

## Debatt: Ta bort gränskontrollerna

Publicerad 2015-11-26



Foto: Johan Nilsson.

Får två veckor sedan införde regeringen tillfälligt skärpta gränskontroller. Man använder stängda gränser för att visa handlingskraft mot ett fenomen som i grunden aldrig kan lösas med slutenhets, skriver Sydsvenska handelskammarens vd Stephan Mühler och vice vd Per Tryding.

**För fyra år** sedan fick Dansk Folkeparti med sig den danska Venstre-regeringen på att införa gränskontroller mot Sverige och Tyskland. Motivet var bland annat att det vällde in kriminalitet till Danmark över Öresundsbron. Reaktionerna från både tyskt och svenskt näringsliv lät inte vänta på sig och de var tydliga.

**Bortsett att det** strider mot principerna om fri rörlighet är det ett slag mot handel och tillväxt. Den gången blev kontrollerna kortlivade. Danmark fick en socialdemokratisk regering som tog bort bevakningen och åter hedrade EU:s och Nordens traditioner med öppna gränser.

”Att i praktiken krympa regionens lokala arbetsmarknad är ett hårt slag mot tillväxten.”

- [LÄS MER: Debatt: Finansiera inte krisen med skatthöjningar](#)

**Nu är det** dags igen. Denna gång är skälen mer pressande naturligtvis. Men på en viktig punkt finns likheter. Man använder stängda gränser för att visa handlingskraft mot ett fenomen som i grunden aldrig kan lösas med slutenhets.

**I synnerhet den** nya versionen av gränskontroller har små möjligheter att fungera smidigt och kommer att påverka möjligheterna att skapa tillväxt negativt.

- [LÄS MER: Debatt: Sätt stopp på rätt sätt](#)

**Tanken är att** transportörerna – precis som på flyget – ska ansvara för att kolla id på alla som skaffar biljett och anträder tågen över Öresund.

**Det är enkelt** att se baktanken med konstruktionen, nämligen att dessa biljetter så klart ska skaffas på dansk mark.

**Därmed hoppas man** knuffa svartepetter, som det verkar ha blivit att kontrollera flyktingar, till den danska planhalvan. Om flyktingen inte släpps ombord på tåget är tanken att problemet ska hanteras av danska myndigheter. Men det finns nog ganska lite som tyder på att Danmark kommer att acceptera det. Och vad skulle sanktionen vara mot trafikhuvudmannen, som är ett svenskt offentligt organ?

**Bortsett från alla** viktiga humanitära och mänskliga aspekter av detta finns en annan avgörande parameter. Detta är inte en gräns som mellan Stockholm och Helsingfors med några anlöp om dagen. Öresundsregionen är en alltmer sammanvuxen integrerad region med 3,9 miljoner invånare.

**Investeringar i pendling** på båda sidor har gett resultat. På enbart den skånska sidan har Malmöregionens pendlingsräckvidd sedan 2000 vuxit med 470 000 personer till över 1,1 miljoner. Trafiken mellan brofästena är intimt integrerad med Köpenhamns tunnelbanenät och hela den skånska regionaltrafiken. Förseningar och inställda tåg fortplantas därför i hela pendlingsregionen.

**Tänk er motsvarande** kontroll på pendlingstrafiken mellan Uppsala och Stockholm med fortplantning i hela tunnelbanesystemet.

**Detta sker i** ett läge där den skånska och danska konjunkturen – som har synkroniserats alltmer – är på kraftig uppgång. Sju av tio skånska företag tror på tillväxt. Två tredjedelar rapporterar rekryteringssvårigheter och mer än var tionde uppger att de har avstått konkret expansion på grund av personalbrist. Att i det läget i praktiken krympa regionens lokala arbetsmarknad är ett hårt slag mot tillväxten.

**Målet måste såklart** vara samordning av asylfrågan i EU och självfallet att snabbt hantera den verkliga gränsen i EU, nämligen den yttre. Om detta finns nog insikt i regeringen.

**Men i väntan** på det behövs pragmatiska förhandlingar med inte bara andra partier, utan också med våra grannländer. Där behöver vi släppa prestigen.

**Sverige kommer inte** vinna en match i grenen strama asylregler mot den inofficiella Europamästaren. Att försöka tvinga på andra länder sin egen politik har också små förutsättningar att lyckas.

**Långsiktigt är det** för oss en självklarhet att Sverige och EU ska vara öppet för både arbetskraftsinvandring och flyktingmottagande. I själva verket är frågan snarast om våra ekonomier klarar sig utan denna integration. Handelskammaren kommer därför att öka sina insatser för integration på olika sätt.

**På kort sikt** är i synnerhet Malmö under hårt tryck och det är inte hållbart. Men att klyva Nordens största region är inte lösningen.

*Stephan Mühler, vd, Sydsvenska handelskammaren*  
*Per Tryding, vice vd, Sydsvenska handelskammaren*