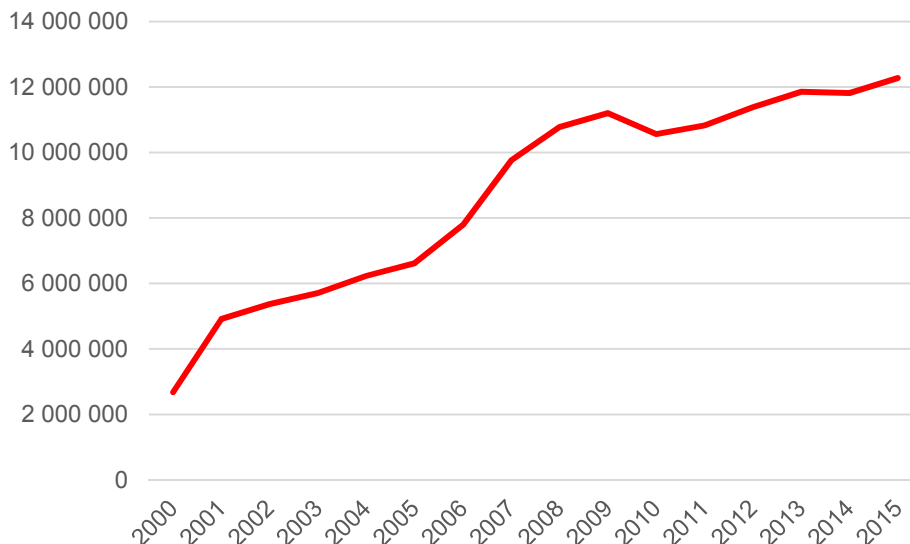
Tabell 2.5 Antal inställda och genomförda persontågsupplägg den 4 januari 2016

FRÅN SVERIGE	INSTÄLLDA	GENOMFÖRDA	SUMMA
DSB SVERIGE AB	3		3
SJ AB	5		5
ÖRESUNDSTÅG AB	19	60	79
SUMMA	27	60	87
TILL SVERIGE			
DSB SVERIGE AB	3		3
SJ AB	5		5
ÖRESUNDSTÅG AB	16	63	79
SUMMA	24	63	87

Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverket, LUPP

Resenärer

Över tid har antalet resor med tåg ökat och uppgick 2015 till drygt 12 miljoner per år (Figur 2.5). För 2016 finns ännu ingen tillgänglig statistik.



Figur 2.5 Antal resor med tåg över Öresundsbron 2000–2015

Källa: Öresundsbron. <https://www.oresundsbron.com/sv/info/trafik-och-transportvolym-med-jarnvag-pa-oresundsbron>

Kastrups flygplats har beräknat att andelen resenärer som anländer till flygplatsen med tåg minskat från 39 procent (januari–april 2015) till 27 procent samma period 2016. DSB uppger att antalet tågresenärer med Öresundståg minskat med 12 procent från januari till mars 2016 och med 15 procent första halvåret 2016 jämfört med samma period 2015. Även SJ uppger ett minskat antal resenärer, minus 40 procent.⁵

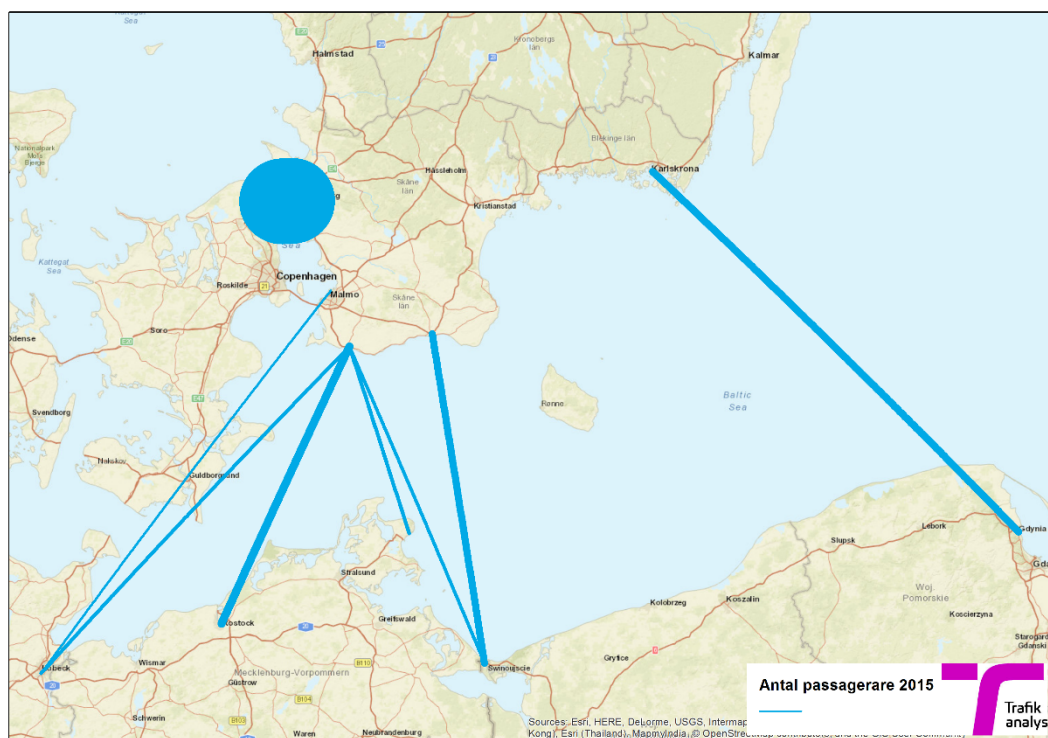
Öresundsbrokonsortiet uppger att företagstrafiken ökat med 7,4 procent i januari och februari 2016. Eftersom trafiken inte har ökat mer än under samma period 2015 går det inte att hävda en entydigt positiv effekt av de införda gräns- och ID-kontrollerna.

Enligt den officiella sjötrafikstatistiken uppgick antalet passagerare mellan Sverige och danska hamnar vid Öresund till drygt 3,8 miljoner 2015 (båda riktningarna). På rutter mellan Sverige och övriga danska hamnar var passagerarantalet knappt 1,3 miljoner (Figur 2.6).

Destinationer i Finland respektive Tyskland lockade drygt 4,4 respektive 1 miljon passagerare. Till övriga EU-länder uppgick passagerarantalet till knappt 2,6 miljoner.⁶

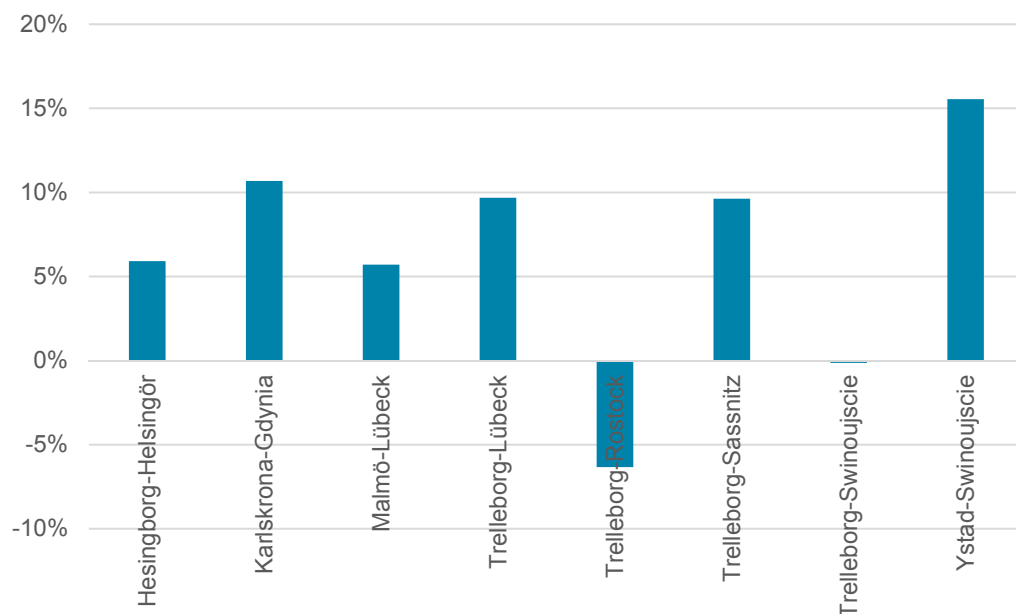
⁵ Öresundsinstitutet (2016b) Den gemensamma arbetsmarknaden i Öresund krymper. Konsekvenser av införandet av ID- och gränskontroller mellan Sverige och Danmark, del 2. Underlag till Trafikanalys. Handling # 6 i ärende Utr 2016/55.

⁶ Trafikanalys. Sjötrafik 2015. <http://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/>



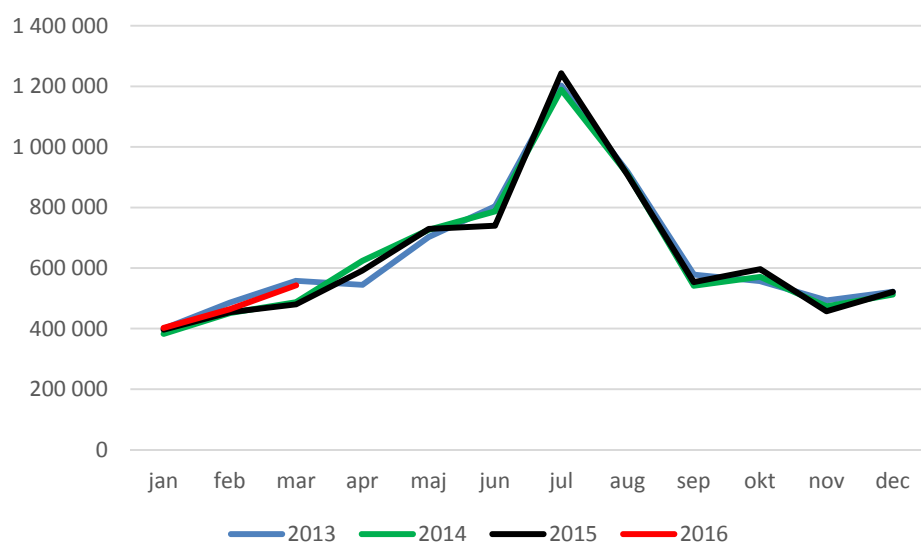
Figur 2.6 Fördelningen av antal passagerare till/från en hamn i södra Sverige 2015
Källa: Trafikanalys, Sjötrafik

Passagerartrafiken till och från skånska hamnar under första kvartalet 2016 har i de flesta fall haft en positiv utveckling jämfört med samma kvartal 2015 (Figur 2.7). Första kvartalet 2016 reste sammanlagt 1 976 000 personer till eller från en skånsk hamn. Drygt 71 procent av dem reste på rutten Helsingör–Helsingborg. Resterande relationer svarar för ungefär 5 procent vardera. Som ett exempel på den månadsvisa passagerartrafikens omfattning redovisas trafik mellan Helsingborg och Helsingør (Figur 2.8). I huvudsak ser mönstret under de tre första månaderna ut som tidigare år. Mönstret i övriga hamnrelationer med passagerartrafik till och från Skåne uppvisar liknande mönster.



Figur 2.7 Förändringen av antal passagerare till eller från en hamn i södra Sverige kvartal 1 2016 jämfört med kvartal 1 2015

Källa: Trafikanalys, Sjötrafik



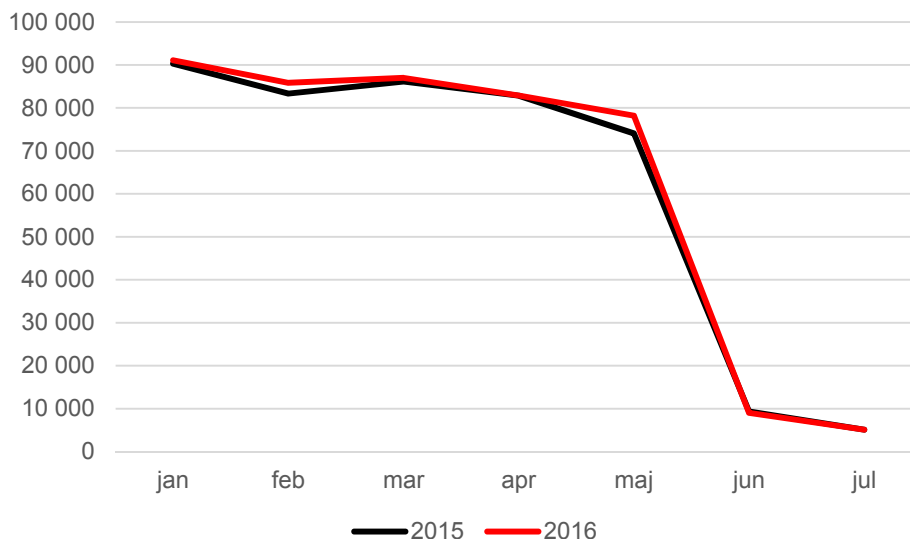
Figur 2.8 Antal färjepassagerare till eller från Helsingborg-Helsingör 2013–2016

Källa: Trafikanalys, Sjötrafik

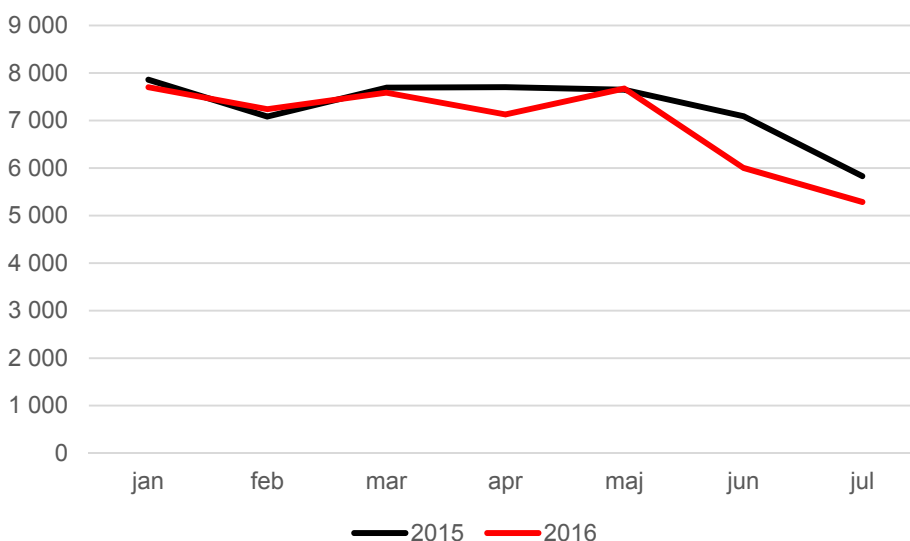
2.3 Sålda periodkort

Antalet sålda periodkort (Jojo Period) för resa med Skånetrafiken indikerar ingen större förändring mellan 2015 och 2016 (Figur 2.9). Under årets sju första månader ökade försäljningen med 1,9 procent jämfört med samma period 2015. Däremot kan det finnas viss

indikation till att ID-kontrollerna har påverkat försäljningen av antalet pendlarkort för resa över Öresund (Figur 2.10 och Figur 2.11). Periodkortsförsäljningen av ordinarie kort respektive studentkort minskade med 4,4 respektive 6,6 procent under perioden januari–juli 2016 jämfört med samma period 2015. I ett försök att minska en förväntad minskning av försäljningen erbjöd Skånetrafiken från början sina kunder öppet köp. Därefter infördes en kompensation på 500 kr till dem med pendlarmånadskort över Öresund. Det har 74 procent av alla pendlare dragit nytta av.⁷

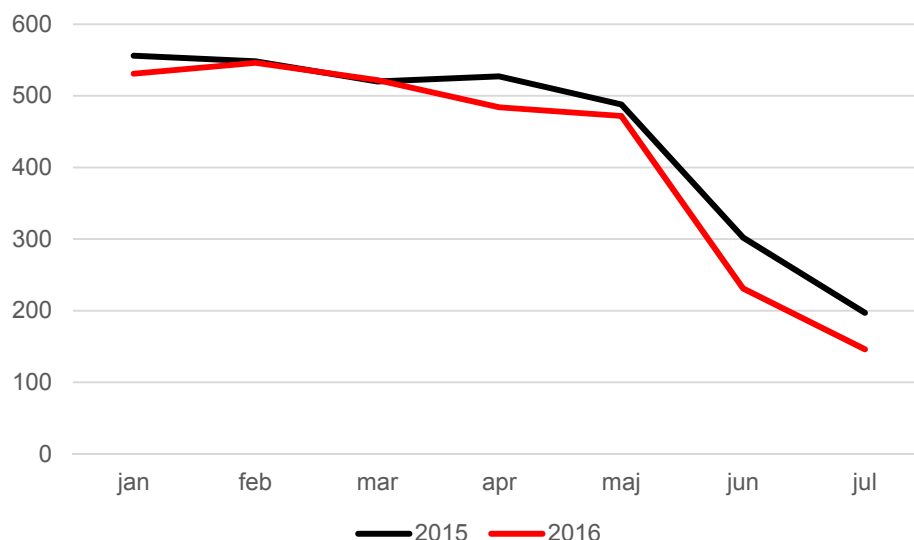


Figur 2.9 Antal försålda periodkort i Skånetrafiken 2015–2016
Källa: Skånetrafiken



Figur 2.10 Antal försålda periodkort (Jojo Period Öresund) första halvåret 2015–2016
Källa: Skånetrafiken

⁷ Öresundsinstitutet (2016b) Den gemensamma arbetsmarknaden i Öresund krymper. Konsekvenser av införandet av ID- och gränskontroller mellan Sverige och Danmark, del 2.



Figur 2.11 Antal försålda periodkort (Jojo Student Öresund) första halvåret 2015–2016
Källa: Skånetrafiken

2.4 Störningar i passagerartrafiken

I korthet har tågresenärerna mellan Danmark och Sverige påverkats genom att alla som ska till Sverige med tåg först måste ta sig till Kastrup för att där passera genom ID-kontrollen. Omläggningen av trafiken via Kastrup har resulterat i mindre effektiva trafikupplägg. Tidigare 10-minuterstrafik i högtrafik har reducerats till 20-minuterstrafik. Upplägget innebär att det uppstår brist på vagnar, man tvingas därför köra kortare tåg än önskat. Uppehållet på Hyllie innebär att restiden förlängs med ca 10 minuter. För att undvika att förseningar fortplantar sig i den svenska tågtrafiken har man lagt in en säkerhetsmarginal i tidtabellen för tåg som sedan ska fortsätta från Malmö C. Tågresenärerna påverkas i genomsnitt av en halvtimmes längre restid än normalt.⁸

- Det lades in tre extra minuter i färdplanen från Köpenhamns Centralstation till Kastrups Flygplats. Under perioden 4 januari – 27 juni 2016 innebar det att tåget stod stilla utanför flygplatsen och väntade på att kunna köra in på perrongen. Den 27 juni ändrades detta så att tåget istället avgår tre minuter senare från Centralstationen.
- Tåget från Köpenhamns Centralstation ankommer till Kastrup på spår 2. Passagerare ska för att ta sig till Sverige gå genom ankomsthallen till spår 1 och passera ID-kontrollen. Tid mellan ankomst och avgång med nästa tåg är 9 minuter. Om man inte hinner med detta tåg avgår nästa om ytterligare 20 minuter.
- Den första stationen i Sverige är Hyllie. Där gör tåget ett uppehåll på 10 minuter för gränskontroll ombord. Även i de fall kontrollen genomförs på kortare tid väntar tåget 10 minuter. På Malmö C står tåget still knappt en kvart i väntan på avgång till andra

⁸ Öresundsinstitutet (2016a) Ny vardag för pendlarna över Öresund. Konsekvenser av införandet av ID-kontroller mellan Danmark och Sverige, del 1. Öresundsinstitutet (2016b) Den gemensamma arbetsmarknaden i Öresund krymper. Konsekvenser av införandet av ID- och gränskontroller mellan Sverige och Danmark, del 2.

destinationer i resten av Sverige. Den totala förlängningen mellan ankomst till Hyllie och avgång från Malmö C blir som längst 21 minuter.

Det vill säga, dessa kontroller innebär i bästa fall att en resenär från Köpenhamn C till Hyllie, får en förlängd restid med 12 minuter. Enligt Skånetrafikens reseplanerare bör man dock räkna med 32 minuter extra för denna resa. En resenär som istället kliver av på Malmö C kan klara det med 21 minuter extra restid, enligt reseplaneraren med 41 minuter extra. Färdplansförändringen den 27 juni innebär en justering nedåt med 3 minuter.

Restiderna innan kontrollerna infördes mellan Köpenhamns C och Malmö C var 34 minuter.

Till dessa ökade restider, enligt tidtabell, bör även en ökad restid till följd av förseningar fogas. Öresundstågens punktlighet mellan Danmark och Sverige har under 2016 (januari–juni) varit 85,1 procent. I andra riktningen var punktligheten 87,5 procent under samma period.⁹ Detta kan jämföras med den officiella punktlighetsstatistiken för Sverige som uppgick till 89,7 procent. I genomsnitt ankom kortdistanståg (93,7%), medeldistanståg (87,3 %) och långdistanståg (76,6%) i tid till slutstation. För första halvåret 2016 var punktligheten i genomsnitt för hela riket (90,2%), för kortdistanstågen (93,9%), medeldistanståg (88,2%) och långdistanstågen (77,4 %).¹⁰

Den förändrade trafikeringen (Tabell 2.4 och Tabell 2.5) med Öresundstågen minskar kapaciteten på Kastrup. Det har därför inte varit möjligt att bibehålla 10-minutersdrift under rusningstid. Det innebär att den genomsnittliga väntetiden har ökat från 5 till 10 minuter under rusningstid för resenärer som inte anpassat sig exakt till de nya tågtiderna.

Från Sverige till Danmark kör Öresundstågen nästan som vanligt, dock med 20-minuters intervall i rusningstid. Om tågen är mer än 6–10 minuter försenade stannar inte dessa tåg på Kastrup längre. Passagerare som skulle till Kastrup får då istället kliva av vid nästa station, Tårnby, och ta tåg tillbaka. Det innebär en förlängd restid med ca 15–35 minuter. Ungefär 1,4 procent av tågen råkar ut för sådana förseningar och har därför inte angjort Kastrup.

För X2000 innebär kontrollerna att restiden mellan Köpenhamns C och Malmö C förlängs med 25 minuter. Resenärer ombeds dock infinna sig 30 minuter före avgång vilket innebär en förlängd restid med 55 minuter. Antal dagliga avgångar har minskats från fem till tre.

Påverkan på övriga trafikslag har varit relativt liten. ID-kontrollerna vid påstigning på färjorna och bussarna har ibland inneburit att det uppstått några minuters förseningar, men tidtabellerna har inte förändrats nämnvärt till följd av den införda kontrollerna.

⁹ Öresundsinstitutet (2016b) Den gemensamma arbetsmarknaden i Öresund krymper. Konsekvenser av införandet av ID- och gränskontroller mellan Sverige och Danmark, del 2.

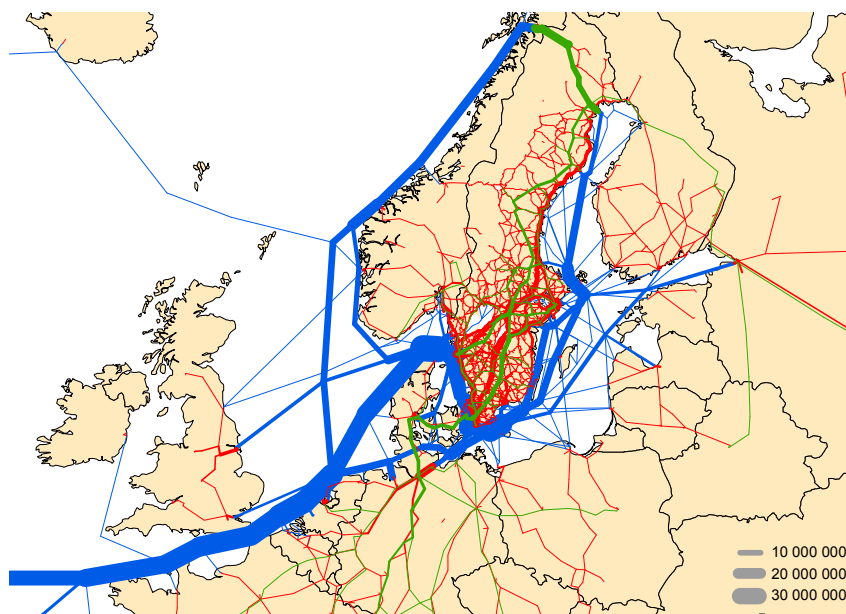
¹⁰ Trafikanalys, Punktlighet på järnväg.

3 Transporter av gods över nationsgräns

Denna del av rapporten innehåller dels en analys av hur godsflöden utvecklats efter införandet av ID-kontrollerna, dels analys av hur godsflöden skulle kunna påverkas vid en omfattande störning på Öresundsbron som ett sätt att undersöka transportsystemets robusthet.

3.1 Svensk utrikeshandel

Den svenska utrikeshandeln (import och export) uppgår till ungefär 200 miljoner ton och till ett värde av drygt 2 100 miljarder kronor. De varugrupper Sverige handlar mest med, i ekonomiska termer, på den internationella marknaden är produkter kopplade till traditionellt starka industribranscher såsom maskiner, apparater och transportmedel (import 371 miljarder och export 427 miljarder kronor). I termer av vikt dominerades godsflödena av varor från skogs-, trävaru- och pappersindustrin (import 13 miljoner ton och export 22,3 miljoner ton), järnmalm och stål (import 5,7 miljoner ton och export 27 miljoner ton), råolja, oljeprodukter och kol (import 33,5 miljoner ton och export 15,7 miljoner ton) samt högförädlade varor och kemikalier (import 15,3 miljoner ton och export 12,1 miljoner ton).¹¹ Listan på de största import- och exportländerna har varit relativt stabil under lång tid och utgörs främst av grannländerna i Norden och länder i norra Europa (Figur 3.1).



Figur 3.1 Totala flöden i ton på sjö, järnväg och väg enligt Samgodsmodellen. Flöden över 100 000 ton per år. Blå = sjöfart, röd = väg och grön = järnväg.

Källa: Egen bearbetning av resultat från Samgods 1.0

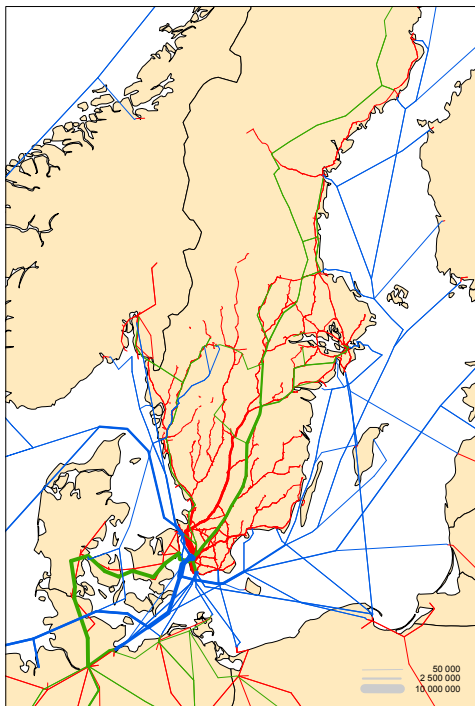
¹¹ Trafikanalys rapport 2014:18 Internationella godstransportflöden i Sverige och omvärlden.

Det trafikslag som dominerar varierar beroende på vilket varuslag som ska transporteras och över vilket avstånd. För ett land som Sverige, som till stor del är omgivet av vatten, dominerar sjöfart långväga utrikes godsflöden medan vägtransporter är vanligast för inrikes och för kortare internationella transporter.

Göteborg, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Stockholm och Luleå är de svenska hamnar som har störst godsutbyte med utlandet när det gäller gods över kaj. Göteborg hör dessutom till de 20 största hamnarna i Europa mätt i ton hanterat gods per år. Göteborg är i särklass störst när det gäller hanteringen av olja, med 12 miljoner lossade ton från utlandet 2012. Malmö är näst störst med 2 miljoner lossade ton olja och resterande del av den svenska oljeimporten, drygt 4 miljoner ton, är utspridd över ett drygt tjugotal hamnar längs Sveriges kuster.

De vägförbindelser som är viktiga för godstransporter till och från Sverige är Öresundsbron till Danmark, som också är en viktig transportled mot kontinenten, Svinesundsbron (E6), E18 vid Töcksfors och E10 vid Riksgränsen för transporter till Norge samt E4 vid Haparanda-Tornio för transporter till Finland. Öresundsbron är också en viktig järnvägsförbindelse för gods till och från Danmark, Tyskland och övriga kontinenten. Järnvägsfärjor går mellan Trelleborg och Sassnitz i Tyskland. Till Norge kan tåg gå på den s.k. Norge-Vänerbanan som går från Göteborg via Trollhättan och korsar gränsen vid Kornsjö, samt på Värmlandsbanan som korsar gränsen vid Charlottenberg. Dessutom går Malmbanan mellan Kiruna och Narvik i Norge, en viktig led för frakt av järnmalm.

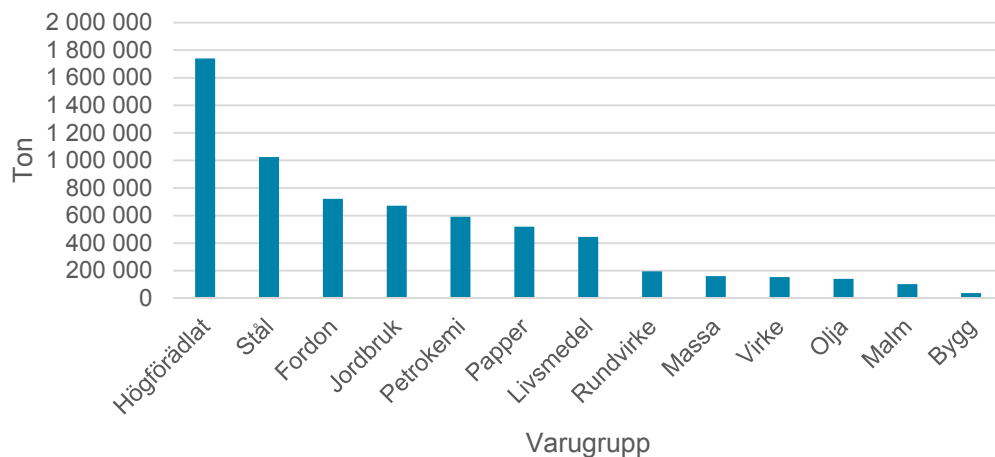
Öresundsregionen har stor betydelse för godstrafiken genom Skåne (exkl. interna godstransporter i Skåne) (Figur 3.2) med stora flöden som transporteras över Öresundsbron, liksom på färjor och fraktfartyg genom de skånska hamnarna.



Figur 3.2 Godsflöden (ton) genom Skåne. Rött = vägtrafik, blått = sjöfart, grönt = järnväg.
Källa: Egen bearbetning av Samgods 1.1.

Järnvägstransporter över Öresundsbron

Enligt en mycket grov uppskattning baserat på en skattning med modellverktyget Samgods transporteras varje år ungefär 6,5 miljoner ton gods över Öresundsbron till och från Sverige med järnväg. Denna godsmängd kan grovt delas in i ett antal större varugrupper (Figur 3.3). Högförädlad gods, stål, fordon och jordbruksprodukter svarar tillsammans för mer än 60 procent av det transporterade godset över Öresundsbron.



Figur 3.3 Transporter av gods över Öresundsbron med järnväg.
Källa: Egen bearbetning av resultat från Samgods 1.0

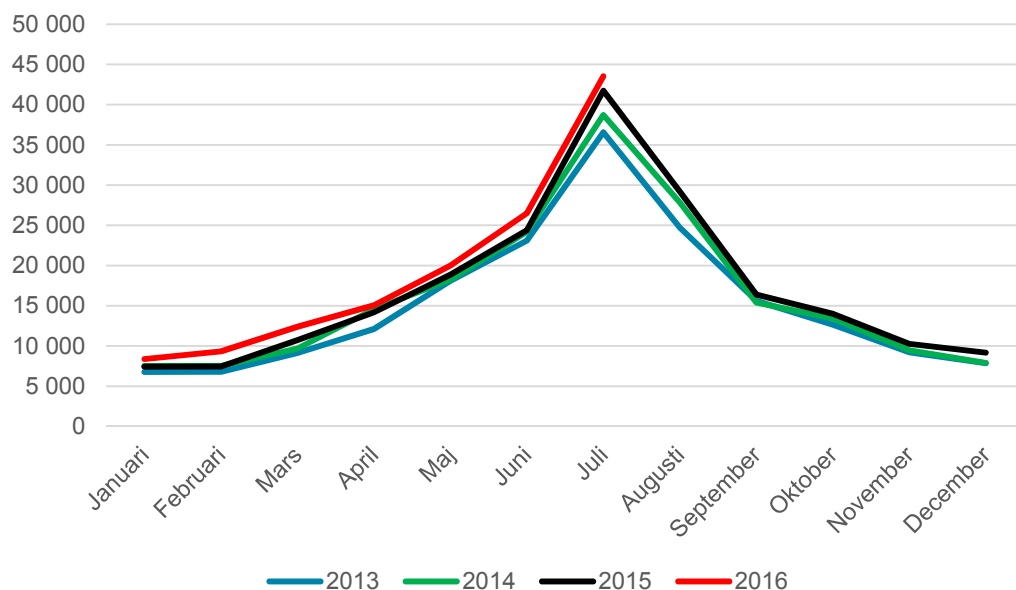
Enligt Öresundsbron passerar varje månad ungefär 40 000 lastbilar bron.¹² På deras hemsida redovisas också en uppgift om att det kördes ungefär 9 700 godståg över bron 2011.¹³ Enligt tågplan 2014 planerades 11 600 tåglägen för godstågen. Givet att antalet godståg som ställs in i regel är 20–25 procent är nivån rimligen runt 10 000 godståg per år (Figur 2.4). Motsvarande antal tåglägen för persontågen var enligt tågplanen drygt 58 000 stycken.

Lastbilstransporter över Öresundsbron och med färja till kontinenten

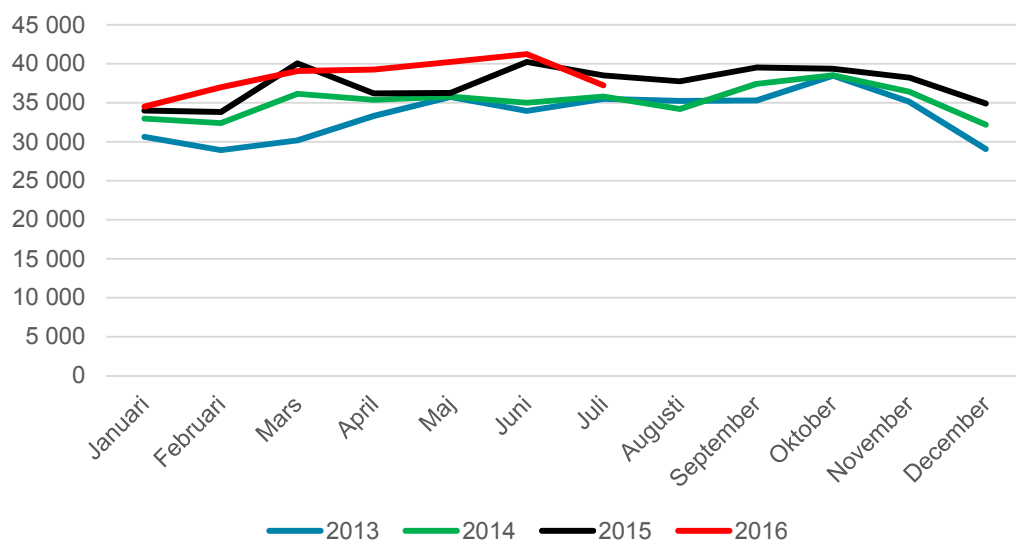
Enligt statistik från Öresundsbrons webbsida så har total 6,9 miljoner fordon passerat bron i båda riktningarna år 2014. Av dessa var ca 422 000 lastbilar vilket betyder att det i genomsnitt passerar 1 150 lastbilar på bron varje dag (Figur 3.4 och Figur 3.5).

¹² <https://www.oresundsbron.com/sv/traffic-stats>

¹³ <http://www.orestat.se/da/analys/trafikken-over-oresund>

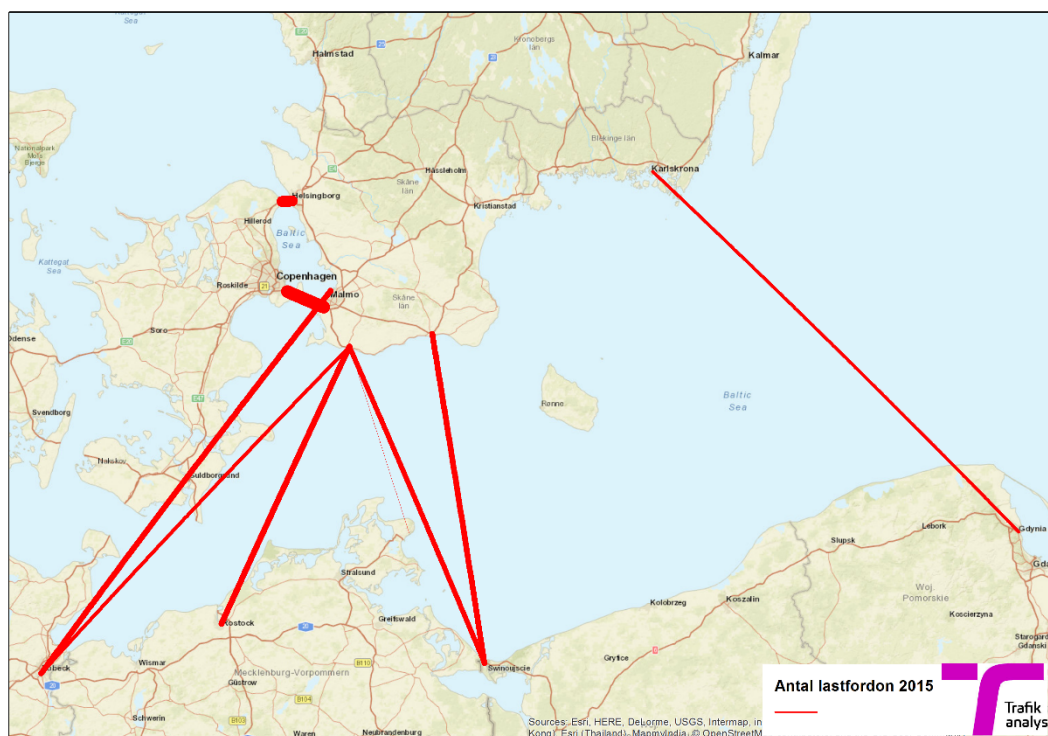


Figur 3.4 Antal lätta lastbilspassager över Öresundsbron 2010–2016
 Källa: Öresundsbron. <https://www.oresundsbron.com/sv/traffic-stats>



Figur 3.5 Antal tunga lastbilspassager över Öresundsbron 2010–2016
 Källa: Öresundsbron. <https://www.oresundsbron.com/sv/traffic-stats>

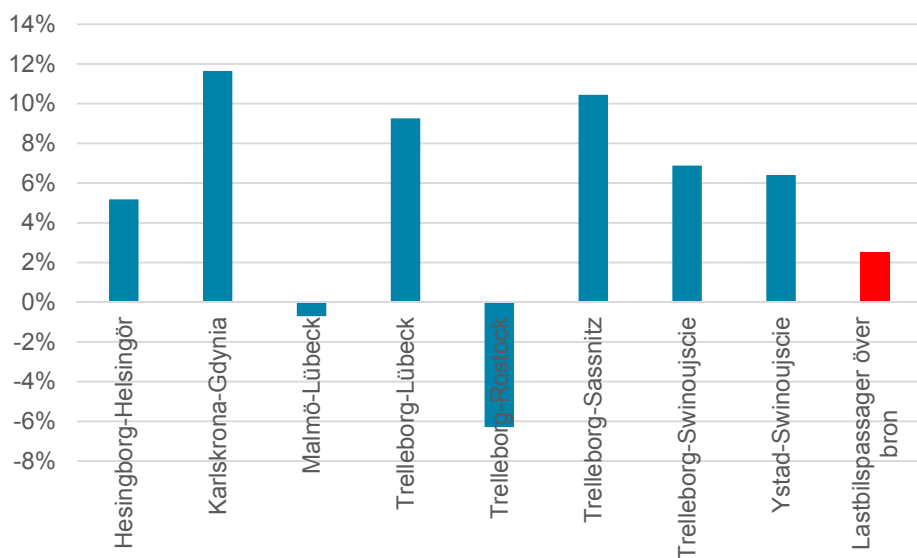
Alternativet till bron vid godstransporter till eller från Sverige är att använda färjetrafiken mellan svenska hamnar och hamnar i Danmark, Tyskland och Polen. Varje år transporteras cirka 1,6 miljoner lastbilar med färjor mellan Sverige och Danmark, Tyskland Polen (Figur 3.6). Detta betyder att i genomsnitt använder ca 4 300 lastbilar färjorna vid trafik mellan Sverige och de ovannämnda länderna.



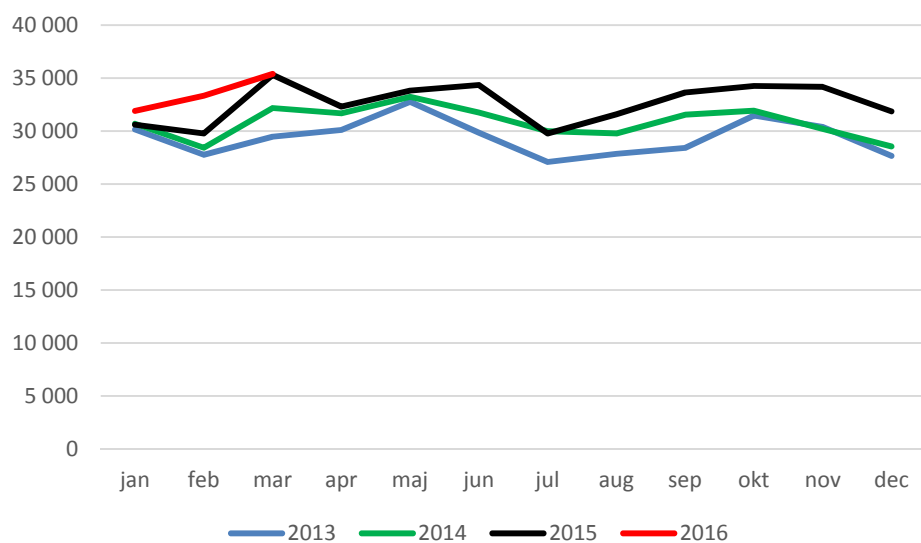
Figur 3.6 Fördelningen av antal lastfordonspassager till och från en hamn södra Sverige, respektive över Öresundsbron 2015

Källa: Trafikanalys, Sjötrafik och Lastbilsundersökningen

Antal lastbilar som transporteras på färja till/från en sydsvensk hamn har, med två undantag, haft en positiv utveckling första kvartalet 2016 jämfört med samma period 2015 (Figur 3.7). Sammanlagt har drygt 350 000 lastfordon transporterats under första kvartalet 2016. Utvecklingen under årets tre första månader 2016 på sträckan Helsingborg–Helsingör visar ingen avmattning jämfört med tidigare år (Figur 3.8). Liknande mönster syns i stort sett för övriga hamnrelationer. Någon avmattning av godsflödena med sjöfart eller med lastbil till följd av de genomförda ID-kontrollerna kan inte observeras.



Figur 3.7 Utvecklingen av antal lastbilar som transporteras till eller från en hamn i södra Sverige, samt lastbilspassager över Öresundsbron kvartal 1 2016 jämfört med kvartal 1 2015
Källa: Trafikanalys



Figur 3.8 Antal lastbilar som transporteras på färja mellan Helsingborg och Helsingör 2013–2016
Källa: Trafikanalys

3.2 Scenario – stängning av Öresundsbron¹⁴

I detta kapitel görs analyser av hur robust transportsystemet är för en omfattande störning, såsom en rigorös ID-kontroll. Detta analyseras i form av en stängning för all trafik över Öresundsbron.

Undersökningarna om tunga lastbilars transporter, som genomförs i respektive EU-land, indikerar att av den totala godsmängden som transporterades med tunga lastbilar år 2014 från Sverige till utlandet eller från utlandet till Sverige, utgjorde Jordbruksprodukter, 13 procent, Livsmedel 9 procent och samlastad gods 15 procent (Tabell 3.1).

Tabell 3.1 Andel av den totala godsmängden som transporteras utrikes till eller från andra länder

	Andel av den totala godsmängden som transporteras utrikes till eller från andra länder
<i>Jordbruksprodukter</i>	13 %
<i>Livsmedel</i>	9 %
<i>Trä och varor av trä massa, papper och pappersvaror</i>	15 %
<i>Kemikalier och kemiska produkter</i>	8 %
<i>Andra icke-metalliska mineraliska produkter</i>	7 %
<i>Metaller; metallvaror, utom maskiner och apparater</i>	7 %
<i>Samlastat gods</i>	15 %

Källa: Trafikanalys, Utländska lastbilstransporter

Transporterna till Norge och Finland samt de baltiska staterna påverkas inte av störningar på Öresundsbron eller färjetrafiken mellan Sverige och Tyskland, Danmark samt Polen. Om vi väljer att ta bort dessa länder så utgör godsmängden som transporternas till övriga länder på kontinenten år 2014 ca 53 procent av den totala godsmängden som transporterades utrikes till och från Sverige med tunga lastbilar. Fördelat på varuslag så utgör livsmedelstransporterna 10 % (Tabell 3.2).

¹⁴ Denna del av rapporten genomfördes i under förra året och använder huvudsakligen data från 2014. Resultaten är dock fortfarande aktuella.

Tabell 3.2 Andel av den totala godsmängden som transporteras utrikes till länder som påverkas av störningar

	Andel av den totala godsmängden som transporteras utrikes till länder som påverkas av störningar
<i>Jordbruksprodukter</i>	9 %
<i>Livsmedel</i>	10 %
<i>Trä och varor av trä massa, papper och pappersvaror</i>	16 %
<i>Kemikalier och kemiska produkter</i>	8 %
<i>Andra icke-metalliska mineraliska produkter</i>	6 %
<i>Metaller; metallvaror, utom maskiner och apparater</i>	9 %
<i>Samlastat gods</i>	17 %

Källa: Trafikanalys, Utländska lastbilstransporter

Den genomsnittliga godsmängden per transport till dessa länder uppgick till ca 17 ton. Under antagandet att andelen lastbilstransporter med last uppgår till 90 % av det totala antalet lastbilar som passerar bron, uppgår den totala transporterade godsmängden över bron till cirka 17 700 ton per dag (6,5 miljoner ton årligen). Av detta utgör 1 800 ton livsmedel som dagligen transporteras över bron med tunga lastbilar oavsett riktning (660 000 ton årligen).

De tunga lastbilar som använder färjetrafiken vid transporter från och till Sverige transporterar ca 71 000 ton gods per dag (26 miljoner ton årligen), varav 7 300 ton livsmedel transporteras dagligen (2,7 miljoner ton årligen). Detta stämmer ganska väl överens med statistik om utrikeshandel för livsmedel.

Om Öresundsbron stängs betyder det att ca 1 000 lastbilstransporter med last måste dirigeras om till andra rutter. Vilka i detta fall i första hand skulle bli färjorna från och till Tyskland och Danmark plus järnvägstransporterna som redovisades ovan.

En uppskattning av omfattningen av färjetrafiken ges genom att studera aktuella tidtabeller för avgångar mellan Sverige och kontinenten. Mellan Helsingborg och Helsingör trafikerar Scandlines knappt 70 avgångar per riktning (125 avgångar per dag)¹⁵. Trelleborg–Sassnitz trafikerar av Stena Line med en avgång per dag i vardera riktningen, Trelleborg–Rostock trafikerar med 3 eller 4 avgångar per dag och riktning. Karlskrona–Gdynia, respektive Varberg–Grenå trafikerar ungefär 2 gånger per dag och riktning. Göteborg–Fredrikshamn trafikerar 6–8 gånger per dag och riktning. Göteborg–Kiel 1 färja per dag och riktning.¹⁶ TT-line trafikerar Trelleborg–Travemünde (Lübeck), Trelleborg–Rostock 4 gånger per dag och riktning, Trelleborg–Świnoujście trafikerar 2 gånger per dag och riktning.¹⁷ Nordölink (Finnlines) trafikerar Malmö–Travemünde med ungefär 3 avgångar per dag och riktning.¹⁸

Idag sker knappt 4 000 lastbilstransporter på dessa relationer. Dessa färjerutter torde kunna expandera vid behov och därmed bära de transporter av gods som idag körs över bron, åtminstone i ett temporärt perspektiv.

¹⁵ <http://www.scandlines-freight.com/en/frachttarife/tarife-und-fahrplane/helsingor-helsingborg.aspx>

¹⁶ <http://www.stenalinefreight.com/timetables/scandinavia>

¹⁷ <https://www.ttline.com/sv/passagerare/resa-till-polen/linjer-och-tidtabell/tidtabell/>

¹⁸ http://www.finnlines.com/frakt/tidtabeller_och_hamnar/veckotidtabeller

4 Slutsatser

Pendlingen över Öresund sker idag huvudsakligen mellan Malmö–Köpenhamn, en stor del också via Helsingborg–Helsingör. Tillgängliga data i officiell statistik och andra källor, huvudsakligen avseende första kvartalet 2016, uppvisar efter införandet av ID-kontroller vissa förändringar i resandemängder, fördelning mellan trafikslag och köp av pendlarkort. Den största effekten har dock inträffat för tågresenärer över Öresundsbron som påverkats genom längre restider och av ökade restidsvariationer till följd av att ID-kontrollerna orsakat förseningar och omläggning. Övriga trafikslag har klarat sig utan större påfrestningar.

Slutsatsen blir att den kortsiktiga effekten på resmönstren inte varit allt för omfattande, trots längre restider och ökad restidsvariation. Det kan ha sin förklaring i att människor gör uppoffringar i sin vardag med förhoppning om att störningen endast ska vara temporär. De långsiktiga effekterna av en längre tids ID-kontroller som mer permanent orsakar störningar i det dagliga resandet är ännu okända. Men om restidsförlängningar kvarstår kan det inte uteslutas att det kan bli verklighet med en ökad benägenhet att söka nytt jobb, eller att en migration över sundet blir aktuell för att komma närmare sin arbetsplats. Ökad bilpendling i stället för tågpendling förefaller sannolik.

Den svenska utrikeshandeln (import och export) uppgår till ungefär 200 miljoner ton och till ett värde av drygt 2 100 miljarder kronor. Det trafikslag som dominerar varierar beroende på vilket varuslag som ska transporteras och över vilket avstånd. För ett land som Sverige, som till stor del är omgivet av vatten, dominerar sjöfart långväga utrikes godsflöden medan vägtransporter är vanligast för inrikes och för kortare internationella transporter.

Transporter av gods på järnväg över bron består huvudsakligen av högvärdiga varor, stål, fordons- och jordbruksprodukter. Ungefär 3,3 miljoner ton livsmedel¹⁹ transporteras över Öresundsbron alternativt med lastbil på färja till eller från kontinenten, och ungefär lika stor mängd jordbruksprodukter. Givet en uppskattning av fördelningen av antal lastbilar på färjor respektive Öresundsbron samt genomsnittlig transporterad vikt för per transport är fördelningen av livsmedel och jordbruksprodukter ungefär 700 000 ton vardera över Öresundsbron och resterande på färja.

Tillgängliga data i officiell statistik och andra källor uppvisar efter införandet av ID-kontroller inga förändringar i flödet av godstransporter.

I ett scenario av ännu kraftigare störningar där Öresundsbron stängs bedöms inte heller detta få betydande effekter på svensk varuförsörjning. Detta främst genom att färjornas kapacitet i området bedöms som tillräcklig för att överta trafiken från Öresundsbron. För arbetspendlingen, liksom för övrig passagerartrafik över sundet, skulle dock en stängning innebära ett stort avbräck. Även här kan viss trafik överflyttas till färja, men det handlar om betydande mängder av resande och potentialen i form av t.ex. momentan tillgång på passagerarfartyg är begränsad. Ett sådant scenario skulle också medföra betydligt längre restider än idag (en grov uppskattning är 1 h jämfört med 20 minuter på sträckan Malmö–Köpenhamn), vilket skulle innebära en betydande tillgänglighetsförsämring.

¹⁹ Andelen av godsmängden som är livsmedel av lastbilstransporterna till/från Sverige uppgår till ungefär 10 procent.

5 Något om statistiken och andra källor

För redovisningen har använts den officiella statistiken (och bearbetningar från grunddata) så långt det har varit möjligt, dvs. statistik från lastbilsundersökningen och sjötrafikstatistiken. Även utrikeshandelsstatistik från SCB har använts. Till detta har använts skattade uppgifter i modellverket Samgods version 1.0, som i sin tur bygger på bearbetade data från Varuflödesundersökningen för att uppskatta hur mycket gods uppdelat per varugrupp som transporterats på järnväg eftersom det inte finns någon officiell statistik om detaljerade flöden på järnväg.

För uppgifter om resande och fordon över Öresundsbron har använts uppgifter från Öresundsbron samt Örestat. Tidtabellsinformation på färjelinjer som transporterar lastbilar har hämtats från diverse websidor.

Jämförelsen mellan Lastbilsundersökningarna, som är urvalsundersökningar behäftade med stora osäkerheter, speciellt när det gäller utrikestransporter, statistik från Sjötrafiken samt flödesuppgifter från Öresundsbron visar att Lastbilsundersökningarna underskattar det totala antalet lastbilstransporter. Detta även om vi tar höjd för transitttransporter genom Sverige, som skattas till ca 500 transporter per dag. Dock påverkas inte jämförelser mellan åren eller inbördes förhållanden mellan olika varugrupper eller den genomsnittliga godsmängden per transport, vilket i jämförelse med andra källor visar sig stämma väl.

6 Uppdragstext

Uppdrag till länsstyrelserna, Migrationsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Socialstyrelsen och Trafikanalys att utvärdera effekterna av tillämpningen av förordningen om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet

Regeringen uppdrar åt länsstyrelserna, Migrationsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Socialstyrelsen och Trafikanalys att var och en inom sitt verksamhetsområde utvärdera effekterna av tillämpningen av förordningen (2015:1074) om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet, som har meddelats med stöd av lagen (2015:1073) om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.

I detta sammanhang uppdras länsstyrelserna att särskilt utvärdera hur de införda id-kontrollernas effekter på migrationsinströmningen har påverkat den generella tillgången till skolplatser och kvaliteten i skolan (inkl. förskola och SFI) samt den generella tillgången till överförmyndarverksamhet. Länsstyrelserna ska samråda med kommunerna och Socialstyrelsen. Länsstyrelsen i Jönköpings län uppdras att samordna länsstyrelsernas arbete samt att lämna in en samlad redovisning för alla länsstyrelser.

Länsstyrelsen i Skåne län uppdras att i samråd med Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser och Trafikanalys att särskilt utvärdera hur de införda id-kontrollerna har påverkat arbetstillfällen, handel och turism i länet samt restider i Öresundsregionen. Länsstyrelsen ska också efterfråga och redovisa synpunkter från Malmö stad, Region Skåne och Öresundsinstitutet.

Migrationsverket uppdras att särskilt utvärdera hur de införda id-kontrollernas effekter på migrationsinströmningen har påverkat

handläggnings- och vistelsetider för asylsökande och kvalitet i asylansökningsprocessen (från ansökan till beslut om uppehållstillstånd eller avslag), tillgången på boendeplatser för asylsökande samt möjligheten att effektivt verkställa beslut om av- och utvisning. Myndigheten ska också bistå Polismyndigheten med uppgifter om huruvida personer som ansöker om asyl i Sverige har genomgått vederbörlig kontroll i övriga Schengenstater vid dessas yttre gräns och inom territoriet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap uppdras att baserat på den information som myndigheten sammanställt sedan hösten 2015 göra en övergripande bedömning av hur de införda id-kontrollernas effekter på migrationsinströmningen har påverkat samhällsviktig verksamhet.

Polismyndigheten uppdras att särskilt utvärdera hur de införda id-kontrollernas effekter på migrationsinströmningen har påverkat Polismyndighetens möjligheter att hantera sina uppgifter gällande ordningsstörningar och brottsbekämpning samt effekterna på kapaciteten för verkställighet av beslut om av- och utvisning. Myndigheten ska också redogöra för erfarenheten av huruvida personer som påträffas i Sverige utan rätt att vistas här har genomgått vederbörlig kontroll i övriga Schengenstater vid dessas yttre gräns och inom territoriet samt göra en bedömning av medlemsstaternas efterlevnad av Schengenregelverket.

Socialstyrelsen uppdras att särskilt utvärdera hur de införda id-kontrollernas effekter på migrationsströmmarna generellt har påverkat hälso- och sjukvården samt socialtjänsten. Socialstyrelsen har sedan i december 2015 därutöver i uppdrag att göra en fördjupad analys av hälso- och sjukvårdens inklusive tandvårdens möjligheter och utmaningar att tillhandahålla vård till asylsökande och nyanlända (dnr 2015/07982/FS). Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Socialdepartementet) senast den 30 september 2016.

Trafikanalys uppdras att särskilt utvärdera id-kontrollernas effekter för både resenärer och transportörer i Öresundsregionen.

Myndigheterna är oförhindrade att redogöra också för andra effekter och bedömningar än de ovan nämnda.

Uppdragen ska redovisas till Regeringskansliet (Justitiedepartementet) senast den 23 september 2016.

Skälen för regeringens beslut

Den senaste tidens stora migrationsflöden in i och inom Europa har medfört exceptionella påfrestningar på Sveriges och vissa andra EU-medlemsstaters centrala samhällsfunktioner. Detta åskådliggjordes

tydligt under hösten 2015. Övriga medlemsstaters kontroll vid den yttre gränsen och inom territoriet har en direkt påverkan på den allmänna ordningen och inre säkerheten i Sverige.

Mot bakgrund av den rådande situationen bedömde regeringen att det behövde vidtas särskilda åtgärder för att ordningen och säkerheten inom landet skulle kunna upprätthållas. I en proposition till riksdagen föreslog regeringen därför en lag med detta syfte. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag. Lagen (2015:1073) om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet, som är tidsbegränsad, trädde i kraft den 21 december 2015 och upphör att gälla den 21 december 2018. Lagen ger regeringen befogenhet att i förordning meddela bestämmelser om att id-kontroller får genomföras vid transporter med buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige från en annan stat.

Regeringen har med stöd av lagen beslutat förordningen (2015:1074) om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet. Förordningen innehåller bestämmelser om id-kontroller vid resor till Sverige från Danmark. Förordningen, som är tidsbegränsad, trädde i kraft och började tillämpas den 4 januari 2016.

Under december 2015 ansökte 13 872 personer om asyl i Sverige. I januari 2016 var detta antal 4 171 personer. Det är troligt att de införda id-kontrollerna, tillsammans med övriga åtgärder, bidragit till denna minskning.

De åtgärder som regeringen får vidta med stöd av lagen om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet är långtgående och ingripande för enskilda. Det är således viktigt att dessa inte används i större omfattning och under en längre tid än vad som är nödvändigt. Regeringen begär därför in berörda aktörers bedömningar av effekterna av tillämpningen av den ovan nämnda förordningen, för att tjäna som underlag inför regeringens ställningstagande om det även fortsatt finns ett behov av de åtgärder som förordningen medger.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.