

# Analyse | kraka

8. januar 2016

## Tids- og arbejdsudbudseffekter af svensk grænsekontrol i Øresundsregionen

Af Julie Hassing Nielsen og Jens Hauch

**4. januar 2016 genindførte Sverige ID-kontrol ved sine grænser for at dæmme op for den stigende immigration. ID-kontrol kan blandt andet have konsekvenser i form af længere pendlertid mellem Skåne og Hovedstadsregionen. Dette notat beregner de økonomiske omkostninger i form af ekstra pendlertid i Øresundregionen grundet genindført grænsekontrol.**

- I 2013 pendlede 15.509 personer til et arbejde på den anden side af Øresund. Heraf var 93 pct. pendlere som var bosiddende i Skåne og havde et job på Sjælland.
- Ca. 40 pct. af alle pendlere benytter tog som transportmiddel. Andre 40 pct. benytter Øresundsbroen, og ca. 20 pct. benytter færgeoverfarten ved Helsingør-Helsingborg. Pt. ser der ikke ud til, at ID-kontrollen betyder et tidstab for pendlere med færge eller bil. Tidsomkostningen er derfor alene relateret til tidstabet for togpendlere.
- En simpel beregning tyder på, at den genindførte ID-kontrol fører til et økonomisk tab i form af forlænget pendlertid på knap 50 mio. kr. årligt for Danmark og Sverige samlet set. Der er således tale om en begrænset omkostning.
- Tidstabet vil kunne føre til en reduktion i arbejdsudbuddet, der dog med stor sandsynlighed vil være væsentligt under 30 personer for Danmark og Sverige samlet set.

Anbefaling:

- Det er vigtigt for økonomisk vækst, at arbejdskraft og varer let kan passere grænser. Tidsomkostningen ved ID-kontrol og de afledte arbejdsudbudseffekter heraf er imidlertid formentlig begrænsede. Beslutningen om ID-kontrollen bør derfor primært træffes ud fra politiske og humanitære system, i mindre grad pga. bekymring for arbejdsmarkedet i regionen.

### Kontakt

Europapolitisk chefanalytiker  
Julie Hassing Nielsen, PhD  
Tlf. 31 47 99 76  
E-mail [jhn@kraka.org](mailto:jhn@kraka.org)

Vicedirektør  
Jens Hauch, PhD  
Tlf. 3140 7715  
E-Mail: [jeh@kraka.org](mailto:jeh@kraka.org)

## 1. Beregning af tabt tidsværdi ved ID-kontrol over Øresund

D. 4. januar 2016 indførte Sverige ID-kontrol ved sine grænser for at dæmme op for de stigende migrationsstrømme blandt andet fra Syrien. Ikke siden 1952 med indførslen om protokollen om pasfrihed har det været nødvendigt at vise pas eller identifikationspapirer på rejser mellem Sverige og Danmark.

### Uklare fremtidsudsigter for kontrollen

Hvor længe den svenske grænsekontrol vil blive opretholdt vides i skrivende stund ikke. Indtil videre forlænges den på månedsbasis.

### Danmark indfører ID-kontrol ved tysk grænse

Danmark har, som konsekvens af den svenske ID-kontrol, pr. 4. januar 2016 kl. 12 indsat dansk grænsekontrol ved den tyske-danske grænse. Indtil nu er denne grænsekontrol sat til 10 dage.

### 15.509 Øresundspendlere i 2013

Ifølge Øresundsdata-basen ([www.orestat.se](http://www.orestat.se)) var der i alt 15.509 Øresundspendlere i 2013.<sup>1</sup> Dette tal inkluderer både svenskere og danskere som arbejder på den anden side af Øresund. Langt størstedelen af Øresundspendlerne er enten svenskere eller danskere bosiddende i Sverige, som arbejder på Sjælland (93 pct. i 2014).

### Stigning i Øresundspendlere

Pendlingen over Øresund har været stærkt stigende siden 1995. I 1996 var der 2.600 øresundspendlere. I 2000 åbnede Øresundsbroen, og siden er antallet af pendlere steget markant. I 2008 var antallet af pendlere 19.800. Tallet faldt i Finanskrisearene.<sup>2</sup>

### Værdi af tidstab beregnes

Den umiddelbare konsekvens af ID-kontrollen er ekstraomkostninger for pendlere, set tidstab ved ID-kontrol ved udrejse og hjemrejse over Øresund. Denne omkostning beregnes nedenfor.

### Beregningsantagelser

Hver pendler med fuldtidsarbejde antages at arbejde ca. 200 dage om året og dermed efter den ny-indførte ID-kontrol skulle vise ID 200 gange i løbet af et år. Tidsværdi ved forsinkelse (arbejde-erhverv) opgøres til 162 kr. i timen jf. trafikøkonomiske enhedspriser. Antal pendlere i 2014 med tog mellem Skåne og Sjælland er 8.512. Tallet er opgjort efter antal solgte pendlerkort både ved Skånetrafikken og ved DSB.<sup>3</sup>

### Tidstab afhængig af transportmiddel

Den tidsmæssige omkostning for ID-kontrol er forskellig alt efter, hvorvidt pendlerne benytter togforbindelse, Øresundsbroen eller Helsingør-Helsingborg færgeforbindelsen. For rejsende med tog fra København til den første station i Sverige, Hyllie, forlænges rejsetiden med mellem 10-30 minutter, jf. kommunikation med DSB. D. 4. januar var den gennemsnitlige ventetid ca. 10 min.<sup>4</sup> Der ikke blev observeret trafikale forsinkelser som følge af ID-kontrol d. 4 januar 2016 for pendler i bil over Øresundsbroen og ved Helsingør-Helsingborg færgeoverfarten. Der medregnes derfor ikke et tidstab for disse pendlingsture i beregningerne. Ca. 40 pct. af alle pendlere benytter toget som rejsemiddel; ca. 40 pct. benytter Øresundsbroen, og ca. 20 pct. benytter færgeoverfarten mellem Helsingør og Helsingborg.<sup>5</sup>

### Vurdering af tabt tidsværdi

Baseret på ovenstående oplysninger anslår vi på baggrund af en forsimplet beregning, at indførslen af ID-kontrol for i tidsmæssige omkostninger udgør knap 50 mio. kr. årligt.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> [www.orestat.dk](http://www.orestat.dk) - 2013 tal. Datasæt: OEPEN12D: Pendlere mellem Danmark og Sverige efter bopælskommune, køn og aldersgrupper

<sup>2</sup> [http://www.orestat.se/sites/all/files/ladda\\_hem\\_kapitlet\\_pendlingen\\_over\\_oresund.pdf](http://www.orestat.se/sites/all/files/ladda_hem_kapitlet_pendlingen_over_oresund.pdf)

<sup>3</sup> Samlet antal pendlerkort er oplyst fra Trafik- og Byggestyrelsen

<sup>4</sup> Tal oplyst fra DSB.

<sup>5</sup> Ca. tal baseret på fig. "Pendlere over Øresund" <http://www.orestat.se/da/analys/pendlingen-over-oresund>

<sup>6</sup> Det skal understreges, at dette ikke kan opfattes som resultatet af en samfundsøkonomisk analyse. I en sådan ville fx også tabt tidsværdi for fritidsrejsende og driftsudgiften til selve kontrollen indgå. Desuden er der tale om et samlet tidstab for Danmark og Sverige.

162 kr./time \* 0,167 timer/pendlingsdag \* 8.512 pendlere \* 200 pendlingsdage/år  
= 46 mio. kr. pr år.

### Forbehold for beregningerne

Der er dog flere usikkerhedsmomenter i beregningerne: For det første er det muligt, at ID-kontrol de første dage kontrollen pågår kan være præget af "begyndervanskeligheder", som det kan forventes at blive udryddet over tid, og at kontrollen altså bliver tidsmæssig mere effektiv over tid. Herudover kan det forventes, at nogle af pendlerne substituerer over til andre transportformer eksempelvis bustransport mellem Skåne og Sjælland. Antagelsen om 200 årlige pendlerdage for fuldtidsansatte kan føre til en overvurdering af det faktiske tidstab, da der kan være en del pendlere, der ikke passerer broen hver dag. Alle disse forhold trækker i retning af, at værdien af tidstabet overvurderes. I modsat retning trækker, at erhvervsrejsende ikke er inddraget i beregningen. Disse har en højere tidsværdi end pendlere, da den opgøres inkl. indkomstskat, men da der alene er tidsforsinkelser på togrejser, vurderes dette dog at omfatte et begrænset antal personer. Endelig er antallet af pendlere opgjort som antallet af indehavere af pendlerkort købt ved enten Skånetrafikken eller DSB, hvilket kan undervurdere det faktiske antal togpendlere.

Selv når disse usikkerhedsmomenter tages i betragtning vil der dog med stor sandsynlighed være tale om begrænset tab af tidsværdi.

### Afledte effekter

Øresundsregionen er i stigende grad en integreret svensk-dansk region, og (tids)omkostningen ved at transportere varer og arbejdskraft over Øresund kan have betydning for den økonomiske vækst i regionen. Derfor vil en potentiel permanent ID-kontrol ved grænserne kunne have langtidseffekter for arbejdsmarkedet i regionen. Denne forøgede omkostning kan på sigt føre til en reduceret tilbøjelighed til at pendle over Øresund, hvilket igen kan føre til et lavere arbejdsudbud.

### Arbejdsudbuds-effekt

Tidstabet udgør 2,3 pct. af en gennemsnitlig arbejdsdag på 7,4 timer. Hvilket kan omsættes til en nedgang i den effektive timeløn, når pendling medregnes, på under 2,3 pct. Men en standardantagelse om en arbejdsudbudselasticitet på 0,15 kan dette omregnes til en arbejdsudbudseffekt på 29 personer i Danmark og Sverige samlet set.<sup>7</sup> Dette vil dog være en klar overvurdering af effekterne af ID-kontrollen. En deltagelseselasticitet og timelasticitet på hver 0,1 er erfaringen i en situation, hvor lønnen ændrer sig for en person på hele det arbejdsmarked, der er relevant for personen. Men i tilfældet med ID-kontrol kan grænsependlerne vælge at udbyde deres arbejdskraft i bopælslandet frem for at pendle til nabolandet. Det taler for, at der ved ID-kontrol bør regnes med en arbejdsudbudselasticitet væsentligt under 0,15, hvilket vil reducere arbejdsudbudseffekten. En effekt på 29 personer er derfor med stor sandsynlighed en væsentlig overvurdering af arbejdsudbudseffekten ved ID-kontrollen.

<sup>7</sup> Vi regner med en sædvanlig deltagelseselasticitet 0,1, da tidsspildet ved pendling med rimelighed kan antages at påvirke dette. Desuden medregnes halvdelen af den sædvanlige timelasticiteten (0,05), da det ikke helt kan udelukkes, at en længere pendlingstid kan have en effekt på denne margin via antal arbejdsdage.