

STATE OF THE REGION

Analys av det tvärregionala
samarbetet 2020



Många nya beslutsfattare

Nytt & bredare samarbete

52 nyckelpersoner

Största fallet i resande
över Öresund någonsin

Förändrade gränsrelationer





Sekretariat

Jenny Andersson, biträdande chef och senioranalytiker
Kristoffer Dahl, analytiker Greater Copenhagen Life Science analysis initiative
Sofi Eriksson, analytiker och reporter
Erik Ottosson, analytiker och reporter
Sofie Paisley, koordinator och kommunikator
Anna Palmehag, analytiker och reporter
Emil Persson, analytiker och reporter
Johan Wessman, vd och chefredaktör
Thea Wiborg, administrativ chef och senioranalytiker

En analys från oberoende Øresundsinstitutet.
Øresundsinstitutet står ensamt för rapportens analys och slutsatser.

Rapporten är skriven av Thea Wiborg (projektledare), Sofi Eriksson och Erik Ottosson.

Layout: Øresundsinstitutet
Foto: News Øresund, om inte annat anges. Omslagsfoto: News Øresund
© Øresundsinstitutet – genom Öi Service AB – 24 november 2020
(första utgåva av rapporten presenterades den 3 november 2020)

FÖRORD

2020 har blivit förändringens år. Ett år med oro, sjukdom, dödsfall och delvis nedstängda länder runt om i världen. I en gränsregion blir förändringarna extra tydliga när två länders olika regelverk möts. Det som skulle ha blivit ett stolt jubileumsår för Öresundsbron blev istället coronapandemins år med en dansk gräns mot Sverige som i två omgångar delvis stängts medan den svenska gränsen hela tiden varit öppen. Resultatet har blivit det största fallet i resandet över Öresund under bronns 20-åriga historia. Gränspendlare har fått uppleva nya gränshinder och de som under året bytt resan över Öresund mot hemarbete måste nu deklarera och betala skatt i två länder. Utåt sett har inte samarbetet mellan länderna varit helt friktionsfritt när de valt olika strategier för att hantera coronapandemin.

Kriser ger också impulser till nya insatser och ny kreativitet. Svensk kriminalitet i Köpenhamn resulterade förra hösten i ett danskt beslut om stickprovsvisa gränskontroller mot inresande från Sverige. Därefter togs ett danskt initiativ till att bilda Gränscenter Öresund som i år utvecklats till ett dansk-svenskt polissamarbete med svensk personal på plats på kontoret i Kastrup. 2020 blev året då ett virus tvingade oss att på kort tid ändra arbetssätt och bli digitala såväl när det gäller konferenser som arbetsmöten. Teamsmöten och Zoommöten är begrepp som blivit vardag för många av oss. Ett tecken i tiden var att Øresundsbro Konsortiets eget jubileumsfirande först fick skjutas fram i tiden och sedan den 7 september genomförs i digital form med endast arrangörer och talare på plats i Luftkastellet vid Lernacken i Malmö.

Beslutet att etablera Gränscenter Öresund visar att det tvärregionala samarbetet fortsatt under krisen. Danmark och Sverige visar på nationell nivå att de är beredda att hjälpas åt polisiärt även i ett läge där ländernas olika coronastrategier skapar problem i gränsregionen kring Öresund. Det fortsatta arbetet med den statliga dansk-svenska utredningen om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är ett annat exempel på hur det binationella samarbetet löper vidare. Vid årsskiftet väntas utredningen vara klar. På regional nivå avslutar Köpenhamn och Malmö i vår den fjärde etappen av sin utredning om en tunnelbana mellan städerna, Øresundsmetron. Det regionala dansk-svenska politiska samarbetet i Greater Copenhagen Committee har utåt varit ganska tyst under den inledande coronapandemin. Men under ytan har det skett mycket. En ny vd med större befogenheter har rekryterats och sekretariatet utökats. En ny så kallad charter, Greater Copenhagen Green, har utvecklats. Det tysk-dansk-svensk-norska samarbetet STRING har utvidgat geografien till att även omfatta Region Syddanmark samtidigt som arbetet nu fokuseras mot infrastruktur och green hub med visionen att bli som ett Silicon Valley för gröna teknologier. Gröna visioner finner vi även hos viktiga regionala aktörer som By & Havn, Københavns Lufthavn och Copenhagen Malmö Port.

En annan viktig förändring är det totalt nya beslutsfattare som sedan sommaren 2019 tillträtt som direktörer och ambassadörer med inflytande på det gränsregionala arbetet. Du möter dem i denna analys där de berättar om sina tankar och visioner för den dansk-svenska regionen kring Öresund.

Malmö, 24 november 2020

Johan Wessman
vd Øresundsinstitutet

**ØRESUNDS
INSTITUTTET**

ØRESUNDSINSTITUTTET är ett oberoende dansk-svenskt kunskapscentrum som genom analyser, konferenser och medieverksamhet bidrar till en ökad kännedom om utvecklingen i regionen. Verksamheten drivs utan vinstintresse och med finansiering av ett närmare 100-tal medlemmar från stat, regioner, kommuner, universitet och det privata näringslivet.

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



FOTO: NEWS ØRESUND

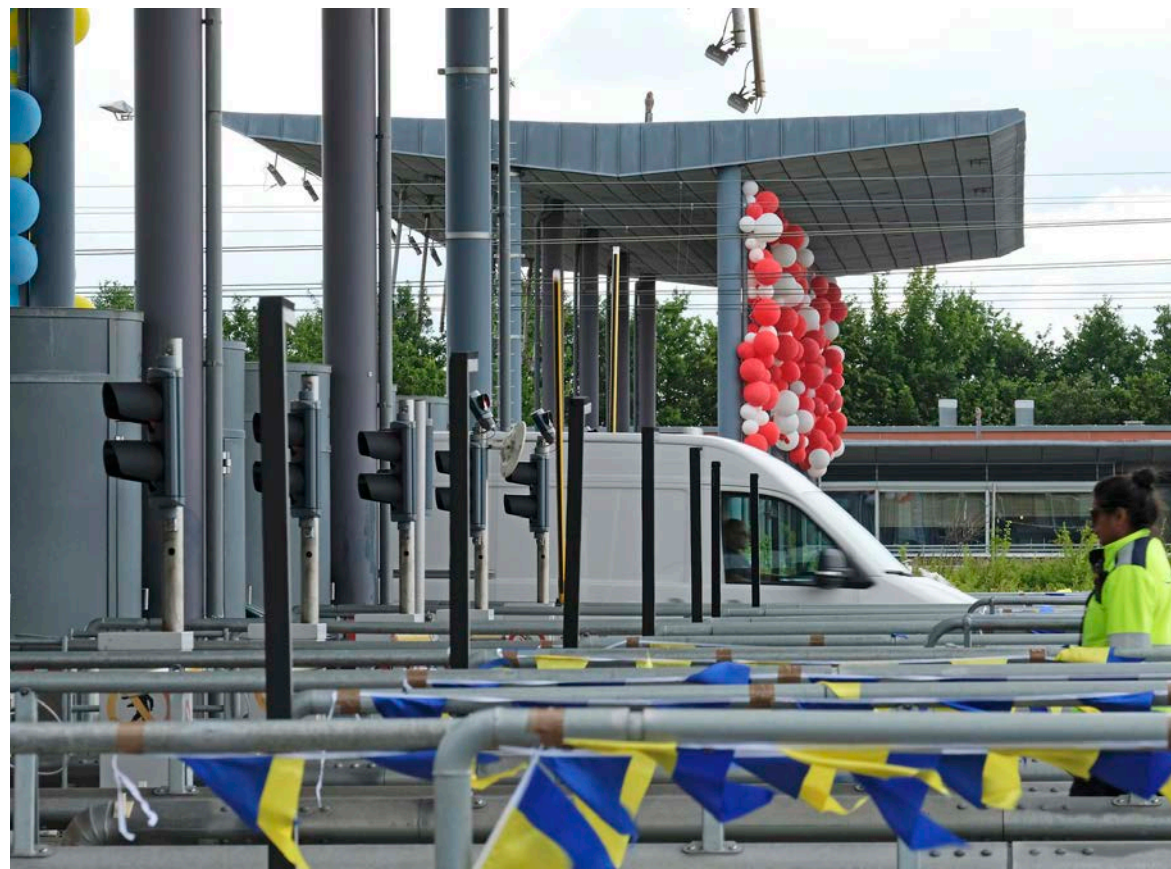


FOTO: NEWS ØRESUND

INNEHÅLL

| | |
|---|----|
| 1. Sammanfattning | 8 |
| 2. Intervju: Ny ambassadör | 10 |
| 3. Update: Coronakrisen | 12 |
| 4. Intervju: Nytt polissamarbete | 16 |
| 5. Update: Det politiska samarbetet | 18 |
| 6. Intervju: Ny direktör for Greater Copenhagen | 24 |
| 7. Tema: Hållbarhet | 28 |
| 8. Det tvärregionala nätverk | 34 |
| 9. Organisationer | 38 |
| 10. Intervju: Ny direktör för Øresundsbron | 46 |
| 11. Tema: Nya fasta förbindelser | 48 |
| 12. Update: Interreg-programmet | 54 |
| 13. Bilaga: Fakta om utvecklingen | 58 |
| 14. Bilaga: Tidslinje | 64 |
| 15. Bilaga: Översikt styrelser | 70 |
| 16. Bilaga: Om rapporten | 74 |



CORONAKRISEN

Aldrig tidigare under brons historia har trafiken minskat så mycket som under covid-19 pandemin. Reserestriktioner och en delvis stängd gräns har resulterat i en markant minskning i tåg- och biltrafiken över Öresund. Även pendlingen kan förväntas ha gått ner eftersom många som pendlar från den svenska sidan jobbar inom transport, handeln samt hotell- och restaurangbranschen, som är hårt drabbade. Efter 15 lugna år för Öresundsregionen har de senaste fem åren präglats av gränsen som instrument för politiska beslut. Gränsen blir synliggjord och vardagen blir något mer krånglig för de som rör sig över sundet. » [Läs mer på sidorna 12-15.](#)

NY CHARTER OM GRÖN OMSTÄLLNING I GREATER COPENHAGEN

Det dansk-svenska tvärpolitiska samarbetet i Greater Copenhagen Committee har under året tagit fram en ny charter – Greater Copenhagen Green. Den innehåller mål och ramar för samarbetet kring grön omställning och tillväxt. Charterns fyra övergripande områden bygger på regionens styrkeområden, som Cowi har kartlagt i en rapport: förnybar energi, energieffektivitet, cirkulärekonomi och klimatanpassning. Utifrån dessa har det gjorts 12 insatsområden som är kopplade till FN:s globala mål. » [Läs tema om hållbarhet på sidorna 28-33.](#)

41 NYA STÖRNINGAR. Gränshinderrådet har tillsammans med de nordiska gränstjänsterna identifierat 41 nya hinder under coronakrisen, varav 22 har blivit lösta. » [Läs mer på sidan 13.](#)



Charlotte Wrangberg

NY AMBASSADÖR. Charlotte Wrangberg tillträdde som ny svensk ambassadör i Danmark i september. Hon vill se ambassaden som en plattform för Öresundsfrågor såväl som danska-svenska relationer. » [Läs intervju på sidorna 10-11.](#)

52

Så många personer sitter i två eller fler tvärregionala styrelser och ingår därmed i nätverket över Öresund 2020. » [Läs mer på sidorna 34-37.](#)

NY VD FÖR GREATER COPENHAGEN.

Tue David Bak tillträdde som vd för Greater Copenhagen Committee i april. Han har fått ett bredare mandat och ska representera organisationen utåt. Nu utökas sekretariatet och framöver vill han driva fler konkreta projekt. » [Läs intervju på sidorna 24-26.](#)

NY ÖVERBORGMASTARE

Köpenhamns överborgmästare Frank Jensen har avlösts av Lars Weiss (S). » [Läs mer om det politiska samarbetet på sidorna 18-23.](#)

-41%

Så mycket minskade antalet sålda 30-dagarsbiljetter för Öresundstågresor under jan-sep 2020 hos Skånetrafiken. » [Se fakta om utvecklingen på sidorna 58-62.](#)

MEDICON VALLEY

Invest in Skåne och Copenhagen Capacity samarbetar kring olika marknadsföringskampanjer bl a inom life science. » [Läs mer på sidan 27.](#)



NYA FAST FÖRBINDELSER

Tyskt godkännande och byggstart på Fehmarn projektet sätter fokus på behovet av nya fasta förbindelser över Öresund. Tre olika alternativ utreds avseende möjligheter och effekter. » [Läs tema om nya fasta förbindelser över Öresund på sidorna 48-53.](#)

NYA DIREKTÖRER FÖR ÖRESUNDSTRAFIKEN

Både Öresundsbron och ForSea, som driver färjorna mellan Helsingborg och Helsingør, har fått nya vd:ar, som båda vill arbeta mer för utvecklingen i Öresundsregionen. Kristian Durhuus började på ForSea i juni och Linus Eriksson på Öresundsbro Konsortiet den 1 november 2020. » [Läs intervju på sidan 31 respektive 46-47.](#)



Linus Eriksson



Kristian Durhuus



NYTT INTERREG-PROGRAM

Det nya Interreg-programmet för Öresund-Kattegatt-Skagerrak (ÖKS) för 2021-2027 kommer att stödja projekt inom liknande områden som det gör idag: innovation, grön omställning, transport och arbetsmarknad. En programskrivningsgrupp har tagit fram ett förslag som nu är på remissrunda hos runt 800 aktörer. Programförslaget ska vara klart under våren 2021. » [Läs mer på sidorna 54-56.](#)

STRING I PARTNERSKAP MED OECD

Den tysk-dansk-svensk-norska samarbetsorganisationen vill bidra till att skapa en grön megaregion med rekommendationer från OECD. » [Läs mer på sidan 32.](#)



Henrik Andersen

POLIS

Gränscenter Öresund är ett nytt samarbete mellan polisen i Danmark och Sverige. » [Läs mer på sidorna 16-17.](#)

FÖRÄNDRINGENS ÅR ÖVER ÖRESUND

Samarbetet över Öresund håller bokstavligen på att byta ansikte. Flera nya direktörer och två nya ambassadörer har tillträtt sedan sommaren 2019. Coronapandemin utmanar med krav på hemarbete och nya gränsrestriktioner vilket har resulterat i ett historiskt fall i resandet över Öresund. Samtidigt fortsätter det dansk-svenska samarbetet att utvecklas såväl inom Greater Copenhagen Committee som med ett nytt polissamarbete.

1. Flera nya beslutsfattare med påverkan på samarbetet över Öresund

Under det senaste året har det varit stor förändring på några av Öresundsregionens viktigaste poster. Det kan vara avgörande för samarbetet över Öresund. Den 1 november fick Øresundsbro Konsortiet en ny vd. **Linus Eriksson** kommer från en tjänst som trafikdirektör på Skånetrafiken. I norra Öresund fick rederiet Forsea i somras en ny vd med bakgrund från Köpenhamns flygplats i Kastrup, **Kristian Durhuus**. Greater Copenhagen Committee fick i april också en ny vd, **Tue David Bak**. Han har fått ett bredare mandat, ett större sekretariat och ska även vara ansiktet utåt jämte det politiska ordförandeskapet.

En annan ny person som vill sätta fokus på Öresundsregionen, är Sveriges nya ambassadör i Danmark, **Charlotte Wrangberg** som tillträdde i september i år. Även den danska ambassadören i Sverige, **Vibeke Rovsing Lauritzen**, är också relativt ny på sin post. Hon tillträdde i september förra året.

Inom det politiska samarbetet syns vanligen få nya ansikten mellan valåren. Men nyligen drog sig Köpenhamns överborgmästare Frank Jensen (S) tillbaka efter anklagelser om kränkande beteende, och **Lars Weiss** (S) har tagit över posten. Han har samtidigt meddelat att han inte kommer att ställa upp som Socialdemokratiets huvudkandidat i kommunvalet i november nästa år. Det blir istället regionrådsordförande i Region H

uvudstaden Sophie Hæstorp Andersen (S) som tar över.

Ett byte av personer har även skett i Øresunddirekt där **Malin Dahl** har tillträtt som tf verksamhetsansvarig efter **Sandra Forsén**, som blivit senior rådgivare på Nordiska ministerrådet där hon efterträdde Claes Håkansson som övergått till motsvarande tjänst på Nordiska rådet.

En ny person från näringslivet som fått flera uppdrag inom Öresundsnätverket är **Ulrika Hallengren**. Hon är vd för fastighetsbolaget Wihlborgs, som är aktivt på båda sidor av sundet, och har tagit plats i styrelserna för Svedab och Öresundsbron samt i Öresundsmetro Executive.



Charlotte Wrangberg.



Kristian Durhuus.



Linus Eriksson.



Tue David Bak.



Sandra Forsén.



Malin Dahl.



Lars Weiss.



Ulrika Hallengren.



Vibeke Rovsing Lauritzen.

Foto: News Øresund och Köpenhamns kommun

2. Öresundsbronns och Forseas nya direktörer betonar arbetet med integrationen över Öresund

Samtidigt som integrationen över Öresund utmanas av covid-19-restriktioner med delvis stängd gräns under våren och nu igen under hösten så markerar de nya direktörerna för Øresundsbron och Forsea vikten av att arbeta aktivt med integrationen över Öresund.

”Att skapa en ännu mer integrerad Öresundsregion för både näringsliv, kultur och turism är bronns viktigaste roll”, säger Øresundsbro Konsortiets nya vd Linus Eriksson i intervjun på sidorna 44-45.

ForSeas nya vd Kristian Durhuus säger i intervjun på sidan 29 att rederiet i norra Öresund framöver ska bli mera synligt samt att han vill göra mer för samhällsutvecklingen i ett bredare perspektiv. Att vara en ”regional connector”.

3. Coronakris och gränsrestriktioner – historiskt stort fall i trafiken över Öresund

2020 har ändrat villkoren för Öresundsregionen. Som över allt annars har covid-19, utöver att vara en vårdkris, påverkat samhället på många sätt med nedstängningar, mer hemarbete och digitala möten, med färre turister på hotell och restauranger samt färre kunder i butikerna, med fler arbetslösa, permitteringar och stödpaket. Men för en gränsregion påverkar även reserestriktioner och gränskontroll samhället på ett annat sätt. För tredje gången på fem år har gränsen blivit synliggjord genom en ny gränskontroll, och nu har gränsen för andra gången i år stängts för vissa resande, bland annat för svenska fritidsresenärer och turister. För danska medborgare, svenska pendlare och affärsresenärer har gränskontrollen inneburit extra restid, men det har hela tiden varit möjligt för dem att komma in i Danmark, och den svenska gränsen har varit öppen under hela coronakrisen. Dock har tågen kört med reducerat tidtabell och uppmaningarna om att stanna hemma, för att minska smittspridningen, har gjort att många pendlare har jobbat hemifrån. Samtidigt har coronakrisen drabbat de branscher där det finns många gränspendlare: detaljhandeln, transport samt hotell- och restaurangbranschen. Det kan därmed antas att pendlingen även har minskat på grund av fler uppsägningar. I april föll Skånetrafikens försäljning av pendlarkort över

Öresund med 77 procent, medan försäljningen i september låg 40 procent under samma månad 2019. Nu ökar smittspridningen igen och både i Skåne och Danmark uppmanas folk att stanna hemma och begränsa sina personliga möten.

Trafiken över Öresund har aldrig förr i bronns historia fallit så markant som den har gjort under coronakrisen. Under våren minskade antalet resor med tåg, bil och färja med runt 70-90 procent, men återhämtade sig igen under sommaren. Att Danmark nu igen delvis har stängt gränsen mot Skåne från den 24 oktober väntas resultera i en ny nedgång i trafiken över Öresund.

4. Trots stängd gräns och gränskontroller – bredare samarbete och nytt polissamarbete

På grund av restriktioner och församlingsbegränsningar har större events och möten blivit inställda

eller omvandlade till digitala versioner, så som Öresundsbronns 20 års jubileum. För tvärregionala organisationer, nätverk och Interreg-projekt innebär det en viss oro för hur samarbetet ska utvecklas framöver i en tid där gränsen är delvist stängd och fysiska möten i stort sett omöjliga. Men coronakrisen har även påverkat samarbetet på andra sätt. Det har tidvis varit en hård ton i medierna och den dansk-svenska relationen har ifrågasatts.

Under coronakrisen har det tvärregionala samarbetet dock fortsatt att utvecklas och det ses nya exempel på samarbeten. Ett nytt polissamarbete efter danskt initiativ har etablerats i Kastrup. Gränscenter Öresund ska förhindra och efterforska gränsöverskridande kriminalitet exempelvis i relation till narkotika och vapen.

Greater Copenhagen har precis beslutat om en ny charter för grön omställning med fler konkreta projekt, och STRING har skärpt sitt fokus på infrastruktur och ”green hub” samtidigt som organisationen ännu en gång har utökat sitt geografiska fokus i och med att Region Syddanmark har blivit medlem. I HH-samarbetet har det bland annat lanserats en ny hemsida med besöksmål i Helsingör och Helsingborg, och HH-gruppen har även fått en ny hemsida och nytt namn, HH2030-gruppen. En statlig utredning om en fast HH-förbindelse ska offentliggöras i slutet av året. Även planerna om en Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn har fått mer synlighet i år, bland annat har initiativet Metroklubben startats, och efter Interreg-projektet som avslutas under våren 2021 blickar Malmö och Köpenhamn nu framåt och hoppas på en statlig utredning.



FOTO: NEWS ØRESUND

Charlotte Wrangberg.

NY AMBASSADÖR VILL BIDRA TILL FÖRSTÅELSE FÖR GRÄNSREGIONEN

Den 1:e september kom Charlotte Wrangberg till Sveriges ambassad i Köpenhamn. Hon är uppväxt i Skåne, utbildad i Lund och har varit mycket i Danmark under sin barn- och ungdom, men har inte jobbat med Norden-frågor tidigare. Debatten inför beslutet om att bygga Öresundsbron följde hon som journalist på Kvällsposten i Malmö och bytte sedan utrikesjournalistik mot arbetet med utrikespolitik. Nu vill hon att ambassaden ska ses som plattform för Öresundsfrågor likväl som svensk-danska relationer.

På Amaliegade i Köpenhamn finns Sveriges ambassads kontor i en bankfastighet från 60-talet. Vid slutet av en lång korridor klädd med mörk träpanel tar den nya ambassadören emot i sitt kontor. Charlotte Wrangberg började den 1 september och var hos danska drottningen och lämnade kreditivbrevet den 9 september. Under den första tiden har hon fokuserat på att lära känna personalen och rutinerna på ambassaden och nu är hon igång med att orientera sig mer utåt och knyta kontakter med omvärlden.

– Jag har börjat med att träffa andra ambassadörer, olika organisationer och givetvis danska utrikesministeriet. Det är det första. Sedan gäller det att sprida ut sig mer och mer och vidga kontaktytorna, och jag kommer då sannolikt också till Malmö och Lund,

säger Charlotte Wrangberg med ett leende.

Som ambassadör i en gränsregion ser hon lite bredare på uppdraget.

– Det är ju speciellt att vara ambassadör i en gränsregion. Ofta är det enbart frågorna på nationellt plan som man driver, men här är de lokala och regionala frågorna lika viktiga vill jag hävda. Jag kanske också kan bidra till förståelse för gränsregionen, men såklart utforma positionen på det sättet som är bäst för Sverige.

– Det är viktigt med de nordiska frågorna kring gränshinder och Öresundssamarbetet. Jag vill både vad gäller de dansk-svenska relationerna och Öresundsregionen att ambassaden ska kunna vara ett forum och plattform för de här samarbetsfrågorna, säger Charlotte Wrangberg.

Under våren med coronakrisen har de dansk-svenska relationerna tidvis sett ut att vara ansträngda. Flera bekymrade röster har hörts om samarbetet. Hur ser den nya ambassadören på hur coronakrisen har påverkat samarbetet?

– Först måste jag säga att Sverige och Danmark ju har och alltid har haft väldigt bra relationer. Men sedan har vi sett under den här tiden att vissa frågor har varit komplicerade. Det viktiga är nu att vi måste gå vidare, och se till att vi vid liknande kriser inte hamnar i en motsvarande situation, säger Charlotte Wrangberg och framhäver att svenska regeringen har föreslagit en form för nordisk gränssamarbetsmodell. Något som Gränshinderrådet nu ska ta fram ett förslag till.

– Den modellen skulle innebära att vi i liknande situationer har en dialog och ser efter alternativa lösningar, och om det inte finns alternativ till restriktioner, hur vi kan göra dem så begränsade som möjligt.

Och Charlotte Wrangberg upplever att det har skett en ändring.

– Det ser bättre ut nu. Det är ingen koordinering, men det finns trots allt ett bra informationsutbyte.

För regionen är det oerhört viktigt att hantera gränsfrågorna, säger hon.

– I grunden handlar det ju om förtroende och tillit. Ska man kunna bosätta sig och bedriva företag och pendla över gränsen så måste man kunna känna tillit till att man kan bo och verka i en region.

– Jag vill säga att relationerna mellan regering, medborgare, företagare, organisationer, universitet och så vidare är grundmurade. Men om inte gränsfrågorna hanteras väl så finns det i förlängningen en risk för att förtroendet minskar.

Charlotte Wrangberg föddes i Simrishamn, växte upp i Tomelilla och pluggade i Lund. Och både som barn och ung var hon mycket i Köpenhamn.

– Jag har ett positivt minne av att åka till Tivoli eller Zoo. Då började vi med tågfarjan från Malmöhus och sedan flygbåtarna. Första gången jag åkte över bron med min familj var ett stort och emotionellt ögonblick.

Debatten inför brobeslutet hade hon följt som journalist på Kvällsposten. Charlotte Wrangberg började sin journalistkarriär med att rapportera om inrikespolitik, men gick sedan över till att skriva mer om utrikespolitik och bestämde sig sedan för att byta bana och jobba mer med utrikesfrågor. Hon kom in på UD:s diplomatprogram och började sin

karriär som diplomat som har tagit henne bland annat till Madrid, Pretoria och Mexico city och som ambassadör i Aten och Buenos Aires.

– Det är lättare att arbeta i ett land som står en själv och Sverige nära. Det kan vara svårare att skapa relationer om man rör sig på helt olika plan. Vi har en nära tillgång till danskarna så vi behöver inte gå omvägar, säger Charlotte Wrangberg.

– Men jag kanske i vissa sammanhang måste vara uppmärksam på att inte få för stor förståelse för olika danska positioner. Det finns ju alltid en risk att man som diplomat efterhand får för stor förståelse för värdlandets olika positioner, och möjligen är den risken större i ett grannland. Men man är ju väl medveten om detta. Samtidigt är det viktigt att följa och rapportera om den inrikespolitiska utvecklingen och bidra till att hemåt

förklara den danska debatten och positionerna. Det gäller att hitta rätt balans i sin förståelse, förklarar hon.

Charlotte Wrangberg ser många områden där Danmark och Sverige är likasinnade och kan samarbeta: EU-frågor, mänskliga rättigheter, klimatet, Arktis, FN-frågor och flera andra utrikespolitiska frågor.

– Danska utrikesministern vill ta fram en ny värderingsstyrd utrikespolitisk strategi. Det ser vi mycket fram emot och där känner vi att Danmark och Sverige kommer ligga ännu närmare varandra, säger Charlotte Wrangberg.

Även det nordiska samarbetet är såklart viktigt. Charlotte Wrangberg har inte själv arbetat med nordiska frågor tidigare, men hon tror att samarbetet har tagits för givet under många år. Nu har värdet av det nordiska samarbetet blivit mer tydligt, anser hon.

– De nordiska länderna har ju en vision om att bli världens mest integrerade och hållbara region 2030. Det är ett övergripande mål, och i många avseende brukar min regering säga att det nordiska samarbetet aldrig har varit viktigare.

Dessutom ser hon att Sverige just nu tittar mer och mer på Danmark t ex vad gäller polisreformer, välfärdsreformer eller arbetslagstiftning. Men ambassadens fokus gäller givetvis inte enbart politiska frågor. Näringslivsfrämjande är också en viktig del av ambassadens arbete.

– Danmark är Sveriges femte största exportland. Så det går ju bra, men det är inget som inte kan bli bättre. En femtedel av de utländska företagen i Danmark är svenskägda och de har tillsammans drygt 66 000 anställda. Det har ju en stor inverkan i det danska näringslivet, konstaterar Charlotte Wrangberg.

”Det är ju speciellt att vara ambassadör i en gränsregion.”



UPDATE: Coronakrisen - hur påverkas regionen?

Det är tredje gången på fem år som det införs en gränskontroll mellan Sverige och Danmark. Under coronakrisen har gränsen i två omgångar varit stängd för många personer bosatta i Sverige, och reserestriktioner och gränskontroll i kombination med vårens nedstängning av Danmark har lett till att trafiken över Öresund har minskat kraftigt under året. Faktiskt ses det största fallet någonsin. Samtidigt har nya gränshinder och störningar uppstått för gränspendlare, företagare och boende i regionen, och fler pendlare har blivit av med jobbet.

Gränsekонтроl för tredje gang

I föråret var det tredje gang på fem år, at der blev indført gränsekontrol ved gränsen mellem Danmark og Sverige. Först besluttede den svenske regering om gränsekontrol i 2015 i forbindelse med migrationskrisen. I efteråret 2019 indførte den danske regering stikprøvekontroller for at stoppe grænseoverskridende kriminalitet og i foråret 2020 en fuld gränsekontrol for at forhindre smittespredningen af covid-19. Mellem den 14. marts og 11. juli havde Danmark delvist lukket gränsen mod Skåne, og nu igen fra den 24. oktober. Reglerne for indrejse blev ændret flere gange under perioden. I den første tid kunne turister og fritidsrejsende fra Sverige ikke komme over gränsen. Derimod har der været åbent for danske statsborgere, pendlere og andre personer

med "anerkendelsesværdigt formål". I juni indførte Danmark en "nordisk mekanisme" som indebærer en regional ordning, der bedømmer smittespredningen i regionerne i stedet for hele landet. Fra den 11. juli var gränsen åben for alle skåninger, fra den 1. august blev hele Sverige klassificeret som et åbent land og fra den 3. september overgik Danmark igen til at kun udføre stikprøvekontroller ved gränsen. Men den 24. oktober indførte Danmark, på grund af øget smittespredning, igen indrejserestriktioner for Skåne ligesom de fleste andre svenske regioner også er erklæret i karantæne. Det betyder også, at danskere frarådes at foretage ikke nødvendige rejser til de fleste regioner i Sverige, med undtagelse af besøg til egen "ødegård" og transitrejser til eksempelvis Bornholm via Ystad.

Den svenske gränse har været åben under hele coronakrisen, dog fortsat med sporadisk gränsekontrol for rejsende fra Danmark.

Forvirring og problemer ved forskellige rejserestriktioner

Gränsekontrol og forskellige restriktioner har ikke kun betydning for trafikken over gränsen. Det har også skabt forvirring blandt de som til hverdags bevæger sig på tværs af landegränsen. Øresunddirekt og de øvrige nordiske gränsetjenester lavede en spørgeskemaundersøgelse for Nordisk Ministerråds Gränsehindringsråd om problemer i forbindelse med de nordiske landes forskellige coronastrategier. 1.669 personer fra hele Norden deltog og otte ud af ti svarede, at de forskellige coronastrategier har skabt problemer for dem. For gränsependlerne har det været svært at vide om de skulle følge retningslinjer og restriktioner i arbejdslandet eller bosætningslandet og generelt var der usikkerhed omkring den gränseregionale information. Samtidig anså 67 procent, at det har været svært at mødes med familie i et andet nordisk land og 59 procent, at de har oplevet gränsekontrollen som problematisk.

41 nye hindringer

Da den danske gränse blev delvist lukket og myndigheder og arbejdsgivere anbefalede medarbejdere at arbejde hjemmefra, opstod nye gränsehindringer. Den sociale sikring for arbejdstagere som gränsependler følger arbejdslandet, men hvis pendlere arbejder mere end 25 procent i bosætningslandet overgår den sociale sikring dertil og arbejdsgiveren skal følge de regler som gælder i den ansattes bosætningsland. For en dansk arbejdsgiver betyder det en væsentlig ændring eftersom den svenske arbejdsgiverafgift er cirka 32 procent af lønnen. Det problem blev hurtigt løst. Försäkringskassan og Udbetaling Danmark blev enige om at bortse fra reglerne under coronakrisen, og socialministrene nedsatte en arbejdsgruppe for at se på nye gränsehindringer på socialområdet.

Derimod har skatteministrene ikke ville indføre lignende undtagelse for at løse det problem, som er opstået for gränsependlere, der risikerer at skulle betale skat i to lande, når de arbejder hjemmefra mere end 50 procent af arbejdstiden. Det indebærer ikke dobbeltbeskatning, men mere administration for arbejdstageren såvel som arbejdsgiveren, og for danske pendlere til Skåne kan det indbære at de skal betale mere i skat. Samlet set har gränsetjenesterne

identificeret 41 nye gränserelaterede hindringer, som er opstået mellem de nordiske lande under coronakrisen. Fra midten af marts har Gränsehindringsrådet lavet 10 rapporter om hindringer for den frie bevægelighed ved hjælp af de nordiske informationstjenester, og rapporteret til de nordiske samarbejdsministre. Af de 41 hindringer er 22 blevet løst, ifølge Gränsehindringsrådet.

Historisk fald i trafikken over sundet

Efter et stort fald i tog- og biltrafikken over Øresundsbron i den indledende coronapandemi, med en delvist lukket dansk gränse og et stort set nedlukket samfund i Danmark med hjemmearbejde til følge, begyndte trafikken at stige igen i det sene forår og sommer, men ligger stadig på et langt lavere niveau end normalt. Biltrafikken over Øresundsbron var 38 procent lavere i januar-september i år sammenlignet med samme periode sidste år. Mest faldt biltrafikken i april, hvor der var 69 procent færre biler på broen. Ifølge Kristian Durhuus, adm. direktør for ForSea, mistede rederiet, som driver færgerne mellem Helsingør og Helsingborg, omkring 80 procent af trafikvolumen i foråret. Det var hovedsagligt fritidstrafikken mens fragt og pendlertrafik lå nærmere normalniveauet. Trafikken steg igen efter gränsen åbnede op, men manglede stadig cirka 30 procent af trafikvolumen under sommeren.

Skånetrafiken har også haft markant nedgang i antallet af rejsende og pendlere. I foråret lå antallet af ugentlige passagerer mellem 70 og 90 procent lavere end samme uge i 2019. I løbet af sommeren og efteråret er der kommet lidt flere togrejsende, men i uge 42 var passagerne 59 procent færre end samme uge sidste år.

I perioden januar-september 2020 har Skånetrafikens salg af pendlerkort til Øresundstoget været 41 procent lavere end i samme periode sidste år. Størst mindskning var der i april, hvor salget faldt med 77 procent.

At Danmark nu igen delvist har lukket gränsen mod Skåne fra den 24. oktober og indført nye restriktioner for at mindske smittespredningen, ventes at resultere i en ny nedgang i trafikken over Øresund.

Markant færre turister i regionen

Rejserestriktioner, karantæne regler og frygt for smittespredning har slået hårdt mod turismen. I løbet af de tre sommermåneder, juni-august, bakkede turismen i både Sverige og Danmark. Målt

i overnatninger faldt den kun 8 procent i Danmark, ifølge tal fra Danmarks Statistik. I Sverige mindskede overnatningerne med 37 procent, ifølge SCB/Tillväxtverket. Forskellen handler dels om at danskerne i højere grad end svenskerne holdt ferie hjemme og dels om den internationale turisme, hvor Sverige mistede 84 procent af overnatningerne mens Danmark tabte 38 procent. Danmark åbnede tidligt op for norske og tyske turister med fokus på Jylland, og særligt de tyske overnatninger er ikke gået så meget tilbage.

Men København og hovedstadsområdet har været hårdere ramt, eftersom det var særligt hårde restriktioner som forhindrede turister i at overnatte i hovedstaden. I Region Hovedstaden mindskede det samlede antal overnatninger med 50 procent og de udenlandske overnatninger med 79 procent. I Skåne var mindskningen blandt de internationale turister lige så stor, og i Region Sjælland var den 54 procent.

Antallet af svenske overnatninger i Region Hovedstaden mindskede med 78 procent mens antallet af danske overnatninger i Skåne faldt 68 procent.

Flytrafikken er hårdt ramt

Københavns Lufthavn har under coronakrisen mistet mere end 16 millioner rejsende. I perioden januar til september har der været 71 procent færre flypassagerer end samme periode sidste år. Det danske udenrigsministerium fraråder nu unødvendige rejser til alle lande i hele verden og lufthavnen forventer, at krisen for flytrafikken forværres i løbet af efteråret. Også i Malmø og Stockholm er flypassagererne mindsket med omkring 70 procent i januar-september sammenlignet med samme periode sidste år.

Arbejdsløsheden stiger

Under coronakrisen er arbejdsløsheden steget på begge sider af sundet. I både Danmark og Sverige er der blevet oprettet støtteordninger for at kunne beholde medarbejdere under krisen. I Skåne er lidt over 54.000 personer blevet korttidspermitteret under coronakrisen og 2,5 mia. svenske kroner er blevet bevilliget til skånske arbejdsgivere, ifølge statistik fra Tillväxtverket. I Danmark har cirka 280.000 danskere fået lønkompenstation, ifølge tal fra Erhvervsstyrelsen. Samlet set er der blevet udbetalt 12,5 mia. danske kroner i støtte, og en rapport fra Danmarks Statistik viser, at det er virksomheder i hovedstadsområdet som har benyttet sig mest af ordningen. På trods af ordningerne er arbejdsløsheden steget. I

Skåne var arbejdsløsheden i september 11,1 procent ifølge Arbetsförmedlingens statistik, hvilket er en stigning med 1,8 procentenheder sammenlignet med september sidste år. Hårdest ramt er Malmø, hvor arbejdsløsheden er steget med 2,4 procent og nu ligger på 16 procent.

Ifølge Region Hovedstadens Regionale Arbejdsrådsråd er antallet af tilmeldte ledige steget med 28,7 procent siden marts. Arbejdsløsheden er nu på 5,1 procent i hovedstadsregionen og 4,1 procent i Region Sjælland, ifølge tal fra Danmarks Statistik.

Mange pendlere opsagt

Der findes ikke opdateret statistik for pendlingen over Øresund, men den kan forventes at være påvirket af coronakrisen. Mange pendlere fra Skåne arbejder indenfor transport og magasinering, eksempelvis i lufthavnen, samt inden for hotel- og restaurantbranchen og detailhandlen, som er hårdt ramt. Derimod forventes det at være mere stabilt for de pendlere, som arbejder inden for eksempelvis life science og sundhedssektoren.



-50% Antallet af turistovernatninger i København faldt med 50 procent i sommermånederne.

FAKTA: GRÆNSERESTRIKTIONER OG GRÆNSEKONTROL

Hver torsdag eftermiddag annoncerer Statens Serum Institut, hvilke lande og nordiske regioner, som Danmark beskriver som åbne, og som er erklæret i karantæne. I juni indførte Danmark såkaldte objektive kriterier, hvilket betyder, at lande og nordiske regioner samt Slesvig Holsten erklæres i karantæne, hvis spredningen af Covid-19 når et niveau på 30 nye tilfælde pr. 100.000 indbyggere i gennemsnit pr. uge i løbet af de sidste to uger. Skåne blev erklæret i karantæne for anden gang den 22. oktober og restriktionerne trådte i kraft den 24. oktober. I praksis er det hovedsageligt svenske fritids- og turistbesøg i Danmark, som ikke bliver muligt, hvilket hovedsageligt berører indbyggerne i det sydlige Sverige og turismebranchen i København og Helsingør. Der er dog en række undtagelser. Godstransport, danske statsborgere, beboere i Danmark, Øresundspendlere, universitetsstuderende og forretningsrejsende kan fortsat rejse, men skal nu fremvise et certifikat for formålet med rejsen. Det er også tilladt at besøge sin "kæreste" og andre nære slægtninge.

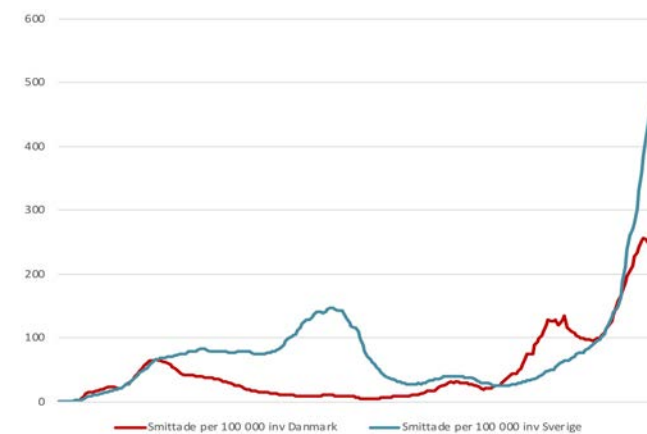


Dansk grænsekontrol på Peberholm.



Der har været en hurtig omstilling til digitale møder.

Antal covid-19-smittede per 100 000 invånare 1 mars - 15 nov 2020



Källa: ECDC, anger kumulativt antal smittede under 14 dagar och per 100 000 invånare.

COVID-19

Antalet smittede har den senaste tiden ökat kraftigt och ligger nu på en mycket högre nivå än i våras. Samtidigt visar en analys från Statens Serum Institut (SSI) att ökningen i Danmark även beror på det ökande antal smittest och det kan likaså påverka den svenska statistiken. På grafen här intill syns utvecklingen sedan 1 mars till den 15 november enligt European Centre for Disease Prevention and Control (ECDC). Under denna period har 760 personer med covid-19 avlidit i Danmark, enligt SSI, medan 6 164 personer har avlidit i Sverige enligt Folkhälsomyndigheten.



Henrik Andersen.

UTÖKAT POLISSAMARBETE ÖNSKAS I NYA GRÄNSCENTER ÖRESUND

I Kastrup ligger Gränscenter Öresund som etablerades av dansk polis den 1 april i år. Här jobbar sedan september personal från både dansk och svensk polis samt svenska tullen. Fokus är på att hindra och efterforska gränsöverskridande kriminalitet främst i relation till narkotika och vapen. Till exempel blev 17 personer anhållna efter en gemensam polisaktion i september mot 26 adresser i Danmark och Sverige där det beslagtogs narkotika, vapen och kontanter. Samarbetet fungerar bra, säger centerchefen Henrik Andersen, som redan gärna ser ett utökad samarbete.

Den 1 september flyttade medarbetare från svensk polis och tullen sin arbetsplats till Gränscenter Öresund i Kastrup. De är anställda i Sverige under polisens Nationella operativa avdelning (Noa) respektive Tullverket, och arbetar under svenska regler och arbetsvillkor. Men att de sitter tillsammans med dansk polis i centret gör det lättare att samarbeta, anser centerchefen.

– Det är ju ett danskt center som är etablerad efter ett danskt politiskt beslut. Men vi har märkt stor välvilja och samarbetsvilja från svenska polisen. Och det är erfarna svenska poliser som sitter här, säger Henrik Andersen, polisinspektör och

centerchef för Gränscenter Öresund.

Han kan inte upplysa hur många medarbetare som är knutna till centret, men berättar att det både är utredare och analytiker med polisbakgrund såväl som civil bakgrund samt tullpersonal.

– De svenska medarbetarna har inte tillgång till de danska systemen och tvärtom. Det är ju ingen ändring angående det. Men vi kan göra en snabbare förfrågan och få snabbare svar när de sitter precis bredvid. Det har vi gjort hela tiden, men nu går det lite snabbare. Gränscenter Öresund etablerades i april i år, men den danska regeringen

presenterade idén förra hösten efter flera exempel på grov kriminalitet i Köpenhamnsområdet som hade begåtts av svenskar. Detta ledde dessutom till att Danmark införde tillfällig och punktvis gränskontroll den 12 november förra året. Huvudsyftet med Gränscenter Öresund är att förhindra och utreda gränsöverskridande kriminalitet.

– För att det ska vara ett fall för oss är det ett krav att det handlar om gränsöverskridande kriminalitet mellan Sverige och Danmark. Som utgångspunkt kan det handla om sprängmedel, vapen och narkotika samt det vi kallar kringresande kriminella, alltså typiskt icke-svenska/-danska nätverk som kommer till regionen för att begå stölder och inbrottskriminalitet. Och av det kan det ju komma en del annan kriminalitet så som pengatvätt, förklarar Henrik Andersen.

”För att det ska vara ett fall för oss är det ett krav att det handlar om gränsöverskridande kriminalitet mellan Sverige och Danmark.”

De har därför fokus på den kriminalitet som rör sig över gränsövergångarna vid Öresundsbron, Helsingör-Helsingborg, Ystad-Rønne, Frederikshavn-Göteborg samt Grenaa-Halmstad.

Ett exempel på en polisaktion ledd av Gränscenter Öresund var en aktion i slutet på september då polisen slog till på 26 olika adresser på fler olika orter i både Danmark och Sverige. 17 personer anhölls och det beslagtogs narkotika, vapen och kontanter. Polisen anser att det handlade om ett kriminellt nätverk som har försett den svenska marknaden med danskproducerad narkotika.

Henrik Andersen är nöjd med samarbetet. Det har inte uppkommit några större utmaningar, och han anser att skillnaderna mellan danskt och svenskt polisarbete inte är så stora.

– Efterforskning är efterforskning. Och det är ju samma sätt att göra det på. Det finns såklart några lagstiftningsmässiga skillnader, och kanske att det finns skillnad på sättet organisationen är satt ihop, men i stort sett är det samma. Vi ska givetvis följa de danska reglerna i Danmark och de svenska reglerna i Sverige, exempelvis regler för informationsutväxling. Reglerna upphör ju inte att gälla bara för att vi sitter tillsammans, men vi blir mer effektiva.

– Och sedan handlar det ju också om relationsbildning, tillägger han.

Den danska och svenska polisen lär sig mer om regler och förutsättningar för arbetet på den andra sidan sundet, och samarbetet blir tätare. Och Henrik Andersen ser gärna att det blir utökad framöver.

– Vi vill ju också gärna utveckla samarbetet framöver, bland annat genom att involvera fler grenar och delar från de olika svenska myndigheter inom rättsväsendet.

– Vi har ju ett hopp och en önskan om att ytterligare utveckla samarbetet. Det ultimata vore att etablera ett stort gemensamt dansk-svenskt efterforskningscenter. Idag är vi ju ett danskt center som lånar svensk polis, men det finns självklart logistiska utmaningar för ett sådant gemensamt center, säger Henrik Andersen.



Det dansk-svenska polissamarbetet Gränscenter Öresund har lokaler i Kastrup.



UPDATE: Det politiska samarbetet i Greater Copenhagen och Norden

Det har været en udfordrende tid for det grænseregionale samarbejde med coronakrise, nedlukning af det danske samfund, delvist lukket grænse og restriktioner for rejser og møder. Samtidig har der været fokus på det tværregionale og tværregionale samarbejde under krisen. Grænshindringsrådet skal udarbejde en ny model for samarbejdet under kriser, STRING vokser men får samtidig et mere smalt fokus og Greater Copenhagen har landet endnu et charter, denne gang med konkrete projekter inden for grøn omstilling og vækst.

2020 har indebåret en del udfordringer og nye vilkår for det dansk-svenske samarbejde. Coronakrisen har sat sit præg på den politiske dagsorden og medierne har rapporteret om problemer og nye grænsehindringer. På grund af restriktioner og begrænsning af antal personer i forsamlinger er større events og møder blevet aflyst eller omstillet til digitale versioner, så som Øresundsbrons jubilæumsevent. For de tværregionale netværk og Interreg-projekter indebærer det en vis bekymring for hvordan samarbejdet skal udvikles fremover i en tid, hvor grænsen er delvist lukket og fysiske møder stort set er umulige. Men den forskellige håndtering af coronapandemien har også synliggjort et behov for bedre samordning i krisetider, hvilket Grænshindringsrådet nu skal udvikle en model for. Samtidig udvikles samarbejdet på tværregionalt niveau. Greater Copenhagen har vedtaget et nyt charter, fået

et større sekretariat og ny adm. direktør. Helsingør og Helsingborg har lanceret en ny fælles hjemmeside, HH top 100, med besøgsmaal i og omkring byerne. HH-gruppen har også fået ny hjemmeside og skiftet navn til HH2030-Gruppen for at sætte fokus på ønsket om at få en ny fast forbindelse klar i 2030. Tysk-danske-svenske-norske STRING har opdateret sin strategi, fået endnu et nyt medlem og vil fremover fokusere på infrastruktur og green tech med mål om at udvikle hele regionen til en grøn megaregion, hvilket OECD nu skal komme med anbefalinger til.

Coronakrisen sætter lys på det nordiske samarbejde

Coronakrisen har synliggjort behovet for afstemning mellem de nordiske lande i krisetider. Res-

triktioner og regelændringer er blevet indført uden hensyn til hvordan det påvirker grænseregionerne, anser mange. Men ifølge de nordiske regeringer, har der været møder mellem nordiske ministre for at diskutere og løse de problemer som er opstået i forbindelse med coronakrisen.

– Under pandemien har vi hørt en del kommentere det nordiske samarbejde i negative ord, men sandheden er, at vi har haft en lang række møder, og mange af de nye grænsehindringer, som er opstået har vi allerede kunne løse, sagde Mogens Jensen, Danmarks daværende minister for nordisk samarbejde i en pressemeddelelse i juni.

Ved sit sidste møde i september besluttede de nordiske samarbejdsministre at give det Nordiske Ministerråds sekretariat i opgave at kortlægge det nordiske samarbejde under coronakrisen og fremtage forslag til løsninger som bør overvejes i fremtiden. Desuden besluttede samarbejdsministrene at Grænshindringsrådet skal udarbejde et forslag på et bredere mandat, som også inkluderer at værne om det grænseregionale samarbejde under kriser. Grænshindringsrådets nye mandat foreslås at gælde fra 2022.

Greater Copenhagen vil satse på grøn omstilling

Det dansk-svenske tværpolitiske samarbejde i Greater Copenhagen Committee har i løbet af året udarbejdet et nyt charter – Greater Copenhagen Green. Det indeholder en politisk ramme for samarbejdet omkring klima og grøn omstilling samt målet om at blive en global grøn teknologi- og vækstmetropol. Chartrets fire overordnede områder bygger på regionens styrkeområder, som Cowi har kortlagt i en rapport: vedvarende energi, energieffektivitet, cirkulær økonomi og klimatilpasning. Ud fra disse er der opstillet 12 indsatsområder, som er koblet til FN's verdensmål. Bestyrelsen skal bestemme hvilke indsatsområder de skal fokusere på under 2021 på deres møde den 9. december.

– Jeg satser på, at det bliver i hvert fald tre indsats, som får et skub fremad under 2021, siger Tue David Bak, der er adm. direktør for Greater Copenhagen siden april i år. (Læs interview på side 26).

I chartret fremgår det at medlemsorganisationerne, altså de 85 kommuner og fire regioner i Skåne, Halland og Østdanmark, vil forsøge at stimulere markedet for grønne løsninger og oprette grønne partnerskaber mellem offentlige og private virksom-

heder, universiteter, institutioner og innovationsmiljøer. Flere konkrete forslag bliver fremlagt i chartret, blandt andet at understøtte etableringen af en science park med fokus på bio-science og et living lab for klimatilpasning, men også flere tiltag med hvilke kommunerne og regionerne kan stimulere den grønne omstilling og vækst. (Læs mere om det på side 32)

– Inden for det grønne område har vores medlemmer i kommuner og regioner mulighed for selv at tage teten. Så det handler om at etablere de partnerskaber som skal til for det. Det kan for eksempel være med forsyningsselskaber og forskningsverden, siger Tue David Bak.

I 2021 overtager Skåne formandskabet i Greater Copenhagen fra Region Sjælland.

– Her forventer jeg, at der kommer mere fokus på grænsehindringer og trafik. Her kan man jo sige at mens Copenhagen Green er mere projektorienteret og konkret, så handler det mere om interessevaretagelse, siger Tue David Bak.



STRING fokuserer på infrastruktur og green hub

I oktober meddelte Region Syddanmark, at de går med i STRING og samarbejdet omfatter nu 13 kommuner og regioner i Tyskland, Danmark, Sverige og Norge. I 2019 fik STRING også flere nye medlemmer og valgte at opdatere sin strategi.

– Vi har valgt at gå bort fra en täckande strategi där vi tidigare hade med kultur och gränshinder. Det kändes inte aktuellt att arbeta med i en större geografi och egentligen är det inte heller vi som har mandat för att göra det. Det finns andra som är bättre placerade till det, säger Rebecca Rosenquist Elliot, Deputy Managing Director på STRING.

–Nu har vi valt två övergripande områden: infrastruktur och green hub. Vår vision är att bli som ett

Silicon Valley för gröna teknologier, för att attrahera gröna kompetenser, investeringar och företag, där ryggraden för vår attraktivitet är baserad på grön sammanhängande och innovativa transportlösningar i hela korridorerna.

Nu er organisationen ved at kortlægge styrker og udfordringer inden for de to områder. Der udarbejdes en rapport om flaskehalse i transportkorridoren Hamburg-Oslo og en kortlægning af kompetencer inden for det grønne område. Desuden har de indgået et strategisk partnerskab med OECD om at se nærmere på, hvad regionerne og kommunerne kan gøre for at opnå visionen om at blive en grøn megaregion. (Læs mere om det på side 32)

En forudsætning for en megaregion er infrastrukturen, anser STRING og adm. direktør Thomas Becker foreslår, at der etableres en tysk-dansk-svensk-norsk transportkommission.

– En sådan kommission kan inte bara bredda diskussionen om infrastrukturfrågor, men också vara ett forum för att utveckla framtidslösningar och implementera hållbara transportformer, skrev han i en debatartikel i sommers.



Helena Wennerström.

HH-samarbejdet har lanceret ny hjemmeside med besøgsmaal

I samarbejdet mellem Helsingør og Helsingborg har der i år blandt andet været fokus på destinationsudvikling og markedsføring.

– Året började med goda intentioner. Vi uppdaterade vår cykelkarta och bestämde oss för att göra en hemsida med cykelmaal och besøksmaal i respektive stad. Hemsidan är på danska och svenska och fokus är på att få Helsingborgare att besöka Helsingör och tvärtom, siger Helena Wennerström, der tiltrådte som ny salgs- og markedschef i Helsingborgs stad i januar.

Hun samlede de forskellige arbejdsgrupper for destinationssamarbejdet mellem de to byer, og de

fælles markedsføringsplaner for i år var blandt andet en kampagne og et event i forbindelse med lanceringen af hjemmesiden HH top 100.

– Men sedan kom ju corona i mars och ingen reste över sundet. Det är klart att det var en del danskar på besök, men med de restriktioner som fanns så gick det ju inte att lansera hemsidan. Så vi fick avvakta, säger Helena Wennerström.

Hjemmesiden blev lanceret i august og selvom rejsemønstret over Øresund lige nu igen påvirkes af restriktioner og delvist lukket grænse, så mener Helena Wennerström at det har været godt for destinationssamarbejdet mellem de to byer.

– Jag är så glad att vi kommit så långt i samarbejdet, att vi har bildat en grupp och har bra kommunikation och samarbete. Det ger en bättre grund att stå på inför det framtida samarbejdet, siger hun.

Udover destinations- og byudvikling har Helsingør og Helsingborg også et samarbejde om infrastruktur, hvor de netop nu forbereder sig for publiceringen af den strategiske analyse af en HH-forbindelse (læs mere om det på side 50). De to kommuner deltager også i HH2030-Gruppen, som netop har tilføjet årstallet i navnet for at synliggøre, at de vil se en fast forbindelse i 2030.

Inden for kulturområdet er der blandt andet et musikprojekt med mål om at tiltrække flere popkoncerter og udvikle musiksektoren. Desuden arbejder byerne for at udvikle det fælles arbejdsmarked, og har de seneste år blandt andet drevet Interreg-projektet ”Job på Tværs”, som skal afsluttes ved årsskiftet. Det har dog været en udfordring at lave aktiviteter under coronakrisen. I starten af året blev der blandt andet arrangeret en fælles jobmesse samt rekrutteringsmesser for transportbranchen i Helsingør og lager i Helsingborg, men under foråret har det været begrænset med aktiviteter på grund pandemien. I projektet blev der i stedet for lavet en kortlægning af hvordan virksomhederne i området er blevet påvirket af coronakrisen.

Malmø-København vil have en statlig udredning om en Øresundsmetro

Malmø og København deltager i samarbejdsorganisationerne STRING og Greater Copenhagen Committee, og er udnævnt til talspersoner for Greater Copenhanges arbejdsmarkedscharter. Derudover er Malmø og Københavns fælles fokus på planerne om at etablere en metro mellem de to byer. Det fjerde Interreg-projekt om en Øresundsmetro afsluttes i marts næste år. I tidligere projekter er der blevet

gennemført teknisk såvel som samfundsøkonomisk analyse af muligheden for at forbinde de to byer med en metro, og nu har fokus været på at skabe bredere kendskab til idéen. Blandt andet blev der i 2018 etableret et partnerskab med repræsentanter fra blandt andet erhvervslivet, universiteter og fagforbund fra regionen, for at skabe mere dialog. Fremover ønsker Malmø og København at idéen om en Øresundsmetro bliver løftet på nationalt niveau.

– Vi ska utveckla våra tankar kring det, men vi ser idag att det här projektet behöver lyftas nationellt och då är en dansk-svensk statlig utredning nästa steg, siger Maria Bredin, projektleder for Øresundsmetroen i Malmø stad. (Læs mere om det på side 50).

Nyt Interreg-program på vej

I den seneste ansøgningsrunde til Interreg-programmet Øresund-Kattegat-Skagerrak (ØKS) søgte ti projekter støtte. Heraf var to projekter såkaldte coronaprojekter, hvor Interreg finansierer 75 procent. Programperioden 2014-2020 afsluttes snart og frem til den 1. september 2020 har 76 projekter og 34 forstudier fået bevilliget støtte. Endnu en ansøgningsrunde forventes i februar eftersom der stadig er cirka 7 millioner euro tilbage i puljen.

Coronakrisen har påvirket de tværregionale Interreg-projekter forskelligt. Flere projekter ansøger om at forlænge projekttiden eller øge budgettet for at kunne gennemføre deres planer. Ifølge programchef Magnus Schönning havde mange projektpartnere allerede inden corona en høj grad af digitalisering og derfor har de klaret den nye arbejdsform fint, men det har været udfordrende for de projekter som helt konkret skal få flere til at tage over Øre-



sund. Desuden er det svært at skabe nye relationer uden at mødes fysisk og jargonen mellem Danmark og Sverige under coronakrisen kan påvirke samarbejdet på lang sigt, mener han.

– Det ville være naivt at sige at corona ikke har haft nogen betydning for samarbejdet, men den er ikke kæmpestor. De 300 aktører i vores projekter har set værdien i det grænseregionale samarbejde, og jeg tror ikke, at det påvirker deres syn på det. Men måske påvirker det det fremtidige samarbejde, siger Magnus Schönning.

Et nyt Interreg-program ØKS for 2021-2027 er under udarbejdelse. Det kommer til at støtte tværregionale projekter indenfor lignende områder, som det gør i dag: innovation, grøn omstilling, transport og arbejdsmarked. En programskrivningsgruppe bestående af embedsmænd fra de elve regioner i programgeografien har udarbejdet et forslag, som efter at politikerne har diskuteret det, nu er på høringsrunde. Programmet baseres på regionale udviklingsstrategier, tværregionale strategier og EU-kommissionens rammer for det grænseregionale samarbejde. Desuden er der blevet ført dialog med en lang række andre aktører så som Øresunddirekt, Svinesundskomitéen og Greater Copenhagen.

– Det som adskiller sig fra sidste programperiode, er, at der vil være endnu mere fokus på at styrke den grænseregionale merværdi gennem projekterne. Vi vil se et tydeligere ejerskab, siger Eskil Mårtensson, udviklingsstrateg Region Skåne och projektledare for programskrivningsarbejdet.

Det færdige forslag skulle afleveres i januar 2021, men eftersom EU-forordningerne endnu ikke er klare, er det sandsynligt at forslaget ikke kan gøres helt klar. (Læs mere om det på side 54).

NY ÖVERBORGMASTARE I KÖPENHAMN

Vice ordförande i Borgerrepræsentationen Lars Weiss (S) gick in som tillförordnad överborgmästare och blev vald utan motkandidat efter Frank Jensen. Den tidigare överborgmästaren lämnade sin post efter anklagelser om kränkande beteende. Nu ska Lars Weiss styra Köpenhamn det kommande året, men ställer inte upp som Socialdemokratiets huvudkandidat till kommunvalet i november 2021. Här svarar han på fem frågor om Greater Copenhagen.

Hvad bliver det vigtigste spørgsmål for dig som overborgmester i 2021?

– Det vigtigste for mig bliver at kæmpe for, at København ikke knækker over. At København også fremover kan være en mangfoldig by, hvor der plads til alle. Uanset størrelsen på ens pengepung eller sociale status.

– Jeg kommer også til at beskæftige mig en del med det måske vigtigste projekt for, at København også kan udvikle sig i fremtiden med grønne områder og boliger til almindelige indkomster, nemlig etableringen af Lynetteholm. Og så står velfærd højt på min dagsorden som en forudsætning for, at alle i vores by får en fair chance, ikke mindst børnene.

Hvordan ser du på samarbejdet i Greater Copenhagen?

– Det er sund fornuft og helt nødvendigt at have et samarbejde som Greater Copenhagen på tværs af Øresund. Greater

Copenhagens størrelse gør, at vi kan være med i konkurrencen andre metropolregioner i Europa. Med vores høje niveau af velfærd og stærke grønne profil tror jeg på, at vi er et attraktivt valg både at rejse til som talent eller at investere i som virksomhed.

”Det er sund fornuft og helt nødvendigt at have et samarbejde som Greater Copenhagen på tværs af Øresund.”

Hvilke områder er de vigtigste at samarbejde med Skåne omkring i 2021?

– Den globale konkurrence mellem byer og metropoler er hård. Og den bliver kun hårdere, når vi er på den anden side af corona-pandemien og verden åbner igen. Derfor tror jeg, at det bliver afgørende for Greater Copenhagen i 2021 at sætte ekstra fokus på at øge det internationale kends-



FOTO: NEWS ØRESUND

kab til regionen. Så vi bliver endnu bedre til at tiltrække udenlandske investeringer og dygtige folk til udefra og dermed skabe vækst og velfærd for os allesammen.

– Greater Copenhagen har lige vedtaget et nyt grønt charter, som skal understøtte den grønne omstilling i hele regionen. Det er oplagt at arbejde sammen om at få mest muligt ud af de styrker, vi har på det grønne område, som for eksempel vedvarende energi

og energieffektivitet i vores bygninger.

Hvordan ser du på samarbejdet med Malmø og Øresundsmetroen?

– Malmø er jo vores søsterby, og mange københavnere tager hyppigt til Malmø for at besøge venner og familie, tage på en weekendtur eller nyde den dejlige natur i Sydsverige. Malmø og København er gode til at inspirere hinanden, og i dag er begge byer blandt verdens grønneste byer.

Begge byer har for eksempel satset på at fremme grøn vækst og innovation og på høj livskvalitet. Jeg vil gerne fortsætte det tætte samarbejde mellem vores byer, og er ked af det set-back i integrationen mellem vores to byer, der har været de seneste år på grund af grænsekontrol og nu corona.

– Øresundsmetroen er et spændende projekt med store perspektiver for København, Malmø og hele metropolregionen. En Øresundsmetro vil kunne binde regionen og arbejdsmarkedet endnu bedre sammen, og jeg glæder mig til at komme tættere ind på livet af det projekt.

Hvordan anser du at coronakrisen har påvirket regionen og samarbejdet på tværs af Øresund?

– Det er klart, at en global sundhedskrise har stor betydning for alle grænseoverskridende samarbejder. Det gælder også Greater Copenhagen, hvor pandemien har kastet grus i maskineriet, ikke mindst i forhold til bevægeligheden. Det er for eksempel mere besværligt at komme på arbejde på den anden side af sundet på grund af grænselukninger og restriktioner.

– Coronakrisen er en anledning for os i Greater Copenhagen til at se på, om regionen er rustet til at håndtere fremtidens arbejdsmarked. I dag er der for eksempel på grund af skatteregler en barriere for at arbejde mere hjemme, når man har et job på den anden side af Øresundsbroen, fordi du kan risikere at få udfordringer med beskattningen, hvis du arbejder meget hjemme. Det bør vi se nærmere på, bl.a. sammen med arbejdsmarkedets parter.



FOTO: NEWS ØRESUND



FOTO: KÖPENHAVNS KOMMUNE

OM LARS WEISS (S)

Lars Weiss har varit första vice ordförande för Borgerrepræsentationen på Köpenhamns Rådhus och har sedan 2010 varit medlem av ekonomiutskottet och teknik- och miljøutskottet. Han är utbildad i ekonomi och kommunikation, född på Frederiksberg och uppväxt i en socialdemokratisk familj där hans mamma Birte Weiss bland annat varit inrikesminister. Han beskrivs som en politiker som inte söker rampluset men är stark på politisk strategi.

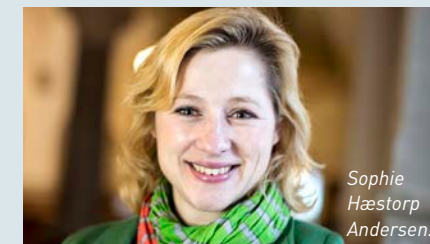


FOTO: NEWS ØRESUND

SOPHIE HÆSTORP ANDERSEN HUVUDKANDIDAT TILL KOMMUNVALET I KÖPENHAMN

Region Hovedstadens regionrådsordförande Sophie Hæstorp Andersen (S) ställer upp som socialdemokratiets huvudkandidat i Köpenhamn och därmed till posten som överborgmästare. Hon blev vald utan motkandidater eftersom Mette Reissmann, som tidigare anmält sig som kandidat till överborgmästare, drog tillbaka sin kandidatur. Sophie Hæstorp Andersen har varit ordförande för Regionsrådet i Region Hovedstaden sedan 2014 och har genom sin roll där även varit aktiv i Greater Copenhagen-samarbetet.



Tue David Bak.

”DU KOMMER OCKSÅ ATT SE MIG I TALARSTOLEN”

Mitt under coronakrisen tillträdde Tue David Bak sin nya tjänst som vd för Greater Copenhagen Committee. Han har fått ett bredare mandat än sina företrädare, är igång med att utöka sekretariatet och fokuserar på att justera organisationen och framöver skapa fler resultat.

– Många pratar om danska och svenska skillnader – I don't see it!

Att det skulle vara skillnad på danskar och svenskar håller Tue David Bak inte alls med om. Han tänker inte på det, varken när han ska sätta samman teamet på Greater Copenhagen Committees sekretariat eller när han pratar om Greater Copenhagen-regionen och tvärregionalt samarbete överlag.

– Generellt sett handlar det ju om den kritiska massan. Och om du tar innovationsglasögonen på finns det inte ett enda innovativt företag som lyckas utveckla något i en grupp människor som alla liknar varandra.

– Det är inte intressant för danskar att jobba tillsammans med någon bara för att den personen har ett svenskt pass eller bor i Malmö. Det intressanta är ju om det är en person som tänker på ett annorlunda sätt i Malmö, eller har en annan erfarenhet med sig eftersom man bor där eller har utbildat sig inom det svenska systemet. Och det är mycket värdeskapande,

säger Tue David Bak, vd för Greater Copenhagen Committee, till News Øresund.

Det är en varm augustidag. Solen har värmt upp möteslokalen under taket på Nørregade 7 i Köpenhamn. Tue David Bak har just anställt två nya medarbetare på sekretariatet som i slutet på året ska bestå av åtta personer.

– Styrelsen vill se ett mer markant sekretariat, berättar han.

Som vd får Tue David Bak även en mer framträdande roll än sina företrädare, som har haft titeln sekretariatsledare.

– Det är en del av min uppgift att representera organisationen. Det kommer helt klart att bli mer av att vi jobbar tillsammans, och det blir inte enbart den politiska ledningen som representerar Greater Copenhagen.

– Du kommer också att se mig stå i talarstolen

på Folkemødet, eller var det nu kan vara, och vara ansiktet utåt för Greater Copenhagen.

2016 ombildades den tidigare politiska samarbetsorganisationen Øresundskomiteen till Greater Copenhagen & Skåne Committee och medlemskretsen utökades samtidigt till samtliga kommuner och de tre regionerna i Region Hovedstaden, Region Själland och Region Skåne. Senare kom även Region Halland med och organisationen bytte namn till Greater Copenhagen Committee. Efter fyra år är det dags att se närmare på vad organisationen har åstadkommit, menar Tue David Bak.

– Det är ju en organisation som skulle se över sin roll lite grand. Och det gillar jag. Att det finns utrymme att påverka och sätta sitt eget avtryck, så klart i samverkan med andra goda krafter, svarar han på frågan om varför han tackat ja till jobbet.

Tue David Bak kommer närmast från en tjänst som direktör för det danska utrikesministeriets Innovation Centre Denmark i Tel Aviv. Tidigare har han bland annat varit regional utvecklingsdirektör i Region Själland. Som vd för Greater Copenhagen Committee vill han spela en mer aktiv roll i arbetet med att skapa resultat, inte enbart kommunicera ut dem, slår Tue David Bak fast.

Enligt handlingsplanen för 2020/2021 har Greater Copenhagen Committee fyra övergripande politiska prioriteringar:

- Bättre infrastruktur och mobilitet
- Attrahera talanger, investeringar och turister
- Internationell marknadsföring
- Skapa en tillväxtregion som blir mer och mer integrerad

Greater Copenhagen Committee stödjer bland annat Invest in Skåne och Copenhagen Capacity när det handlar om marknadsföring och att locka talanger, investeringar och turister. Det är en del av organisationens strategi att samarbeta med andra organisationer så väl som medlemsorganisationerna, för att föra samman de rätta kompetenserna till de aktuella projekten. Organisationens konkreta insatser har under de senaste åren huvudsakligen handlat om lobbyarbete, anser Tue David Bak.

– Vi har ju bland annat samlat några av de bästa och klokaste hjärnorna från våra medlemsorganisa-

tioner för att se över hur vår infrastruktur kan bli mer sammanhängande. Och sedan gör vi en insats för att påverka på ett nationellt plan, säger Tue David Bak.

Styrelsen har beslutat om en trafikcharter med en gemensam vision för hållbar infrastruktur och mobilitet. I denna finns bland annat långsiktiga målsättningar om maximalt två och en halv timmes tågresor mellan Köpenhamn och Hamburg så väl som mellan Malmö och Stockholm, ytterligare en eller flera fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark, samt en mer sammanhängande kollektivtrafik i hela Greater Copenhagen.

Även i relation till att skapa en mer integrerad arbetsmarknad handlar uppdraget mest om att göra en lobbyinsats.

– Det är ju oftast nationellt styrda regler som har utgjort hindren för arbetsmarknadsintegrationen, konstaterar Tue David Bak.

I Greater Copenhagen Committees arbetsmarknadscharter finns bland annat konkreta förslag på hur arbetsmarknaden skulle kunna bli mer sammanhängande, genom att ta fram säkrare information om arbetsmarknadens utbud och efterfrågan på både sidor sundet samt öka koordinationen av arbetsmarknadsåtgärder.

Utöver de två charterarna har Greater Copenhagen även beslutat om en charter för digital infrastruktur och digitalisering, och dessutom håller en grön charter om klimat och miljö på att tas fram.

Framöver vill Tue David Bak att organisationen ska vara mer aktiv när det gäller att skapa konkreta resultat i utvecklingen av en metropolregion. Greater Copenhagenens arbete ska stå på två ben.

– Vi ska förklara varför och hur man gör saker bättre. Det låter lite banalt, men det är viktigt. För det sitter inte i generna hos de som är i Stockholm. Det handlar om att ta vara på våra intressen. Det andra är att vi ska visa genom projekt, eller genom medlemsorganisationerna, hur man kan göra saker annorlunda.

– Vi ska lobba för att andra ska hjälpa oss, men vi ska också vara med och bygga fundamentet för framtiden, förklarar Tue David Bak.

Sedan Tue David Bak tillträdde sin tjänst har regionen präglats av coronapandemin och en delvis stängd gräns, minskade trafikflöden och ländernas olika restriktioner och rekommendationer.

”Vi ska lobba för att andra ska hjälpa oss, men vi ska också vara med och bygga fundamentet för framtiden.”

– Det är klart att psykologiskt har det haft en påverkan. Det finns en bild av att arbetsmarknaden håller på att krackelera.

– Det är många som har trott att man inte fått lov att arbeta i Danmark om man är svensk för att gränsen varit stängd, men det har ju aldrig stämt. Det har tagit längre tid och det har funnits färre tåg, så sporten har blivit besvärligare, säger han.

Men, framhäver Tue David Bak, regionen är faktiskt inte så hårt drabbad om man ser till arbetslösheten. Och samarbetet fortsätter.

– Det påverkar inte det grundläggande fundamentet, att det finns ett mervärde i att samarbeta med några partners över sundet i en sammanhängande region, anser han.

– Köpenhamns ekonomiska geografi sträcker sig över landsgränsen. Det gör den även i det södra Jylland där den sträcker sig in i Tyskland, men där finns det en längre tradition kring det. Och det finns alltid några kommunpolitiker som säger till om det uppstår problem.

– Huvuduppgiften för oss är att hjälpa till med att informera beslutsfattare på nationell nivå om vad som händer i vår ekonomiska geografi.

Coronakrisen är just ett exempel på hur politikerna i Greater Copenhagen har höjt rösten.

– Att det infördes ett regionbaserat system för öppning av gränsen hoppas jag beror på att både



FOTO: NEWS ØRESUND

de danska och svenska politikerna i Greater Copenhagen har pressat på både formellt och informellt, säger Tue David Bak.

Men det övergripande målet för Greater Copenhagen Committees arbete är att skapa en metropolregion, understryker Tue David Bak:

– Det har funnits två typer av syn på Greater

Copenhagen. Den ena har varit att det är ett integrationsprojekt. Den andra är att det är ett ekonomiskt metropolutvecklingsprojekt. Och ibland överlappar de varandra, men andra gånger gör de det inte. Jag ser inte vårt mandat enbart som ett integrationssamarbete. Det är inte den bärande pelaren. Det är att skapa en stark ekonomisk metropolregion där en av förutsättningarna är att man kan få kompetent arbetskraft till exempel från den andra sidan Öresund, säger han.

”Jag ser inte vårt mandat enbart som integrations-samarbete. Det är inte den bärande pelaren.”

FAKTA: THE GREATER COPENHAGEN COMMITTEE

Den politiske samarbejdsorganisation Greater Copenhagen Committee har 89 medlemmer som består af samtlige kommuner i Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Skåne och Region Halland samt de fire regioner.

Det øverste organ er den politiske bestyrelse som består af ni danske og ni svenske repræsentanter. Derudover er der en administrativ styregruppe, bestående af embedsmænd på chefniveau, en koordinationsgruppe med embedsmænd samt et sekretariat som vil have otte ansatte i slutningen af året. Ifølge handlingsplanen 2020/2021 er der desuden arbejdsgrupper

for følgende områder: indikationer og nøgletal, kommunikation, Greater Copenhagen Green, digital udvikling, kampagner og international markedsføring, integreret arbejdsmarked samt infrastruktur og mobilitet.

Greater Copenhagen Committee opstillet fire overordnet politiske prioriteringer:

- Bedre infrastruktur og mobilitet
- Tiltrække talenter, investeringer og turister
- International markedsføring
- Skabe en vækstregion der bliver mere og mere integreret

Kilde: Greater Copenhagen Committee, handlingsplan 2020/2021



FOTO: NEWS ØRESUND

GEMENSAM MARKNADSFÖRING KRING LIFE SCIENCE

Copenhagen Capacity och Invest in Skåne samarbetar kring marknadsföring av regionen, bland annat inom life science där varumärket Medicon Valley används för att attrahera talanger och företag till regionen.

I internationella sammanhang är det ibland befogat att använda ett gemensamt varumärke för både svensk och dansk sida av sundet. Det menar Ulrika Ringdahl, vd för Invest in Skåne.

– För life science ger det lite mening att prata om något annat än Medicon Valley. Det började vi med på 1990-talet. Medicon Valley är känt i världen och det varumärke vi marknadsför life science under. I många fall använder vi Greater Copenhagen, men just inom life science är varumärket Medicon Valley väletablerat.

Invest in Skåne och Copenhagen Capacity samarbetar bland annat när det gäller delegationer som besöker regionen.

– När vi marknadsför regionen ger det mening att vi går samman. När vi är i konkurrens med London är vi en liten region, då är det ingen idé att vi konkurrerar Malmö-Köpenhamn, säger Anette Steenberg, director of Investment Promotion på Copenhagen Capacity.

Just nu lanseras en större kampanj med fokus att

attrahera utländska forskningsinvesteringar inom mikrobiom-området. Det är en del av arbetet i Interregprojektet Greater Copenhagen Microbiome Signature Project som drivs av Copenhagen Capacity, Invest in Skåne och Medicon Valley Alliance.

– Vi har gjort en gemensam analys vilka kompetenser vi har i Medicon Valley, på båda sidor, och både akademiska kompetenser och industrimässiga. Sen har vi gjort en mapping som kartlagt koncentrationen av företag och akademi inom mikrobiom world-wide. Kampanjerna kommer att vara snäva och målriktade så det är många som inte kommer att se den. Projektet har tagit ett år att ta fram, säger Anette Steenberg.

Samarbetet mellan Invest in Skåne och Copenhagen Capacity inkluderar även besöksprogram för delegationer mer brett, något som dock inte har kunnat genomföras under coronakrisen.

– Vi åker till mässor tillsammans och när det kommer besök hit har de typiskt program på båda sidor Öresund. På det sättet arbetar vi tillsammans om att kunden landar här, den landar i alla fall här istället för i Stockholm, Finland eller Amsterdam. Det är ofta Helsingfors eller Amsterdam som vi är uppe mot. Vi går samman om att visa vad Medicon Valley har att erbjuda, säger Anette Steenberg.

Tillsammans driver de även hemsidan mediconvalley.com som kommer att lanseras i ny version under november månad.

TEMA: Fokus på hållbarhet och grön omställning i regionen

Den danska organisationen Gate 21 har medverkat i och drivit en lång rad tvärregionala projekt om hållbarhet. Inom Interreg-programmet är Gate 21 bland de tio största stödmottagarna och har fått 2,8 miljoner euro till olika projekt. Direktören anser att samarbetet kring just hållbarhet blir mer konkret och att det finns många fördelar med att samarbeta över sundet. "Interreg har varit helt avgörande i förhållande till att skapa innehåll i det gröna samarbetet inom Greater Copenhagen", säger Poul Erik Lauridsen.

Gate 21 har som dansk organisation utgått ifrån ett bredare Öresundsfokus under de senaste åren.

– Då Greater Copenhagen skapades runt 2015 ändrade Gate 21 sin strategi och sitt främsta fokus mot hela Greater Copenhagen. Lighting Metropolis var ett av de första gränsöverskridande projekten vi deltog i, berättar Poul Erik Lauridsen, direktör för Gate 21.

Lighting Metropolis handlar om smart city-lösningar och under två olika projektomgångar har det bland annat byggts upp demonstrationsprojekt för energieffektiv belysning. Andra exempel på Interreg-projekt som Gate 21 är eller har varit engagerade i är bland annat Future, Cleantech Tipp och Mobilitet på tvärs samt Databaserad Energistyrning i offentliga byggnader. Och de är nummer åtta på topp tio-listan med de aktörer som mottagit mest

Interreg-stöd, 2,8 miljoner euro under programperioden 2014-2020. Dessutom har de drivit en rad projekt i andra sammanhang.

– Interreg har varit helt avgörande i förhållande till att skapa innehåll i det gröna samarbetet inom Greater Copenhagen, fastslår Poul Erik Lauridsen.

– Det handlar för oss om att etablera en rad projekt som driver hela hållbarheten vidare. Därför har vi haft mycket fokus på projekt i Interreg-regi. Idag har vi genomfört och utvecklat projekt till ett värde av över en miljard danska kronor. Och drivit mer än 130 projekt med fokus på hållbarhet i Greater Copenhagen.

Gate 21 startades 2009 och är ett partnerskap där en lång rad kommuner, regioner, organisationer och företag deltar. Det är flest danska aktörer, men även Malmö stad och Innovation Skåne är partners.

– Gate 21:s vision är att göra Greater Copenhagen till världens ledande region när det gäller grön omställning och grön tillväxt. Målet med Gate 21 är att stödja samarbetet i Greater Copenhagen. Vi lägger stor vikt vid det offentliga roll i hållbarhet och den gröna omställningen, förklarar Poul Erik Lauridsen.

Han upplever att just hållbarhetsområdet är det fokusområde inom Greater Copenhagen som blir mest konkret.

– I de samarbetsprojekt vi kör har vi väldigt många engagerade partners. Det är exempelvis Helsingborg, Lund, Malmö, Bjuvs kommun, Lunds universitet och Innovation Skåne. På den danska sidan en rad universitet så som DTU och Roskilde universitet och fler än 40 kommuner som är engagerade i det gränsöverskridande arbetet.

Som nämnt är smart belysning ett av de områden som det varit samarbete kring och Poul Erik Lauridsen återkommer till det som ett exempel på den konkreta nyttan som han anser kommer ur projekten.

– Vi har haft ett samarbete under en längre tid kring intelligent belysning och LED. Det är ett styrkeområde för Greater Copenhagen. Därför finns det massor av kunskap på våra vetenskapsinstitutioner och en rad olika goda exempel som vi har utvecklat tillsammans i Greater Copenhagen under den första fasen av projekten. Då gjorde vi över 20 demonstrationsprojekt runt om i Greater Copenhagen.

– I Helsingborg kan du se hur man använder belysning på neonatalavdelningen för att stötta för tidigt födda barn. Du kan åka till Malmö för att se hur ljus används som konst, du kan ta till Kalundborg och se hur det används i den smarta staden. Det finns många konkreta exempel på hur man arbetar med hållbarhet i kommuner och regioner i Greater Copenhagen.

Att det är intressant att arbeta tvärregionalt förklarar Poul Erik Lauridsen med att det skapar kritisk massa så att Greater Copenhagen kan konkurrera med andra metropolregioner. Det gäller till exempel för att skapa en mer stabil och starkare vetenskaplig miljö med samarbete mellan universitetet. Men även för företagen.

– Om du exempelvis tar alla företag som jobbar med belysning på både den danska och svenska sidan – smart cities-lösningar – så har du plötsligt en större krets med företag som både kan samarbeta med varandra strategiskt, men också rekrytera

medarbetare hos varandra, säger han.

En annan anledning till att samarbeta är för att dela kunskap och lära av varandra. Till exempel anser Poul Erik Lauridsen att man i Sverige har varit längre fram på området Mobility management.

– Det introducerade Gate 21 i Danmark 2011, men det byggde mycket på erfarenheterna från Skåne. I Sverige har man även något som heter fyrstegsprincipen. Det handlar om att först ska man överväga om man överhuvudtaget ska transportera sig, sedan överväga kan jag göra det på ett hållbart sätt, först långt ner kommer det till ok – jag måste ta en bil. Men kan jag då köra en grön transportväg?

Ett exempel där Sverige har kunnat lära av Danmark är offentlig privat innovation, OPI, där Danmark enligt Poul Erik Lauridsen är längre fram.

– Det är en metod som Gate21 har varit med och utvecklat och också utmanat EU-lagstiftningen kring. I Interreg-projektet Clean Tech Tipp samarbetade vi med svenska aktörer, bland annat advokatfirmor, för att få det översatt till svenska – både språkligt och organisatoriskt, berättar han.

Under våren har Greater Copenhagen Committee tagit fram en charter om grön omställning – Greater Copenhagen Green. Även det har Gate 21 varit involverad i.

– Vår roll i den gröna chartern har varit att komma med input och konkretisera hur vi kan samarbeta kring hållbarhet och dra in en rad aktörer. Vi har stöttat den mobilisering och samverkansprocess som varit på den danska sidan och i samarbete med Sustainable Business Hub på den svenska sidan.

Han anser att även chartern är ett konkret samarbete.

– Det handlar om politiska visioner och ramar för det politiska samarbetet om hur arbetet med hållbarhet inom Greater Copenhagen ska stärkas, men även projekt och partnerskap som antingen är igång eller som kommer att skapas som en följd av den gröna chartern, säger Poul Erik Lauridsen.

GATE 21

Et partnerskab mellem Region Hovedstaden, Region Sjælland, vidensinstitutioner samt en række kommuner og virksomheder i Greater Copenhagen med formålet at fremme grøn omstilling og vækst. Med i organisationen er flest danske aktører, men også Malmø stad og Innovation Skåne er partnere.

Satsningar på hållbarhet över sundet

Hållbarhet har länge varit i fokus för många aktörer i Öresundsregionen. Nu växlar det upp. Greater Copenhagen Committees nya charter kommer med konkreta exempel på klimat- och miljösatningar. STRING tar hjälp av OECD som ska komma med rekommendationer till politiska åtgärder för att uppnå målet om att bli en grön megaregion. Att hela Norden ska bli världens mest hållbara och integrerade region är de nordiska statsministrarnas vision. Även i det privata näringslivet växer hållbarhetsperspektivet med eldrivna färjor, fosilfritt bränsle och ökat strategiskt fokus på grön omställning.

Fokus på hållbarhet i By og Havns nya verksamhetsstrategi

Hållbar stadsutveckling blir ett av By og Havns nya fokusområden i företagets strategi för de kommande åren 2020-2023. Strategins utgångspunkt är FN:s 17 globala mål. Förhoppningen är att den framtida stadsutvecklingen ska bidra till miljövänliga energi- och klimatlösningar och att alla By og Havns utvecklingsområden ska hållbarhetscertifieras. De två övriga fokusområdena är "omdöme" samt "stark kompetens och effektiv drift". By og Havn ägs till 95 procent av Köpenhamns kommun och fem procent av den danska staten. Bolaget ansvarar för Köpenhamns stadsutveckling och för försäljningen av verksamhetsmark till investerare och för allmännyttigt bostadsbyggande. By og Havn äger 50 procent av Copenhagen Malmö Port.



FOTO: NEWS ØRESUND

CMP vill skapa Ocean Valley

Copenhagen Malmö Ports adm. direktör Barbara Scheel Agersnap löftade en framtidsvision om att göra den blå maritima industri grön på Öresundsbroens 20-års jubileumsseminar. CMP har tre överordnade prioriteringsområden för en bäringsvärdig utveckling: beskytte havet, beskytte vind och klima samt partnerskaper och innovation. Havnen tester bl.a. ny teknologi, har installerat solceller och landströmsanläggning och har indgått partnerskap med flera andra nordiska havne omkring utveckling av bäringsvärdig havnedrift.



FOTO: NEWS ØRESUND

Lufthavnen og Power to X

Produktion af grønt brændstof kan blive et nyt vækstområde i Öresundsregionen, sagde Thomas Woldbye, adm. direktør for Københavns Lufthavn på Öresundsbroens 20-års jubilæumsseminar. Sammen med flere andre store aktører, bl.a. A.P. Møller – Mærsk og DSV, vil lufthavnen satse på et Power-to-X projekt med udvikling af et produktionsanlæg for brint og e-brændstoffer til vej- sø- og lufttransport som skal få strøm fra en havvindmøllepark ved Bornholm. Første etape skulle kunne være i gang i 2023 og anlægget fuldt udbygget i 2030.

Københavns lufthavn er desuden fyrtårn i et projekt som netop har fået cirka 90 mio. DKK fra EU-udviklingsprogrammet Horizon til at udvikle og demonstrere konkrete løsninger på, hvordan en lufthavn kan indrettes helt uden CO2-udledninger og levere infrastruktur til CO2-neutrale fly.



FOTO: NEWS ØRESUND

ForSea satser på fuld eldrift

Rederiet ForSeas nye direktør tiltrådte midt under coronakrisen. Kristian Durhuus har skulle håndtere faldende trafik og kontinuerligt nye regler og restriktioner. Nu er trafikken nærmere et normalniveau og rederiet kigger fremad mod bredere samfundsansvar, bedre synlighed og mere eldrift.

Coronakrisen har tvunget rederiet til at blive mere omstillingsparat, mener han. Og fremover skal forretningsmodellen være mere modstandsdygtig mod kriser. For der kommer flere, tror Kristian Durhuus, adm. direktør for ForSea, som tiltrådte sin stilling i juni.

– Jeg har oplevet 11. september, finanskrisen og corona, tre enorme kriser på 20 år, og hver gang har transport været en af de brancher, der er blevet ramt hårdest, siger han.

En af fremtidsatningerne, som ForSea allerede er i gang med, er at gøre virksomheden mere klimavenlig. I slutningen af 2018 blev to af færgerne bygget om til eldrift. Der var dog en del problemer i starten og i 2019 måtte eldriften indstilles. Først i sommers blev den primære færge, Aurora, godkendt til eldrift igen. I slutningen af 2020 regner rederiet med, at også Tycho Brahe skal tages i eldrift igen.

– Det betyder, at vi har reduceret vores CO2 foodprint på driften af de to færger med 97 procent. Jeg siger driften fordi der nogle gange er diskussion om, hvor vidt man skal medregne det CO2, der bliver brugt mens man bygger batterierne osv., forklarer Kristian Durhuus.

De resterende tre procent kommer af at færgerne er dieselhybridfærger, som skal operere en vis del med diesel for at sikre at dieseldriften fortsat fungerer. Ses der samlet på hele virksomheden er CO2-for-



Kristian Durhuus.

FOTO: NEWS ØRESUND

bruget reduceret med 65 procent.

– Vi er mange år foran samfundet på det her. Og vi kommer til at fortsætte rejsen videre med at bygge flere færger om, eller når vi køber nye færger, så vil de have el fra starten, så vi kommer op på 97 procent for hele organisationen.

– Den store langsigtede strategiske opgave er at gå videre med klimarejsen, og på alle måder sørge for at ForSea bidrager til den grønne korridor i Øresund ved at man kan transportere sig hurtigt og klimavenligt over Øresund, siger Kristian Durhuus.

ForSea er ifølge Kristian Durhuus en af de største arbejdsgivere i Helsingborg såvel som Helsingør, og fremover vil de satse mere på synlighed i det nordlige Øresund samt at gøre mere for samfundsudviklingen i et bredere perspektiv. At være en "regional connector", kalder Kristian Durhuus det. Det kunne eksempelvis være at tage elever, for at hjælpe til med at flere unge får en uddannelse.

– Vi er det første billede af Sverige for mange, som kommer hertil fra Europa og den danske side. Vi er det som holder vores pendlercommunity sammen og som gør, at man kan arbejde på tværs af de to lande, og vi er en af de største arbejdsgivere i både Helsingør og Helsingborg. Så her har vi også en rolle og forpligtelse til at deltage i udviklingen af samfundet, ikke kun på klimasiden, men på alle måder, siger Kristian Durhuus.

Nordisk vision: Verdens mest bæredygtige region 2030

De nordiske regeringer har en fælles vision om at Norden skal blive verdens mest integrerede og bæredygtige region i 2030. Visionen blev vedtaget sidste år og på et møde den 10. september i år godkendte de nordiske samarbejdsministre en fireårig handlingsplan. Planen tager udgangspunkt i et grønt, konkurrencedygtigt og socialt bæredygtigt Norden.

– Vi vil gerne gøre vores for at vi i Norden skal se

nærmere på hvordan vi kan støtte områder som en grøn transport- og byggesektor, bæredygtige offentlige indkøb, og bæredygtig tekstilproduktion, kommenterede Danmarks daværende samarbejdsminister Mogens Jensen (S), i en pressemeddelelse efter beslutningen. Planen indeholder også initiativ for klimaforandringer, biodiversitet, mindskning af affald i havet og en ekstra satsning på den nordiske miljømærkning Svanen.

Copenhagen Green – nyt charter for det tværregionale politiske samarbejde

Greater Copenhagen Committee har vedtaget et nyt charter med mål og rammer for samarbejdet omkring klima og grøn omstilling. Chartrets fire overordnede områder bygger på regionens styrkeområder, som Cowi har kortlagt i en rapport: vedvarende energi, energieffektivitet, cirkulær økonomi og klimatilpasning. Flere konkrete forslag bliver fremlagt i chartret, bl.a. at understøtte etableringen af en science park med fokus på bio-science og et living lab for klimatilpasning, men også flere tiltag med hvilke kommunerne og regionerne kan stimulere den grønne omstilling.

I Greater Copenhagen Green, som det dansk-svenske politiske samarbejdes nye charter hedder, opstilles en overordnet vision om at "Greater Copenhagen skal være en internationalt førende metropolregion inden for grøn omstilling og grøn vækst."

I chartret fremgår det at medlemsorganisationerne, altså de 85 kommuner og fire regioner i Skåne, Halland og Østdanmark, vil forsøge at stimulere markedet for grønne løsninger og oprette grønne partnerskaber mellem offentlige og private virksomheder, universiteter, institutioner og innovationsmiljøer.

Målet er at gøre Greater Copenhagen til et internationalt knudepunkt som samler forskellige aktører for at udvikle ny grøn teknologi og skabe nye grønne virksomheder. Ifølge chartret forventes det, at den



globale efterspørgsel på grønne løsninger vil stige til 51.000 mia. danske kroner i 2035. Det vil derfor kunne bidrage til vækst, hvis regionen kan ligge i fremkant og alene på energiområdet vil det ifølge chartret være muligt at skabe omkring 42.000 nye job i Greater Copenhagen.

Ud fra Greater Copenhagen Greens fire såkaldte temaområder; vedvarende energi, energieffektivitet, cirkulær økonomi og klimatilpasning, er der opstillet 12 indsatsområder. Blandt andet vil Greater Copenhagen understøtte etableringen af en science park med fokus på bio-science, et living lab som indsamler meteorologiske og geografiske data og et anlæg til indfangning og genanvendelse af CO2.

Desuden vil medlemsorganisationerne blandt andet øge efterspørgslen på CO2 neutralt drivmiddel til tung transport, målrette sine indkøb mod klimavenlige transportløsninger, styrke rammevilkårene for genanvendelse af materialer indenfor byggeriet samt energioptimere sine bygninger og udebelysning. Alle indsatsområder er koblet til fem af FN's verdensmål.

For at kunne gennemføre og finansiere indsatserne vil Greater Copenhagen samarbejde med flere forskellige aktører og blandt andet søge penge fra Horizon Europe, som er afsat til EU's Green Deal.

STRING som grøn megaregion - OECD kommer med anbefalinger

Det tysk-dansk-svensk-norske samarbejdet STRING har revideret sin strategi og vil fremover fokusere på infrastruktur og green tech med målet om at udvikle hele regionen til en grøn megaregion. Derfor har de indgået et strategisk partnerskab med OECD som skal kigge nærmere på, hvad det vil kræve og komme med policy anbefalinger.

– OECD har ju konstaterat at framtiden ligger i megaregionerna. Vi har bett OECD om att se på vilka funktionella och politiska saker som ska falla på plats för att vi ska få till en megaregion. Det är inte en Territorial Report Review. Det handlar om en kort strategisk rapport och de tittar bara på den politiska delen för att ge oss konkreta rekommendationer till insatser, säger Rebecca Rosenquist Elliott, vice VD på STRING.

– Vi ser redan nu att OECD håller med om att transport och den gröna teknologiska sektorn är våra styrker.

Rapporten skulle lanceras i januari 2021, men pga. Coronakrisen har det ikke været muligt at afholde et stort fælles seminarie med alle aktører. Nu skal der istedet afholdes et seminarie i november i hvert af de fire lande og rapporten skal lanceres i Malmø næste sommer.

STRING er desuden ved at kortlægge hvilke kompetencer der findes i regionen inden for det grønne område.

– Alla säger att vi är stora på det gröna området. Men hur väl stämmer det? Vi vill vara säkra på att det finns något om snacken innan vi går vidare. I rapporten görs även en benchmarking med bland annat San Fransisco Bay Area och Singapore, säger Rebecca Rosenquist Elliott.

Många projekt om grøn omställning

Ett av Interreg-programmet Öresund-Kattegat-Skagerraks (ÖKS) insatsområden är grøn ekonomi med ett övergripande fokus på att "främja produktion och distribution av energi som hämtas från förnybara källor". Men även inom de andra insatsområdena pågår många andra projekt som har hållbarhet som huvudfokus, t ex inom innovation och transport. Just nu pågår 12 projekt som har ett hållbarhetsperspektiv. Två exempel är det nystartade Mobilitet på tvärs och det nyligen avslutade Smart Cities Accelerator.

MOBILITET PÅ TVÄRS

"Mobilitet på tvärs" är ett nytt Interreg-projekt i Greater Copenhagen som ska arbeta för att utveckla nya gröna transportlösningar. 17 danska och svenska kommuner, regioner, universitet, trafikföretag och andra företag är partners i projektet. Ytterligare 17 aktörer har anmält sitt intresse att medverka i ett samarbetsforum som ska sprida idéer och kunskaper kring mobilitetslösningar i regionen.

Interreg-projektet startade i april och har till uppgift att skapa en mer geografiskt sammanhängande arbetsmarknad genom att underlätta mobiliteten på landsbygden och samtidigt skapa gröna transporter. Idag är många människor som bor på landet bilberoende och ofta erbjud-

er kollektivtrafiken bara några få avgångar in till staden varje dag. Inom projektet hoppas man kunna inspirera till nya transportlösningar, som t.ex. samkörning, delbilar, höghastighetscyklar eller olika typer av kombinationsresor.

Coronapandemin har hittills satt vissa käppar i hjulen sedan t ex samåkning kan strida mot vissa av myndigheternas rekommendationer, men så småningom hoppas projektet att samåkningen kan återupptas som vanligt igen.

– Det är viktigt att hålla projektet igång och främja samåkning även efter corona, menade Kasper Dam Mikkelsen, medgrundare till NaboGo, på uppstartsmötet för samarbetsforumet i augusti.

SMART CITIES ACCELERATOR

Smart Cities Accelerator är ett projekt som avslutades i våras. Projektet hade 12 partners och Danmarks Tekniske Universitet var lead partner. Kommunerna i projektet fungerade som testbeds för forskningsresultat med målet om att skapa smarta städer med hållbara energilösningar.

– Det var ett bra utbyte då olika kommuner kommit olika långt i sitt arbete med hållbarhet och därmed kunde dra nytta av och ta med sig olika delar av resultaten. Även för de övriga aktörerna, exempelvis energibolag och universitetet har utbytet varit bra, berättar Åsa Hellström, projektledare på Malmö stad som koordinerade projektets svenska partners.

Hon anser att det är bra att samarbeta kring

hållbarhet över Öresund eftersom det finns många likheter rent geografiskt. Men ett område där det skiljer sig åt är juridiken. I projektet tittade jurister på vilken lagstiftning på båda sidor av sundet som begränsar den gröna omställningen. Det kan påverka vilka satsningar som görs, men sätter fokus på vad som måste ändras. Till exempel visade projektet att Malmö stad hade outnyttjad potential för att öka energiförsörjningen från solceller, men att det finns juridiska och tekniska hinder. Projektet tittade bl a på hur parkeringshus kan bli en viktig del i Malmös energisystem.

– Projektet har haft en stor inverkan på Malmö stads arbete med dessa frågor, säger Åsa Hellström.



NYCKELPERSONER:
52 personer ritar bilden över
Öresundsnätverket 2020

I det netværk, der tegnes over tværregionale samarbejde, er der flere nye navne. Efter Københavns overborgmester Frank Jensen har trukket sig tilbage, har Lars Weiss overtaget posten. Dermed forventes det også at han får en plads i formandskabet for Greater Copenhagen Committee, som desuden har fået ny adm. direktør. STRING samarbejdet vokser med flere medlemmer og dermed repræsentanter. Hos infrastrukturselskaberne ses der en forenklet struktur, og der rokeres om i samarbejdet omkring arbejdsmarked og grænsehindringer.

For at kunne vise netværket af nøgleaktører i Øresundssamarbejdet, har vi kortlagt de tværregionale organisationer i regionen, og ud fra det tegner vi et netværksbillede som omfatter 52 personer, der har to eller flere poster i bestyrelser eller styregrupper i disse organisationer. (Se netværket på næste side).

Nye politikere og direktør i det tvær-regionale samarbejde

Greater Copenhagen Committee har fået ny adm. direktør. Tue David Bak tiltrådte i april i år og har fået en mere fremtrædende rolle end sine forgængere og er nu i gang med at udvide sekretariatet (se interview side 22-25). I Greater Copenhagens politiske bestyrelse er der også en ændring i og med at Frank Jensen (S) har forladt sin post som overborgmester i København. Økonomiforvaltningen i Københavns

Kommune forventer at den nye overborgmester Lars Weiss overtager bestyrelsesposten efter Frank Jensen. Næste år, den 16. november 2021, er der kommunal- og regionsvalg i Danmark, hvilket jo kan medføre flere ændringer i det politiske netværk. Socialdemokratiet skal vælge en ny spidskandidat efter Frank Jensen og Region Hovedstadens formand Sophie Hæstorp Andersen (S) har bl.a. meldt sin interesse for at stille op.



Lars Weiss (S).

I den tysk-dansk-svenske-norske organisation STRING har der været en omorganisering eftersom organisationen er vokset med nye medlemmer. Det politiske forum er blevet udvidet så der er plads til mindst en repræsentant fra hvert medlem. Den administrative styregruppe er derimod blevet lidt mindre. I det politiske forum er der kommet nye repræsentanter fra Viken og Oslo, og fremover vil der sandsynligvis tilkomme en repræsentant fra Region Syddanmark som for nylig blev medlem. Claus Christian Claussen, justitsminister i Slesvig-Holstein, har overtaget formandskabet fra Sofie Hæstorp Andersen, regionrådsformand i Region Hovedstaden. Men eftersom han ikke har andre poster i det dansk-svenske netværk, ses han ikke her. En anden som heller ikke ses her er Malmøs repræsentant Andreas Schönström som har taget plads i stedet for Katrin Stjernfeldt Jammeh. Derimod har Heino Knudsen, regionrådsformand i Region Sjælland, taget plads i STRING og han har nu tre poster i det tværregionale netværk.

Nye ansigter i infrastrukturselskaberne

Ulrika Hallengren, adm. direktør for Wihlborgs fastigheder, er en ny nøgleperson i netværket. Hun har tre poster i Øresundsnätverket, i Øresundsmetro Executive, Svedab og Øresundsbro Konsortiet. Hun overtog en bestyrelsesplads i de to sidstnævnte i stedet for Kertsin Hessius. I øvrigt er der ingen ændring i bestyrelserne for disse to, men Øresundsbro Konsortiet har fået en ny adm. direktør fra 1. november, Linus Eriksson (se interview side 46). Han er dog ikke med i netværket, eftersom han ikke har yderligere poster i de tværregionale organisationer.



Ulrika Hallengren.

På den danske side har der været forandring i infrastrukturselskaberne. På generalforsamlingen i april blev det besluttet at forenkle selskabernes ledelsesstruktur. Bestyrelserne for Femern A/S, Femern Landanlæg og A/S Øresund består nu kun af tre personer, heriblandt Mikkel Hemmingsen som tidligere har været direktør i to af disse selskaber. Nu har Mogens Hansen, økonomidirektør i Sund & Bælt, overtaget den post. Derimod er der ingen ændring

i bestyrelsen for moderselskabet Sund & Bælt og Mikkel Hemmingsen er fortsat adm. direktør for Sund & Bælt og Claus Baunkjær for Femern A/S (se interview side 48).

Omrokering i samarbejdet omkring arbejdsmarked og grænsehindringer

I samarbejdet omkring det fælles arbejdsmarked og grænsehindringer er der også forandringer. Cross Border samarbejdet er sat på pause eftersom omorganiseringen af den svenske myndighed Arbetsförmedlingen har gjort det svært at etablere en styregruppe og formelle rammer for det dansk-svenske Eures samarbejde. I Øresunddirekt Sverige er Sandra Forsén blevet afløst af Malin Dahl som tf verksamhetsansvarig og Sandra Forsén er nu blevet seniorrådgiver på Nordisk Ministerråd og Grænsehinderrådet. Den stilling havde Claes Håkansson inden, og han er nu seniorrådgiver i Nordisk Råd.

Nyt navn på HH-gruppen

HH-gruppen har skiftet navn til HH 2030-Gruppen for at gøre det mere tydeligt, at de arbejder for en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg i 2030. Gruppen forbindes ikke overraskende til det politiske samarbejde i Helsingborg og Helsingør, hvor de to byers borgmestre, Benedikte Kiær (K) og Peter Danielsson (M), er involverede i begge samarbejder. Men også Per Tryding fra Sydsvenska Handelskammaren og Henrik Fritzon fra Region Skåne har en plads i HH 2030-gruppen.

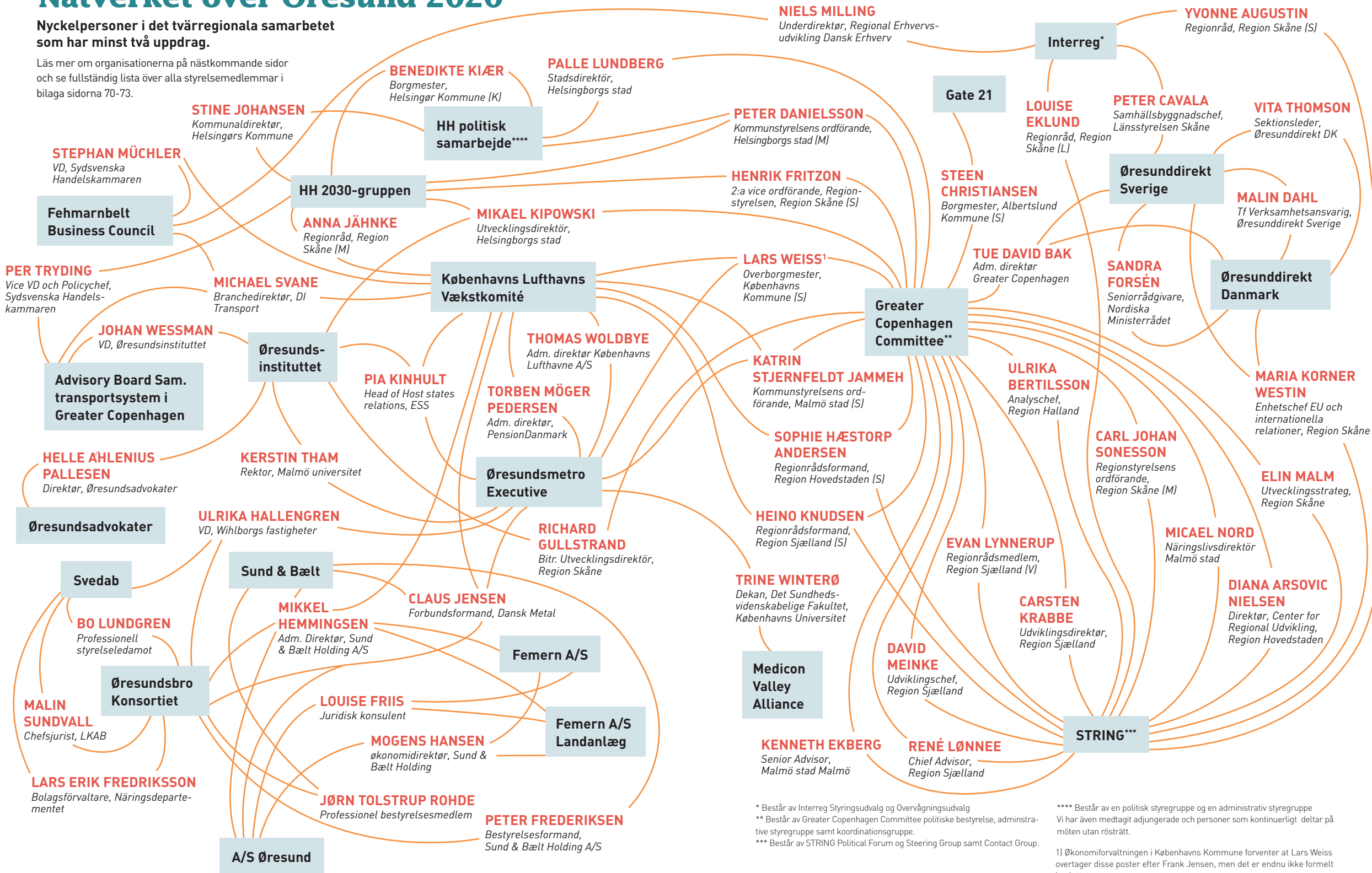
Københavns Lufthavns Vækstkomité

Københavns Lufthavns Vækstkomité er den arena som samler flest aktører fra både det offentlige og private på begge sider af Sundet. Trådene som går herfra forbinder eksempelvis Fehmarnbelt Business Council via Michael Svane, som er branchedirektør for DI Transport, og Stephan Muehler, adm. direktør på Sydsvenska Handelskammaren og Øresundsinstituttet forbindes via Pia Kinhult, Host of States Relations for ESS. Øresundsinstituttet er via sin bestyrelse desuden koblet til Øresundsmetro Executive, Greater Copenhagen Committee og Øresundsadvokater. Life Science netværksorganisationen Medicion Valley Alliance er forbundet til resten af netværket via Trine Winterø som sidder både i organisationens bestyrelse og Københavns Lufthavns Vækstkomité. Organisationen Gate 21, som arbejder for grøn omstilling, er koblet til Greater Copenhagen Committee via organisationens formand Steen Christiansen, også borgmester i Albertslund..

Nätverket över Öresund 2020

Nyckelpersoner i det tvärregionala samarbetet som har minst två uppdrag.

Läs mer om organisationerna på nästkommande sidor och se fullständig lista över alla styrelsemedlemmar i bilaga sidorna 70-73.



* Består av Interreg Styringsudvalg og Overvågningsudvalg
 ** Består av Greater Copenhagen Committee politiske bestyrelse, administrative styregruppe samt koordinationsgruppe.
 *** Består av STRING Political Forum og Steering Group samt Contact Group.

**** Består av en politisk styregruppe og en administrativ styregruppe. Vi har även medtagit adjungerade och personer som kontinuerligt deltar på möten utan rösträtt.

1) Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune forventer at Lars Weiss overtager disse poster efter Frank Jensen, men det er endnu ikke formelt besluttet.

Politisk tværregionalt samarbejde

Det politiske samarbejde i Øresundsregionen består af flere aktører og det strækker sig geografisk ud over grænserne ned til Tyskland og op langs med den svenske vestkyst til Norge. Det samarbejde som omfatter flest aktører er Greater Copenhagen Committee som siden det blev etableret i 2016 er vokset til også at inkludere Halland. Samtidig er STRING-samarbejdet, som udspringer af beslutningen af at bygge en fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland, også vokset til at blive et både svensk og norsk anliggende, og senest har også Region Syddanmark tilsluttet sig samarbejdet. Desuden har Interreg-programmet, som hvert år giver støtte til et stort antal projekter, et politisk

organ med repræsentanter fra Sverige, Danmark og Norge. De udvælger hvilke projekter der skal få støtte og påvirker dermed også samarbejdsfladerne og mulighederne på tværs af sundet. Deltagerne i projekterne er ofte kommuner og regioner, som dermed skaber nye samarbejder og kontakter på den anden side af Øresund. Grænselhindringsrådet er også koblet til regionen gennem samarbejde med Øresunddirekt og Greater Copenhagen med målet om at fjerne barrierer for den frie bevægelse i Norden. Sidst men ikke mindst er der også et fungerende lokalt samarbejde mellem Helsingborg og Helsingør ligesom Malmø og København gennem flere år har drevet fælles projekter.

The Greater Copenhagen Committee

Det politiske partnerskab mellem 46 danske og 39 svenske kommuner samt Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Skåne og Region Halland. Samarbejdsorganisationen blev etableret i januar 2016 og erstattede det tidligere politiske samarbejde i daværende Øresundskomiteen. Målet er at fremme væksten, tiltrække flere udenlandske investorer og virksomheder, arbejde for at styrke den internationale infrastruktur samt at fremme et sammenhængende arbejdsmarked. Organisationens har blandt andet vedtaget et trafikcharter, et arbejdsmarkedskarakter og et grønt charter. Bestyrelsen består af 18 medlemmer fra udvalgte kommuner og regioner. Se også side 18 for mere om Greater Copenhagen Committee.



FOTO: NEWS ØRESUND

Adm. direktør: Tue David Bak
Formand: Heino Knudsen (S), regionrådsformand Region Sjælland. Bestyrelsens formandskab består af fire personer som repræsenterer de fire geografiske områder og udses for et år ad gangen. I år er det: Lars Weiss, overborgmester i København, Mikaela Waltersson, Region Hallands regionrådsformand samt Carl-Johan Sonesson, regionrådsformand i Region Skåne.

STRING

Et politisk partnerskab mellem Hamburg og Schleswig-Holstein i Tyskland, Region Hovedstaden, Region Sjælland, og Københavns Kommune i Danmark, og Region Skåne, Malmø stad, Göteborgs stad, Västra Götaland og Region Halland i Sverige, samt Oslo stad og Viken fylkeskommune i Norge. Målet er at styrke udviklingen og samarbejdet i området i forbindelse med at den kommende faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland ved Femern skaber nye muligheder. Organisationens har to overordnede fokusområder: infrastruktur og grøn hub. Organisationens har et politisk forum med politikere fra alle partners, en styregruppe med direktører fra de forskellige partners samt en kontaktgrup-



FOTO: NEWS ØRESUND

pe med repræsentanter fra embedsmandsniveau. STRING blev etableret som et Interreg-projekt i 1999.
Adm. direktør: Thomas Becker.
Chairman for Political Forum: Claus Christian Claussen (CDU), justitsminister Schleswig-Holstein

Interreg

EU's program for tværregionalt samarbejde. Programmet Øresund-Kattegat-Skagerrak har under perioden 2014-2020 haft 127,6 millioner euro til at støtte en lang række forskellige projekter inden for fire områder: innovation, beskæftigelse, grøn økonomi og transport. Interreg har et sekretariat med kontor i København og Gøteborg, og to politisk tilsatte udvalg:

Interreg Styringsudvalg Øresund. Det udvalg der beslutter hvilke projektansøgninger, som skal godkendes som et Interreg-projekt og dermed have tildelt støtte. Pengene til Interreg-projekterne kommer fra EU's European Regional Development Fund og støtten er halvdelen af projektets budget.



FOTO: NEWS ØRESUND

Interreg Overvågningsudvalget. Det udvalg som skal sikre kvalitet og effektivitet i Interreg-projekterne i Øresundsregionen. Udvalget består af både politikere og embedsmænd fra Danmark, Norge og Sverige.

Sekretariatschef: Magnus Schönning
Læs mere om Interreg på side 54-57.

HH-samarbejde

Det er et løbende samarbejde mellem Helsingør Kommune og Helsingborgs stad. Samarbejdet består både af en politisk styregruppe og en styregruppe bestående af embedsmænd. De to borgmestre Peter Danielsson (M) i Helsingborg og Benedikte Kiær (K) er aktive i den politiske styregruppe.

HH-samarbejdet har en overordnet strategi med fem indsatsområder: destinationssamarbejde, byudvikling, arbejdsmarked, uddannelse og infrastruktur. Inden coronakrisen har de blandt andet afholdt fælles jobmesser for arbejdssøgende på begge sider af Sundet. Øresunddirekt har åbnet en pop-up filial i Helsingborg for at kunne rådgive og informere pendlere i HH-området. Indenfor destinationsområdet arbejder de to byer under konceptet "two countries-one destination". I august blev der lanceret en fælles hjemmeside med 100 besøgsmaal i og omkring de to byer ligesom der blev lavet et nyt fælles cykelkort. Desuden er der et kultursamarbejde om at skabe en fælles udviklingsplatform inden for musikbranchen og tiltrække flere popkoncerter. Helsingborg planlægger en byudviklingsmesse, H22, hvor Helsingborg skal vise flere dele af byen og der er tanker om at inkorporere HH-samarbejdet i dette. Visionen om en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør har været tydelig lige siden samarbejdet blev indviet og i slutningen af året præsenteres en udredning af mulighederne for og effekterne af en HH-forbindelse. Den er lavet i et Interreg-projekt, hvor de statslige trafikmyndigheder er drivende.

FOTO: NEWS ØRESUND



Malmø-København samarbejde

De to største byer i Øresundsregionen har igennem flere år haft et samarbejde med regelbundne møder mellem embedsmænd såvel som politikere. Siden begge kommuner indgik i samarbejdsorganisationerne Greater Copenhagen Committee og STRING sker samarbejdet primært igennem disse organisationer, men kommunaldirektørerne træffes en eller to gange om året. Derudover samarbejder de to kommuner også gennem nogle Interreg-projekter og fælles arrangementer. I 2021 skal de to byer arrangere de to verdensvents WorldPride og Eurogames under navnet Copenhagen 21. Derudover driver Malmø og København sammen det fjerde Interreg-projekt om mulighederne ved en etablering af en Øresundsmetro og har i denne sammenhæng startet netværket Øresundsmetro Executive.

KOMMUNERNA OCH REGIONERNA ÄR AKTIVA I FLERA INTERREG-PROJEKT

Det tværregionala samarbetet mellan danska och svenska kommuner och regioner drivs inte enbart genom samarbetsorganisationer, men även till stor del i projektform. Just nu är Region Huvudstaden, Region Skåne, Köpenhamn, Helsingborg, Ballerup, Holbæk och Malmö lead partner på ett eller flera Interreg-projekt.

Se sidorna 52-55 för mer om Interreg-programmet.

Politiskt tvärnationellt samarbejde

Nationella aktörer är även viktiga aktörer för Öresundssamarbetet - bland annat samlingsministrarna, ambassadörerna, Nordiska rådet och Nordiska ministerrådet.

Nordiska rådet

Varje parlament i de nordiska länderna väljer representanter till Nordiska rådet. Totalt finns det 87 valda medlemmar i rådet. De samlas till två årliga möten där de diskuterar kring olika ämnen som berör de nordiska medborgarna. Det finns fem fackutskott i Nordiska rådet, bland annat för kunskap och kultur, tillväxt och utveckling samt hållbarhet. Presidentskapet för rådet roterar mellan länderna och är för ett år i taget.

President: under 2020 är det isländska Silja Dögg Gunnarsdóttir. 2021 tar danska Bertel Haarder över.

Rådsdirektör: Britt Bohlin

Nordiska ministerrådet

Nordiska ministerrådet bildades 1971 och är ett politiskt samlingsorgan för regeringarna i Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige samt Grönland, Färöarna och Åland. Det finns elva ministerråd där de olika fackministrarna träffas samt ett ministerråd för samlingsministrarna. Sekretariatet finns i Köpenhamn. Ordförandeskapet roterar mellan de fem länderna och varar ett år i taget. Det är i praktiken de nordiska samlingsministrarna som på statsministrarnas uppdrag samordnar samlingsarbetet och det koordineras löpande av den Nordiska samlingskommittén. Nordiska ministerrådet har som vision att Norden ska vara världens mest hållbara och integrerade region år 2030.

Ordförande: under 2020 är det Mette Frederiksen, Danmarks statsminister. Finland tar över 2021.

Generalsekreterare: Paula Lehtomäki



FOTO: NEWS ØRESUND

Gränshinderrådet

En politiskt tillsatt grupp under Nordiska ministerrådet, som ska arbeta med att öka den fria rörligheten inom Norden på uppdrag av de nordiska regeringarna. Gränshinderrådet etablerades i januari 2014 och har sedan 2018 som mål att lösa 8-12 gränshinder om året. Gränshinderrådet består av en medlem från varje nordiskt land och självstyrande område, inklusive Grönland, Färöarna och Åland, samt Nordiska ministerrådets generalsekreterare och en representant från Nordiska rådets Gränshindergrupp. Ordförandeskapet roterar mellan de nationella medlemmarna i Gränshinderrådet och följer ordförandeskapet i Nordiska ministerrådet. Den svenska medlemmen i rådet är Sven-Erik Bucht (S) och den danska medlemmen är Bertel Haarder (V). De har särskilt fokus på att lösa gränshinder som berör Sverige respektive Danmark.

För arbetet kring gränshinder i Öresundsregionen finns dessutom en arbetsgrupp med representanter från bland annat Øresunddirekt och Greater Copenhagen Committee, som hjälper till att identifiera gränshinder i regionen.

Ordförande: under 2020 är det danske Bertel Haarder.

Finland tar över 2021.

Seniorrådgivare (gränshinderarbete): Sandra Forsén och Petri Suopanki



Sveriges ambassadör i Danmark: Charlotte Wrangberg som tillträdde i september 2020. I Danmark finns det åtta konsulat samt ett på Grönland och ett på Färöarna.



Danmarks ambassadör i Sverige: Vibeke Rovsing Lauritzen som tillträdde i september 2019. Danmark har 15 konsulat i Sverige, bl a i Malmö där advokaten Johan Tollgerdt är generalkonsul.



Nordisk samlingsminister i Sverige: Anna Hallberg (S) Även utrikeshandelsminister som tillträdde i september 2019.



Nordisk samlingsminister i Danmark: Flemming Møller Mortensen (S), även minister för utvecklingsarbete, tillträdde november 2020, efter att Morgens Jensen avgick.

Universitet

Med 17 universitet och utbildningsinstitutioner i Öresundsregionen finns det bra förutsättningar för samlingsarbete. Två exempel är European Spallation Source (ESS) og Centrum för Öresundsstudier vid Lunds universitet. Centrum för Öresundsstudier har nyligen kartlagt Lunds universitets samlingsarbete med danska universitet och andra aktörer i Öresundsregionen. Kartläggningen visade att det under 2018-2019 var 382 aktiviteter för samlingsarbete och samlingsverkan med danska aktörer, t ex forskningsprojekt, seminarier, studiebesök eller gästföreläsningar.

ESS (European Spallation Source ERIC)

Et europæisk forskningsanlæg som bliver bygget uden for Lund med datacenter i forskningsparken COBIS i København. På forskningsanlægget som forventes at åbne i 2023, kan forskere studere forskelligt materiale med neutronkilder og anlægget kan bruges til alt fra medicinforskning til arkæologi.

Director General: John Womersley

Centrum för Öresundsstudier

En nätverksorganisation vid Lunds universitet som samlar forskare og andre aktører kring olika teman om Öresundsregionen, Sverige og Danmark samt grænsfrågor og transnationella regioner. Organisationen arrangerer seminarier og workshops, ger ut böcker og tidsskrifter samt bedriver forskning.

Ordförande: Hans Dam Christensen, professor vid Institut for Kommunikation, Københavns universitet
Föreståndare: Johanna Rivano Eckerdal, docent og universitetslektor i biblioteks- og informationsvetenskap vid Lunds universitet

5 UNIVERSITET PÅ TOPP 10 ÖVER STÖRSTA INTERREG-STÖDMOTTAGARE

Av de tio största stödmottagare under Interreg ÖKS-programmet är fem universitet: Lunds universitet, Danmarks Tekniske Universitet, Aarhus Universitet, Københavns Universitet og Aalborg Universitet.

Information

För att främja rörligheten i Öresundsregionen og Norden generellt finns det flera olika organisationer som arbetar med att informera om regler för exempelvis grænspendlare og företag som vill etablera sig på andra sidan sundet.

Øresunddirekt

Informationstjeneste, hvor borgere og virksomheder kan få hjælp til at forstå regelværket i forbindelse med at bo, arbejde, studere eller drive forretning på den anden side af Øresund. Øresunddirekt Danmark står for websiderne og Øresunddirekt Sverige er et myndighedssamarbejde mellem Skatteverket, Arbejdsformidlingen, Forsikringskassen samt Lænsstyrelsen med fysisk informationscenter i Malmø samt en pop-up filial i Helsingborg.

Verksamhetsansvarig Øresunddirekt SE: Malin Dahl (tf)

Chef Øresunddirekt DK: Tue David Bak

Sektionsleder Øresunddirekt DK: Vita Thomsen

Cross Border Øresund

Et EURES-samarbejde mellem arbejdsmarkedets parter og beskæftigelsesmyndighederne på begge sider af Øresund – formålet er at fremme et fælles arbejdsmarked i regionen. Koordinatorrollen og formandskabet skal ifølge rammeaftalen være placeret i hvert sit land og skifte side hvert sjette år. I 2020 skulle koordinatorrollen skifte til svensk side og formandskabet til dansk, men eftersom der er en omstrukturering af den svenske Arbejdsformidling igang, vil samarbejdet blive sat på pause under 2020 og 2021. I styregruppen har der siddet repræsentanter fra blandt andet Københavns beskæftigelse- og integrationsforvaltning, STAR, Naturvetarna, Øresunddirekt, Arbejdsformidlingen og Øresunddirekt. Men eftersom samarbejdet i øjeblikket ikke er aktivt, er der ikke tilsat en formel styregruppe.

Info Norden

Nordiska ministerrådets informationstjänst som ska hjälpa folk som flyttar, arbetar, studerar eller vill bedriva verksamhet i ett av de nordiska länderna eller självstyrande områdena. Det finns ett kontor i varje land och en hemsida samt telefonservice. Info Norden arrangerar även olika informationsaktiviteter med fokus på mobilitet i Norden. Dessutom ska Info Norden kartlägga och synliggöra gränshinder.

Nätverksorganisationer och mötesplatser

Det finns ett flertal nätverk, organisationer och mötesplatser där danska och svenska aktörer träffas. De har olika syften och

även om inte alla har en tydlig tvärregional styrelse är de viktiga arenor för Öresundsregionens beslutsfattare.

Fehmarn Belt Business Council

Netværksorganisation for erhvervsorganisationer i områderne Hamburg, Lübeck, Sjælland og Skåne, blandt andet Sydsvenska Handelskammaren, Dansk Industri og Dansk Erhverv. Formålet er bl.a. at udnytte potentialerne ved den kommende fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland.

FBBC Manager: Nina Höfner

Formand: Arno Probst, Vice President, Industrie und Handelskammer zu Lübeck.

Gate 21

Et partnerskab mellem Region Hovedstaden, Region Sjælland, vidensinstitutioner, en række kommuner og virksomheder i Greater Copenhagen som skal fremme grøn omstilling. Netværket har flest danske aktører, men også Malmø stad og Innovation Skåne er partner.

Direktør: Poul Erik Lauridsen.

Bestyrelsesformand: Steen Christiansen, borgmester Albertslund Kommune.

Greater Copenhagen Connected

En investorgruppe med partnere som bidrager til arbejdet med at tiltrække flere internationale flyruter til Københavns Lufthavn. Erhvervsministeriet, Københavns Kommune, Københavns Lufthavn, Malmø stad og Region Skåne er investorer og har repræsentanter i gruppen. Wonderful Copenhagen som projektleder arbejder, oplyser at arbejdet med ruteudvikling ikke er forandret, men at det er en løbende proces at tilpasse sig efter corona.

HH2030-gruppen

Et netværk som arbejder for at fremme en beslutning om at etablere en fast Øresundsforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Det har omkring 40 medlemmer og en styregruppe med af aktører fra Helsingborgs stad, Helsingør Kommune, Region Hovedstaden, Region Skåne samt erhvervsorganisationerne Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Erhverv, Dansk Byggeri, Sydsvenska Handelskammaren.

Formand: Erik Østergaard, adm. direktør i Dansk Transport og Logistik.



FOTO: NEWS ØRESUND

Mobilitet på Tværs Samarbejdsforum

Interreg-projektet "Mobilitet på tværs" ska arbeta för att utveckla nya grönare transportlösningar. 17 danska och svenska kommuner, regioner, universitet, trafikföretag och andra företag är partners i projektet, och ytterligare 17 aktörer är med i ett nytt samarbetsforum kring mobilitetslösningar inom regionen.

Advisory Board for projektet ESTGC

Interreg-projektet Et sammenhængende transportsystem i Greater Copenhagen (ESTGC) ser på hvordan transportsystemet kan lede til øget tilgængelighed i hele regionen. Som en del af diskussionerne omkring fremtidens mobilitet er der etableret et advisory board med medlemmer fra Trafikverket, Dansk Industri, Nordisk Råd, K2, Øresundsinstituttet, det svenske Näringsdepartement og DOT.



FOTO: NEWS ØRESUND

3 dansk-svenska mötesplatser för näringslivet

Øresundsgruppen är ett nätverk som bildades i maj 1999 på initiativ av Peter Enggaard som med utgångspunkt från Köpenhamn driver mötena på non-profit basis med kända företag som värdar. Han beskriver det som en informell kontaktstruktur och mötesplats som arrangerar 5-6 middagsmöten per år med kvalificerade talare. Bland deltagarna finns såväl inflytelserika företagsledare som politiker och tjänstemän på hög nivå. Antalet deltagare vid gruppens möte är maximerat till 60 personer.

Alumnis Øresundsnätverk är ett dansk-svenskt nätverk startat år 2004 med fokus på ägare av företag, privat equity, företagsledare och styrelseproffs. Alumni är en del av Harvey Nash Group med huvudkontor i London och som arbetar inom executive search, board services och andra konsulttjänster. Ansvarig för Øresundsnätverket är Lars Navéus, partner vid kontoret i Malmö. Tre möten arrangeras varje år med 200-250 deltagare varje gång. Ett av mötena hålls i Köpenhamn, övriga på den svenska sidan Øresund. Omkring en tredjedel av personerna på inbjudningslistan är danskar.

Øresundsbrons Business Meeting är Øresundsbro Konsortiets mötesplats för näringslivet. De arrangerar fyra frukostmöten och en halvdagskonferens under namnet Øresund Business Meeting varje år. På programmet finns olika företag och personer som rör sig över sundet och bland deltagarna finns mestadels personer från näringslivet.

Øresundsinstituttet

Uafhængig dansk-svensk videnscenter som udarbejder analyser, arrangerer dansk-svenske netværksmøder og driver nyhedsbureauet News Øresund. Foreningen finansieres af omkring 120 medlemmer, som omfatter danske og svenske ministerier, regioner, kommuner, private virksomheder, organisationer og universiteter.

Adm. direktør: Johan Wessman.

Bestyrelsesformand: Søren Risager-Hansen, adm. direktør KLP Ejendomme.



FOTO: NEWS ØRESUND

Københavns Lufthavns Vækstkomité

En stakeholderkomité hvis formål er at samle stærke regionale aktører, som kan identificere ideer og initiativer der kan bidrage til at styrke Københavns Lufthavn i den internationale konkurrence gennem fortsat rutevækst og forbedring af den internationale tilgængelighed. Eftersom udviklingen af lufthavnen er vigtig for både Sydsverige og Danmark kommer komiteens medlemmer fra begge lande. **Formand:** Jens Kramer Mikkelsen, fd borgmestare i Köpenhamn, director of urban development Nrep.

Medicon Valley Alliance

En triple-helix netværksorganisation med medlemmer fra medicinal- og life science branchen. De arrangerer konferencer og netværksmøder og formidler information om life science branchen i Sverige og Danmark.

Direktør: Petter Hartman.

Bestyrelsesformand: Søren Bregenholt, CEO, Macrophage Pharma.

Øresundsmetro Executive

Et forum som er startet i forbindelse med Øresundsmetro-planerne. Her samles forskellige beslutningstagere fra Skåne og Danmark og deres opgave er at være ambassadører for en Øresundsmetro og kvalificere arbejdet.

Formand: Jørn Neergaard Larsen, tidl. beskæftigelsesminister og adm. direktør Dansk Arbejdsgiverforening

Øresundsadvokater

En forening med omkring 90 advokater som kan bistå med juridisk rådgivning i dansk-svenske problemer, men foreningen er også et netværk for advokater med interesse i juridiske problemstillinger relateret til Øresundsregionen og arrangerer flere forskellige seminarier.

Direktør: Helle Ahlenius Pallesen.

Bestyrelsesformand: Morten Riise-Knudsen, Advokat Morten Riise-Knudsen

NETVÆRKSORGANISATIONER I INTERREG-PROJEKTER

Flere af netværksorganisationerne deltager også i det tværregionale samarbejde i projektfrem. Gate 21 og Medicon Valley Alliance er blandt de ti største Interreg-støttemodtagere under denne programperiode.

Infrastruktur

Infrastruktur är ett fundament för den tvärregionala regionen. Med Øresundsbron fick den dansk-svenska regionen en ny sammanhållande kraft och satsningar på framtida infrastruktur är viktig för utvecklingen i regionen. De offentliga bolagen som utvecklar, äger och

driver infrastrukturen är därför intressanta för samarbetet. Det är även här i Øresundsregionen som världens enda hamn som ägs av två länder finns – Copenhagen Malmö Port är ett bra exempel på ett dansk-svenskt samarbete.

Svedab – Svensk-danska broförbindelsen

Det statslige svenske selskab som blev etableret da Øresundsbron skulle bygges og som ejer den svenske del af landanlægget og i sameje med med A/S Øresund også Øresundsbro Konsortiet.

VD: Ulf Lundin

Bestyrelsesformand: Bo Lundgren

Sund & Bælt Holding A/S

Det statslige danske moderselskab som ejer datterselskaberne A/S Storebælt, A/S Øresund, Sund & Bælt Partner A/S, BroBizz A/S, A/S Femern Landanlæg og Femern A/S.

Adm. direktør: Mikkel Hemmingsen

Bestyrelsesformand: Peter Frederiksen

A/S Øresund

Virksomheden ejer, driver og vedligeholder Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen på den danske side af Øresundsbron, og ejes af Sund & Bælt.

Adm. direktør: Mogens Hansen

Bestyrelsesformand: Mikkel Hemmingsen

Femern A/S

Virksomheden planlægger, designer og skal drive den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland. Selve forbindelsen finansierer den danske stat og landanlæggene finansieres hver især af den danske og tyske stat. Tunnelen bliver cirka 18 km lang og det vil tage cirka ti minutter at køre igennem den med bil og syv minutter med tog.

Adm. direktør: Claus F Baunkjær

Bestyrelsesformand: Mikkel Hemmingsen

A/S Femern Landanlæg

Virksomheden planlægger og driver projekteringen af landanlæggene på den danske side af den faste forbindelse ved Femern Bælt og ejes af Sund & Bælt.

Adm. direktør: Mogens Hansen

Bestyrelsesformand: Mikkel Hemmingsen

Øresundsbro Konsortiet

Virksomheden der ejer og driver Øresundsbron. Konsortiet er ejet af den danske og svenske stat gennem Sund & Bælt Holding A/S og A/S Øresund samt Svedab AB.

Adm. direktør: Linus Eriksson

Bestyrelsesformand: Bo Lundgren



Linus Eriksson, VD for Øresundsbro Konsortiet sedan 1 november 2020.

Copenhagen Malmö Port

København og Malmøs fælles havn som blev etableret som selskab i 2001 og som blandt andet omfatter store containerterminaler, bulklast, ro-ro faciliteter og krydstogtanlæg - sidstnævnte også i Visby på Gotland. By & Havn ejer 50 procent af CMP, Malmö stad ejer 27 procent og private virksomheder ejer de resterende 23 procent.

Adm. direktør: Barbara Scheel Agersnap

Bestyrelsesformand: Luciano Astudillo

By & Havn

By & Havn er Københavns udviklingsselskab. Det blev stiftet under navnet Arealudviklingsselskabet I/S da Ørestadsselskabet, Frederiksbergbaneselskabet og Københavns Havn blev nedlagt, men skiftede til nuværende navn i 2008. Københavns Kommune ejer 95 procent og staten 5 procent af selskabet. De største udviklingsområder i København er Ørestad, Nordhavnen samt Sydhavnstippen og Prøvestenen.

Adm. direktør: Anne Skovbro

Bestyrelsesformand: Pia Gjellerup



Anne Skovbro.

TIO INTERREG-PROJEKT INOM TRANSPORT

Just nu pågår det tio Interreg-projekt som handler om infrastruktur og transport inom programmet Øresund-Kattegat-Skagerrak. Flera av dem handlar om framtidens transportlösningar och transportsystem.

Dessutom undersöks möjligheterna för en ytterligare fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör såväl som mellan Malmö och Köpenhamn.

Läs mer om idéer och utredningar om nya fasta förbindelser på sidorna 46-51.



Barbara Scheel Agersnap.

Tåg- och färjetrafik över Øresund

Øresundstågssystemet och Øresundståg AB

Øresundstågssystemet er et samarbejde mellem seks sydsvenske trafikelskaber og danske Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen der er etableret for at skabe et fælles trafiksystem for driften af Øresundstoget i Danmark og Sydsverige. Togene bemannes af hhv. DSB og Transdev og Øresundståg AB samordner trafikken. Øresundståg AB ejes af Region Skåne, Blekinge, Kronoberg, Västra Götaland, Halland og Kalmar län. En aftale fra august forrige år mellem Transport- og Boligministeriet og Region Skåne indebærer, at ansvaret for indkøb af Øresundstogtrafikken på dansk side ligger hos Skånetrafiken fra år 2022.

VD: Maria Holmgren

Styrelseordförande: Gösta Bergenheim (M), ordförande i Hallandstrafiken AB

SJ Øresund AB

Bolag ägt av SJ AB som har vunnit upphandlingen om Øresundstågstrafiken däribland trafikplanering, drift, personal, underhåll och ersättningstrafik. SJ Øresund tar över tågtrafikken i december 2020 och avtalet sträcker sig till december 2028, med option på ytterligare två år. Bolagets huvudkontor finns i Malmö och vd är Anders Gustafsson. Avtalet innefattar även den danska trafiken fram till Østerport station från december 2022. SJ kör sedan tidigare X2000-tåg till och från Köpenhamn, men under coronapandemien vänder tågen i Malmö och kör inte vidare över Øresundsbron.

VD: Anders Gustafsson

Styrelseordförande: Siv Svensson

ForSea AB (tidigare HH-Ferries)

Bolaget ForSea driver färjelinjen mellan Helsingborg och Helsingör uppdelad i fyra affärsområden: resor, frakt, mat och dryck samt handel. ForSea hette tidigare HH Ferries och seglade då under varumärket Scandlines. Under nya namnet ForSea har en stor satsning gjorts på hållbara transporter med bl.a. två färjor som ombyggts för eldrift. ForSea ägs av en europeisk infrastrukturfond under First State Investments.

VD: Kristian Durhuus

Styrelseordförande: Rasmus Christiansen



FOTO: NEWS ØRESUND

Linus Eriksson.

"BRONS VIKTIGASTE ROLL ÄR ATT ÖKA INTEGRATIONEN"

Att skapa en ännu mer integrerad Öresundsregion för både näringsliv, kultur och turism är brons viktigaste roll. Det menar Linus Eriksson som är Öresundsbrokonsortiets nya vd från och med den 1 november. "Att få bli ansvarig för en del i den integration och tillväxt det kan ge för hela regionen var egentligen det avgörande argumentet till att jag tackade ja till jobbet", säger han.

Efter nästan sex år som trafikdirektör på Skånetrafiken tar Linus Eriksson nu över stafettpippen som vd för Öresundsbro konsortiet efter Caroline Ullman-Hammer. Att tacka ja till uppdraget var till en början inte självklart, men brons möjligheter att skapa fortsatt integration i regionen fick honom att tänka om.

– Öresundsbron har haft en fantastisk resa under de här 20 åren, och jag tror många skåningar och själlandsbor är väldigt stolta över bron och allt den har inneburit för regionen. Samtidigt inser jag att det är väldigt mycket kvar att göra och en stor potential kvar, säger Linus Eriksson som under många år som Malmöbo såg hur Öresundsbron påverkade både tillväxten och tilltron i staden.

Linus Eriksson jämför pendlandet över bron, som uppgår till runt 15 000 personer per dag, med att 38 000 personer åker in till Lund för att jobba varje dag.

– Det visar att det finns så mycket mer potential kvar i förbindelsen i att få till integration mellan länderna. Exempelvis genom att svenskar kan få arbete i Danmark och danskarna kan bo i Sverige eller konsumera och utnyttja valutaskillnaden. Att få bli ansvarig för en del i den integration och tillväxt det kan ge för hela regionen var egentligen det avgörande argumentet till att jag tackade ja till jobbet, berättar Linus Eriksson.

Han vill bygga vidare på Öresundsbrons vision om att vara brobyggare genom att skapa ännu starkare band mellan ländernas näringsliv, kultur och turism.

– Det anser jag vara brons viktigaste roll, säger han.

En annan viktig dimension är hållbara transporter. Idag finns stora ambitioner om att göra hela Norden till ett nav för hållbart samhällsbygge. Även på regional nivå har hållbarhet kommit högt upp på agendan, bland annat genom Greater Copenhagens nya gröna

charter. Linus Eriksson understryker hur viktigt det är att även Öresundsbron blir en del av den hållbara utvecklingen och fortsätter att jobba för att kunna transportera både pendlare och gods på ett miljövänligt sätt. Men för det krävs fortsatta investeringar i infrastrukturen från både svensk och dansk sida.

– Vi kan inte längre leva på byggandet av Öresundsbron eller Citytunneln, där har vi hämtat hem nyttan och potentialen. För att kunna växa vidare behöver vi fortsätta att bygga bort flaskhalsarna på både svensk och dansk sida. Där är Danmark längre fram än Sverige tycker jag, då de satsat mycket på infrastrukturen på grund av byggandet av Fehmarn Bält-tunneln, säger han.

De svenska satsningarna på exempelvis fyra spår på järnvägen mellan Malmö och Lund anser han vara bra men det räcker inte. Sverige behöver fortsätta att bygga ut järnvägen i Skåne för att klara av både regionala och nationella person- och godstransporter, menar han.

– Den insikten har jag med mig från Skånetrafiken, att vi både i Sverige och Danmark behöver se Öresundsregionen som en helhet och inte som två länder och ett uppdelat transportsystem. Skåningarna och själlandsborna rör sig gränslöst och så ska det vara.

Det är minst sagt under en speciell tid som Linus Eriksson nu tar över som vd för Öresundsbron. Både bron och Skånetrafiken har haft ett tufft halvår bakom sig på grund av coronapandemin, och reserestriktioner och tillfälliga gränskontroller präglar nu resandet över bron. Trots det vill Linus Eriksson försöka se coronakrisen som en möjlighet.

– Det är klart detta är en kris som påverkar oss alla, men samtidigt är det en möjlighet. Det kanske finns saker vi borde ha gjort men inte har gjort av olika skäl. Nu har vi möjlighet och vi tvingas se över hur vi jobbar. Så kanske kan corona påskynda processer som annars skulle tagit längre tid. Jag vill se det som något att ta avstamp i för att se hur vi ska jobba framöver, säger han.

Han lyfter samtidigt fram att utvecklingen för bron har naggats i kanten de senaste fem åren, genom bland annat gränskontroller som medfört längre resor. Som högsta chef för Skånetrafiken är han väl medveten om hur det har påverkat vardagen för tusentals pendlare. Därför har han också en förhoppning om att bron ska bli en så naturlig del av regionen att det blir enklare och enklare att resa och inte tvärtom, berättar han.

– Bron har blivit föremål för en del nationella beslut

som vi ser påverkar regionen. Som en parallell skulle det vara otänkbart att mellan Stockholm och Uppsala då och då kräva passkontroll eller att man skulle gå av tåget – det finns inte. Nu råkar det vara två länder och då är det möjligt – men i ett tillväxtperspektiv och för integrationen är det viktigt att försöka se till att denna viktiga arbetsmarknadsregion fortsätter att utvecklas.

Linus Eriksson blev skåning vid 11 års ålder då flytten gick från Skövde till Helsingborg. Där blev Danmark en naturlig del av vardagen, bland annat genom dansk tv och många turer över till Helsingör. Sedan bosatte han sig i Malmö där han också blev utbildad brandingenjör och så småningom började jobba på Malmö brandkår, som idag är Räddningstjänsten Syd. Där fick han även de första erfarenheterna av Öresundssamarbete.

– Jag började jobba på Malmö brandkår 1998,

och 1999 lade vi ner ett jättejobb på att samordna räddningstjänsterna i Sverige och Danmark – för att kunna agera om det skulle ske en olycka på bron.

Det var också på Malmö brandkår som Linus Erikssons idag 20 år långa karriär som chef tog sin början, då han blev chef för räddningstjänstverksamheten och sedan biträdande brandchef. 2009 gick han över till Banverket, som sedan blev Trafikverket, i rollen som chef för trafikledning och trafikinformation för väg och järnväg i södra Sverige. Därefter tillträdde han som trafikdirektör på Skånetrafiken.

Idag bor Linus Eriksson på en gård i Eslöv i mellersta Skåne tillsammans med Annika och fem barn, varav tre är hans egna och två är bonusbarn. Dessutom har de hästar och katter. Det är på gården han kopplar av efter jobbdagarna, gärna genom att dra på sig arbetsskorna och harva ridbanan.

När Linus Eriksson den 1 november blir vd för Öresundsbrokonsortiet innebär det även att hans tidigare pendling från gården i Eslöv till Skånetrafikens huvudkontor i Hässleholm nu byter riktning mot Köpenhamn. Och som Öresundspendlare är han fast besluten om att fortsätta ta tåget till jobbet. Tågresan är en tid på dygnet han värdesätter och använder till att jobba undan och kolla igenom mejlen.

– Jag ser fram emot att bli Öresundspendlare. Hela idén med förbindelsen är ju att det ska bli så enkelt som möjligt att pendla, så det är ju bra att vara en del av det för att se vad som kan göras bättre.

– Dessutom vet jag vem jag ska ringa om det är tågproblem, säger han med ett skratt.

Fehmarn-tunneln kommer att byggas med Öresundsförbindelsens sänktunnel som förebild men i en vidareutvecklad form.

TEMA: Nya fasta förbindelser: Byggstart av Fehmarn-tunneln och planer för ny fast förbindelse över Öresund

FEMERN BÆLT-TUNNELLEN
INFO
CENTER
VELKOMMEN

I början av november gavs klartecken från Tyskland för bygget av Fehmarn Bält-förbindelsen. Vid årsskiftet inleds anläggningsarbetet med bygget av en stor tunnelementfabrik i Rödbyhamn. Tunneln väntas bli en viktig länk i transportkorridoren mellan Skandinavien och Medelhavet och kan förkorta restiden för gods- och persontrafik. Att bygga den 18 km långa sänktunneln blir Danmarks största anläggningsprojekt i historien och den förväntas kunna tas i drift år 2029.

Bilar väntas kunna köra igenom tunneln i 110 km i timmen och nå Tyskland på tio minuter. Tågen ska kunna passera på sju minuter och totaltiden för en tågresor mellan Köpenhamn och Hamburg beräknas bli 2,5 timmar, istället för dagens nästan fem timmar. De godstransporter mot Tyskland som väljer att gå landvägen får en minskad körsträcka med 160 kilometer jämfört med att köra över Stora Bält och Jylland. Förbindelsen väntas dessutom leda till att trafikflödena förändras och intensifieras, med exempelvis ökade godstransporter med tåg och lastbil över Öresundsbron.

Det statligt ägda danska bolaget Femern A/S bygger och kommer att driva Fehmarn-förbindelsen när den står klar. Vid Danmarks största anläggningsarbetsprojekt någonsin kommer som mest

3 000 personer att vara direkt sysselsatta hos de kontrakterade underleverantörerna under de år som tunnelbygget är igång. Under 2020 har man påbörjat bygget av en stor arbetshamn i Rödbyhamn och förberedelser har gjorts för anläggandet av en tunnelementfabrik. Det innebär bland annat att man grävt vattenkanaler och installerat pumpar, förberett tillförselspunkter av el och vatten till fabriken, byggt nya tillfartsvägar samt gång- och cykelvägar för de boende i området.

Bygga en tunnelementfabrik

Den 1 januari 2021 inleds bygget av den stora tunnelementfabriken i Rödbyhamn.

– Det vi ska börja med är att bygga en stor fabrik på Lolland som ska producera tunnelementen, de

enskilda delarna till tunneln. Tunneln kommer att bestå av en slags legoklossar eller byggklossar, skulle man kunna kalla det. Det handlar om 70 000 ton tunga och över 200 meter långa element som ska produceras vid fabriken i Rödbyhamn. Den fabriken kommer vi att börja bygga nästa år. Men för att bygga fabriken så måste vi först bygga en ny stor arbetshamn på Lolland, så att vi kan bygga fabriken från havssidan och så att vi kan skeppa material fram till fabriken. Den arbetshamnen är vi just nu i full gång med att bygga, säger Claus Baunkjær, vd på Femern A/S.

Olika byggfaser

Därefter följer olika faser i genomförandet som leder fram till att Fehmarn-förbindelsen kan invigas år 2029: år 2023 väntas de första tunnelementen i stål och betong kunna börja produceras i fabriken. Vart och ett av tunnelns 89 element kommer att ta cirka nio veckor att tillverka och kommer att hållas flytande i en vattenfylld hamnbassäng innan de förs ut till havs med båtar, ett år gången. Med avancerad teknik och vattentäta stålskott i ändarna hålls de flytande och torra invändigt. Ute i sundet sänks de ner till havsbotten och sammanfogas. Innan dess ska ett 90 meter brett och 16 meter djupt dike grävas på havsbotten där tunnelementen kan placeras. Det arbetet inleds troligtvis sommaren 2022. Dessutom ska bygget av tunnelportaler och rampanläggningar på både den danska och tyska sidan påbörjas under 2022-2023.

Bygget av Fehmarn-tunneln sker till största delen i Rödbyhamn på Lolland medan en mindre byggarbetsplats och arbetshamn kommer att finnas i Puttgarden på den tyska sidan. Enligt avtalet mellan länderna ska Femern A/S även bygga tunnelportalen i Puttgarden, medan de tyska myndigheterna bygger landförbindelserna på tysk sida.

I Danmark färdigställdes höghastighetsbanan mellan Köpenhamn och Ringsted 2019 och i nuläget är man igång med att bygga en dubbelspårig järnväg mellan Ringsted och Nyköping-Falster. Den sista sträckan ner till Rödby ska sedan färdigställas så att dubbelspårig, elektrifierad järnväg sträcker sig från Köpenhamn ner till tunnelväg, över Storströmsbron mellan Själland och Lolland.

– Sedan har vi alltså färdigt en superstark järnvägskorridor mellan Öresundsregionen och hela vägen ner till Hamburg, säger Claus Baunkjær.

På tysk sida planeras en utbyggnad av järnvägen mellan Hamburg-Lübeck-Puttgarden.

NYA FASTA FÖRBINDELSER

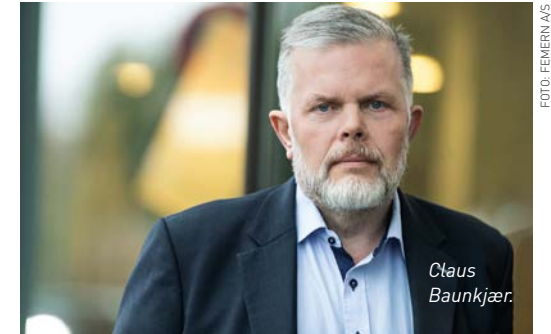


FOTO: FEMERN A/S

Tyskt klartecken för bygget

Den 3 november beslutade Förvaltningsdomstolen i Leipzig att de överklaganden som har lämnats in mot tunnelprojektet ska avvisas, vilket innebär att tunnelbygget nu får inledas även på tysk sida. Bakom överklagandena stod bland annat ett rederi, miljöorganisationer och en tysk kommun och de riktade sig mot det tyska godkännandet om att bygga förbindelsen som hade fattats 2019.

Domen från Förvaltningsdomstolen innebär att en lång rättsprocess, där projektet har försenats flera gånger, nu kan avslutas. Femern A/S hade, före domen i Förvaltningsdomstolen, planerat att bygget av anläggningen på den tyska sidan skulle inledas om 1-2 år, men det kan i och med beslutet starta tidigare.

FEHMARN BÆLT-TUNNELN

Förbindelse: Tunnel för motorväg och järnvägsspår mellan Rödby och Puttgarden.

Längd: 18 kilometer

Konstruktion: Tunnelement av stålförstärkt betong. Elementen byggs och fraktas ut för att sänkas ned i vattnet ett i taget. Samma byggmetod användes för Öresundstunneln.

Budget: 52,6 miljarder danska kronor, inklusive en reserv på sju miljarder kronor. Tunneln finansieras genom brukarbetaling, samma modell som för Öresundsbron och Stora Bältbron.

Ägare: Femern A/S, en del av det statligt ägda danska bolaget Sund & Bælt Holding som även äger A/S Storebælt och via dotterbolaget A/S Øresund äger den danska halvan av Øresundsbro Konsortiet.

Beräknat färdigställande: År 2029

Källa: Femern A/S

Nu väntar nästa steg för tre olika förslag för en ytterligare fast förbindelse över Öresund

Ökad integration och bättre pendlingsmöjligheter, ökad robusthet för trafiken över Öresund, förbättrad konkurrenskraft och möjlighet för fler godstransporter med tåg. Det är några av argumenten som lyfts fram med en andra fast förbindelse över Öresund. En mellanstatlig strategisk analys om en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kommer att presenteras vid årsskiftet. En Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn, som liksom HH-förbindelsen lyfts fram i Greater Copenhagens trafikcharter, är ytterligare ett förslag. Dessutom finns en idé om att bygga en tågtunnel mellan Landskrona och Köpenhamn, som drivs av Landskrona stad.

Den mellanstatliga dansk-svenska strategiska analysen av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör genomförs av Trafikverket, Vejdirektoratet samt Trafik-, Bygge- och Boligstyrelsen med finansiellt stöd av Interregprogrammet ÖKS. Utredningen om den fasta HH-förbindelsen omfattar två alternativ, dels en vägtunnel söder om städerna och dels en förbindelse som innefattar både vägtunnel söder om städerna och en järnvägstunnel för persontåg mellan städernas centrum. I utredningen analyseras vad den totala kostnaden för projektet kan bli, finansieringsmöjligheter, dess påverkan på trafikflöden och samhällsekonomiska effekter, med mera. Arbetet har inletts med en litteraturstudie där över 70 tidigare utredningar ingick med målet att skapa sig en uppfattning om tidigare resultat och resonemang.

Vid årsskiftet ska utredningen lämnas över till den danska och svenska regeringen.

– Just nu håller själva avslutandet och överlämnandet till den svenska och danska regeringen på att diskuteras. Sen får vi se hur de vill ta emot uppdraget och när det passar, säger Peter Bernström, projektledare för Trafikverket i HH-utredningen, som inte kan dela några slutsatser från utredningen än.

De danska och svenska myndigheterna har haft ett delat ansvar för projektledningen genom utredningsarbetet.

– Jag tycker att vi har hittat en god balans där vi har danska och svenska projektledare med i samtliga delprojekt. Samarbetsklimatet har varit väldigt gott, säger han.

En dansk-svensk mellanstatlig analys om en HH-förbindelse initierades i samband med Sverige-förhandlingen 2017. I den konstaterade utredarna att det inte kommer att finnas någon kapacitetsbrist

på Öresundsbron inom en överskådlig framtid (läs mer om den framtida kapaciteten på Öresundsbron på nästa uppslag), men att nyttan med en ny förbindelse framför allt skulle vara en minskad sårbarhet, ökad integration och restidsförkortningar.

Politikerna ska ta ställning till en HH-förbindelse

När slutrapporten är inlämnad väntas en politisk diskussion inledas. HH2030-gruppen är en samverkansorganisation med syftet att främja en HH-förbindelse och lyfta fram behovet av den, och består av Helsingborgs stad, Helsingörs kommun och totalt ett 40-tal kommuner, organisationer och företag. De arbetar med att främja förbindelsen bland annat genom att bilda opinion, anordna debattmöten och genomföra analyser som tydliggör fördelarna med att investera i en HH-förbindelse. De största vinsterna med en HH-förbindelse är att det skulle driva på tillväxt och integration i regionen och underlätta mobiliteten, menar Erik Østergaard, vd för Dansk Transport och Logistik och ordförande i HH2030-gruppen.

– Jag ser en fast HH-förbindelse som något som skulle integrera Öresundsregionen ytterligare och göra det till en ännu starkare tillväxtregion. Det skulle stödja utbytet mellan länderna. Sedan har den också en betydelse för de internationella transportkedjorna ner till Europa. Ser man på till exempel The Bay-area i San Francisco och det sammanhängande tillväxtområdet de har, med förbindelser, universitet och företag, så ser jag att man skulle kunna bygga Öresundsregionen på ett liknande sätt, säger han.

Den största utmaningen är att det finns en



FOTO: NEWS ØRESUND

politisk obalans i intresset och entusiasmen för att bygga en fast HH-förbindelse, menar han, och att det beror det på att förbindelsen har betydelse för fler människor och företag i Sverige än i Danmark.

– Som jag ser det, och jag sitter i Danmark, så finns det ett stort intresse för förbindelsen. I Danmark borde vi använda lite fler resurser för att skapa uppmärksamhet kring förbindelsen och det har att göra med hur Danmark ser ut. Bor man på Själland så ligger Sverige nära, men bor man på Jylland så har man kanske inte det stora intresset i en fast HH-förbindelse, säger han.

Han jämför med diskussionerna som föregick beslutet om att bygga Fehmarn Bält-tunneln, och att Danmark visade ett större intresse än Tyskland för förbindelsen. Därför är det viktigt att hitta en modell som fungerar för båda parter, menar han. I diskussionen kring finansieringen tycker han därför att det är intressant att flera privata pensionsbolag har visat intresse av att investera i en HH-förbindelse. En investering som ger långsiktig avkastning skulle kunna passa ett pensionsbolag, menar Erik Østergaard.

– Det vill jag inte avvisa att de kan vara intresserade. Vi kan se från de första faserna av projektet

att det preliminärt har varit ett osedvanligt stort svenskt och danskt intresse från pensionsbolag i att delta lite eller delvis. Man kan ju också göra en blandningsmodell där man använder både statlig och privat finansiering, säger han.

Öresundsmetrons fjärde projektfas avslutas i mars

Ytterligare en fast förbindelse över sundet som analyseras är en tunnelbana mellan Malmö och Köpenhamn, Öresundsmetron. Likt HH-förbindelsen lyfts den fram i Greater Copenhagen Committees trafikcharter. Förslaget om en Öresundsmetro innebär att metrosystemet i Köpenhamn länkas till Malmös tågnät via en 22 kilometer lång borrhärdad tunnel under sundet. Att resa mellan Malmö C och Köpenhamn H skulle då ta ca 23 minuter istället för ca 39 minuter som resan tar med Öresundståget över bron. Den föreslagna sträckningen mellan städerna är en metro som ansluter till en metrolinje på den norra delen av Amager, med förbindelser till olika delar av Köpenhamn, medan den på svensk sida ansluter till Malmö C via stationer i Västra hamnen, och utredningar pågår även om möjliga förlängningar in i Malmö.

Malmö stad och Köpenhamns kommun genomför utredningen som nu genomförs i en fjärde fas med finansiering från Interreg-programmet ÖKS, och ska avslutas i mars 2021. Projektet går bland annat ut på att fördjupa analyserna och kommunicera effekterna av projektet, säger Maria Bredin, projektledare för Öresundsmetron på Malmö stad.

– Vi ser till exempel att Öresundsmetron kan ha en stor betydelse för den gemensamma arbetsmarknaden i Öresundsregionen. Vi har studerat restider

FOTO: DTL OCH MALMÖ STAD



Erik Østergaard.

Maria Bredin.

och tillgängligheten över sundet där Öresundsmetron tillsammans med Öresundstågen kan minska avstånden mellan olika delar i regionen och bidra till en större och gemensam arbetsmarknad. Det är en viktig del för integrationen mellan södra Sverige och Danmark. Sedan har vi också tittat lite djupare på hur Öresundsmetron kan bidra till bättre internationella kopplingar i transportsystemet och vi ser att Öresundsmetron kan vara en viktig länk i EU:s transportkorridor mellan Skandinavien och södra Europa efter att Fehmarn Bält-tunneln har öppnats. Genom att Öresundsmetron kan avlasta Öresundsbron bidrar den till fler transportmöjligheter över Öresund för både persontrafik och gods, säger hon.

När den fjärde projektfasen har avslutats i mars är målet att få till en utredning på statlig nivå.

– Vi ser att det här projektet behöver lyftas nationellt och då är en dansk-svensk statlig utredning nästa steg, säger Maria Bredin.

2018 bildades ett dansk-svenskt partnerskap, kallat Öresundsmetro Executive, bestående av företrädare från bland annat näringslivet, universitet, media och fackförbund med syftet att skapa dialog och utveckla idén om en Öresundsmetro. Metroklubben är ett annat forum som har bildats, av externa parter inom näringslivet i Malmö, och som vill sprida kunskap och väcka opinion för en Öresundsmetro.

Avsaknad av politiskt stöd en utmaning för Europaspåret

Ett tredje förslag om en fast förbindelse går ut på att etablera en dubbelspårig tågtunnel under Öresund, mellan Landskrona och Nordhavn i Köpenhamn med tunnlar vidare under den danska huvudstaden, för gods- och fjärrtåg. Alternativet drivs av Landskrona stad och har namnet Europaspåret. Europaspåret har inte samma politiska stöd bakom sig som de andra två förbindelserna, även om Vänsterpartiets Jens Holm, trafikskottets ordförande i riksdagen, sa i en intervju tidigare i år att förbindelsen borde utredas på samma sätt som HH-förbindelsen.

Europaspåret beskrivs av kommunen som ett komplement till Öresundsmetron och som ska kunna ta emot den godstrafik på räls som väntas öka till följd av Fehmarn Bält-tunnelns öppnande år 2029. Även långdistanståg ska kunna ta vägen genom tunneln vilket skulle ge restidsförkortningar, enligt Europaspårets uträkningar.

Christian Alexandersson, stadsdirektör i Landskrona, menar att bristen på politiskt stöd är en utmaning för dem. Eftersom den statliga HH-utredningen just nu pågår och eftersom Greater Copenhagen Committee i trafikchartern har gett

sitt stöd till en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och en Öresundsmetro, är det svårt att övertyga beslutsfattarna om Europaspåret.

– Man kan säga att vi befinner oss i ett mellanland. Vi har ju många med oss när det gäller spåraktörer som är intresserade av hur det går för Europaspåret, säger Christian Alexandersson.

De tre förslagen till en ytterligare fast förbindelse över sundet befinner sig i olika faser i analys- och utredningsarbetet. Slutsatserna i den dansk-svenska statliga analysen om en framtida fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, som ska presenteras vid årsskiftet, kan påverka hur arbetet fortsätter liksom den danska utredningen om en Kattegattförbindelse, läs mer om den på nästa sida.

HH-FÖRBINDELSE

Förbindelse: Två tunnlar utreds. En vägförbindelse och en järnvägsförbindelse till persontåg mellan Helsingborg och Helsingör.

Längd: Järnvägstunnel, 7 km. Vägtunnel, 12 km.

Beräknad kostnad: 34,4 miljarder DKK (rapport IBU Update, 2014)

Status: En dansk-svensk statlig strategisk analys slutförs och presenteras vid årsskiftet.

Källa: IBU Update, HH-utredningen

ÖRESUNDSMETRO

Förbindelse: Metrotunnel för persontrafik mellan Malmö och Köpenhamn.

Längd: 22 kilometer

Beräknad kostnad: ca 30 miljarder DKK, inklusive ett risktillägg på 50 procent.

Status: Fyra projektfaser har genomförts, den sista med deadline i mars 2021. Malmö stad och Köpenhamns kommun hoppas sedan att en statlig utredning kan tillsättas.

Källa: Öresundsmetron

EUROPASPÅRET

Förbindelse: Tunnel för gods-, fjärr- och regionaltåg mellan Landskrona och Köpenhamn.

Längd: 19 kilometer

Beräknad kostnad: ca 48 miljarder SEK

Status: Förslag som framförs av Landskrona stad som på egen hand har undersökt förutsättningarna för en förbindelse.

Källa: Europaspåret

DEN FRAMTIDA KAPACITETEN PÅ ÖRESUNDSBRON

Flera rapporter har tagits fram under de senaste åren med fokus på hur framtidens kapacitet på Öresundsbron ser ut. Med Fehmarn Bält-tunneln färdig år 2029 och ökade klimatambitioner spås godstågtrafiken öka och fler väntas resa med tåg istället för med flyg. SJ uttryckte i februari en intervju i Sydsvenskan att de ville öka antalet avgångar mellan Stockholm och Göteborg och Köpenhamn men begränsades då av att det saknades tåglägen. Coronapandemin har också lett till förändrade resvanor och till att färre pendlar och fler arbetar hemifrån och frågan är huruvida den trenden håller i sig.

I Sverigeförhandlingen som presenterades 2017 drogs slutsatsen att kapaciteten på bron räcker under överskådlig framtid (till ca år 2050) men att det förutsätter utbyggda landanläggningar på båda sidor sundet. Sweco konstaterade i en rapport från förra året att Öresundsbron kan bli en flaskhals redan 2035, medan Öresundsbro Konsortiet har i en egen analys beräknat att bron



FOTO: NEWS ØRESUND

inte kommer att bli överbelastad före 2040.

Godstrafiken med tåg via färja till Tyskland från Trelleborg har under de senaste åren minskat och regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utreda hur fler godstransporter kan gå via Trelleborgs hamn för att kunna avlasta Öresundsbron på trafik.

Det finns ingen entydig bild över hur stort behovet är för att avlasta Öresundsbron, men däremot att en förbindelse behöver planeras och byggas i god tid och att det finns flera andra vinster med en ytterligare förbindelse över sundet.

Kattegattförbindelse utreds i Danmark

Planerna på en fast förbindelse över Kattegatt, mellan Jylland och Själland över Samsø, utreds i en pågående statlig strategisk analys med slutdatum i slutet av 2021. I projektet tittar man på en vägförbindelse och en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse. Om förbindelsen kan bli en tunnel, bro eller en kombination ska utredas liksom den mest optimala sträckningen. Även konsekvenserna för miljö, finansieringslösningar och påverkan på trafikflöden ska presenteras i sin helhet 2021. En första fas av förundersökningen presenterades i mars 2020 med en översikt över alternativa linjer för förbindelsen.

Enligt de nuvarande beräkningarna ska en förbindelse kunna tas i drift år 2035.

En Kattegattförbindelse väntas korta restiden mellan Köpenhamn och Århus med 80 minuter och målet är att den ska förbinda västra, östra och norra Danmark och skapa en ökad mobilitet, samtidigt som den väntas avlasta Stora bält-förbindelsen med trafik. Den hade även inneburit en ökad närhet mellan Skåne och Århus.

Enligt preliminära beräkningar från 2018 skulle en Kattegattförbindelse för både bil- och tågtrafik kosta 136 miljarder danska kronor att bygga. Då ingår att bygga ut landanläggningar, till exempel höghastighetsbanan. Projektgruppen som utreder Kattegattförbindelsen består av Vejdirektoratet, Sund & Bælt och Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

KATTEGATTFÖRBINDELSE

Förbindelse: Kombinerad väg- och järnvägsförbindelse, eller endast en vägförbindelse, från Kalundborg på Själland till Jylland, i höjd med Århus.

Längd: 36 km (2 x 18 km långa förbindelser, som möts på Samsø).

Beräknad kostnad: 136 miljarder DKK

Status: Den statliga danska utredningen presenteras i slutet av 2021.

Källa: Forundersøgelse af Kattegatforbindelsen



UPDATE: Fortsatt fokus på innovation, jobb, transport och grön omställning i nya Interreg-programmet

Det nya Interreg-programmet för Öresund-Kattegat-Skagerrak (ÖKS) för 2021-2027 kommer att stödja projekt inom liknande områden som det gör idag; innovation, grön omställning, transport och arbetsmarknad. En programskrivargrupp bestående av tjänstemän från de elva regionerna i programgeografin har tagit fram ett förslag som politikerna diskuterat och som nu är på remissrunda. Programförslaget ska lämnas till näringsdepartementet i januari 2021 och bearbetas sedan vidare under våren.

Processen med att ta fram ett nytt program för Interreg ÖKS inleddes i januari. Det formella erbjudandet från svenska näringsdepartementet till Region Skåne om att inleda programskrivningen kom först i april, och remissförslaget är nu på bred remiss till omkring 800 aktörer i Sverige, Danmark och Norge. Innan ett färdigt förslag är på plats måste EU ha beslutat om förordningar och budget för Interreg-programmen, så att alla förutsättningar finns klara.

– Jag brukar säga att vi lägger rälsen medan tåget kör, säger Eskil Mårtensson, utvecklingsstrateg Region Skåne och projektledare för programskrivningsarbetet.

Region Skåne projektleder arbetet, som involverar alla elva regionerna i programgeografin. Det har

bildats en överordnad programgrupp och fyra skrivargrupper med tjänstemän som har träffats digitalt under arbetsprocessen. Den politiska beslutsgruppen hade digitalt möte den 24 september, då programförslaget diskuterades.

Programmet baseras på regionala utvecklingsstrategier, tvärregionala strategier och EU-kommisionens ramar för det gränsregionala samarbetet. Dessutom har det förts en dialog med en lång rad andra aktörer, så som EU-kommissionen, nationella myndigheter, universitet, Medicon Valley Alliance, Greater Copenhagen Committee och gränstjänsterna.

Utvärderingen av det nuvarande programmet efterfrågar bland annat att det gränsregionala mervärdet blir tydligare och detta har även varit en fokusfråga för programskrivargruppen.

– Det som skiljer sig från förra programperioden är att det kommer bli ännu mer fokus på att det gränsregionala mervärdet måste stärkas genom projekten. Vi vill se ett tydligare ägarskap. Vi har även haft dialog med Øresunddirekt, Svinesundskommittén, Greater Copenhagen och andra relevanta aktörer för att just få med det gränsregionala mervärdet, berättar Eskil Mårtensson.

Insatsområdena som föreslås för 2021-2027 är snarlika de som finns i det nuvarande programmet:

- Innovationer/forskning/smart specialisering
- Miljö/klimat/energi
- Transporter/mobilitet
- Arbetsmarknad, kompetensförsörjning, gränshinder

– Det finns en tydlig linje från det tidigare programmet genom att det övergripande är samma områden. Vi tycker det är bra att det ligger i linje med varandra och vi inte fokuserar på något helt annat, säger Eskil Mårtensson och fortsätter:

– Vi har särskilt sett på vilka områden under det EU kallar smart specialisering, som vi kan jobba med. Och där är ju life science och grön omställning två styrkeområden som är särskilt tydliga i ÖKS-området och som vi gärna tar utgångspunkt i.

En annan punkt som utvärderingen av det nuvarande programmet lyfter fram är näringslivets möjlighet att medverka i Interreg-projekt.

– Det är allas ambition att näringslivet ska vara mer aktivt, men det kan vara svårt för enskilda företag att delta i projekt, så i många fall kanske man måste se till branschorganisationerna istället, säger Eskil Mårtensson.

Sedan den danska erhvervsfremmeloven infördes i januari 2019 får de danska regionerna inte längre arbeta med näringslivsfrämjande insatser. Men de är fortsatt involverade i Interreg-samarbetet, eftersom de får delta i tvärregionalt samarbete.

– Handlar det om innovation och näringslivsfrämjande är det Erhvervsstyrelsen som har huvudmandatet, men handlar det om sjukvården och hälsa så är det ju regionernas huvudområde, och här är ju också innovationsmöjligheterna stora, förklarar Eskil Mårtensson.

EU:s budget är inte beslutad än och det är därför oklart hur mycket pengar som programmet kommer att råda över.

– Vi vet inte hur mycket pengar det blir än.

Förra programperioden var det ju drygt 130 miljoner euro och det blir sannolikt mindre, men ändå så pass mycket att det handlar om mycket pengar, så framtida program kommer att bli ett viktigt verktyg för vårt gränsregionala arbete, konstaterar Eskil Mårtensson.

FAKTA OM INTERREG PROGRAMMET ÖRESUND-KATTEGAT-SKAGERRAK (ÖKS)

Interreg-programmet är ett EU-program som stödjer territoriellt samarbete. Tvärregionala projekt kan enligt nuvarande regler ansöka om 50 procent finansiering från programmet. Under 2014-2020 är de fyra insatsområden för Interreg ÖKS: innovation, grön ekonomi, transport och sysselsättning, och det har funnits 127,5 miljoner euro från EU och 10 miljoner euro i norska medel att söka i programmet. Fram till den 1 september 2020 har 76 projekt och 34 förprojekt beviljats stöd under denna programperioden.

Programgeografin för Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak täcker regionerna: Region Skåne, Halland och Västra Götaland i Sverige, Region Hovedstaden, Midtjylland, Nordjylland och Sjælland i Danmark samt fylkeskommunerna Agder, Oslo, Vestfold och Telemark samt Viken i Norge.

Källa: Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak

Eskil Mårtensson, utvecklingsstrateg och projektledare för programskrivningsarbetet, framhäver life science och grön omställning som två områden det nya Interreg-programmet för perioden 2021-2027 gärna tar utgångspunkt i.



Sju miljoner euro kvar att söka i det nuvarande Interreg-programmet

Det är fortfarande möjligt att söka projektmedel från programperioden för Öresund-Katte-gatt-Skagerrak 2014-2020. Tio projekt sökte i september och sekretariatet räknar med att en ny ansökningsomgång kommer att göras i februari. Det finns runt sju miljoner euro kvar att söka. Hittills har runt 300 unika aktörer i Sverige, Danmark och Norge deltagit i ett tvärregionalt projekt och bland de tio största stödmottagarna finns fem universitet.

Tio projekt ansökte om stöd i den senaste ansökningsomgången till Interreg-programmet Öresund-Katte-gatt-Skagerrak (ÖKS). Härav var två projekt så kallade coronaprojekt, där Interreg bidrar med 75 procents finansiering.

– Det är viktigt att ta till vara det här coronastödet där projekt kan ta chansen och verkligen titta på lösningar för hur vi kan vara förberedda också för kommande pandemier, säger Magnus Schönning, programchef för Interreg ÖKS.

På grund av coronakrisen har flera av de pågående projekten sökt om förlängning och/eller mer pengar för att kunna genomföra sina projekt.

– Vi räknar med att vi ska betala ut 1-2 miljoner euro extra.

Hur coronakrisen i övrigt har påverkat projekten är olika. Magnus Schönning tror att de flesta tvärregionala projekt är vana vid att jobba digitalt.

– Alla våra projekt har ju danska och svenska, och ibland norska, deltagare, och de har redan en hög grad av digital mognad. De är vana att samarbeta över video, mail eller telefon. Likadant är det för oss i programorganisationen som har kontor i tre städer.

Samtidigt påverkar avsaknaden av fysiska mötesplatser Interreg-programmets arbete på andra sätt. Det blir få spontana möten och därmed har det blivit svårare att koppla ihop potentiella partners till framtida projekt.

– Vi kan inte ha antenner ute på samma sätt, förklarar Magnus Schönning. För projekt där huvudsyftet är att få fler människor att röra sig över gränsen är det såklart utmanande, till exempel för de projekt som handlar om att få fler i jobb på andra sidan gränsen.

– Det är inte så lätt att åka över på jobbinter-

vju när gränsen är stängd. För det har den ju i praktiken varit för vissa av våra projekts målgrupper. Sedan får man också ha respekt för att det för många kan innebära ett visst obehag att åka kollektivtrafik över huvud taget som det ser ut just nu, säger Magnus Schönning.

Coronakrisen kan även ha effekter för det tvärregionala samarbetet framöver, menar han.

– Det vore naivt att säga att corona inte har haft någon betydelse för samarbetet, men den är inte jättestor. De 300 aktörerna i våra projekt har sett värdet i det gränsregionala samarbetet, och jag tror inte det påverkat deras sätt att se på det. Men kanske att det påverkar det framtida intresset.

– Jargongen i både Danmark och Sverige har varit tuff. Skåningarna har varit besvikna över danskarna som åkte över och handlade på Emporia, åkte till sina sommarstugor och till Bornholm när svenskarna inte blev insläppta i Danmark. Och i Danmark har retoriken kring Sveriges coronahandling tidvis varit hård. Så den mellanmänniska relationen har fått sig en törn, och det är inte positivt för det långsiktiga samarbetet. Men för de projekt som är igång ser de värdet av att samarbeta, säger Magnus Schönning.

Innovation står ensamt för nästan hälften av de beviljade medlen

Under innevarande programperiod för ÖKS fram till 1 september 2020 har 76 projekt och 34 förprojekt blivit godkända. Runt 300 unika aktörer har deltagit i projekten och bland de tio största stödmottagarna finns fem universitet, två nätverksorganisationer, en region, en kommun och ett regionalt innovationsbolag.

Programmet har fyra insatsområden och det är innovation som har varit det mest populära. Innovation står ensamt för cirka hälften av de beviljade medlen. Magnus Schönning ser flera anledningar till att det är så. Det är ett brett område som spänner över projekt om spelutveckling till life science och grön omställning. De två sistnämnda är dessutom styrkeområden för regionen och därför görs det många projekt inom dessa områden. Ännu en anledning är att universiteten ofta söker inom området innovation och de står som nämnt för en stor del av projektansökningarna.

– Sedan är lärosäten ofta vana vid internationellt samarbete. Det finns även andra organisationer såsom Invest in Skåne och deras systerorganisationer i Danmark och Norge, som

har väl utarbetade kanaler för det internationella samarbetet på den typen av projekt.

De har redan ett perspektiv, nätverk och ingångar i en nordisk miljö, förklarar han.

Ny resultatredovisning

Under perioden har Interreg-programmet etablerat en ny metod för att samla in och redovisa projektens resultat. Till att börja med räknades till exempel enbart jobb som skapades inom insatsområdet sysselsättning. Numera görs summering av skapade jobb inom alla projekt liksom flera andra skattade resultat ackumuleras och presenteras på den särskilda hemsidan Över gränsen, då även kopplade till FN:s globala mål.

– Så vi har ändrat vårt resultatarbete och etablerat en ny hemsida som förmedlar dessa. Det var en aha-upplevelse att visa att EU:s pengar faktiskt gör människors liv bättre.

På sidan kan man bland annat läsa att det sedan 2014 har skapats 1050 nya hälsolösningar, 150 nya realiserbara metoder inom grön omställning, 630 jobb på andra sidan gränsen, 80 nya ladd- och tankstationer för el- eller biogasfordon och 500 start-upp företag har fått hjälp att växa.

Ramarna för nästa programperiod ännu inte klara

Interreg-programmet är inne på sista året, men eftersom det finns pengar kvar räknar Magnus Schönning med att det blir ytterligare en ansökningsrunda i februari nästa år och att de sista projekten då kommer att avslutas i september 2022. Än är inte ramarna eller programmet klart för nästa period. Varken EU:s långtidsbudget, EU-förordningen eller den särskilda Interreg-förordningen är beslutade. Förordningarna väntas först vara klara i februari-mars nästa år.

– Region Skåne ska lämna in programförslag i januari, men förordningarna är kanske inte klara till dess. Då blir det en förskjutning av tidplanen i praktiken.

– EU:s långtidsbudget är inte heller klar, och när det har beslutats ska staterna sedan bestämma hur de vill fördela pengarna bland de olika programmen, förklarar Magnus Schönning.

Han tycker att det är viktigt att nu hålla fokus på den pågående programperioden.

– Vi har sju miljoner euro kvar och tio projekt



Magnus Schönning, programchef för Interreg-programmet Öresund-Katte-gatt-Skagerrak, tycker att nya sättet att redovisa ackumulerade resultat i projekten, så som antal nya jobb, hälsolösningar och laddstationer, är ett bra sätt att förmedla mervärdet från de gränsöverskridande projekten.

har precis ansökt om medel som det ska beslutas om. Vi måste titta i backspegeln och se på nutiden också. Vi ska knyta ihop säcken och presentera projektens resultat, säger Magnus Schönning.

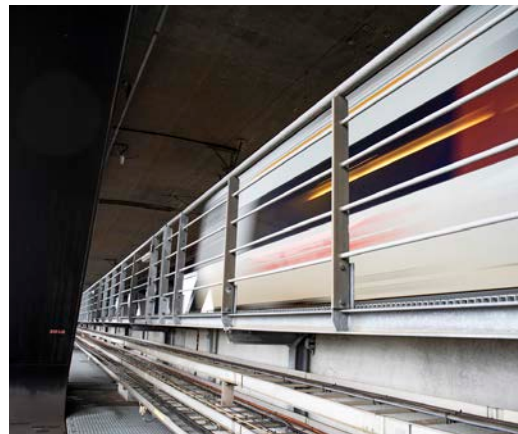
FLERE INTERREG-PROJEKTER OM BÄREDYGTIG TRANSPORT OG LIFE SCIENCE

Bland de Interreg-projekter som lige nu er i gang er der flere som omhandler bæredygtig transport og life science. Eksempler på transportprojekter er "Et sammenhængende transportsystem i Greater Copenhagen", "Fremtidens Intelligente Mobilitet i Greater Copenhagen" og "Fælles sekretariat for elektrisk vare- og godstransport".

Indenfor life science er der blandt andet kræftforskningsprojektet "interregional Childhood Oncology Precision medicine Exploration (iCOPE)", "DiaUnion" om diabetes og fertilitetsprojektet "ReproUnion 2.0".

UTVECKLINGEN ÖVER ØRESUND

Grafer och diagram är baserade på helårssiffror fram till 2019 – tiden innan coronapandemin

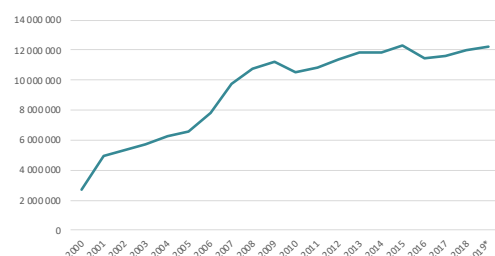


UDVIKLING I TOGREJSER 2001-2019:

+148%

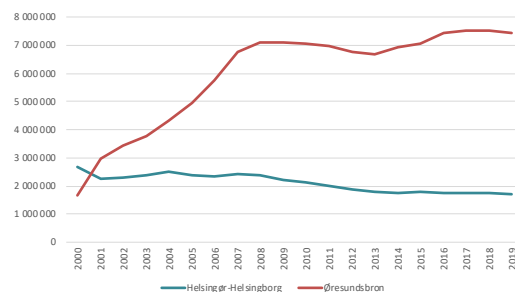
TOG. Antallet af togrejser over Øresundsbron var 148 procent flere i 2019 end i 2001*. I 2019 bragte togene mere end **12,2 millioner passagerer** over Øresundsbron, hvilket var en stigning på 2,1 procent sammenlignet med 2018. To gange er antallet af togpassagerer faldet kraftigt – i 2010 efter den økonomiske avmattningen efter finanskrisen og i 2016 efter ID- og grænsekontrollen blev indført for togpassagerer fra Danmark til Sverige. Da Danmark lukkede sin grænse den 14. marts 2020 og flere arbejdspladser sendte medarbejderne hjem pga. coronakrisen påvirkede det trafikken på Øresundsbron. I de første uger derefter mindskede togrejserne, ifølge Skånetrafikken, med omkring 90 procent sammenlignet med samme uge i 2019. I uge 42 var der 21 procent færre togrejser.

TOGREJSER OVER ØRESUND (ANTAL PASSAGERERE)



Kilde: Øresundsbron og Skånetrafikken. * 2019 er baseret på skøn * Der sammenlignes med 2001 eftersom det er det første helår med togtrafik over Øresundsbron.

ØRESUNDSTRAFIK (KØRETØJER)



Kilde: Danmarks Statistik, Øresundbro Konsortiet. Statistiken angiver antallet køretøjer (biler, lastbiler og busser) per år.

UDVIKLING I BILTRAFIK 2000-2019:

+109%

BILER. Antallet af køretøjer som krydsede Øresund, med færge mellem Helsingborg og Helsingør eller over Øresundsbroen, var 109 procent flere i 2019 end i 2000. I 2019 tog **9,1 millioner køretøjer** sig over sundet. Det var en mindskning med en procent sammenlignet med året inden. Topåret for biltrafikken var 2008 hvor 9,4 millioner krydsede Øresund. Øresundsbron har dog passeret sin rekord fra 2008 og det er brotrafikken som står for stigningen i perioden 2001*-2019 (+153 procent) mens færgetrafikken mellem Helsingborg og Helsingør er faldet med 25 procent i samme periode. I 2019 kørte der gennemsnitligt 20 423 køretøjer over Øresundsbroen om dagen, heraf stod personbiler for 89 procent af trafikken, last- og varebiler for 8 procent og resterende del er busser og motorcykler. På grund af Corona-pandemien var trafikken over Øresundsbron været rekordlav i foråret. Antallet af køretøjer er faldet med 38 procent i perioden januar-september 2020 sammenlignet med samme periode året inden.



UDVIKLING I PENDLING 2000-2015:

+297%

PENDLING. Antallet af pendlere og andre indkomstmodtagere som tager sig over Øresund steg med 297 procent i perioden 2000-2015. 2015, som er det seneste år med officiel statistik, pendlede 15.185 personer, hvoraf 14.045 pendlede fra Skåne til Østdanmark og 1.137 tog den anden vej. Tilføjes øvrige indkomstmodtagere, som har haft en form for indkomst i løbet af det pågældende år, så var antallet samlet set **18.582 personer**. Rekordåret var 2008 hvor der var 25.689 personer, som havde en indkomst på den anden side af sundet. Derefter faldt antallet og i 2015 var der næsten en tredjedel færre pendlere. Størstedelen (91 procent) pendler fra den svenske til den danske side, men antallet af pendlere som tager den anden vej er vokset.

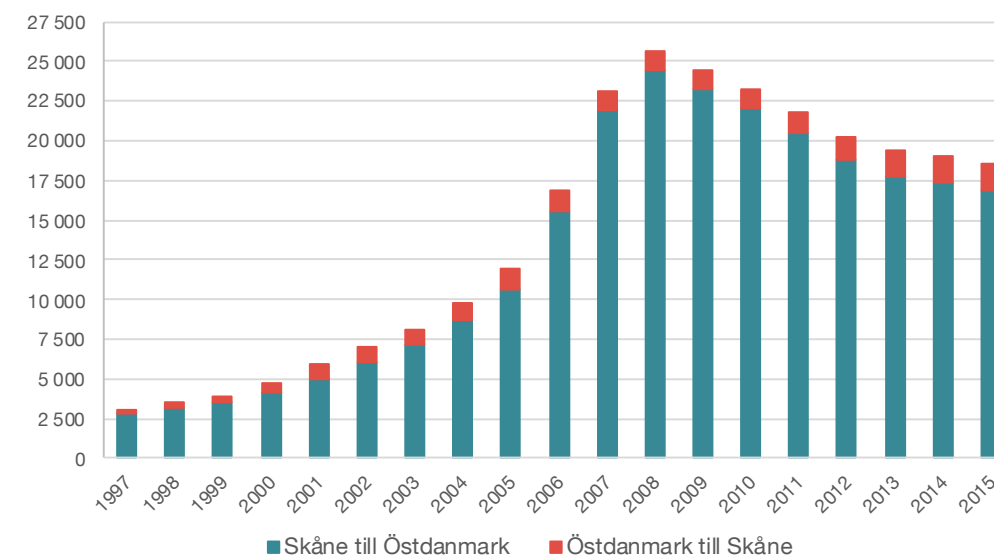
Efter 2015 er der ikke nogen officiel statistik for pendlingen, men ifølge salgsstatistik fra Skånetrafikken faldt antallet af købte pendlerkort med 12 procent fra 2015 til 2017 i forbindelse med at der blev indført ID- og grænsekontrol for rejsende fra Danmark til Sverige. ID-kontrollen blev afskaffet igen i maj 2017 og køreplanen nærmede sig normalniveau. I 2019 steg salget af pendlerkort med 5,7 procent sammenlignet med 2018, og er var næsten på samme



niveau som 2015. For Øresundsbrons bilpendlere har der været en modsat udvikling. Det gennemsnitlige antal pendlerrejser steg med 5 procent i 2016 og er derefter faldet. Også ForSea, færgerne mellem Helsingør og Helsingborg, oplevede en nedgang i antallet af rejser med månedsbillet i løbet af 2019.

I 2020 har der pga. coronakrisen været en tydelig mindskning i pendlerkortsalget. I perioden januar-september 2020 har Skånetrafikens salg af pendlerkort til Øresundstoget været 41 procent lavere end i samme periode sidste år. Størst mindskning var der er i april, hvor salget faldt med 77 procent sammenlignet med samme måned 2019.

ØRESUNDSPENDLING 1997-2015



Kilde: Øresundsdatabasen. Tallet omfatter både pendlere og øvrige indkomsttagere. 2015 er det sidste år med formel statistik pga. der er opstået problemer omkring dataudveksling mellem Danmarks Statistik og SCB.

UDVIKLING I FLYTNING 2000-2019:

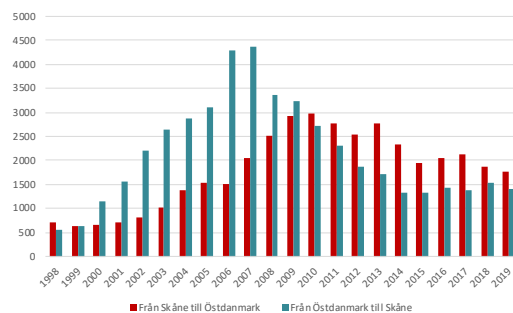
+74%

FLYTNING. Antallet af personer som flyttede til den anden side af Øresund var 74 procent flere i 2019 end i 2000. Rekordåret var 2007 hvor 6.422 personer flyttede til den anden side af Øresund. To tredjedele af disse flyttede fra Østdanmark til Skåne. I 2019 flyttede **3.172 personer** over sundet og heraf flyttede flest fra Skåne til Østdanmark. Flyttemønstret over Øresund har haft tre store trendbrud siden broen åbnede. Det første kom allerede samme år, hvor antallet af flytninger steg med 43 procent sammenlignet med året inden. Næste trendbrud var 2010, hvor flyttestrømmen vendte således at flere flyttede

fra Skåne til Østdanmark end omvendt. Gennem alle år har det hovedsagligt været danskere som er flyttet i begge retninger. I 2018 skete yderligere et trendbrud da der for første gang var stort set lige mange svenskere som danskere der flyttede fra Skåne til Østdanmark. I 2019 flyttede 801 danske statsborgere og 793 svenske statsborgere fra Skåne til Østdanmark.

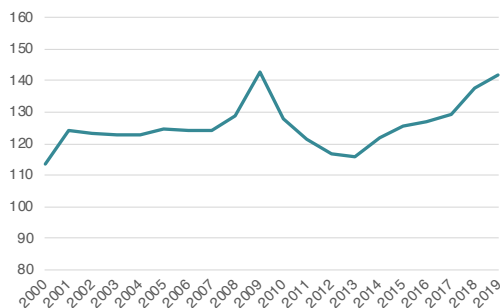
I løbet af det første halve år af 2020 flyttede 1.492 personer over Øresund og næsten lige mange i hver retning. Sammenlignet med første halve år af 2019 var der en stigning med 4,3 procent.

FLYTNING PÅ TVÆRS AF ØRESUND



Källa: Öresundsdatabasen. Statistiken är baserad på medborgarskap. Sedan 2015 är det möjligt för danskar att inneha dubbelt medborgarskap och det sågs en ökning i antalet danskar som fick svenskt medborgarskap. Statistik för medborgarskapsbyte finns enbart på nationell nivå och 2019 var det 1 356 danskar som fick svenskt medborgarskap. Personer med dubbelt medborgarskap räknas som svenska i statistiken. Därför kan en del av de svenskar som flyttar till Østdanmark alltså vara dansk-svenskar. Ses i stället på födelse land är siffran för 2019 att 671 danskfödda flyttade till Skåne och 530 svenskfödda flyttade till Østdanmark alltså vara dansk-svenskar.

VALUTAKURS SEK/DKK



Källa: Riksbanken. Anger SEK för 100 DKK

UDVIKLING I VALUTAKURS 2000-2019:

+25%

VALUTA. Den svenska kronan är svagare nu än när Öresundsbron öppnades. 2019 var den genomsnittliga kursen **141,83 SEK för 100 DKK**. Det är 25 procent högre än 2000 och på nivå med förra rekordåret 2009 då svenskarna i genomsnitt fick betala 142,26 SEK för 100 DKK. Skillnaden i valutakursen har stor betydelse för vilken riktning trafiken rör sig över Öresund. När den svenska kronan försvagas blir det billigare för danskar att besöka och handla i Sverige. Fritidstrafiken på Øresundsbron ökade främst bland danskarna under åren 2009 och 2019 och samtidigt slog danska gästnätter i Skåne rekord. Under september 2020 har kursen varit 140,04 SEK för 100 DKK.

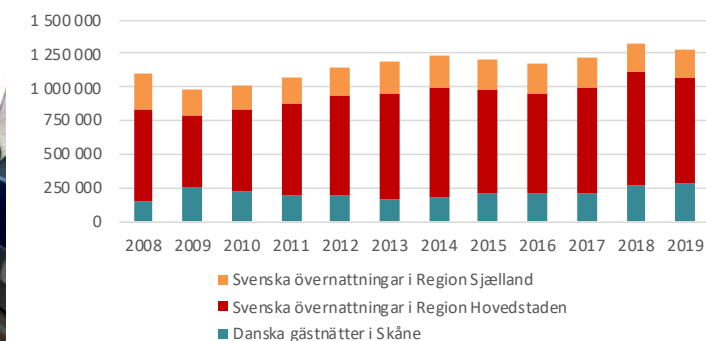
UDVIKLING I OVERNATNINGER 2008-2019:

+16%

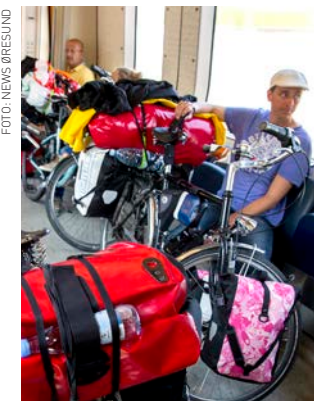
OVERNATNINGER. Det samlede antal af danske overnatninger i Skåne og svenske overnatninger i Østdanmark* var 16 procent flere i 2019 end i 2008**. Næsten **1,3 millioner** har overnattet på et hotel, feriecenter, camping, vandrerhjem eller sommerhus på den anden side af Øresund. Det er frem for alt Skåne som har mærket en forandring med markant flere danske turister. 2019 var et rekordår med 292.586 danske overnat-

ninger i Skåne, hvilket er en stigning med 85 procent sammenlignet med 2008. Men Region Hovedstaden er den del af regionen som tiltrækker flest Øresundsregionale turister. Her var der 779.137 svenske overnatninger i 2019. Under coronakrisens 2020 er antallet af svenske overnatninger i Region Hovedstaden og Region Sjælland faldet med 71 procent og danske overnatninger i Skåne med 58 procent.

ØRESUNDSREGIONAL TURISME



Kilde: Danmarks Statistik, SCB/Tillväxtverket. *Omfatter Region Sjælland og Region Hovedstaden, geografisk set hele Sjælland og øerne. **Den svenske statistik går kun tilbage til 2008.



UDVIKLING I BEFOLKNING 2000-2020:

+15,4%



BEFOLKNING. Samlet set bor der **4,1 millioner indbyggere** i Øresundsregionen. Siden 2000 er antallet vokset med 15,4 procent. Det er frem for alt i Skåne at befolkningen er blevet større – 22,6 procent i perioden 2000-2020, men også Region Hovedstaden har oplevet i væsentlig stigning i antallet af indbyggere med 14,7 procent i samme periode. Ifølge befolkningsprognoserne vil befolkningen fortsætte med at vokse og i 2030 vil der være omkring 4,3 millioner indbyggere. I 2019 boede der rekordmange svenskere i Østdanmark – 10.405 personer. Det er 16 procent flere end i 2000. Samme år boede der 20.229 danskfødte i Skåne, hvilket er 39 procent flere end i 2000.

BEFOLKNING I ØRESUNDSREGIONEN

| BEFOLKNING | 2000 | 2020 | Prognos 2030 | Förändring 2000-2020 | Prognos 2020-2030 |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------|-------------------|
| Region Hovedstaden | 1 609 113 | 1 846 023 | 1 948 934 | 14,7% | 5,6% |
| Region Sjælland | 785 751 | 837 359 | 855 467 | 6,6% | 2,2% |
| Region Skåne | 1 123 786 | 1 377 827 | 1 495 179 | 22,6% | 8,5% |
| Øresundsregionen | 3 518 650 | 4 061 209 | 4 299 580 | 15,4% | 5,9% |

Kilde: Danmarks Statistik og SCB. De danske tal er per 1 januar og de svenske per 31 december året inden.

Trendutveckling

Visualisering av utvecklingen under de senaste 20 åren inom tre nyckelområden för integrationen över Öresund. Graferna är inte proportionerliga och jämförbara sinsemellan.

3,5 mio.

2000. Antal invånare i Öresundsregionen.



TRAFIK

Avser antal fordon på Öresundsbron och färjorna mellan Helsingborg och Helsingör.

2008. Rekordmånga fordon passerar Öresund via bro och färja, 9,4 miljoner.

2008. Flest pendler över Öresund*, 25.689.

2006. Pendlingen ökar rekordmycket + 42 procent på ett år, motsvarande drygt 5 000 personer.



2,4%

2008. Lägst arbetslöshet i Danmark.

2007. Flest flyttar över Öresund, 6 422 personer. Merparten från Danmark till Skåne.



142,64

2009. Markant valutakurskillnad, SEK för 100 DKK - årssnitt.



726.542

2009. Lägst antal svenska turister i Østdanmark.

PENDLING

Avser antalet pendlare och övriga inkomsttagare* över Öresund.

1,1 mio.

2000. Antal svenska turister i Østdanmark.



FLYTTNING

Avser antalet personer som flyttat över Öresund, oavsett riktning.

2012. Störst nedgång i antal fordon över Öresund på ett år, -3,8%.

2017. Rekord i antal fordon på Öresundsbron, 7,5 miljoner.



4,1 mio.

2020. Antal invånare i Öresundsregionen.

2015. Sverige inför gränskontroll. I januari 2016 införs även id-kontroll.

18.582 personer 2015

2017. Id-kontrollen slopas.



2015. Flest tågpassagerare över Öresund, 12,3 mio.

2016. Stort fall i tågresandet över Öresund, -6,4%.

2016. Statistiksamarbetet mellan Danmark och Sverige upphör på grund av olikheter inom offentlighetsprincipen. Det innebär att det inte finns någon helårsstatistik för Öresundspendlingen efter 2015.

2010. Flyttströmmen vänder så att det är fler som flyttar från Skåne till Østdanmark än åt andra hållet.

5,7%

2019. Ökning i antalet sålda pendlarkort över Öresund 2019 jämfört med 2018. Efter 2015 finns det inte någon officiell statistik över pendlingen, men Skånetrafikens försäljningssiffror kan ge en indikation på utvecklingen sedan dess.



142,26

2020. Valutakurskillnad SEK för 100 DKK under maj 2020.



292.586

2019. Flest danska turister i Skåne.

2014. Störst fall i antal flyttade på ett år, -18,2%.

2018. Nästan lika många danskar och svenskar flyttar från Skåne till Østdanmark.

FLYTTNING

3.172 personer 2019

9,1 mio. fordon 2019

TRAFIK

2020. Danmark stänger tillfälligt gränsen den 14 mars för att minska smittspridning av covid-19. Undantag görs bl.a. för gränspendlare. Från 11 juli öppnas det upp för alla skåningar, men från 24 oktober regleras gränsen återigen.

2020. -38% färre fordon på Öresundsbron under perioden jan-sep jämfört med samma period 2019.

2020. -41% lägre pendlarkortsförsäljning till Öresundståget under perioden jan-sep jämfört med samma period 2019.

TIDSLINJE: Udviklingen i Øresundsregionen

Øresundsbron fylder 20 år i en tid med en delvis lukket grænse og kraftigt mindsket trafik over broen. I løbet af de tyve år er organisationer blevet startet og nedlagt, politiske samarbejder er vokset frem, planer om placering af et europæisk forskningsanlæg er faldet på plads, metro og citytunnel er åbnet, og trafikken er steget og faldet. Her er en kronologisk tidslinje over de vigtigste begivenheder i Øresundsregionens historie.

FREMTID

- Efter 20 år med Øresundsbron er der planer om yderligere en fast forbindelse over Øresund. En Øresundsmetro mellem Malmø og København og en fast forbindelse for bil og persontog mellem Helsingborg og Helsingør, er to forslag som man er politisk enige om at prioritere i The Greater Copenhagen Committees trafikcharter. Der er udredninger i gang om både Øresundsmetroen og en fast HH-forbindelse for tog som skal være klar omkring årsskiftet. Der findes også et alternativt forslag, Europasporet, som er en tunnel for person- og godstog Landskrona – Nordhavn med tunnel videre under København. Samtidig er der en udredning i gang om en fast Kattegat-forbindelse for bil og tog, som ville mindske rejsetiden med tog mellem København og Århus til cirka en time. Udredningen forventes at være klar i 2021.
- 2030: Skånetrafikken planlægger at genoptage den direkte togtrafik København-Malmø-Ystad med nye tog.
- 2029: Femern Bælt-tunnelen for bil og tog mellem Danmark og Tyskland forventes at stå færdig. Rejsetiden med tog mellem København og Hamburg

forventes at mindske til 2,5 time.

- 2023: Materialeforskningsanlægget European Spallation Source ERIC (ESS) forventes at tage forskningsanlægget i Lund i drift med et datacenter som er under opbygning på Cobis i København.
- 2022: Forventes Skånetrafikkens nye pendeltogssystem over Øresund at blive taget i drift på strækningen Helsingborg-Lund-Malmø-København og som kan komplettere trafikken med Øresundstog. Samtidig overtager det svenske togselskab, SJ, driften af den danske trafik med Øresundstog som dermed ophører med at køre på Kystbanen og i stedet for får slutstation på Østerport.
- 2021: Anlægsarbejdet ved Femern Bælt-forbindelsen starter.

2020

- I december overtager det statslige svenske togselskab SJ driften af den svenske del af trafikken med Øresundstog, efter de har vundet udbudsrunderen.



Den 6 november 2014 talade Danmarks dåvarande inrikesminister Morten Østergaard (R) inför danska och svenska politiker. Budskapet: Skåne välkomnas i Greater Copenhagensamarbetet.



Sedan Danmark den 14 mars 2020 tillfälligt stängde gränsen infördes en gränskontroll på Pepparholm av resande med bil över Øresundsbron. Pendlare släpps fortsatt igenom.



- Region Syddanmark går med i STRING-samarbejdet.
- Øresundsbron fylder 20 år den 1 juli.
- Coronapandemien får den danske regering til at midlertidigt lukke grænsen den 14. marts, med undtagelse for Øresundspendlere, danske statsborgere, bosatte i Danmark og senere også for blandt andet kærester og visse familiemedlemmer, forretningsrejsende med nødvendige møder samt gennemrejsende på vej til andre lande. Den 27. juni indfører Danmark en ny grænseordning baseret på aktuell smittespredning i forskellige regioner, hvor Skåne, Blekinge og Halland bliver klassificeret som grænseregioner med specielle vilkår. Den 14. august var smittespredningen i Sverige på et niveau, så grænsen blev åbnet for svenskere fra alle regioner. Fra den 3. september var den danske grænsekontrol gået tilbage til at være sporadisk. Men den 24. oktober blev der indført grænserestriktioner igen pga. øget smittespredning. Sverige har fortsat grænsen åben for rejsende fra EU og EES-området, men danskerne frarådes fra unødvendige rejser til Sverige.
- Det dansk-svenske politiske samarbejde The Greater Copenhagen Committee præsenterer et arbejdsmarkedscharter med forslag til forskellige tiltag med formål at skabe et mere integreret arbejdsmarked over Øresund. Beregninger viser at et fuldt integreret arbejdsmarked i Greater Copenhagen skulle bidrage med en BNP-effekt på omkring 1,5 - 2,9 mia. DKK pr. år. Samtidigt starter arbejdet med et grønt charter for samarbejdet omkring klima og grøn omstilling. Det blev præsenteret i oktober.

2019

- En ny dansk lov "Lov om erhvervsfremme" træder

i kraft i januar med formålet at øge effektiviteten i det danske erhvervsfremmende arbejde. Den nye lov indebærer samtidigt at de danske regioner ikke længere må arbejde med erhvervsudvikling og turisme. I september meddeler den danske regering at tillemplingen af erhvervsfremmeloven ændres når det gælder grænseregionale samarbejder. De danske regioner må igen have formandskabet i Greater Copenhaggen Committee.

- The Greater Copenhagen & Skåne Committee, GCSC skifter navn til Greater Copenhagen Committee som følge af at Region Halland er blevet medlem. Dialog føres med Region Blekinge om et medlemskab i Greater Copenhagen Committee.
- Efteråret 2019 åbner Cityringen i København med 17 nye metrostationer. Året efter planlægges afgreningen til Nordhavn at være færdig og i 2024 en Sydhavnslinje.
- SJ vinder udbuddet om driften af Øresundstog på den svenske side fra december 2020 og på den danske fra slutningen af 2021.
- Februar 2019 gives der tysk myndighedsgodkendelse til byggeriet af Femern Bælt-tunnelen.

2018

- Region Halland godkendes som medlem i The Greater Copenhagen & Skåne Committee fra og med 2019, som derfor ændrer navn til Greater Copenhagen Committee. Dermed udvides det dansk-svenske Greater Copenhagen-samarbejdes geografi til at omfatte fire regioner og 85 kommuner med en samlet befolkning på godt 4,3 millioner indbyggere, hvilket kan sammenlignes med de 4,1 millioner i Øresundsregionen.
- En aftale fra august mellem Transportministeriet og Region Skåne indebærer at ansvaret for udbuddet for Øresundstogtrafikken lægges over på Skånetrafikken.



Delar av det dansk-svenska politiska samarbetet Greater Copenhagen Committees styrelse vid dess toppmöte i Sørup Herregaard, Ringsted på Sjælland, 2018.

- I marts præsenterede OECD et studie af den såkaldte megaregion Västra Skandinavien og opfordrede da til en udbygning af jernvejsnettet mellem Oslo og Malmø.

2017

- Malmø går med i politiske samarbejde STRING som fra og med 2018 omfatter regioner og kommuner i det nordlige Tyskland, Østdanmark, det sydlige og vestlige Sverige samt den sydlige del af Norge.
- I slutningen af året passerer Øresundsregionen fire millioner indbyggere.
- ID-kontrol ved Øresund ophører i maj 2017 hvilket bringer rejsetiden for togrejsende nærmere normal-niveau.
- Danmark og Sverige bliver i juni enige om at påbegynde en strategisk statslig analyse af en fast HH-forbindelse som et Interreg-projekt. Med initiativet følger et fælles trafikprognosearbejde. Prioriteringen Helsingborg-Helsingør findes også i regionens fælles trafikversion, Trafikcharter, fra oktober 2016.

2016

- Det dansk-svenske politiske samarbejde Øresundskomiteen omdannes til The Greater Copenhagen and Skåne Committee. Ud over navneskiftet så omfatter det nu alle 79 kommuner og tre regioner i Øresundsregionen. Samtidigt ændres vedtægterne så fokus bliver mere på international markedsføring og tiltrækning af udenlandske investeringer og talenter.
- Sverige beslutter at komplettere grænsekontrollen på svensk grund med et krav om transportøransvar. Det indebærer at der indføres ID-kontrol på færger, bussar og Øresundstog inden de kører fra Danmark til Sverige. Rejsetiden for Øresundspendlerne med tog forlænges yderligere.
- Den tyske transportminister Alexander Dobrindt



Katrin Stjärnfeldt-Jammeh (S), Frank Jensen (S) och Ilmar Reepalu (S) vid invigningen av en ny terminal i Malmö för städernas hamnbolag Copenhagen Malmö Port, CMP, 2011.

(CSU) bekræfter sammen med den danske transport- og bygningsminister Hans Christan Schmidt (V) deres fælles opbakning til en fast Femern Bælt-forbindelse.

- Forskningsanlægget Max IV i Lund indvies. Danmark investerer i anlægget gennem konsortiet DanMAX.

2015

- Medicon Valley Alliance fornyer sin strategi og fokuserer mere på netværksarbejde og projekter.
- European Spallation Source, ESS, bliver Skandinavien første ERIC, et europæisk konsortium med Sverige og Danmark som værtslande.
- Sverige indfører som konsekvens af det store antal flygtninge midlertidig grænsekontrol mellem Danmark og Sverige. En sideeffekt heraf er, at de danske og svenske Øresundspendlere, frem for alt de som rejser med tog, får længere rejsetider mellem hjem og arbejde.
- Øresundsregionen har nu over 3,9 millioner indbyggere.

2014

- Processen for omstruktureringen af Øresundskomiteen og det danske Greater Copenhagen-samarbejde til The Greater Copenhagen and Skåne Committee påbegyndes.
- Første spadestik til European Spallation Source, ESS.
- Nyt program til Interreg-projekter for programperioden 2014-2020 oprettes med fire indsatsområder: innovation, grøn økonomi, transport og beskæftigelse.
- Øresundsinstitutet fornyer organisation og strategi.
- Nordisk Ministerråd etablerer Grænsehindringsrådet.

2013

- Interreg sekretariatet godkendte 69 Øresunds-projekter i programperioden 2008-2013 med de overordnede formål at skabe bæredygtig økonomisk vækst, binde regionen sammen og forbedre hverdagsintegrationen.



I maj 2014 præsenterede Helsingborgs kommunestyrelses ordførende Peter Danielsson (M) og Helsingørs borgmestare Benedikte Kiær (K) planerne på en gemensam planstrategi som senere besluttes af de båda städerna under namnet "En gränslös region".

- Københavns Lufthavns Vækstkomité etableres.

2012

- Resterne af Øresundsuniversitetet og Øresund Science Region: Øresund University Network nedlægges.
- Metrosamarbejdet mellem København og Malmø begynder med målet om at bygge en metro over Øresund, Øresundsmetroen

2011

- Den danske og svenske stat trækker deres bidrag til Øresundsuniversitetet og Øresund Science Region og det besluttes at fortsætte samarbejdet i mindre skala under navnet Øresund University Network.
- Et permanent sekretariat for STRING-samarbejdet etableres. Samarbejdet inkluderer Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Københavns Kommune, Hamburg Stadt og Schleswig-Holstein. Samarbejdet skal styrke Femern-regionen.
- København og Malmø får et fælles kapitel i deres kommuneplaner om Øresundsregionen – en motor for vækst.

2010

- Citytunneln i Malmø åbner med de nye stationer Triangeln og Hyllie.
- Øresund Entrepreneurship Academy bliver nedlagt.
- Retningen på flyttestrømmen over Øresund vender, så hovedparten flytter fra Skåne til Østdanmark.
- ØRUS – Øresundsregional Udviklingsstrategi præsenteres af Øresundskomiteen.
- Portalen Øresunddirekt Business åbner med information til virksomheder

2009

- Det lykkes Danmark og Sverige at få opbakning til at placere det europæiske neutronforskningsanlægget European Spallation Source (ESS) i Lund og med



Danmarks och Sveriges chefsförhandlare för European Spallation Source (ESS) med forskningsministrarna vid första spadtaget inför bygget av ESS utanför Lund, 2014.

dertilhørende datacenter i København.

- OECD's "Territorial Review" rapport om København fastslår, bl.a. at det vil gavne byens vækst med tættere integration over Øresund.
- Øresundsregionen har nu over 3,7 millioner indbyggere.

2008

- En statstraktat mellem Danmark og Tyskland om etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt underskrives af de to landes transportministre, Carina Christensen (K) og Wolfgang Tiefensee (SPD).
- Nordiskt Gränshinderforum oprettes.
- Det højeste antal Øresundspendlere kan noteres: 19.805 personer og inklusiv øvrige indkomsttagere er tallet 25.689 personer.
- Det højeste antal rejsende over Øresund kan noteres: gennemsnitligt 100.270 personer rejser dagligt med tog, bil, bus eller færge.
- Øresund Network nedlægges

2007

- I Berlin vedtager Danmark og Tyskland i fællesskab at fortsætte samarbejdet om en fast forbindelse ved Femern bælt.
- Københavns metrolinje til lufthavnen åbner.
- Det højeste antal flytninger over Øresund kan noteres: 6.422 personer, hvoraf hovedparten flytter fra Østdanmark til Skåne.

2006

- Øresund Entrepreneurship Academy blev oprettet som en organisation under Øresundsuniversitetet for at fremme entreprenørskab på universiteterne.

2005

- Øresundsregionen har nu mere end 3,6 millioner indbyggere.



När Sverige införde tillfälliga inre gränskontroller i slutet av 2015 innebär det att resenärer från Danmark sedan dess möts av stora staket och gränspolis när de kliver av tåget vid stationen i Hyllie.

2003

- Fælles skatteaftale mellem Sverige og Danmark for Øresundspendlerne, der bl.a. omfatter en kompensationsordning for pendlernes manglende skatteindtægter i bopælslandet. Øresundspendlere skal betale skat i arbejdslandet.
- Anden og tredje etape af Københavns metro åbner.
- Finansieringen af Øresunddirekt går fra at udelukkende være den danske og svenske stat til at finansieres af flere aktører, myndigheder og regioner.

2002

- Første etape af Københavns metro åbner, bl.a. med stop i den nye bydel Ørestad.
- Øresundsinstituttet oprettes. Et dansk/svensk videnscenter, der laver analyser og fakta om regionen.

2001

- Københavns Havn og Malmö Havn fusionerer til én samlet havn - Copenhagen Malmö Port.
- Øresund Science Region åbner. Dette er et parallelt samarbejde til Øresundsuniversitetet, hvor man fokuserer på at få den offentlige og private sektor med i universitetssamarbejdet.



Informationstjänsten Øresunddirekt är uppdelade i en självständig webbredaktion i Köpenhamn samt ett informationscenter i Malmö med flera samverkande myndigheter.



Flera städer i södra Sverige, här Lund, har genom Øresundsbron fått direkt tågtrafik till Köpenhamn och den internationella flygplatsen i Kastrup.

2000

- Øresundsbron åbner.
- Øresund Network oprettes. Hovedfokus er at udvikle brandet Øresund og sprede kendskab om området.
- Øresunddirekt oprettes. Det er en offentlig informationscenter som giver information omkring arbejdsmarkeds-, skatte- og socialregler for Øresundspendlere og virksomheder. Formelt set er det to organisationer – en dansk og en svensk – med forskellige former for finansiering.
- Den Skandinaviske Arenan-samarbejdet opstår for at forbedre samarbejde i korridoren fra København via Malmø og Gøteborg til Oslo.

1999

- STRING-samarbejdet starter som et interreg-projekt for at fremme en fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland.
- Regeringsrapporten "Øresund – en region bliver til" præsenteres i forbindelse med, at Sveriges og Danmarks regeringer blandt andet tilkendegiver, at de vil gennemføre en fælles informationsindsats i Øresundsregionen, og en bilateral styregruppe på departementchefniveau nedsættes.



Under det nya namnet Forsca skedde 2018 en miljösanering genom att två av färjorna som trafikerar Helsingborg-Helsingör byggdes om till elldrift med batterier som snabbaddas i hamn.



Köpenhamns flygplats i Kastrup fick genom Øresundsbron direkt tågtrafik inte bara till övriga danska storstäder utan även till flera skånska städer samt till Stockholm, Göteborg, Kalmar och Karlskrona.

- Sveriges udenrigsministerium opretter et særligt Øresundsråd med regionale og nationale aktører, og det danske Statens Information laver en udredning, som beskriver, hvordan en fælles informationstjeneste i Øresundsregionen kan se ud.

1997

- Øresundsregionens første tværnationale klyngeorganisation oprettes i form af Medicon Valley Alliance med et mål om at styrke life science og medicinalvirksomheder i Øresundsregionen.
- Øresundsuniversitetet oprettes med 9 medlemsuniversiteter.
- Crossborder Øresund partnership etableres.

1996

- Der laves en hensigtserklæring om at opføre Malmö Citytunnel – 11 km. over land fra Øresundsbron til Hyllie og yderligere 6 km. under jorden gennem Malmö by.

1995

- Sverige bliver medlem i EU. Dette muliggør Interreg-projekter og fører til andre fordele for Øresundsregionen (da Danmark og Sverige nu begge er med i EU).
- HH-samarbejdet mellem Helsingør og Helsingborg indledes i den nordlige del af Øresundsregionen, blandt andet med et mål om en fast forbindelse mellem de to byer på tværs af Øresund.

1993

- Øresundskomiteen oprettes som politisk samarbejdsorganisation. Den skal være platform for den nye region på tværs af Øresund.

1992

- Dansk og tysk enighed om at lave en forundersøgelse omhandlende en fast forbindelse mellem Tyskland og Danmark over Femern Bælt.

1991

- Den danske og den svenske regering indgår en aftale om at bygge Øresundsbron.
- Øresundsbro Konsortiet, som skal eje og drive Øresundsbron, etableres.



Øresundsbron har blivit en välkänd siluette vid horisonten för Malmöborna, här fotograferad från Malmö Live.

DEN MODERNA ØRESUNDS-REGIONEN ÄR DRYGT 200 ÅR

Den moderna Øresundsregionen är betydligt äldre än Øresundsbron. Redan 1819 började den tidens moderna infrastruktur, hjulångaren, att frakta människor mellan Köpenhamn och Malmö och inom något årtionde fanns fasta turlistor. 1836 inleds trafiken med ångfartyg mellan Helsingborg och Helsingör. Efterfrågan på persontransporter ökade under andra halvan av 1800-talet när flyttningen över Øresund var hög. Mellan 1861 och 1910 flyttade 81 575 svenskar till Danmark enligt statistik från Emigranternes hus. Och mellan 1871 och 1910 flyttade mer än 43 000 danskar till Sverige.

1965 togs nästa stora steg i utvecklingen i och med trafiken med flygbåtar/bärplansbåtar som förkortade restiden så att det blev möjligt att arbetspendla. Senare tillkom svävare och helikoptrar som kopplade Köpenhamns flygplats i Kastrup till Malmö och Helsingborg.

När Øresundsbron invigdes den 1 juli 2000 ökade kapaciteten kraftigt samtidigt som trafiken blev mera robust och inte lika väderberoende.

Under jubileumsåret 2020 pågår utredningar om var nästa fasta förbindelse över Øresund ska byggas. Till våren presenteras Malmö och Köpenhamns fjärde utredningsetapp om en Øresundsmetro mellan städerna och den statliga dansk-svenska strategiska analysen av en fast förbindelse för bil och persontåg mellan Helsingborg och Helsingör presenteras innan nyår.

ÖVERSIKT: Styrelser/styrgrupper i tvärregionala organisationer

A/S FEMERN LANDANLÆG

Adm. direktør:

Mogens Hansen

Bestyrelse:

Mikkel Hemmingsen (formand)
Mogens Hansen
Louise Friis

A/S ØRESUND

Adm. direktør:

Mogens Hansen

Bestyrelse:

Mikkel Hemmingsen (formand)
Mogens Hansen
Louise Friis

ADVISORY BOARD SAMMAN- HÅNGANDE TRANSPORTSYSTEM I GREATER COPENHAGEN

Anders Thusgaard
Camilla Struckmann
Carl Rosén
Claes Håkansson
Jan Persson
Johan Wessman
Merete Houmann
Michael Svane
Per Tryding
Stefan Engdahl

BY & HAVN

Adm. Direktør:

Anne Skovbro

Bestyrelse:

Pia Gjellerup (formand)
Charlotte Lund
Heidi Wang
Ida Lysbeck Madsen
John Becher Krommes
Jonas Bjørn Jensen
Lars Barfoed
Marianne Sørensen

CENTRUM FÖR ØRESUNDSSTUDIER

Johanna Rivano Eckerdal (föreståndare)
Hans Dam Christensen (formand)
Anders Linde-Laursen
Bente Rosenbeck
Björn Magnusson Staaf
Britt Andresen
Maria Strömvik

Marie Cronqvist
Mattias Kärrholm
Patrik Lindskoug

COPENHAGEN MALMÖ PORT

Adm. direktør:

Barbara Scheel Agersnap

Bestyrelse:

Luciano Astudillo (formand)
Anders Peterson
Birgit Aagard-Svendsen
Gert-Inge Johansson
Johnny Isager Høvring
Jonas Bjørn Jensen
Karsten Jensen
Maria Petersson
Marianne Sørensen
Olof Andersson
Søren Jespersen
Torbjörn Tegnhammar

FEHMARNBELT BUSINESS COUNCIL

Nina Höfner (manager)
Arno Probst (chairman)
Andreas Katschke
Dr. Malte Heyne
Harmut Richter
Lars Schöning
Michael Svane
Niels Milling
Reiner Perau
Siegbert Eisenach
Stephan Mächler
Uli Wachholtz

FEMERN A/S

Adm. direktør:

Claus F. Baunkjær

Bestyrelse:

Mikkel Hemmingsen (formand)
Mogens Hansen
Louise Friis

GATE 21

Direktør:

Poul Erik Lauridsen

Bestyrelse:

Steen Christiansen (formand)
Anders Siig Andersen
Astrid Aller

Holger Schou Rasmussen
Jeppe Trolle
John Schmidt Andersen
Jørgen Holst
Lars Gullev
Martin Manthorpe
Michael Ziegler
Niels Axel Nielsen
Thomas Lykke Pedersen
Thorkild Ærø
Ulf Christensen
Özkan Kocak



Tue David Bak.

GREATER COPENHAGEN COMMITTEE

Adm. Direktør:

Tue David Bak

Greater Copenhagen Committee bestyrelse

Heino Knudsen (formand)
Carl Johan Sonesson
Carsten Rasmussen
Evan Lynnerup
Henrik Fritzon
Karsten Søndergaard
Katrín Stjernfeldt Jammeh
Lars Weiss
Martin Geertsen
Mikaela Waltersson
Niels Hörup
Patric Åberg
Peter Danielsson
Philip Sandberg
Pierre Månsson
Sophie Hæstorp Andersen
Steen Christiansen
Torkild Strandberg (roterar mellan
Hässleholm, Landskrona, Trelleborg)

Greater Copenhagen



Bild från Greater Copenhagen Committees toppmöte i november 2019.

Committee styregruppe

Bo Rasmussen
Carsten Krabbe
Christel Jönsson
Christian Alexandersson (roterande
medlem 2020 - roterar mellan Häss-
leholm, Landskrona och Trelleborg)
Christina Brochdorf
Christoffer Nilsson
Diana Arsovic Nielsen
Fredrik Geijer (roterande medlem
2021 - Trelleborg)
Henrik Kolind
Jörgen Preuss
Micael Nord
Ola Odeback
Palle Lundberg
Per Bennetsen
Richard Gullstrand
Svend Særkjær
Søren Hartmann Hede
Thomas Knudsen
Ulrika Geeraedts

Greater Copenhagen Committee Koordinationsgruppe

Anders Haarlov
Anna Classon
Britt Steiner
Carin Peters
David Meincke
Elin Malm
Elisabet Farner
Hait M. Barki
Jens Henneberg Andersen
Karin Langendorff
Kenneth Ekberg
Lena Neonhardt
Lola Bruun Jørgensen
Maria Cecilie Pautsch Weischer

Mikael Kipowski

Peter Krogsgaard
Peter Nilsson
René Lønnee
Sige Rubenhagen
Susanna Hjortenholt
Tue David Bak
Ulriks Bertilsson
Åsa Berglund
Ej klar (roterande medlem 2021 -
Trelleborg)

GRÄNSHINDERRÅDET

Bertel Haarder (dansk medlem,
formand)
Gunnar Westerholm
John Johannessen
Kimmo Sasi
Lisbeth Møller Jensen
Paula Lehtomäki
Pry Niemi
Siv Friðleifsdóttir
Sven-Erik Bucht (svensk medlem)
Vibeke Hammer Madsen

HH2030-GRUPPENS STYRGRUPP

Erik Østergaard (ordförande)
Anna Jänke
Benedikte Kiær
Christoffer Greenfort
Flemming Hansen
Henrik Friis
Henrik Fritzon
Håkan Samuelsson*
Mikael Kipowski*
Mikkel Wrang
Per Tryding
Peter Danielsson
Pia Holm Nielsen*

Sara Mellander*

Stine Johansen*

* Deltar, ej medlem

HH SAMARBETE

Politisk styrgruppe

Benedikte Kiær
Helena Jørgensen
Jan Bjørklund
Palle Lundberg
Peter Danielsson
Stine Johansen

Tjänstemannastyregruppe

Christina Hoegh-Guldberg
Palle Lundberg
Randi Sveistrup
Sofie Qvarfordt
Stine Johansen

INTERREG SEKRETARIAT

Sekretariatsledare:

Magnus Schönning
Interreg Styringsudvalg Øresund
Anne Thomas
Anneli Kihlstrand
Arian Ratkoceri
Charlotte Ahlgren Moritz
Egon Bo
Jan Bruus Sørensen
Kasandra Behrendt-Eriksen
Louise Eklund
Martin Baden
Mette Jorsø
Niels Milling
Peter Cavala
Roland Palmqvist
Thyge Enevoldsen
Yvonne Augustin
Vakant (Sydsv. Handelskammaren)

Interreg Overvågningsudvalg

Conny Jensen
Egon Bo
Erik R. Gregersen
Eva Tørning Svendsen
Jens Ive
Kaspar Thue Andresen
Mads Thomsen
Vakant (Dansk Vækstfora)
Carl-Johan Klint
Elisabeth Babic
Henrik Blomberg
Jan Schreil
Lars Holmin
Louise Eklund
Rolf Olsson
Sandra Brantebäck
Anne Ullmann
Arve Høiberg
Gerd Slinning
Jan Kløvstad
Per Harbø
Robert Steen
Roger Ryberg
Torunn Ostad

**KØBENHAVNS LUFTHAVNS
VÆKSTKOMITEE**

Jens Kramer Mikkelsen (formand)
Allan S. Andersen
Anna Jähnke
Bjarne Foldager
Carsten Falk Hansen
Charlotte Mark
Claus Jensen
Claus Lassen
Flemming Jensen
Heino Knudsen
Karin Stjernfeldt Jammeh
Lars Weiss
Mette Refshauge
Michael Svane
Mikkel Aarø-Hansen
Mikkel Hemmingsen
Peter Rahbæk Juel
Pia Kinhult
repræsentant fra Danfoss
Simon Pauck Hansen
Sophie Hæstorp Andersen
Stephan Mächler
Thomas Woldbye
Torben Møger Pedersen

MEDICON VALLEY ALLIANCE

VD: Petter Hartman
Bestyrelse:
Søren Bregenholt (formand)

Anders Lundberg
Anette Østergaard
Birger Olofsson*
Daniel Kronmann
Erik Renström
Linn Mandahl
Thomas Arnebrant
Trine Winterø
Ulf G. Andersson

**STRING****Adm. direktør:**

Thomas Becker

STRING Political Forum:

Claus Christian Claussen (formand)
Almut Möller
Andreas Schönström
Anne Beathe Kristiansen Tvinneheim
Axel Josefson
Bijan Zainali
Carl Johan Sonesson
Evan Lynnerup
Heino Knudsen
Helene Andersson
Jens Mandrup
Karin Pleijel
Kristina Jonäng
Kristoffer Robin Haug
Louise Eklund
Per Stané Persson
Sophie Hæstorp Andersen
Tommy Petersen
Vegar Andersen
Yvonne Augustin

Steering Group (administrativ):

Anita Lindahl Trosdahl
Carsten Krabbe
Charlotta Lundström
David Jens Meinke
Diana Arsovic Nielsen
Gøril Elisabeth Brodahl
Jeppe-Grønholt Pedersen
Kåre Albrechtsen

Magnus Sigfusson
Maria Korner-Westin
Micael Nord
Stefan Musiolik
Ulrika Bertilsson
Vakant

Contact Group:

Anita Lindahl Trosdahl
Charlotte Beijer
Elin Malm
Eva Christina Jacobsen
Jarl Zinn
Kenneth Ekberg
Lars Ekberg
Laura Frick
Monica Magnusson
René Lønnee
Rune Bakkevold
Susanne Grahl
Ulrika Bertilsson

SUND & BÆLT HOLDING A/S**Adm. direktør:**

Mikkel Hemmingsen

Bestyrelse:

Peter Frederiksen (formand)
Christina Bendixen Würtz
Claus Jensen
Jens Villemoes
Jørn Tolstrup Rohde
Lene Lange
Martin Duus Havelykke
Ruth Schade

SVEDAB**VD:** Ulf Lundin**Styrelse:**

Bo Lundgren (ordførnde)
Lars Erik Fredriksson
Malin Sundvall
Ulrika Hallengren

**THE EUROPEAN SPALLATION
SOURCE ERIC COUNCIL****Director General:**

John Womersley

Styrelse:

Beatrix Vierkorn-Rudolph (ordførnde)
Adolfo Morais
Ákos Horvath
Aldo Covello
Andrea Fischer
Balázs Káplí
Bo Smith
Christian Rüegg

David Edvardsson
Emmanuelle Lacaze
Erik van Aert
Eugenio Nappi
H.T. Bert Wolderbeek
Inmaculada R. Figueroa
James Partington
Jane Hvolbæk Nielsen
Kurt Clausen
Lars Börjesson
Lukas Levak
Marek Jezabek
Mark Thomson
Martin Kern
Martin Müller
Mateusz Gaczynski
Odd Ivar Eriksen
Pascal Debu
Petr Lukáš
Priit Tamm
Toivo Rääm

**ØRESUNDDIREKT DANMARK
(STYRGRUPP)****Sektionsleder:**

Vita Thomsen

Styrgrupp:

Jeanette Almfors
Malin Dahl
Maria Korner-Westin
Sandra Forsén
Sara Viftrup Hansen
Tue David Bak
Vita Thomsen

ØRESUNDDIREKT SVERIGE**Verksamhetsansvarig:**

Malin Dahl (tillförrordnad)

Styrgrupp:

Joakim Axelsson
Johan Lindström
Malin Dahl
Maria Korner-Westin

Ninni Benediktson
Peter Cavala
Sandra Forsén
Tue David Bak**
Vita Thomsen**

**ØRESUNDSINSTITUTTET****VD:** Johan Wessman**Styrelse:**

Søren Risager Hansen (ordførnde)
Anders Jarl
Bolette Wildt
Helle Ahlenius Pallesen
Jesper Falkheimer
Karin Langendorf
Kerstin Tham
Mikael Kipowski
Pehr Andersson
Pia Kinhult
Richard Gullstrand
Susanne Rikardsson

ØRESUNDSMETRO EXECUTIVE**Jørn Neergaard Larsen (formand)**

Anders Carlsson Jerndal

Bert Nordberg

Betina Hagerup

Claus Jensen

Dan Olofsson

Katia Østergaard

Katrin Stjernfeldt Jammeh
Kerstin Tham
Lars Weiss
Mads M. Nørgaard
Per Christensen
Peter Fellman
Pia Kinhult
Stig Ørskov
Thomas Woldbye
Torben Møger Pedersen
Trine Winterø
Ulrika Hallengren

ØRESUNDSBRO KONSORTIET**VD:** Linus Eriksson**Styrelse:**

Bo Lundgren (ordførnde)
Claus Jensen
Jørn Tolstrup Rohde
Lars Erik Fredriksson
Malin Sundvall
Mikkel Hemmingsen
Peter Frederiksen
Ulrika Hallengren

ØRESUNDSADVOKATER**Adm. direktør:**

Helle Ahlenius Pallesen

Bestyrelse:

Morten Riise-Knudsen (formand)
Britta Andersson
Cecilia Kindgren-Bengtsson
Henriette K.B. Andersen
Linda Nordin
Peter Stakemann
Rasmus Lovén
Suzanne T. Estrup

* Hedersmedlem

** Adjungerad

Kilde: Organisationernes og virksomhedernes hjemmesider og kontaktpersoner samt årsrapporter. Oplysningerne er indhentet under perioden maj till oktober 2020.



Debatt om Greater Copenhagen på Altingets sommarmøte 2020.

Om rapporten

Formålet med denne rapport er at give et overblik over de dansk-svenske samarbejder og tværregionale aktiviteter for at vise bredden i Øresundssamarbejdet. Rapporten indeholder interview med aktuelle og relevante nøglepersoner for Øresundssamarbejdet, beskrivning af aktuelle planer om nye faste forbindelser, eksempler på samarbejde inden for det grønne område og politiet samt en netværkskortlægning, som skal vise hvilke personer, samarbejdsorganisationer og netværk, som arbejder på tværs af Øresund.

Till netværkskortlægningen beskriver vi dels de forskellige organisationer, selskaber og netværk og har opdelt dem i forskellige kategorier; politisk tværregionalt samarbejde, politisk tværnationalt samarbejde, netværksorganisationer og mødepladser, infrastruktur, universitet samt information. Dels ser vi på hvilke personer som sidder i bestyrelser, styregrupper, koordinationssgrupper og råd for disse forskellige organisationer og netværk. Formålet med at tegne et personnetværk er at give læseren et indblik i hvilke personer, som qua deres formelle poster i Greater Copenhagen regionen, er med til at forme selvsamme region og dermed lige nu er en del af det brede Øresundssamarbejde.

Til at danne dette netværk har vi først indsamlet information om samtlige igangværende formelle samarbejder i Øresundsregionen. Vores fokus har været på offentligt samarbejde og formelle organisationer/netværk som har en fast styregruppe eller bestyrelse, men også netværksorganisationer som har repræsentanter fra flere sektorer. Derudover har vi medtaget aktører inden for vigtig Øresundsregional infrastruktur: Øresundsbro Konsortiet og dennes to moderselskaber A/S Øresund og Svedab. Derudover inkluderes de danske selskaber bag Femern Bælt-forbindelsen fra Danmark til Tyskland og Udviklingselskabet By & Havn, som har ren dansk bestyrelse, men som har en stor betydning for udviklingen i regionen. Dette har resulteret i en liste med over 30 forskellige grupper. Heraf tilhører flere samme organisation, som eksempelvis Greater Copenhagen Committee som har en politisk bestyrelse, en administrativ styregruppe og en administrativ koordinationsgruppe. Efterfølgende har vi samlet information om hvilke personer som sidder i den øverste ledelse og bestyrelse eller

styregruppe samt kontaktgruppe i disse samarbejdsorganisationer og netværk. Personerne er altså udvalgt ud fra deres formelle rolle i de eksisterende, hovedsagligt offentlige, og formelle løbende tværregionale samarbejdsorganisationer og netværk. Samlet set omfatter listen omkring 400 poster (hvoraf visse altså besiddes af samme personer). Vi har valgt at også medtage adjungerede medlemmer samt personer som kontinuerligt deltager på møder selvom disse eventuelt ikke har stemmeret.

Til netværksbilledet på side 34-35 har vi medtaget de personer som sidder i to eller flere bestyrelser og/eller styregrupper. På denne måde tegnes et billede af hvilke personer som har flest kontaktpunkter til de forskellige organisationer og netværk samt hvordan disse bliver forbundet med hinanden. Dette netværk udgør 52 personer. Der tilkommer to personer som har en post i både By & Havn og CMP, men da disse to selskaber ikke er forbundet til resten af netværket, er de ikke medtaget i netværksbilledet.

Vi har ikke medtaget samarbejde omkring enkeltstående aktiviteter eller projekter, heller ikke igangværende Interreg-projekter. Vi har heller ikke kortlagt universiteternes øvrige samarbejde ligesom det mere indirekte samarbejde i erhvervslivet heller ikke er blevet undersøgt.

Definition:

Tværregional samarbejdsorganisation eller netværk

En tværregional samarbejdsorganisation eller netværk er i denne rapport defineret ud fra, at organisationen har nedsat en styregruppe, bestyrelse eller lignende, som består af minimum én person fra hver national side af Øresundsregionen. Vi har ikke medtaget dansk-svenske samarbejder eller nordisk samarbejde som omhandler hele Danmark og Sverige, Skandinavien eller Norden. Udgangspunktet skal være i Greater Copenhagen regionen, men med et korridorperspektiv mod Hamburg og Oslo. Vi har således medtaget alle de aktive organisationer og projekter som har været mulige at finde ud fra denne definition.

Til netværket over nøglepersoner har vi desuden medtaget væsentlige infrastrukturaktører, som har stor betydning for udviklingen i regionen.

Källor

INTERVIEW TIL DENNE RAPPORT:

- **Anette Steenberg**, director of Investment Promotion Copenhagen Capacity
- **Charlotte Wrangberg**, ambassadör Sveriges ambassad i Danmark
- **Claus Baunkjær**, adm. direktør Femern A/S
- **Christian Alexandersson**, stadsdirektör Landskrona stad
- **Erik Østergaard**, formand HH2030-gruppen
- **Eskil Mårtensson**, uteklingsstrateg Region Skåne
- **Helena Thelander**, verksamhetsledare HUT Skåne
- **Helena Wennerström**, försäljnings- och marknadschef Helsingborgs stad
- **Henrik Andersen**, centerchef Dansk politi/Grænsecenter Øresund
- **Kristian Durhuus**, adm. direktør ForSea
- **Lars Weiss**, overborgmester Københavns Kommune
- **Linus Eriksson**, adm. direktør Øresundsbro Konsortiet
- **Magnus Schönning**, programchef Tillväxtverket/Interreg Øresund-Kattegat-Skagerrak
- **Maria Bredin**, projektledare Malmö stad
- **Rebecca Rosenquist Elliott**, Deputy Managing Director STRING
- **Peter Bernström**, projektledare Trafikverket
- **Poul Erik Lauridsen**, adm. direktør Gate 21
- **Tue David Bak**, adm. direktør Greater Copenhagen Committee
- **Ulrika Ringdahl**, vd Invest in Skåne
- **Åsa Hellström**, projektledare Malmö stad/Smart cities accelerator

DATAKILDER:

- Arbetsförmedlingen
- Danmarks Statistik
- Dansk politi
- Erhvervsstyrelsen
- Folkhälsomyndigheten
- Greater Copenhagen Committee
- Grænshindringsrådet
- Interreg ØKS projektbank
- Kattegatforbindelsens projektgruppe
- News Øresund
- Regio Hovedstadens Regionale Arbejdsmarkedsråd
- Region Skåne
- Riksbanken
- SCB
- Skånetrafiken
- Statens Serum Institut
- Sverigeförhandlingen
- Sweco
- Tillväxtverket
- Tourism in Skåne
- Ørestat/Øresundsdatabasen
- Øresundsbro Konsortiet

Øresundsinstituttet har varit i kontakt med representanter för flera av de tvärregionala organisationer som presenteras i rapporten för att ta del av information rörande styrelse, eller styrgruppsammansättning. I de fall informationen hämtats från organisationernas hemsidor har Øresundsinstituttet kontaktat organisationerna via mail eller per telefon för att styrka att den insamlade informationen varit korrekt. Upplýsingar om styrelsernas och styrgruppernas sammansättning har inhämtats mellan augusti och oktober 2020.

ØRESUNDS INSTITUTTET **LIVE**

Välkommen till ØresundsInstitutet LIVE.

Vi ställer inte in utan ställer om och utvecklar nya sätt att mötas och samtala om utvecklingen i Øresundsregionen på ett ansvarsfullt sätt under coronapandemin. Vi gör det digitalt och blir därmed tillgängliga för en större krets av våra medlemmar och nätverk. Under 2021 kommer vi att utveckla fler digitala mötesformer. Alla LIVE-möten går att titta i efterhand, länkar finns på www.oresundsinstitutet.org.



Augusti 2020:

**Från Bloxhub i Köpenhamn:
FUTURE OF WORK – HOW DO WE DESIGN
THE WORKSPACE OF THE FUTURE WHILE
TAKING CORONA AND THE CLIMATE-
CRISIS INTO CONSIDERATION?**

Arrangerades i samarbete med Bloxhub.



Oktober 2020:

**Från länsresidenset i Malmö:
ØRESUNDSPENDLARNNA, COVID-19 OCH
SKATTEREGLERNA**

Arrangerades i samarbete med Øresunddirekt och med stöd från Länsstyrelsen Skåne och Nordiska Ministerrådet.



November 2020:

**Från Sveriges ambassad i Köpenhamn:
STATE OF THE REGION - SAMARBETET
ÖVER ØRESUND**

Arrangerades i samarbete med Sveriges Ambassad i Köpenhamn.



November 2020:

**Från rådhuset i Malmö:
NY KARTLÄGGNING AV SKÅNSKA LIFE
SCIENCE-FÖRETAGEN**

Arrangerades i samarbete med Medicon Valley Alliance och sponsrades av Medeon och Malmö stad.



Februari 2021:

**Kommande livesändning:
REAL ESTATE ØRESUND**

Under november tar vi fram ett nytt digitalt format för vår uppskattade konferens Real Estate Øresund.

ØRESUNDSINSTITUTTET är ett oberoende dansk-svenskt kunskapscentrum som genom analyser, nätverksmöten och den regionala nyhetsbyrån News Øresund bidrar till en ökad kännedom om utvecklingen i vår gränsregion. Verksamheten drivs utan vinstintresse och med finansiering av ett drygt 100-tal medlemmar från stat, regioner, kommuner, universitet och det privata näringslivet.