

NY HVERDAG FOR PENDLERE OVER ØRESUND

Effekter af grænse- og
ID-kontrol mellem Danmark
og Sverige, del 1

Av: Karin Winter, KTH
Juni 2016



Rapporten er udgivet af ØresundsInstitutet i samarbejde med rapportforfatteren Karin Winter. Forfatteren står selv for analyse og konklusioner.

Foto: News Øresund
© Karin Winter og ØresundsInstitutet – gennem Öi Service AB – 20160610



Karin Winter er arkitekt SAR/MSA med bred erfaring inden for svensk samsfundsplanlægning. Hun er ansat hos Trafikverket som sagkyndig og tager samtidigt en Ph.D.på Kungliga Tekniska Högskolan ved afdelingen for Urbane og regionale studier. Karin har i særlig grad opbygget viden inden for strategisk og langsigtet planlægning, samspillet mellem forskellige planlægningsinstanser og procesledelse. Hendes afhandling fokuserer på hvordan der tages hensyn til sociale dimensioner i transportpolitiske beslutningsprocesser.

Kontakt: karin.winter@abe.kth.se

Indhold

Forord	3
Analysen i korte træk	4
Indledning	6
Baggrund	6
Metode	7
Gennemførelse og resultater	12
Fremlæggelse af resultater	13
Diskussion	22
Konklusion	26

Denne rapport udgør den første af to analyser om effekter af ID- og grænsekontroller mellem Danmark og Sverige, som ØresundsInstitutet publicerer i løbet af sommeren 2016. Del 2 skrives af ØresundsInstitutets chefanalytiker Britt Andresen.

ØresundsInstitutets sekretariat

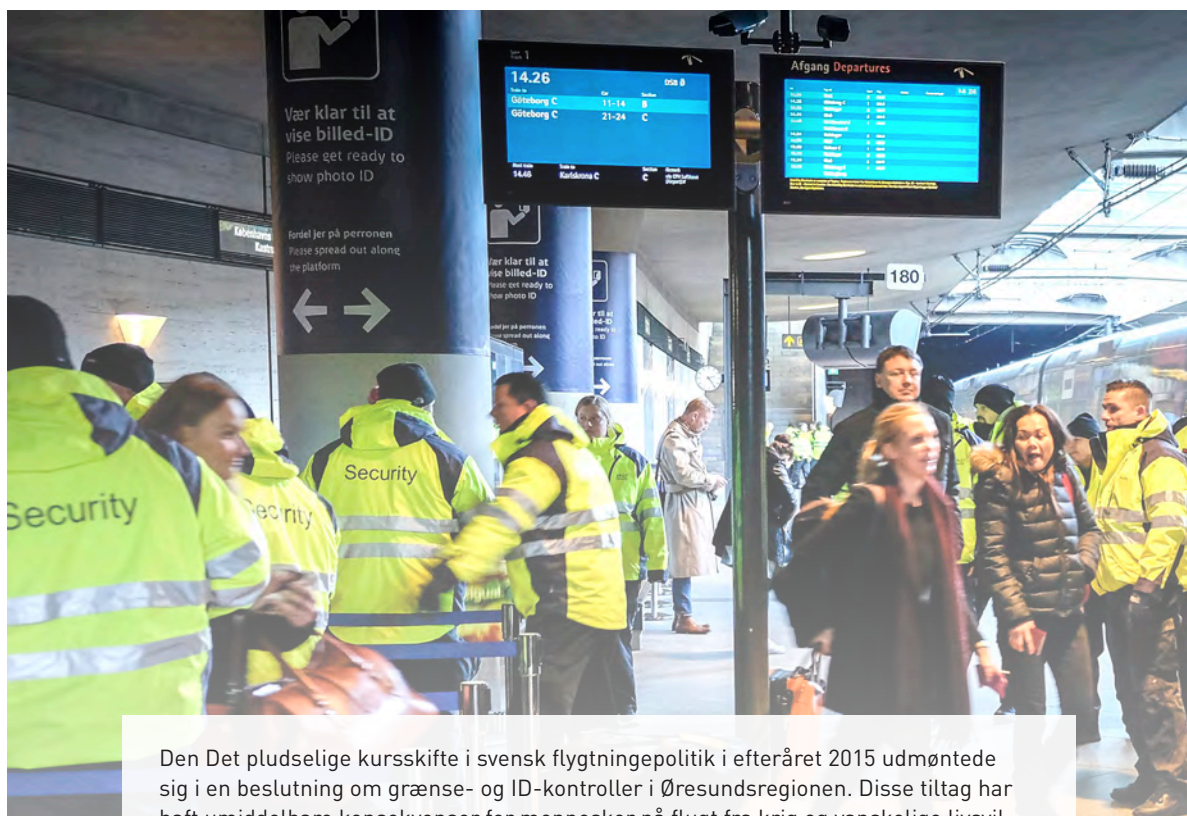
Adm. Dir. og chefredaktør: Johan Wessman	Chefanalytiker: Britt Andresen
Analytiker og reportere: Jenny Andersson Thea Wiborg	Koordinator og kommunikator: Sofie Paisley
	Redaktør News Øresund: Anna Palmehag

**ØRESUNDS
INSTITUTTET**

ØRESUNDSINSTITUTTET er et uafhængigt dansk-svensk videntcenter som gennem analyser, konferencer og medievirksomhed bidrager til et øget kendskab om udviklingen i regionen. Organisationen drives uden henblik på at skabe overskud og med finansiering fra mere end 100 medlemmer fra stat, regioner, kommuner, universiteter, højskoler og det private erhvervsliv.

Östergatan 9 A | 211 25 Malmö | +46 (0) 40 30 56 30 | info@oresundsinstitutet.org | www.oresundsinstitutet.org

FORORD



Den Det pludselige kursskifte i svensk flygtningepolitik i efteråret 2015 udmøntede sig i en beslutning om grænse- og ID-kontroller i Øresundsregionen. Disse tiltag har haft umiddelbare konsekvenser for mennesker på flugt fra krig og vanskelige livsvilkår. Denne rapport beskriver imidlertid, hvordan beslutningerne påvirker mennesker, som til hverdag ofte rejser over sundet mellem Skåne og Sjælland. Kontrollerne og de trafikomlægninger, som disse har medført, samt den måde, hvorpå forandringerne er gennemført, har på forskellig måde berørt mange mennesker. De har haft konsekvenser for de personer som selv rejser og i mange tilfælde også for deres nærmeste.

Rapporten bygger på et videnskabeligt studie, som blev gennemført i februar-marts 2016 inden for rammerne af en igangværende Ph.D. afhandling finansieret af det svenske Trafikverket. Studiet bestod af et webbaseret spørgeskema med over 900 respondenter og uddybende interviews. En stor tak til alle, som har delt deres erfaringer og gjort denne rapport mulig!

Karin Winter

Ph.D.-studerende ved afdelingen for Urbane og Regionale studier
Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, KTH

ANALYSEN I KORTE TRÆK

ID- og grænsekontrollerne ved rejser fra Danmark til Sverige har først og fremmest ramt togpendlerne. 64 procent af togpendlerne meddeler, at de er meget påvirkede af øget stress.

En omfattende pendlerundersøgelse blev gennemført i starten af året for at kortlægge konsekvenserne af grænse- og ID-kontrollerne i Øresundsregionen. Undersøgelsen bestod af et elektronisk spørgeskema, som blev besvaret af omkring en tiendedel af alle togpendlere, samt uddybende interviews.

- **TOGPENDLERNE RAMMES HÅRDERE END BILISTERNE.** Togpendlerne og dem der på grund af ændringerne er begyndt at pendle i bil, påvirkes i stor udstrækning af den nye trafiksituation i hverdagen. De, som hele tiden har pendlet i bil påvirkes i mindre grad
- **KONTROLLERNE HAR MEDFØRT BETYDELIGT LÆNGERE REJSETIDER MED TOG** mellem Sjælland og Skåne. For mange er rejsetiden i gennemsnit blevet en halv time længere. I flere tilfælde indebærer det, at rejsetiden overstiger de 45-60 minutter fra dør-til-dør, som trafikforskningen anser for at være smertegrænsen for de fleste i en storby. 82% påvirkes meget af de længere rejsetider.
- **REJSETIDSUSIKKERHEDEN I TOGTRAFIKKEN ER AF BETYDNING** og omkring 70% af togpendlerne påvirkes meget af ikke at vide, hvornår de er fremme. Dette hænger sammen med de længere togintervaller, som op til 85% af togpendlerne er meget påvirkede af.
- **MERE TID I TRAFIKKEN GIVER PÅ FORSKELLIG VIS ET ØGET PRES PÅ DEN ØVRIGE TID.** Dette forstærkes af, at rejsetiden for de fleste ikke kan anvendes som før. Pendlerne skal altså kompensere for både den ekstra tid de anvender i trafikken og for de aktiviteter, som de tidligere kunne udføre i rejsetiden, f.eks. arbejde eller hvile. 71% af togpendlerne oplyser, at de er meget påvirkede af at have fået mindre tid hjemme
- **REJSETIDENS KVALITET ER DALET** som følge af, at der er blevet mere trangt på togene, at det er sværere at få en siddeplads, at stemningen i trafikken er mere stressende og skaber irritation, samt at rejsen hakkes i småstykker af togskifte og kontroller. Det er blevet sværere at anvende rejsetiden til noget meningsfyldt og at kunne slappe af som rejsende.
- **STRESS OG TRÆTHED.** Udover at de påvirkes af mindre tid hjemme, er mange pendlere ramt af en øget grad af stress og træthed. Blandt togpendlerne er 64% meget påvirkede af øget stress, og 56% af at være trættede. Der er en tydelig sammenhæng mellem mindre tid hjemme, stress og træthed – og med hvor meget længere rejsetid man har fået. Kvinder har en tendens til at være særligt påvirkede af stress og træthed. Ligeledes er børnefamilier mere sårbare over for mindre tid hjemme og er mere trætte.
- **PROBLEM MED AFHENTNING I INSTITUTIONER OG FLERE KONFLIKTER.** Hos børnefamilierne mærkes desuden tydelige konsekvenser i form af problemer med afhentning i børnehaver og fritidshjem. Hertil kommer en stigende mængde konflikter hjemme og ændringer i rollefordelingen i børnefamilierne. Generelt påvirkes ikke bare den der pendler af forandringerne, men ofte hele familien.
- **TIDEN PÅ ARBEJDSPLADSEN PÅVIRKES OGSÅ FOR MANGE PENDLERE.** Det kan handle om at man oplever et behov for at være mere effektiv, når man er på arbejde. Undersøgelsen påviser også en tydelig sammenhæng mellem på den ene side en stigende mængde distancearbejde og på den anden side stress og træthed.



Hvilie

- ÆNDRERE REJSETIDER OG MERE DISTANCEARBEJDE.** Pendlerne har forsøgt at tilpasse sig til den nye situation ved bl.a. at rejse på andre tidspunkter (59%), have mere flekstid og distancearbejde samt ændre transportform. 23% tager oftere bilen og 12% kører sammen med andre i bil. For de nytilkomne bilpendlere var toget det primære alternativ. En fjerdedel af disse har haft sværere ved at få privatøkonomien til at hænge sammen på grund af de øgede omkostninger, som bilkørslen har medført.
- KAN OPFATTES KRÆNKENDE.** Selve oplevelsen ved kontrollerne påvirker omkring halvdelen af respondenterne. Sammenlignet med mange af de øvrige trafikændringer er kontrollerne i denne sammenhæng et mindre problem. Samtidigt har kontrollerne dog en stærk symbolværdi, der påvirker mange pendlere. De kan f.eks. manifestere den gældende asylpolitik, magtudøvelse fra centralt hold og en mindre tryk verden. Der er også pendlere som oplever det som krænkende at skulle vise deres ID og eventuelt på grund af udseende føle at der bliver sat spørgsmålstegn ved at de er øresundsborgere. Den grænse der er oprettet opfattes af mange som meget fremmed.
- FÆRRE VIL PENDLE HVIS ID- OG GRÆNSEKONTROLLERNE BLIVER LANGVARIGE.** Visse pendlere har allerede skiftet arbejde eller er flyttet på grund af vanskelighederne ved at pendle. Flertallet afventer dog indtil videre og ser hvad der vil ske i løbet af foråret og sommeren. Mange oplyser samtidigt, at man i højere grad tænker på fremtiden og forskellige løsninger. Bliver ændringen langvarig peger resultaterne henimod en mindsket pendling. Selv en snarlig tilbagegang til normal trafik kan få langsigtede effekter, da tilliden til at samfundet kan garantere et rimeligt trafikudbud i regionen har lidt skade.
- MANGE FÅR DÅRLIGERE ØKONOMI HVIS DE HOLDER OP MED AT PENDLE.** For den enkelte varierer konsekvenserne stort set af, om det skønnes nødvendigt at søge nyt arbejde eller bolig. Har man familie, berøres flere personer. Dem der i dag bor i Skåne og arbejder i Københavnsområdet står mange gange over for at komme i en dårligere økonomisk situation hvis man skulle ophøre med at pendle. Nogle beretter også at de er etablerede på et arbejdsmarked, som kun findes på den ene side af sundet. Forskelligheder inden for sprog og kultur bidrager også til at besværliggøre et opbud.
- KRITIK MOD KONTROLLERNES UDFORMNING.** Pendlerne er meget kritiske over for den måde hvorpå kontrollerne gennemføres, manglen på koordinerede løsninger og forbedringer. Flere er oprørte over, hvordan regionale interesser tilsidesættes og over hvad der opfattes som ligegyldighed i forhold til de faktiske konsekvenser af beslutningerne. 81% er skuffede over de politiske beslutninger.
- MANGE PENDLERE EFTERLYSER DIALOG OM HVORDAN SITUATIONEN KAN HÅNDBTERES PÅ BEDSTE MÅDE.** Man vil have mulighed for at bidrage med sine egne erfaringer om hvordan det nuværende system fungerer, og mange har også forslag til forskellige forbedringer. For tiden oplever man ikke, at nogen organisation er interesseret i at diskutere mulige tiltag med dem der påvirkes af trafiksituationen.



DE REJSENDES PERSPEKTIV

"I pendlerundersøgelsen deltog så mange som 10 procent af togpendlerne"

INDLEDNING

Denne rapport forsøger at give svar på, hvad etableringen af grænse- og ID-kontroller har medført for mennesker der pendler eller ofte rejser over Øresund. Rapporten bygger på et videnskabeligt studie, der er gennemført af Ph.D-studerende Karin Winter ved afdelingen for Urbane og Regionale Studier på den Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm. Studiet omfatter en spørgeundersøgelse, hvor så mange som 10 procent af togpendlerne deltog samt uddybende interviews.

Studiet har haft den rejsende i centrum og har til formål at belyse konsekvenserne for enkeltindivider og forskellige sociale grupper. Infrastrukturinvesteringer og trafikændringer diskuteres ellers primært ud fra aggregerende nationaløkonomiske effekter og på tilsvarende måde er den forringede tilgængelighed over Øresund udtrykt som det samfundsøkonomiske tab. Dette studie har haft til hensigt at komplementere dette perspektiv inden for tilgængelighed og mobilitet med de rejsendes egne erfaringer og beretninger. I et videre perspektiv kan studiet dermed bidrage til at øge forståelsen og samspillet mellem udbuddet af infrastruktur og menneskers liv. Dette er et vidensområde i udvikling og får stigende betydning at følge i forhold til transportrelaterede beslutninger. Togpendlernes situation står i centrum i rapporten. Hertil kommer sammenligninger med hvordan bilpendlerne er blevet påvirket og i særdeleshed de som har skiftet til bilpendling på grund af ændringerne. Rapporten beskriver, hvordan enkeltindivider og forskellige grupperinger har forsøgt at tilpasse sig, hvordan man påvirkes

"Rapporten vil give et bredt funderet og retvisende billede af det som pendlerne har berettet"

af og oplever forandringerne samt tænker i forhold til fremtiden. Resultaterne afspejler frem for alt situationen hos dem der rejser over Øresund. Samtidigt bør det påpeges, at også andre rejserelationer er blevet påvirkede af trafikomlægningerne, hvorfor yderligere rejser i Skåne kan være ramt på lignende måde.

Studiet har specifikt undersøgt konsekvenserne af det ændrede rejsemønster. Samtidig har de pendlere og andre rejsende, som har deltaget i studiet fremført andre aspekter, såsom oplevelsen af selve kontrollerne, håndteringen af de problemer der er opstået og den måde, hvorpå forandringerne er implementeret. I rapporten beskrives også disse aspekter for netop at give et så bredt funderet og retvisende billede som muligt af de erfaringer der er formidlet i studiet.

BAGGRUND

Da Øresundsbroen åbnede for trafik i år 2000 blev trafikken mellem Skåne og Sjælland betydeligt lettere. Rejsetiden mellem Københavns Hovedbanegård og Malmö Central blev reduceret til godt en halv time, hvilket gav gode forudsætninger for pendling. Broen er både et udtryk for og virkeliggørelsen af en sammenhængende arbejdsmarkedsregion, som omfatter flere bydele og tætbefolkede områder på begge sider af Øresund.

Indbyggere i regionen er på forskellig vis blevet opmuntret til at gøre brug af hele regionens udbud og der er løbende gjort tiltag for at nedbryde grænsehindre i regionen. Som indbygger i Skåne har man kunnet drage nytte af det større og mere diversificerede arbejdsmarked i

Storkøbenhavn, det højere lønniveau og de økonomiske fordele som forskellighederne i skattesystemerne medfører. Boligmarkedet i Skåne fremstår samtidigt som attraktivt i forhold til priserne i Storkøbenhavn.

Broen har også været en succes, i og med at den faktiske trafik har oversteget prognoserne. I 2015 beregnes over 15 000 personer dagligt at have pendlet over sundet. Af disse antages 8000 – 9000 at være togpendlere (1). Pendlingstrafikken går hovedsageligt fra Skåne til Sjælland.

Etableringen af grænse- og ID-kontroller har påvirket den regionale og overregionale tilgængelighed i Øresundsregionen. Det er primært togtrafikken som er blevet forringet på forskellige måder, men også vej-, færge- og bustrafik kontrolleres med mere begrænsede konsekvenser. For vejtrafikken gennemføres grænsekontroller ved broen på den svenske side af køretøjer fra Danmark. Taxi-, tog-, bus- og færageselskaber skal ifølge de nye regler gennemføre ID-kontrol af alle passagerer inden påbegyndt rejse til Sverige.

De konkrete ændringer i regionaltrafikken som følge af grænse- og ID-kontrollerne er:

– **Alle som skal til Sverige med tog skal først tage til Københavns Lufthavn for dér at gå gennem ID-kontrollen. Det betyder at rejsen for mange ændres med mindst et ekstra togskifte. Selve kontrollen tager en vis tid, og der er tendens til kødannelse i myldretiden.**

– **Omlægningen af al trafik via Københavns Lufthavn har resulteret i et ineffektivt trafiksystem. Den tidligere 10-minutters drift i myldretiden er blevet ændret til 20-minutters drift og dette til trods kan man ikke køre ligeså lange togsæt som tidligere. Resultatet er færre afgange og kortere tog.**

– **Ophold i Hyllie til politiets grænsekontroller ombord på togene og af passagerer, der stiger af på perronen.**

– **Ophold i togtrafikken indført ved Malmö C for at forhindre forsinkelser forplanter sig til den øvrige togtrafik. Dette indebærer yderligere forlængelse af rejsetiden i visse tilfælde og medfører yderligere togskifte for mange rejsende.**

ET STUDIE I TO DELE

Studiet påbegyndtes i januar 2016. Det er en del af en større afhandling som gennemføres på Kungliga Tekniska Högskolan og finansieres af Trafikverket. Rapporten publiceres i samarbejde med Øresundsintitutet som en måde at nå ud til de berørte parter

METODE

Studiet blev gennemført i februar-marts 2016, det vil sige ganske kort efter at ID-kontrollerne var blevet indført i begyndelsen af januar. Formålet var at opfange erfaringerne fra den nye situation – og erindringen om hvordan det havde været tidligere – inden det nye havde nået at blive ”normaliseret”, dvs. var blevet til noget som man ikke længere reflekterede noget videre over. I forbindelse med forandringer har man tendens til at blive mere og mere bevidst om rutiner og vaner, som man eller ikke sætter spørgsmålstegn ved. Samtidigt var det i starten ret uklart, hvor langvarige kontrollerne ville blive og en ambition om hurtigt at gennemføre studiet.

For at få såvel bredde som dybde i studiet gennemførtes både en spørgeskemaundersøgelse og dybdegående interviews. Spørgeskemaundersøgelsen planlagdes for at kunne generere mulige resultater til at sammenligne og analysere statistisk. De dybdegående interviews havde til formål at trænge bagom tallene og komplementere spørgeskemaerne med yderligere perspektiver samt fordybe forståelsen på et individuelt niveau. Derudover har et vist feltarbejde, samtaler i trafikken, afstemning med myndigheds personer, data fra sekundære kilder m.m. bidraget til at skabe et helhedsbillede som resultaterne har kunnet tolkes ind i.

Såvel spørgeskemaet som interviews har taget udgangspunkt i følgende spørgsmål:

- **Hvad i den ændrede tilgængelighed/situation opleves som mere eller mindre problematisk?**
- **Hvilke ændringer har man eventuelt foretaget i sine rutiner og sin hverdag for at forsøge at tilpasse sig til den nye situation?**
- **Hvilke konsekvenser i den nye hverdag har det for en selv og for andre i ens omgivelser?**
- **Hvordan tænker man i forhold til fremtiden?**

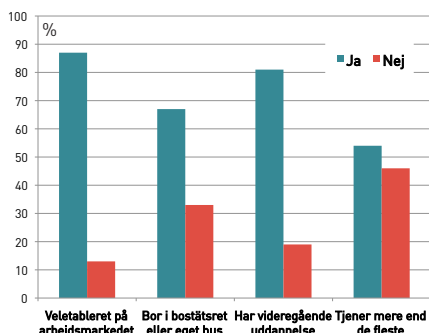
I begge studier har der været plads til at respondenterne har kunnet gøre egne tilføjelser og vedlægge særlige bilag. Desuden er der indsamlet baggrundsdata om respondenterne, f.eks. alder, køn, hjemland. I studiet er der lagt vægt på spændvidden af forskellige personers oplevelser og samtidig er tilbagevendende træk og mønstre i materialet undersøgt.

(1) Øresundsintitutets beregninger baseret på statistik fra Ørestat samt SCB, RAMS-statistik.

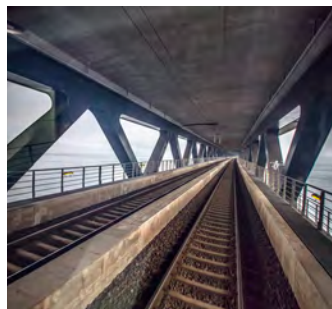
STUDIET

Statistik over Øresundspendlere der har svaret på undersøgelsen

PENDLERNE ER VELETABLEREDE PÅ ARBEJDSMARKEDET



Fire ud af fem øresundspendlere i undersøgelsen har en videregående uddannelse, og to ud af tre ejer deres bolig. Næsten ni ud af ti oplyser at de er veletablerede på arbejdsmarkedet. Mens kun godt og vel halvdelen mener de tjener mere end de fleste.



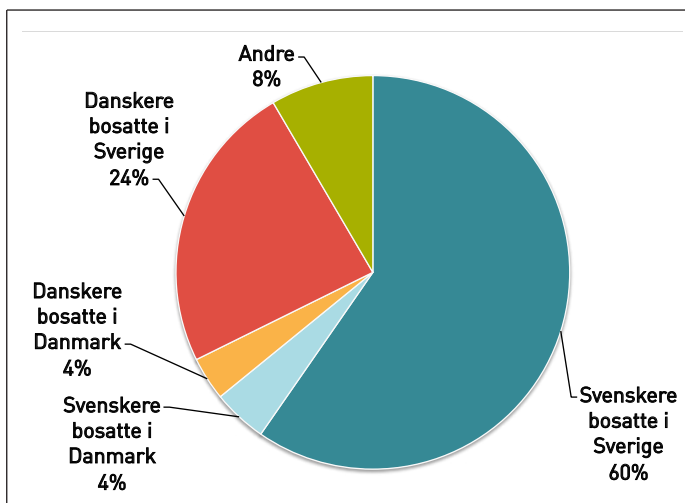
Øresundsbron

FORSØGER AT GÅ TIL SVERIGE VIA BROEN

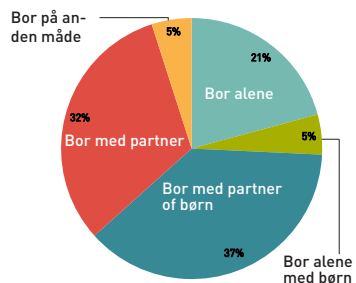
Siden ID-kontrollerne blev indført, har stadig flere flygtninge forsøgt gå til Sverige via tunnelen og broen. Frem til slutningen af maj, havde 55 personer forsøgt at gå gennem tunnelen, mens det kun lykkedes 5 at gå hele vejen.



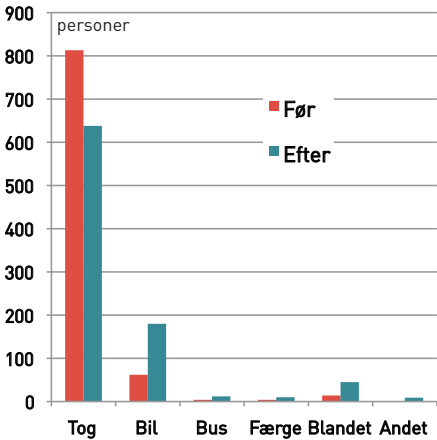
Kastrup



64% af Øresundspendlere i undersøgelsen er svenskere. 69 procent bor med en partner og 42 procent har hjemmeboende børn.



ID-KONTROLLEN FÅR FLERE TIL AT TAGE BILEN

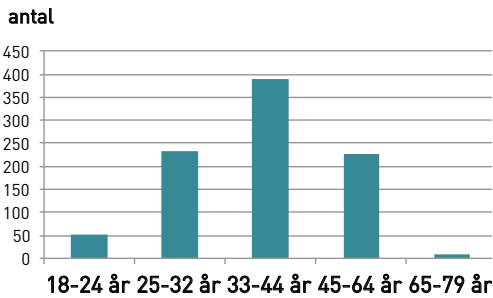


Siden ID-kontrollen indførtes for rejsende med den kollektive trafik fra Danmark til Sverige, er antallet at togrejsende over Øresund mindsket med ca. 12 procent. I stedet er biltrafikken over Øresundsbron vokset. Dette bekræftes af svarene fra øresundspendlerne.



Lernacken

ERHVERVSAKTIVE



ID-kontrollen indførtes for rejsende med den kollektive trafik fra Danmark til Sverige, er antallet at togrejsende over Øresund mindsket med ca. 12 procent. I stedet er biltrafikken over Øresundsbron vokset. Dette bekræftes af svarene fra øresundspendlerne.

Mere end 15.000 personer pendler dagligt over Øresund

Mere end 15.000 personer pendlede dagligt over Øresund viser beregninger for 2015. Af disse anslås 8.000-9.000 at være togpendlere. Pendlingstrafikken er primært fra boliger i Skåne til arbejdspladser på Sjælland.

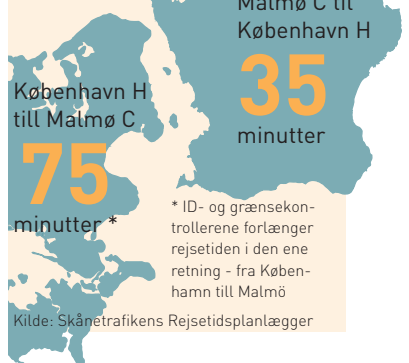


Ørestad

FORDOBLET REJSETID MED TOG

ID- og grænsekontrollerne for personrejser fra Danmark til Sverige har medført betydeligt længere rejsetider med tog mellem Sjælland og Skåne. Mange har fået rejsetider, som i gennemsnit er en halv time længere. I flere tilfælde indebærer det, at rejsetiderne overstiger de 45-60 minutter, fra dør til dør, som trafikforskning indikerer er smertegrænsen for de fleste at pendle indenfor storbyer.

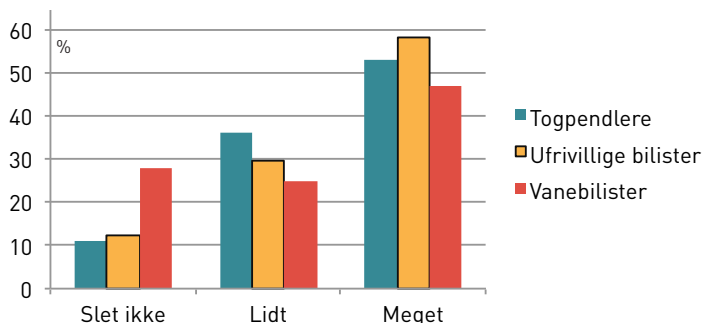
REJSETIDER



FAKTA

Statistik over Øresundspendlere der har svaret på undersøgelsen

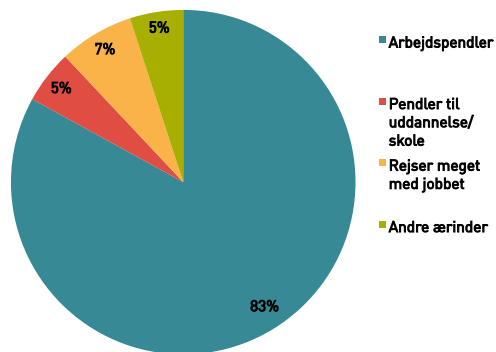
HVORDAN PÅVIRKES JEG AF MIN OPLEVELSE AF KONTROLLERNE



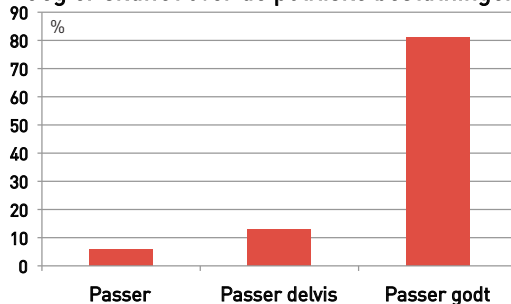
SAMME ANTAL SOM UPPSALA –STOCKHOLM

Antallet af pendlere over Øresund er beregnet til godt 15.000 personer for 2015. Det er sammenligneligt med pendlingen mellem Uppsala län og Stockholm, der i 2014 var på 18.200 personer.

Med ufrivillige bilister menes de pendlere som på grund af ID- og grænsekontrollerne har valgt at bytte rejseform fra tog til bil.



Jeg er skuffet over de politiske beslutninger



STOR SKUFFELSE

Undersøgelsen viser nogle tydelige tendenser:

- Arbejdspendling dominerer blandt de hyppige rejser over Øresund
- Tog er den dominerende rejseform blandt pendlerne som rejser over Øresundsbron
- ID- og grænsekontrollerne, som primært rammer de togrejsende gennem længere rejsetider, forsinkelser og trængsel, har mindsket antallet af togrejser, imens bilpendlingen er vokset.
- Utilfredsheden blandt øresundspendlerne er stor når det gælder de politiske beslutninger.



Malma Central

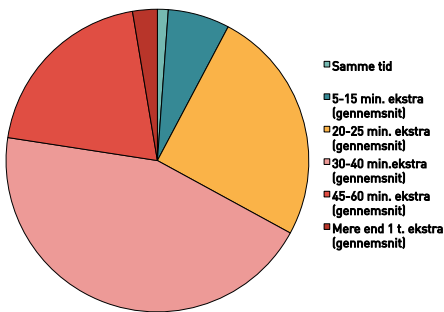
30 MINUTTERS LÆNGERE REJSETID MED TOGET

To tredjedele af togpendlerne, over Øresund, oplyser at de har fået rejsetiden forlænget med mellem 30 og 60 minutter per dag. For hver femte pendler er rejsetiden øget med 45-60 minutter.

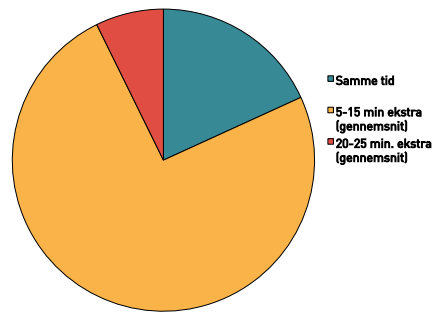
ID- og grænsekontrollerne rammer tog- og bilpendlerne over Øresundsbron meget forskelligt. Hvor tre fjerdedele af de såkaldte vanebiler oplyser at deres rejsetid er øget med 5-15 minutter, oplyser to tredjedele af togpendlerne at deres rejsetid er øget med mellem 30 og 60 minutter per dag.

De mest almindelige rejsetidsforlængelser oplyses at være 30-40 minutter per dag, hvilket stemmer overens med Skånetrafikens oplysninger om en gennemsnitlig tidsforlængelse på 32 minutter. Hver femte pendler oplyser at deres rejsetid er øget med 45-60 minutter, hvorimod 2,6 procent oplyser, at den er øget med mere end en time.

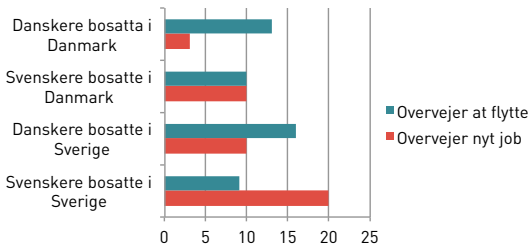
Rejstidsforlængelser i gennemsnit for togpendlere



Rejstidsforlængelser i gennemsnit for vanebiler



Med vanebiler menes de pendlere der rejste over Øresundsbron også inden ID- og grænsekontrollerne.



Af pendlerne, som er bosat i Skåne og arbejder på Sjælland, er der relativt set flere danskere som overvejer at flytte hjem, hvorimod flere svenskere overvejer at skifte job. Når det gælder pendlerne, som bor på Sjælland og arbejder i Skåne, kan flere danskere forestille sig at flyttet til Skåne, hvor deres jobs findes.

SAMME TOG HÅNDRERER PENDLER- OG FJERNTRAFIK

En forværende faktor for trafikken med Øresundstog over Sundet, er at to trafikstukturer deles om samme togsæt.

Trafikken med Øresundstog fungerer som hurtig pendlertrafik indenfor Skåne og Øresund, samtidig med at den også fungerer som fjerntrafik, der kører uden skift fra Göteborg, Kalmar og Karlskrona til Sjælland. Dette er blandt andet et vigtigt opland til Københavns Lufthavn, som er nordens største lufthavn. Kombinationen med regional pendling og fjerntrafik er i perioder blevet lagt frem som en forklaring på togforsinkelser over Øresund.



GENOMFÖRANDE OCH UTFALL

Enkätstudien genomfördes med hjälp av ett webbformulär som spreds via sociala medier (2), press (3) och genom att ca 400 flyers (4) om undersökningen delades ut ombord på tågen och på perronger. En särskild hemsida riggades med en enkel adress (www.sundresa.se) och från den fanns möjlighet att välja språk för enkäten. Initialt fanns en svensk och en dansk variant som senare kompletterades med en engelsk variant. Enkäten var öppen 1-19 februari. Flest svar inkom i början av februari i samband med att enkäten lanserades samt i anslutning till meddelande om att webbundersökningen snart skulle avslutas.

Spridnings sättet innebar att de svarande inte representerar ett på förhand arrangerat statistiskt urval. Man bör därför vara försiktig med slutsatser om pendlarkollektivet i stort. Personer som påverkats mycket av den förändrade trafiken har sannolikt varit något mer benägna att svara. Dock bedöms samband och olika faktors betydelse relativt varandra, som rimliga att kunna utläsa.

Valet av webbenkät som metod gav fördelen av att studien med kort varsel kunde genomföras. Genomslaget för enkätstudien blev över förväntan och totalt resulterade enkäten i en databas med drygt 900 svarande. Därmed har så många som omkring var tionde av tågpendlarna medverkat i studien. Bilpendlarna är underrepresenterade men bedöms ändå vara tillräckligt många för att slutsatser ska kunna dras med tillräcklig säkerhet om gruppen

- [2] Via Facebook och i huvudsak via följande grupper:
- Kystbanen Live (<https://www.facebook.com/groups/kystbanenlive/>)
 - Øresundsbropendlare och bilpoolare (<https://www.facebook.com/groups/1657911267758859/>)
 - Øresundsrevolutionen (<https://www.facebook.com/oresundsrevolutionen/?fref=ts>)
 - Øresundspendlare (<https://www.facebook.com/groups/1484102761836764/>)

Därtill ska information ha gått ut i den danska pendlarföreningens nätverk.

Trafikverket lade även upp info och länk till undersökningen på sin facebook-sida och på sin hemsida 2016-02-03 <http://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2016-02/hur-paverkas-du-av-granskningarna-nu-pagar-en-studie/>

- [3] Sydsvenskan uppmärksamade undersökningen i sin pendlarblogg 2016-02-02 ><http://blogg.sydsvenskan.se/pendlarbloggen/2016/02/02/pratas-mycket-om-DR-Kopenhamn-gjorde-dartill-ett-nyhetsinslag-2016-02-04-samt-publicerade-info-om-undersokningen-pa-sin-hemsida> <http://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/svensk-forskning-skal-undersoege-pendler-stress-efter>

[4] Se bilaga 1

i stort. Buss- och färjeresenärerna är däremot för få för att undersökningen särskilt ska kunna sägas representera dessa pendlargrupper.

Sammanfattningsvis är flertalet svarande arbetspendlare bosatta i Sverige. Den femtedel som svarat på enkäten och som inte jobbpendlar reser i stället över sundet ”i jobbet” (7 %), för att ”komma till utbildning” (5 %) eller i annat ärende (5 %). I kategorin ”annat ärende” utmärker sig olika sociala relationer, som att man har sin partner, familj och släkt eller vänner på den andra sidan sundet. Även bland de som jobbpendlar kan sociala kopplingar till personer i det land man arbetar vara av stor betydelse. Intervjuerna har även indikerat att man i varierande grad tar del av ett bredare utbud i det land man arbetar, som exempelvis shopping, dagligvaruinköp, kultur- och nöje med mera.

I stort kan de svarande beskrivas som en relativt resursstark grupp med hänsyn till arbete, utbildning, boende och inkomst. Åtta av tio svarande har högskoleutbildning och ännu fler uppfattar sig vara väl etablerade på arbetsmarknaden (87 %). Därtill är två tredjedelar bosatta i eget hus eller bostadsrätt och dryga hälften uppger att man tjänar mer än de flesta. Majoriteten är mellan 25-64 år (94 %). De flesta (70 %) bor tillsammans med en partner och dryga 40 procent av hushållen har barn boende hos sig. Könsfördelningen bland de svarande är mycket jämn. Se vidare figurerna 1-6.

De fokuserade intervjuerna genomfördes under vecka 10-12, det vill säga i mitten av mars. Intervjuerna varade mellan trekvart och 1,5 timmar. De flesta intervjuer gjordes hemma hos den intervjuade eller på kafé (6 st) och övriga gjordes på telefon (5 st). Informanterna rekryterades via enkäten och i något fall via direktkontakt. Via enkäten har även en panel rekryterats för uppföljande studier om gränskontrollernas långsiktiga effekter.

SAMSTÄMMIGA RESULTAT

I stort har enkätstudien och intervjuerna levererat väl överensstämmande resultat. Intervjuerna har bekräftat enkätresultaten och kompletterat dessa med ytterligare perspektiv.

Baserat på enkäten har tre pendlargrupper identifierats:

– Tågpendlarna som fortsätter att åka tåg även sedan kontorollerna införts

- **Vanebilisterna som redan tidigare i huvudsak kört bil och som fortsätter göra det efter att kontrollerna införts**
- **De ofrivilliga bilisterna som tidigare pendlat med tåg men som med anledning av kontrollerna övergått till att köra bil**

De tre grupperna har använts för statistiska jämförande analyser. Tågpendlarna är den enskilt största gruppen bland de svarande, vilket i första hand kan förklaras genom det sätt på vilket enkäten distribuerades. Inom gruppen tågpendlare har fördjupade statistiska analyser genomförts för att studera samband mellan konsekvenser av förändringen, den svarandes livssituation och sociala grupper.

RESULTATREDOVISNING

I följande avsnitt presenteras resultatet från såväl enkät- som intervjustudien. Materialet är tematiskt strukturerat och behandlar de mer direkta effekterna av trafikförändringarna och kontrollerna, anpassningar i ett kortare perspektiv, olika konsekvenser för olika människor och upplevelsen i stort av förändringen.

De statistiska uppgifterna i materialet bygger på enkätstudien. Kursiv text används för att beteckna citat från intervjuerna eller fritextsvaren i enkätstudien. Övriga slutsatser är, där inget annat särskilt anges, en sammanvägning av uppgifter från de båda studierna.

Begreppet ”pendlare” används genomgående för att beteckna alla svaranden och inkluderar alltså även de som exempelvis har familj på bägge sidor eller som ofta reser över sundet i jobbet. I övrigt används de tre pendlargrupperna (tågpendlare, vanebilister och ofrivilliga bilister) enligt avsnittet ovan.

OM TRAFIKFÖRÄNDRINGARNA

Enkäten avspeglar att det framför allt är i tågtrafiken som införandet av kontroller har fått stor påverkan. De tågpendlare som ingår i undersökningen rapporterar restidsförlängningar som i genomsnitt ligger på omkring en dryg halvtimme.

Framför allt är det tågresorna från Danmark till Sverige som kraftigt påverkats av stora restidsförlängningar. Hur mycket längre restid man fått beror på resväg. De som endast tågpendlar sträckan Malmö C-Kastrup har minst förändringar i restid. Personer som sedan tidigare hade förhållandevis lång restid och mer komplicerad resväg förefaller i allmänhet ha drabbats hårdare genom att förse-

ningar och tidsförskjutningar adderas i flera led. Av tågpendlarna är 82 % mycket påverkade av den längre restiden.

”Det det bliver glemt i debatten er også at de fleste rejser længere end Kastrup-Hyllie og så bliver det ekstra hårdt med forbindelserne til anden transport.”

Slände är de ofta mycket stora restidsintervaller som tågpendlarna uppger när de ombeds beskriva den förändrade restiden, som exempelvis ”30-60 min extra”, ”20-40 minuter extra” eller ”upp mot en timme längre”. Dessa stora osäkerheter i restid gäller resan till Skåne. Den glesare 20-minuterstrafiken bidrar till detta. Resan till Danmark har också förlängts för knappt hälften av tågpendlarna men långt ifrån lika drastiskt och med betydligt lägre restidsosäkerhet. I enkäten är det 69 % av tågpendlarna som uppger att man är mycket påverkad av den ökade restidsosäkerheten.

De längre restiderna och restidsosäkerheten skapar problem för tågpendlarna. Den minskade turtätheten bidrar till detta men upplevs också som svårighet i sig. Den medför att man som pendlare i större utsträckning behöver planera in vilken avgång man ska åka med. Likaså blir effekten av en missad, inställd eller överfull avgång mer påtaglig då det är tjugo minuter till nästa. Att många därtill uppfattar trafikinformationen som bristande och mindre tillförlitlig förstärker upplevelsen av osäkerhet.

”Förut gick jag oftest ned och ställde mig på plattformen, utan att ha kollat exakt när tåget gick.”

”All flexibilitet i min vardag har försvunnit. Längre mellan avgångar gör att jag måste gå bestämda tider för att vara säker på att inte missa tåget, det är en väldig skillnad på att stå och vänta 20 minuter på nästa jämfört med 10. Blir det dessutom förseningar på morgonen på väg till jobbet blir jag tvungen att använda min flexid för att kunna gå som vanligt, annars hinner jag inte träffa mina två små barn innan de lägger sig.”

”Det er ikke den ogede rejsetid der er værst, det er usikkerheden. Det er umuligt at planlægge noget. Og så at man ikke bare kan sidde ned og arbejde på toget længere, men skal op og ud og med metro først og så tog osv.. Er virkelig glad for mit job men ikke sikker på, hvor længe jeg kan holde til det.”

Den minskade turtätheten påverkar således både restiden i stort och ställer krav på delvis nya vanor

om inte restiden dörr-till-dörr ska riskera att bli markant mycket längre. I enkäten uppger 85 % av tågpendlarna att den lägre turtätheten ”påverkar mig mycket”. Det är därmed den trafikförändring som flest tågpendlare är påverkade av.

Den lägre turtätheten i kombination med kortare tåg har också medfört ökad belastning i form av fler passagerare per avgång. Detta har medfört ökad trängsel och brist på sittplatser. I tågen från Kastrup trängs inte bara pendlare utan också de som anlänt med flyg. Det medför att det i tågen ofta finns mycket bagage som inte sällan är skrymmande.

Enkäten visar att trängseln i stor utsträckning påverkar 76 % av tågpendlarna och att 55 % är mycket påverkade av att inte kunna få sittplats. För en del en-skilda individer är det helt avgörande att få sitta på grund av funktionsnedsättningar av olika slag.

“It is heartbreaking to see old and disabled people, people with children and luggage to struggle to get connections (that are usually on different platforms, involving stairs and short times), when trains are not going to their advertised destination (or do not stop in Kastrup).”

Trängseln och bristen på sittplatser har troligen bidragit till den förändrade stämningen i tågtrafiken som framför allt från resenärerna i rusningstrafiken rapporterar om. De som reser mitt på dagen menar att känslolaget ungefär är som vanligt. En del individer har inte reflekterat över stämningen men 64 % av tågpendlarna själva känner sig mer irriterade och 51 % påverkas mycket av andras irritation.

“Man kan märka att många resenärer, både dagpendlare och sällanresenärer, är stressade och sura. Det smittar. För egen del känns resandet ännu mer upphackat. Jag får inget gjort, och jag kan heller inte vila. Idag har jag som så många gånger, dessutom stått upp i ett proppfullt och syrefattigt tåg. Det känns också som om något gått i kras, och det gör mig ledsen.”

“Jag upplever att jag själv är mer stressad, otålig och får ont i magen av tanken på att åka hem efter jobbet, och det märks tydligt på mina medresenärer att många är pressade och mår dåligt.”

Dessa förändringar i kombination med att tåg-resorna blivit mer upphackade av avbrott (byte i Kastrup, kö till kontroll, nytt tåg, kontroll i Hyllie) har bidragit till att det för många blivit svårare att ta vara på restiden. Möjligheterna till vila, jobb eller samvaro under resan har blivit mer begränsade. För några har tiden i trafiken tidigare varit en välkommen övergångsfas mellan arbetsdag och fritid. Under resan har det exempelvis funnits tillfälle att bearbeta det som hänt under arbetsdagen eller en stund av egen tid.

”Slående är de ofta mycket stora restidsintervaller som tågpendlarna uppger när de ombeds beskriva den förändrade restiden, som exempelvis ”30-60 min extra”, ”20-40 minuter extra” eller ”upp mot en timme längre”

“Vi bliver behandlet som kvæg. Jeg er gravid og står for det meste op på mine rejser. Folk er sure og trætte, alle maser sig igennem kontrol, køer, ind og- udstigninger, ingen tolerance. Det som burde at være nemt, nemlig at køre fra Sverige til Danmark på få minutter, er i dag blevet til et

planlægge noget med venner, familie og bekendte mere, fordi jeg aldrig ved om jeg kan være der til tiden. Det er belastende og useriøst.”

“It is not so much the 15-30 extra minutes it is how the whole trip goes. I used to get on the train, have a seat and have 40min or so to relax, read (either pleasure or work), so I am fresh for home. Now it is a mad rush to make the metro, stand at least half the time. Then push and squeeze your way on a train at the airport, which you hope showed up on time so you did not freeze on that wind tunnel of a platform. The train is packed solid, this is not relaxing, it is not a nice way to travel. I never know if the train is going to be on time or totally messed up, so you cannot really make plans to go out and be social in the evenings. So yes it sucks!”

“Sedan det började gå fler pågatåg från Hyllie igen i samband med att kontrollerna i Kastrup infördes så är det oftast tekniskt möjligt att komma hem utan att ha tappat så mycket tid. Men det innebär två stressiga byten där man oftast ska båda trängas och springa. Det är väldigt utmatande, en stor del av varför pendlingen fungerat för mig i flera år är att det varit lugn och ro på tåget.”

För omkring 15 % av tågpendlarna i studien har förändringen lett till att man i huvudsak övergått till att pendla med bil. I denna grupp har man generell en liknande bild av problemen i tågtrafiken som övriga tågpendlare, vilket sannolikt bidragit till man ändrat färdmedel. Att bilpendla uppfattas inte av alla som ett bättre alternativ, det är många som av olika orsaker föredrar tåget. Bland de nyttillkomna bilpendlare är det 73 % som är mycket påverkade av att inte kunna vila under resan och 69 % av att inte kunna jobba i lika stor utsträckning som tidigare. Härigenom skiljer man tydligt ut sig jämfört med de individer som redan sedan tidigare har haft för vana att oftast bilpendla.

Om kontrollerna

Av den mediala rapporteringen kring ID-kontrollernas införande har man som läsare lätt kunnat få ett intryck av att kontrollerna i sig är det som påverkat resandet mellan Själland och Skåne. Enkätstudien visar på en betydligt mer komplex bild, där upplevelsen av själva kontrollerna bara är en faktor bland många förändringar. Av alla svarande uppger 53 % att man i stor utsträckning påverkas av kontrollerna, vilket kan jämföras med att exempelvis 80 % av tågpendlarna i stor utsträckning påverkas av den lägre turtätheten.

”ID-kontrollerna är inte problemet i sig, utan det är konsekvensen. Så som färre tåg avgångar, färre platser, fler inställda samt försenade tåg utan information. Det är lotteri om man hinna hämta på dagis eller inte.”

Att nästa lika många vanebilister (47 %) som tågpendlare (53 %) ser sig som mycket påverkade av kontrollerna är något oväntat med tanke på att tågpendlarna utsätts för dubbla kontroller och har fått sin identitetshandling fotograferad (5) En förklaring kan vara att kontrollerna har dubbla effekter. Intervjuerna beskriver det praktiska omaket med kontrollerna i form av att eventuellt köa, få med och ta fram rätt ID-handling. Kontrollerna verkar generellt uppfattas som relativt effektiva men har därutöver en mer symboliskt innebörd som växlar från person till person. Kontrollerna ses bland annat som uttryck för rådande asylpolitik, centralt maktutövande, övergrep på Öre-

sundsregionen, utestängandet av flyktingar, ett hårdnande Europa med brist på samarbete och växande klyftor i samhället. Därmed kan kontrollerna symbolisera samhällsfenomen som man personligen är oroad av eller värden man inte delar. Än mer personligt blir det för de pendlare som uppfattar det som obehagligt eller kränkande att visa ID-handlingar och hamna i ett register. Några känner sig ifrågasatta i de miljöer man rör sig i till vardags och det finns exempel på hur ens utseende kan bidra till att man känner sig utsatt. Spännvidden är stor och det finns även pendlare som välkomnar kontrollerna.

”Skuld känslorna i att kunna passera för jag har ett svenskt id-kort, att jag det någorlunda etniskt svensk ut /.../ En bitter smak att komma över bron in till Sverige helt enkelt”

”Jag tycker att det känns jobbigt socialt. Folks blickar ska vi se om hon svarta har pass eller om det är en flykting”. Poliserna läser plötsligt jävligt noga på mina handlingar efter att knappt ens tittat på mina ljusare medtrafikanters.”

”Det er ikke den øgede rejsetid der er værst, det er usikkerheden. Det er umuligt at planlægge noget”

”Polisen frågar konstiga frågor/ skojar med utländskt utseende när de kontrollerar id kort.

Ex. ’Ahmed- ooh det låter

farligt’ Eller om du har svensk pass men utländskt utseende så frågar de: Ålskar du ditt land?!”

”Mest av allt gör gränskontrollerna mig mkt orolig för framtiden och vart vi är på väg som samhäll-le. Att uppleva ekot av ”papieren, bitte” och sorteringen på rätt och fel folk varje gång jag åker över gör mig ledsen, skamsen och besviknen. Varje gång.”

”Det är inhumant mot flyktingar, och väldigt obehagligt att uppleva som pendlare.”

”Även om jag på något vis förstår det politiska beslutet, då vi inte har resurser att ta emot så många för vi hinna inte hitta boende till dem, så är denna gränskontroll hemska, då man ser folk bli avslängda”

”Fruktansvärd känsla att behöva dubbelkolla att man har körkort/pass med sig för att vara

[5] Fotografering av ID-handlingar genomfördes på Kastrup under perioden 4 jan-11 april 2016

säker på att alls få komma hem till Sverige igen efter avslutad arbetsdag på andra sidan sundet”

”Den politiska aspekten påverkar mig varje dag. Pendlar tillsammans med min man som på grund av sitt utseende ofta får extra frågor vid både kontrollerna vid bytet på Kastrup och i Hyllie. Tänker att beslutet om kontroller är ett Stockholmsbeslut utan insikt om hur nära Malmö och Köpenhamn ligger varandra.”

Flera av de intervjuade uppehåller sig också vid olikheterna i bemötande mellan Securitasvakterna på Kastrup och poliserna vid Hyllie. Polisen får genomgående (både på Hyllie och vid brofästet) goda omdömen och beskrivs som resonabla medan vakterna uppfattas som mindre empatiska och mer fyrkantiga. Att man vid Hyllie kan prata sig in om man exempelvis har felaktig ID-handling uppfattas både som sympatiskt och ses samtidigt som otydligt. Samma person kan ge uttryck för att man helst ser en lika behandling av alla resenärer oavsett yttre attribut - och att det känns absurt att bli ifrågasatt som hemmahörande i de miljöer man dagligen rör sig i.

Många har också utvecklat olika strategier för att säkert få med sig ID-handlingar och kan berätta historier om händelser om att hamna på ”fel” sida gränsen utan godkänt ID. Uttalat eller underförstått blir dessa berättelser till illustrationer av att många uppfattar kontrollerna som absurda på det sätt de delar av regionen.

Anpassningar på kort sikt

För att hantera förändringarna och minska dess konsekvenser har många pendlare på olika sätt försökt att anpassa sig. Många har fått lägga om sin resrut för att passera Kastrup. 59 % av alla pendlare reser på andra tider än vad man tidigare varit van vid. Detta för att få bredare tidsmarginaler och hinna fram i tid. Många försöker också i möjligaste mån att undvika att tågpendla då trängseln är som störst.

Av intervjuerna framgår också att man i högre utsträckning planerar sin resa i förväg. En del resenärer har därtill en väl utvecklad taktik för var man ska placera sig på perronger och i tågen för att snabbast komma vidare. Bland tågpendlarna har en del uppmärksammat att planeringen spår på en

upplevelse av stress. I syfte att må bättre har några medvetet försökt att byta strategi i trafiken från att vara plane-rande och optimera tiden, till att mer försöka ta det som det kommer.

”Jag jobbar på att mer ta det som det kommer. Strunta i att försöka planera, springa mellan bytena och bli irriterad på dem som kommer i vägen och på att tågen inte går som de ska”.

En sådan strategi bygger dock på att man inte måste vara framme en bestämd tid eller att man har möjlighet att ha goda tidsmarginaler.

Som tidigare nämnt har en del av pendlare har med anledning av den nya situationen bytt färdmedel. Framförallt har en grupp bytt från att tågpendla till att bilpendla (15 %) och i allmänhet är det fler som oftare tar bilen ibland (23 %). Bland tågpendlarna uppger 46 % att man har tillgång till bil. De finns också de som numera oftare tar tåg, färja med mera. Därutöver är det 12 % som uppger att man har börjat samåka. Av intervjuerna framgår att långt ifrån alla ser samåkning som en långsiktig lösning på den dagliga pendlingen, utan mer som något man kan ta till vid enstaka tillfällen. Att ordna samåkning bedöms också som tidskrävande och i vissa sociala avseenden betungande. Vet man inte på förväg exakt när man kommer loss från jobbet, så vill man exempelvis inte riskera att försinka andra. Det är för några också förknippat med en känsla av att hamna i skuld till den person man åker med och därför inte något man vill överutnyttja eller ta erbjudanden om skjuts för givna. Samtidigt finns bland de som börjat samåka en ökad känsla av gemenskap pendlare emellan och ökad engagemang i gemensamma frågor.

”Vi måste köpa en bil till för att få vardagen att fungera. Dåligt för vår ekonomi och dåligt för miljön.”

”Politisk forholder jeg mig ikke til kontrollerne men hvis de skal være der ville jeg ønske de kunne lave bedre og mere stabile løsninger! Savner 10 minutters drift! Jeg har altid sagt at jeg jo lige så godt kan bo i skønne Malmö som i en kedelig forstad til KBH - det halter meget nu! Men Malmö er hjem og vores søn er allerede 2 sproget. Vi har købt bil til min mand som har skæve arbejdstider...”

Mer tid i trafiken medför mindre tid för andra aktiviteter, både hemma och på jobbet. Det finns i

studien enskilda personer som minskat omfattningen på sin deltid och jobbar mindre än vad man egentligen skulle vilja. I enkäten oppger 15 % av alla svarande att man jobbar/studerar färre timmar som en följd av den nya situationen. Dessa timmar kan antas motsvaras av bland annat ökat flexitidsuttag, ökad del-tid och minskad övertid. En omvänd effekt med fler arbetade timmar framkom oväntat i intervjuerna: för att undvika rusningstid och/eller för att det inte längre fungerar att åka hem mellan jobb och kvällsaktiviteter finns de också personer som nu är fler timmar på jobbet.

De flesta pendlare arbetar dock lika mycket som tidigare. Det innebär för en del att det blir mindre tid att vara hemma, med vänner eller för andra aktiviteter. Några har också delat upp dagen och gör ett eller flera arbetspass på distans hemifrån på kvällen för att få ihop sin tid. För en del har det blivit en lösning att jobba distans hela dagar. Det finns också pendlare som kompenserar genom att vara extra effektiva och högpresterande då de är på jobbet. Detta beskrivs både som ett sätt att trots allt försöka hinna det man måste och som ett sätt att inför kollegor/arbetsgivare bevisa att man fortfarande är att räkna med. De finns också exempel på att man känner sig ifrågasatt av arbetsgivare eller kollegor. Det kan handla om att man är rädd för att någon ska titta snett på en för att man måste gå tidigare. Någon har som strategi att inte berätta på jobbet om hur besvärligt det blivit.

Konsekvenser i vardagen

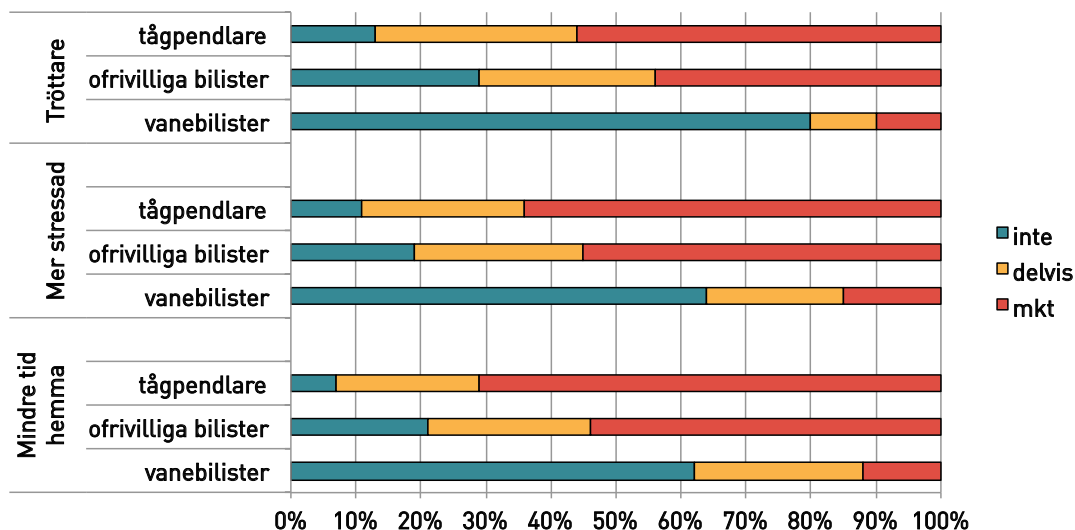
I studien har de sammantagna konsekvenserna av de faktiska förändringarna och de individuella anpassningarna undersökts. Variationen är förstås stor mellan olika pendlare. Några är tämligen oberörda medan andra fått en närmast ohållbar situation.

Genomgående visar dock materialet på stora signifikanta skillnader mellan de som sedan tidigare kört bil (vanebilisterna) och övriga grupper. Såväl tågpendlare som de som övergått till att bilpendla är i stor utsträckning påverkade av att vara mer stressade (64 % av tågpendlarna), trötta (56 % av tågpendlarna) och av att ha fått mindre tid hemma (71 % av tågpendlarna).

”Jag är meget mer stressad og en vanlig morgon innan jobb kan jag ha varit først glad, sedan led-sen, stressad og jättearg. Har næstan hamnat i bråk med medresenärer på tåget en dag når inte alle kunde komma med tåget pga for få vagnar. Har svårere att koncentrere mig på jobb.”

”Jeg er meget stresset for tiden alt irriterer mig pga. besværlig pendling - jeg er altid sur - uden humor, der skal meget lidt til at jeg ”eksploserer” på de andre og når det sker bliver jeg meget ked af det. Føler mig psykisk ustabil. Kan ikke nå nogle planlagte ting - f.eks. dyrke sport - tør ikke at bukke en holdtræning, fordi kan ikke regne med kommetider.”

Pendlarna som tar tåget eller som bytt från tåg till bil känner sig tröttare och mera stressade





Triangeln, Malmö

”I intervjuerna nämnde många sommaren som en bortre gräns för hur länge man trodde att man skulle kunna stå ut.”

”Jag är mycket mer stressad och oroad varje dag, något som varken är hälsosamt för mig eller mina barn som numera har en trött och jagad mamma hela tiden.”

”Kort sagt giver det et samlet billed på en meget lavere livskvalitet end før alle kontroller og færre togsafgange samt væsentligt flere forsinkelser og aflysninger. Usikkerheden er den aller værste stressfaktor!”

”Det är en daglig stress att aldrig veta när man kommer hem från jobbet. Jag förlorar minst en timme om dagen på gränskontrollerna och kommer hem (i bästa fall) med andan i halsen och hinner precis hämta barnen innan fritids stänger. Mina barn har fått sluta med fotbollen (vi hinner inte hem). Jag måste använda kvällarna för att jobba i kapp. Gränskontrollerna har verkligen slagit sönder vår familjs välfungerande vardag. Jag älskar mitt jobb men nu orkar jag snart inte mer.”

”Jag har börjat drömma stressdrömmar flera nätter i veckan om pendlingen.”

”Jeg er gravid i uge 16 og jeg er nervøs for at den stress og uro jeg oplever i forbindelse med grænsekontrollen kan have en negativ effekt på mit barn. Med en 8 timers arbejdsdag og op imod 2,5 timers daglig rejsetid er der heller ikke meget tid til at hvile.”

”Med min utbildning har jeg inga andra alternativ när det kommer till arbete i Skåne-regionen, jag kan arbeta i Köpenhamn eller flytta till andra delar av Sverige för att få jobb. För mig är det i så fall et mer realistisk alternativ att lämna Sverige/Öresundsregionen helt och hållet.”

”Jag är alltid trött och mitt humör skiftar väldigt häftigt sedan den andra passkontrollen på Kastrup infördes. Jag älskar mitt jobb men min kropp och mitt sinne orkar inte med den extra pendlingen. Vissa dagar slutar jag 15, men ibland tar det 3-4 timmar hem. Då hade jag lika gärna kunnat stanna på jobbet.”

”Min hverdag hænger ikke længere sammen. Jeg har intet overskud og jeg kan ikke planlægge ting i min fritid, da jeg ikke ved, om jeg når hjem, eller om jeg er for træt og udmattet på grund af den længere og mere stressende rejsetid. Jeg skal skifte 3 gange nu, hvor jeg før bare kunne sidde i sam-me tog fra Kbh H til Lund.”

”Stressas obyggeligt av att mitt pass fotograferas med mobiltelefon och hamnar gud vet var. Stressas av att stå och se ej fulla tåg köra ifrån mig då man inte släpps igenom kontrollen för att perrongen sägs vara full.”

”Har hele tiden stress... dårlig samvittighed overfor kollegaer, familier osv. Er hele tiden i dårligt humør og foler mig max presset”

”Pga. den ekstra rejsetid og især usikkerheden om hvornår jeg kommer hjem, da er der ikke tid til indkøb, biografure, restaurantbesøg eller anden sjov efter arbejde.”

”Vi får inte lika mycket besök från danska familjen och vänner. Jag drar mig för att nöjesåka till Köpenhamn. Malmö känns mindre och mer isolerat.”

Statistiska analyser (ANOVA) visar på starka samband mellan dessa olika konsekvenser. De individer som är påverkade av att fått mindre tid hemma

tenderar också att vara mer trötta och stressade. Detta är dessutom tydligt korrelerat till hur mycket längre restid man fått. Kvinnor tenderar att vara mer stressade och trötta än män. Pendlare som bor i ett hushåll med barn är i större utsträckning tröttare än andra och också mer påverkade av mindre tid hemma. De som distansarbetar mer är också mer stressade och trötta. Likaså finns ett samband mellan att utnyttja flexitid och påverkan av både stress och mindre tid hemma.

För barnfamiljerna har konsekvenser visat sig i form av ökade konflikter (25 % av barnfamiljerna där föräldern pendlar), förändrade roller i familjen (31 %) och problem med att hinna hämta på dagis och/eller fritids (61 %). Från ensamstående föräldrar rapporteras mindre av spänningar i familjen men i gengäld svårigheter med att få ekonomin att gå ihop med anledning av förändringarna.

Bland de ”ofrivilliga bilisterna” har så mycket som vart fjärde hushåll svårare att få ekonomin att fungera på grund av tillkommande kostnader för bilåskandet. Kostnaden för Skånetrafikens månadskort på 2000-3000 kronor uppfattas av flera i studien som dyrt. Att i stället köra bil bedöms av många innebära en kostnad på omkring 5000-6000 kronor.

För en del pendlare skulle en permanentning eller långvariga kontroller innebära att man måste se sig om efter annat jobb eller boende. Då undersökningen genomfördes i februari-mars hade några pendlare redan gjort sådana förändringar medan andra avvaktade läget och hoppades på att trafiken snabbt skulle återgå till det normala. I intervjuerna nämnde många sommaren som en bortre gräns för hur länge man trodde att man skulle kunna stå ut. Totalt

”Det är inte heller ovanligt att öresundspendlare med jobb i Danmark och bostad i Sverige har vunnit privatekonomiskt på upplägget. Det för också med sig att man får svårare att hitta likvärdiga villkor om man slutar pendla.”

svarade drygt hälften av pendlarna att man tänkte mer på framtiden och på olika tänkbara handlingsalternativ. För en mindre del har redan tankarna blivit konkreta och man uppger att man överväger nytt boende eller jobb, alternativt att man vidtagit förändringar. Det finns också fall av påtvingade distansförhållanden och där barn plötsligt inte har lika nära kontakt med båda sina fränskilda föräldrar.

Analys visar på stark samvarians mellan benägenheten att förändra sin situation och restid, stress, mindre tid hemma och ekonomisk påverkan. Det framgår också av materialet att yngre personer och personer som inte är lika välförankrade på arbetsmarknaden är mer benägna att flytta än andra och lika så hushåll med två öresundspendlare. Barnfamiljer tenderar i viss utsträckning att hellre byta jobb än bostad.

Tittar man på hur benägenheten att flytta och/eller byta jobb ser ut i relation till i vilket land man bor och om man uppfattar sig som svensk eller dansk, så kan man långsiktigt ana en förskjutning mot minskat pendlingsutbyte mellan Skåne och Själland.

”Efter 12 års arbete i Danmark måste jag söka nytt jobb. Om jag inte hittar nytt jobb snart tror jag inte att jag orkar mer. Jag har svårt att hinna hämta mina barn på dagis och skola. Jag känner mig trött, stressad, kränkt och ledsen.”

”I was taking Swedish language lessons but now I can't anymore because I arrive in Malmo too late. Many people in my company in Copenhagen are changing job and I'm thinking about doing the same.”

”Osäkerheten om bussanslutningar ska fungera och därmed inte hinna hämta barnen är oerhört stressande. Livet har blivit jobbigare än tänkt. Friheten är ytterligare begränsad. Nytt motsvarande jobb är tufft att få i min ålder. Att ha valt en lång utbildning och barn sent i livet straffar sig nu.”

”Vi kan knapt få dagen til at hænge sammen i forvejen pga vi begge har krævende jobs. Vi har bosat os tæt på en station for at lette vores hverdag. Vi tænker på at flytte så bilpendling bliver en bedre mulighed. Jeg er meget udmattet og min arbejdsglæde har ændret sig til en praktisk problemstilling. Det fylder meget hver dag.”

”Har boet i Sverige i 11 år nu, havde aldrig forestillet mig, at der skulle komme en grænse mellem Danmark og Sverige. Det har været en traumatisk oplevelse der har tvunget mig og min familie til at reviderer vores måde aflevere på. Pludselig var det at bo i Malmø ikke som at bo i Køge. Det var ikke bare at hoppe på et tog. Det skal planlægges og orker man lige alt det mas med togskift, Metro mm. Jeg flytter tilbage til København, så må min mand pendle til Lund, eller forsøge at få arbejde i Danmark.”

”Det er bare for meget. Vi har sååå mange konflikter her hjemme om hvem det er der ska hente børnene /.../ Håber det snart bliver som det har været ellers så må jeg miste mit job.”

”Grænsekontrollerne og det øgede trafik-kaos er den eneste grund til, at jeg kunne overveje at opgive mit job i Sverige. Det er simpelthen så nederen!”

Av intervjuerna framgår att det finns flera tillbaka-hållande krafter vad gäller förändringar av jobb och boende. Utöver att byte av jobb eller byte generellt tenderar att vara stora beslut som tar tid så finns fall där pendlare är etablerade i en bransch eller har en kompetens som enkom efterfrågas på en sida sundet. Som pendlare ställs man då inför att antingen byta inriktning på sitt yrkesliv, vilket oftast med-för ett lönetapp, alternativt att flytta. Beroende på familjesituation kan detta uppfattas som mer eller mindre genomförbart. Skillnader i språk och andra kulturella/institutionella olikheter kan bidra till att en flytt upplevs svår.

Det är inte heller ovanligt att öresundspendlare med jobb i Danmark och bostad i Sverige har vunnit privatekonomiskt på upplägget. Det för också med sig att man får svårare att hitta likvärdiga villkor om man slutar pendla.

Upplevelsen av förändringen

De förändringar som införandet av gräns- och ID-kontroller medfört kan knappast sägas ha mottagits väl av pendlarna. Intervjustudien i synnerhet visar att upplevelsen av förändringen har många olika bottenar.

För det första kan man konstatera att förändringen kom mycket oönskat för flertalet pendlare. Många har byggt upp sin tillvaro utifrån hur trafiken fungerade tidigare och tagit möjligheten att resa för

(6) När tågen är försenade har det vid upprepade tillfällen inträffat att tågoperatörerna underlåtit att stanna vid bla Kastруп för att spara in tid. För de resenärer som planerat att gå av på överhoppad station blir förstås förseningen ännu mer markant.

given. Samhällets investeringar i Öresundsbron, city-tunneln, nya stationer och utökad tågtrafik förefaller ha tolkats som signaler om ett långsiktigt åtagande med garantier och nationsgränsen har sedan mycket långt tillbaka inte uppfattats som ett hinder.

”Jag trodde först inte att det var sant! Att de skulle tillåta att det skulle kunna få bli så här... Eller att de skulle låta det hålla på mer än några dagar”.

Samtidigt var inte minst tågpendlarna nära vittnen till flyktingsituationen under sommaren och hösten 2015. Inställningen till de politiska besluten att införa kontrollerna varierar förstås bland pendlarna men i intervjuerna uttrycker de flesta på olika sätt att man ”insåg att något var tvunget att göras”. Åsikterna går dock isär om det rimliga i att hindra människor utan ID-handlingar från att söka asyl i Sverige.

Men oavsett vad man har för inställning till behoven av kontroller och så ger många pendlare tydligt uttryck för att man är missnöjd med:

- Nuvarande upplägg, det vill säga de dubbla kontrollerna, att all tågtrafik går via Kastруп, den försämrade turtätheten, de kortare tågen osv. Förståelsen är liten för varför samordning av gräns- och ID-kontroller inte kommit till stånd, till varför trafikutbudet samtidigt halverats, varför tågen måste vara så korta, hur de som beställt trafiken kan acceptera att tågoperatörerna får ta oplanerade beslut om att inte stanna på vissa stationer (6), varför trafikinformationen bris-ter, otydligheten kring vilka handlingar som gäller och så vidare.

- Förbättringstakten, att upplägget inte märkbart förbättrats trots att tiden går och restidsför-längningarna uppenbart stora. ”De kunde ändra lagen på nolltid och men att få det att fungera något så när verkar ta evigheter... hade de brytt sig skulle det gå att ordna bättre.”

- Upplevt ointresse för pendlarnas situation både från de politiker som tagit de övergripande besluten om kontrollerna och från de aktörer som står för upplägget. Många upplevelser av att beslutsfattarna ”i Stockholm” tagit besluten utan kunskap om konsekvenserna lokalt och regionalt och utan att bry sig om dessa. Den här upplevelsen verkar ha förstärkts av vissa uttalan-

den i media från såväl operatörer som politiker om att trafiken flyter bra med små störningar. Trafikoperatörerna framstår för många pendlare som mer intresserade av att göra gott ifrån sig inför sina uppdragsgivare än inför resenärerna. Några jämför med hur samhället kraftsamlar när exempelvis ett för bygden viktigt företag varslar och säger ”men här är vi bara enskilda personer som drabbas var och en för sig”.

- **Brist på dialog mellan pendlarna och ansvariga aktörer.** ”Varför frågar ingen oss som åker varje dag? Som vet hur det är?” Några pendlare har också försökt att framföra åtgärdsförslag till bland annat Skånetrafiken utan respons.

Därtill visar intervjuerna att kontrollerna kan uppfattas som ett ifrågasättande av ens identitet. Att pendla har för några blivit till en livsstil. Det finns också pendlare i studien som hellre beskriver sig själva som ”öresundsbor” än som exempelvis svenskar eller danskar. I flera fall uppfattar man sig som lika hemmahörande på båda sidor sundet och har såväl familj som vänner på många olika platser i Öresundsregionen. Några beskriver värdet av att ha tillgång till både Skåne och storstaden Köpenhamn och hur det formar inte minst deras fritid.

Därtill finns det bland tågpendlare personer som uttalat försöker leva mer miljöriktigt och som känner sig motarbetade i sin ambition att inte köra bil. Detta leder till att förändringen i många fall uppfattas som något mycket mer genomgripande än de praktiska bekymren med pendlandet.

Det är också många pendlare som ställer sina egna problem i relation till de svårigheter människor på flykt möter och upplever att det känns problematiskt att klaga. I studien uttrycks bland annat ilska, frustration, oro, sorg och uppgivenhet.

”Jag har sett mig som en medborgare i Öresundsregionen med Europa utanför dörren. Nu känner jag mig instängd och begränsad av att plötsligt tvingas ta med pass eller registreras när jag åker till platser som tills nu varit en del av den region jag betraktar som hemma. Jag känner mig sviken av den regering jag röstat på och det känns som att de inte lyssnar och okänsligt vill förstöra en hel region och landsända utan att ens bry sig om det. Jag känner mig knappt ens hemma i Sverige läng-re pga den här utvecklingen.”

”En ting er de praktiske konsekvenser af grænsekontrollen, hvilket er slemt nok. Der sker også

noget oppe i hovedet på en, når man hele tiden bliver mindet om at man krydser en grænse. Før i tiden tænkte jeg aldrig over at jeg kørte til et andet land. Regionen hængte sammen oppe i hovedet. Det bør den ikke nu, hvilket jeg synes er trist.”

”Den där gränsen som hela tiden funnits där, men som man jobbat på att fila ner, har blivit tydlig. Min danska kompis säger att hon glömmer att jag är svensk och bor i Sverige. Jag tänker på det varje dag!”

”Känner en uppgivenhet för hur regionen blir behandlad. Öresundsregionen nonchaleras och för-störs med dessa beslut och har redan gjort stor skada, dock svårt att se slutliga konsekvenserna. Det borde och finns andra alternativ att lösa situationen än vad man gjort, men man lyssnar inte eller så vägrar man erkänna misstagen...”

”Det som är värst med de här nya gränskontrollerna är hur det påverkar flyktingfrågan och hur dåligt man hanterar det. Att vi som pendlare påverkas negativt är en mycket mindre fråga som självklart är tråkig och missgynnar många. Dessutom är det väldigt tråkigt att hela Öresundsregionen går lidande efter så många år av uppbyggt samarbete. Men den största gruppen som går lidande är fortfarande flyktingarna.”

”Mycket är dåligt men jag förstår det politiska beslutat bakom.”

”Hur politiker själva kommenterar det gör mig också uppriktigt förbannad, de säger att det fungerar utan problem, löper på i stort sett smärtfritt, istället för att visa respekt och säga, vi förstår att det skapar stora problem för många och det ber vi om ursäkt för, nu bara sopas det undan som att det inte påverkar oss alls.”

”Se så at få snakket sammen og find en løsning. Det er pinligt at se på.”

“Lack of communication to the commuters from DSB/Skånetrafiken side is mind boggling. I've been commuting for 4 years, there has never been a clear and consistent answer to any question. Never. Average response time to their mails is beyond weeks and their personal on ground is not completely informed. I almost think they chose to "ignore" as a strategy to make things go away.”

”Det är smidigare än jag trodde trots allt. Jag tycker att vi borde förmedla mer att folk inte skall sluta resa! Då viker vi oss! Vi för inte ge upp integrationen. Inte vika oss, utan förståta resa och säga vad vi tycker. Men också ta hand om oss själva. Inte stressa upp oss i onödan för det kräver energi det med. Det är inte så illa trots allt. Allvarligt, men det kunde definitivt varit värre. Jag tänk-te kräva min rätt att förståta leva i en integrerad region. Jag tänkte inte några futtiga kontroller stoppa mig.”

”Synes i det store hele at det fungerer fint.”

”Elendigt samarbejde mellem Skånetrafiken og DSB. Ingen udveksling af trafikinformation mellem Skånetrafiken og DSB. Er et tog forsinket i Sverige ved man det ikke i Danmark. Er et tog forsinket i Danmark ved man det ikke i Sverige.”

”Det som är värst med de här nya gränskontrollerna är hur det påverkar flyktingfrågan och hur dåligt man hanterat det. Att vi som pendlare påverkas negativt är en mycket mindre fråga som självklart är tråkig och missgynnar många. Dessutom är det väldigt tråkigt att hela Öresundsregionen går lidande efter så många år av uppbyggt samarbete. Men den största gruppen som går lidande är fortfarande flyktingarna.”

”Den minskade kapaciteten, tidsförseeningarna och osäkerheten inför varje resa har drastiskt förändrat den mentala kartan i Öresundsregionen.”

”För första gången kände jag en maktlöshet och hur politik som bestäms - i stor hast - i sthlm påverkar mitt vardagliga liv. Jag hade inte riktigt förstått att det skulle inträffa på riktigt och nu när det har införskaffats kan jag inte helt greppa att vi inte vet hur länge det ska vara? Jag är mitt i en utbildning och oförmögen att flytta, dvs jag är helt i händer på något som bestäms långt över mitt huvud. Det är nog den största påverkan, maktlöshet.”

”Den enorma tondövheten från politiskt håll är slående och väldigt irriterande. Även osäkerheten kring hur länge kontrollerna kommer kvarstå är påfrestande.”

”Jag är gift med en dansk och arbetar i Danmark. Vi har nyligen fått barn och gränskontrollerna drabbar oss maximalt negativt! Men vi är trots

allt glada att vi inte behöver fly för våra liv och bli hindrade att komma vidare av några Securitas vakter.”

”Jag kan leva med att ha lite längre resa till mitt arbete men är djupt orolig inför hur man hanterat allt detta, det är sorgligt och skrämmande.”

”Jag känner en stor frustration över att vi som bor i Öresundsregionen inte får våra röster hörda. Det känns som om Stockholm inte vill kommunicera med Köpenhamn.”

”Vad som stressar mig väldigt mycket är bristande information och kommunikation från regering-en. Jag känner mig ignorerad av regeringen och litar därför inte på dem (trots att jag har röstat på dem) och detta skapar oro och stress hos mig. Jag förstår att läget är oklart för dem och att de inte kan se in i framtiden men det är kritiskt för mig att få någon slags prognos om hur länge gränskontrollerna ska vara. En prognos borde vara mycket högt prioriterat. Om jag har någon slags prognos kan jag göra ett val om jag ska byta jobb/boende, arbeta mer hemifrån och anpassa mina arbetsuppgifter eller köpa bil.”

”Arroganse fra dsb og skånetrafikken, ingen info ved aflysninger, gør mig rasende”

DISKUSSION

I detta avsnitt diskuteras kring hur de redovisade resultaten kan tolkas i några avseenden. Utöver en kort bedömning av resultatens tillförlitlighet, ägnas särskild uppmärksamhet åt de i studien centrala konsekvenserna stress, trötthet och tidsbrist. Till grund för detta resonemang ligger en diskussion om vad som avgör konsekvensernas omfattning för olika individer. Avsnittet avslutas med en kort utviktning om resultat som kan vara intressanta ur ett mer generellt transportpolitiskt perspektiv.

RESULTATENS TILLFÖRLITLIGHET

Undersökningen av pendlarnas upplevelser och erfarenheter bygger inte på ett statistiskt urval och man kan därför fråga sig i vilken utsträckning som resultaten är representativa för dem som pendlare över Öresund i stort. Bedömningen är att undersökningen trots detta kan göra anspråk på att spegla tågpendlarnas erfarenheter och likaså i grova drag hur dessa förhåller sig till andra pendlargrupper

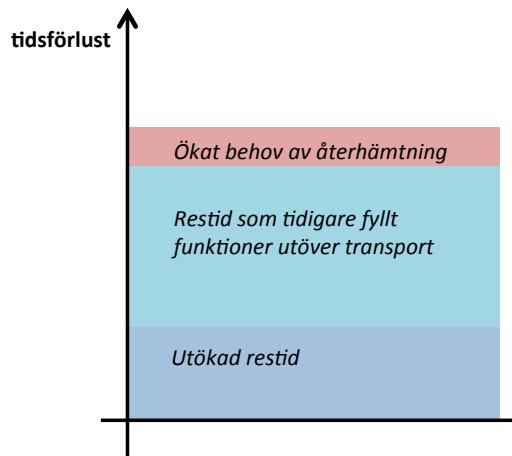
upplevelser. Man kan dock förmoda att benägenheten att delta i studien har varit något större hos de individer som är särskilt hårt drabbade av förändringarna. Utifrån detta resonemang kan det finnas anledning att vara försiktig med att dra för långtgående slutsatser om omfattningen av effekterna bland samtliga tågpendlare. Samtidigt har en mycket stor andel av tågpendlarna (ca 10 %) deltagit i studien och långt ifrån samtliga beskriver sig som påverkade i alla avseenden. Detta ökar tillförlitligheten lik-som iakttagelsen att sammansättningen bland de svarande tågpendlarna i flera avseenden förefaller att vara representativ för samtliga som pendlar med tåg över sundet. Slutsatsen blir att identifierade korrelationer och storleksordningen mellan olika faktors betydelse kan antas gälla för en vidare krets. Däremot kan det finnas anledning att justera ned angivna procentsatser något, i den utsträckning man önskar en bild av samtliga tågpendlare.

KONSEKVENSENS OMFATTNING

I studien finns stor spännvidd mellan de enskilda fallen. Hur ska man förklara varför några blir mer påverkade än andra? Konsekvenserna för den enskilde pendlaren kan antas bero på en rad olika faktorer i olika kombination.

En faktor är de direkta effekternas omfattning till följd av ny restid och eventuell förändrad resväg. Trafikforskning visar att det finns en brytpunkt för pendlings-tid dörr-till-dörr omkring 45 min som i storstad ofta förlängs till en timme. Vid restider därutöver sjunker pendlings-talen mycket markant. Den tidigare restiden på 35 minuter mellan Köpenhamns H och Malmö C ligger väl inom detta spann. Nuvarande restid på 75 minuter för samma sträcka, exklusive anslutningsresor, överstiger det som är acceptabelt för de flesta. De personer som tidigare haft restider på omkring 20 minuter bör generellt vara påverkade i mindre omfattning men det är rimligt att förmoda att många tågpendlare i dagsläget har restider långt över 45 minuter.

Utöver skillnader i yttre förändringarna kan konsekvenserna av att mer tid tas i anspråk för resande sättas i relation till den enskildes "tidsbudget", det vill säga hur dygnets timmar används till olika aktiviteter. Har man mycket tid som inte är ianspråktagen har man större förmåga att hantera att mer tid går till att resa. Generellt finns det mycket som talar för att graden av omsorgsansvar om barn eller äldre liksom typ av arbetssituation tenderar att påverka mängden tid som inte är strängt uppbokad. Utifrån detta kan vi förstå att barnfamiljerna i studien i högre grad än andra påverkas av att ha fått mindre tid hemma. Därutöver



finns förstås stor individuell variation i vad man har för olika åtaganden och vad man upplever som prioriterade aktiviteter. Behoven av återhämtning och sömn varierar därtill från person till person.

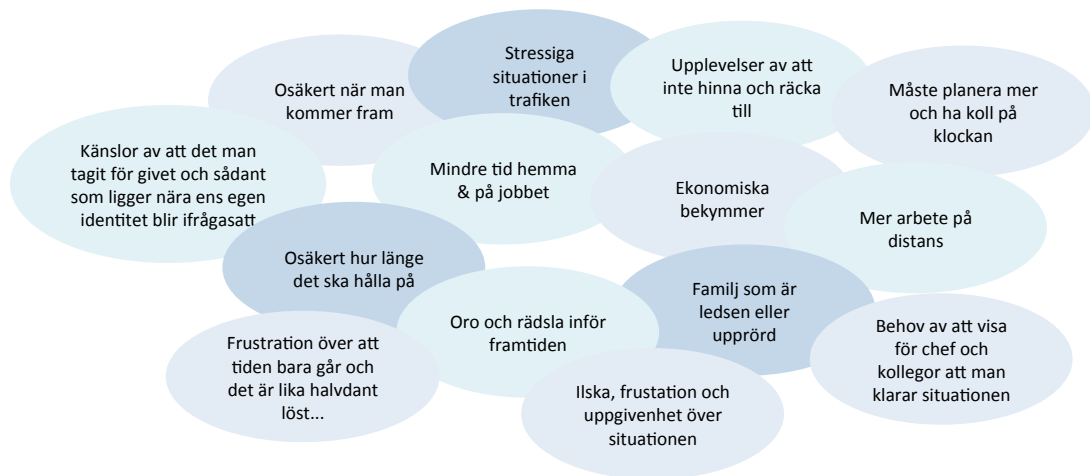
Pendlarens egen och eventuella familjs ekonomiska situation, inklusive tillgång till bil, får också betydelse för konsekvensernas omfattning. I synnerhet i händelse av att förändringarna långsiktigt ställer krav på nytt jobb eller boende. Då kan goda ekonomiska förutsättningar skapa både trygghet och en upplevelse av valmöjligheter. I det sammahänget blir kontaktnät, förankring på arbetsmarknaden och utbildning också extra viktigt. Samtidigt kan det bli svårare att bryta upp om man hunnit etablera sig väl på den plats man bor eller arbetar. Detta avspeglas i att yngre personer förefaller vara något mer benägna att byta jobb än övriga grupper.

En annan dimension handlar om den förståelse, uppbackning och eventuella stöd pendlaren får i relation till familj, vänner, arbetsgivare och kollegor. Finns det exempelvis någon annan som kan hämta på dagis när pendlaren blir sen eller vilar allt ansvar på samma axlar? Även detta påverkar hur besvär-lig situationen till sist kan upplevas. En del pendlare är oroliga för att de personer i ens omgivning som initialt visat förståelse med tiden ska tröttna.

Personliga drag, erfarenheter och fysiska företräden kan också påverka hur stora konsekvenser en till synes likvärdig förändring får för olika pendlare.

Några exempel:

- Hur mycket man som person tar in av och påverkas av andras stämningsläge kan få betydelse när många omkring är irriterade.
- Det behov man som person har av kontroll spelar roll upplevelsen av hög restidsosäkerhet.



Orsker till stress: Sammanställning av olika delkomponenter som tillsammans kan bidra till den ökade stressen

– **Det kön man tillhör, ens etnicitet och de erfarenheter man bär på, kan påverka hur besvärande det är att stå pressad mot andras kroppar i ett överfullt tåg.**

MINDRE TID

Enkäten visade att en majoritet av tågpendlarna i stor utsträckning påverkats av att få mindre tid hemma. Av studien framgår också att tiden har minskat av flera orsaker, vilket schematiskt illustreras i figuren nedan.

Utöver att restiden blivit längre så har kvaliteten på restiden sjunkit markant. Att pendla innebär ofta en viss bakgrundsstress men på det hela taget förefaller restiden tidigare att ha upplevts som relativt meningsfull för många tågpendlare i Øresundregionen. De betydelsefulla aktiviteter som man tidigare utfört under resan tar nu annan tid i anspråk. Därtill kan en längre och mer ansträngande resa antas generera ett större behov av återhämtning, vilket också behöver få ta tid. Hela denna tidsförlost behö-ver hanteras inom ramen för den pendlandes tidbudget.

Det kan ske genom att aktiviteter omfördelas på olika sätt i tid och rum, genom olika sorts effektive-ringar och genom att aktiviteter trängs bort. En vanlig omfördelning är exempelvis att genom di-stansarbete flytta arbetsuppgifter från arbetstid till dag- eller kvällstid i hemmet. Effektiviseringar

handlar om att försöka hinna mer på kortare tid, som de pendlare som jobbar mer intensivt. Studien ger också exempel på att aktiviteter helt trängs undan som exempelvis träningstid, umgänge och pauser.

Desto mer anstängd tidbudgeten blir desto större risk för ökad stress och trötthet.

MER TRÖTT OCH STRESSAD

Pendlarnas upplevelse av att vara påverkade av ökad stress och trötthet kan förklaras utifrån flera olika perspektiv. Stress är i sig en orsak till trötthet, vilket samvariansen mellan dessa variabler också indikerar. Båda parametrarna kan också tolkas utifrån tidigare resonemang om mer ansträngda tidbudgetar och försöker hinna mer på kortare tid.

Stress och trötthet kan också ses som en direkt konsekvens av de stressiga situationer som är återkommande i trafiken, restidsosäkerheten och av det ökade behovet av att planera resan. Till det kommer den stora osäkerheten om hur långvariga kontrollerna och nuvarande upplägg blir. För de pendlare som upplever att situationen långsiktigt blivit ohållbar, finns rädsla och oro inför ett eventuellt uppbrott. Ekonomiska dimensioner kan vara ytterligare en orsak till stress. Att sluta pendla är för många förknippat med en annan ekonomi. De som övergått till bilpendling har också ökade kostnader som kan ge anledning till både stress och förändringar.

Den observerande samvariansen mellan å ena sidan ökad flexitid och distansarbete och å andra

sidan stress är ett något oväntat resultat. Man skulle ha kunnat tro att de personer som jobbar mer hemifrån i grunden har större eget inflytande över sin tid. I många sammanhang tenderar ökad kontroll att ge större välmående. Resultaten i studien talar dock i motsatt riktning.

Detta skulle kunna tolkas som att personer som har flexitid och jobbar mer distans generellt har mer ansträngda tidsbudgetar. En annan förklaring skulle kunna vara att med ökad frihet att disponera sin tid, följer också att mängden dagliga beslut om tidsanvändningen ökar markant jämfört med den som har fasta tider, åker samma turer varje dag och där arbetet i större utsträckning utförs på arbetsplatsen. I det senare fallet blir det mindre av förhandling och ständigt kompromissande för den enskilde och/eller inom familjen.

Det är möjligt att mängden beslut kan bidra till ökad stress. Det finns också stressforskning som indikerar att det gränslösa arbetslivet, där ständig uppkoppling suddat ut gränsen mellan arbete och fritid är huvudorsak till den allmänna ökningen av stressrelaterade problem det senaste årtiondena. Problem tros främst uppstå om känslan av ansvar och förtroende kommer i konflikt med behoven av återhämtning. Ökat distansarbete kan alltså i sig vara en bidragande orsak till ökad stress.

Därutöver tillkommer alla de faktorer som är mer individuella men som har att göra med hur man upplevt förändringen. Ofrivilliga och plötsliga förändringar är en källa till stress och i det aktuella fallet uppfattar många pendlare dessutom att förändringen hanterats otillfredsställande. Det förbättras inte av att många inte upplever sig bli sedda och hörda. I kombination med att värden som kanske ligger nära ens egen identitet ifrågasätts framstår inte de höga stressnivåerna hos tågpendlarna som svåra att förklara.

GENERELLA LÄRDOMAR

Redovisade resultat kan också sättas in ett vidare sammanhang av transportpolitiska beslut och trafikplanering. Ur ett sådant perspektiv är det värdefullt att poängtera den nyanserade bild som

tonar fram ur undersökningen och som tangerar vad man som resenär värdesätter. Infrastrukturinvesteringar motiveras samhällsekonomisk i huvudsak av restidvinster. Studien visar på betydelsen av bland annat komfort, kvalitet och det bemötande man upplever.

Man kan också avläsa den förändrade situationen ombord på tågen som en plötslig övergång till mer storstadsmässiga förhållanden som påminner om situationen i tunnelbanan i större städer. Resultaten skulle kunna ses som en indikator på den stress som förmodligen många upplever i högt belastade och trånga miljöer. På sikt vänjer man sig troligen vid denna sorts vardagsmiljöer och den stress de framkallar upplevs inte lika tydligt. Man kan jämföra med att man inte hör det ständiga

buller som fläktarna på många arbetsplatser framkallar förrän de plötsligt stängs av. Det kan finnas anledning att vidga kunskapen om stressrelaterade miljöfaktorer i kollektivtrafiken.

Generellt går utvecklingen mot allt mer kollektivt resande för att klara urbaniseringen och öka hållbarheten. Samtidigt är stressrelaterad ohälsa ett växande problem. Det är angeläget att kollektivtrafikmiljöer upplevs som platser som fungerar bra. Studien får därmed bäring på exempelvis aktuella diskussioner om att minska antalet sittplatser i kollektivtrafiken och ersätta dem med fler ståplatser. En sådan åtgärd

kan öka kapaciteten men är inte nödvändigtvis en efterfrågad åtgärd sett till en sammantagen värdering av både reskvalitet och restid.

De uppgifter som framkom i intervjuerna om att pendlare på grund av trängseln väljer att stanna kvar på arbetet till efter rusningstid är också intressant att undersöka vidare som fenomen. Normalt antar man i trafikmodellering att sämre tillgänglighet resulterar i minskat antal arbetstimmar. Om beteende att stanna längre på arbetsplatsen inte kompenseras av att man exempelvis börjar arbetsdagen senare, så beskrivs här möjligen ett outforskat samband.

”De som bor och verkar i Öresund har i olika sammanhang uppmärksamats att ta del av utbudet i hela regionen. Många uppfattar att samhället utfärdat garantier för att det ska vara enkelt att bo på ena sidan sundet och jobba på den andra.”

SLUTSATSER

Våra vardagsliv och samhället i allmänhet är mycket beroende av förflyttningar mellan olika platser. Utbyggd infrastruktur och bättre trafikering påverkar var arbetsplatser och ny bostadsbebyggelse lokaliseras. De som bor och verkar i Öresund har i olika sammanhang uppmanats att ta del av utbudet i hela regionen. Många uppfattar att samhället utfärdat garantier för att det ska vara enkelt att bo på ena sidan sundet och jobba på den andra. Effekten av bland annat investeringarna i Öresundsbron och de satsningar som genomförts för ökad integration, är att många enskilda inrättat sina liv utifrån tidigare trafikutbud. Man har som medborgare litat på att det ska fungera och med infrastrukturen har nya sociala nätverk växt fram som överbryggar sundet. Exempelvis finns barn med en familj på var sida sundet och vuxna som har sitt professionella nätverk tydligt kopplat till en storstadsbransch medan de sociala kopplingarna grenar ut sig åt alla håll. När nu tillgängligheten med framför allt tåg kraftig försämrats är det många pendlare och deras familjer som påverkas negativt.

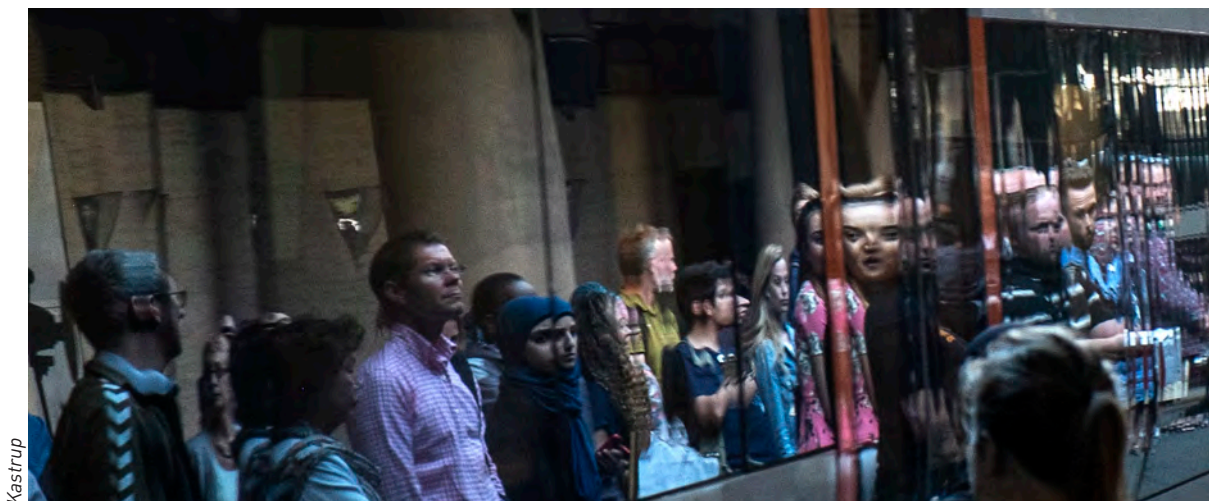
Beroende på resväg finns stor variation i de direkta effekterna omfattning. De tågpendlare som ingått i studien har i genomsnitt drygt 30 minuter längre resväg. Restidosäkerheten har därtill ökat mycket markant och tågresornas kvalitet har sjunkit på grund av betydande trängsel, fler avbrott och sämre stämning.

Konsekvenserna visar sig tydligt i form av problem med mindre tid hemma (71 % av tågpendlar-

na uppger sig vara mycket påverkade), ökad stress (64 %) och trötthet (56 %). Det finns också tydliga samband mellan dessa olika parameterar, det vill säga att de individer som fått mindre tid hemma ock-så tenderar att vara mer påverkade av stress och trötthet. Tidsbristen kommer sig både av längre restid och att det svårare att utnyttja restiden till att jobba och vila. Kvinnor tenderar i större utsträckning än män att vara stressade och trötta. Pendlare som bor i hushåll med barn är också särskilt utsatta för tidsbrist och trötthet. I barnfamiljerna har det därtill särskilt uppstått konsekvenser i form av ökade konflikter, förändrade roller hemma och problem med att hinna hämta på dagis och fritids.

Även tiden på arbetsplatsen påverkas av den nya situationen. I flera fall har tiden på arbetet blivit mer stressad och tidspressad. En del pendlare upplever ökad press att högpresentera för att bevisa att man är att räkna med trots att man kanske måste gå tidigare. Studien visar på starka samband mellan å ena sidan ökat distansarbete och å andra sidan ökad stress och trötthet.

Jämfört med de effekter som tågpendlarna upplever av längre restider (82 % mycket påverkade) och den lägre turtätheten (85 %) är kontrollerna i sig ett mindre problem (53 % av alla svarande är mycket påverkade). Kontrollerna ger upphov till förseningar men studien visar också att de för många pendlare har ett symbolvärde. De manifesterar bland annat den nya asylpolitiken, bristen på respekt för den funktionella storstadsregionen, politisk oförmåga till samarbete och växande sociala spänningar. På ett personligt plan kan kontrollerna uppfattas som ett



Kastrup

ifrågasättande av ens egen identitet som öresundsbo och pendlare. En del pendlare upplever det som kränkande att behöva visa sin ID-handling flera gånger varje dag och i undersökningen finns exempel på hur människor på grund av sitt utseende kan uppleva sig som särskilt ifrågasatta. Det finns också pendlare som välkomnar att kontrollerna införts; spännvidden i upplevelser är bred.

Svårigheterna att tågpendla har inneburit att en del personer övergått till att bilpendla istället. Av dessa har var fjärde nyttillkommen bilpendlare fått det svårare att få sin ekonomi. Några tågpendlare har upplevt situationen som så ohållbar att redan man sökt sig till nya anställningar. Att bryta upp är dock ett stort beslut för de flesta och ett beslut som involverar fler personer, i de fall man har familj. Skillnader i språk, kultur och institutionella förhållanden kan försvåra en omställning, liksom att vissa branscher enbart förekommer på en sida sundet.

Då studien genomfördes i februari-mars hade många pendlare som strategi att avvakta utvecklingen till framåt sommaren och försöka skjuta på eventuella frågor om nytt jobb eller boende. Samtidigt uppgav över hälften att man i större utsträckning än tidigare tänker på framtiden och möjliga handlingsalternativ. Studien indikerar långsiktiga strukturella omflyttningar som skulle leda till minskat pendlingsutbyte mellan Skåne och Själland.

I studien uppgav 81 % av samtliga svarande att man är besviken på de politiska besluten. Intervjuerna indikerar att missnöjet har flera bottnar och inte enbart om de direkta effekterna av den plötsliga förändringen. Frustrationen bygger minst lika

mycket på irritation över det sätt på vilket kontrollerna har implementerats. Nuvarande upplägg med dubbla kontroller och tjugominuterstrafik uppfattas som orimligt dåligt och likaså det faktum att lösningen inte successivt förbättrats vartefter månaderna går. Missnöjet spås på ytterligare av att man inte upplever att de regionala och lokala konsekvenserna tas på allvar av regeringen. Många hade hoppats på att berörda aktörer på olika nivåer skulle förmå att samverka och åtminstone försöka göra det bästa möjliga av situationen. När så inte sker ökar känslorna av maktlöshet och uppgivenhet.

Många pendlare efterfrågar med eftertryck en bättre kommunikation och dialog. Uppenbart finns brister i nuvarande kommunikation, exempelvis är det få som förstår varför kontrollerna medfört sämre turtäthet och kortare tåg. Bland pendlarna finns många som vill få möjlighet att bidra med sin kunskap om hur nuvarande upplägg fungerar i praktiken – och ännu fler som skulle uppskatta att alls bli tillfrågade. Det finns därtill pendlare med förbättringsförslag som saknar en engagerad motpart att vända sig till.

Samhällets aktörer har mycket att vinna på att skapa bättre kontaktytor med pendlarna. Det skulle kunna bidra till att återuppbygga det brustna förtroendet och dessutom ge tillfällen till att både fånga upp och förankra förslag på åtgärder. Det vore också önskvärt om samhällets aktörer i dialog kan förmedla vilka åtgärder man ser som möjliga i olika tidsperspektiv samt hur man nationellt förhåller sig till att Öresundsregionen inte bara är än ett varumärke, vars namn man kan diskutera, utan också något högst påtagligt i människors vardag.



The logo for ØRESUNDS INSTITUTTET features the text in a teal color, enclosed within a red-outlined shape that resembles a stylized speech bubble or a bracket. The text is arranged in two lines: "ØRESUNDS" on top and "INSTITUTTET" below it.

ØRESUNDS
INSTITUTTET

ØRESUNDSINSTITUTTET er et uafhængigt dansk-svensk videntcenter som gennem analyser, konferencer og medievirksomhed bidrager til et øget kendskab om udviklingen i regionen. Organisationen drives uden henblik på at skabe overskud og med finansiering fra mere end 100 medlemmer fra stat, regioner, kommuner, universiteter, højskoler og det private erhvervsliv.

Östergatan 9 A | 211 25 Malmö | +46 (0) 40 30 56 30 | info@oresundsinstitutet.org | www.oresundsinstitutet.org