

STATE OF THE REGION

Analys av samarbetet
över Öresund 2023



Förstärkt gränskontroll och lag om id-kontroll på remiss

Förhoppningar om snar uppdatering av skatteavtalet

Fehmarn Bält-tunneln sätter fokus på skånska järnvägen





Sekretariat

Jenny Andersson, biträdande chef och senioranalytiker

Louise Bideau, praktikant

Finn Möller, analytiker och reporter

Erik Ottosson, analytiker och reporter

Anna Palmehag, senioranalytiker och reporter

Anne Slot Einarsson, sekretariatskoordinator/PA

Henrik Smångs, analytiker och reporter

Johan Wessman, vd och chefredaktör

En analys från oberoende ØresundsInstitutet.

ØresundsInstitutet står ensamt för rapportens analys och slutsatser.

Layout: ØresundsInstitutet

Foto: News Øresund, om inte annat anges.

Omslagsfoto: News Øresund

© ØresundsInstitutet – genom Öi Service AB – 12 oktober 2023. En tryckt förhandsversion av analysen presenterades vid ett möte den 5 oktober.

**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 fler än 100 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

FRÅN REGIONAL BUBBLA TILL NATIONELLA FÖRHANDLINGAR

Trots att det i somras gått 23 år sedan Øresundsbron invigdes har de återkommande frågeställningarna vid de olika gränsregionala mötena sällan utmynnat i konkreta resultat. Hur löser vi gränshinder för pendlarna och skapar en välfungerande arbetsmarknad över Øresund? När och var ska nästa fasta förbindelse över Øresund byggas? Hur många miljarder är en fullt integrerad gränsregion värd och varför inser inte de danska och svenska regeringarna möjligheterna? Varför pendlar inte fler personer över bron? Personkretsen som deltagit år efter år på de regionala mötena har varit ungefär densamma. Visionärerna från tiden före bron misströstar även om ett eller annat gränshinder blir löst. Øresundsbulbblan har varit ett faktum.

Men nu är någonting på gång. I denna analys benämner vi 2023 som "förhandlingarnas tid i Øresund". Förändringen har kommit smygande under flera år och drivkraften är till stor del nationella och globala problem och förändringar. Tre årtal ringar in utmaningarna: 2015, 2020 och 2029.

2015 fick migrationskrisen den svenska regeringen att införa tillfälliga gränskontroller av inresande från Danmark. 2020 kom pandemin som dels fick regeringarna att delvis stänga gränserna, dels förnyade arbetsmarknaden genom att etablera hemarbete som det nya normala för alla som arbetar på kontor. 2029 kommer tysk-danska Fehmarn Bält-tunneln öppnas för trafik med bilar, lastbilar och tåg vilket väntas öka trafikflödena över Øresund. Till detta kommer växande svenska problem med gängrelaterade skjutningar och sprängningar medan Danmark utmanas av en växande arbetskraftsbrist. Svenska regeringen lyfter nu allt oftare fram Danmark som förebild när det gäller att bekämpa gängkriminalitet och utanförskap. Från danskt håll har intresset ökat för jobbmässor och en gemensam arbetsmarknad över Øresund.

Insikten om behovet av förnyelse och förändring fick det regionala dansk-svenska politiska samarbetet Greater Copenhagen att under 2020 organisera om och införa en vd-tjänst, utöka sekretariatet och mera fokusera mot lobbyarbete med sikte mot nationell påverkan. Samma år rekryterade nationellt ägda Øresundsbro Konsortiet en ny vd med en mera utåtriktad profil än företrädaren. Ett år senare hade Greater Copenhagen Task Force bildats med representanter från de båda ländernas regeringar, ambassadörerna i Stockholm och Köpenhamn, näringslivet, Øresundsbro Konsortiet och Greater Copenhagen. Relativt snabbt nåddes ett första resultat - ett transitavtal för Bornholmsbor och svenska resenärer till Köpenhamns flygplats i Kastrup. Nu är ett nytt dansk-svenskt skatteavtal, Øresundsavtalet, på väg att slutförhandlas. Kvar finns en rad gränshinder att lösa och för svensk del beslut om mer järnväg i Skåne inför Fehmarn Bält-tunnelns invigning 2029. Sedan återstår två knutar att lösa. En som är billig och en som är kostbar: Hur säkra finansieringen av informationstjänsten Øresunddirekts danska verksamhet samt när och var en andra fast förbindelse över Øresund ska byggas?

Malmö, 12 oktober 2023

Johan Wessman
vd ØresundsInstitutet



FOTO: NEWS ØRESUND



FOTO: NEWS ØRESUND

INNEHÅLL

Sammanfattning	6
1. Aktuella frågor	10
Gränskontroller och säkerhet	12
Konjunkturläget	18
Skatteavtalet	22
Gränshinder	28
Infrastruktur	32
2. Update	36
Nytt i samarbetet	38
På nya poster	56
3. Struktur och fakta	60
Øresundsindex	62
Organisationer	68
Nyckelpersoner	76
Tidslinje	80
Bilaga: Om rapporten	86

FÖRHANDLINGARNAS TID I ÖRESUND

Det dansk-svenska skatteavtalet, gränshinder och fasta förbindelser. Det är tre exempel på aktuella frågor som just nu diskuteras, utreds och förhandlas om i Öresundssamarbetet. Det senaste året har också belyst hur händelseförlopp i omvärlden påverkar, driver och hejdar utvecklingen i Öresundsregionen. Ett tydligt exempel är hur yttre säkerhetshot och nationell politisk hänsyn ligger bakom besluten om gräns- och id-kontroller. Kriget i Ukraina och den svenska Nato-ansökan skapar också ett närmare nationellt försvarssamarbete mellan länderna. Dessutom sätter den kommande Fehmarn Bält-tunneln fokus på utbyggnaden av järnvägen – även i Skåne. Att länderna just nu skiljer sig åt konjunkturmässigt med en rekordsvag svensk krona har skapat tydligare valutavinnare och -förlorare.

Det har varit några händelserika år i Öresundsregionen. Coronapandemins reserestriktioner påverkade aktiviteterna över Öresund, men bidrog också till att vi återigen fick upp ögonen för varandra – hur nära sammanflätad regionen egentligen är.

När läget i Öresundssamarbetet 2019-2023 summeras har fokus skiftat under åren: det började 2019 med strukturförändringar, bland annat i form av en ny erhvervsfremmelov i Danmark som begränsade regionernas arbete och med en ny organisering av Greater Copenhagen-sekretariatet. Sedan följde förändringens år 2020 med Öresundsbronns jubileum och coronapandemins utmaningar med delvisa gränsstängningar. Året därpå, 2021, kan betecknas som lugnare: utvecklingen gick från kris till återstart med ny entusiasm och nya initiativ som Greater Copenhagen Task Force. 2022 vände vardagen någorlunda åter, resandet över Öresund började normaliseras och fokus var bland annat på arbetsmarknadens möjligheter med jobbmässor och på kulturområdet.

I år kan läget beskrivas som förhandlingarnas tid. Det dansk-svenska skatteavtalet, Öresundsavtalet, omförhandlas just nu, men även gränshinderfrågor som följt med ett tag utreds vidare med sikte på nya lösningar. Infrastrukturen står också i fokus – främst utifrån de trafikökningar som väntar med den kommande Fehmarn Bält-tunneln som ska stå klar 2029 och osäkerhet hur långt kapaciteten kring Öresund då kommer att räcka. Fler av de stora frågorna i samarbetet, som exempelvis gränskontroller, har nationell karaktär. I det sammanhanget är det värt att notera att både Danmark och Sverige har regeringar med nya konstellationer: Danmark har en mittenregering och Sverige har en högerregering med stöd av Sverigedemokraterna och som lyfter fram Danmark som förebild bland annat när det gäller bekämpning av gängkriminalitet.

Utvecklingen med ändrad kronkurs och inflation innebär också att vi befinner oss i en tid när de ekonomiska olikheterna mellan länderna driver trafiken över Öresund och skapar nya resmönster.

TIDSLINJE: Läget i Öresundssamarbetet





Den svenska gränskontrollen har förstärkts.



Forsea blir Öresundslinjen.

FOTO: NEWS ØRESUND



Danska Ørsted storsatsar på vindkraft i Sverige.



Nytt brolopp 2025.

FOTO: ØRESUNDSBRONN



Omförhandlingen av det dansk-svenska skatteavtalet, Öresundsavtalet, är en av frågorna som Jessika Roswall (M), Sveriges minister för nordiskt samarbete, diskuterar när hon möts med ministerkollegan Louise Schack Elholm (V) i Greater Copenhagen Task Force. Signaler ges om att en lösning snart kan vara i sikte.

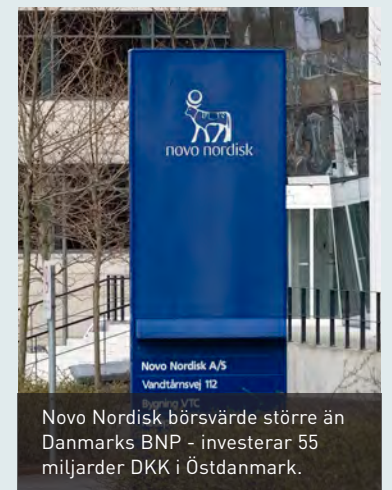


Den svaga svenska kronan gynnar svenska pendlare som arbetar i Danmark och danskar som turistar och handlar i Skåne.

FOTO: NEWS ØRESUND



Bygget av en ny Storströmsbro är en del av Danmarks satsningar på en ny transportkorridor till Fehmarn Bält-tunneln ska stå klar 2029.



Novo Nordisk börsvärde större än Danmarks BNP - investerar 55 miljarder DKK i Østdanmark.



Köpenhamns arkitekturhuvudstadsår märks även i Skåne.



Karen Ellemann är generalsekretär för Nordiska ministerrådet sedan den 1 januari i år.

Del I:

AKTUELLA FRÅGOR:

- Gränskontroller och säkerhet
- Konjunkturläget
- Skatteavtalet
- Gränshinder
- Infrastruktur



Danmark avskaffar gränskontroller – Sverige kan införa nytt transportörsansvar



FOTO: NEWS ØRESUND

Det var tänkt att de skulle gälla i tio dagar. Åtta år senare präglar de svenska tillfälliga gränskontrollerna fortfarande Öresundsregionen, och regeringen vill nu ha möjlighet att återinföra id-kontroller. En ny lag ger den svenska polisen större befogenheter i gränsnära områden. Samtidigt har Danmark nu helt avskaffat sina gränskontroller mot Sverige.

De tillfälliga svenska gränskontrollerna har under de åtta åren de varit i bruk skiftat form. Från början motiverades de med migrationskrisen och behovet av att dämpa trycket på myndigheter, framför allt för Migrationsverket. Efter hand som de förlängdes kom det alltmer att handla om den hotet mot den inre säkerheten och den allmänna ordningen. Under pandemin stängde båda länderna delvis sina gränser med hänvisning till smittspridningen. Senast har terrorhotet börjat spela in i den svenska argumentationen.

De danska gränskontrollerna infördes november 2019 för att förhindra gränsöverskridande kriminalitet. De slutade gälla 12 maj i år, med ett kort återinförande som en följd av koranbränningarna mellan den 3 augusti och 22 augusti.

Möjlighet att jobba i gränsnära områden

Sedan dess jobbar dansk polis i gränsnära områden och har stärkt sina inre utlänningskontroller, en möjlighet som den svenska polisen fick med en ny lag som började gälla den 1 augusti i år. Fram till den 11 november existerar den nya lagen parallellt med gränskontrollerna – men regeringen har möjlighet att förlänga dem, och i Tidöavtalet står det att gränskontrollerna ska skärpas.

Polismyndigheten har beslutat om ett antal gränsovergångar som de kontrollerar. Där gör man en avvägning baserat på flödet av inresande och prioriterar de platser med flest inresande. Det

gör Helsingborg mer prioriterat än till exempel Bornholmsfärjorna i Ystad. Men polisen arbetar underrättelsestyrt och kan omprioritera om de får särskilda underrättelser.

Regeringen har också skickat ut en lag på remiss om möjligheten att återinföra id-kontroller, det så kallade transportörsansvaret, från den 1 mars nästa år.

Enligt de analyser som Øresundsinstitutet gjorde om effekterna av id-kontrollerna under 2016-2017 krympte arbetsmarknaden i Öresundsregionen med runt 322 000 arbetstillfällen. Det är om man mäter en timme som den längsta acceptabla restiden med kollektivtrafiken. Tågresandet dök med nio procent under 2016, samtidigt som biltrafiken över Öresundsbron ökade med fem procent, eftersom bronns ägare Öresundsbro Konsortiet räknas som infrastrukturägare, inte transportör.

Ingen svensk personal på Gränscentret

Gränscenter Öresund, det gemensamma poliscentret i Kastrup utanför Köpenhamn pausades under en omorganisation i den danska polisen. Numer är centret lagt under National enhed for Særlig Kriminalitet, som tagit över en rad uppgifter från andra polisenheter. Därmed jobbar det ingen svensk personal längre på den danska sidan, och det finns det inga planer på att återinföra, till skillnad från den norsk-svenska gemensamma polisstationen som bygga på gränsområdet mellan Eda kommun i Värmland och norska Magnormoen.

NY LAG GER ÖKADE POLISIÄRA BEFOGENHETER I GRÄNSNÄRA OMRÅDEN

Den 1 augusti i år trädde lagen om "polisiära befogenheter i gränsnära områden" i kraft i Sverige. Fram till den 11 november existerar den parallellt med de tillfälliga inre gränskontrollerna, som förlängts varje halvår sedan 2015 och som kan komma att förlängas igen.

– Lagen är rykande färsk. Men vi har börjat använda den, och vi såg redan under utredningen att den kommer bli ett vettigare verktyg, säger Thomas Levén, biträdande sektionschef på Gränspolisen om de nya befogenheter i gränsnära områden.

Även om den nya lagen är tänkt att på sikt ersätta gränskontrollerna har regeringen möjlighet att förlänga dem. Dagens tillfälliga inre gränskontroller är breda till sin omfattning och ger Polisen samma befogenheter som vid yttre gränskontroller mot länder utanför Schengen, det vill säga att Polisen kan kontrollera alla inresande. Skillnaden med den nya lagen blir att de tvingas vara mer selektiva vid kontroller och jobba mer underrättelsestyrt, berättar Thomas Levén.

De jobbar fortfarande med hur den nya lagen ska implementeras, men den ger Polisen rätt att göra id-kontroller, kroppsvisitera eller göra husrannsakan i fordon inom området. Det kan

ske utan misstanke, men inte så att det innebär "en systematisk kontroll av personer." Polisen får också möjlighet sätta upp kameror som kan läsa av registreringskyltar vid gränsovergångarna och 20 kilometer in i landet.

– När de är i drift kommer det ge oss bättre underrättelser att kunna följa misstänka och se rörelsemönster. Vi ligger efter grannländerna, både danskarna och nordmännen har motsvarande redan.

Visionen är också att pendlarna ska störas mindre, menar Thomas Levén. Med dagens gränskontroller kan det upplevas som att "man blir kontrollerad gång på gång":

– På sikt är det något vi ska jobba bort, vi måste bli mycket spetsigare när vi inte kan kontrollera alla, säger han.

En annan skillnad är att civila passkontrollanter kan användas med gränskontroller, men inte med den nya lagen. Behovet av civila inom gränspoli-

sen kommer dock finnas kvar, och han tror inte att det kommer behövas fler poliser i tjänst.

– Det blir en stor skillnad för oss internt. Men när det är inkört ordentligt inom ett par år kommer behovet att ta hand om det man anträffar finnas i större utsträckning. Så man kan säga att det handlar om en intern förflyttning, säger Thomas Levén.



FOTO: POLISEN

Thomas Levén, biträdande sektionschef, Gränspolisen

SÅ KONTROLLERAS RESENÄRERNA ÖVER ÖRESUND

I Sverige gäller just nu och fram till den 11 november både återinförda inre gränskontroller och den nya lagen om polisiära befogenheter i gränsnära områden. Polismyndigheten har beslutat om ett antal gränsovergångsställen i Sverige där befogenheterna i den återinförda inre gränskontrollen är tillämpliga. Alla stora hamnar ingår, men polisen gör en avvägning när det gäller flödet av inresande och prioriterar platser med flest resande. Öresundsbron tillsammans med färjeförbindelsen mellan Helsingör och Helsingborg har ett konstant flöde, till skillnad från till exempel Ystad hamn.

Danmark avskaffade den 12 maj i år sina tillfälliga gränskontroller mot Sverige som de haft sedan november 2019, med ett kort undantag för 3-22 augusti, då man införde dem igen som en följd av koranbränningarna. Sedan tidigare har den danska polisen möjlighet att jobba i gränsnära områden och stärker nu de inre utlänningskontroller med 20 helårstjänster.

- **DANSK GRÄNSKONTROLL IDAG:** Ingen gränskontroll mot Sverige. Dansk polisen jobbar i gränsnära områden och stärker de inre utlänningskontrollerna.

- **SVENSK GRÄNSKONTROLL IDAG:**

1. Med tåg: Hyllie station
2. Med bil/buss: Lernacken
3. Med färja: Helsingborg och Ystad



Källa: Øresunddirekt och Polisen



FOTO: NEWS ØRESUND

Rasmus Paludans koranbränningssturné i Sverige ledde till stora kravaller under "påskupploppen" förra året.

FÖRHÖJDA TERRORHOT EFTER KORANBRÄNNINGAR

Koranbränningarna under 2022 och 2023 i både Sverige och Danmark har lett till stora protester runt om i den muslimska världen och bidragit till att höja Sveriges terrorhotnivå från en trea till en fyra. Även i Danmark är säkerhetspolisen PET på tårna, men där ligger hotnivån sedan 2010 redan på en fyra. PET menar dock att terrorhotet "intensifierats inom den nivån."

Under 2022 genomförde den dansk-svenske högerextreme politiker-provokatören Rasmus Paludan en koranbränningssturné runt om i Sverige. Under påskhelgen blossade våldsamma protester upp i flera svenska städer. Demonstranter kastade sten mot polis och vandaliserade polisbilar. I januari 2023 blev det storpolitik när en koran brändes utanför Turkiets ambassad i Stockholm. Protester bröt ut i Turkiet och stora delar av den muslimska världen. Turkiets president Erdoğan sade att han skulle neka Sverige medlemskap i Nato så länge koranbrännningar tillåts. I slutet av juni brändes en koran utanför en moské i Stockholm och dagen efter stormas Sveriges ambassad i Bagdad.

Allvarligt säkerhetsläge

I slutet av juli skrev Sveriges statminister Ulf Kristersson (M) att Sverige befinner sig i det "allvarligas-

te säkerhetspolitiska läget sedan andra världskriget", och att han har haft "tät dialog" med Danmarks statsminister Mette Frederiksen (S) om det säkerhetspolitiska läget.

Även i Danmark har det nämligen pågått koranbränningar under sommaren, bland annat utanför Iraks, Turkiets och Egyptens ambassader.

Den siste juli fördömde den islamiska samarbetsorganisationen OIC, som samlar 57 muslimska länder, Sveriges och Danmarks koranbränningar.

Höjd terrorhotnivå

Den 17 augusti i år höjde Sverige sin terrorhotnivå från en trea ("förhöjt hot") till en fyra ("högt hot") på den femgradiga skalan, meddelade SÄPO-chefen Charlotte von Essen på en presskonferens. Sedan 2010 har den legat på en trea, förutom en period mellan den 18 november 2015 och den 2 mars 2016, då den var uppe på en fyra.

I Danmark, som också har en femgradig skala, har terrorhotnivån legat på graden "allvarlig", motsvarande en fyra sedan 2010.

Men Center for terroranalyse bedömde att terrorhotet har "intensifierats inom den nivån", skrev PET i juli till TV2, eftersom det inte råder någon "tvekan om att den senaste tidens koranbrännningar i Danmark medfört en betydande negativ uppmärksamhet från militanta islamister."

SÅ GÖRS TERRORHOTBEDÖMNINGAR I DANMARK OCH SVERIGE

I både Sverige och Danmark är det myndighetsgemensamma "centrum" som årligen bedömer terrorhotnivån mot respektive land. I Danmark heter det "Center for terroranalyse" (CTA) och består av personal från fyra danska myndigheter: Politiets efterretningstjeneste (PET), Forsvarets efterretningstjeneste (FE), Udenrigsministeriet och Beredskapsstyrelsen. CTA har funnits sedan 2007.

I Sverige heter det "Nationellt centrum för terrorhotbedömning" (NCT) och består av personal från Säkerhetspolisen (SÄPO), Försvarets radioanstalt (FRA) och Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten (Must). NCT har funnits som arbetsgrupp sedan 2005 och blev 2009 permanent. Det är sedan upp till respektive säkerhetspolis att avgöra om terrornivån ska höjas.

Båda länderna använder sig av en femgradig skala för att bedöma hotnivån. I Danmark går den från "minimal" till "mycket allvarlig", medan den i Sverige går från "inget identifierat hot" till "mycket högt hot."

Den 17 augusti i år höjde Sverige sin terrorhotnivå från en trea ("förhöjt hot") till en fyra ("högt hot") på den femgradiga skalan, meddelade SÄPO-chefen Charlotte von Essen på en presskon-

ferens. Sedan 2010 har den legat på en trea, förutom en period mellan den 18 november 2015 och den 2 mars 2016, då den var uppe på en fyra.

I Danmark har terrorhotnivån legat på "allvarlig", motsvarande en fyra sedan 2010. Den senaste tidens koranbränningar i Danmark har dock medfört en betydande negativ uppmärksamhet från militanta islamister, något som gör att Center for terroranalyse bedömer att terrorhotet har "intensifierats inom den nivån", skriver PET till TV2.

Terrorhotnivån är primärt till för andra myndigheter, så att de kan intensifiera sitt arbete, och inte till medborgarna, även om de i Sverige uppmanas att vara vaksamma.

De största hoten som både CTA och NCT ser i dag är från militanta islamister. CTA konstaterar att det i islamistisk propaganda regelbundet uppmanas till terrorattentat i Danmark, och att det förra året avgjordes åtta domstolsmål angående islamistisk terrorism. CTA bedömer det högerextrema hotet som "generellt", medan NCT nämner att det ökat.

Både NCT och CTA nämner i år "hybridiseringen" av hoten, där traditionella ideologiska och religiösa narrativ införlivas med konspirationsteorier och narrativ från anti-etablissemang till en egen cocktail för våldsbenägna individer.

TERRORNIVÅN ANGES PÅ FEMGRADIG SKALA

Danmarks femgradiga skala går från "minimal" till "mycket allvarlig":

- 1) Minimal:** Det finns inga hotindikationer. Antingen avsikt, kapacitet eller bägge är inte kända.
- 2) Begränsad:** Det finns ett potentiellt hot, med begränsad kapacitet och avsikt.
- 3) Generell:** Det finns kapacitet och/eller avsikt samt möjlig planering.
- 4) Allvarlig:** Det finns ett erkänt hot. Det finns kapacitet, avsikt och planering.
- 5) Mycket allvarlig:** Det finns ett specifikt hot. Det finns kapacitet, avsikt, planering och möjligt genomförande.

I Sverige går skalan från "inget identifierat hot" till "mycket högt hot":

- 1) Inget hot.** Inget hot har identifierats.
- 2) Lågt hot.** Sannolikheten att aktörer har avsikt och förmåga att genomföra attentat är låg.
- 3) Förhöjt hot.** Sannolikheten att aktörer har avsikt och förmåga att genomföra attentat är förhöjd.
- 4) Högt hot.** Sannolikheten att aktörer har avsikt och förmåga att genomföra attentat är hög. Hotnivå fyra kräver att det ska finnas ett konkret hot mot Sverige.
- 5) Mycket högt hot.** Sannolikheten att aktörer har avsikt och förmåga att genomföra attentat är mycket hög. Det krävs att ett konkret hot ska vara nära förestående eller överhängande.

FOTO: NEWS ØRESUND



Fotnot: rödmarkering visar nuvarande grad.
Källa: Center for terroranalyse och Nationellt centrum för terrorhotbedömning

REGERINGEN VILL HA MÖJLIGHET TILL PERMANENT ID-KONTROLLAG

I Tidöavtalet, som är den svenska regeringens överenskommelse med stödpartiet Sverigedemokraterna, står det att Sveriges gränskontroller ska stärkas. Detta för att ”bekämpa irreguljär migration” och ”gränsöverskridande brottslighet”.

I samband med migrationskrisen infördes tillfälliga id-kontroller under perioden januari 2016 till maj 2017 för resande till Sverige från Danmark och Tyskland. Det möjliggjordes av en lag som infördes 2015 och gällde fram till december 2018, som gav transportörer av buss, tåg och färja ansvar att kontrollera id-handlingar på resande till Sverige, därav namnet ”transportörsansvaret”.

Regeringen vill nu göra den möjligheten permanent med en ny lag, och skickade i juli ut ett lagförslag på remiss fram till 15 oktober. Lagen föreslås börja gälla den 1 mars 2024. I lagförslaget

vill regeringen få möjlighet att i upp till sex månader i taget tillfälligt kunna förbjuda buss-, tåg- eller passagerarfartyg från att transportera personer som saknar giltiga identitetshandlingar till Sverige. Den vill också kunna ta ut en sanktionsavgift på minst 30 000 och högst 250 000 kronor för de transportörer som inte kontrollerar id-handlingar.

I förslaget framgår att id-kontroller bland annat kan leda till restidsförlängningar och påverkan på biljettpriset om transportörernas kostnader ökar.

Regeringen ska meddela riksdagen om och när föreskrifterna börjar gälla, och de ska bara få användas om det uppkommit ”allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.” Efter sex månader måste regeringen på nytt gå till riksdagen och informera den om hur förutsättningarna ser ut och vilken effekt förbudet har haft.

LÄNGRE RESTID OCH MÅNGA FÖRSENINGAR UNDER ID-KONTROLLERNA 2016-2017

Id-kontrollerna, eller det så kallade transportörsansvaret, infördes som en tillfällig lag den 21 december 2015 och gällde till den 21 december 2018. Lagen tillämpades dock bara mellan den 4 januari 2016 till den 3 maj 2017. Id-kontrollerna innebar att transportörerna av buss, tåg eller färja fick ansvar att kontrollera att passagerarna hade giltiga identitetshandlingar.

Analysen som Øresundsinstitutet gjorde 2016 om id-kontrollernas effekter visade att arbetsmarknaden över Øresund minskade med 322 000 arbetstillfällen, räknat på en timme som längsta acceptabla

restid med kollektivtrafik. Det året sjönk antalet tågpendlare, som fick sina resor försenade mellan 10 till 50 minuter, med nio procent, den största nedgången någonsin.

Under samma år ökade fordonstrafiken med fem procent, eftersom Øresundsbro Konsortiet som äger Øresundbron inte räknades som transportör, utan som infrastrukturägare.

Region Skåne beräknade 2017 att id-kontrollerna direkt och indirekt genom färre pendlare och intäktsbortfall kostade regionen runt 168 miljoner kronor, pengar de krävde i skadestånd av staten.

ÅTTA ÅR MED GRÄNSKONTROLLER: FYRA OLIKA ANLEDNINGAR

Sedan november 2015 har Sverige och Danmark av fyra olika anledningar infört gränskontroller, id-kontroller och delvisa gränstängningar:

- att kontrollera asylmottagandet
- att förhindra terrorism och stärka rikets säkerhet
- att motverka gränsöverskridande kriminalitet
- att förhindra smittspridning under coronapandemin

Händelseförlopp från 2015 fram till idag

Den 12 november 2015 införde Sverige en tillfällig inre gränskontroll för trafiken från Danmark och Tyskland. Anledningen var det **ökade antalet asylsökare** under migrationskrisen, som satte speciellt Migrationsverket under press. Den skulle gälla i tio dagar. Den har sedermera förlängts varje halvår fram till nu, men orsaken till det har förändrats. Från 2018 var anledningen **”allvarligt hot mot allmän ordning och inre säkerhet”**. I augusti 2023 förstärktes kontrollen som en följd av att hotbilden mot

EFTER DANSK OMORGANISATION: SÅ SER POLISSAMARBETET UT

Den danska polisen har gått igenom en omorganisation och sedan 2022 samlar den nya **National enhed for særlig kriminalitet (NSK)** en rad uppgifter från andra enheter inom polisen och Åklagarmyndigheten. **NSK har runt 1 100 medarbetare och har bland annat tagit över uppgifter som tidigare fanns hos Statsadvokaten for særlig økonomisk og international kriminalitet, samt de två regionala utredningsgrupperna Grænsecenter Øresund och den Landsdækkende center for it-relateret økonomisk kriminalitet.**

Danskt initiativ efter svenska sprängningar

Grænsecenter Øresund startade på danskt initiativ 2020 i Kastrup utanför Köpenhamn. Initiativet kom till efter ett antal sprängdåd i Köpenhamn året innan, bland annat vid den danska Skattestyrelsen och ett efterföljande dubbelmord i Herlev begångna av svenska gängkriminella.

Det gemensamma centret var först och främst ett danskt underrättelse- och analyscenter med svenskt deltagande. På centret arbetade både polis och civila utredare från båda länderna, och senare även tull och svensk kustbevakning. Exakt hur många som arbetade på Grænsecenter Øresund är oklart, men den danska regeringen räknade med 25 danska helårstjänster, enligt Politiken.

Syftet var att utveckla polisernas underrättelsearbete kring den gränsöverskridande kriminaliteten. Särskilt fokus låg på sprängämnen, vapen, pengasmuggling och kringresande ligor som begår stöld och inbrott. Respektive poliser arbetade under den egna nationens lagar och hade till exempel inte tillgång till varandras system, men kunde snabbare



FOTO: NEWS ØRESUND

delade med sig av öppen information.

Efter omorganisationen finns det ingen svensk personal finns på plats i Danmark längre, men samarbetet fortsätter däremot exempelvis via Interpol och Europol.

Inga planer på svensk-dansk polisstation

I ett folketingsvar på en fråga om hur det fortsatta samarbetet för dansk och svensk polis ser ut, svarade den danske justitieministern Peter Hummelgaard (S) i mars i år att det operativa arbetet mellan dansk och svensk polis fungerade bra och att NSK ”löpande är uppdaterade på situationen med den svenska gängkriminaliteten.”

Som ett exempel på samarbetet tog NSK upp mordet på en ledare i MC-klubben Satudarah, där svensk polis efter informationsutbyte med den danska polisen kunde förhindra flera danska gängmedlemmar att komma in i Sverige.

Det finns däremot inga planer på något liknande gränscenter som den gemensamma norsk-svenska polisstation som ska byggas i området mellan Eda kommun i Värmland och Magnormoen, där både svensk och norsk polis ska arbeta.

Sverige ökat på grund av koranbränningarna. Nästa datum för förlängning är den 11 november 2023.

I november 2019 införde Danmark gränskontroll mot Sverige för att förhindra **gränsöverskridande kriminalitet**. De slutade gälla 12 maj 2023 och återinfördes igen, som en följd av koranbränningarna och hoten som följt dem, mellan den 3 augusti och 22 augusti slopades kontrollen igen.

Den 14 mars 2020 stängde Danmark delvis sina gränser mot Sverige, medan Sverige delvis stängde sina gränser mot Danmark i december samma år

för att **förhindra smittspridning under coronapandemin**. Gränserna öppnades stegvis under sommarmånaderna 2020-21, men stängdes igen när smittspridningen tog fart på hösten. De svenska gränserna öppnades igen den 9 februari 2022 och de danska gränserna den 1 mars 2022.

Förutom gränskontroll genomfördes även **id-kontroller** av resenärer mot Sverige under en period 2016-2017, läs mer ovan. Ett nytt lagförslag är just nu ute på remiss som skulle ge regeringen möjlighet att återinföra id-kontroller från den 1 mars 2024.

Splittrad ekonomisk utveckling i Öresund: fortsatt positiv tillväxt i Danmark medan Sveriges ekonomi krymper



FOTO: NEWS ØRESUND

Svensk ekonomi krymper just nu medan den danska växer måttligt. Den danska inflationen har minskat snabbt under året till 0,9 procent i september samtidigt som svensk inflation fortsätter att ligga förhållandevis högt, på 7,5 procent i augusti. De ekonomiska skillnaderna mellan länderna förklaras bland annat av den starka läkemedelsindustrin i Danmark, den historiskt svaga svenska kronan och en större andel bolån med rörliga ränta i Sverige, vilket gör att räntehöjningarna från svenska Riksbanken slår igenom snabbare än i övriga Europa.

Den ekonomiska utvecklingen är just nu delad i Öresundsregionen. I Sverige har tillväxten bromsats in kraftigt samtidigt som hushållens konsumtion har minskat påtagligt. Det råder därför bred enighet bland prognosmakarna om att svensk ekonomi kommer att krympa i år med mellan 0,5-1 procent. På den danska sidan Öresund går däremot ekonomin fortsatt bättre än väntat och flera prognosinstitut har under våren skruvat upp sina tillväxtprognoser för Danmark i år.

Arbetsmarknaden på båda sidor sundet har visat sig oväntat motståndskraftig mot den vikande konjunkturen, med både stigande inflation, högre räntor och fallande reallöner. I Danmark fortsätter sysselsättningen att öka och närmar sig nu tre miljoner sysselsatta. På svensk arbetsmarknad har sysselsättningsgraden nått de högsta nivåerna på 30 år även om en viss försvagning på arbetsmarknaden nu har börjat att synas under den senaste månaden.

Dansk ekonomisk tillväxt drivs just nu främst av läkemedelsindustrin

Samtidigt som den svenska tillväxten, BNP, föll med 0,8 procent, ökade Danmarks BNP med 0,3 procent under det andra kvartalet i år jämfört med föregående kvartal, enligt siffror från Danmarks Statistik. Den viktigaste förklaringen bakom Danmarks fortsatta uppgång är framgångarna inom läkemedelsindustrin, något som syns tydligt i statistiken över branschens

bidrag till BNP-tillväxten från första halvåret 2022 till första halvåret 2023. Då steg hela danska BNP med 1,7 procent. Men utan läkemedelsindustrins bidrag skulle BNP ha minskat med 0,3 procent under perioden, visar tal från Danmarks Statistik.

Högre inflation och svag krona missgynnar Sverige

Sverige ligger även efter Danmark när det gäller inflationsutvecklingen. Medan inflationen i Danmark närmast sig två procent under sensommaren, ligger den svenska kvar på en fortsatt relativt hög nivå, vilket slår hårt mot både hushåll och företag. Sverige missgynnas även av den allt svagare svenska kronan. Det gör det dyrare för företag att importera varor och tjänster från utlandet, något som kan driva upp de inhemska priserna ännu mer.

Räntehöjningar slår igenom snabbare i Sverige

Sverige är också räntekänsligare än Danmark, vilket betyder att Riksbankens räntehöjningar slår igenom både snabbare och kraftigare än i många andra länder. Anledningen är att en majoritet av de svenska hushållen har bolån med rörlig ränta. I Danmark är det vanligare att man binder sina bostadslån (realkreditlån som finansieras av obligationer) på upp till 30 år. Det gör att danska hushåll är mer skyddade från stigande räntor.

SVENSK INFLATION FORTSATT HÖG – LÄGSTA NIVÅN I DANMARK SEDAN FEBRUARI 2021

Trots att svensk inflation sjönk mer än väntat i augusti, är inflationen fortsatt mycket lägre i Danmark. Inte sedan februari 2021 har inflations-takten i Danmark varit så låg som nu. Sedan oktober i fjol, då inflationen i Danmark toppade på 10,1 procent, har inflations-takten successivt minskat till 0,9 procent i årstakt i september. Samtidigt sjönk inflationen i Sverige från 9,3 till 7,5 procent i augusti. Men att inflationen blir lägre innebär inte att priserna faller. Det innebär endast att priserna inte ökar i samma snabba takt.

Vad är inflation och BNP?

Inflationen visar den allmänna prisutvecklingen i samhället vanligtvis utifrån ett konsumentprisindex, KPI. Hur KPI förändras från år till år brukar kallas för inflations-takten. Den visar hur många procent som konsumentpriserna i genomsnitt har ökat jämfört med samma månad föregående år.

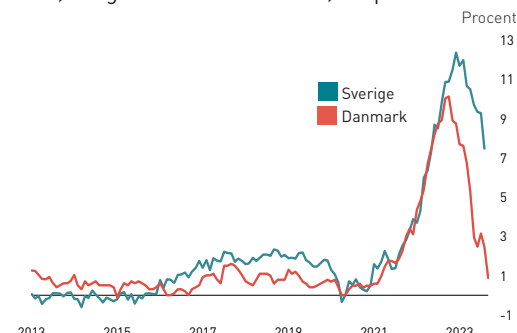
Bruttonationalprodukten, BNP, beskriver storleken på ett lands ekonomi genom att mäta värdet av alla varor och tjänster som produceras. När värdet på BNP ökar, växer landets ekonomi.

7,5

Svensk inflation (%), KPI, i augusti*

0,9

Dansk inflation (%), KPI, i september



Källa: Danmarks Statistik & SCB

* Svenska septembersiffran var inte tillgänglig vid publicering. Den släpps 13 oktober.

-0,8

Svensk BNP (%) andra kvartalet 2023

+0,3

Dansk BNP (%) andra kvartalet 2023

Källa: Danmarks Statistik & SCB

NYTT BOTTENREKORD FÖR DEN SVENSKA KRONAN I ÅR — 160 KRONOR FÖR 100 DANSKA

I slutet av augusti i år nåddes ett nytt historiskt bottenrekord för den svenska kronan gentemot den danska. Då kostade det drygt 160 svenska kronor att växla till sig 100 danska. Omvänt kostade det då enbart drygt 62 danska kronor för att växla till sig 100 svenska kronor.

160

svenska kronor för 100 danska kronor (senast 18/9)

62

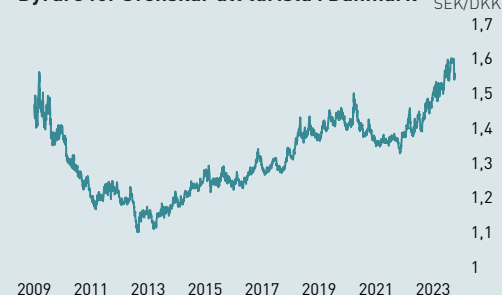
danska kronor för 100 svenska kronor (senast 18/9)

Källa: Øresundsinsittutet & Macrobond (Riksbanken)

Inte sedan 2009 har den svenska kronan varit så svag som den är nu. Den svenska kronan har under 2022 och 2023 gradvist försvagats mot den danska och har sedan bottennoteringen i slutet av augusti stärkts något under slutet av september till omkring 1,55 SEK/DKK.

Försvagningen av den svenska kronan beror på att Sverige har en flytande växelkurs, medan den danska kronan är knuten till euron. När euron stärks gentemot den svenska kronan, stärks därmed också den danska kronan.

Dyrare för svenskar att turista i Danmark



Källa: Øresundsinsittutet & Macrobond (Riksbanken).

Data hämtad den 11 oktober.

SVAG SVENSK KRONA HAR LETT TILL ÖKAD DANSK TURISM I SKÅNE

Den historiskt stora valutaskillnaden mellan länderna påverkar både samarbeten och rörelsemönster över sundet. Den svagare svenska kronan har gjort det mer lönsamt att söka jobb och arbeta på den danska sidan under det senaste året, när den danska lönen växlas till betydligt fler svenska kronor. Det råder också fortsatt stor arbetskraftsbrist inom flera yrken på den danska arbetsmarknaden, vilket skapar potential för att pendlingen från Sverige till Danmark kan öka framöver.

Valutakursen har också gett effekter på den danska turismen i Skåne och Sverige. Under januari-juli registrerades över 252 000 danska gästnätter i Skåne, vilket var en ökning med 57 procent jämfört med samma period förra året, enligt siffror från Tillväxtverket. Månad efter månad har dansk fritidstrafik över Øresundsbron varit på rekordhög nivåer. Under det första halvåret 2023 steg danskarnas fritidsresande med 20 procent jämfört med den senaste toppnoteringen 2019, säger Linus Eriksson, vd på Øresundsbron.

– Sveriges svaga kronkurs bidrar sannolikt till den starka danska fritidstrafiken, men upplevelser i närområdet ligger också i tiden. Med stigande räntor och priser är det många som ser värdet i ett att uppleva grannlandet i större utsträckning i stället, säger han.

Samtidigt har valutakursen gjort det dyrare för svenskar att turista i Danmark och även det syns i statistiken. I år har antalet svenska gästnätter i östra Danmark minskat med sju procent under januari-juli i år jämfört med samma period 2022, enligt siffror från Danmarks Statistik.

Danmark är Sveriges fjärde största exportland

Place-ring	Land
1	Norge
2	Tyskland
3	USA
4	Danmark
5	Finland

Källa: SCB

Sverige är Danmarks tredje största exportland

Place-ring	Land
1	USA
2	Tyskland
3	Sverige
4	Storbritannien
5	Nederländerna

Källa: Danmarks Statistik

Turism: Fler danskar i Skåne — färre svenskar i Östdanmark

+57% **-7%**

252 135 danska gästnätter i Skåne under januari-juli i år. Det är 57 procent fler jämfört med samma period 2022.

Källa: Tillväxtverket & Danmarks Statistik



FOTO: NEWS ØRESUND

540 589 svenska gästnätter i Östdanmark under januari-juli i år. Det är sju procent färre jämfört med samma period 2022.

SKILLNADER PÅ ARBETSMARKNADEN: LÅG DANSK ARBETSLÖSHET — HÖG SVENSK SYSSELSÄTTNING

Den danska arbetsmarknaden har under lång tid utmärkt sig med en väsentligt lägre arbetslöshet jämfört med den svenska. I september låg den svenska på 6,4 procent medan den danska var 2,8 procent i augusti, enligt siffror från Danmarks Statistik och Arbetsförmedlingen. Arbetslösheten visar andelen arbetslösa av befolkningen som befinner sig i arbetskraften. Exempel på personer som inte är i arbetskraften är studerande, pensionärer och långtidssjuka.

Sverige har EU:s fjärde högsta sysselsättningsgrad

Trots en högre arbetslöshet, har Sverige samtidigt en högre sysselsättningsgrad än Danmark. Sysselsättningsgraden visar andelen sysselsatta av befolkningen som är i arbetsför ålder, oftast 16–64 år. I Sverige var sysselsättningsgraden 83,2 procent under andra kvartalet i år, vilket då var den fjärde högsta nivån i EU, enligt statistik från Eurostat. Danmarks sysselsättningsgrad på 79,9 procent ligger på plats elva. EU-genomsnittet låg på 75,5 procent.

Högre sysselsättningsgrad bland unga i Danmark

Sveriges högre sysselsättningsgrad innebär alltså att Danmark har en något större andel av befolkningen i åldern 20–64 år som inte arbetar. Hur Danmark samtidigt kan ha en lägre arbetslöshet än Sverige har flera faktorer. Danmark har bland annat en något större andel av befolkningen i arbetsför ålder som befinner sig utanför arbetskraften, det vill säga det är en mindre andel som aktivt söker jobb

ARBETSLÖSHET

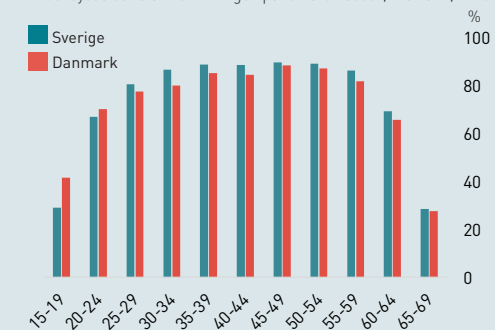
2,9 procent i Danmark, augusti
6,4 procent i Sverige, september

Källa: Danmarks Statistik och Arbetsförmedlingen.

och räknas som arbetslösa i statistiken. Ländernas olika system för yrkesutbildningar på gymnasial nivå påverkar till viss del också arbetslöshetsstatistiken. I Sverige räknas unga på gymnasiala yrkesprogram som studerande och kan därmed klassas som arbetslösa om de väljer att söka ett helgjobb. I det danska lärlings-systemet för yrkesutbildningar räknas elever däremot som sysselsatta i statistiken.

Högre sysselsättning bland danskar i åldern 15-24 år

Andel sysselsatta av befolkningen på femårsklasser, kvartal 2, 2023



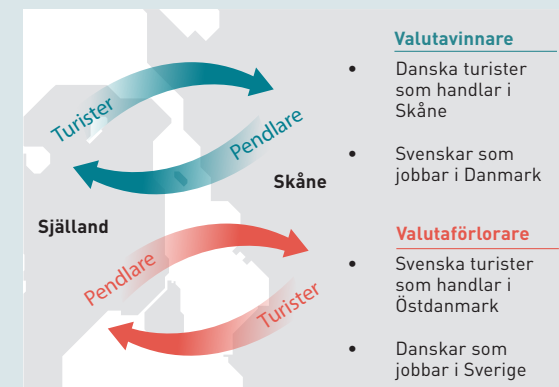
Källa: Eurostat

SVAG SVENSK KRONA: Positivt för danska turister och öresundspendlare på svensk sida – negativt för dansk export, danska Öresundspendlare och svenska turister

Den historiskt svaga svenska kronan skapar både valutavinnare och valutaförlorare i Öresundsregionen. En starkare dansk krona gynnar alla de omkring 16 500 gränspendlare som bor på den svenska sidan och arbetar i Östdanmark med lön i danska kronor. Omvänt missgynnas gränspendlare som jobbar i Sverige med svensk lön, men som bor i Danmark. Däremot innebär en svagare svensk krona att det nu har blivit ännu billigare för danska besökare att konsumera och turista i Sverige, vilket ger ett visst uppsving för många skånska

butiker, hotell och restauranger. Under juni-juli i år ökade antalet utländska gästnätter i Skåne med över 20 procent jämfört med samma månader i fjol. Särskilt stor var ökningen i antalet danska gästnätter i Skåne, som under samma period ökade med 55 procent, enligt statistik från Tillväxtverket. Det har samtidigt blivit dyrare för svenskar att turista i Danmark, vilket även det syns i statistiken. Under januari-juli var antalet svenska gästnätter i Östdanmark sju procent färre än under samma period i fjol och enbart sommarturismen

(juni-juli) minskade med nio procent. Kronförsvagningen har också gjort det allt dyrare för svenska verksamheter att importera från Danmark. På så sätt påverkar den svaga svenska kronan även dansk exportverksamhet negativt. Sverige är den tredje största exportmarknaden för danska företag efter USA och Tyskland. I juli exporterade danska företag varor och tjänster till Sverige för nästan 12,3 miljarder danska kronor, visar siffror från Danmarks Statistik. Totalt är omkring 71 000 arbetsplatser i Danmark knutna till exporten till Sverige, enligt siffror från Dansk Erhverv.



Det dansk-svenska skatteavtalet omförhandlas – nytt avtal är nära, enligt minister



Enligt Sveriges Nordenminister Jessika Roswall (M) är ett nytt skatteavtal nära.

Det danska skatteministeriet och det svenska finansdepartementet för just nu samtal om uppdateringar av det dansk-svenska skatteavtalet, Öresundsavtalet. Fyra förslag som lyftes av Greater Copenhagen under våren 2022 är med i förhandlingarna – de handlar bland annat om att underlätta för gränspendlare som delvis arbetar hemifrån. Öresundsavtalet har inte uppdaterats sedan det slöts 2003, men nu kan ett resultat vara nära.

Att förhandlingarna om Öresundsavtalet pågår bekräftas av såväl Danmarks och Sveriges Nordenministrar som av ländernas finans- och skatteministrar. Tjänstemän från det danska skatteministeriet och det svenska finansdepartementet möts och diskuterar uppdateringar av avtalet.

Då förhandlingarna startade under våren 2022 uppgav Sveriges dåvarande Nordenminister Anna Hallberg (S) för News Øresund att Greater Copenhagens fyra förslag för att uppdatera avtalet ingick i diskussionerna.

Förslagen är i korthet (läs mer på sidan 23):

- Öresundspendlare som delvis arbetar hemifrån ska beräkna i vilket land de är skattskyldiga utifrån hela skatteåret i stället för löpande tremånadersperioder.

- Danska arbetsgivare med anställda som arbetar hemifrån Sverige ska få betala in förskottsskatt till Danmark i stället för till Sverige för att slippa att hantera två länders administrativa system.

- Danmark och Sverige ska ömsesidigt erkänna pensionsavgifterna i det andra landet, så att dubbelbeskattning undviks för Öresundspendlare som betalar skatt i båda länderna.

- Privat och offentligt anställda Öresundspendlare ska omfattas av samma regler, vilket underlättar för offentligt anställda att kunna arbeta hemifrån. Samtidigt innebär förslaget att mer skattepengar skickas från Danmark till Sverige, då skatten som betalas av offentligt anställda idag inte skickas tillbaka till bosättningslandet så som den görs för privatanställda.

Att Sverige vill att en större andel av Öresundspendlarnas skattepengar ska skickas tillbaka till

bosättningslandet är en av de omtvistade frågorna, åtminstone enligt vad Danmarks förra Nordenminister Flemming Møller Mortensen (S) sade till News Øresund under våren 2022. Även Danmarks skatteminister Jeppe Bruus (S) bekräftade i våras vid ett frukostmöte på Sveriges ambassad i Köpenhamn att ekonomin mellan länderna utgör ett perspektiv i de pågående skatteförhandlingarna.

På grund av regeringsskiftena i både Danmark och Sverige under hösten i fjol låg förhandlingarna på is under en period, men pågår alltså nu igen. Aktörer i regionen trycker på för att få ett uppdaterat Öresundsavtal, bland annat genom Greater Copenhagen Task Force där frågan är prioriterad (läs mer på sidan 25), och även Nordenministrarna ser positivt på arbetet. Danmarks Nordenminister Louise Schack Elholm (V) framhåller att ett moderniserat avtal betyder mycket för många människor, och får medhåll av sin svenska kollega Jessika Roswall (M).

– För mig är Öresundsavtalet prioriterat, och vi har goda förutsättningar att komma någonstans. Det finns en förståelse för att det är en modernare arbetsmarknad som vi har idag. Just nu förs en diskussion mellan Sverige och Danmark om det svensk-danska skatteavtalet och vi är nära ett nytt avtal, säger Jessika Roswall.

Även Greater Copenhagens vd Tue David Bak, som deltar i Greater Copenhagen Task Force, tror att förhandlingarna kan avslutas redan före årsskiftet.

– Vi hoppas på att det sista steget ska tas under hösten, och jag skulle bli förvånad om vi inte får ett resultat, säger han.

FYRA FÖRSLAG FÖR ATT UPDATERA ÖRESUNDSAVTALET LIGGER PÅ FÖRHANDLINGSBORDET

Greater Copenhagen lade i samband med att förhandlingarna om Öresundsavtalet upptogs under våren 2022 fram fyra förslag på hur avtalet borde uppdateras:

- Beräkningen av i vilket land en Öresundspendlare är skattskyldig bör ändras, så att den utgår från hela skatteåret i stället för löpande tremånadersperioder. Den nuvarande tremånadersregeln skapar svårigheter för de Öresundspendlare som delvis jobbar hemifrån, som kan bedöma om de har uppfyllt kravet om att jobba minst 50 procent av arbetstiden i arbetsgivarlandet först när de tre månaderna har gått.

- Danska arbetsgivare bör få rätt att betala och redovisa förskottsskatt i Danmark även för anställda som bor i Sverige och delvis arbetar hemifrån. Skatten kan överföras till rätt land i efterhand. Detta för att undvika den administration som det innebär för danska arbetsgivare att redovisa utifrån skattelagstiftningen i två olika länder, med olika skatteregler.

- Danmark och Sverige bör ömsesidigt erkänna pensionsavgifterna i det andra landet, oavsett om det är bosättningsland eller arbetsgivarland. För

att undvika dubbelbeskattning bör också pensionsutbetalningarna beskattas först efter att det andra landet har gjort avdrag för dem. Att bli dubbelbeskattad för pensionsavgifterna kan drabba de pendlare som beskattas i båda länderna.

- Privat och offentligt anställda som pendlar över Öresund bör omfattas av samma regler. Öresundsavtalets regler för i vilket land som en person är skattskyldig gäller i dag privatanställda, medan offentligt anställda till exempel har svårare att arbeta hemifrån. Varje enskild arbetsdag ska nämligen beskattas i det land där den anställda befinner sig fysiskt under dagen och det leder till mycket administration för både arbetsgivare och anställda. Detta förslag medför också att bosättningslandet ska kompenseras för den skatt som offentligt anställda betalar i arbetslandet – i dag gäller det bara för privatanställda (som tjänar över 150 000 danska kronor om året). Det skulle konkret innebära att Danmark skickade mer pengar till Sverige.

Sveriges dåvarande Nordenminister Anna Hallberg (S) bekräftade under våren i fjol att de fyra förslagen diskuterades i förhandlingarna kring skatteavtalet.

ÖRESUNDSAVTALET I KORTA DRAG

Skatteavtalet mellan Danmark och Sverige tecknades 2003. Det är ett tilläggsavtal till det nordiska skatteavtalet, vars huvudprincip är att gränspendlarnas inkomst beskattas i arbetslandet.

Innehållet i det dansk-svenska Öresundsavtalet är:

1) En kompensationsordning vars syfte är att kompensera gränspendlarnas bosättningsland för de sociala kostnader som respektive land har för exempelvis vård, barnomsorg och skola. Enligt skatteavtalet ingår privatanställda gränspendlare med bruttolöner över 150 000 danska kronor i kompensationsordningen. Kompensationsbeloppet baseras på den genomsnittliga kommunskatten.

2) Skatteavdrag för resor över Öresundsbron (broavdraget) och för pensionsinbetalningar.

3) En regel om att arbetslandet fortfarande har beskattningsrätten om medarbetaren arbetar hemifrån, är på tjänsteresor eller om det är annat arbete av tillfällig natur när arbetet i arbetslandet uppgår till mer än 50 procent av arbetstiden inom varje löpande tremånadersperiod.

4) Personer boende i Danmark, som tidigare omfattades av gränsgångarregeln från före år 1997 (inkomster beskattades i boendelandet och de sociala avgifterna i arbetslandet), beskattas i Sverige. (Personer boende i Sverige, som tidigare omfattades av gränsgångarregeln kunde däremot välja vilken regel de ville fortsätta att följa.)

Enligt skatteavtalet skulle kompensationsordningen utvärderas först efter två år, därefter vart femte år.

SKATTEREGLERNA I NORDEN BEHÖVER FÖRENKLAS, ENLIGT NY ANALYS SOM TAGITS FRAM FÖR NORDISKA MINISTERRÅDET

Skattereglerna för både medborgare och företag som arbetar över gränsen i Norden kan vara oförutsägbara, och arbetsgivare riskerar stor och onödig administration när de anställer gränspendlare. Det visar en analys som gjorts på uppdrag av Nordiska ministerrådet. Rapporten föreslår därför bland annat att hemarbete i bosättningslandet skattemässigt ska likställas med arbete i landet där arbetsgivaren finns och att nordiska pensionsavgifter ska erkännas som avdragsgilla även i övriga nordiska länder.

Reglerna för hemarbete, att arbetsgivare måste registrera sig i flera länder samt beskattningen av löner och pensioner för gränspendlare är fyra problemområden som hämmar den nordiska arbetsmarknaden, konstateras i rapporten "Arbejde på tvärs i Norden – forslag til forenkling af de nordiske skatteregler med fokus på øget mobilitet", som gjorts av av konsultföretagen KPMG och Resonans Nordic. Den undersöker inte specifikt det dansk-svenska Öresundsavtalet, utan skattereglerna i hela Norden. Fyra förslag ges på förändringar av de nordiska skattereglerna:

- De nordiska länderna bör införa gemensamma regler för när en arbetsplats i bosättningslandet, inklusive hemmet, ska räknas som ett så kallat fast driftsställe.
- All förskottsskatt ska redovisas och krävas in i arbetsgivarens land, så att arbetsgivaren inte behöver administrera flera länders lagstiftning för samma löneinkomst.
- Alla gränspendlare ska betala skatt i arbetslan-

det, och att arbeta hemifrån ska räknas som arbete i landet där arbetsgivaren finns. Detta bygger på att punkt ett genomförs.

- De nordiska länderna bör erkänna pensionsavgifter till pensioner som inrättats i andra nordiska länder som avdragsgilla och den löpande avkastningen ska bara beskattas enligt lagstiftningen i det land där pensionsplanen upprättades.

Skatterapporten har tagits fram av Nordiska ministerrådet som ett led i arbetet med att göra Norden till världens mest hållbara och integrerade region till år 2030.

– Nu när allt fler företag öppnar för mer hemarbete hänger dagens nordiska skatteavtal inte med i utvecklingen. Jag hoppas att den här analysen ska öppna för en dialog där slutresultatet blir mer förenkling och mindre byråkrati. Mobiliteten bör vara i fokus, något som också understödjer arbetet med att nå målen i Vision 2030, säger Nordiska ministerrådets generalsekreterare Karen Ellemann i ett pressmeddelande.

ÖRESUNDSAVTALET – ETT TILLÄGGSAVTAL TILL DET NORDISKA SKATTEAVTALET

De nordiska länderna slöt 1996 ett skatteavtal som bygger på den internationella organisationen OECD:s modellavtal. Detta modellavtal används över hela världen för att undvika internationell dubbelbeskattning, alltså att samma inkomst beskattas två gånger.

Det nordiska skatteavtalet säger att den som bor i ett nordiskt land, men har anställning i ett annat nordiskt land, i regel ska betala skatt i arbetslandet. Men för att kommunerna längs gränserna mellan Sverige, Norge och Finland inte ska förlora skatteintäkterna från de invånare som arbetar i grannlandet innehåller det nordiska skatteavtalet specialregler för så kallade gränsgångare: personer som bor i en kommun med

landgräns mot ett annat nordiskt land och arbetar i en gränskommun i grannlandet. För dessa personer gäller att skatten betalas i bosättningslandet. Därmed läggs ett administrativt ansvar på den enskilda individen att betala in sin skatt. Gränsgångarbestämmelser finns mellan Sverige, Norge och Finland, men gäller inte mellan Sverige och Danmark.

2003 slöt Sverige och Danmark ett tilläggsavtal till det nordiska skatteavtalet, Öresundsavtalet. Det innehåller bland annat en klausul om skatteutjämning mellan Sverige och Danmark. Syftet är, precis som för gränsgångarregeln, att inte urholka ekonomin i kommuner där många arbetar och betalar skatt i ett annat land.



I våras möttes bland andra Köpenhamns överborgmästare Sophie Hæstorp Andersen (S), Danmarks Nordenminister Louise Schack Elholm (V), kommunstyrelsens ordförande i Malmö Katrin Stjernfeldt Jammeh (S), regionstyrelsens ordförande i Region Skåne samt Greater Copenhagens ordförande Carl-Johan Sonesson (M) och Sveriges Nordenminister Jessika Roswall vid ett möte med Greater Copenhagen Task Force.

NYA MINISTRAR FORTSÄTTER ARBETET I GREATER COPENHAGEN TASK FORCE – FJÄRDE MÖTET HÖLLS 10 OKTOBER

Den 10 oktober hölls det fjärde halvårsvisa mötet för Greater Copenhagen Task Force, med mobilitet som preliminärt tema. Både Louise Schack Elholm (Venstre) och Jessika Roswall (M), Danmarks respektive Sveriges Nordenministrar, ser positivt på samarbetsformatet, som samlar nationella, regionala och lokala perspektiv i samtal mellan samarbetsministrarna, ledningen för Greater Copenhagen, näringslivsorganisationer, Öresundsbron och ländernas ambassadörer.

Greater Copenhagen Task Force hölls för första gången i september 2021, med Sveriges och Danmarks dåvarande nordiska samarbetsministrar Anna Hallgren (S) respektive Flemming Møller Mortensen (S). Konceptet handlar om att föra konstruktiva samtal där aktörer från regionen möter ministrarna, och har möjlighet att lyfta problemområden och förslag på hur det dansk-svenska samarbetet kan förbättras.

– Det kan vara långt från regeringskontor till den regionala verkligheten. Man har hjärtat på rätt ställe, men ibland saknar man kunskap om vad som sker i regionen och vad som kan vara de rätta lösningarna. Då kan näringslivets representanter vara viktiga för att lyfta det, säger Greater Copenhagens vd Tue David Bak.

Transitdeklaration ett resultat av samtalen

När initiativet till Greater Copenhagen Task Force togs efter pandemin var såväl Nordenministrarna som Greater Copenhagen angelägna om att få i gång

samarbetet igen och de olika parterna bidrog till det första mötet som leddes av Anna Hallgren och Flemming Møller Mortensen. Danmarks ambassadör i Sverige och Sveriges ambassadör i Danmark har sedan starten stött satsningen, som efterhand fått en tydlig rutin och struktur.

– Det är oerhört angeläget och viktigt att vi faktiskt har den här plattformen, med ett strukturerat samarbete i formaliserad form. Det betyder mycket för att arbetet ska kunna drivas framåt. Att Nordenministrarna leder gruppen visar på vikten som respektive regering lägger vid Öresundsregionen och det är väldigt glädjande. Vad vi hör och förstår är arbetet mycket uppskattat av personer i Öresundsregionen, säger Sveriges ambassadör i Danmark, Charlotte Wrangberg.

Sedan Greater Copenhagen Task Force startade



DELTAGARE I TASK FORCE-MÖTEN

- Danmarks nordiska samarbetsminister
- Sveriges nordiska samarbetsminister
- Ledningen (vd, styrelseordförande och vice styrelseordförande) för Greater Copenhagen
- Dansk Industri
- Sydsvenska handelskammaren
- Øresundsbro Konsortiet
- Danmarks ambassadör i Sverige
- Sveriges ambassadör i Danmark

har Sverige och Danmark påbörjat en omförhandling av det dansk-svenska skatteavtalet (Öresundsavtalet). Dessutom har man kommit överens om en transitdeklaration, som innebär att resenärer till och från Bornholm, respektive till och från Köpenhamns flygplats i Kastrup ska undantas om Sverige eller Danmark i framtiden av någon anledning skulle stänga gränsen eller införa reserestriktioner.

Minister upplever raka och ärliga diskussioner

I höstas skiftade både Danmark och Sverige regeringar och sedan oktober respektive december är Jessica Roswall och Louise Schack Elholm Sveriges respektive Danmarks nordiska samarbetsministrar. De ser många fördelar med samarbetsformen och är inställda på att fortsätta mötas genom Task Force.

Jessika Roswall upplever att diskussionerna är raka och ärliga, och att det finns en gemensam syn

på att problemen bara kan lösas genom samarbete mellan det nationella, det regionala och det lokala – samt över gränsen.

– Task force har ju funnits ett tag och det finns en positiv uppfattning hos alla deltagare. Och även den här förståelsen för att alla måste vara med och dra om vi ska lyckas uppnå den potential som alla vet att Öresundsregionen har. Jag vill ju såklart vara en del av detta. Och vissa delar behöver ju tas upp på nationell nivå, säger hon.

Transportministern deltog på senaste mötet

Den 10 oktober 2023 arrangerades det senaste mötet med Greater Copenhagen Task Force, med temat mobilitet. Utöver de båda samarbetsministrarna deltog även Danmarks transportminister Thomas Danielsen (Venstre). En fråga som diskuterades var en fast förbindelse Helsingborg-Helsingör.

HUR SER DU PÅ ARBETET I GREATER COPENHAGEN TASK FORCE?

"Jag fick en väldigt bra uppfattning från alla i Köpenhamn, att det är inte så att regeringen i Sverige eller kommunen i Malmö kan lösa alla problem. Utan det är något som vi måste göra tillsammans. Och vad kan då jag bidra med? Och vad kan kommunpolitikerna i Malmö och Köpenhamn bidra med? Och vad kan företagen bidra med? Det var den här generella uppfattningen som jag tycker var min lösningsinsikt. Det är det jag vill jobba vidare med."

JESSIKA ROSWALL. Nordisk samarbetsminister för Sverige (Moderaterna), som tillträdde i oktober 2022.



FOTO: NEWS ØRESUND

"Jag tycker att det är mycket konstruktivt för att sätta fokus på de gränshinder som finns och de utmaningar vi har. Så det är viktigt att hålla fast vid och jag ser fram emot nästa möte."

LOUISE SCHACK ELHOLM. Nordisk samarbetsminister för Danmark (Venstre), som tillträdde i december 2022.

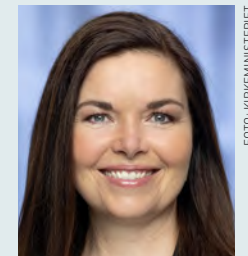


FOTO: KIRKEMINISTERIET



FOTO: NEWS ØRESUND

CHARLOTTE WRANGBERG.

Sveriges ambassadör i Danmark, som varit med och startat upp samarbetet i Greater Copenhagen Task Force.

"Det är oerhört angeläget och viktigt att vi faktiskt har den här plattformen, med ett strukturerat samarbete i formaliserad form. Det betyder mycket för att arbetet ska kunna drivas framåt. Att Nordenministrarna leder gruppen visar på vikten som respektive regering lägger vid Öresundsregionen och det är väldigt glädjande. Vad vi hör och förstår är arbetet mycket uppskattat av personer i Öresundsregionen."



FOTO: NEWS ØRESUND

TUE DAVID BAK.

Vd för Greater Copenhagen, som varit med och startat upp samarbetet i Greater Copenhagen Task Force.

"När jag reser till Stockholm i andra sammanhang har de hört talas om det här: "Vad håller ni på med? Task Force – vad är det?". Det är coolt att Svenskt näringslivs huvudkontor har valt att stödja några av våra förslag, det är en bra signal. Och nu fortsätter Task Force även om det är nya ministrar, så det är en bra modell. De nya samarbetsministrarna har fullständigt stämplat in. Den danska ministern så mycket att hon hade trevlig lunch med mig och vår ordförande, för hon var intresserad av de organisationer hon möter i Task Force."

SÅ FUNKAR GREATER COPENHAGEN TASK FORCE

Möten hålls ungefär en gång i halvåret och leds av de båda samarbetsministrarna. Hittills har övergripande samtalsämnen varit Öresundsavtalet, infrastruktur, arbetsmarknad och gränshinder, och på nästa möte ska temat vara "mobilitet som förutsättning för tillväxt". Men temat styr inte hela diskussionen, som även omfattar aktuella frågor och läget inom andra viktiga områden för Öresunds-samarbetet.

Mellan de ministerledda mötena träffas tjänstemän som arbetar med Nordenfrågor på det svenska utrikesdepartementets EU-enhet och tjänstemän från Nordenenheten på det danska utrikesministe-

riet med experter från Greater Copenhagen kontor för att fortsätta dialogen och förbereda ministermötena. Även ambassadörerna deltar i dessa förberedelser.

Agendan för varje möte sätts i samverkan mellan de olika aktörerna, och mötena sammankallas kollektivt.

Task Force skiljer sig från bilaterala ministermöten genom att fler organisationer deltar, och diskussionerna rör såväl det nationella som det regionala och lokala. Ambassadörerna utgör en länk mellan de olika nivåerna.

Flera initiativ försöker hitta nya lösningar på gamla gränshinder



FOTO: NEWS ØRESUND

Under det senaste året har flera initiativ tagits för att hitta lösningar på gränshinder som funnits länge i Öresundsregionen och som har stor påverkan på arbetsmarknaden. På Øresunddirekts uppdrag har en dansk-svensk advokat kommit med lösningsförslag till två stora hinder: svårigheterna med att arbeta i både Danmark och Sverige, inklusive hemifrån, respektive att icke-EU-medborgare inte får gränspendla. Det sistnämnda hindret ska nu också OECD få ta itu med, genom ett uppdrag som de fått av Region Skåne och Region Hovedstaden.

Många gränshinder i Öresundsregionen har varit kända länge och påverkar många människor, men av olika anledning har det varit svårt att hitta lösningar. Ofta är problematiken inbyggd i ländernas olika juridiska och administrativa system och traditioner.

Samtidigt finns det många aktörer som arbetar med att försöka finna lösningar, både bilateralt mellan Danmark och Sverige och på nordiskt plan. För Öresundsregionen har gräns- och informationstjänsten Øresunddirekt extra stor betydelse, liksom det nordiska

Gränshinderrådet, som har ledamöter från samtliga nordiska länder och självstyrande provinser och arbetar på statsministrarnas uppdrag för att lösa gränshinder.

När initiativ nu tas för att få nya perspektiv på de välkända gränshindren är det ingen slump att fokus ligger just på problem som rör arbetsmarknaden. Just nu är efterfrågan på arbetskraft mycket stor i Danmark, medan arbetslösheten är relativt hög i Skåne, och här ser aktörerna i Öresundsregionen en potential för större utbyte och arbetspendling mellan länderna.

OECD SKA UNDERSÖKA MÖJLIGHETERNA FÖR TREDJELANDS-MEDBORGARE ATT FÅ GRÄNSPENDLA

I dag tillåter inte lagstiftningen i Danmark och Sverige att personer som är medborgare i länder utanför EU/EES och Schweiz bor på ena sidan Öresund och arbetar på den andra. Nu ska OECD undersöka hur detta gränshinder ska kunna lösas, på uppdrag av Region Hovedstaden och Region Skåne.

13,6 procent av befolkningen i Köpenhamnsområdet (Hovedstadsområdet) och 16,5 procent av befolkningen i Skåne är så kallade tredjelandsmedborgare, vilket innebär att de är medborgare i länder utanför EU/EES och

Schweiz. Denna grupp får idag i allmänhet inte gränspendla, trots att det skulle finnas goda möjligheter att exempelvis finna jobb på den danska sidan sundet. Vissa undantag görs, men enbart för personer med hög inkomst eller inom eftertraktade yrken.

Nu har EU beviljat medel till ett projekt där Region Hovedstaden och Region Skåne låter OECD undersöka vad som krävs för att tredjelandsmedborgare som bor i Danmark och Sverige ska kunna arbetspendla över den dansk-svenska gränsen. Projektet inleddes i september 2023 och ska pågå i 18 månader.

ADVOKAT FÖRESLÅR LÖSNINGAR AV TVÅ STORA GRÄNSHINDER

Under 2023 har advokat Emelie Svensson gjort utredningar av två stora och omtalade gränshinder i Öresundsregionen – och kommit fram till förslag på lösningar. Arbetet har gjorts genom EU-projekt som initierats av Øresunddirekt. Gränshindren handlar dels om svårigheterna för både arbetsgivare och anställd om någon arbetar i både Danmark och Sverige, dels att medborgare från utanför EES i normalfallet inte har möjlighet att gränspendla.

1. ARBETE I TVÅ LÄNDER: LÅT ARBETSGIVAREN BETALA SOCIALA AVGIFTER TILL GRANNLANDET, MEN ENLIGT DET EGNA LANDETS REGLER

Flera problem kan uppstå om en person arbetar i både Danmark och Sverige. Det beror på att socialförsäkringstillhörigheten flyttar mellan länderna beroende på i vilket land personen arbetar mest*, och att arbetsgivaravgifterna är knutna till socialförsäkringstillhörigheten. Om en anställd är socialförsäkrad i Sverige blir även en dansk arbetsgivare skyldig att betala svenska arbetsgivaravgifter. Dessa är avsevärt högre än de danska arbetsgivaravgifterna. Risken kan göra att danska arbetsgivare undviker att anställa personer som bor i Sverige.

Emelie Svensson identifierar tre problem och ger lösningsförslag för vart och ett av dem:

A) En person som bor i Sverige och bara har en arbetsgivare i Danmark har möjlighet att arbeta hemifrån upp till 50 procent av tiden utan att socialförsäkringstillhörigheten flyttar dit, enligt Öresundsavtalet. Arbetar den anställda mer än 50 procent i Sverige blir arbetsgivaren skyldig att betala arbetsgivaravgifter till Sverige enligt svensk lagstiftning (för hela lönen).

Lösningsförslag: Låt undantagsreglerna som gällde under coronapandemin bli permanenta, så att anställda som utför samma arbete på kontoret och hemifrån är socialförsäkrade i arbetslandet oavsett varifrån de utför arbetet. Detta skulle kunna skrivas in i Öresundsavtalet.

B) En person som bor i Sverige och har två eller flera arbetsgivare där minst en är i Danmark måste arbeta mer än 75 procent av den totala arbetstiden i Danmark för att vara socialförsäkrad där. Arbetar den anställda 25 procent eller mer i Sverige blir personen socialförsäkrad där och alla arbetsgivare blir skyldiga att betala arbetsgivaravgifter till Sverige enligt svensk lagstiftning.

Lösningsförslag: Om en anställd är socialförsäkrad i Sverige bör danska arbetsgivare fortsatt vara skyldiga att betala arbetsgivaravgifter till Sverige, men bara upp till nivån för arbetsgivaravgifter i Danmark. Detta skulle kunna skrivas in i Öresundsavtalet eller i vägledningen till EU-direktivet.

C) Danska arbetsgivare skriver ofta in en klausul i anställningskontraktet om att en anställd som bor i Sverige själv är skyldig att betala arbetsgivaravgifterna om det uppstår en situation där arbetsgivaren måste betala svenska sådana. Men dessa klausuler är inte lagligt giltiga utom i mycket specifika situationer, eftersom det är svensk lag som gäller vid en tvist om den anställda är socialförsäkrad i Sverige.

Lösningsförslag: Det borde inte vara tillåtet för danska arbetsgivare att lägga in denna typ av klausuler i anställningskontraktet. Detta skulle kunna skrivas in i Öresundsavtalet, i en vägledning eller ett EU-direktiv.

*Grundregeln enligt ett EU-direktiv är att en person är socialförsäkrad i arbetslandet, såvida personen inte arbetar 25 procent eller mer i bostättningslandet, för då blir hen i stället socialförsäkrad där.



FOTO: NEWS ØRESUND

2. TREDJELANDSMEDBORGARE FÅR INTE GRÄNSPENDLA: KAN LÖSAS MED BILATERALT AVTAL ELLER OM ÖRESUNDSPENDLARE UNDANTAS FRÅN DEN DANSKA LAGSTIFTNINGEN

Trots att den danska arbetsmarknaden skriker efter arbetskraft och det finns en hög arbetslöshet i Skåne – inte minst bland invandrare – får personer som är medborgare i länder utanför EES-området vanligtvis inte bo på ena sidan sundet och arbeta på den andra. Danmark gör dock undantag för personer som har hög lön, arbetar inom vissa eftertraktade yrken eller vars arbetsgivare står på listan för ”fast track”.

Emelie Svensson ger fyra olika lösningsförslag:

A) Ett bilateralt avtal mellan Danmark och Sverige som innebär att om ett av länderna gett en tredjelandsmedborgare uppehållstillstånd innebär det att personen har rätt att arbeta i båda länderna. Det skulle också kunna skrivas in i Öresundsavtalet, om detta utvidgas till att inte bara omfatta skatt.

B) EU inför en förordning som tvingar alla länder att tillåta tredjelandsmedborgare med uppehållstillstånd i ett annat EU-land att få arbeta över gränsen.

C) Nya lagar i Danmark och Sverige skulle kunna införas, inspirerade av en dom i Migrationsöverdomstolen i Sverige, om att arbetstillstånd kan ges till en tredjelandsmedborgare som bor i Danmark och vill pendla till arbete i Sverige. Domen skulle alternativt också kunna användas som prejudikat även i Danmark.

D) Dansk lag skulle kunna ändras så att ett undantag ges för Öresundsregionen, där tredjelandsmedborgare tillåts att gränspendla. Ett alternativ vore att utöka den så kallade positivlistan över eftertraktade yrken och lägga till att ett uppehålls- och arbetstillstånd i Sverige är tillräcklig grund för att ge arbetstillstånd även i Danmark.

AKTÖRER SOM ARBETAR FÖR ATT LÖSA GRÄNSHINDER MELLAN DANMARK OCH SVERIGE

Øresunddirekt

En gräns- och informationstjänst som tillhandahåller offentlig information från myndigheter till svenska och danska privatpersoner och företag som vill arbeta, flytta, studera eller etablera ett företag över Öresund. Dessutom arbetar Øresunddirekt för att lösa gränshinder, bland annat genom att identifiera nya hinder i mötet med medborgarna och föra dem vidare till Nordiska ministerrådet och Gränshinderrådet. Øresunddirekt kommer också med lösningsförslag och beställer analyser och rapporter kring gränshindersfrågor.

Läs mer på Øresunddirekt.com.

Info Norden

Info Norden är Nordiska ministerrådets informationstjänst och har en projektledare i vart och ett av de åtta länderna. Tjänstens syfte är ge allmän information till personer som vill flytta, arbeta, studera eller starta företag i ett annat nordiskt land. Dessutom arbetar Info Norden för att lösa gränshinder, på liknande sätt som Øresunddirekt.

Läs mer på www.norden.org/sv/info-norden

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 har målet att lösa 8-12 gränshinder om året. Rådet består av en ledamot från varje nordiskt land och självstyrande område, inklusive Grönland, Färöarna och Åland, samt Nordiska ministerrådets generalsekreterare och en representant från Nordiska rådets Gränshindergrupp.

Läs mer på www.norden.org/sv/organisation/granshinderradet

Gränshindergruppen

Nordiska rådets Gränshindergrupp består av parlamentariker från alla länder, partigrupper och utskott i Nordiska rådet. Gruppen ska dels stödja Nordiska ministerrådets Gränshinderråd i dess arbete med att försöka lösa och avklara gränshinder, men även ha fokus på de frågor som går längre eller som Gränshinderrådet inte längre arbetar vidare med.

Läs mer på www.norden.org/sv/information/granshindergruppen-i-nordiska-radet

Greater Copenhagen

En gränsregional samarbetsorganisation, som omfattar Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Skåne och Region Halland, samt alla kommuner som rymmer i dessa regioner. Arbetar med gränshinder, främst på arbetsmarknadsområdet.

Läs mer på www.gretercph.com

MÅNGA PARTER ÄR INVOLVERADE NÄR GRÄNSHINDER SKA LÖSAS

Det nordiska Gränshinderrådets ledamöter arbetar alla på varsitt sätt med att försöka trycka på departement och ministrar för att lösa problem som uppstått över gränserna. Input kring nya problem som dykt upp, hinder som drabbar många och förslag på lösningar kommer ofta från de nordiska informations- och gränstjänsterna, som Øresunddirekt, eller från gränskommittéer som exempelvis Greater Copenhagen.

Ofta upptäcks nya gränshinder när en person eller ett företag vänder sig till Øresunddirekt eller någon av de andra nordiska informations- och gränstjänsterna för att de hamnat i en svår situation som har att göra med att de rör sig över gränsen. Informationstjänsterna för sedan informationen vidare till Nordiska ministerrådet.

– Det kan också komma input från till exempel arbetsmarknadsorganisationer eller näringslivsorganisationer, men informationstjänsterna och gränskommittéerna är mest aktiva, säger Sandra Forsén, seniörrådgivare på Nordiska ministerrådet med huvudansvar för gränshindersarbetet.

Ofta kommer informationstjänsterna och gränskommittéerna också med lösningsförslag.

– De sitter ofta på expertis, genom att de antingen arbetar på eller tillsammans med myndigheter och kan lagstiftningen, eller utifrån långvarig erfarenhet eller annan kunskapsbas. De har också problematiken nära sig.

När ett gränshinder kommer in till Nordiska ministerrådet diskuteras tjänstemännen på sekretariatet vidare med relevanta aktörer och kommer fram till en problemformulering som också stäms av med berörda departement så att situationen är rätt uppfattad utifrån lagstiftning och vad som utgör problemet. När alla är överens om beskrivningen läggs den in i Gränshinderdatabasen.

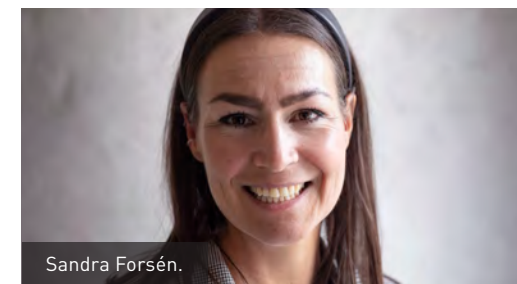
Mobilitets- och gränshindersarbetet berör ofta flera politikområden vilket också innebär att arbetet

GRÄNSHINDERRÅDETS ARBETE JUST NU

I [Gränshinderrådets årsrapport](#) finns information om de 30 gränshinder som är prioriterade just nu.

Utöver de prioriterade gränshindren arbetar Gränshinderrådet alltmer med temaområden:

- Digitalisering
- Erkännande av yrkeskvalifikationer
- Folkbokföringssamarbete
- Gränsregional statistik
- Pensioner i ett gränsöverskridande perspektiv
- Skatterelaterade gränshinder



Sandra Forsén.

FOTO: NEWS ØRESUND

snabbt blir komplext och det involverar därför ofta flera sektorer på Nordiska ministerrådet.

Utifrån råd från sekretariatet, förslag från informationstjänsterna och andra aktörer, samt egna bedömningar väljer de åtta nationella ledamöterna i Gränshinderrådet ut vilka gränshinder de vill prioritera – det vill säga arbeta med.

– Vi har åtta olika nationella varianter av hur man jobbar med gränshindren, men grunden är att ledamöterna är i kontakt med departementen, de pushar på arbetet för att lösa gränshinder och ska vara nordbornas röst. Ledamöterna ska ha en direkt kontakt till ministrar och departement – de jobbar ju på statsministrarnas uppdrag. Vissa har förmöten där de samlar tjänstemännen kring ett bord och försöker få svar på flera olika frågor samtidigt, andra har one-to-one-möten med tjänstemän och politiker. Varje medlem har sin bakgrund och kommer med sina nätverk som de kan använda, säger Sandra Forsén.

Bland Gränshinderrådets ledamöter finns både tidigare och nuvarande departementstjänstemän, före detta toppolitiker, generaldirektörer och representanter för näringslivsorganisationer. De får ett arvode för sitt uppdrag, men har ofta även andra jobb vid sidan om.

När ett gränshinder väl är prioriterat fortsätter Gränshinderrådets ledamot att arbeta med det tills det antingen är löst eller tills hen inte ser några fler vägar framåt, kanske för att det saknas politisk vilja till förändringar, eller för att nya problem skulle uppstå genom att just detta problem löstes.

– Har ett land en gång prioriterat ett gränshinder, ”ärver” en eventuell efterträdare samma hinder och följer det till vägs ände.

Stora järnvägs-satsningar i Danmark som följd av Fehmarn Bält-tunneln – sätter fokus på kapaciteten även i Skåne



Bygget av den danska tunnelportalen till Fehmarn Bält-förbindelsen, fotograferad i september i år.

Danmark storsatsar på järnvägen med målet att ha en helt ny transportkorridor till Tyskland när den kommande Fehmarn Bält-tunneln står klar 2029. I Öresundsregionen höjs röster för att de svenska åtgärderna för att möta de väntade trafikökningarna ligger efter, inte minst sedan regeringen avbröt planeringen om en ny stambana på sträckan Lund-Hässleholm. Det senaste budet i Trafikverkets utredning för en utbyggnad till fyrspar på sträckan är färdigställande 2043. Dessutom väntar Øresundsbro Konsortiet på svar från regeringen om sitt förslag att bygga ut landanslutningarna till förbindelsen med finansiering från ägarbolaget Svedab. Nästa år väntas den svenska utredningen om kapaciteten och redundansen över Öresund som inkluderar alla tre förslag på nya förbindelser att vara klar.

2019 stod utbyggnaden till höghastighetsjärnväg med hastigheter upp till 250 km/h mellan Köpenhamn och Ringsted klar. Nu byggs den resterande sträckan till Lolland och den kommande Fehmarn Bält-tunneln ut. Investeringarna för att möta de förväntade trafikökningarna med den nya förbindelsen märks också närmare Öresund, bland annat när tågstationen vid Köpenhamns flygplats ska byggas om. Den fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland förväntas stå färdig år 2029.

På den svenska sidan sundet finns en regional insikt om att den kommande dansk-tyska bil- och järnvägstunneln kommer leda till ökade trafik och godsflöden vilket kommer att påverka kapaciteten på väg och framförallt järnväg i Skåne och södra Sverige. Men med regeringsbeslutet i december förra året om att skrinlägga planerna på ny stambana för höghastighetståg på sträckan Lund-Hässleholm så har en frustration och oro väckts för att de svenska investeringarna dröjer. Trafikverkets nya utredning visar att sträckan är den mest prioriterade satsningen i Skåne, men att utbyggnaden till fyra spår som tidigast kan vara klar 2043 – vilket är 14 år efter att Fehmarn Bält-förbindelsen har invigts.

Frågan om en ytterligare fast förbindelse över

Öresund är också en del av debatten. På nationell nivå initierade den dåvarande regeringen förra våren en utredning om kapaciteten och redundansen över Öresund. Uppdraget skiljer sig från den tidigare dansk-svenska strategiska analysen som var inriktad mot en fast förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör, i det att även förslagen om Europaspåret, mellan Landskrona och Nordhavn, och Öresundsmetro, mellan Malmö och Köpenhamn, nu inkluderas. Rapporten genomförs av Trafikverket och väntas vara färdig under nästa år. Det senaste året har förslaget om en Öresundsmetro varit särskilt uppmärksammat då Köpenhamns kommun har valt att utreda linjeförslaget M5 Öst till den kommande halvön Lynetteholmen vidare. Detta då förslaget skulle kunna möjliggöra en avgrening till en Öresundsmetro. Region Skåne beslutade i september att medfinansiera en delanalys om en sådan anslutning. Analysen ska genomföras av Köpenhamns kommun och Malmö stad.

I Øresundsbro Konsortiets perspektiv är det inte bron i sig som är en flaskhals, däremot menar de att det behövs investeringar i landanslutningarna även på den svenska sidan sundet. Nu väntar Konsortiet på besked från regeringen om det förslaget på satsningar som de har tagit fram tillsammans med Trafikverket.

FEHMARN BÄLT-TUNNELN PÅ AGENDAN I DANMARK OCH I SKÅNE

Trafikökningen som väntas följa Fehmarn Bält-förbindelsen som invigs 2029 har varit utgångspunkt för nya investeringar i Danmark under flera år. Men diskussioner om hur det påverkar kapaciteten i Skåne finns också – bland annat i förslag om att bygga ut Öresundsbrons landanslutningar, i en ny utredning av kapaciteten i Skåne samt förslagen om en eventuell ytterligare fast förbindelse över Öresund.

När den svenska regeringen avbröt planeringen av en ny stambana för höghastighetståg på sträckan Lund-Hässleholm i december förra året fick Trafikverket i uppdrag att utreda kapaciteten i Skåne och då även beakta effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen. Utredningen, som presenterades i juni, visade att en utbyggnad av järnvägen till fyra spår på sträckan Lund-Hässleholm är den mest prioriterade satsningen i Skåne, en sådan utbyggnad kan vara klar tidigast 2043.

Öresundsbrons landanslutningar byggs ut på den danska sidan sundet, bland annat vid tågstationen på Köpenhamns flygplats. Det finns behov av investeringar även i de svenska landanslutningarna, menar Øresundsbro Konsortiet. Tillsammans med

Trafikverket har de gett ett konkret förslag till regeringen med finansiering från ägarbolaget Svedab.

Dessutom utreds kapaciteten och redundansen över Öresund av Trafikverket sedan ett uppdrag förra våren från den dåvarande svenska regeringen. Utredningen är dels en fortsättning av den tidigare strategiska analysen av en fast förbindelse Helsingborg-Helsingör, men ska även ta in alla tre förslag som finns till en eventuell andra fast förbindelse.

I början av september beslutade regionstyrelsen i Skåne att medfinansiera en utredning som rör möjligheten att ansluta en Öresundsmetro till en kommande metrolinje M5 Öst i Köpenhamn. Utredningen ska genomföras av Malmö stad och Köpenhamns kommun.



Lund-Hässleholm kan vara utbyggt till fyra spår tidigast 2043 visar en ny utredning.

TRE FÖRSLAG PÅ FÖRBINDELSER ÖVER ÖRESUND – KATTEGATTUTREDNING I DANMARK

En fast förbindelse håller på att byggas mellan Danmark och Tyskland, Fehmarn Bält-tunneln. Därutöver utreds en förbindelse mellan Själland och Jylland, Kattegattförbindelse, i Danmark. På den svenska sidan sundet finns tre förslag till en ytterligare fast förbindelse över Öresund.

Förslag: HH-förbindelse (1)

Fast förbindelse som föreslås mellan Helsingborg och Helsingör för vägtrafik och passagerartåg.

Förslag: Europaspåret (2)

Fast förbindelse som föreslås mellan Landskrona och Nordhavnen i Köpenhamn för väg- och tågtrafik (passagerar- och godståg).

Förslag: Öresundsmetro (3)

Fast förbindelse som föreslås mellan Malmö och Köpenhamn i form av en metrotunnel.

Utredning: Kattegattförbindelse (4)

I juni 2022 var en förundersökning om en Kattegatt-



förbindelse mellan Själland och Jylland klar. Inga beslut är fattade om att bygga en förbindelse.

Byggs: Fehmarn Bält-förbindelsen (5)

För närvarande byggs en fast förbindelse i form av en sänktunnel mellan Rødbyhavn i Danmark och Puttgarden i Tyskland. Förbindelsen ska vara färdig 2029.



Ny Storstrømsbro byggs i Danmark.

STORA UTBYGGNADSPROJEKT I DANMARK INFÖR TUNNELN TILL TYSKLAND

Danmark storsatsar på att uppgradera järnvägsnätet inför att Fehmarn Bält-förbindelsen ska stå klar 2029. Bland annat med en ny Storstrømsbro som ska vara färdig för biltrafik 2024 och för tågtrafik 2027. Dessutom moderniserar den 115 km långa järnvägen mellan Ringsted och Holeby på Lolland, något som av BaneDanmark benämns som ett av Danmarkshistoriens största anläggsprojekt. Den dubbelspåriga utbyggnaden av höghastighetsjärnväg, 250 km/h, mellan Ringsted och Köpenhamn stod klar redan 2019. Sammantaget ska infrastruktursatsningarna och den nya förbindelsen göra att restiden med tåg mellan Köpenhamn och Hamburg minskar till 2,5 timmar. Även ombyggnaden av tågstationen vid Köpenhamns flygplats är en del av förberedelserna inför den väntade trafikökningen 2029, läs mer nedan.

TÅGSTATIONEN VID KÖPENHAMNS FLYGPLATS BYGGS OM

”Ny Kastrup Station” är namnet som Sund & Bælt A/S har på projektet när tågstationen vid Köpenhamns flygplats byggs om. Stationens kapacitet är begränsad och när Fehmarn Bält-tunneln öppnar 2029 väntas utrymmet inte räcka till. Därför byggs två nya perronger på spåren där godstågen kör idag, de befintliga perrongerna uppgraderas för att kunna ta emot både person- och godståg och en ny transferlösning byggs mellan de nya perrongerna och terminal 3 på flygplatsen. Sammantaget möjliggör det så kallad retningsdrift som, till skillnad från idag när trafiken med gods- och persontåg är uppdelad på olika spår, innebär att godstågen och persontågen kommer att samsas om alla fyra spåren. Tågen mot Malmö kommer framöver att gå från nuvarande perrongerna och tågen mot Köpenhamn kommer att gå från det som idag är godsspår.



Illustration av de nya perrongerna.

Sund & Bælt arbetar fortsatt med planeringen av projektet och meddelar att de i dagsläget därför inte kan säga något om tidsplanen för genomförandet. De samarbetar i projektet med BaneDanmark och Københavns Lufthavn.

Tillbyggnaden av ett vändspår vid tågstationen ingår inte i samma projekt. Det genomförs istället av BaneDanmark. Spåret är tänkt att kunna användas vid förseningar i tågtrafiken från Sverige.

10 BEGAGNADE ÖRESUNDSTÅG SKA KOMPLETTERA TRAFIKEN I VÄNTAN PÅ NÄSTA GENERATIONS TÅG

I december kommer ytterligare tio Öresundståg att börja rulla i trafiken. Det efter att Region Skåne under våren beslutat att köpa in tio begagnade Öresundståg från DSB. Enligt beslutsunderlaget är förvärvet ”en brygga över till anskaffning och introduktion av en ny generation Öresundståg i början av nästa decennium och kompenserar för det ej genomförda System 3-projektet”.

I december förra året tog Skånetrafiken över ansvaret för de danska Öresundstågen enligt ett avtal från 2018. Bland annat erbjuder Skånetrafiken nu kundtjänst på danska. Renoveringen av Öresundstågen, som pågått sedan 2016, är på väg att avslutas och reparations- och underhållsdepån i Hässleholm uppger Skånetrafiken nu är fullt inkörd.



Öresundståg.

UTREDNING OM FÖRARLÖSA S-TÅG PÅ KYSTBANEN – KAN PÅVERKA HH-FÖRBINDELSE

I den danska infrastrukturplanen som sträcker sig till 2035 och som presenterades i april 2021 fanns en utredning om förarlösa S-tåg (metrodrift) på Kystbanen med. Transportministeriet meddelar att analysen förväntas presenteras under hösten.

Om den kommande förarlösa metrodriften av S-tåg även skulle omfatta Kystbanen mellan Köpenhamn och Helsingör skulle det sätta stopp för möjligheten att bygga en järnvägstunnel för vanliga traditionella passagerartåg mellan Helsingborg och Helsingör. Detta då S-tåg och vanliga tåg inte kan köra på samma bana.



S-tåg i Köpenhamn som de ser ut idag.

Nästa generation av Köpenhamns regionaltåg, S-tågen, blir ett automatiserat förarlöst transportsystem som väntas fullt genomfört 2037, enligt DSB.

NYA METROSATSNINGAR I KÖPENHAMN – SYDHAVNSMETRON KLAR 2024

Metro till Sydhavnen: 2024 utökas Köpenhamns metronät med en avgrening till Cityringen (M4) som ska gå till Sydhavnen. Sträckan får fem stationer där bland annat Ny Ellebjerg/Köpenhamn Syd ingår.

Fler metrostationer Nordhavnen: Köpenhamns politikerna som står bakom avtalet om att bygga den kommande halvön Lynetteholmen har även enats om att de vill bygga ut metron till Nordhavnen med två nya stationer, Levantkaj och Nordhavn C, till 2030. Ärendet ska behandlas i Borgerrepræsentationen i slutet av september.

M5 till Refshaleøen och Lynetteholmen: En miljökonsekvensutredning av metrolinje M5 till Lynetteholmen genomförs av Köpenhamns kommun. I utredningen finns en delanalys om möjligheten att ansluta en Öresundsmetro till linjen. Delanalysen finansieras gemensamt av Malmö stad, Köpenhamns kommun och Region Skåne.

Köpenhamn har även initierat en så kallad screeninganalys av möjliga utbyggnader av metronätet till Köpenhamns olika stadsdelar, grannkommuner och till Malmö. Sammantaget ska 6-8 linjestäckningar undersökas fram till 2025.

FÄRRE INFRASTRUKTURSATSNINGAR ATT VÄNTA I SKÅNE

Det finns 25 större infrastrukturinvesteringar som görs i väg eller järnväg, beslutade eller pågående, i Skåne. De har ett sammanlagt värde om 19 miljarder svenska kronor. Det visar en temagenomgång i rapporten Skånsk konjunktur från i maj i år framtagen av ØresundsInstitutet på uppdrag av Sparbanken Skåne.

Av de tre största projekten färdigställs två i december i år. Då blir den sammanlagda investeringsnivån istället cirka 11,5 miljarder svenska kronor. Genomgången visar att Skåne går mot en period med färre investeringar i infrastruktur.

– Så är det, det är inte konstant utan blir perioder när vi får planlägga för nya åtgärder. Sen kommer det nya investeringar. Vi har en stor puckel just nu med flera stora åtgärder, sade Lennart Andersson, regional direktör på Trafikverket Syd, i en intervju till rapporten.



Utbyggnaden av järnvägen till fyra spår Malmö-Lund ska vara klar i december.

19 miljarder SEK investeras sammantaget i större infrastrukturprojekt – pågående och beslutade – i Skåne just nu (projekt >100 miljoner SEK).

Del II:

UPDATE:

- Nytt i samarbetet
- Täta ministerbesök
- Intervjuer:
Louise Schack Elholm
Jessika Roswall
Christian Orsing
Tue David Bak
- Region Skåne medfinansierar metro-utredning



NYTT I SAMARBETET



Forskningscentret CEMES leds av Annika Olsson, Malmö universitet; ordförande Morten Rasmussen, Köpenhamns universitet; vice ordförande Barbara Törnquist-Plewa, Lunds universitet, samt vice ordförande Dino Knudsen, Malmö universitet.

NYTT FORSKNINGSCENTER SAMLAR EUROPA-FORSKNING FRÅN LUNDS, MALMÖ OCH KÖPENHAMNS UNIVERSITET.

Centre for Modern European Studies, CEMES, vid Köpenhamns universitet byter namn till "New CEMES: An Öresund Network of Lund University, Malmö University and the University of Copenhagen". CEMES är ett samarbete mellan de tre nämnda universiteten med målet att bli ett skandinaviskt, tvärvetenskapligt forskningsnätverk som ska främja forskning och utbildning om det moderna Europa, inklusive dess historiska utveckling sedan den franska och den industriella revolutionen. Den fysiska placeringen blir fortsatt på Köpenhamns universitet.

CEMES ska samordna och utveckla forskning om europeiska frågor, och ge en plattform för forskare att utveckla och diskutera sin forskning. Det ska ske genom finansiering av forskargrupper, och aktiviteter på initiativ av forskare eller av styrgruppen. Läs mer på cemes.ku.dk.

LAG OM ID-KONTROLLER UTE PÅ REMISS.

Sveriges regering vill ha möjlighet att införa id-kontroller igen, genom det så kallade transportörsansvaret. Förslaget är ute på remiss och föreslås börja gälla den 1 mars nästa år.

Om lagen går igenom ska regeringen i upp till ett halvår kunna förbjuda buss-, tåg- eller passagerarfartyg från att transportera personer som saknar giltiga identitetshandlingar till Sverige.

» Läs mer på sid 12-17.

160

Ett nytt historiskt bottenrekord nåddes i slutet av augusti i år för den svenska kronan gentemot den danska. Då kostade det drygt 160 svenska kronor att växla till sig 100 danska kronor.

» Läs mer på sid 18-21.

BROLOPPET BLIR AV IGEN

Øresundsbron väljer att fira Öresundsförbindelsens 25-årsjubileum om två år med att arrangera ett nytt brolopp söndagen den 15 juni 2025. Upp till 40 000 deltagare väntas delta. Loppet kommer att arrangeras som ett halvmaraton, med start i Tårnby kommun och med målgång i Malmö. Brolopp över Öresundsbron har arrangerats vid flera tillfällen tidigare: 2010 och under åren 2002-2006 samt under invigningsåret 2000 innan bron hade öppnats för trafik.



2025 är det dags igen för ett nytt brolopp. Det väntas bli en folkfest med upp till 40 000 deltagare.

TÄTT MED MINISTERBESÖK ÖVER ÖRESUND UNDER ÅRET

På Sveriges ambassad i Köpenhamn har arbetet med Sveriges ordförandeskap i EU just avslutats – och nu förbereds Sveriges ordförandeskap i Nordiska ministerrådet nästa år. Sveriges ambassadör i Danmark, Charlotte Wrangberg, är glad över de sju svenska ministerbesök som gjorts i Köpenhamn under året, liksom för de som planeras under hösten. Ännu fler besök har gått åt andra hållet.

Under sensommaren var de dansk-svenska kontakterna extra intensiva, i samband med hotbilden på grund av koranbränningarna i de båda länderna.

– Vi har alltid mycket nära och utmärkta kontakter mellan Danmark och Sverige på olika nivåer, men det är klart att när den här typen av situation och diplomatik uppkommer så ökar frekvensen ytterligare. Vi hade mycket nära och täta kontakter under sommaren, på olika nivåer, från ministernivå ner till olika handläggare och tjänstepersonskontakter, säger Charlotte Wrangberg.

I övrigt upplever hon att frekvensen i antalet ministerbesök varit ungefär densamma som tidigare år, förutom under pandemin då besöken uteblev.

– Men det är ett stort besöksutbyte nu. Många ministrar var här under EU-ordförandeskapet, och många är inplanerade under hösten, och även danska ministrar åker till Sverige och Stockholm. Det finns ett stort intresse från svensk sida för olika

DESSA SVENSKA MINISTRAR HAR BESÖKT DANMARK HITTILLS I ÅR

- Statsminister Ulf Kristersson (M)
- Energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)
- Finansminister Elisabeth Svantesson (M)
- Socialminister Jakob Forssmed (KD)
- EU-minister och minister med ansvar för nordiska frågor Jessika Roswall (M)
- Migrationsminister Maria Malmer Stenergard (M) – två gånger



Sveriges migrationsminister Maria Malmer Stenergard (M) har besökt Danmark två gånger hittills i år.

danska lösningar, till exempel vad gäller asyl och migration eller lag och ordning, säger hon.

Utöver ministerbesök står bland annat olika seminarier för att främja samarbete och näringsliv i regionen på ambassadens agenda under hösten.

– Vi fortsätter också med ett nära samarbete inom Greater Copenhagen Task Force där vi har en nära dialog. Det är en väldigt viktig plattform för ambassadens arbete och dialogen i regionen, säger Charlotte Wrangberg.

DESSA DANSKA MINISTRAR HAR BESÖKT SVERIGE HITTILLS I ÅR

(Vissa besök var relaterade till Sveriges ordförandeskap i EU under våren 2023)

- Utrikesminister Lars Løkke Rasmussen (M) – två gånger
- Justitieminister Peter Hummelgaard (S)
- Utlännings- och integrationsminister Kaare Dybvad Bek (S)
- Kulturminister Jakob Engel-Schmidt (M)
- Äldreminister Mette Kiergaard (M)
- Näringsminister Morten Bødskov (S)
- Transportminister Thomas Danielsen (V)
- Tillförordnad försvarsminister Troels Lund Poulsen (V)
- Minister för utveckling och global klimatpolitik Dan Jørgensen (S)
- Inrikes- och hälsominister Sophie Løhde - två gånger (V)
- Miljöminister Magnus Heunicke (S)
- Minister för livsmedel, lantbruk och fiske Jacob Jensen (V) – två gånger
- Tillförordnad ekonomiminister Stephanie Lose (V)



Danmarks Nordenminister
Louise Schack Elholm

FOTO: NEWS ØRESUND

”JAG VET ATT FRÅGAN OM SKATTEAVTALET BETYDER MYCKET FÖR VÄLDIGT MÅNGA”

Det görs framsteg i förhandlingarna kring det dansk-svenska skatteavtalet Öresundsavtalet, bekräftar Danmarks nordiska samarbetsminister Louise Schack Elholm. Hon ser stor arbetsmarknadspotential i Öresundsregionen, och menar att de danska investeringarna på fyra miljarder danska kronor till infrastruktur i relation till Öresundsbron visar på hur regeringen prioriterar kopplingen mellan länderna.

Öresundsavtalet är en av de frågor som hanteras på nationell nivå i det dansk-svenska samarbetet.

– Diskussionerna är i gång, det sker förhandlingar mellan det danska skatteministeriet och det svenska finansdepartementet. Det görs framsteg och man arbetar på det. Jag vet att frågan betyder mycket för väldigt många, säger Louise Schack Elholm.

Andra frågor, som jobbmässor, drivs regionalt eller lokalt i samarbetet, men är minst lika viktiga, menar ministern.

– En stor potential finns i förhållande till arbetsmarknaden, där det råder brist på arbetskraft i Danmark och det finns en del arbetslöshet i Sverige. Det är till fördel för båda länderna om det kan skapas ett bättre samarbete kring detta.

Greater Copenhagen har arbetat med arbetsmarknadsmässor där över 6 000 personer hittills deltagit. Där kan man se den goda nytta vi kan få ut av att integrera oss, säger Nordenministern.

Upplever att samarbetet i stort fungerar bra

Hon lyfter också fram betydelsen av att många människor kan bo och ha familj över Öresund, eftersom det binder samman danskar och svenskar på ett kulturellt och mänskligt plan.

– Jag tycker att samarbetet fungerar riktigt bra, i och med att vi pendlar mycket och besöker varandra mycket – turismen stiger. Pendlingen stiger och har gjort det sedan coronapandemin även om den inte är lika hög som tidigare. Arbetsmarknaden fungerar bra och många studerar

på tvärs, säger Louise Schack Elholm.

Samtidigt är hon medveten om att allt inte fungerar så smidigt som det idealt sett skulle kunna göra.

– Det råder inga tvivel om att det kan bli bättre. Vi har en lista över vilka gränshinder som finns i Öresundsregionen, men det jag ofta hör rör skatt, och gränskontroll, säger hon och fortsätter:

– Vi har ständig fokus på hur vi kan förbättra samarbetet, vad gör det mest ont? Det handlar om skatteområdet, men också hela näringslivsområdet, där life science-klustret är tongivande. Hur kan man öka samarbetet och även lösa utmaningarna som finns med infrastruktur? säger hon.

Infrastruktursatsningar ska ge smidigare resor

Danmarks satsningar på att förbättra infrastrukturen i relation till Öresundsbron för totalt fyra miljarder danska kronor, inför invigningen av den dansk-tyska Fehmarn Bält-tunneln under 2029, visar att regeringen prioriterar det dansk-svenska samarbetet, framhåller Louise Schack Elholm.

Under augusti, i samband med hoten på grund av koranbränningarna, återinförde Danmark tillfälligt gränskontrollerna mot Sverige.

– Det var nödvändigt av säkerhetsskäl men vi skulle önska att vi inte hade behövt göra det. Jag ser gärna att vi hela tiden försöker göra det lite lättare att röra sig mellan länderna, säger hon.

Vill fortsätta samarbetet i Greater Copenhagen Task Force

Sedan Louise Schack Elholm tillträdde som Nordenminister i december 2022 har hon hunnit träffa sin svenska kollega Jessika Roswall flera gånger.

– Jag har ett mycket gott samarbete med Jessika och vi har även haft diskussioner tillsammans med Greater Copenhagen. Vi hade bland annat möte med Greater Copenhagen Task Force i januari, och jag tycker att det är mycket konstruktivt för att sätta fokus på de gränshinder som finns och de utmaningar vi har. Så det är viktigt att hålla fast vid och jag ser fram emot nästa möte, som blir i höst, förväntar jag.

80 miljarder danska kronor

investeras just nu enligt planerna i nya forskningsanläggningar, fabriker och kontor inom life science i Östdanmark.

Den danska life science-industrin aldrig har varit starkare. Antalet anställda i branschen har ökat med 25 procent mellan 2010 och 2020 till 50 400 och utgör nu 3,9 procent av den totala sysselsättningen i Danmark. Det konstaterar danska Erhvervsministeriet i en ny analys. Över 900 personer gränspendlar inom life science-branschen i Öresundsregionen och minst 800 personer av dessa pendlar från Skåne till östra Danmark, enligt en analys från Øresundsintitutet.

Mellan 2008 och 2022 har den danska life science-exporten mer än tredubblats, från 54 till 175 miljarder danska kronor. Life science andel av den totala danska exporten har därmed ökat från 5,5 till 19,7 procent. Nästan en fjärdedel av den danska life science-exporten går till USA med Kina som tvåa med en andel på nio procent och Sverige som trea med en andel på fyra procent. Under 2020 bidrog industrin med 27 miljarder kronor i bolagsskatt och personskatt.

Tillväxten syns också i branschens investeringar. Enligt en uppdaterad analys från Øresundsintitutet investeras det mer än 80 miljarder danska kronor i nya fabriker, huvudkontor och forskningsanläggningar i Östdanmark. Enbart Novo Nordisk investerar mer än 55 miljarder danska kronor i utbyggnader i Kallundborg, Hillerød, Bagsværd och Odense. I den danska regeringens budgetförslag för 2024 finns avsatt 400 miljoner danska kronor under fyra år till att ta fram en ny strategi för life science.



Novo Nordisk är Danmarks största läkemedelsbolag som sedan några år har eller ska investera mer än 55 miljarder kronor i nya fabriker och forskningskontor.

FOTO: NEWS ØRESUND

"VI HAR KASTAT OSS ÖVER ETT ANTAL SVÅRA FRÅGOR"

Nya stora infrastrukturprojekt, ett omförhandlat skatteavtal och lösta arbetsmarknadshinder är politiska frågor som knappast löses i en handvändning. Men under de senaste två åren har Greater Copenhagen lyckats få till en dialog och lyhördhet från politikerna i riksdagen och folketinget på dessa områden, upplever organisationens vd Tue David Bak. Metoden är enligt honom att regelbundet och ihärdigt se till att träffa beslutsfattarna – och att ha goda argument.



Greater Copenhagens vd Tue David Bak upplever att många lyssnar på det organisationen har att säga.

FOTO: NEWS ØRESUND

– Vi har lagt tid på det; tagit tåget till Stockholm en massa gånger. Vi åker i princip upp varje månad. Vi bjuder hit folk, tar med dem på konferenser och bjuder in till Folkemødet och Almedalen. Det låter lite enkelt, men det som ska till är ihärdigheten, säger Tue David Bak och fortsätter med ett leende:

– Så har vi kanske också goda argument, det ska man inte underskatta.

Greater Copenhagen, som samlar Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Skåne och Region Halland samt alla kommuner i dessa regioner, har framför allt fokus på infrastruktur och arbetsmarknad.

– Det är avgörande för att skapa tillväxt. Utan infrastruktur kan människor inte ta sig runt i regionen och infrastruktur behövs även för att världen ska kunna ta sig till oss. Och om vi ska kunna ha rätt folk på rätt plats på arbetsmarknaden ska vi inte ha några tekniska hinder som stoppar dem, säger Tue David Bak.

Samtidigt erkänner han att dessa frågor är

stora och kräver ett långsiktigt arbete.

– Vi har kastat oss över ett antal svåra frågor. Skatteförändringar är en stor fråga. Att ta beslut om stora infrastrukturella byggen tar lång tid. Men de senaste två åren har vi lyckats få i gång en dialog och märker en lyhördhet från ledamöter i riksdagen och folketinget – det är många som lyssnar på oss, säger han.

En del av den dialogen förs genom Greater Copenhagen Task Force, där ledningen för Greater Copenhagen, näringslivsorganisationer, ländernas respektive ambassadörer och inte minst båda ländernas Nordenministrar deltar. En viktig poäng med dessa halvårsvisa möten är att det regionala perspektivet får möjlighet att möta det nationella, menar Tue David Bak.

– Det kan vara långt från regeringskontor till regionala verkligheten. Man har hjärtat på rätt ställe, men ibland saknar man kunskap om vad som sker i regionen och vad som kan vara de rätta lösningarna. Då kan näringslivets representanter vara viktiga för att lyfta det, säger han.

Ett urval av Greater Copenhagens möten under året:

- Möte mellan **Tue David Bak**, **Charlotte Wrangborg**, svensk ambassadör i Danmark och Danmarks skatteminister **Jeppe Bruus** (S), om Øresundsavtalet.
- Möte mellan **Jens Kristian Lütken** (V), Köpenhamns integrationsborgmästare samt överborgmästaren **Sophie Hæstorp Anderson** (S) och **Lawen Redar** (S), gruppleddare i riksdagen, riksdagsledamoten **Kristoffer Lindberg** (S), samt

Maria Sayeler (S), kommunalråd i Norrköping.

- Möte mellan Greater Copenhagens ordförande **Carl-Johan Sonesson** (M) och Danmarks Nordenminister **Louise Schack Elholm** (V).
- Seminarium i **Sveriges Riksdag** kring Øresundsavtalet och behovet av revidering.
- Workshop med Köpenhamns flygplats, Region Skåne och Malmö stad om flygplatsens betydelse.
- Fem paneldebatter under Folkemødet på Bornholm och tre rundabordsamtal under Almedalsveckan i Visby.

NY LEDAMOT I GRÄNSHINDERRÅDET FÖR SVERIGE.

Anders Ahnlied är Sveriges nya ledamot i det nordiska Gränshinderrådet, som arbetar för att lösa gränshinder och öka rörligheten över de nordiska gränserna. Han tar över posten efter Sven-Erik Bucht.

Anders Ahnlied är generaldirektör för Kommerskollegium och har bland annat arbetat som utrikesråd för handelsfrågor på Utrikesdepartementet, ambassadör i Helsingfors och vid Sveriges Brysselrepresentation.

» **Läs mer om fler personer på nya poster på sid 56-59.**



FOTO: NORDISKA MINISTERRÅDET



FOTO: NEWS ØRESUND

25 år fyller Info Norden i år. Info Norden är Nordiska ministerrådets informationstjänst, med närvaro i alla de nordiska länderna och självstyrande provinserna. Huvudsyftet är att ge allmän information till personer som vill flytta, arbeta, studera eller starta företag i ett annat nordiskt land.

Info Norden skapades 1998 som en telefonservice hos Föreningen Norden i Stockholm, under namnet Hallo Norden. Namnbytet till Info Norden gjordes 2019.

Den 21 november firas Info Nordens 25-årsjubileum med en konferens i Köpenhamn.

NY UTREDNING OM PROBLEMEN MED ATT FINANSIERA ØRESUNDDIREKT I DANMARK

Den danska delen av Øresunddirekt, som utvecklar och sköter informationstjänstens hemsidor, har under många år haft problem med att få finansiering. Detta till skillnad från den fristående svenska delen som är ett svenskt myndighetssamarbete med besökskontor i Malmö. Sedan 2011 har antalet anställda hos Øresunddirekt i Danmark minskat från fem till två medan intäkterna under samma tid minskat från fyra till 2,2 miljoner danska kronor under 2023. När en tillfällig

finansiering från Köpenhamns och Tårnbyns kommuner faller bort 2024-2025 kommer intäkterna att minska ytterligare till 1,5 miljoner kronor. Tidigare års minskning av intäkterna beror bland annat på att Erhvervsministeriet och Region Hovedstaden slutat bidra med pengar, vilket bland annat beror på den Erhvervsfremmelov som infördes 2019. Från och med 2025 är det i nuläget endast Region Skåne, Nordiska Ministerrådet och Skattestyrelsen som förväntas bidra. Det politiska samarbetet Greater Copenhagen lånar ut sitt organisationsnummer, fungerar som arbetsgivare och hyr ut lokaler till Øresunddirekts danska verksamhet, men tillhör inte verksamhetens finansierare.

För att hitta en långsiktig lösning på finansiering och organisation i Danmark har konsultfirman Sweco anlåtats för att göra en utredning.

FOTO: NEWS ØRESUND



FOTO: NEWS ØRESUND



ESS datacenter i Köpenhamn, DMSC, ska flytta från Cobis.

OKLART VART ESS DANSKA DATA-CENTER SKA FLYTTA- LÄMNAR COBIS.

Ett nytt kontor nära Danmarks Tekniske Universitet, DTU, i Lyngby och långt bort för alla pendlare från Sverige eller ett kontor närmare Öresundsbron? Det är just nu den stora frågan för materialforskningsanläggningen European Spallation Source, ESS, som byggs i Lund och som sedan 2016 har sitt datacenter DMSC i lokaler hos Copenhagen Bio Science Park, Cobis.

DMSC:s hyreskontrakt hos Cobis löper ut i slutet av 2024 och kommer inte att kunna förlängas. Anledningen är att Novo Nordisk Fondens satsning på innovationsmiljön BiInnovation Institute växer så kraftigt att de ska ta över hela Cobis nuvarande byggnad i centrala Köpenhamn. Frågan är känslig. ESS har ett dansk-svenskt värdskap och behov av kort restid mellan forskningsanläggningen i Lund och datacentrat i Köpenhamn. Från dansk ministerienivå betonas samtidigt vikten av närhet till Danmarks Tekniske Universitet, DTU.

ØRESUNDSBRON HAR NYTT KONTOR

Dansk-svenska Øresundsbro Konsortiets danska kontor har flyttat från centrala Köpenhamn till KLP Ejendomes kontorshus HUB1 mitt emot köpcentrat Fields i Ørestad. På det danska kontoret finns bland andra Øresundsbro Konsortiets ledning samt enheter för försäljning, marknad, kommunikation, säkerhet, HR och ekonomi. Kundcentrat och kontoret i Sverige finns som tidigare kvar vid betalstationen vid Lernacken i Malmö.

SVERIGES NORDENMINISTER VILL SE MÅNGA FLER GRÄNSPENDLARE

Utifrån potentialen i Öresundsregionen borde konkurrenskraften och rörligheten kunna öka så att Öresundspendlarna blir många fler. Det menar Sveriges minister för nordiskt samarbete, Jessika Roswall (M). Framöver vill hon prioritera arbetet med att lösa gränshinder och gärna uppdatera det dansk-svenska skatteavtalet.

– Givet så många människor som bor i Öresundsregionen borde det finnas en möjlighet och en potential att öka rörligheten och konkurrenskraften. Det bygger på den styrka som man har i regionen. Det upplever jag att alla tycker, säger Jessika Roswall.

Utifrån förutsättningarna anser hon inte att dagens pendling mellan länderna är särskilt stor.

– Det måste kunna gå att få fler att röra sig mellan Sverige och Danmark för att arbeta. När jag var i Köpenhamn senast mötte jag bland annat svenska företag verksamma i Danmark och de lyfte också att det finns en potential att öka rörligheten i arbetskraften.

Sverige har nyligen skärpt gränskontrollerna mot Danmark, på grund av den ökade hotbilden efter koranbränningarna, men Jessika Roswall ser inte att det gett någon avgörande påverkan på pendlingen.

– För mig är det så klart viktigt att gränskontrollerna har så få negativa inverknings på pendlingen som möjligt, men vi står inför ett ökat säkerhetsshot, så det är nödvändigt att ha de här reglerna. Men om man tittar på siffror på antalet pendlare från före pandemin, så har pendlingen inte kommit upp på nivåerna från före 2008, så man kan inte bara förklara allt med gränskontrollerna.

Upplever raka och ärliga diskussioner med aktörerna i Greater Copenhagen Task Force

Något av det första Jessika Roswall gjorde när hon



Jessika Roswall ser ljus på förhandlingarna om att uppdatera det dansk-svenska skatteavtalet.

tillträtt som nordisk samarbetsminister under hösten 2022 var att resa till Danmark för att träffa sin nya danska kollega Louise Schack Elholm (Venstre). Jessika Roswall betonar just samarbetet som ryms i ministertiteln.

– Men man har verkligen ett gemensamt uppdrag på något vis. Det känns som att vi tillsammans är ansvariga för den nordiska integrationen. Det tycker jag har varit väldigt positivt, säger hon.

De båda ministrarna har bland annat mötts inom ramarna för samarbetet i Greater Copenhagen Task Force, och just detta är något som Jessika Roswall gärna vill fortsätta med. Hon upplever att det finns en stark drivkraft i diskussionerna i Öresundsregionen, och att förutsättningarna är goda för utveckling.

– Jag valde ju Danmark och Öresundsregionen som min första Nordenresa, för det är en region där samarbetet fungerar väl. Det märktes väldigt tydligt när jag var och träffade Greater Copenhagen. Det var ganska bra diskussioner, raka, ärliga, men det finns också en otrolig gemensam uppfattning om vad man vill och en vilja att utveckla detta.

”Det är väldigt viktigt för min del att prioritera gränshinderarbetet”

Gränshinderarbetet är något som Jessika Roswall lyfter fram som prioriterat för att öka rörligheten över gränserna. Hon talar om socialförsäkrings-

frågor, skatt, men också finansiella frågor, som exempelvis kan handla om möjligheten för gränspendlare att få banklån eller mobila betalningsmöjligheter.

– En stor del av min uppgift är att riva hinder, men också att bidra till att känns enklare att leva och verka i en gränsregion. Ibland kan det vara ett hinder att det upplevs som komplicerat och krångligt att röra sig över gränsen. Det behöver inte nödvändigtvis vara så, men att uppleva det är en faktor som håller tillbaka, säger hon.

Ser behov av att uppdatera skatteavtalet

En annan förändring som Jessika Roswall vill se är en uppdatering av det dansk-svenska skatteavtalet Öresundsavtalet.

– Det är en sak som behöver revideras, det menar både jag och Louise [Schack Elholm]. Det är klart att det inte är en fråga som är given, men saker har förändrats på arbetsmarknaden sedan

avtalet kom till. Pandemin har också verkligen satt ljuset på att vi behöver ett mer modernt avtal.

Förhandlingar pågår mellan det svenska finansdepartementet och det danska skatteministeriet. Nordenministrarna samordnar samtalen och Jessika Roswall ser positivt på processen.

– För mig är det prioriterat, och vi har goda förutsättningar att komma någonstans, säger Jessika Roswall.

”Det måste kunna gå att få fler att röra sig mellan Sverige och Danmark för att arbeta.”

KULTURSAMARBETE FÖR BARN OCH STUDIEBESÖK MED INRIKTNING PÅ LEK.

Sedan flera år finns ett musik-samarbete mellan Helsingborgs kulturskola och Helsingörs musikskola.

Städerna samarbetar också kring stadsutveckling, där det pågår studiebesök över sundet, bland annat för att lära av varandra kring planeringen av lekplatser runt om i städerna.



Popkorn Nordic 2023 är i full gång.

FOTO: LASSE JOHANSSON - STUDIEFRÄMJANDET SKÅNE-BLEKINGE

NY UPPLAGA AV DANSK-SVENSKA MUSIK-TÄVLINGEN POPKORN NORDIC.

Talangtävlingen Popkorn hölls för första gången i Helsingborg år 2000, men är sedan 2019 en dansk-svensk tävling, numera med tillägget "Nordic". Årets upplaga av tävlingen pågår under hösten, då uttagningstävlingar hålls i Skåne och på Själland, innan det blir gemensamma semifinaler och final i både Danmark och Sverige. Bakom arrangemanget står The Tivoli, Kulturværftet i Helsingör, Studiefremjandet Skåne-Blekinge och Skånsk Live med stöd av Helsingborgs kulturnämnd.

PRESSAT HEIMSTADEN STOR BO-STADSÄGARE I DANMARK

Det förändrade ekonomiska läget med högre räntor pressar expansiva Malmöbaserade Heimstaden Bostad med norska Heimstaden/Fredensborg och svenska pensionsbolaget Alecta som största ägare. Heimstaden Bostad har behov av att ta in nytt kapital eller sälja tillgångar. Bolaget bedöms behöva ha in minst 30 miljarder svenska kronor i kapital, det uppger Dagens Industri i en artikel i september. Heimstaden gjorde sitt första förvärv i Danmark 2014 och i portföljen finns, mätt i januari i år, fastigheter med närmare två miljoner kvadratmeter i yta. I september offentliggjorde bolaget två personnyheter i form av att danska Christian Fladeland, tidigare Chief Investment Officer, är ny vice vd och att danska Louise Schaldemose är ny uthyrningschef. Enligt siffror från januari har Heimstaden 300 anställda i Danmark.



Svenska Heimstaden är en av Danmarks största privata ägare av bostäder.

FOTO: NEWS ØRESUND

FOTO: HH HELSINGBORG STAD & HELSINGÖRS KOMMUN



HH-jobbmässan Tura till jobbet.

HH-VISIONEN LEVER: FRÅN LEKPLATSER TILL NY FAST FÖRBINDELSE

Samarbetet mellan de "äldsta vännerna" Helsingborg och Helsingör är brett och går långt tillbaka. Med flera nya personer på ledande poster i norra delen av Öresundsregionen behöver samarbetet nu kalibreras. Det menar Christian Orsing (M), som själv tillträdde som kommunstyrelsens ordförande i Helsingborg den 25 oktober i fjor.

Som en av sina huvudfrågor för samarbetet i norra Öresund lyfter Christian Orsing fram en integrerad arbetsmarknadsregion. Helsingör har en arbetslöshet på drygt två procent, Helsingborg runt tio.

- Den danska demografin gör att de behöver arbetskraft inom många områden, och kan vi komplettera varandra där är det en vinst på många sätt. Det blev fullständigt uppenbart under pandemin, när samhällskritiska verksamheter från barnomsorg till vårdboenden i Helsingör inte kunde hålla öppet utan svensk arbetskraft, säger han.

Fram till 2020 hade städerna den gemensamma strategin "Sammanbunden stad 2035". Den lever och kommer att uppdateras, enligt Christian Orsing, men både Helsingborgs stadsdirektör, Carina Leffler, och Helsingörs kommunaldirektör Rasmus Bjerregaard, är nya på posterna.

- Vi är inne i en fas där vi behöver kalibrera oss, vad vi ska lägga energi på i samarbetet. Förmodligen kommer vi att konkretisera ett antal huvudområden, men vi får se i processen.

Aldrig längre bort än ett samtal

Vanligen träffas Helsingborgs KSO och Helsingörs borgmästare terminsvis. Därutöver träffas medarbetare på olika nivåer med jämna mellanrum. Det är aldrig längre bort "än ett samtal", enligt Christian Orsing.

- Det kan ibland vara befriande att inte bara jämföra sig med en annan stad, utan att det är olika länder. Vi har lite olika kultur i hur vi tar oss an saker och ting. Sist vi träffades ville de lära av våra lekplatssatsningar med temalekplatser, nu har det



Christian Orsing (M) kommunstyrelsens ordförande i Helsingborg.

FOTO: DAVID LUNDIN/HELSINGBORG STAD

varit delegationer här som tittat på det, säger han.

Sårbart med bara en fast förbindelse

En fast HH-förbindelse är "utrett mer än mycket annat", men mycket återstår att fördjupa. Där ligger den danska staden "lite tidigare i debatten", enligt Orsing, som menar att man får vara ödmjuk och "ha respekt för oron" över hur byggnation och trafikflöden kan påverka närområdet. Han pekar på dubbelspåret på Väst kustbanan som håller på att färdigställas:

- Stora men viktiga infrastruktursatsningar, nog sjutton skapar det skav och frustration. Att vara en transitsträcka eller transitknutpunkt är prövande, även i Helsingborg. Jag tror att det är det man fångar upp på den danska sidan. Man ser kanske med oro på vad det kommer att innebära för staden.

Själv pekar han på sårbarheten av att bara ha en fast väg över sundet, speciellt med Fehrman Bält-förbindelsen runt hörnet och en osäkrare omvärld. För att sätta press på respektive nationalstat och "aggregera upp det" hanteras frågorna också inom större nätverk, som Greater Copenhagen, där Orsing sitter i styrelsen.

- Ju större befolkningsunderlag vi har i ryggen, desto angelägnare blir det ju. Det är hög tid att inse att 2030 inte är så långt borta. Och där är ju HH en viktig del, Fehrman Bält kommer med största sannolikhet innebära kraftigt ökad lastbilstrafik initialt, den måste ju ta vägen någonstans. Det är viktigt att nationalstaterna tar till sig det här.

REGION SKÅNE MEDFINANSIERAR METROUTREDNING

Skånes regionstyrelse beslutade i början av september att medfinansiera en utredning om möjligheten att ansluta en Öresundsmetro till en kommande metrolinje M5 Öst i Köpenhamn. Malmö stad och Köpenhamns kommun ska genomföra utredningen som beräknas kosta cirka fyra miljoner kronor. Region Skåne medfinansierar upp till en miljon kronor.

I Region Skånes mötesmaterial går att läsa: "Regionstyrelsen anser att utifrån ett redundansperspektiv är det inte tillräckligt med endast en fast Öresundsbroförbindelse och förutsättningarna för detta måste studeras av både danska och svenska parter".

Enligt Region Skånes regionstyrelses ordförande och Greater Copenhagens ordförande Carl Johan Sonesson (M) ska beslutet om delfinansiering av en utredning om Öresundsmetron inte ses som något ställningstagande i förhållande till förslaget om att bygga en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør, HH-förbindelsen.



FOTO: NEWS ØRESUND

– Metro är ju att betrakta som ytterligare ett väpningsplan på den befintliga förbindelsen. Vi behöver ytterligare en fast förbindelse för redundansen. Vi behöver alltså både Metron och ytterligare en fast förbindelse, sade Carl Johan Sonesson i en kommentar till News Øresund när beslutet fattades.

Metrolinje M5 planeras till Refshaleøen och den kommande halvön Lynetteholmen i Köpenhamn.

WALLENBERGS RISKKAPITALBOLAG EQT ÄGER MOLSLINJEN OCH FD FORSEA.

Danska Molslinjen, som driver färjetrafik under namnen Molslinjen, Bornholmslinjen, Samsølinjen, Alslinjen, Langelandslinjen, Fanølinjen och Öresundslinjen (fd Forsea), är sedan 2021 svenskägt genom riskkapitalbolaget EQT med Wallenbergbolaget Investor som största ägare.



FOTO: NEWS ØRESUND

MÖJLIGHETERNA FÖR NORDISK GRÄNSSTATISTIK UNDERSÖKS.

För närvarande finns ingen gränsregional statistik för Norden, eftersom bland annat juridiken satt stopp för tidigare försök att upprätta sådan. Under 2023 pågår ett förprojekt, Nordic Mobility II, där de nordiska statistikbyråerna under ledning av Danmarks statistik undersöker om det är realistiskt att göra ytterligare en satsning på området. Fokus ligger på att hitta en långsiktig lösningsmodell, organisation och finansieringsmodell. En av flera utgångspunkter för projektet är den modell som Region Skåne och Danmarks statistik använt för att ta fram ny Öresundsstatistik. Beroende på vad förprojektet kommer fram till förväntas ett huvudprojekt starta år 2024.



FOTO: NEWS ØRESUND

Debatt under Folkemødet i juni i år med titeln "När EU-Interregmedel blir till ny kunskap och företag".

INTERREGMEDLEN NÄSTAN SLUT INOM INNOVATION – MEN 32 MIO. EURO KVAR INOM GRÖNA FRÅGOR.

I Interreg Öresund-Kattegat-Skagerraks nuvarande programperioden som pågår 2021–2027 finns fyra insatsområden. De är: innovation och entreprenörskap, grön omställning, transport och mobilitet samt gränslös arbetsmarknad. Totalt har programmet 140 miljarder euro att dela ut till projekt som omfattar partners i minst två av länderna Danmark, Sverige och Norge. Hittills är det innovationsområdet som har varit mest populärt, där är pengarna i princip slut meddelar Interreg-

sekretariatet. Inom grön omställning finns däremot 32 miljoner euro kvar att söka.

– I den nya programperioden så har det gröna fått ett lika högt värde i belopp som innovation och entreprenörskap. Det är också inom den gröna omställningen som de två riktigt stora nyheterna finns i vårt program, cirkulär ekonomi och klimatanpassning, sade Magnus Schönning, programchef för Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak vid ett seminarium i Ystad i september.

FLERA FORTSÄTTNINGSPROJEKT BLAND DE GODKÄNDA ANSÖKNINGARNA I NYA INTERREGPROGRAMMET

I den nya programperioden 2021–2027 finns flera, sedan tidigare, välkända dansk-svenska Interregprojekt som har fått en fortsättning. I den kategorin faller bland annat diabetesprojektet "DiaUnion 1.5" och projektet "ReproUnion" om ofrivillig barnlöshet. Dessutom är "NordFokus" med inriktning mot unga och yrkesutbildningar en fortsättning av det tidigare projektet "Nordisk Joblösning" och projektet "Halric" på life science-området med fokus mot forskningsanläggningar och samarbete med Hamburg startas upp och ersatt det tidigare projektet "Halos".

Men det finns även helt nya initiativ bland de projekt som hittills beviljats medel, däribland jobbar allmännyttiga bostadsbolag i Danmark och Sverige tillsammans i projektet "Grøn omstilling i etageboliger" med fokus på hur flerbostadshus kan bidra till energisystemet. I projektet "Green Mobility Shift" är siktet inställt på att få



FOTO: NEWS ØRESUND

Interregprojektet "Green Mobility Shift" ska få fler att åka kollektivt, cykla eller gå framför att ta bilen.

fler involverade i trafikplaneringen för att välja kollektivtrafik, gå eller cykla framför att ta bilen. Projektet "Elegant North" vill skapa en ny strategi för hantering av data om sällsynta sjukdomar och i "Scaling Nordic Hospital Innovation" är tanken att sjukhusen ska få hjälp att överföra innovationer till kommersiella produkter.

IKEAS CITYVARUHUS ÄR KLART.

Svenska och danska flaggor viftade när Ikeas nya cityvaruhus i Köpenhamn invigdes i augusti. Besökarna kommer att kunna ta sig till varuhuset främst till fots, med cykel eller kollektivtrafik, men däremot inte med bil. Ikea Danmarks landchef Doris Lan säger till Ritzau att hon räknar med att det centralt tillgängliga varuhuset i hög grad kommer att locka unga människor. Större möbler och inredning kommer att kunna beställas med leverans till dörren eller till ett utlämningsställe.

Det 20 000 kvm stora Ikeavaruhuset ligger vid Dybbølsbro på Vesterbro och ska komplettera det existerande varuhuset i Gentofte, strax norr om huvudstaden. Varuhuset är tre våningar högt och har en stor takträdgård som kommer att få solcellspaneler. Det är Ikeas sjätte varuhus i Danmark.



FOTO: HASSE FERROLD

GREATER4H: VÄTGASVÄG PLANERAS MELLAN OSLO OCH HAMBURG.

GREATER4H-initiativet lanserades i mars 2023, med målet att utveckla en korridor med 14 vätgastankstationer för tunga transportfordon mellan Oslo och Hamburg. Projektet leds av STRING, en politisk organisation som består av lokala och regionala myndigheter som vill främja den gröna omställningen i norra Europa.

Projektet bygger på ett samarbete mellan tre privata partners från energisektorn och tio regioner och städer som är medlemmar i STRING-nätverket. Den totala budgeten för initiativet är 41,5 miljoner euro, varav 30 procent samfinansieras av EU.

I linje med Europas strävan att göra godstransporter grönare syftar GREATER4H till att göra norra Europa till en förebild för vätgasteknik.



FOTO: NEWS ØRESUND

DANSKA MATAS KÖPER SVENSKA KICKS

Efter en misslyckad satsning i Sverige med som mest sex butiker lämnade Matas Sverige 2015. Nu återvänder Matas till Sverige genom köpet av kosmetikkedjan Kicks och dess hudvårdskliniker Skincity. Efter köpet av Kicks nästan fördubblas Matas omsättning till motsvarande tolv miljarder svenska kronor, samtidigt som företaget blir en stor nordisk aktör såväl genom butikskedjorna som en omfattande e-handel.

SVENSK LEDER NOBINA DANMARK.

Bram Lauwers är sedan mars ny vd för kollektivtrafikföretaget Nobina Danmark. Han har arbetat i bolaget i 22 år och pendlar från Sverige.



FOTO: NEWS ØRESUND



FOTO: NEWS ØRESUND

DANSKA ØRSTED STORSATSAR PÅ VINDKRAFT I SVERIGE

Energibolaget Ørsted, med danska staten som majoritetsägare, storsatsar på att bygga havsbaserad vindkraft i Sverige. Kontor har etablerats i Malmö och Stockholm med totalt tio anställda. Nu väntar företaget på den svenska regeringens godkännande att bygga Skånes Havsvindpark 22 kilometer söder om Skånes sydkust med en effekt på 1,5 GW och till en kostnad på upp till 50 miljarder svenska kronor. Då kan personalstyrkan i Sverige växa till flera hundra. Men Ørsteds Sverigechef Sebastian Hald Buhl varnar för att otydliga politiska signaler gör att Sverige riskerar förseningar när andra länder gör stora beställningar hos tillverkarna.

– Vi har fått miljötilstånd och länsstyrelsen har tillstyrkt. Nu väntar vi på det sista gröna ljuset från regeringen innan vi kan börja bygga Skånes Vindkraftspark, säger Sebastian Hald Buhl.

Får Ørsted ett snabbt beslut från den svenska regeringen kan vindkraftsparken stå klar 2030.

– Den viktigaste poängen för Sverige är att här finns en bra naturlig resurs för havsbaserad vindkraft, säger Sebastian Hald Buhl, och tillägger att den politiska osäkerheten kring villkoren för svensk vindkraft är stor.

Det finns även en osäkerhet kring leveranstider för nya vindkraftverk.

– Även om det finns utmaningar kring de ökade kostnaderna för att bygga ny vindkraft är utbyggnadsplanerna stora i Europa. Därför

finns det behov av att fatta snabba beslut om ny vindkraft ska hinna byggas i Sverige innan 2030.

För stunden har dock flera vindkraftsplaner av kostnadsskäl lagts på is. Ørsted har dock inte övergett några projekt, men har flaggat för potentiella nedskrivningar i USA.

I början av året meddelade Ørsted att företaget planerar för totalt sex stora havsbaserade vindkraftsparker i Sverige: Skåne, Gotland, Kattegatt, Baltic samt Gävle Öst och Gävle Väst. Sebastian Hald Buhl pekar på att Ørsted även beslutat att bygga Sveriges och Europas första storskaliga fabrik för produktion av grön e-metanol, en process som brukar benämnas power-to-x i Danmark.

GREATER COPENHAGEN FRAMGÅNGSRIKT INOM GRÖN FORSKNING

Organisationen Greater Copenhagen har tagit fram en rapport om hur den gröna tillväxten i regionen med samma namn står sig jämfört med närliggande storstadsområden.

I rapporten "Grön tillväxt i Greater Copenhagen" tittar organisationen Greater Copenhagen på hur regionen står sig på det gröna området inom grön forskning, grön innovation och startups samt gröna investeringar. De har sedan jämfört regionen med storstadsområdena Stockholm, Oslo, Helsingfors, Hamburg, München, Berlin och Amsterdam.

Resultatet visar att inte bara Greater Copenhagen, utan hela Norden är framgångsrika inom den gröna forskningen, med sju av de 20 bästa universiteten på QS Sustainability Ranking. Där ligger Danmarks tekniske universitet, Københavns universitet och Lunds universitet "i absolut toppklass" inom Greater Copenhagen.

Gällande gröna investeringar placerar sig regionen i mitten, men dock i en uppåtgående trend när det gäller gröna patent. Men det



FOTO: NEWS ØRESUND

är långt kvar till Münchens (fyra gånger så många), som Stockholms (dubbelt så många). Münchens höga antal patent förklaras till stor del av Siemens vindkraftssatsningar och BMW:s och Audi:s fordonsindustri som har forsknings- och teknikutveckling i området.

Slutligen, när det kommer till investeringar halkar Greater Copenhagen efter och blir utklassade av både Stockholm och Berlin, som drar till sig betydligt mycket mer riskkapital.

ADVOKAT FÖRESLÅR LÖSNING PÅ GRÄNSHINDER FÖR PERSONER SOM ARBETAR I BÅDE DANMARK OCH SVERIGE.

Förslaget från den dansk-svenska advokaten Emelie Svensson går ut på att om danska arbetsgivare blir skyldiga att betala svenska arbetsgivaravgifter, behöver de enbart betala upp till de nivåer som gäller i Danmark.

» **Läs mer om detta och fler förslag för att lösa gränshinder på arbetsmarknaden på sidorna 28-31.**



FOTO: NEWS ØRESUND

OECD KOPPLAS IN PÅ GRÄNSHINDER FÖR TREDJELANDSMEDBORGARE

Under 18 månader ska OECD undersöka hur personer som är medborgare i länder utanför EU/EES eller Schweiz skulle kunna få möjlighet att gränspendla. I dag är det inte tillåtet för denna grupp att bo på ena sidan sundet och arbeta på den andra. Det är Region Hovedstaden och Region Skåne som anlitat OECD, med ekonomiskt stöd från EU. » **Läs mer på sidan 28.**

INTENSIVKURS I DANSKA BLIR ENDAST FÖR UNIVER-SITETSANSTÄLLDA.

Nästa år kommer Centrum för Öresundsstudiers (CORS) årliga intensivkurs i danska endast vara tillgänglig för Lunds universitets anställda. Studenter och anställda från andra universitet samt externa deltagare, som tidigare har kunnat gå i mån av plats, erbjuds därmed inte kursen. Anledningen är att myndighetskapitalet som har finansierat kursen under de senaste åren snart har tagit slut, uppger CORS.

– De senaste åren har vi, tack vare CORS goda ekonomi, haft möjlighet att ge kursen som ett sätt att uppmärksamma Öresundsbronns 20-årsjubileum. Vi är mycket glada över att kursen varit så uppskattad, då det synliggör viljan till fortsatt samverkan i regionen, meddelar Gabriella Nilsson, prefekt vid institutionen för kulturvetenskap vid Lunds universitet.

Kursen hålls vanligtvis i månadsstiftet juni-juli i Köpenhamn.



FOTO: NEWS ØRESUND

Köpenhamn har utsetts till arkitekturhuvudstad under 2023 av UNESCO.

UNDER KÖPENHAMNS ÅR SOM ARKITEKTURHUVUDSTAD SATSAR ÄVEN MALMÖ

Fokus ligger på arkitektur i Öresundsregionen i år, då Köpenhamn 2023 är utsedd till världens arkitekturhuvudstad av UNESCO. Med ett festivalprogram som innehåller utställningar, evenemang, debatter och guidade turer under hela året finns det möjligheter att se, lära och diskutera arkitektur för både yrkesverksamma och den breda allmänheten. Köpenhamns tema för året är Copenhagen in Common, och man vill lyfta fram innovativa lösningar som belyser resiliens, levnadsvillkor och hållbarhet.

Som partner har Malmö bidragit till initiativet Malmö in the Making, som är en del av det officiella programmet för Köpenhamn under huvudstadsåret. Malmö in the Making arrangerades under september i form av 100 programpunkter från stadsvandringar till queerbastu och skivareverkstäder. Den gemensamma nämnaren är att utforska vad stadens rum, arkitektur och kultur betyder för Malmöborna.



FOTO: NEWS ØRESUND

FÄRRE DANSKA KULTURCHEFER I SKÅNE – FLER I STOCKHOLM

Under 2022 och 2023 har fem danska kulturchefer i Skåne slutat på sina uppdrag, men fortfarande finns lika många kvar i regionen. I Stockholm finns fyra danska kulturchefer och på Själland finns fem svenska kulturchefer, varav fyra arbetar på dansinstitutioner.

Bland de danska kulturchefer i Skåne som nyligen slutat finns Kitte Wagner, vd och konstnärlig ledare på Malmö stadsteater, som flyttat till Dramaten i Stockholm, Maria Frej, vd och konsert- huschef för Malmö Live, samt Gitte Wille som varit kulturchef för Region Skåne.

DANSKA FRITIDSHUSÄGARE ÖNSKAR SVENSKT BANK-ID

Det stärkta samordningsnummer som infördes den 1 september underlättar stegvis för danska fritidshusägare i Sverige att kunna identifiera sig inför myndigheter och företag, när de till exempel ska boka avfallshantering eller teckna elavtal, menar Elisabeth Geday, sekretariatsledare för intresseorganisationen Danske Torpare. Men organisationen vill även få svenskt bank-id utfärdat för danska fritidshusägare för att komma runt de sista hindren.

Det stärkta samordningsnumret, som blev infört för utländska sommarstugeägare och gränspendlare från 1 september, är ett viktigt steg på vägen, men för att få full tillgång till "det digitala Sverige" behövs även utfärdandet av bank-id, förklarar Elisabeth Geday, som leder den danska organisationen Danske Torpare, som företräder danska fritidshusägare i Sverige.

– Precis som i Danmark blir det allt svårare att kontakta en myndighet, ett elbolag eller ett försäkringsbolag i Sverige, både fysiskt eller via telefon. Allt fler saker måste göras online - från att beställa sophämtning till att anmäla inbrott. Och om man inte kan identifiera sig digitalt kan man inte logga in, vilket är ett växande problem, beskriver hon.

Bankföreningen vill se en lösning

För att få tillgång till ett svenskt bank-id för en dansk fritidshusägare behöver det stärkta samordningsnumret kopplas samman med en svensk identitetshandling. Kravet på en svensk fysisk identitetshandling kopplat till det stärkta samordningsnumret lyftes av Svenska bankföreningen i ett remissvar till den nya lagen om stärkt samordningsnummer.

– Nu är vi ju i det närmaste allierad med den svenska bankföreningen som pressar på för att få det här genomfört, säger Elisabeth Geday.

Vill även kunna betala via Swish

Det skulle även kunna öppna för danska fritidshusägare att få tillgång till betaltjänsten Swish, men där tror Elisabeth Geday att det krävs mer.

– Vi vill kunna använda mobila betalningar utan begränsningar i Danmark och Sverige när



9 883 svenska fritidshus har danska ägare.

FOTO: NEWS ØRESUND

kontanterna försvinner. Men först och främst vill vi ha en officiell svensk identitetshandling som kopplar det stärkta samordningsnumret till personen. Det är det sista vi behöver innan svenska banker kommer att erbjuda bank-id till danska medborgare och ge dem tillgång till det digitala Sverige på allvar. Bank-id är inte direkt tillgång till Swish, men det är ett steg på vägen, säger hon.

Men Elisabeth Geday tillägger också att hon har förståelse för att det inte går att hitta snabba lösningar på utmaningarna för danska fritidshusägare.

– Vi uppträder alltid med stor ödmjukhet när vi diskuterar de här problemen med svenska myndigheter. Vi vet ju att svenskar inte har möjlighet att köpa hus i Danmark. Därför försöker vi också utbilda våra medlemmar och förklara för dem att vi som danskar ska vara tacksamma att vi får lov att köpa hus i Sverige.

Förra året hade 9 883 svenska fritidshus danska ägare, vilket är minskning med 330 sedan år 2020.

FOTO: NEWS ØRESUND

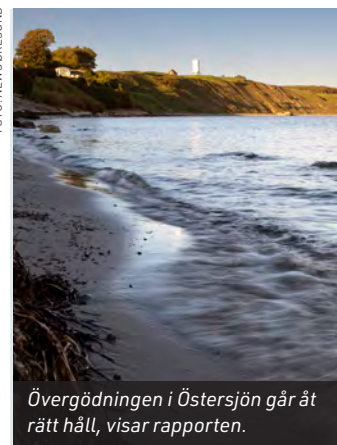


Dansk-svenska folkmusiktrion Dreamer's Circus har spelat ihop sedan 2009.

DREAMER'S CIRCUS FICK DANSK-SVENSK KULTURFONDS KULTURPRIS

Den dansk-svenska trion Dreamer's Circus, bestående av danska Rune Tonsgaard Sørensen och Nikolaj Busk samt svenska Ale Carr, fick Dansk-svensk kulturfonds kulturpris för 2023, med motiveringen att de sätter fokus på vårt gemensamma musikaliska kulturarv: med sin bakgrund i traditionell folkmusik tillför de jazzens variationer och klassisk musiks komplexitet. Samtidigt fick den danska kompositören och folkmusikern Henriette Flach priset Young Generation Award.

FOTO: NEWS ØRESUND



Övergödningen i Östersjön går åt rätt håll, visar rapporten.

NORDEN ÄR PÅ GOD VÄG MOT SINA MÅL I STORT – MEN KAN BLI GRÖNARE.

Norden är på rätt väg för att uppnå målet om att bli världens mest hållbara och integrerade region år 2030, visar en statusrapport som Nordiska ministerrådet släppt under 2023. Det gäller särskilt målen som handlar om konkurrenskraft och social hållbarhet, där hälften av ambitionerna hittills uppnåtts.

Sämre går det på det gröna området, där det fortfarande finns utmaningar eller till och med betydande utmaningar på de flesta områden. Medan arbetet med miljömärkning och att minska övergödningen i Östersjön går framåt, är utsläppen av växthusgaser och konsumtionsbaserade klimatutsläpp fortfarande alltför stora, liksom resursanvändningen.

BORNHOLMERBUSSEN NEDLAGD.

Den 1 maj i år lades busslinje 866 Köpenhamn-Ystad-Rønne, som funnits sedan 1981, ner av bolaget Gråhundbus. Den tidigare ägaren och vd:n för Gråhundbus/Bornholmerbussen, Jørgen Andersen, gick bort i augusti förra året och bolagets advokat Torben Lund sade till TV2 Bornholm inför trafikstoppet i år att det fanns utmaningar med körtillstånden. Tidigare körde även bolaget linje 999 mellan Köpenhamn och Malmö, men den återupptogs inte efter ett stopp under coronapandemin.



FOTO: NEWS ØRESUND

KÖPENHAMNS FLYGPLATS VD THOMAS WOLDBYE HAR SLUTAT.

Efter tolv år som vd för Köpenhamns lufthamn i Kastrup har Thomas Woldbye nyligen slutat, för att bli ny vd för flygplatsen Heathrow i London. Under sin tid som vd för Köpenhamns flygplats har Thomas Woldbye genomfört en samlad organisation, påbörjat den största utbyggnaden i flygplatsens historia samt hanterat pandemin.

En slutgiltig efterträdare till Thomas Woldbye har ännu inte utsetts, men tillförordnad vd för flygplatsen är Christian Poulsen.



UPDATE: Nya ansikten och poster i det dansk-svenska samarbetet

Det är mellanvalsperiod i både Danmark och Sverige och de sista politiska posterna är tilldelade. Danmark fick i slutet av 2022 en ny nordminister i Louise Schack Elholm (V), som också ansvarar för landsbygds- och kyrkofrågor. I Helsingborg har Christian Orsing (M) efter valet tagit blivit kommunstyrelsens ordförande. Samtidigt har staden fått en ny stadsdirektör i Carina Leffler, liksom systerstaden Helsingör, där Rasmus Bjerregaard blivit kommunaldirektör.

Förra årets många tillförordnade poster på tjänstedan har nu till stor del blivit tillsatta, både i Region Skåne, som fått ny regiondirektör och Region Hovedstaden som fått ny koncerndirektör.

Maria Mediaas Jørstad är ny direktör för Nordisk Kulturfond, efter att avgående Benny Marcel blivit avtackad på Sveriges ambassads residens i Köpenhamn.

Många nya ansikten i norra delen av Öresundsregionen

Efter en rekordlång regeringsbildning kunde den danska mittenkonstellationen med Socialdemokraterna, Venstre och Moderaterne tillträda i mitten av december förra året. Då tog även Louise Schack Elholm (V) över posten som minister för nordensamarbete (samt landsbygds- och kyrkofrågor).

I Helsingborg tog moderaten Christian Orsing över efter det mångåriga kommunalrådet Peter Danielsson.

På tjänstemannafrenten har det under året rört på sig, och en hel del tillförordnade poster har tillsatts. Bland annat har både Helsingborg och Helsingör fått varsin ny stads- respektive kommunaldirektör i Carina Leffler och Rasmus Bjerregaard.

Malmö universitet har fått en ny ordförande i

Socialstyrelsens generaldirektör Olivia Wigzell och en ny styrelse, där bland andra Roskilde universitets rektor Hanne Leth Andersen och Petter Hartmann, vd för Medicion Village Innovation, ingår.

Vid årsskiftet fick Nordiska ministerrådet en ny generalsekreterare i Venstre-politikern Karen Elleman, som suttit i Folketinget sedan 2007 och haft ett flertal ministerposter. Under året fick ministerrådet dessutom fem nya personer från varsitt nordiskt land på chefsposter. Bland dem danska Ida Heimann Larsen, som blir ny stabschef efter att tidigare ha varit avdelningschef. Svenske Peter Cavala blir avdelningschef för kunskap och välfärd. Tidigare har han bland annat varit biträdande kommundirektör i Kristianstad.

Ny på posten



FOTO: KIRKEMINISTERIET

Louise Schack Elholm (V) är minister för nordiskt samarbete (samt för landsbygden och kyrkofrågor) i Danmark sedan den 15 december 2022, då hon tog över efter Flemming Møller Mortensen (S).



FOTO: HELSINGBORGS STAD

Christian Orsing (M) är kommunstyrelsens ordförande i Helsingborg sedan den 25 oktober förra året. Han efterträdde det mångåriga kommunalrådet Peter Danielsson från samma parti.

Norden och Europa

Nordisk Kulturfonds nya direktör Maria Mediaas Jørstad har en bakgrund som teaterproducent vid Nationaltheatret i Oslo och från Talent Norge som stöttar unga konstnärer mot en professionell karriär.

Anders Ahnlied har utsetts till ny svensk representant i Gränshinderrådet efter den tidigare socialde-

mokratiska landbygdsministern Sven-Erik Bucht. Anders Ahnlied är generaldirektör för Kommerkskollegium och var ambassadör i Finland 2016-2020.

Även Nordiska ministerrådet stavar om, som förutom den nya generalsekreteraren Karen Elleman, får fem nya personer på chefsposter.



FOTO: CAROLINEROKA

Maria Mediaas Jørstad är ny direktör för Nordisk Kulturfond. Hon kommer från Norge, där hon har varit daglig ledare för organisationen Talent Norge.



FOTO: NEWSBRESUND

Karen Elleman är ny generalsekreterare för Nordiska ministerrådet. Sedan 2007 har hon varit folketingsmedlem för Venstre och haft ett antal ministerposter.



FOTO: STRING

Emilia Cullborg är sedan juni i år tillförordnad biträdande direktör på String Megaregion som samlar lokala och regionala politiska organisationer i fyra länder från Oslo ner till Hamburg.



FOTO: REBERINGSKANSLUET

Anders Ahnlied har utsetts till ny svensk representant i nordiska Gränshinderrådet efter Sven-Erik Bucht. Anders Ahnlied är generaldirektör för Kommerkskollegium. Hans förordnade gäller till 2026.

Tjänstemän och ambassadörer

De många tillförordnade platserna från förra året har nu i stort sätt tillsatts. Region Skåne och Hovedstaden har fått nya personer i ledande ställningar, med Lars-Åke Rudin som ny regiondirektör i Region Skåne och Erik Jylling, som anslutit sig till koncerndirektionen i Region Hovedstaden tillsammans med regiondirektören Jens

Gordon Clausen och koncerndirektören Anne Skriver.

Båda H-städerna i norra Öresund har också fått varsin ny stads- respektive kommunaldirektör i Carina Leffler, som närmast kommer från Landskrona och Rasmus Bjerregaard, som senast kommer från Holbæk.



FOTO: BENGT FLEMARK/REGION SKÅNE

Lars-Åkes Rudin kunde i februari stryka förledet i ”tillförordnad regiondirektör i Region Skåne”, som han varit sedan Alf Jönsson slutade i oktober i fjor.



FOTO: THINKALIKE

Rasmus Bjerregaard är sedan mars i år kommunaldirektör i Helsingørs kommun. Detta efter elva år i Holbæk respektive Furesø kommun.



FOTO: NEWS ØRESUND

Anna Pettersson är ny utvecklingsdirektör i Region Skåne, efter elva år på samma position i Västerbotten. Richard Gullstrand återgår till biträdande.



FOTO: REGION HOVEDSTADEN

Erik Jylling är ny medicinsk koncerndirektör i Region Hovedstaden. Läkaren i anesthesiologi och intensivvård pendlar till det nya jobbet från Odense.



FOTO: REGION SJÄLLAND

Per Bennetsen är ny vd för vård- och omsorgsförvaltningen i Köpenhamns kommun. Från 2016 till nu har han varit regiondirektör i Region Själland.



FOTO: RICKARD JOHNSON/STUDIO E

Carina Leffler är ny stadsdirektör i Helsingborg sedan maj i år. Hon hämtades från grannstaden Landskrona, där hon varit sedan 2018.

Organisationer

Malmö universitet har i år ny ordförande och styrelse, som sitter 17 månader efter regeringens förkortning. Ordförande är Socialstyrelsens generaldirektör Olivia Wigzell. Bland nya i styrelsen märks Roskilde universitetets rektor Hanne Leth Andersen och Petter Hartman, vd för Medicon Village Innovation.

Efter att Maria Frej klivit av som vd för Malmö Live Konserthus tidigare i år har nu Erik Mikael Karlsson rekryterats från Norrlandsoperan.

Både Sverige och Danmark har under året fått varsin ny chef för National- respektive Riksbanken: Christian Kettel Thomsen och Erik Thedéen.



FOTO: ROSKILDEUNIVERSITET

Hanne Leth Andersen, rektor vid Roskilde universitet, är sedan den 1 maj och 17 månader framåt styrelseledamot för Malmö universitet.



FOTO: KØBENHAVNS UNIVERSITET

Søren Munk Skydsgaard är ny universitetsdirektör på Köpenhamns universitet. Han återvänder därmed till sin alma mater, där han tog en cand. pol. 1998.



FOTO: SÆRØN HRAFNEKELSDÓTTIR NORDÉN

Erik Mikael Karlsson blir ny vd för Malmö Live Konserthus från nästa år. Han tar över efter Simon Törnqvist, som i sin tur tagit över från Maria Frej.



FOTO: WORLD MARITIME UNIVERSITY

Max Meija är ny rektor för World Maritime University. Han har två master-, en licentiat- och en doktorsexamen. Han har också jobbat på krigsfartyg.



FOTO: DANMARKS NATIONALBANK

Christian Kettel Thomsen är ny nationalbanksdirektör i Danmark sedan 1 februari. Han var tidigare Vicepresident i European Investment Bank.



FOTO: JOHANNA HANNO/RIKSBANKEN

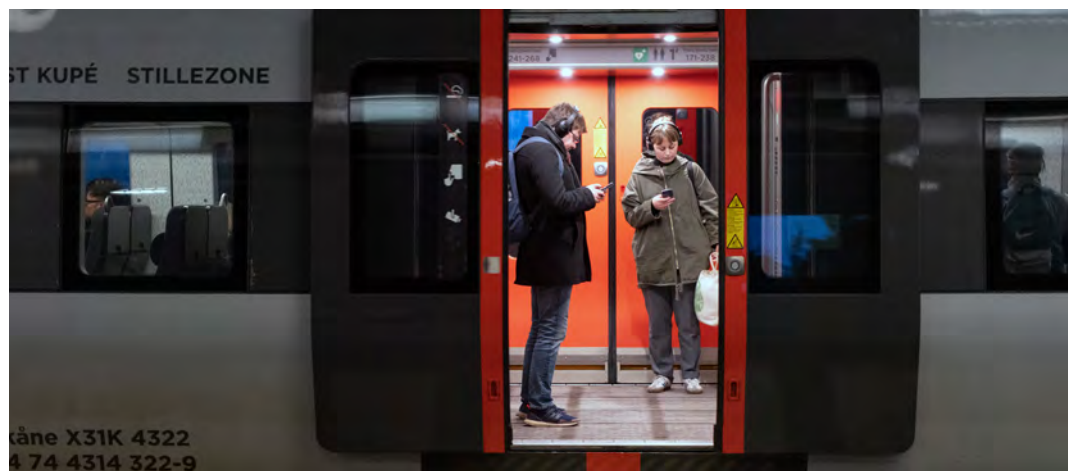
Erik Thedéen är sedan januari i år ny riksbankschef i Sverige. Han var tidigare generaldirektör på Finansinspektionen, en post han haft sedan 2015.

Del III:

STRUKTUR OCH FAKTA:

- Øresundsindex
- Organisationer
- Nyckelpersoner
- Tidslinje





INTEGRATIONEN: ÅTERHÄMTNING, KRONKURS OCH INFLATIONSKRIS

Öresundsintegrationen låg under 2022 på index 102 i jämförelse med 86 för 2021 och 100 under jämförelseåret 2015. Det visar Öresundsbrons och Øresunds-institutets årliga mätning i Øresundsindex.



* Index för 2018 och 2019 har justerats från 103 till 102 som en följd av att regionala siffror används för att mäta företag i grannlandet i årets rapport jämfört med nationella siffror i fjolårets rapport. Indexsiffror för 2021 har justerats från 85 till 86 i årets upplaga av rapporten på grund av att pendlingsstatistiken kommer med ett års eftersläpning.

ØRESUNDSINDEX:

102

ÖKADE AKTIVITETER ÖVER ÖRESUND

Integrationen över Öresund återgick under 2022 till nivån innan pandemin. Det är en kraftfull uppgång mellan två år, från ett index på 86 till 102, men jämfört med 2015 är uppgången måttlig. Återhämtningen sammanfaller med borttagandet av pandemirestriktioner som påverkade persontrafiken, antalet gästnätter och pendlingen över Öresund. Dessutom har antalet godstransporter fortsatt öka till nya rekordnivåer och även antalet personer som flyttar över Öresund steg. Försvagningen av den svenska kronan gör det just nu extra lönsamt för danskar att turista i Sverige och för svenskar att arbeta i Danmark vilket kan påverka integrationen även framöver.

1. ÅTERHÄMTNING EFTER CORONA

Det samlade Øresundsindex steg 2022 till 102 jämfört med 86 under 2021. Det innebär att index nu är på samma nivå som innan coronapandemin då reserestriktionerna bland annat gav effekter på persontrafiken, antalet gästnätter och pendlingen. Dessa parametrar har nu, helt eller delvis, återhämtats. Mest har index över antalet gästnätter ökat, från 32 till 104, och därefter index för personresor som har ökat från 50 till 93. Även pendlingen har återhämtats, från index 90 till 95.

2. GODSTRANSPORTERNA OCH FLYTTNINGARNA ÖKAR OCKSÅ

En parameter som inte påverkades av coronapandemin är antalet godstransporter som också har ökat stadigt sedan index startår 2015. 2022 ligger denna parameter på 130, en ökning från 122 under 2021. Även index som visar flyttning över Öresund har stigit, från 92 till 100. Bland de indikatorer som ligger oförändrade eller med viss nedgång finns företag i grannlandet och danskägda fritidshus i Skåne.

3. VALUTAKURSENS PÅVERKAN

Den svenska kronan är just nu svag och valutakursen innebär att det i genomsnitt krävs 151 SEK för 100 DKK / 66 DKK för 100 SEK under mars månad. Den svagare svenska kronan ger bland annat mer pengar i plånboken för svenska pendlare till Danmark och billigare priser för danskar som turistar eller shoppar i Sverige. En hög inflation och ökade levnadskostnader kan få fler att turista i närområdet framför en längre utlandsresa, spår intervjupersoner till rapporten. En enkätundersökning via Øresundspanelen visar att den vana Öresundsresenären inte påverkas i någon större utsträckning av den ändrade kronkursen.

2015 SOM UTGÅNGSPUNKT. År 2015 har valts som basår med index 100. Det var ett år som inte präglades av id- och gränskontroller (Sverige införde gränskontroll 12 november 2015). Det var varken markant hög- eller lågkonjunktur och ingen större skillnad i konjunkturläget mellan de två länderna. Valutakursen låg på en normalnivå omkring 125 SEK för 100 DKK. 2015 anses därför vara ett bra jämförelseår.

Fotnot: Sidorna 62-65 är ett utdrag ur det årliga Øresundsindex om integrationen över sundet som publicerades i april 2023.

UTVECKLINGSTENDENSER FÖR ØRESUNDSINTEGRATIONEN

De nio utvalda indikatorerna i Øresundsindex visar på en återhämtning i integrationen under 2022, efter två år då pandemin påverkade interaktionen över Öresund, bland annat genom att trafiken och antalet gästnätter minskade. Totalt sett syns en mindre uppgång för integrationen över Öresund sedan 2015.

INDEX: PERSONRESOR ÖVER ØRESUND

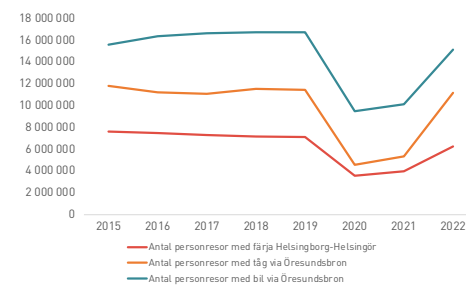
Index för antal personresor med färja, bro och tåg.

93

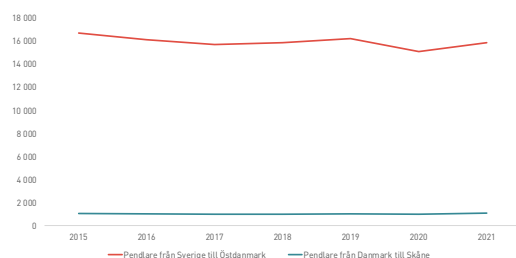
Antalet personresor över Öresund minskade markant under coronapandemien, men har sedan dess ökat igen och börjat återhämta sig.

Källa: Øresundsindex - Trafiken

ANTAL PERSONRESOR ÖVER ØRESUND



ANTAL GRÄNSPENDLARE ÖVER ØRESUND



Siffror för dansk pendling finns enbart för 2019 och 2021 - för 2015 till 2018 har vi estimerat utvecklingen bakåt i med samma förändring som pendlingen från Sverige till Danmark

INDEX: PENDLING ÖVER ØRESUND

Index för antal personer som har ett jobb på andra sidan Öresund.

95

Efter en minskning av pendlingen under början av pandemin ökade den återigen under 2021.

Källa: Region Skåne/Øresundsdatabasen

INDEX: STUDENTER I GRANNLANDET

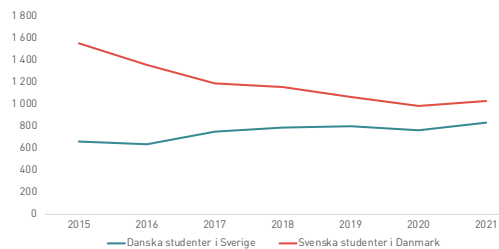
Index för antal personer som studerar en hel utbildning i grannlandet.

84

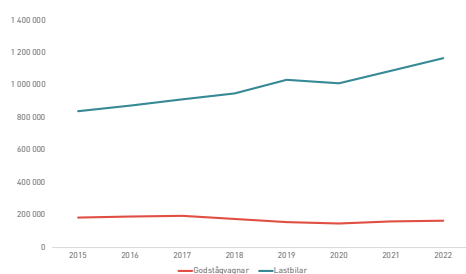
Både antalet av danskar som studerar i Sverige och antalet svenskar som studerar i Danmark har ökat under 2021 jämfört med 2020.

Källa: Nordic Statistics database

ANTAL STUDENTER I GRANNLANDET



ANTAL GODSTRANSPORTER - LASTBIL OCH TÅG



INDEX: GODSTRANSPORT ÖVER ØRESUND

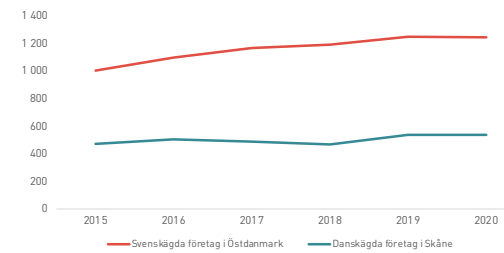
Index för antal lastbilar och godstågsvagnar som kör över Öresund.

130

Godstransporterna har ökat över Öresund, även under pandemin. Det är främst lastbilstrafiken som stiger.

Källa: Øresundsindex - Trafiken 2021

ANTAL FÖRETAG I GRANNLANDET



INDEX: FÖRETAG I GRANNLANDET

Index för antal danskägda företag i Skåne och svenskägda företag i Østjylland.

121

Antalet företag i grannlandet har ökat sedan 2015, men varit oförändrat 2019-2020.

Källa: DST, Tillväxtanalys

INDEX: FLYTTNING ÖVER ØRESUND

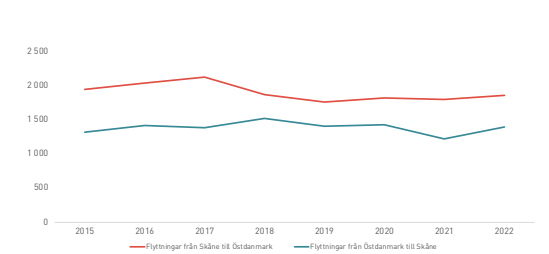
Index för antal personer som flyttar över Öresund - i båda riktningarna.

100

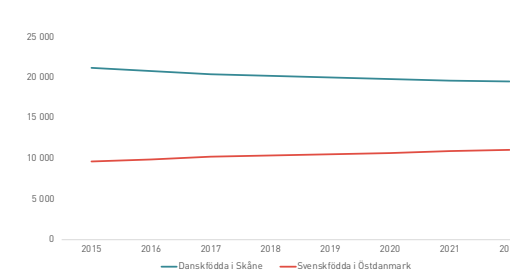
Antalet personer som flyttade över Öresund ökade i fjol, i båda riktningarna. Mest ökade flyttarna till Skåne, men flyttarna till Østjylland var ändå fler.

Källa: Region Skåne/Øresundsdatabasen

ANTAL PERSONER SOM FLYTTAR ÖVER ØRESUND



ANTAL PERSONER SOM BOR I GRANNLANDET



INDEX: BOSATTA I GRANNLANDET

Index för antal personer som bor på andra sidan Öresund.

99

Trenden att antalet svenskfödda i Østjylland ökar medan antalet danskar i Skåne minskar fortsätter. Antalet danskar i Skåne är dock fortfarande betydligt fler.

Källa: SCB, DST

INDEX: GÄSTNÄTTER ÖVER ØRESUND

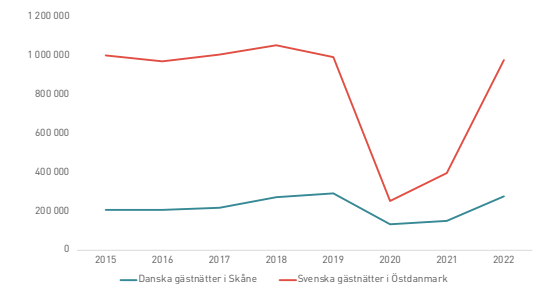
Index för antal personer som turistar på andra sidan Öresund.

104

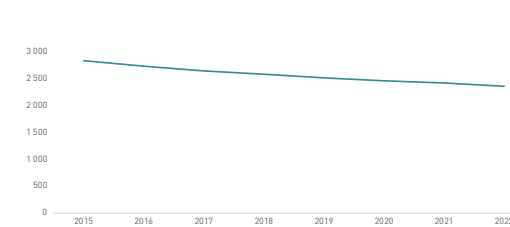
Antalet gästnätter över Öresund är tillbaka på nivåerna före pandemin. Svenskarna turistar mer i Østjylland än danskarna i Skåne.

Källa: DST, SCB/Tillväxtverket

ANTAL GÄSTNÄTTER ÖVER ØRESUND



ANTAL DANSKÄGDA FRITIDSHUS I SKÅNE



INDEX: DANSKA FRITIDSHUS I SKÅNE

Index för antal danskbosatta som ägar fritidshus i Skåne.

83

Antalet fritidshus i Skåne med dansk ägare minskar stadigt sedan 2015.

Källa: SCB

Fakta: resmöjligheter över Öresund

SÅ RESER PRIVATPERSONER ÖVER ÖRESUND:

Färja mellan Helsingborg-Helsingør

Pendling, fritids- och busnesstrafik

Resesätt: fotgängare, cykel, motorcykel, bil, husbil, buss (ej linjetrafik)

Biljettyp: enkel- och ToR-biljett, turakort, pendlar-kort, bilbiljett

Huvudman för trafiken: Forsea, Sundsbussarna (endast persontrafik)



FOTO: NEWS ØRESUND

Tåg mellan Malmö-Köpenhamn, via Öresundsbron

Pendling, fritids- och busnesstrafik

Resesätt: fotgängare, cykel

Biljettyp: enkel- eller dygnsbiljett, pendlarkort (30 dagar eller Flexbiljett)

Huvudman för trafiken: Skånetrafiken



FOTO: NEWS ØRESUND

Bil mellan Malmö-Köpenhamn, via Öresundsbron

Pendling, fritids- och busnesstrafik

Resesätt: bil, motorcykel, husbil

Biljettyp: enkelbiljett, ÖresundGO (fritids-, pendlar- eller bussavtal)

Huvudman för trafiken: Øresundsbro Konsortiet



FOTO: NEWS ØRESUND

Buss mellan Köpenhamn-Ystad, via Öresundsbron

Fritidstrafik (Bornholmslinjen Ystad-Rønne)

Resesätt: buss

Biljettyp: enkel- eller returbiljett

Huvudman för trafiken: Kombardo Expressen



FOTO: WIKIMEDIA/LEIF JØRGENSEN (CC BY-SA 4.0)

Annan persontrafik över Öresund*:

* SJ:s snabbtåg från Stockholm till Köpenhamn

* Snälltågets nattåg från Malmö till Hamburg/Berlin och Österrike (trafiken körs periodvis under året)

* Trafik som är på väg till/från Bornholmslinjens färjelinje Rønne-Ystad

* Siffror för dessa resor är inte inkluderade i Øresundindex.

SÅ TRANSPORTERAS GODS ÖVER ÖRESUND

Lastbil via färja Helsingborg-Helsingør

Godstrafiken inkluderar varu- och lastbilar från sex meters längd och uppåt.

Lastbil via Öresundsbron

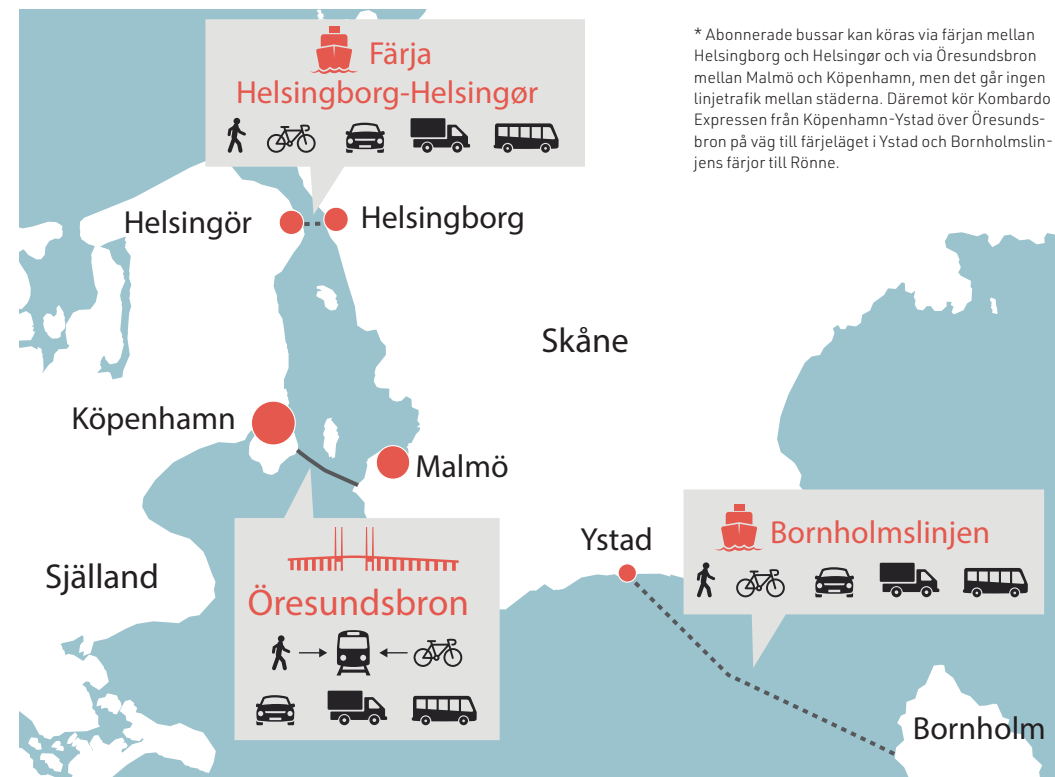
Godstrafik med lastbilar och från 2019 även varubilar från sex meters längd.

Tåg via Öresundsbron

Trafiken mäts utifrån antal godsvagnar.



FOTO: NEWS ØRESUND



* Abonnerade bussar kan köras via färjan mellan Helsingborg och Helsingør och via Öresundsbron mellan Malmö och Köpenhamn, men det går ingen linjetrafik mellan städerna. Däremot kör Kombardo Expressen från Köpenhamn-Ystad över Öresundsbron på väg till färjeläget i Ystad och Bornholmslinjens färjor till Rønne.

KARTA: LÖNEGÅRD & CO. SAMMANFATTNING: ØRESUNDSINSTITUTTET

OLIKA KATEGORIER MED RESENÄRER ÖVER ÖRESUND

Pendlare

Personer som bor på ena sidan Öresund och arbetar eller studerar på den andra sidan. Hemarbete och gränsregleringar under coronapandemin har gjort att resandet över Öresund ofta kombineras med digitalt distansarbete. Därför är det viktigt att skilja på antalet pendlare och antalet pendlarresor.

Fritidsresenärer

Består av flera olika resandegrupper. Några besöker vänner eller släktingar på andra sidan Öresund. Valutakursen gör Sverige till ett lågprisland. Danskar reser därför till södra Sverige för att t.ex. handla, gå på restaurang eller bo på SPA-hotell. Svenskar reser till Danmark för att njuta av kultur- och nöjesliv, handla och kanske för att äta på någon av Köpenhamns många Michelinrestauranger. Ytterligare en grupp svenskar kör genom Danmark på väg för att handla vin- och sprit i lågprisbutiker i norra Tyskland.

Flygplatsresenärer

Köpenhamns flygplats i Kastrup är hela södra Sveriges internationella flygplats med direkt tågtrafik från Stockholm, Göteborg, Kalmar och Karlskrona.

Affärsresenärer

Affärsmöten över Öresund eller via Köpenhamns flygplats till andra städer är en viktig resandegrupp.

Yrkesförare

Taxi, bussar och lastbilar färdas regelbundet över Öresund. Yrkesförarna är ytterligare en stor grupp.

Bornholmsbor

De omkring 40 000 invånarna på Bornholm, turister, sjukvårdspersonal och militärer på väg mellan solskensön och övriga Danmark väljer oftast färjan mellan Rønne och Ystad och därefter en transitresa genom södra Skåne och över Öresundsbron.

Stugägare

10 076 svenska fritidshus har danska ägare och ytterligare 10 508 fritidshus har tyska ägare. De tar ofta vägen över Öresund på väg till fritidshuset.

Fjärrtågsesenärer

SJ:s snabbtåg X2000 kör direkt från Stockholm till Köpenhamn och Snälltåget kör säsongsvist nattåg till Berlin och Österrike.

Politiskt tvärregionalt samarbete

I Öresundsregionen finns tvärregionalt politiskt samarbete på många plan: lokalt mellan kommuner, regionalt mellan östra Danmark och södra Sverige, och även i en större geografi över gränserna ner till Tyskland och upp längs den svenska västkusten till Norge. Samarbetet med flest aktörer är Greater Copenhagen, som samlar fyra regioner och 85 kommuner. STRING-samarbetet, som har sitt ursprung i beslutet att bygga en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland, är geografiskt mest omfattande, då det vuxit till att omfatta både svenska och norska intressenter, liksom fler danska regioner. Interregs Öresund-Kattegat-Skagerak-program (ÖKS), som varje år stödjer ett stort antal interregionala projekt, är också ett politiskt organ. Interreg är initierat av EU, med syftet att uppmuntra städer och regioner att samarbeta och lära av varandra över gränserna. I ÖKS väljer företrädare för Sverige, Danmark och Norge ut vilka projekt som ska få stöd och påverkar på så sätt samarbetsytorna och möjligheterna över sundet. Deltagarna i projekten är ofta kommuner och regioner, vilket skapar nya kontakter på andra sidan sundet. Sist men inte minst finns det fungerande lokala samarbeten mellan Helsingborg och Helsingør, och i viss mån mellan Malmö och Köpenhamn. I båda fallen har kommunerna drivit gemensamma projekt i flera år.

Greater Copenhagen

Det politiska partnerskapet mellan 46 danska och 39 svenska kommuner samt Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Skåne och Region Halland. Samarbetsorganisationen etablerades i januari 2016 och ersatte det tidigare politiska samarbetet i den tidigare Öresundskomiteen. Målet är att främja tillväxten, attrahera fler utländska investerare och företag, arbeta för att stärka den internationella infrastrukturen samt främja en sammanhängande arbetsmarknad. Organisationen har bland annat antagit en trafikcharter, en arbetsmarknadscharter och en grön charter. Styrelsen består av 18 ledamöter från utvalda kommuner och regioner. Se sidan 25 för mer information om Greater Copenhagen Task Force.

Vd: Tue David Bak



FOTO: GREATER COPENHAGEN

Ordförande: Carl Johan Sonesson (M), regionstyrelsens ordförande, Region Skåne. Styrelsens ordförandeskap består av fyra personer som representerar de fyra geografiska områdena och utses för ett år i taget. I år är de förutom Carl Johan Sonesson: Lars Gaardhøj, kommunstyrelseordförande i Region Hovedstaden, Mikaela Waltersson, kommunstyrelseordförande i Region Halland och Mikael Smed, ordförande i KKR Sjælland.

STRING

Ett politiskt partnerskap mellan Hamburg och Schleswig-Holstein i Tyskland, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Syddanmark och Københavns Kommune i Danmark samt Region Skåne, Malmö stad, Göteborgs stad, Västra Götaland och Region Halland i Sverige samt Oslo stad och Viken fylkeskommune i Norge. Syftet är att stärka utvecklingen och samarbetet i området i samband med att den framtida fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland på Fehmarn skapar nya möjligheter. Organisationen har två övergripande fokusområden: infrastruktur och grön hubb. Organisationen har ett politiskt forum med politiker från samtliga partners, en styrgrupp med direktörer från de olika



FOTO: NEWS ÖRESUND

partnerna samt en kontaktgrupp med representanter från tjänstemannanivån. STRING etablerades som ett Interreg-projekt 1999.

Vd: Thomas Becker.

Chairman for Political Forum: Christopher Røhl (R), Köpenhamns kommun

Interreg

Programmet Öresund-Kattegat-Skagerrak har under perioden 2021-2027 140 miljoner euro för att stödja ett stort antal projekt inom fyra områden: innovation och entreprenörskap, gränslös arbetsmarknad, grön omställning och transport. Interreg har ett sekretariat med kontor i Köpenhamn och Göteborg samt två politiskt tillsatta utskott: **Interreg styrkommitté Öresund**. Denna kommitté beslutar om vilka projektansökningar som ska godkännas som Interreg-projekt och därmed få finansiering. Pengarna till Interreg-projekten kommer från EU's European Regional Development Fund och finansieringen är 60 procent av projektets budget.

Interregs övervakningskommitté. Den kommitté som



FOTO: INTERREG ÖKS

Magnus Schönning.

säkerställer kvaliteten och effektiviteten i Interreg-projekten i Öresundsregionen. Kommittén består av politiker och tjänstemän från Danmark, Norge och Sverige.

Sekretariatschef: Magnus Schönning

HH-samarbete

Samarbetet består av en styrgrupp som utgörs av kommunstyrelsens ordförande i Helsingborgs stad och borgmästaren i Helsingörs kommun, ytterligare en politiker i kommunstyrelsen från respektive stad, samt de två städernas stadsdirektörer.

Städerna har arbetat efter en gemensam strategi med visionen om en sammanbunden stad 2035. I samband med att strategin har löpt ut planerar styrgruppen framöver att påbörja arbetet med att ta fram en ny inriktning och organisation för samarbetet.

De senaste åren har städerna arbetat med fokusområdena infrastruktur, skola, kultur, destinationssamarbete, stadsliv och arbetsmarknad.

Helsingborg och Helsingør har i nära samarbete arrangerat jobbmässor under åtta års tid inom ramen för samarbetet.

Inom området för destinationssamarbete har städerna i flera år arbetat under konceptet "two countries - one destination" och har bland annat tagit fram gemensamma cykelkartor, marknadsföringskampanjer och events.

Det pågår också olika studiebesök på tvärs och inom kulturområdet har Kulturskolan i Helsingborg sedan länge ett upparbetat musiksamarbete med musiksolan i Helsingør.

Samarbete Malmö-Köpenhamn

De två största städerna i Öresundsregionen har sedan flera år tillbaka ett samarbete med regelbundna möten mellan såväl tjänstemän som politiker. Sedan de båda kommunerna gick med i samarbetsorganisationerna Greater Copenhagen och STRING sker samarbetet främst genom dessa organisationer, men kommundirektörerna träffas en eller två gånger om året. De två städerna är talespersoner för Greater Copenhagen arbetsmarknadscharter och genom Greater Copenhagen samarbetar de kring jobbmässor och matchning över Öresund. Dessutom samarbetar de båda kommunerna om Interreg-projekt och gemensamma evenemang.

Vid ett flertal tillfällen har Malmö och Köpenhamn drivit Interreg-projekt om möjligheterna att etablera en Öresundsmetro och i detta sammanhang startat nätverket Øresundsmetro Executive. Projekten har avslutats, men arbetet med att etablera en metroförbindelse mellan de två städerna och nätverket fortsätter. Malmö stad bidrar bland annat till finansieringen av en utredning om möjligheten att ansluta en Öresundsmetro till en kommande metrolinje M5 Öst i Köpenhamn.

KOMMUNERNA OCH REGIONERNA ÄR AKTIVA I FLERA INTERREG-PROJEKT

Det tvärregionala samarbetet mellan danska och svenska kommuner och regioner drivs inte enbart genom samarbetsorganisationer, men även till stor del i projektform. Genom Interreg-projekt uppstår nya samarbeten över Öresund mellan kommuner, regioner och organisationer.

FOTO: HESLINGÖRS KOMMUNE



Benedikte Kiær (K) är Helsingörs borgmästare.

Politiskt tvärnationellt samarbete

Många nationella aktörer har betydelse för de dansk-svenska relationerna, i Öresundsregionen, nationellt och i Norden – bland annat samarbetsministrarna, 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 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 2023 är det islänningen Jorodd Asphjell. Sverige tar över 2024.

Rådsdirektör: Kristina Háfoss

Nordiska ministerrådet

Nordiska ministerrådet bildades 1971 och är ett politiskt samarbetsorgan 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 samarbetsministrarna. Sekretariatet finns i Köpenhamn. Ordförandeskapet roterar mellan de fem länderna och varar ett år i taget. Det är i praktiken de nordiska samarbetsministrarna som på statsministrarnas uppdrag samordnar samarbetet och det koordineras löpande av den Nordiska samarbetskommittén. Nordiska ministerrådet har som vision att Norden ska vara världens mest hållbara och integrerade region år 2030.

Ordförande: under 2023 är det Katrín Jakobsdóttir, Islands statsminister. Sverige tar över 2024.

Generalsekreterare: Karen Ellemann



Anders Ahnlid, Sveriges nya representant i Gränshinderrådet

FOTO: NEWS ÖRESUND

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 Anders Ahnlid och den danska medlemmen är Annette Lind. De har särskilt fokus på att lösa gränshinder som berör Sverige respektive Danmark. Sverige har ytterligare en representant i Gränshinderrådet genom Kjell-Arne Ottosson, som är utsedd av Nordiska rådet.

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

Ordförande: under 2023 är det isländska Siv Friðleifsdóttir.

Seniorrådgivare (gränshindersarbete): Sandra Forsén och Petri Suopanki

FOTO: NEWS ÖRESUND



Sveriges ambassadör i Danmark: Charlotte Wrangberg som tillträdde 2020.

I Danmark finns det åtta svenska konsulat samt ett på Grönland och ett på Färöarna.

FOTO: NEWS ÖRESUND



Danmarks ambassadör i Sverige: Kristina Miskowiak Beckvard, som tillträdde i september 2022. Danmark har 15 konsulat i Sverige, bl a i Malmö där advokaten Johan Tollgerdt är generalkonsul.

FOTO: RIKSDAGEN



Nordisk samarbetsminister i Sverige: Jessika Roswall (M), även minister för EU-frågor, som tillträdde i oktober 2022.

FOTO: KIRKEMINISTERIET



Nordisk samarbetsminister i Danmark: Louise Schack Elholm (V), även kyrkominister samt landsbygdsminister, som tillträdde i december 2022.

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.

HH2030-gruppen

Ett nätverk som arbetar för att främja ett beslut om att etablera en fast Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingør. Det har cirka 40 medlemmar och en styrgrupp med aktörer från Helsingborgs stad, Helsingørs kommun, Region Hovedstaden, Region Skåne samt näringslivsorganisationerna Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Erhverv, Dansk Byggeri och Sydsvenska Handelskammaren.

Ordförande: Erik Østergaard, vd i Dansk Transport og Logistik.

Fehmarn Belt Business Council

Nätverksorganisation för näringslivsorganisationer i områdena Hamburg, Lübeck, Själland och Skåne, däribland Sydsvenska Handelskammaren, Dansk Industri och Dansk Erhverv. Syftet är bland annat att utnyttja potentialen i den kommande fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland.

FBBC Manager: Stopar fast kansli och manager och låter sekretariatet rotera bland medlemmarna

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

CPH Advisory Committee

En kommitté vars syfte är att samla starka regionala aktörer som kan identifiera idéer och initiativ som kan bidra till att stärka Köpenhamns flygplats i den internationella konkurrensen genom fortsatt uttillväxt och förbättrad internationell tillgänglighet. Eftersom flygplatsens utveckling är viktig för både Sydsverige och Danmark kommer kommitténs medlemmar från båda länderna.

Ordförande: Jens Kramer Mikkelsen, tidigare borgmästare i Köpenhamn, director of urban development Nrep.

Medicon Valley Alliance

En triple-helix nätverksorganisation med medlemmar från läkemedels- och life science-branschen. De anordnar konferenser och nätverksmöten och förmedlar information om life science-branschen i Sverige och Danmark.

Direktör: Anette Steenberg

Styrelseordförande: Niels Abel Bonde, VP HCP Marketing Obesity Novo Nordisk.



Øresundspendler - 1 klemme mellem 2 lande

FOTO: NEWS ÖRESUND

MÖTEN PÅ SOCIALA MEDIER

Det finns flera olika grupper på sociala medier för pendlare och andra som ofta rör sig över Öresund:

- Øresundspendler - 1 klemme mellem 2 lande har 6 100 medlemmar
- BroenLive har 7 400 medlemmar
- Bornholms passagerforening - trafikdebat har 3 800 medlemmar.
- Øresundspendlere har 4 000 medlemmar
- Jobb i Øresundsregionen har 18 000 medlemmar
- Jobb i Danmark har 2 400 medlemmar



FOTO: NEWS ÖRESUND

NÄTVERKSORGANISATIONER I INTERREG-PROJEKT

Flera av nätverksorganisationerna deltar också i det tvärregionala samarbetet genom projektform. Gate 21 och Medicon Valley Alliance fanns bland de tio största Interreg-stödmottagarna under programperioden 2014-2020.

Gate 21

Ett partnerskap mellan Region Hovedstaden, Region Sjælland, kunskapsinstitutioner, ett antal kommuner och företag i Greater Copenhagen för att främja grön omställning. Nätverket har främst danska aktörer, men även Malmö stad och Innovation Skåne är partners.

Direktör: Sofus Rex

Styrelseordförande: Steen Christiansen, borgmästare Albertslund Kommune.



Sofus Rex, Gate 21



Helle Ahlenius Pallesen,
Öresundsadvokater

Öresundsadvokater

En förening med cirka 90 advokater som kan ge juridisk rådgivning i dansk-svenska frågor, men föreningen är också ett nätverk för advokater med intresse för juridiska frågor med anknytning till Öresundsregionen och anordnar flera olika seminarier.

Direktör: Helle Ahlenius Pallesen.

Styrelseordförande: Viktor Gustafsson, MAQS Advokatbyrå Malmö KB

Öresundsmetro Executive

Ett forum som startades i samband med Öresundsmetro-planerna. Här samlas olika beslutsfattare från Skåne och Danmark och deras uppgift är att fungera som ambassadörer för en Öresundsmetro och kvalificera arbetet.

Ordförande: Leif Jakobsson, tidigare statssekreterare på Finansdepartementet och riksdagsledamot

Greater Copenhagen Connected

En investerargrupp med partners som bidrar till arbetet med att attrahera fler internationella flyglinjer till Köpenhamns flygplats. Danska Erhvervsministeriet, Köpenhamns kommun, Köpenhamns flygplats, Malmö stad och Region Skåne är investerare och har representanter i gruppen. Wonderful Copenhagen är projektledare för arbetet.



By & Havns vd Anne Skovbro visar Öresundsgruppen runt i Tunnelfabrikken i Köpenhamn.

DANSK-SVENSKA MÖTES-PLATSER FÖR NÄRINGSLEVET

För företag som vill knyta kontakter över Öresund finns det flera nätverk. Sveriges ambassad i Köpenhamn arrangerar några gånger per år frukostmöten för företag. Øresundsbro Konsortiet har bjudit in till Business Meeting och Øresundsinstitutet arrangerar bland annat den årliga samhällsbyggnadskonferensen Real Estate Øresund. Därutöver finns det två mera formaliserade nätverk, Öresundsgruppen och Alumni.

Öresundsgruppen. Under coronapandemin har det dansk-svenska nätverket Öresundsgruppen framtidssäkrats och utvecklats från ett personligt initiativ till en non-profit förening med initiativtagaren Peter Enggaard som sammankallande för styrelsen och med administrationen hanterad av Fritz Schur Group. Öresundsgruppen bildades 1999 som en kvalificerad dansk-svensk kontaktstruktur med syftet att genom personliga möten medverka till ny förståelse och tätare samverkan över Öresund. Inbjudningslistan skiftar över tid och mötena sker uteslutande i fysisk form. Öresundsgruppen har tills nu haft 125 middagsmöten inklusive så kallade Ö-råd och studieresor.

Alumnis Öresundsnätverk är ett dansk-svenskt nätverk startat år 2004 med fokus på ägare av företag, privat equity, företagsledare och styrelseproffs. Alumni grundades i Stockholm år 1990 och verkar idag genom ett stort antal kontor på flertalet marknader internationellt. Alumnis erbjudanden är inom executive search, board services och consulting (assessment/audits/development). Ansvarig för Öresundsnätverket är Lars Navéus, partner. Tre möten arrangeras varje år med 200-250 deltagare varje gång. Ett av mötena hålls i Köpenhamn, övriga på den svenska sidan Öresund. Omkring en tredjedel av personerna på inbjudningslistan är danskar.

Information

För att främja rörligheten i Öresundsregionen och Norden generellt finns det flera olika organisationer som arbetar med att informera om regler för exempelvis gränspendlare och företag som vill etablera sig på andra sidan gränsen mellan Danmark och Sverige eller att ta fram fakta och information om regionen.

Øresunddirekt

Informationstjänst där medborgare och företag kan få hjälp med att förstå reglerna för att bo, arbeta, studera eller göra affärer på andra sidan Öresund. Øresunddirekt Danmark ansvarar för hemsidorna och Øresunddirekt Sverige är ett samarbete mellan Skatteverket, Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan och Länsstyrelsen med ett fysiskt informationscenter i Malmö och en pop-up filial i Helsingborg.

Verksamhetsansvarig Øresunddirekt SE: Malin Dahl

Chef Øresunddirekt DK: Tue David Bak

Sektionschef Øresunddirekt DK: Ylva Hansson

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 telefonstjänst. Info Norden arrangerar även olika informationsaktiviteter med fokus på mobilitet i Norden. Dessutom ska Info Norden kartlägga och synliggöra gränshinder.

Øresundsinstitutet

Oberoende dansk-svenskt kunskapscentrum som utarbetar analyser, organiserar dansk-svenska nätverksmöten och driver nyhetsbyrå News Øresund. Föreningen finansieras av cirka 120 medlemmar, som inkluderar danska och svenska ministerier, regioner, kommuner, privata företag, organisationer och universitet.

Vd: Johan Wessman.

Styrelseordförande: Søren Risager-Hansen, adm.

Direktör KLP Ejendomme.

Cross Border Öresund

Ett EURES-samarbete mellan arbetsmarknadens parter och sysselsättningsmyndigheter på båda sidor om Öresund - syftet är att främja en gemensam arbetsmarknad i regionen. Enligt ramavtalet ska koordinatrollen och ordförandeskapet finnas i respektive land och byta sida vart sjätte år. För närvarande är samarbetet på paus.

Universitet

Med 13 danska och svenska universitet och universitetsfilialer samt svenska högskolor i Öresundsregionen är förutsättningarna för akademiskt dansk-svenskt samarbete goda. Dessa samarbeten är inte alltid formellt organiserade. Som ett exempel har forskningscentret och nätverksorganisationen Centrum för Öresundsstudier kartlagt Lunds universitets samarbete med danska universitet och andra aktörer i Öresundsregionen under 2018-2019. Kartläggningen visade att det hölls 382 aktiviteter för samarbete och samverkan med danska aktörer, så som forskningsprojekt, seminarier, studiebesök eller gästföreläsningar.

ESS (European Spallation Source ERIC)

En europeisk forskningsanläggning som byggs utanför Lund med ett datacenter i forskningsparken COBIS i Köpenhamn. På forskningsanläggningen, som beräknas öppna 2028, kan forskare studera olika material med neutronkällor och anläggningen kan användas för allt från medicinsk forskning till arkeologi.

Director General: Helmut Schober

Centrum för Öresundsstudier

En nätverksorganisation vid Lunds universitet som samlar forskare och andra aktörer kring olika teman om Öresundsregionen, Sverige och Danmark samt gränsfrågor och transnationella regioner. Organisationen arrangerar seminarier och workshops, ger ut böcker och tidskrifter samt bedriver forskning.

Ordförande: Hans Dam Christensen, professor vid Institut for Kommunikation, Köpenhamns universitet

Föreståndare: Johanna Rivano Eckerdal, docent och universitetslektor i biblioteks- och informationsvetenskap vid Lunds universitet

Centre for Modern European Studies (CEMES)

Ett forskningscenter om europeiska frågor kring allt från politik till filosofi och litteratur, som drivs av tre Öresundsuniversitet: Lunds universitet, Malmö universitet och Köpenhamns universitet, där det fysiskt är beläget.

Ordföranden: Barbara Törnquist-Plewa, Lunds universitet; Dino Knudsen, Malmö universitet; och Morten Rasmussen, Köpenhamns universitet.

Infrastruktur

Infrastrukturen 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.

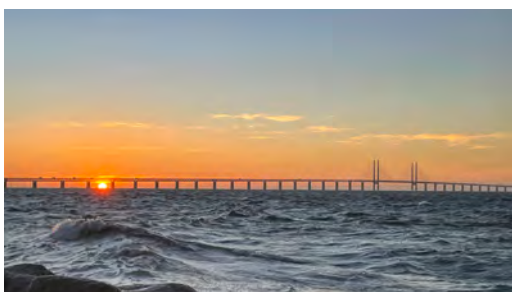
Svedab – Svensk-danska broförbindelsen

Det svenska statsägda bolag som bildades när Øresundsbron skulle byggas och som äger den svenska delen av landanläggningarna och, i samägande med A/S Øresund, även Øresundsbrokonsortiet.

Vd: Ulf Lundin

Styrelseordförande: Bo Lundgren

FOTO: NEWS ØRESUND



Femern A/S

Företaget planerar, designar och kommer att äga och driva den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland. Själva förbindelsen finansieras av den danska staten och markarbetena finansieras av den danska och tyska staten. Tunneln kommer att bli cirka 18 kilometer lång och ta cirka tio minuter att köra igenom med bil och sju minuter med tåg.

Vd: Henrik Vincentsen

Styrelseordförande: Mikkel Hemmingsen

A/S Femern Landanlæg

Företaget planerar och administrerar projekteringen av landanläggningarna på den danska sidan av den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen och ägs av Sund & Bælt.

Vd: Steen Bruce Corfitsen

Styrelseordförande: Mikkel Hemmingsen

Sund & Bælt Holding A/S

Det danska statsägda moderbolaget som äger dotterbolagen A/S Storebælt, A/S Øresund, Sund & Bælt Partner A/S, BroBizz A/S, A/S Femern Landanlæg och Femern A/S.

Vd: Mikkel Hemmingsen

Styrelseordförande: Michael Rasmussen

A/S Øresund

Det statliga danska företaget äger halva Øresundsbro Konsortiet samt äger, driver och underhåller Øresunds-motorvägen och Øresundsbanan på den danska sidan av Øresundsbron, och ägs av Sund & Bælt.

Vd: Signe Thustrup Kreiner

Styrelseordförande: Mikkel Hemmingsen

Øresundsbro Konsortiet

Det företag som äger och driver Øresundsbron. Konsortiet ägs av den danska och svenska staten genom Sund & Bælt Holding A/S via A/S Øresund och Svedab AB.

Vd: Linus Eriksson

Styrelseordförande: Jørn Tolstrup Rohde



FOTO: NEWS ØRESUND

Linus Eriksson, vd för Øresundsbro Konsortiet.

Copenhagen Malmö Port

Den gemensamma driftsbolaget för Köpenhamns och Malmös hamnar etablerades som ett bolag 2001 och omfattar bland annat stora containerterminaler, bulkläst, ro-ro-faciliteter och kryssningsfaciliteter - den sistnämnda även i Visby på Gotland. By & Havn äger 50 procent av CMP, Malmö stad äger 27 procent och privata företag äger resterande 23 procent.

Vd: Barbara Scheel Agersnap

Styrelseordförande: Luciano Astudillo

By & Havn

By & Havn är Köpenhamns utvecklingsbolag. Det grundades under namnet Arealudviklingsselskabet I/S när Ørestadsselskabet, Frederiksbergbaneselskabet och Københavns Havn lades ned, men bytte till sitt nuvarande namn 2008. Köpenhamns kommun äger 95 procent och staten 5 procent av bolaget. De största utvecklingsområdena i Köpenhamn är Ørestad, Nordhavnen, Sydhavnstippen, Prøvestenen och Lynetteholm.

Vd: Anne Skovbro

Styrelseordförande: Pia Gjellerup



FOTO: NEWS ØRESUND

Tåg- och färjetrafik över Øresund

Øresundstågssystemet och Øresundståg AB

Øresundstågssystemet är ett samarbete mellan sex sydsvenska trafikbolag och danska Trafikstyrelsen, som har etablerats för att skapa ett gemensamt trafiksystem för driften av Øresundstågen i Danmark och Sydsverige. Tågen körs av Transdev och Øresundståg AB samordnar trafiken. Øresundståg AB ägs av Region Skåne, Blekinge, Kronoberg, Västra Götaland, Halland och Kalmar län. Ett avtal från augusti 2018 mellan Transport- och Boligministeriet och Region Skåne innebär att ansvaret för inköp och drift av Øresundstågtrafiken på dansk sida ligger hos Skånetrafiken från december 2022.

Vd: Jarl Samuelsson

Styrelseordförande: Carina Zachau (M), ordförande i Region Skånes kollektivtrafiknämnd

Transdev Sverige AB

I december förra året tog Transdev över som operatör av trafiken efter SJ Øresund. Avtalet med Transdev är ett så kallat reservavtal som gäller till december 2025 och tecknades efter att SJ Øresund och Øresundståg AB under våren 2022 sade upp det dåvarande trafikavtalet i förtid efter en konflikt. Transdev är ett franskt bolag, som tidigare bland annat hetat Veolia.

Vd: Anna Höjer

Styrelseordförande: Thierry Mallet, styrelseordförande och vd för Transdev Group

Øresundslinjen (tidigare Forsea och HH-Ferries)

Under namnet Øresundslinjen driver Molslinjen färjetrafik mellan Helsingborg och Helsingør och som dels har en inriktning på person- och nöjesresor, dels transport av personbilar, bussar samt last- och varubilar. Øresundslinjen hette tidigare Forsea och dess föregångare HH Ferries, och seglade då under varumärket Scandlines. Två av Øresundslinjens färjor är idag eldrivna med stora batterier som snabbaddas i hamn. Molslinjen är ett svenskt danskt rederi som köpte Forsea i slutet av 2022 och som nu döper om rederiet enligt bolagets namnprincip om att alla färjelinjer ska ha ett namn som slutar på ...linjen.

VD: Kristian Durhuus

Styrelseordförande: Carsten Jensen



FOTO: NEWS ØRESUND

Färjetrafik mellan Ystad och Rönne

Mols-linien A/S

Molslinjen är ett svenskt danskt rederi som blev känt för färjelinjen med samma namn mellan Själland och Jylland. Sedan 2018 driver Molslinjen färjetrafiken mellan Ystad i Skåne och Rönne på Bornholm, under namnet Bornholmslinjen. Bornholmslinjen står även för färjetrafik mellan Rönne och Køge, samt mellan Bornholm och Tyskland. Molslinjen har sitt huvudkontor i Aarhus och driver också ett flertal andra färjelinjer i Danmark. Molslinjen ägs sedan 2021 av det till svenska Wallenbergfären knutna riskkapitalbolaget EQT och dess fond EQT Infrastructure. EQT äger även norska rederiet Torghatten och rederierna i Danmark och Norge har placerats under det nya norska holdingbolaget Nordic Ferry Infrastructure, NFI.

VD: Kristian Durhuus

Styrelseordförande: Carsten Jensen

ÖVERSIKT: Styrelser/styrgrupper i tvärregionala organisationer

A/S FEMERN LANDANLÆG

Vd:
Steen Bruce Corfitsen
Styrelse:
Mikkel Hemmingsen (ordförande)
Signe Thustrup Kreiner
Louise Friis

A/S ØRESUND

Vd:
Signe Thustrup Kreiner
Styrelse:
Mikkel Hemmingsen
Louise Friis
Signe Thustrup Kreiner

BY & HAVN

Vd:
Anne Skovbro
Styrelse:
Pia Gjellerup (ordförande)
Lars Barfoed
Laura Rosenvinge
John Becher Krommes
Ida Lysbeck Madsen
Marianne Sørensen
Morten Melchior
Charlotte Lund

CENTRUM FÖR ØRESUNDSSTUDIER

Johanna Rivano Eckerdal (föreståndare)
Hans Dam Christensen (ordförande)
Britt Andresen
Marie Cronqvist
Johan A. Lundin
Mattias Kärrholm
Björn Magnusson Staaf
Per Nilsén
Bente Rosenbeck
Maria Strömvik

COPENHAGEN MALMÖ PORT

Vd:
Barbara Scheel Agersnap
Styrelse:
Luciano Astudillo (ordförande)
Claus Juhl
Helena Nanne
Karin Jarl Månsson
Peter Engström
Kim Pedersen

Birgit Aagard-Svendsen
Laura Rosenvinge
Johnny Isager Høvring
Karsten Jensen
Curt Hansson
Maria Petersson

CPH ADVISORY COMMITTEE

Jens Kramer Mikkelsen (ordförande)
Allan S. Andersen
Anna Jähnke
Bjarne Foldager
Carsten Falk Hansen
Claus Jensen
Claus Lassen
Flemming Jensen
Heino Knudsen
Ingrid Reumert
Jesper Kronborg
Karsten Lauritzen
Katrin Stjernfeldt Jammeh
Kenneth Gøtterup
Lars Gaardhøj
Linus Eriksson
Mette Refshauge
Mikkel Aarø-Hansen
Mikkel Hemmingsen
Peter Rahbæk Juel
Pia Kinhult
Sophie Hæstorp Andersen
Stephan Mächler
Susanne Mørch Koch
Christian Poulsen

FOTO: NEWS ØRESUND



Catherine Lefebvre

DANSK-SVENSK KULTURFOND

Styrelse:
Catherine Lefebvre (ordförande)
Anders Carlsson
Henrik Viwel
Martin Martinsson

Frank Andersen
Emmet Feigenberg
Camilla Collet

FEHMARNBELT BUSINESS COUNCIL

Arno Probst (chairman)
Malte Heyne
Lars Schöning
Andreas Wenzel
Stephan Mächler
Andreas Katschke
Siegbert Eisenach
Carsten Bliddal
Philipp Murmann

FEMERN A/S

Vd:
Henrik Vincentsen
Styrelse:
Mikkel Hemmingsen (ordförande)
Signe Thustrup Kreiner
Louise Friis

FONDET FOR DANSK-SVENSK SAM-ARBEJDE

Fondets sekretær:
Peder H. Pedersen
Styrelse:
Pernille Vigsø Bagge (ordförande)
Henrik Jørgensen
Jakob Lund
Jonas Roelsgaard
Kristina Aaltonen

GATE 21

Direktör:
Sofus Rex
Styrelse:
Steen Christiansen (ordförande)
Martin Manthorpe
Brian Vad Mathiesen
Bruno Jerup
Andreas de Neergaard (ersätts 9 oktober av Susanne Sørensen)
Laila Kildesgaard
Ulf Christensen
Lars Gullev
Marcus Vesterager
Mette Wier
Tina Mandrup
Holger Schou Rasmussen
Michael Ziegler



FOTO: NEWS ØRESUND

Jeppe Trolle
Tormod Olsen

GREATER COPENHAGEN

Vd:
Tue David Bak
Styrelse:
Carl Johan Sonesson (ordförande)
Lars Gaardhøj (vice ordförande)
Mikaela Waltersson (vice ordförande)
Mikael Smed (vice ordförande)
Sophie Hæstorp Andersen
Heino Knudsen
Katrin Stjernfeldt Jammeh
Christian Orsing
Randi Mondorf
Camilla Palm
Torkild Strandberg
Henrik Fritzon
Steen Christiansen
Pernille Beckmann
Anders Almgren
Jan Hendeliowitz
Karsten Längerich
Patric Åberg
Styrgrupp
(uppgifter från 2022)
Anders Johansson
Bengt-Arne Persson
Carsten Krabbe
Christoffer Nilsson
David Meinke
Eik Møller
Henrik Harder
Jens Clausen
Jörgen Preuss

Micael Nord
Nina Mårtensson
Per Bennetsen
Peter Frost
Richard Gullstrand
Søren Hartmann Hede
Thomas Knudsen
Tue David Bak
Mikael Kipowski
David Lindén

GRÄNSHINDERÅDET

Annette Lind (dansk medlem)
Anders Ahnlid (svensk medlem)
Kjell-Arne Ottosson
John Johannessen
Kimmo Sasi
Max Andersson
Karen Ellemann
Jens Heinrich
Siv Friðleifsdóttir
Vibeke Hammer Madsen
Seniorrådgivare:
Sandra Forsén

HH2030-GRUPPENS STYRGRUPP

Erik Østergaard (ordförande)
Benedikte Kiær
Christian Orsing
Thomas Rohden
Henrik Fritzon
Christoffer Greenfort
Per Tryding
Anna Jähnke
Marlene Harpsøe
Tue David Bak

HH-SAMARBETET

Politisk styrgrupp
Christian Orsing
Benedikte Kiær
Jan Björklund
Christian Holm Donatzky
Carina Leffler
Rasmus Bjerregaard

INTERREG SEKRETARIAT

Sekretariatsledare:
Magnus Schønning
Styrkommitté Öresund
Kenneth Nielsen
Henning Urban Dam
Brian Højer
Gorm Anker Gunnarsen
Emil Sloth Andersen
Christina Dahl Christiansen
Michael Kaas-Andersen
Sofus Rex
Lars Lundberg
Anna Ingers
Petra Kuritzén
Karin Svensson Smith
Anneli Kihlstrand
Pontus Lindberg
Tue David Bak
Patrik Åkesson
Övervakningskommittén
Niels Bjerring Hansen
Henrik Gottlieb Hansen
Jørgen Rørbæk Henriksen
Kenneth Nielsen
Christina Dahl Christiansen
Gitte Mondrup

Christina Zinck Folmand Knudsen
vakant
Carl-Johan Klint
Caroline Dahlbom
Ingrid Andreae
Elisabet Babic
Carina Zachau
Pontus Lindberg
Christina Pedersen
Sigridur Beck
Gerd Slinning
Roger Ryberg
Vegard Andersen
Kåre Pettersen
Torunn Ostad
Per Harbø
Espen Stedje
Jon Bakke

MEDICON VALLEY ALLIANCE

Vd: Anette Steenberg
Styrelse:
Niels Abel Bonde (ordförande)
Ulf G. Andersson
Anja Storgaard
Anette Østergaard
Daniel Kronmann
Kristina Åkesson
Linn Mandahl
Thomas Arnebrant
Trine Winterø
Birger Olofsson

STRING

Vd: Thomas Becker
STRING Political Forum:
Christopher Røhl (ordförande)
Lars Gaardhøj
Sadek Al-Amood
Vegar Andersen
Siv Henriette Jacobsen
Kristina Jonäng
Bijan Zainali
Carl Johan Sonesson
Louise Eklund
Yvonne Augustin
Andreas Schönström
Axel Josefson
Karin Pleijel
Per Stané Persson
Helene Andersson
Christian Orsing
Jan Björklund
Michael Nielsen
Stephanie Lose
Karsten Uno Petersen
Lars Lindskov

Werner Schwarz
Claus Christian Clausen
Almut Möller
Ulf Kämpfer

Steering Group (administrativ):

Jeppe-Grønholt Pedersen
David Jens Meinke
Birgitte Leolnar
Maria Korner-Westin
Rune Bakkevoll
Stefan Musiolik
Thorsten Augustin
Bo-Josef Eriksson
Carsten Krabbe
Lene Madsen Milner
Micael Nord
Charlotte Beijer
Jørgen Bjelskou
Max Falk
Henrik Levin
Anita Lindahl Trosdahl
Mikael Kipowski
Corinna Nienstedt
Markus Heilig
Wolfgang Schmidt

Contact Group:

Jarl Zinn
Eva Christina Jacobsen
Hait M Barki
Nicklas Attefjord
Stefanie Wodrig
Carin Peters
Lars Ekberg
Anita Lindahl Trosdahl
Kenneth Ekberg
René Lønnee
Rune Bakkevoll
Ulrika Bertilsson
Susanne Grahl
Helle Knudsen
Angelica Nilsson
Cathrin Truckenbrodt

SUND & BÆLT HOLDING A/S

Vd: Mikkel Hemmingsen
Styrelse:
Michael Rasmussen (ordförande)
Jørn Tolstrup Rohde
Karen Hækkerup
Lene Lange
Claus Jensen
Erik Skotting
Michael Hannibal
Susanne J Monferré
Claus Von Elling

Klaus Benali Bendtsen
Jens Villemoes
Villads Engstrøm

SVEDAB

VD: Ulf Lundin
Styrelse:
Bo Lundgren (ordförande)
Lars Erik Fredriksson
Ulrika Hallengren
Malin Sundvall

SVENSK-DANSKA KULTURFONDEN

Fondsekreterare: Josefin Carlring
Styrelse:
Hans Wallmark (ordförande)
Helle Ahlenius Pallesen
Leif Brodersen
Guje Sevón
Bibi Jonsson
Per Andersson
Kristina Miskowiak Beckvard

THE EUROPEAN SPALLATION SOURCE ERIC COUNCIL

Director General:
Helmut Schober
Styrelse:
Robert McGreevy (ordförande)
Andrea Fischer
Marek Vyšínka
Ondřej Svoboda
Bo Smith
Jane Hvolbæk Nielsen
Priit Tamm
Toivo Räm
Marie-Hélène Mathon
Sylvain Ravy
Ralph Dieter
Martin Müller
Ákos Horvath
Balázs Káplai
Aldo Covelto
Pierluigi Campana
Odd Ivar Eriksen



Marek Jezabek
Mateusz Gaczynski
Adolfo Morais Ezquerro
Ana Maria Aricha Yanguas
David Edvardsson
Lars Börjesson
Xavier Reymond
Christian Rüegg
Mark Thomson
Ana Delgado

ØRESUNDDIREKT DANMARK (STYRGRUPP)

Styrgrupp:
Tue David Bak (ordförande)
Kim Hansen Nexø
Maria Korner-Westin
Sandra Forsén
Michelle Kousgaard
Ylva Hansson
Malin Dahl



ØRESUNDDIREKT SVERIGE

Verksamhetsansvarig:
Malin Dahl

Styrgrupp:

Patrik Åkesson (ordförande)
Malin Dahl
Henrik Atterström
Alexandra Larsson
Johan Lindström
Maria Korner-Westin
Sandra Forsén
Ylva Hansson

ØRESUNDSADVOKATER

Vd: Helle Ahlenius Pallesen
Styrelse:
Viktor Gustafsson (ordförande)
Emelie Svensson
Gert Nilsson Eldrimner
Rasmus Lovén
Anna Juhlin
Suzanne T. Estrup
Henriette K.B. Andersen
Johan Iversen Møller

ØRESUNDSBRO KONSORTIET

VD: Linus Eriksson
Styrelse:
Jørn Tolstrup Rohde (ordförande)
Bo Lundgren
Ulrika Hallengren
Mikkel Hemmingsen
Lene Lange
Claus Jensen
Malin Sundvall
Lars Erik Fredriksson

ØRESUNDSINSTITUTTET

VD: Johan Wessman
Styrelse:
Søren Risager Hansen (ordförande)

Pia Kinhult
Emil Moselund Østergaard
Anders Jarl
Kerstin Tham
Richard Gullstrand
Linus Eriksson
Karin Langendorff
Mikael Kipowski
Mads Hougaard
Helle Ahlenius Pallesen
Jesper Falkheimer
Susanne Rikardsson
Micael Nord

ØRESUNDSMETRO EXECUTIVE

Leif Jakobsson (ordförande)
Katrin Stjernfeldt Jammeh
Sophie Hæstorp Andersen
Anders Carlsson Jerndal
Bert Nordberg
Jesper Kronborg
Carl Johan Sonesson
Claus Jensen
Dan Olofsson
Kerstin Tham
Mads M. Nørgaard
Pia Kinhult
Peter Fellman
Stig Ørskov
Jan Juul Christensen
Trine Winterø
Ulrika Hallengren
Karsten Laauritzen

Källa: Organisationernas och företagens hemsidor och kontaktpersoner. Informationen har inhämtats under september 2023.



TIDSLINJE: Utvecklingen i Öresundsregionen

Nationella ministermöten, förhandlingar om skatteavtal, men också ökad turism från Danmark till Sverige har präglat det senaste året. Under de 23 år, som Öresundsbron har existerat har organisationer startats upp och lagts ner, politiska samarbeten har vuxit fram, planer om placering av en europeisk forskningsanläggning fallit på plats, metro og citytunnel öppnat, och trafiken har stigit och fallit. Här är en kronologisk tidslinje över de viktigaste händelserna i Öresundsregionens historia.

FRAMTID

- 2029: Fehmarn Bält-tunneln för bil och tåg mellan Danmark och Tyskland förväntas vara klar. Restiden med tåg mellan Köpenhamn och Hamburg förväntas minska till två och en halv timme.
- 2027: Materialforskningsanläggningen European Spallation Source ERIC (ESS) förväntas ta forskningsanläggningen i Lund i drift med ett datacenter i Köpenhamn.
- 2025 invigs Ny Storströmsbro för biltrafik och 2027 för tågtrafik. Bron är en del i den danska landanläggningen till Fehmarn Bält-tunneln och är kostnadsberäknad till 4,7 mia. DKK i 2023 års priser enligt Vejdirektoratet.

2023

- Sverige ansöker om medlemskap i Nato, vilket väntas stärka försvarssamarbetet med Danmark.
- Sverige startar en statlig utredning av samtliga tre alternativ för ytterligare en fast förbindelse över Öresund: En Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn och en fast förbindelse för bilar och persontåg mellan Helsingborg och Helsingör är två förslag som man politiskt har enats om att prioritera i Greater Copenhagens trafikcharter. Det finns också ett alternativt förslag, Europaspåret, som är en tunnel för

passagerar- och godståg Landskrona - Nordhavn med en tunnel vidare under Köpenhamn.

- Øresundsindex, som mäter integrationen över Öresund, ligger på 102 för 2022 (där 2015 är referensår), efter att resandet och turismen hämtat sig efter pandemin.
- En rekordsvag svensk krona i förhållande till den danska gör att många danskar reser till Skåne för att turista och shoppa.
- I maj avskaffar Danmark gränskontrollerna mot Sverige, som infördes 2019. Under en kort period i augusti, efter ökat säkerhetshot mot Sverige och Danmark på grund av koranbränningarna, återinför Danmark gränskontrollerna mot Sverige, och Sverige förstärker sina gränskontroller mot Danmark. De danska kontrollerna tas bort igen, medan de svenska kvarstår.

2022

- Flera dansk-svenska jobbmässor arrangerades under året, bland annat av Københavns Kommune, Malmö Stad, Greater Copenhagen, Dansk Erhverv och Arbetsförmedlingen.
- Under året inleder den danska och den svenska regeringen omförhandlingar av det dansk-svenska skatteavtalet, Öresundsavtalet. Danmarks och Sveri-

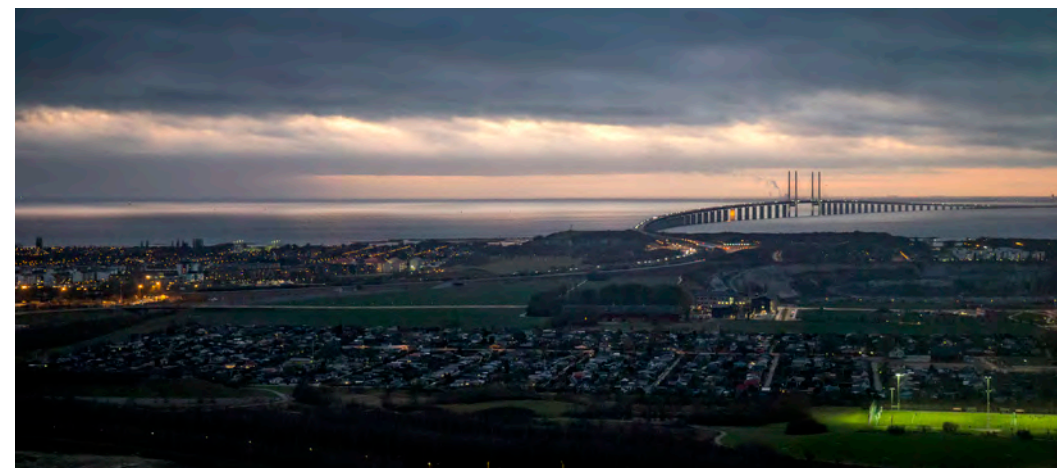


FOTO: NEWS ØRESUND

- ges Nordenministrar presenteras för fyra förslag till förändringar av Öresundsavtalet när de i april deltar i ett möte med Greater Copenhagen Task Force. Förhandlingarna pågår fortfarande.
- Danmark och Sverige enas om en transitdeklaration, som innebär att resenärer till och från Bornholm, respektive till och från Köpenhamns flygplats i Kastrup ska undantas om Sverige eller Danmark i framtiden av någon anledning skulle stänga gränsen eller införa reserestriktioner.
- Helsingborgs stad ansluter sig till STRING-samarbetet.
- Øresundsindex, som mäter integrationen över Öresund, lanseras under våren av Øresundsbro Konsortiet och Øresundsinstittutet. Indexet för 2021 (där 2015 är referensår) landar på 85.
- Greater Copenhagen utökar sitt sekretariat med en egen analysfunktion.
- Kontraktet med SJ Öresund om att köra Öresundstågen sägs upp under våren, då SJ anser att det är för dyrt, då många tåg behöver repareras och parterna inte kan komma överens. I stället tar Transdev över trafiken från december under ett tvåårigt reservavtal.
- På grund av coronapandemin införs reserestriktioner under vintern, men under våren hävs både dessa och sociala restriktioner i både Danmark och Sverige. Resandet mellan länderna tilltar efter pandemin.
- Region Skåne och Danmarksstatistik lanserar på nytt Öresundsstatistik, som legat nere i flera år. En ny metod används.

2020

- I december tar det svenska statsägda tågbolaget SJ över driften av den svenska delen av Öresundstågtrafiken efter att ha vunnit konkurrensupphandlingarna.
- Region Syddanmark ansluter sig till STRING-samarbetet.
- Öresundsbron fyller 20 år den 1 juli.
- Coronapandemin får den danska regeringen att tillfälligt stänga gränsen den 14 mars, med undantag för Öresundspendlare, danska medborgare, personer bosatta i Danmark och senare även för bland annat pojkvänner/flickvänner och vissa familjemedlemmar, affärsresenärer med nödvändiga möten och personer på genomresa på väg till andra länder. Den 27 juni inför Danmark nya gränsregler baserade på den aktuella smittspridningen i olika regioner, där Skåne, Blekinge och Halland klassas som gränsregioner med särskilda villkor. Den 14 augusti var smittspridningen i Sverige på en sådan nivå att gränsen öppnades för svenskar från alla regioner. Från och med den 3 september hade de danska gränskontrollerna återgått till att vara sporadiska. Den 24 oktober återinfördes dock gränsrestriktionerna på grund av den ökade smittspridningen. I december stängde Sverige gränsen mot Danmark, med undantag för gränspendlare, på grund av den så kallade "brittiska mutationen" av covid-19 som förekom i Danmark.
- Det dansk-svenska politiska samarbetet Greater Copenhagen Committee presenterar en arbetsmarknadscharter med förslag på olika åtgärder i syfte att skapa en mer integrerad arbetsmarknad över Öresund. Beräkningar visar att en fullt integrerad arbetsmark-

FOTO: NEWS ØRESUND



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



FOTO: NEWS ØRESUND

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

2021

- Byggnadsarbetena på Fehmarn Bält-förbindelsen inleds.
- Gränskontroller och delvis stängda gränser införs i flera omgångar under coronapandemin för att minimera smittspridningen.
- Greater Copenhagen Task Force hålls för första gången, ett samarbetsformat som samlar nationella, regionala och lokala perspektiv i samtal mellan sam-



Det dansk-svenska politiska samarbetet Greater Copenhagen arrangerar ett årligt toppmöte, här i Malmö den 28 april 2023, här med Marie Stærke och Carl Johan Sonesson.

nad i Greater Copenhagen skulle bidra med en BNP-efekt på ca 1,5 - 2,9 miljarder DKK per år. Samtidigt påbörjas arbetet med en grön charter för samarbete om klimat och grön omställning. Den gröna chartern presenterades i oktober.

2019

- En ny dansk lag "Lov om erhvervsfremme" träder i kraft i januari med syftet att öka effektiviteten i det danska näringslivsfrämjande arbetet. Den nya lagen innebär också att de danska regionerna inte längre får arbeta med näringslivsutveckling och turism. I september meddelar den danska regeringen att tillämpningen av lagen om företagsfrämjande kommer att ändras när det gäller gränsregionalt samarbete. De danska regionerna får återigen vara ordförande i Greater Copenhagen Committee.
- The Greater Copenhagen & Skåne Committee, GCSC, byter namn till Greater Copenhagen Committee som en följd av att Region Halland blir medlem. En dialog förs med Region Blekinge om medlemskap i Greater Copenhagen Committee.
- Hösten 2019 öppnar Cityringen i Köpenhamn med 17 nya metrostationer. Året därpå planeras förgreningen till Nordhavn att färdigställas och 2024 en Sydhavnslinje.
- SJ vinner upphandlingen om att köra Öresundståg på den svenska sidan från december 2020 och på den danska sidan från slutet av 2021.
- Februari 2019 godkänner de tyska myndigheterna byggandet av Fehmarn bält-tunneln.
- I november inför Danmark gränskontroller mot Sverige i syfte att motverka gränsöverskridande brottslighet.

2018

- Region Halland godkänns som medlem i The Greater Copenhagen & Skåne Committee från och med 2019, som därmed byter namn till Greater Copenhagen Committee. Därmed utvidgas det dansk-svenska Greater Copenhagen-samarbetets geografi till att omfatta fyra regioner och 85 kommuner med en total befolkning på drygt 4,3 miljoner invånare, vilket kan jämföras med



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

Öresundsregionens 4,1 miljoner invånare.

- Ett avtal från augusti mellan Transportministeriet och Region Skåne innebär att ansvaret för Öresundstågstrafiken flyttas över till Skånetrafiken.
- I mars presenterade OECD en studie av den så kallade megaregionen Västra Skandinavien och uppmanade till en utbyggnad av järnvägsnätet mellan Oslo och Malmö.

2017

- Malmö ansluter sig till det politiska samarbetet STRING, som från och med 2018 omfattar regioner och kommuner i norra Tyskland, östra Danmark, södra och västra Sverige samt södra Norge.
- I slutet av året passerar Öresundsregionen fyra miljoner invånare.
- ID-kontrollerna vid Öresund upphör i maj 2017, vilket gör att restiderna för tågresenärer närmar sig normal nivå.
- I juni kommer Danmark och Sverige överens om att inleda en strategisk statlig analys av en fast HH-förbindelse som ett Interreg-projekt. Initiativet åtföljs av ett gemensamt arbete med trafikprognoser. Prioriteringen Helsingborg-Helsingör ingår också i regionens gemensamma trafikversion, Trafikcharter, från oktober 2016.

2016

- Det dansk-svenska politiska samarbetet Öresundskomiteen omvandlas till The Greater Copenhagen and Skåne Committee. Förutom namnbytet ingår nu samtliga 79 kommuner och tre regioner i Öresundsregionen. Samtidigt ändras stadgarna till att fokusera mer på internationell marknadsföring och att attrahera utländska investeringar och talanger.
- Sverige beslutar att komplettera gränskontrollerna på svensk mark med ett krav på transportörsansvar. Det innebär att ID-kontroller införs på färjor, bussar och Öresundståg innan de reser från Danmark till Sverige. Restiden för Öresundspendlare med tåg förlängs ytterligare.
- Tysklands transportminister Alexander Dobrindt (CSU) och Danmarks transport- och byggnadsminister Hans Christan Schmidt (V) bekräftar deras gemensamma



I maj 2014 presenterade Helsingborgs dåvarande kommunstyrelseordförande Peter Danielsson (M) och Helsingörs borgmästare Benedikte Kiær (K) planerna på en gemensam planstrategi.

stöd för en fast Fehmarn Bält-förbindelse.

- Forskningsanläggningen Max IV i Lund invigs. Danmark investerar i anläggningen genom konsortiet DanMAX.

2015

- Medicon Valley Alliance förnyar sin strategi och fokuserar mer på nätverkande och projekt.
- European Spallation Source, ESS, blir Skandinavien första ERIC, ett europeiskt konsortium med Sverige och Danmark som värdländer.
- Som en följd av det stora antalet flyktingar inför Sverige tillfälliga gränskontroller mellan Danmark och Sverige. En bieffekt av detta är att danska och svenska Öresundspendlare, särskilt de som reser med tåg, får längre restider mellan hem och arbete.
- Öresundsregionen har nu över 3,9 miljoner invånare.

2014

- Processen med att omorganisera Öresundskomiteen och det danska Greater Copenhagen-samarbetet till The Greater Copenhagen and Skåne Committee inleds.
- Första spadtaget tas till European Spallation Source, ESS.
- Nytt program för Interreg-projekt för programperioden 2014-2020 upprättas med fyra fokusområden: innovation, grön ekonomi, transport och sysselsättning.
- Öresundsinstutttet förnyar sin organisation och strategi.
- Nordiska ministerrådet etablerar Gränshinderrådet.

2013

- Interreg-sekretariatet godkänner 69 Öresundsprojekt under programperioden 2008-2013 med de övergripande syftena att skapa hållbar ekonomisk tillväxt, binda samman regionen och förbättra vardagsintegrationen.
- Københavns Lufthavns Vækstkomité etableras.

2012

- Resterna av Øresundsuniversitetet och Øresund Scien-



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

ce Region: Øresund University Network läggs ner.

- Metrosamarbetet mellan Köpenhamn och Malmö inleds med målet att bygga en metro över Öresund, Øresundsmetron.

2011

- Den danska och svenska staten drar tillbaka sina bidrag till Øresundsuniversitetet och Øresund Science Region och det beslutas att samarbetet ska fortsätta i mindre skala under namnet Øresund University Network.
- Ett permanent sekretariat för STRING-samarbetet etableras. Samarbetet omfattar Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Københavns Kommune, Hamburg Stadt och Schleswig-Holstein. Samarbetet ska stärka Fehmarnregionen.
- Köpenhamn och Malmö får ett gemensamt kapitel i sina kommunplaner om Öresundsregionen - en motor för tillväxt.

2010

- Citytunneln i Malmö öppnar med de nya stationerna Triangeln och Hyllie.
- Øresund Entrepreneurship Academy läggs ned.
- Flyttströmmen över Öresund vänder och majoriteten flyttar från Skåne till östra Danmark.
- ØRUS - Øresundsregionala Utvecklingsstrategi presenteras av Öresundskomiteen.
- Portalen Øresunddirekt Business öppnar med information för företag

2009

- Danmark och Sverige lyckas få stöd för att placera den europeiska neutronforskningsanläggningen European Spallation Source (ESS) i Lund och det tillhörande datacentret i Köpenhamn.
- I OECD:s rapport "Territorial Review" om Köpenhamn konstateras bl.a. att en närmare integration över Öresund skulle gynna stadens tillväxt.
- Öresundsregionen har nu över 3,7 miljoner invånare.



FOTO: NEWS ØRESUND

Katrin Stjernfeldt-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.



FOTO: NEWS ØRESUND

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

2008

- Ett statsfördrag mellan Danmark och Tyskland om etablering av en fast förbindelse över Fehmarn bält undertecknas av de två ländernas transportministrar, Carina Christensen (K) och Wolfgang Tiefensee (SPD).
- Nordiskt gränshinderforum grundas.
- Det högsta antalet Öresundspendlare registreras: 19 805 personer och inklusive övriga inkomsttagare är siffran 25 689 personer.
- Det högsta antalet personer som reser över Öresund registreras: i genomsnitt 100 270 personer reser dagligen med tåg, bil, buss eller färja.
- Øresund Network läggs ner.

2007

- I Berlin enas Danmark och Tyskland om att fortsätta samarbetet om en fast förbindelse över Fehmarn bält.
- Köpenhamns metro linje till flygplatsen öppnas.
- Det högsta antalet flyttningar över Öresund registreras: 6 422 personer, varav majoriteten flyttar från östra Danmark till Skåne.

2006

- Øresund Entrepreneurship Academy etablerades som en organisation under Øresundsuniversitetet för att främja entreprenörskap vid universitetet.

2005

- Öresundsregionen har nu fler än 3,6 miljoner invånare.

2003

- Gemensamt skatteavtal mellan Sverige och Danmark för Öresundspendlare, med bland annat en kompensationsordning för pendlarnas utblivna skatteintäkter i hemlandet. Öresundspendlare ska betala skatt i det land där de arbetar.
- Andra och tredje etappen av Köpenhamns metro öppnas.

- Finansieringen av Øresunddirekt går från att enbart ha finansierats av den danska och svenska staten till att finansieras av flera aktörer, myndigheter och regioner.

2002

- Den första etappen av Köpenhamns metro öppnas, med hållplatser bland annat i den nya stadsdelen Ørestad.
- Øresundsinstitutet etableras. Ett dansk-svenskt kunskapscentrum som utarbetar analyser och fakta om regionen.

2001

- Köpenhamns hamn och Malmö hamn fusioneras till en gemensam hamn - Copenhagen Malmö Port.
- Øresund Science Region öppnar. Detta är ett parallellt samarbete till Øresundsuniversitetet, med fokus på att involvera den offentliga och privata sektorn i universitetssamarbetet.

2000

- Öresundsbron öppnas.
- Øresund Network etableras. Huvudfokus är att utveckla varumärket Öresund och sprida kännedom om området.
- Øresunddirekt etableras. Det är ett offentligt informationscenter som tillhandahåller information om arbetsmarknad, skatte- och samhällsregler för Öresundspendlare och företag. Formellt är det två organisationer - en dansk och en svensk - med olika former av finansiering.
- Det skandinaviska Arenasamarbetet skapas för att förbättra samarbetet i korridoren från Köpenhamn via Malmö och Göteborg till Oslo.

1999

- STRING-samarbetet startar som ett interreg-projekt för att främja en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland.

DEN MODERNA ØRESUNDS-REGIONEN ÄR DRYGT 200 ÅR

Den moderna Öresundsregionen 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 inleddes trafiken med ångfartyg mellan Helsingborg och Helsingör. Efterfrågan på persontransporter ökade under andra halvan av 1800-talet när flyttningen över Öresund 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 arbeta pendla. 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.

Tidiga samarbetsorgan i Öresundsregionen

På 1960-talet började gränsregionala institutioner uppstå i Öresundsregionen. Då bildades Öresundsrådet, som kan beskrivas som en föregångare till Öresundskomiteen.

1980 bildades även informationsorganet Öresundskontakt.

1993

- Öresundskomiteen bildas som en politisk samarbetsorganisation, ur de tidigare organisationerna Öresundsrådet och Öresundskontakt. Öresundskomiteen ska utgöra plattformen för den nya regionen tvärs över Öresund.

1992

- Danmark och Tyskland kommer överens om att genomföra en förstudie om en fast förbindelse mellan Tyskland och Danmark över Fehmarn bält.

1991

- Den danska och svenska regeringen undertecknar ett avtal om att bygga Öresundsbron.
- Öresundsbrokonsortiet, som ska äga och driva Öresundsbron, etableras.



FOTO: NEWS ØRESUND

Under det nya namnet Forsea skedde 2018 en miljöåtgärning genom att två av färjorna som trafikerar Helsingborg-Helsingör byggdes om till eldrift med batterier som snabblad-das i hamn. Nu har rederiet bytt namn till Öresundslinjen.

- Regeringsrapporten "Öresund - en region blir till" presenteras i samband med att de svenska och danska regeringarna bland annat tillkännager att de avser att genomföra en gemensam informationsinsats i Öresundsregionen, och en bilateral styrgrupp på departementschefsnivå inrättas.
- Sveriges utrikesdepartement inrättar ett särskilt Öresundsråd med regionala och nationella aktörer, och danska Statens Information utarbetar en redogörelse för hur en gemensam informationstjänst i Öresundsregionen skulle kunna se ut.

1997

- Öresundsregionens första tvärnationella klusterorganisation etableras i form av Medicon Valley Alliance med målet att stärka life science- och läkemedelsföretagen i Öresundsregionen.
- Øresundsuniversitetet etableras med 9 medlemsuniversitet.
- Crossborder Øresund partnership etableras.

1996

- Man tecknar en avsiktsförklaring om att bygga Malmö Citytunnel - 11 kilometer över land från Öresundsbron till Hyllie och ytterligare 6 kilometer under marken genom Malmö stad.

1995

- Sverige blir medlem i EU. Detta möjliggör Interreg-projekt och leder till andra fördelar för Öresundsregionen (eftersom både Danmark och Sverige nu är medlemmar i EU).
- HH-samarbetet mellan Helsingör och Helsingborg inleds i den norra delen av Öresundsregionen, bland annat med målet att skapa en fast förbindelse mellan de två städerna över Öresund.

Om rapporten

Syftet med denna rapport är att ge en översikt över dansk-svenska samarbeten och tvärregionala aktiviteter för att visa bredden i Öresundssamarbetet. Rapporten innehåller intervjuer med aktuella och relevanta nyckelpersoner för Öresundssamarbetet, en beskrivning av aktuella planer för nya fasta förbindelser, fakta om konjunktur och arbetsmarknad i regionen, fördjupningar kring skatteavtalet och gränshinder samt en nätverkskartläggning för att visa vilka personer, samarbetsorganisationer och nätverk som arbetar tvärs över Öresund.

För nätverkskartläggningen beskriver vi dels de olika organisationerna, företagen och nätverken, och har delat in dem i olika kategorier: politiskt tvärregionalt samarbete, politiskt tvärnationellt samarbete, nätverksorganisationer och mötesplatser, infrastruktur, universitet och information. Dels ser vi på de personer som sitter i styrelser, styrgrupper, koordineringsgrupper och råd för dessa olika organisationer och nätverk. Syftet med att teckna ett personnätverk är att ge läsaren en inblick i de personer som genom sina formella poster i Greater Copenhagen-regionen är med och formar själva regionen och därmed idag är en del av det breda Öresundssamarbetet.

För att bilda detta nätverk samlade vi först information om alla pågående formella samarbeten i Öresundsregionen. Vårt fokus har legat på offentliga samarbeten och formella organisationer/nätverk som har en permanent styrgrupp eller styrelse, men även nätverksorganisationer som har representanter från flera sektorer. Dessutom har vi inkluderat aktörer inom viktig Öresundsregional infrastruktur: Øresundsbro Konsortiet och dess två moderbolag A/S Øresund och Svedab. Dessutom ingår de danska företagen bakom Fehmarn Bält-förbindelsen från Danmark till Tyskland och utvecklingsbolaget By & Havn, som har en helt dansk styrelse men som är av stor betydelse för regionens utveckling. Detta har resulterat i en lista med cirka 30 olika grupper. Flera av dessa tillhör samma organisation, till exempel Greater Copenhagen,

som har en politisk styrelse och en administrativ styrgrupp.

Därefter har vi samlat in information om vilka personer som sitter i den högsta ledningen och styrelsen eller styrgruppen samt i permanenta koordineringsgrupper i dessa samarbetsorganisationer och nätverk. Personerna har alltså valts ut baserat på deras formella roll i de befintliga, huvudsakligen offentliga, och formellt pågående tvärregionala samarbetsorganisationerna och nätverken. Totalt omfattar listan ca 400 poster (varav vissa innehas av samma personer). Vi har valt att även inkludera adjungerade medlemmar och personer som kontinuerligt deltar i möten även om de eventuellt inte har rösträtt.

Vi har inte inkluderat samarbeten kring enskilda aktiviteter eller projekt, inte heller pågående Interreg-projekt. Vi har inte heller kartlagt universitetens övriga samarbeten eller analyserat de mer indirekta samarbetena inom näringslivet.

Definition: Tvärregional samarbetsorganisation eller nätverk

I denna rapport definieras en tvärregional samarbetsorganisation eller nätverk som en organisation som har etablerat en styrgrupp, styrelse eller liknande, bestående av minst en person från varje nationell sida av Öresundsregionen. Vi har inte inkluderat dansk-svenska samarbeten eller nordiska samarbeten som involverar hela Danmark och Sverige, Skandinavien eller Norden. Utgångspunkten ska vara Greater Copenhagen-regionen, men med ett korridorperspektiv mot Hamburg och Oslo. Vi har således inkluderat alla aktiva organisationer och projekt som var möjliga att hitta utifrån denna definition.

För nätverket av nyckelpersoner har vi även inkluderat viktiga infrastrukturaktörer som har en stor betydelse för regionens utveckling.

Jessika Roswall, nordisk samarbetsminister i Sverige

Kenneth Ekberg, Näringslivskontoret, Malmö stad

Louise Schack Elholm, nordisk samarbetsminister i Danmark

Magnus Schönning, programchef, Interreg Øresund-Kattegat-Skagerak

Malin Dahl, verksamhetsansvarig, Øresunddirekt Sverige

Mia Krokstæde, koordinator, Centrum för Öresundsstudier vid Lunds universitet

Meriel Ott, content marketer, String

Ola Yndeheim, Näringslivskontoret, Malmö stad

Peter Karancsi, Euresrådgivare, Arbetsförmedlingen

Sandra Forsén, seniorrådgivare, Nordiska ministerrådet

Sebastian Hald Buhl, Sverigechef, Ørsted

Sofie Qvarfordt, internationell samordnare, Helsingborgs kommun

Thomas Levén, biträdande sektionschef vid Gränspolis

Tue David Bak, vd, Greater Copenhagen

Ylva Hansson, sektionschef, Øresunddirekt Danmark

Øresundsstatistikk 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 Øresundsstatistikk kontaktat organisationerna via mail eller per telefon för att styrka att den insamlade informationen varit korrekt. Upplýsingar om styrelsernas och styrgruppernas sammansättning har inhämtats under september 2023.

DATAKÄLLOR:

- Arbetsförmedlingen
- Danmarks Statistik
- Eurostat
- Macrobond
- SCB
- Tillväxtverket
- Øresundsindex

KÄLLFÖRTECKNING:

- Organisationernas och projektens egna hemsidor
- News Øresund
- Øresundsstatistikk analyser
- "Besvarelse af spørgsmål nr. 120 (Alm. del) fra Folketingets Skatteudvalg" Justitsministeriet, 24 mars 2023
- Dansk Erhverv, Nøgletalsnyt: Jobfesten fortsætter
- "Helårsbedømming 2023 – Sammanfatning" Nationellt centrum för terrorhotbedømming, 8 mars 2023
- "Koranafbrændinger har skærpet terrortruslen mod Danmark, vurderer PET" TV2, 31 juli 2023
- "Koranbrændingarna på 60 sekunder" SVT Nyheter 29 juni, 2023
- "Ny politienhed skal slå til mod dansk-svensk grænsekriminalitet" Politiken, 28 september 2020
- "OIC om koranbrændingarna: Fördömer starkt" SVT Nyheter 31 juli, 2023
- "Påskuploppen – på 60 sekunder" SVT Nyheter 6 januari, 2023
- "Terrortruslen mod Danmark er præget af nye tendenser" Danmarks Radio, 28 mars 2023
- "Vurdering af terrortruslen mod Danmark 2023" Center for terroranalyse, 28 mars 2023
- "Problem to work in both Sweden and Denmark at the same time". Rapport av Emelie Svensson, 2023
- "Third country citizens excluded from the labour market in the region of Øresund". Rapport av Emelie Svensson, 2023
- Trafikverket, rapport juni 2023: Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne
- Regeringskansliet, pressmeddelande december 2023: Uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg, snarast avsluta projektet Häsleholm-Lund och pausa projektet Göteborg-Borås
- Københavns kommune, mötesmaterial 4 maj 2023, Igangsættelse af miljøkonsekvensvurdering af metro-linje M5
- Københavns Kommune, mötesmaterial 22 juni 2023, Igangsætning af screeningsanalyse af udbygning af metronettet og analyse af mulige finansieringskilder til ny infrastruktur
- Region Skåne, pressmeddelande 2023, Regionstyrelsen beslutade att finansiera 50 procent, maximalt 1 000 000 kronor, av Malmö stads kostnader för delutredning gällande Öresundsmetron
- Region Skåne, pressmeddelande 23 maj 2023, Regionstyrelsen godkände inköp av tio begagnade Öresundståg från DSB
- Sund & Bælt, hemsida, Spørgsmål om udvidelsen af Københavns Lufthavn Station
- Transportminister, Aftale om Infrastrukturplan 2035
- "Arbejde på tværs i Norden – Forslag til forenkling af de nordiske skatteregler med fokus på øget mobilitet". Nordiska ministerrådet 2023
- Greater Copenhagen, pressmeddelande 2023, "EU-projekt ska göra det lättare för regionens tredjelandsmedborgare att ta jobb i Greater Copenhagen"
- "Grön tillväxt i Greater Copenhagen - grön innovation, startups och investeringar." Greater Copenhagen 2023
- "Norden - en bæredygtig og integreret region? Statusrapport for Vores vision 2030". Nordiska ministerrådet 2023
- Alina Mattisson Lax: "Ska man vinna matchen kan man inte ha inbördeskrig - En studie av gränsregional auktoritetsproblematik i Haparanda-Tornio och Öresundsregionen". 2009

Källor:

FAKTAINSAMLING/INTERVJUER:

Charlotte Wrangberg, Sveriges ambassadör i Danmark

Christian Orsing, kommunstyrelsens ordförande, Helsingborgs stad

Elisabeth Geday, sekretariatsledare, Danske Torpare

Emilia Cullborg, tillförordnad biträdande direktör, String

Gabriella Nilsson, prefekt, Institutionen för kulturvetenskap vid Lunds universitet

Julie Jo Nygaard, Greater4H projektledare, String

