

Öresundsregionen i vått och torrt



Innehållsförteckning

FÖRORD.....	2
EN GRÄNSREGIONES FÖDELSE	3
SVERIGE OCH DANMARK – HISTORIEN I KORTHET	3
ÖRESUNDSREGIONEN – DRÖM OCH VERKLIGHET	4
FÖRVÄNTNINGARNAS ÅR 1991-1999	6
DE AVVAKTANDE ÅREN 2000-2004	8
DE EXPANSIVA ÅREN 2005-2010.....	9
TILLBAKAGÅNGENS ÅR 2011-2021	11
ÅTERHÄMTNINGENS ÅR 2022-2025	14
ÖRESUNDSREGIONENS FRAMTID I BACKSPEGELN	16
ÖRESUNDSREGIONEN 2000.....	16
ÖRESUNDSREGIONEN 2020.....	17
<i>Scenario 1: Den akademiska tillväxtregionen.....</i>	<i>17</i>
<i>Scenario 2: Den öppna marknaden.....</i>	<i>17</i>
<i>Scenario 3: Den reformerade välfärdsstaten.....</i>	<i>18</i>
<i>Scenario 4: Den digitala världen</i>	<i>18</i>
ÖRESUNDSREGIONEN 2030.....	18
<i>Kunskap och innovation</i>	<i>19</i>
<i>Tillgänglighet och mobilitet.....</i>	<i>19</i>
<i>Attraktiv och gemensam arbetsmarknad</i>	<i>19</i>
<i>Kultur och events.....</i>	<i>19</i>
ÖRESUNDSREGIONEN 2070.....	19
<i>Tillväxt och livskvalitet.....</i>	<i>20</i>
<i>Ett integrerat trafiksystem.....</i>	<i>20</i>
<i>En energisnål region.....</i>	<i>20</i>
<i>Lönsamma investeringar</i>	<i>20</i>
AVSLUTANDE KOMMENTARER	21

Förord

Denna rapport är framtagen av Future City Malmö (FCM) som är en ideell förening som arbetar för att utveckla Malmö centrala delar med särskild tonvikt på city. Arbetet är inriktat på fyra huvudteman – Infrastruktur, Stadsutveckling, Undervisning och forskning samt Kultur. Då det gäller infrastrukturfrågor ägnas särskild uppmärksamhet åt Öresundsmetron, en förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö med utbyggnad av metrostationer i Malmö. För mer information hänvisas till föreningens hemsida: <https://futurecitymalmo.com/>

I år är det 25 år sedan Öresundsbron öppnades. Bron har gjort det möjligt att skapa en transnationell region i Öresundsområdet, vilken är under fortsatt utveckling. Öresundsregionen har hittills genomlevt såväl nedgångar som uppgångar. En av de centrala frågorna nu är behovet av nya fasta förbindelser någon gång i framtiden. När kommer det att behövas, vilken typ av förbindelse ska det vara och var ska den byggas. Då stora infrastrukturprojekt har både lång planeringstid och byggtid är det viktigt att redan nu börja förbereda ett beslut i frågan. Eftersom två länder är involverade tenderar beslutsprocessen att vara komplicerad och tidskrävande. Det är ytterligare skäl för att starta förarbetet i god tid.

Nya förbindelser har även en direkt koppling till Öresundsregionens utveckling och vilken framtidsvision som ska skisseras för regionen. Med denna rapport som i korthet beskriver regionens hittillsvarande utveckling, vill Future City Malmö ge ett underlag för diskussionen om regionens framtid. Utifrån detta kommer vi att i mitten av september 2025 genomföra en konferens i samarbete med Malmö universitet på temat Öresundsregionens framtid.

Statistik och annan fakta är hämtade från Öresundsbron, Öresundsinstitutet, Greater Copenhagen, Region Skåne, Malmö stad, Eurostat, och boken ”En region i kläm – berättelsen om Öresundsregionen” av Christer Persson och Hans-Åke Persson.

Vi vill framföra ett stort och varmt tack till Malmö stad som genom ett generöst bidrag gjort det möjligt att ge ut rapporten i en tryckt version.

Future City Malmö står ensam bakom rapporten och det innehåll som redovisas. Rapporten är sammanställd av Christer Persson, docent i ekonomisk geografi och ledamot i föreningens styrelse.

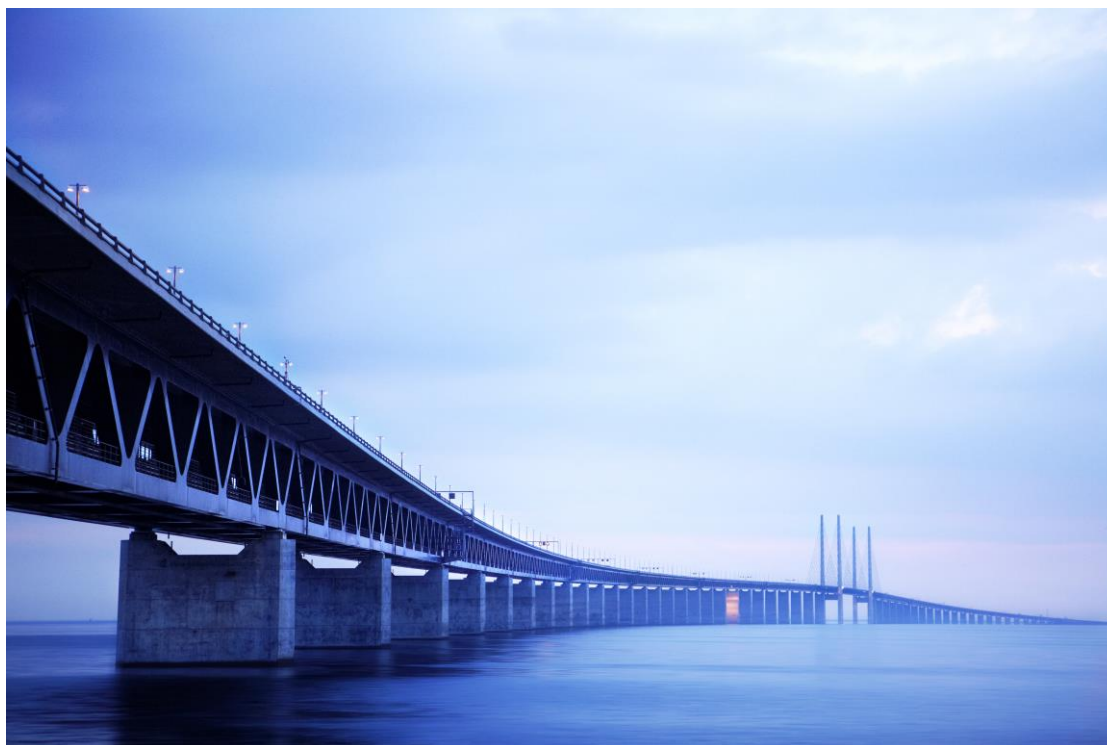
Malmö den 16 juni 2025

Future City Malmö



Bengt E Svensson, ordförande

En gränsregions födelse



År 2025 firar Öresundsbron sitt 25 års jubileum. Efter att allmänheten först fått ta bron i besittning med halvmaraton, cykling, promenad och skating, invigdes bron den 1 juli 2000. Det skedde i närvaro av kungligheter, statsministrar och andra prominenta personer från Danmark och Sverige. En mångårig dröm blev verklighet och förväntningarna var stora. En sordin lades dock över invigningsdagens festligheter på grund av den svåra olyckan vid Roskilde festivalen som krävde nio dödsoffer. Senare mot kvällen öppnades bron för reguljär trafik.

I denna rapport har vi valt att använda begreppet Öresundsregionen som är väl inarbetat sedan många år och som brukas av de flesta, åtminstone på den svenska sidan. Som vi återkommer till är regionens nya officiella namn Greater Copenhagen, ett namn som främst används i Danmark.

Sverige och Danmark – historien i korthet

Öresund bildades för 7 000 år sedan. Innan dess var vi förenade med norra Tyskland. Därifrån kom de första människorna till Skåne för cirka 10 000 år sedan. Det visar fynd vid Segebro strax norr om Malmö. Med tiden ökade bosättningarna och Sverige och Danmark växte sakta fram som två självständiga länder. Det danska kungariket har sina anor från 900-talet. Sverige som kungarrike etablerades på 1100-talet, men Skåne, Halland och Blekinge tillhörde Danmark. Från 1200-talet ingick även Finland i Sverige.

Krigen och konflikterna med Danmark startade redan på 1200-talet och länderna stod ofta på olika sidor genom årens många krig ända fram till Napoleonkrigens slut i början 1800-talet, då Sverige erhöll Norge i freden i Kiel. Då hade Sverige i ett tidigare krig genom freden i

Roskilde 1658 bland annat fått Skåne, Halland och Blekinge. Efter Napoleonkrigen har det rått fred mellan länderna.

Båda länderna har därefter utvecklats till nordiska välfärdsstater. Samtidigt har de politiska systemen delvis utvecklats i olika riktningar vad gäller partier och inte minst antalet partier i respektive parlament. När det gäller vägvalen i utrikespolitiken har Tysklands ockupation av Danmark påverkat dessa, medan neutraliteten präglat Sveriges utrikespolitik. Danmark gick med i NATO vid grundandet 1949 och Sverige först 2024. Danmark gick med i EU 1973 och Sverige först 1995. Dessa olika val har präglat länderna på skilda sätt. Det är också uppenbart att Danmark hade ett lillebrorskomplex, som successivt minskat fram till idag.

Trots närheten och många likheter finns det också ett antal tydliga skillnader. Den tidigare danska drottningen Margarethe – vältalig, folklig, konstnärlig och rökande. Vår kung Carl-Gustaf – lite torr och tråkig, respekterad och mindre vältalig. I politiken har vi haft olika syn på och hantering av migration, pandemi och gängkriminalitet. I Danmark vill man inte ha ”svenske tillstånd” och i Sverige kritiserade man dansk politik fram tills nyligen. Men nu åker man på studiebesök till Danmark. Många svenska politiker är heltidsanställda och kan fördjupa sig i sina ansvarsområden. I Danmark är majoriteten av politikerna yrkesarbetande och sköter politiken på fritiden. De blir beroende av sina tjänstemän. Samtidigt finns det ett etablerat ministerstyre inom dansk politik.

Slutligen har vi skillnader i folksjälén som slår igenom i samhället. Dansken är stolt över sitt land och sin flagga. Man ”hygger” sig och köper sitt öl och vin hos ”köbmanden”. Man röker mer. Man är mot förbud. Svensken är mindre fosterländsk. Man finner ett kontinentalt andningshål och ”vattenhål” i Köpenhamn. Många vittnar om att det är som att komma på riktigt till utlandet trots att våra länder påminner om varandra. Men dansken som står och blickar över sundet ser något helt annat enligt talesättet: ”Asien börjar i Malmö”. Den här korta beskrivningen av Sverige och Danmark kan vara bra att hålla minnet då vi beskriver uppbyggnaden av en gemensam gränsregional region i Öresundsområdet.

Öresundsregionen – dröm och verklighet

Ett smalt sund som skiljer två landmassor och länder från varandra och där man i klart väder tydligt kan se den andre har genom århundraden stimulerat fantasin om att förbinda de två länderna. En landgräns hade säkert genomkorsats av många vägar sedan mycket långt tillbaka i historien. Så ser det ut i många europeiska gränsregioner. Att överbrygga vattendelaren Öresund lät vänta på sig mycket länge. Det första genomtänkta förslaget om en förbindelse presenterades i början på 1870-talet. Sedan dess har olika förslag sett dagens ljus och i en allt snabbare takt från 1950-talet och framåt. Slutligen ingicks ett avtal 1991 mellan Sverige och Danmark, där beslutet om Öresundsbron togs. Planering, miljökonsekvensbedömning och byggande kunde startas och år 2000 stod den där. En bro av stål och betong som i en smäcker båge sträcker sig över ett solglitrande Öresund från Lernacken på svenska sidan för att sedan försvinna ner under vattnet och knyta samman de tidigare historiska ärkefienderna.

Varför lyckades det att förverkliga idén den här gången, undrar kanske läsaren? Liksom tidigare var Sverige pådrivande. Svenskt näringsliv med Pehr G Gyllenhammar i spetsen drev frågan om ”Scandinavian Link” som inkluderade en förbindelse till Danmark. Allt för att svensk industri skulle få bättre transportförbindelser till kontinenten. Malmö befann sig en allvarlig kris föranledd av en genomgripande strukturomvandling. Dess roll som tillväxtmotor

i Sydsverige var ifrågasatt. Det såg den svenska regeringen som ett stort problem och en bro skulle bidra till att lösa problemet.”Regionernas Europa” var i fokus och här passade en Öresundsregion in i bilden. Samtidigt satsade EU på strategisk infrastruktur för att effektivisera den inre marknaden. Därför välkomnades en Öresundsbro. Men danskarna då? Avgörande för deras intresse var att man 1986 fattade beslutet om att bygga förbindelsen över Stora Bält. Innan dess var en Öresundsbro otänkbar. Vidare kämpade Köpenhamn med samma strukturella problem som Malmö. Det var ett mycket stort bekymmer för den danska regeringen och Danmark eftersom det handlade om huvudstaden. Allvarligare än vad Malmös situation var för Sverige.

Som synes skulle en Öresundsbro bidra till att lösa många problem. Samtidigt fanns visionen om att från ingenting bygga en ny europeisk transnationell region. Ett gränsregionalt område som bevisligen hade mycket begränsat utbyte inom näringsliv, akademi, kultur och idrott, liksom mellan vanligt folk. Det var en utmaning. Låt oss se närmare på vad som hände.

Förväntningarnas år 1991-1999



Statsministrarna Göran Persson och Poul Nyrup Rasmussen på arbetsmarknadskonferensen 1996

Avtalet om brobygget slöts 1991 mellan länderna. Redan långt tidigare hade ett motstånd mot bron byggts upp inom den svenska miljörelsen. Det gällde miljöpåverkan i Öresund och Östersjön, men också oron för en ökande bilism. Därför startades en omfattande utredning om dessa frågor. Den avslutades 1994 då Sverige slutgiltigt fattade beslutet om den fasta förbindelsen. Utredningens positiva slutsatser, skulle sedan med råge visa sig stämma med det verkliga utfallet.

Under åren fram tills bron stod färdig var förväntningarna mycket stora på vad projektet skulle betyda för länderna och Öresundsregionen. Ju närmare broöppningen vi kom desto mer euforisk blev stämningen. Den var utbredd inom politiken på alla nivåer, inom näringslivet, inom akademien och bland folk i allmänhet. De två regeringarna publicerade en rapport om hur strategisk och viktig Öresundsregionen var för länderna och beskrev en mängd hinder som skulle undanröjas för att påskynda integrationsprocessen. Flera ledande ministrar var inte sena att i olika sammanhang framhålla regionens betydelse för Sveriges och Danmarks utveckling. Det stora intresset för regionen ledde till att länderna utnämnde observatörer som statliga representanter i den nybildade Öresundskomiteen.

Arbetsmarknadskonferensen 1996 i Köpenhamn med närvaro av Sveriges och Danmarks statsministrar, transportministrarna och EU-kommissionären för arbetsmarknadsfrågor Allan Larsson tillsammans med toppolitikerna och topp tjänstemännen från Skåne och Själland blev höjdpunkten under förväntningarnas år. De stora förhoppningarna fick även stöd av tunga forskare som professorerna Åke E Andersson och Christian Wickmann Matthiessen.

Öresundskomiteen, som anordnade den nämnda konferensen, bildades 1993 och kom under många år att vara den viktiga politiska plattformen för integrationsarbetet i Öresundsregionen. Ett par saker blev avgörande för de framgångsrika åren. För det första, kommittén fick ekonomiska medel från EU genom det så kallade Interrreg-programmet. Under perioden 2004-2020 uppgick summan till 2,4 miljarder. Till detta ska läggas ett lika stort belopp som det offentliga själv bidrog med. Sammanlagt disponerade man 4,8 miljarder kronor. För det andra, de ledande politikerna från medlemmarna som var och är regioner och kommuner, tog plats i kommittén. Eldsjälarna, de som brann för den öresundsregionala tanken, var särskilt viktiga. På svenska sidan från Malmö Joakim Ollén och Ilmar Reepalu, från Region Skåne Henrik Hammar, Carl Sonesson och Uno Aldegren. På dansk sida, Jens Kramer Mikkelsen, Kristian Ebbensgaard och Lars Lökke Rasmussen.

Öresundskomiteen var ett konsensusorgan, d.v.s. alla beslut fattades i enighet. Uppdraget var mycket brett från skolsamarbete till näringslivssamarbete. Rollen var initiativtagare, katalysator, lobbyist och marknadsförare. Man skulle få andra att agera med EU-medlens hjälp, eftersom de egna resurserna var små. Ett imponerande antal gränsöverskridande projekt startades. Som exempel kan nämnas miljöprogrammet, virtuella Öresundsuniversitetet, Öresund Science Region, Medicon Valley Alliance, Öresund tv och radio, Öforsk med flera. Många av de prestigefyllda projekten överlevde inte. Två skäl lyser igenom särskilt. När EU-bidragen var slut saknades beredskapen för en långsiktig finansiering, d.v.s. att kunna stå på egna ben. I andra fall tappade man intresset för samarbetet, som till exempel i fallet med Öresundsuniversitetet. Slutligen drabbades Öresundskomiteen själv som lades ned 2016 och ersattes av Greater Copenhagen. Mer om detta senare.

De avvaktande åren 2000-2004



Så invigdes bron med pompa och ståt 2000. Förväntningarna var på topp. Med det hände inte så mycket. Media och allmänhet noterade att det var glest med bilar på bron. Inte heller på tågen var det så många resenärer som man förutspått. När bron öppnades uppgick antalet pendlare över Öresund till drygt 4 000. Då trodde man att det snabbt skulle bli många fler, men det gick långsamt. År 2004 var antalet "bara" cirka 10 000. Det andades besvikelse på många håll. De stora förväntningarna hade kommit på skam. Media var inte sena att haka på och förstärka.

Som ett brev på posten kom frågan om prissättningen på resorna över bron upp till diskussion. Frågan fanns där i bakgrunden redan tidigare. Regionens två starkaste politiker, Jens Kramer Mikkelsen i Köpenhamn och Ilmar Reepalu i Malmö, skrev ett gemensamt brev till Öresundsbrokonsortiet, det dansk-svenska bolaget som ansvarade för driften av bron. Bron var betald med lån som skulle återbetalas med intäkterna från biltrafiken inom 30 år. Kravet i brevet var att konsortiet borde överväga att sänka priserna och på så sätt öka trafiken och därmed även öka intäkterna. Ett orubbligt och klart svar på brevet damp ner. Det var överhuvudtaget inte aktuellt att diskutera denna fråga. Framför konsortiet låg 30 år som inte gick att överblicka vad gällde samhällsutvecklingen, ekonomin och ränteförhållandena. Och med dessa ord för ögonen glider vi in i nästa period i Öresundsregionens utveckling.

De expansiva åren 2005-2010



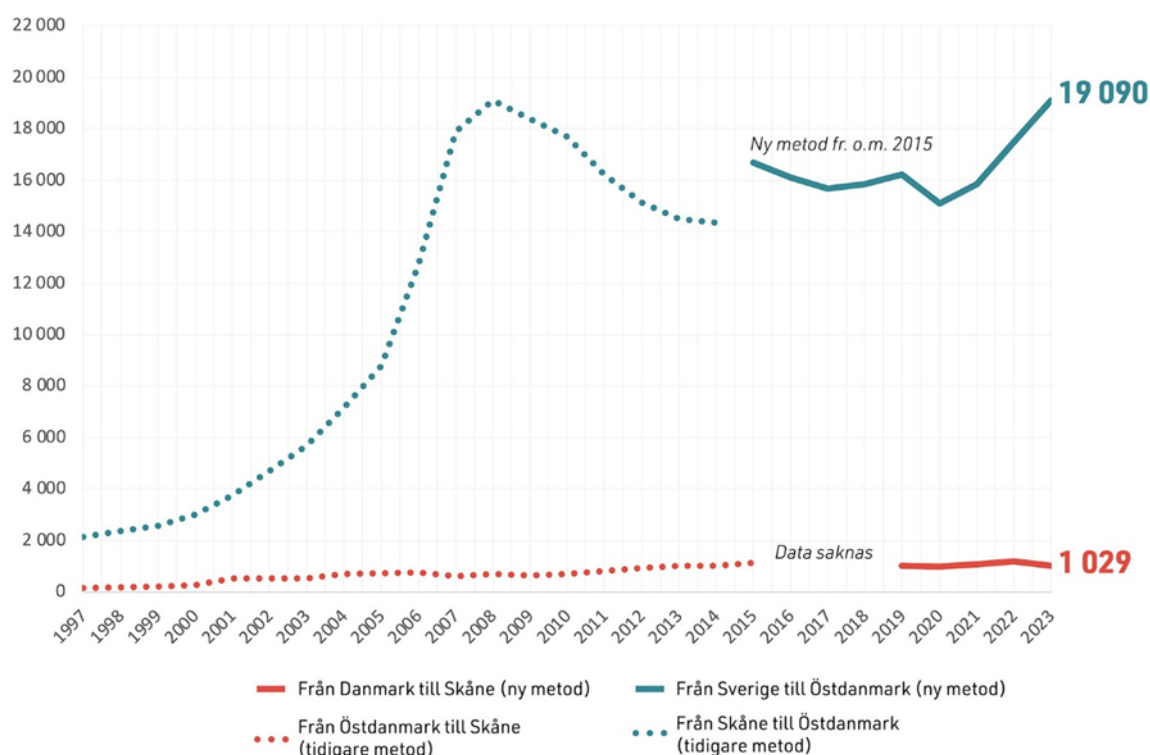
Under de avvaktande åren upptäckte människor successivt att det fanns något på andra sidan. Sakta började begreppet Öresundsregionen etableras och de nya möjligheter som uppstod blev alltmer synliga. Med de förbättrade transporterna fick man tillgång till en större marknad. Integrationens motor som hittills främst varit det offentliga och politiken, delvis uppbackade av näringslivsorganisationer, ersattes av ”marknaden”. Det var människors och företags ändrade beteenden som satte fart på hjulen. Nu var man redo att dra nytta av den nya regionen som breddade ut sig på ömse sidor av sundet. Och det nya bränslet i integrationsmaskinen var den ”dynamiska obalansen”.

Obalans på arbetsmarknaden – arbetskraftsbrist på Själland och arbetslöshet i Skåne. Obalans på bostadsmarknaden – dyra bostäder på Själland och billigare bostäder i Skåne. Obalans i lönestrukturen – högre löner på Själland och lägre löner i Skåne för samma arbete. Obalans i valutan – betydligt högre värde på den danska kronan jämfört med den svenska.

Detta ledde till att svenskar, särskilt unga personer, sökte jobb i Köpenhamnsområdet. Attraktionen var dels tillgången till arbete, dels den högre lönen. Många hamnade inom detaljhandeln och restaurangnäringen. Bland annat Kastrup blev en populär arbetsplats. Men över hela Köpenhamn blev det allt vanligare att stöta på personal som talade svenska. Det var tydligt att de svenska arbetstagarna var uppskattade, inte bara för sitt bidrag till arbetskraften, utan även för det sätt som de utförde sitt arbete.

Många danskar utnyttjade möjligheten att finna ett billigare boende på skånska sidan, framför allt i Malmö, nu när resorna var snabbare och bekvämare. Man flyttade till skånska sidan men behöll sitt jobb på den danska. Samtidigt ökade samarbetet över nationsgränsen mellan regioner, kommuner, näringsliv och andra organisationer. Detta kulminerade kring 2008-2010.

ÖRESUNDSPENDLING 1997-2023



Källa: Region Skåne / Öresundsdatenbanken

Detta tillsammans med de nämnda obalanserna kunde avläsas i både det allmänna resandet och arbetspendlingen, liksom i flyttstatistiken. Som exempel kan nämnas att den totala arbetspendlingen uppgick till drygt 20 000 dagligen år 2008, jämfört med dryga 2 000 år 1997 (se diagrammet ovan). Något år före finanskrisen 2008 inträffade den största utflyttningen av danskar till Skåne, knappt 4 500 personer. Denna ”boom” i vid bemärkelse skulle snart förbytas i en successiv inbromsning, vilket vi ska beskriva i nästa avsnitt.

Tillbakagångens år 2011-2021



Statsministrarna Mette Fredriksen och Ulf Kristersson

Den så kallade ”marknaden” började svikta då finanskrisen gjorde sitt inträde 2008-2009. Situationen på arbetsmarknaden och bostadsmarknaden förändrades. Efterfrågan på svensk arbetskraft i Köpenhamnsområdet minskade och med högre bostadspriser på skånska sidan minskade det danska intresset för att bosätta sig i Malmö. Efter ett tag startades också en återflyttning av danskar till hemlandet. Valutaskillnaden blev mindre, vilket spädde på den negativa utvecklingen.

I samma veva började flera av de prestigefyllda samarbetsprojekten att få problem och många avslutades, som tidigare nämnts. Det gäller Öresundsuniversitetet, Öresund Science Region, Öforsk med flera. Det blev även allt tydligare att Öresundskomiteen fick svårare att anpassa sig till sin förändrade roll. De nya samarbeten som startades behövde inte kommitténs hjälp som det hade varit tidigare. På danska sidan höjdes röster för att göra något nytt och ambitionen var att i första hand samordna de danska organen som arbetade med näringslivsfrågor och samtidigt profilera Köpenhamnsområdet. Det ledde fram till att den danska sidan ville lämna Öresundskomiteen, vilket var liktydigt med en nedläggning av kommittén. Den nya danska organisationen döptes till Greater Copenhagen och de svenska medlemmarna i Öresundskomiteen erbjöds medlemskap. Efter viss tvekan hos vissa accepterades detta och organisationen Greater Copenhagen stadfästes 2016. En viktig anledning till denna tvekan var namnet som bara framhäver den danska sidan. Säkert också en nagel i den svenska regeringens öga. För en utomstående är det svårt att uppfatta att det handlar om en gränsregion mellan Danmark och Sverige.

Den nya organisationen utvidgades med alla kommuner på Själland respektive i Skåne. Regionerna kompletterades med Halland, vilket betyder att antalet medlemmar idag uppgår till totalt 89. Jämfört med Öresundskomiteen har den nya organisationen ett smalare uppdrag med huvudsaklig inriktning på marknadsföring och lobbyverksamhet. Målet är att attrahera företag, kapital, kompetent arbetskraft och turister till regionen. I denna rapport finns inte utrymme för att närmare beskriva och värdera det arbete som organisationen utfört.

Öresundsregionens tillbakagång accelererade i samband med att olika restriktioner för resandet över sundet infördes av både den svenska och danska regeringen. Det började med den stora migrationsvågen 2015, som främst var ett resultat av konflikten i Syrien. Förutom

generellt ökad gränskontroll infördes id-kontroller. Det påverkade alla resenärer genom att restiderna blev mycket längre. Men mest drabbades de som pendlade dagligen, där den absoluta majoriteten (95 procent) reste tur och retur från Skåne till Köpenhamnsområdet. Denna så kallade tillfälliga gränskontroll som infördes 2015 och som förlänger restiden för alla resenärer finns dessvärre fortfarande kvar när detta skrivs. Detta trots att EU vid flera tillfällen krävt att Sverige ska slopa kontrollen.

Nästa ingrepp i det fria resandet som regionen fick tackla kom 2019, då den danska regeringen skärpte kontrollen av resenärer från Sverige. Anledningen var den ökade gängkriminaliteten i Sverige. Danskarna ville hindra en spridning av detta till den danska sidan. Detta blev en ytterligare olägenhet, särskilt för pendlarna.

Men den stora smällen kom då pandemin bröt ut 2020. Denna allvarliga kris motiverade naturligtvis drastiska åtgärder som kraftigt hämmade resandet. Det fick stora negativa konsekvenser för allt resande över bron. Och som vanligt drabbades pendlarna extra hårt.

Några siffror får illustrera den kris som drabbade regionen mellan 2015-2022. Aktiviteterna och utbytet över sundet speglas tydligast i hur det totala resandet och pendlingen minskade under denna period. Det totala antalet fordon som passerade bron minskade från 7 till 4,6 miljoner per år mellan 2015 och 2020, ett tapp på 34 procent. Under perioden 2015-2021 sjönk antalet personresor i genomsnitt per dygn från 97 000 till 53 000, d.v.s. med 45 procent. Under perioden 2015-2020 minskade pendlingen per dygn med cirka 10 procent (avser enbart pendling från Sverige till Danmark). Den kanske överraskande låga siffran förklaras naturligen av att det handlar om arbetsresor. Människor måste i de flesta fall fortsätta att resa till sina arbetsplatser även om resandet blir krångligare och tar längre tid. Andra resor för inköp, kulturupplevelser, nöjen, semester och liknande avstår man lättare ifrån då gränskontrollen skärps och särskilt vid händelser som pandemin.

Det är mycket som talar för att ungdomarna reagerade mest på de ökade svårigheterna att resa över sundet. Det visar en enkätstudie som Future City Malmö gjorde 2022 bland gymnasieelever i Malmö och studenter vid Malmö universitet. Jämfört med tidigare studier visade undersökningen att betydligt färre ungdomar var inställda på att arbeta i Köpenhamnsområdet. Andelen positiva hade sjunkit från cirka 80 till 40 procent sedan 2008. Det bekräftas också i pendlingsstatistiken. Gruppen 16-24 år utgjorde nästan 17 procent av pendlarna 2007, men endast 5 procent 2021. En mycket kraftig minskning. Vår bedömning är att det finns en huvudförklaring till denna utveckling. Att de resehinder som gränskontrollerna och id-kontrollerna utgjorde sitter kvar i minnet och minskar benägenheten att arbeta på andra sidan. Andra faktorer som kan spela in är finanskrisen 2008, varierande efterfrågan på arbetskraft och under senare år det ekonomiska läget med hög inflation. Som vi tidigare nämnt finns dessutom gränskontroller kvar som förlänger dagens restid.

Redan innan de beskrivna problemen började stod det klart att regeringarna i Sverige och Danmark successivt hade tappat intresset för Öresundsregionen. Insikten fanns inte om att en framgångsrik Öresundsregion skulle skapa extra ekonomiska värden till länderna, 1+1 skulle bli 3. Då krävdes samarbete och att en gemensam strategi och handlingsplan utarbetades på regeringsnivå. Tvärtom dominerades atmosfären av konkurrens, framför allt mellan Stockholm och Köpenhamn. Lite "sandlådeaktigt" manifesterat i konkurrensen mellan Arlanda och Kastrup. Men Kastrup är ju även Sydsveriges flygplats. Konkurrensen borde i stället handla om Hamburg och Berlin. Det är mot dessa Stockholm, Köpenhamn och

Öresundsregionen ska mäta sig. I dagens allt osäkrare läge i Europa och världen borde alla de nordiska storstadsregionerna prioritera ett större och djupare samarbete till gagn för alla. Låt oss se närmare på hur Öresundsregionen klarar sig i jämförelse med andra storstadsregioner i norra Europa (se tabellen nedan).

Det gängse sättet att mäta både den nationella och regionala ekonomin är genom att summera värdet av alla varor och tjänster. För regioner används då begreppet bruttoregionprodukt (BRP). Vid jämförelser mellan olika regioner mäter man BRP per invånare. Som framgår av tabellen klarar sig Storköpenhamn utmärkt i konkurrensen, både i absoluta termer och sett till utvecklingen över tid. Klart bättre än Stockholm. Öresundsregionens ekonomiska tillväxt stod sig väl i konkurrensen under perioden 2013-2021. Däremot var regionens samlade ekonomiska värde 2021 det näst lägsta efter Berlin. Huvudförklaringen är att Storköpenhamns höga värde inte kan kompensera för övriga Själlands och Skånes lägre värden. Den här bilden stödjer vår uppfattning att regeringarna i Sverige och Danmark måste öka sitt samarbete kring Öresundsregionen baserat på en tydlig vision och en gemensam strategi och handlingsplan för framtiden.

Stad/region	2013	2021	Förändring 2013/2021 (%)
Berlin	33 200	45 200	36
Hamburg	58 100	71 000	22
Helsingfors	49 800	57 700	16
Oslo	65 600	71 000	8
Stockholm	64 000	71 200	11
Storköpenhamn	69 600	89 800	29
Öresundsregionen	43 100	52 200	21

Bruttoregionprodukten per capita i euro för nordeuropeiska stadsregioner. Källa: Eurostat

Återhämtningens år 2022-2025



Efter många år av svårigheter och problem för Öresundsregionen och dess invånare tycks med början 2022 en mer positiv period ha inletts. Som vanligt kunde de första tecknen avläsas i fordonstrafiken över bron, det allmänna resandet och pendlingen.

Fordonstrafiken har hämtat sig väl och var mer omfattande 2024 än 2015. Den uppgick till 7,6 miljoner fordon, en ökning med cirka 9 procent. Även det genomsnittliga antalet dagliga personresor över Öresund ökade från lägsta siffran 2020 som var 49 000 till 99 000 år 2023. Det var 2 procent fler än 2019 året innan pandemin. Denna utveckling fortsatte under 2024. Även pendlingen har återhämtat sig, vilket framgår av tabellen på sidan 7. Under pandemiåret 2020 sjönk pendlingen till cirka 16 000 per dygn. År 2024 var pendlingen 22 500, vilket är en kraftig ökning sedan 2020. Sammantaget kan man från statistiken utläsa att trafik och resande inte bara har hämtat sig efter de problemfyllda åren med olika restriktioner, utan det sker en fortsatt positiv utveckling. En förklaring är att det har kommit en del positiva signaler från olika håll som vid sidan av den allmänna utvecklingen bidrar till att människor och företag ser tecken på en ljusare framtid för Öresundsregionen.

Trots att det återstår flera gränshinder har en del hinder försvunnit under senare år. Exempel på ändringar är rätten till koncernbidrag över nationsgränsen, erkännande av yrkeskvalifikationer och rätten till hemarbete utan att arbetsgivaravgift ska inbetalas i båda länderna.

Ett viktigt steg var omförhandlingen av skatteavtalet mellan Sverige och Danmark. Det nya avtalet omfattar även offentliganställda och företagare får lättare att anställa personer som är bosatta i det andra landet.

Från den svenska regeringen kom ett glädjande besked då det gäller kommande överskott från Öresundsbron. En del av dessa medel ska återinvesteras i Skåne. Det återstår att se hur mycket det kommer att handla om. Först ska lånen för byggandet av landanläggningarna återbetalas. De svenska landanläggningarna beräknas vara betalda 2029 och de danska 2045. År 2050 beräknas bron vara betald. Från och med 2029 kommer Sverige att få del av pengar från Öresundsbron.

Vi har fått en ny svensk ambassadör i Köpenhamn, Hans Wallmark, som i inledningen av sin ämbetsperiod visat ett stort intresse för Öresundsregionen. Som den svenska statens viktigaste utpost i Danmark och Köpenhamn kan ambassadören bidra till att hålla regeringen informerad om regionens utveckling och behovet av ett statligt engagemang. I bästa fall kan detta leda till att regeringens intresse för regionen ökar, vilket har efterlysts från olika håll.

Vi har tidigare beskrivit hur skillnaderna mellan länderna drev på integrationen och utvecklingen i regionen under den expansiva perioden mellan 2005-2010. Ett par av dessa är fortfarande högaktuella. Det gäller arbetsmarknaden, där danska sidan har en stor efterfrågan och där den skånska samtidigt har många arbetslösa. Denna situation borde med de rätta incitamenten uppmuntra arbetslösa i Skåne att söka sig över sundet. Ett gränshinder i sammanhanget är svårigheten för medborgare från tredje land att pendla från Sverige till Danmark. Att undanröja detta hinder är viktigt med tanke på att arbetslösheten är särskilt hög i denna grupp.

Den andra skillnaden gäller valutorna. Den danska kronan är mycket starkare än den svenska, vilket gynnar exporten till Danmark. Men missgynnar importen till Sverige. För den enskilde svensken är det en dyr affär att besöka danska sidan. Det finns i princip inga fördelar att konsumera där. Det motsatta gäller för dansken, d.v.s. det är mycket fördelaktigt att shoppa och, gå på restaurang och teater eller liknande. Att danskarna hittat vägen över till "Asien" märks tydligt i Malmö. Det sätter också sina spår i det ökade resandet som vi redovisat tidigare.

Beskrivningen av Öresundsregionens utveckling från början av 1990-talet fram till idag visar på perioder med stillastående, uppgångar och nedgångar. I nuläget ser vi en svag tendens till uppgång igen. Hur länge kommer den att bestå? Hur stark kommer den att vara? Vad kommer att driva den? Vilka eventuella bakslag kan komma? Frågorna inför framtiden är många.

Öresundsregionens framtid i backspegeln



Idag har det gått drygt 30 år sedan idén om att skapa en transnationell gränsregion i Öresund började diskuteras på allvar. Vid olika tillfällen har man blickat framåt och försökt skissera hur regionens framtid skulle te sig. Det ska vi inte göra i denna rapport. I stället ska vi avsluta med en liten återblick på tankar och idéer om Öresundsregionens framtid som presenterats genom åren. Det är ingen heltäckande redogörelse utan vi har valt att lyfta fram några av framtidsskisserna från olika tider i regionens korta historia. Exempler representerar såväl renodlade visioner och framtidsbilder som mer framtidsinriktade strategier. Det är inte vår avsikt att värdera de olika inspel, utan det överlåter vi till läsaren.

Öresundsregionen 2000

Det känns naturligt att börja från början, d.v.s. med Öresundskomiteen 1993, och det första dokumentet som beskrev ambitionerna för den region som skulle realiserats till 2000 då bron skulle stå färdig. Uppbyggnaden av regionen skulle grundas på en mobilisering av de egna invånarna. Regionen skulle kännetecknas av kreativitet, hög servicenivå och god miljö, och detta skulle marknadsföras och kommuniceras till omvärlden. Vidare skulle det bedrivas en aktiv informationsverksamhet och kunskapsutveckling.

Områden som det skulle satsas på för framtiden var kultur, turism och Öresundsmedia inom både radio och TV. Idrotten lyftes fram. Samverkan inom näringslivet med en investeringsbank för regionens företag. Det skulle satsas särskilt på, vad vi idag kallar Life Science, vilket blev till dagens Medicon Valley Alliance. Så kallade Öresunds dagar som vände sig till allmänheten skulle berätta om regionen och föra invånarna samman. Ungdomar från båda sidor sundet skulle anordna "Vår framtida Öresundsregion" för att nå ut till

regionens alla ungdomar. Detta ganska korta dokument pekade ut riktningen för hur en ny integrerad gränsregion i norra Europa skulle skapas.

Öresundsregionen 2020

Öresundsbron presenterade 2006 en rapport om hur man föreställde sig regionen 2020. Framtiden beskrevs i fyra alternativa scenarier. I scenarierna redovisas ett antal åtgärder och händelser. För att undvika för mycket detaljer har vi valt att välja ut vissa av de viktigaste utan att precisera i tid när de inträffar under perioden fram till 2020.

Scenario 1: Den akademiska tillväxtregionen

I detta scenario stärks EU och både Danmark och Sverige inför euron och blir en del av EMU. Det ger en injektion till den ekonomiska tillväxten. Öresundskomiteen läggs ned och ersätts av en mindre Öresundskommission, vars huvuduppgift blir att representera regionen utåt och särskilt föra en aktiv dialog med ländernas regeringar. Universitetsstrukturen revideras och samarbetet fördjupas understött av bättre finansiering och enklare regler för att studera i respektive land. Regionen lyckas etablera sig som en attraktiv plats för större event och som internationell destination. Den starka tillväxten leder till en överhettad arbetsmarknad, där bristen på arbetskraft blir allt påtagligare. Det betyder att arbetskraft från hela världen är välkommen. Situationen leder till att resandet ökar dramatiskt och pendlare och turister slåss om platserna på Öresundstågen. Detta pressar fram ett beslut om att bygga en väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. När vi närmar oss 2020 är Öresundsregionen en väl fungerande och integrerad region med sammanhållna arbets- och bostadsmarknader. Attraktiviteten har gjort regionen till en mötesplats för särskilt unga människor från olika kulturer.

Scenario 2: Den öppna marknaden

Utvecklingen kännetecknas av nya strategier för tillväxt och entreprenörskap. Många nya mindre och medelstora företag etableras, bland annat genom förmånligare skatteregler och minskade arbetsgivaravgifter. Tillväxten av nya företag är störst inom välfärdssektorn. Näringslivet blir motorn i integrationsprocessen, medan politikerna tappar farten. Regeringarnas intresse svalnar och man vill inte införa speciallagstiftning för att stödja regionens utveckling. Med flera nya arenor och mycket framgångsrika idrottsklubbar får sporten en kraftig injektion i regionen. Detta gör regionen känd i hela Europa och besöksnäringen får rejäl luft under vingarna. Läget på arbetsmarknaden med ökad konkurrens mellan svenska och danska arbetsgivare leder till kraftigt stigande inflation, främst på danska sidan. För att klara detta släpper Danmark kopplingen till euron. Allmänt minskar tillväxten, men hålls hjälpligt uppe av detaljhandel, hälso- och omsorgssektorn, byggsektorn och turismen. År 2020 konstaterar OECD att politiken övergett Öresundsregionen. Det blev för komplicerat att hantera frågan om gränshinder. Många av de fina visionerna har inte heller blivit verklighet. Trots detta har det skett en hel del positivt tack vare marknadskrafterna och kreativa företag.

Scenario 3: Den reformerade välfärdsstaten

Länderna och Öresundsregionen står inför nya utmaningar vad gäller demografin och den accelererande globaliseringen. Bristen på arbetskraft blir akut. Både allmänt och för olika specialkompetenser som IT och Life Science. Situationen är svårast på den danska sidan. Det leder till åtgärder inom utbildningssystemet och beslut om höjd pensionsålder. Många av problemen delas av alla nordiska länder. Det tvingar fram ett ökat samarbete och målet blir att integrera skatte- och socialförsäkringssystemen och minimera gränshindren. Trots flera positiva åtgärder har Öresundsregionen svårt att hävda sig i den globala konkurrensen. Konjunkturer mattas och tillväxten avtar. Efter ett antal år börjar reformerna på bland annat skatteområdet få genomslag och utvecklingen vänder. Regionens konkurrensförmåga och attraktivitet ökar kraftigt och kan väl mäta sig med övriga länder inom EU. Reglerna för invandring liberaliseras och det etableras en indisk koloni i Köpenhamn och en motsvarande kinesisk i Malmö. När vi närmare oss 2020 har olikheterna mellan den danska och svenska sidan utjämnats vad gäller skatter, priser och valutan. Ett tydligt tecken på den ökade integrationen är att antalet dansk-svenska parförhållanden ökat kraftigt.

Scenario 4: Den digitala världen

Omvärlden kännetecknas av att vi upplever den andra vågen av digitalisering som får starkt genomslag både i privatlivet och inom arbetslivet. Världsbilden är under förändring då det gäller maktfördelning och ekonomiska förhållanden. USA:s dominans utmanas alltmer av Kina, Ryssland och Indien. Den politiska integrationen i Öresundsregionen har gått i stå. Samtidigt uppstår det nya mönster då det gäller boende och arbete. Många danskar flyttar fortfarande till Skåne, men lägre priser i Köpenhamnsområdet håller tillbaka strömmen. Det blir allt vanligare att bosätta sig på landet och att arbeta hemifrån några dagar i veckan. Detta påverkar rese-mönster och pendling genom färre resor och mer utspritt resande över dagen, vilket minskar trängseln. Detta påverkar i sin tur organisering av barnomsorg och undervisning. Kraven på ökad flexibilitet öppnar en marknad för privata utförare. Den offentliga sektorn har svårt att ställa om till det nya. Det pressar till slut fram ett system med checkar, så att medborgarna själv kan välja var de vill få tjänsterna utförda. Osäkerheten i världen leder till minskad invandring och i kombination med att den inhemska befolkningen åldras saktar tillväxten in. Det motverkas av att produktiviteten ökar tack vare användningen av den nya digitala tekniken. Arbetslivet påverkas av att många arbetsmoment kan automatiseras, vilket mildrar effekterna av en minskande arbetskraft. Liksom att äldre personer stannar kvar på arbetsmarknaden längre. Vi arbetar i genomsnitt mer än tidigare och fritid och arbetstid tenderar att flyta samman. Näringslivet kännetecknas av att den privata tjänstesektorn växer snabbt. Det gäller till exempel jurister, arkitekter med flera. Däremot får byggbranschen problem och minskar kraftigt.

Öresundsregionen 2030

Öresundskomiteen presenterade 2009 något som benämndes ÖRUS – Öresundsregionens utvecklingsstrategi. Det är alltså inga konkreta scenarior om hur man föreställer sig regionen i framtiden. I stället handlade det om vad som skulle känneteckna regionen 2030 och exempel på vad som krävdes för att uppnå detta. Fyra prioriterade områden lyftes fram.

Kunskap och innovation

Målet var att säkerställa Öresundsregionens konkurrensförmåga internationellt genom bättre produktion av kunskap, innovationer och nyföretagande. Som exempel ska det bli lättare att delta i meriterande kurser i hela regionen. Studenter och elever från bägge sidor ska genomföra projekt tillsammans. Särskilda öresundsregionala medel för grundforskning ska ställas till förfogande. Speciella utbytesprogram för forskare inom och utanför regionen ska etableras. Strategier för innovation ska koordineras över sundet.

Tillgänglighet och mobilitet

Målet var god internationell tillgänglighet och god inomregional mobilitet. Det skulle åstadkommas bland annat genom att Öresundsregionen gjordes till modell för gröna korridorer och att Copenhagen airport kopplades till det europeiska nätverket för höghastighetståg. Att planerna på en HH-förbindelse förverkligades. Det skulle införas ett gemensamt pendlarkort för hela regionen. Det skulle skapas logistikcentra (intermodala anläggningar) för samordning mellan olika transportslag både för gods och personer. Vidare var ambitionen att införa en "Öresundstaxa" för mobiltelefoni och bredband.

Attraktiv och gemensam arbetsmarknad

Målet var att etablera en gemensam öresundsregional arbetsmarknad som kunde hävda sig i den globala konkurrensen. Exempel på åtgärder som fördes fram var att förbättra rådgivning och information till både privatpersoner och verksamheter om lagar, regler, socialförsäkringar med mera. En harmonisering av regelverken stod högt på listan. Annat var att göra hela utbildningsmarknaden i regionen mer tillgänglig för invånarna. En ytterligare åtgärd var att skapa en integrerad bostadsmarknad. Vidare ingick att skapa förutsättningar för en gemensam valuta i regionen.

Kultur och events

Ett mål var att få unga engagerade i kulturen. Ett annat att etablera nya kulturbranscher och kulturprodukter. Ett tredje mål var att attrahera internationella event och stärka besöksnäringen. En av åtgärderna var att starta inkubatorer för samverkan mellan kulturarbetare, företagare och forskare. En annan att knyta kontakter med investerare globalt. Vidare att göra nationella, regionala och kommunala kulturpengar tillgängliga för hela Öresundsregionen oberoende av nationellt ursprung. Koordinering av regionens resurser vad gäller event. Lansering av en gemensam strategi för turismen. Genomföra olika gemensamma event, som till exempel ett cykellopp "Öresund Runt".

Öresundsregionen 2070

Bygg- och fastighetsbolaget Skanska och konsultföretaget Sweco presenterade 2014 en vision för Öresundsregionen med horisontåret 2070. Rapporten behandlade tillväxtfrågor, befolkningsutveckling, infrastruktur, energi och miljö samt finansieringsfrågor. De båda företagen beskriver sin syn på framtidens Öresundsregion enligt följande: *"I vår vision är Öresund år 2070 synonymt med livskvalitet, utveckling och resurseffektivitet. Här lever man i ett klimatneutralt samhälle där samtliga dimensioner av hållbarhet håller världsklass."*

Tillväxt och livskvalitet

Enligt visionen kommer tillväxt och livskvalitet att känneteckna regionen. Befolkningen kommer att öka med en miljon, vilket kräver förtätning av stadsbygden i samklang med naturen. Ungefär 500 000 nya bostäder kommer att byggas, främst i stråket Köpenhamn-Malmö-Lund-Helsingborg. Vid utbyggnaden tas särskild hänsyn till klimatförändringarna och höjningen av havsnivån. Regionen drar även nytta av sina unika möjligheter att kombinera ett pulserande storstadsliv med närheten till naturen. Kombinerat med tolerans och öppenhet för människor, innovationer och nya idéer blir regionen en av de mest attraktiva i världen.

Ett integrerat trafiksystem

Den ökade befolkningen, de ökade internationella kontakterna och högre krav på hållbara transporter behöver mötas med en utbyggd och effektiviserad infrastruktur. Visionen förutsätter att infrastrukturen i Öresundsregionen byggs ut med 790 km ny eller förbättrad järnväg, 480 km ny spårväg, 50 km ny metro och 300 km ny cykelmotorväg. En investering som uppgår till 720 miljarder kronor. Invånarna i regionen ska inte behöva tänka på tidtabeller eller parkeringsplatser när de rör sig mellan bostad, arbetsplats eller fritidsaktiviteter. För att underlätta och stärka integrationen i regionen föreslås sex nya fasta förbindelser över Öresund. Tre förbindelser mellan Helsingborg och Helsingör – för persontåg, godståg och bilar. En metro mellan Malmö och Köpenhamn och en väderskyddad supercykelväg. Dessutom en egen förbindelse för höghastighetståg. Med dessa satsningar kan man transportera sig snabbt och effektivt både inom regionen och till och från regionen. Parallellt utvecklas Copenhagen airport till en stark knutpunkt för flygtrafiken till övriga världen både för Öresundsregionens och övriga Nordens invånare.

En energisnål region

Öresundsregionen har ställts inför stora utmaningar vad gäller energiförsörjningen, vilka man klarat med framsynta investeringar. Därför står man väl rustad 2070. Ett högt teknikkunnande i kombination med en utvecklad mix av mikroproduktion, regional produktion och långväga produktion har lett till en god och effektiv energiförsörjning. Olika intelligenta system används för att optimera energianvändningen. Transportsektorns olika delar har följt med i utvecklingen och använder fossilfria bränslen och resurseffektiva metoder. Bilpoolsparkeringar finns i de större städernas utkanter så att stadstrafiken minskat betydligt, vilket lett till en god ljudmiljö och frisk luft.

Lönsamma investeringar

De betydande satsningarna i infrastruktur har skapat tillväxt och sysselsättning. Det gäller även den stora utbyggnaden av bostäder. Det har lett till ökat intresse för regionen, vilket attraherat ytterligare kapital. Värdet på mark och byggnader har ökat. Mellan 28 000 och 50 000 nya permanenta arbetstillfällen beräknas ha kommit till 2070. Dessutom har flera hundratusen arbetstimmar skapats genom olika utbyggnader i Öresundsregionen. Det beräknas att regionen 2070 förfogar över en investeringsram på 780 miljarder genom medel från staterna, Dansk Togfond, överskott från Öresundsbron, brukarfinansiering och trängselavgifter.

Avslutande kommentarer

Nästan 40 procent av EU:s befolkning bor i gränsregionerna. EU har därför insett att dessa regioner är särskilt viktiga för gemenskapen och utvecklingen av den inre marknaden. För att uppmuntra och stärka det gränsregionala samarbetet har särskilda medel ställts till förfogande genom fonden Interreg. Skapandet av Öresundsregionen har bland annat möjliggjorts med hjälp av dessa medel. Då regionbildningen i Öresund började nästan från noll fick det karaktären av ett fullskaligt laboratorieexperiment, som fångade EU:s intresse. Det ledde till att unionen efter ett antal år klassade Öresundsregionen som en modellregion för gränsregionalt samarbete. I takt med att de gemensamma problemen ökade inom EU minskade dock intresset för regionerna till förmån för de nationella intressena och överstatligheten. Idag är detta tillstånd ännu mycket mer påtagligt.

Trots detta beslutade EU om ett nytt Interreg-program för perioden 2021-2027, där Öresundsregionen ingår som ett område inom det så kallade Öresund-Kattegat-Skagerrak programmet. Det finns 1,4 miljarder kronor anslagna från EU för olika projekt, vilket med medfinansiering från offentliga aktörer blir 2,8 miljarder totalt att investera.

EU har bestämt att inom ramen för programmet ska följande områden prioriteras:

- Innovation och entreprenörskap
- Grön omställning
- Transport och mobilitet
- Gränslös arbetsmarknad

En diskussion om Öresundsregionens framtid bör naturligtvis ta fasta på dessa teman, som alla känns relevanta för regionen. I ljuset av det som beskrivits tidigare i rapporten vill vi särskilt framhålla punkterna ”transport och mobilitet” respektive ”gränslös arbetsmarknad”. Att förverkliga de framtidstankar och visioner som kan bli resultatet av fortsatta diskussioner om Öresundsregionens utveckling skulle i hög grad underlättas om det gavs möjlighet att använda medel från EU. För att ytterligare förstärka budgeten är det fullt tillåtet för även privata aktörer att bidra till projekten, dock utan motsvarande tillskott av EU-medel. Med fortsatta satsningar på Europas gränsregioner borde Öresundsregionen ha goda möjligheter att med uppbackning från de egna regeringarna möta framtiden med tillförsikt.

Avslutningsvis är vår förhoppning att rapporten ska stimulera till en livlig och fruktbar diskussion om Öresundsregionens framtid.