

# Transportinfrastruktur- planering inom Greater Copenhagen – en studie av relationen mellan stat och region



**LUNDS**  
UNIVERSITET

*Emil Bengtsson*

Institutionen för kulturgeografi och  
ekonomisk geografi, Lunds universitet  
Kandidatuppsats,  
Samhällsplanerarprogrammet, SGEL36  
Vårterminen 2018  
Handledare: Josephine Rekers

# Abstract

The increasing focus, in recent decades, on regions as the primary actor in economic growth and development has led to tensions concerning the responsibilities for regional development between the regions and the nation states. This essay presents the allocation of responsibility between the region and the state, as a case study of the transport infrastructure planning in the Greater Copenhagen cross-border region between Sweden and Denmark.

The research questions are: *How can the allocation of responsibility between region and the state be understood and explained by these stakeholders' interests, within the Greater Copenhagen area, regarding transport infrastructure? What are the interests of the states and regions regarding transport infrastructure? How do these interests relate to each other? How do these interests conflict or align?*

The theoretical approach consists of four central concepts: the state, globalization, region and cross border region together with an explanation how these concepts relate to each other and the definition of the three areas of interest used in the examination.

The study builds on primary data, consisting of interviews with officials from the regions, as well as secondary data containing academic literature together with planning and policy documents.

The relationship between state and region can be explained as part of two different logics, the traditional realpolitik system of nation-states and the internationalized system of collaborating regions, which co-exists. A part of the explanation is also the asymmetric division of responsibilities between the state and the region regarding issues on development and transport infrastructure planning and investment. The results can be used to overcome difficulties in cross border planning by analysing the diplomatic relationship concerning different kinds of co-operation in terms of the interests of the stakeholders.

Key concepts: Regionalization, Transport infrastructure, Regional development, Greater Copenhagen, Territorial borders

# Innehållsförteckning

Abstract.....	2
Inledning .....	5
Bakgrund .....	6
<i>HH-förbindelsen, Öresundsmetro &amp; Fehmarn-Bält</i> .....	7
Syfte och frågeställning.....	8
<i>Transportinfrastrukturens betydelse för regional utveckling</i> .....	9
Avgränsningar .....	10
Stat, globalisering & region – en teoretisk begreppsgenomgång .....	13
Stat.....	13
Globalisering .....	15
Region .....	17
Cross-border-regioner .....	19
Intresseområden .....	21
<i>Territoriella intressen</i> .....	21
<i>Politiska intressen</i> .....	22
<i>Ekonomiska intressen</i> .....	23
<i>Definitioner av aktörernas intresseområden</i> .....	24
Metod och material – val och insikter .....	25
Insamling av primärdata.....	25
Insamling av sekundärdata.....	28
Staters och regioners intressen – en empirisk studie av aktörerna inom Greater Copenhagen-området .....	30
Region Skåne .....	31
Region Hovedstaden .....	35
Region Sjælland .....	38
Danmark.....	40
Sverige.....	44
Sammanfattning av aktörernas intresseområden.....	48
Statliga och regionala perspektiv – en analys av ansvar, logiker och geografisk hierarki .....	50
Det statliga perspektivet.....	50
Det regionala perspektivet.....	52
Slutsats .....	54

Reflektioner och kommentarer.....	56
Referenser .....	58
Personlig kommunikation .....	61
Figurer .....	62
Bilaga A .....	63
Intervjufrågor .....	63
Bilaga B .....	66
Utdrag från intervjuerna.....	66

# Inledning

I det komplexa förhållandet mellan en region som är öppen mot den internationella arenan och en nationalstat som har sin blick vänd mot territoriets gräns kan spänningar mellan intressen uppstå (Keating, 1998). Skalan för vilken regionen respektive staten agerar på och vilka ansvarsområden som ligger var är en del av en asymmetrisk geografisk ansvarsfördelning. I en verklighet där staten i många hänseenden inte är den primära arenan för ekonomisk utveckling men ändå skapar de lagstadgade, politiska och administrativa förutsättningarna uppkommer nya spänningar (Brenner, 1999). Inom ramen för denna uppsats undersöks ansvarsfördelningen mellan stat och region samt dessa aktörers olika intressen och potentiella konflikter som kan uppstå mellan dem.

De senaste decennierna har ett stort fokus legat på regionen som arena för ekonomisk tillväxt och utveckling. I en västerländsk kontext har stater i flera fall flyttat delar av tidigare statliga uppgifter till regioner. Satsningen på regioner har skett aktivt i Sverige sedan de första regionerna Region Skåne och Region Västra Götaland fick ett utökat ansvar för den regionala utvecklingen (SFS 1996:1414). Region Skåne bildades 1999 och har sedan dess ett ansvar för den regionala utvecklingen avseende bl.a. samhällsplanering, näringslivsutveckling, internationellt samarbete (Region Skåne, 2018). I Danmark har regionaliseringen skett på senare tid där en indelning i fem regioner med ansvar för bl.a. sjukvård och regional utveckling skapades 2007 (Danske regioner, u.å.).

Den alltmer globaliserade ekonomin har skapat en interregional konkurrens där kärnan för expansiva och konkurrenskraftiga regioner är ett stort urbant metropolområde med omland (Brenner, 1999). I detta ekonomiska och politiska system blir relationen och dynamiken mellan stat och region en viktig aspekt att undersöka och förstå. I en gränsöverskridande region som Greater Copenhagen-samarbetet ökar komplexiteten då tre regioners och två staters intressen ska samordnas för att driva utvecklingen. För att kunna förutse och förklara utvecklingen i en sådan region krävs en förståelse för aktörernas intressen och de konfliktlinjer som kan uppstå mellan dem.

## Bakgrund

Allt sedan Skåne blev svenskt vid freden i Roskilde 1658 har gränsen mellan Sverige och Danmark löpt genom den smala passagen i Öresund (Skansjö, 1997, 173–174). Sundet som en gång band samman människorna i Västdanmark och Östdanmark blev en barriär där utvecklingen skedde parallellt i de bägge länderna men ändå i relation till varandra. Den geografiska närheten möjliggjorde så småningom kontakt genom resande över sundet men vattnet utgjorde fortfarande gränsen mellan två staters territorium. Såväl lagar som kultur och språk skildes åt genom de olika områdenas nationstillhörighet. Regionen kring Öresund har således utvecklats genom århundradena till ett motsägelsefullt område. Samtidigt som det existerar en topografisk närhet inom regionen skiljes Skåne och Själland åt av nationsgränsen. Förhållandet mellan Sverige och Danmark har alltid varit en del av hur regionen utvecklats. Från de blodiga krigen mellan arvfjenden på 1600- och 1700-talen till dagens regionala och nationella samarbeten.

Ett betydelsefullt sådant samarbete var den, 1993, bildade Öresundskomiteen (Øresundsinstittutet, 2015). Målet med detta samarbetsorgan var att arbeta för integrationen mellan Sverige och Danmark i Öresundsregionen. Arbetet syftade också till att tillvarata och driva regionens intressen gentemot de båda ländernas regeringar. Samarbetet drevs fram till den 1 januari 2016 då Öresundskomiteen bytte namn och organisationsstruktur till Greater Copenhagen & Skåne Committee. Syftet med den nya kommittén är att marknadsföra regionen under varumärket Greater Copenhagen. I det nya samarbetet deltar de tre regionerna Region Skåne, Region Sjælland och Region Hovedstaden samt de 79 danska och svenska kommunerna som ligger inom dessa regioner (Greater Copenhagen, b), se figur 1. Samarbetets mål och inriktning förändrades vid bytet från Öresundskomiteen till Greater Copenhagen & Skåne Committee genom att fokus nu ligger på näringslivspartnerskap och tillväxt. Den främsta skillnaden mellan Öresundskomiteen och Greater Copenhagen är att den senare har ett externt, internationellt fokus som primärt handlar om att stärka regionen i förhållande till andra metropolregioner medan Öresundskomiteen främst strävade mot ett kulturellt samarbete för att skapa en gemensam öresundsidentitet. Genom Greater Copenhagen-samarbetet vill man skapa arbetstillfällen och locka till sig

internationella investeringar. För att lyckas med detta marknadsför sig regionsamarbetet med sin storlek som styrka där de 4 miljoner invånare som lever inom området kan stå sig i konkurrensen med andra storstadsmetropoler i Europa (Region Skåne, 2016). Greater Copenhagen & Skåne Committee arbetar mot fem mål: Arbeta för att skapa en stark internationell infrastruktur; Stödja tillflödet av investerare, turister, företag och talanger; Arbeta för en integrerad och hållbar region, inklusive en sammanhängande arbetsmarknad och arbeta för att påverka de lagstiftningar och gränshinder som anses vara tillväxthämmande; Inrätta gemensamma näringslivsinsatser samt Stötta den gemensamma marknadsföringen av "Greater Copenhagen" (Greater Copenhagen, a).

### *HH-förbindelsen, Öresundsmetro & Fehmarn-Bält*

I denna uppsats behandlas särskilt tre av de planerade transportinfrastrukturprojekten i Greater Copenhagen-området, HH-förbindelsen, Öresundsmetron och Fehmarn-Bält-förbindelsen. HH-förbindelsen är en planerad fast förbindelse mellan Helsingborg i Sverige och Helsingör i Danmark (HH-gruppen, u.å.). Förbindelsen planeras som två tunnlar, en för biltrafik och en för tågtrafik. Öresundsmetron är ett planerat, gemensamt tunnelbanesystem för Malmö och Köpenhamn där Malmö planeras koppla på det befintliga metrosystemet i Köpenhamn (Malmö stad, 2018). Fehmarn-Bält-förbindelsen är en planerad fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland. Förbindelsen är planerad som en tunnel för väg- och järnvägstrafik (Femern A/S, u.å.).

## Greater Copenhagen-området



Figur 1 (Greater Copenhagen, u.å.)

## Syfte och frågeställning

Denna undersökning kommer att ta sin utgångspunkt i Greater Copenhagen-samarbetets första mål, *Arbeta för att skapa en stark internationell infrastruktur*, med fokus på transportinfrastruktur. Greater Copenhagen's mål syftar till en mycket bred definition av infrastruktur som rör allt från transportinfrastruktur till ekonomiska flöden och digital infrastruktur. Det fokus på transportinfrastruktur som denna uppsats har, grundar sig i att sådana infrastrukturprojekt kräver ett mycket nära samarbete mellan aktörerna samt stora ekonomiska investeringar vilket gör att mycket står på spel. God transportinfrastruktur kan även hävdas, är en förutsättning för att de övriga målen ska kunna uppfyllas. Den transportinfrastruktur som avses i denna uppsats har tagit sin utgångspunkt i Trafikverkets (2017, 154) definition av namngivna investeringar. Sådana transportinfrastrukturprojekt definieras utifrån att de har en förväntad budget över 100 miljoner svenska kronor. Det är på dessa grunder som transportinfrastruktur valts att studeras.



### *Transportinfrastrukturens betydelse för regional utveckling*

Vikten av transportinfrastruktur för regional utveckling är stor (Bafail & Lin, 2010). Ett fungerande nätverk av transportinfrastruktur är avgörande för en regions förmåga att skapa ekonomisk tillväxt både genom att gynna den egna arbetsmarknaden, industrin och förmågan att locka till sig investeringar. En fungerande mobilitet och ett väl utbyggt transportnät är också av stor betydelse för den sociala sammanhållningen i en region vilket är av vikt för att ge legitimitet till regionen i dess strävan att vara en funktionell region (Stanley & Stanley, 2017). Fortlöpande investeringar i transportinfrastruktur är en förutsättning för att regioner ska kunna generera ekonomisk tillväxt (Isacsson & Hultkrantz, 2004).

Transportinfrastrukturen inom de båda länderna, Sverige och Danmark, står i vissa fall inför utmaningar och hanteras inom ramen för ländernas myndigheter, lagar och regelverk. Däremot måste även transportinfrastrukturen mellan länderna fungera för att hela Greater Copenhagen-regionen ska fungera som en sammanhängande region och på så sätt nyttja den gemensamma befolkningskapaciteten. Idag finns sedan år 2000 Öresundsbron på plats med väg- och järnvägssträckning mellan länderna (Øresundsbron, u.å.). Det finns flera nya infrastrukturprojekt som inom Greater Copenhagen-området ligger i planeringsstadiet. Ett av dessa är den så kallade HH-förbindelsen som föreslås bli en väg- och järnvägstunnel i Öresund mellan Helsingborg och Helsingør. Gemensam metro mellan Köpenhamn och Malmö är ett annat projekt i idéstadie (Region Skåne, 2015, 5–6). Båda dessa projekt kommer att vara studieobjekt för att visa på de konfliktlinjer som kan uppstå i ett nationsöverskridande interregionalt samarbete. Situationen med en ambition om ett gemensamt regionsamarbete med mål om en stark internationell infrastruktur samtidigt som denna storregion delas av två stater har lett fram till frågeställningen för denna undersökning:

***Hur kan ansvarsfördelningen mellan stat och region förstås och förklaras utifrån aktörerna inom Greater Copenhagen's transportinfrastrukturintressen?***

*Vilka är staternas och regionernas intressen inom transportinfrastruktur?*

*Hur förhåller sig dessa intressen till varandra?*

*Hur motverkar eller samverkar dessa intressen?*

Syftet med undersökningen är att skapa en bättre förståelse för ansvarsfördelningen mellan stat och region i det nationsöverskridande regionala samarbetet Greater Copenhagen gällande transportinfrastrukturen mellan Sverige och Danmark. Förståelsen är av stor vikt för att underlätta de gränsöverskridande transportinfrastrukturplaneringen såväl i Greater Copenhagen som i andra liknande områden i Europa. Både samarbetet som sådant och det tydligt uttalade målet om en stark gemensam infrastruktur gör att möjligheterna för att nå detta mål bör undersökas (Greater Copenhagen & Skåne Committee, 2016). Syftet är också att få en bättre förståelse för relationen mellan region och stat med utgångspunkt i den rumsliga fördelningen och skala i vilken ekonomisk utveckling sker och var den beslutande makten för större infrastrukturinvesteringar finns. Att undersöka maktrelationen mellan stat och region samt ansvarsfördelningen mellan dessa aktörer kommer också att vara en del av undersökningens syfte. Anledningen till undersökningens fokus på transportinfrastruktur är, förutom Greater Copenhagen-samarbetets mål, också att ny transportinfrastruktur är de största investeringarna där staten behöver vara närvarande. Därför blir det också inom gemensamma transportinfrastruktursatsningar som störst investeringar och möjligheter till ekonomisk utveckling står på spel. Ett förlängt syfte till studien är att inom fortsatta undersökningar kring transportinfrastruktur kunna använda sig av den vunna förståelsen för ansvarsfördelningen mellan stat och region. Detta för att kunna visa på och förutse utmaningarna i förhållandet mellan olika offentliga aktörer på varierande geografisk skala och hur detta förhållande påverkar stora mellanstatliga projekt i en gränsöverskridande region. En dylik förståelse kan på detta sätt bidra till att underlätta sådana projekts planeringsförfarande då eventuella intressekonflikter redan är kända.

## Avgränsningar

Denna uppsats undersöker ansvarsfördelningen mellan stat och region inom ramen för transportinfrastrukturplanering i Greater Copenhagen-området. Uppsatsens empiriska material fokuserar på de faktorer som hör till planeringen av transportinfrastruktur inom och mellan regionerna och länderna i området. Inga

andra faktorer som rör regional utveckling kommer att behandlas, exempelvis näringslivsutveckling, kultursatsningar, kollektivtrafik etc. såvida de inte direkt anknyter till planeringen av transportinfrastruktur. Alla delar av transportinfrastrukturplaneringen kommer inte att behandlas då endast de delar som kan förklara de olika aktörernas intressen i frågan och hur dessa förhåller sig till varandra är relevanta för denna uppsatsfrågeställning. Själva planeringsarbetet hos de olika aktörerna och hur det tekniskt är utformat kommer inte att undersökas närmare. Då syftet med uppsatsen är att studera ansvarsfördelningen mellan stat och region utifrån aktörernas olika intressen i gränsöverskridande transportinfrastruktur och hur dessa intressen eventuellt ligger i konflikt med varandra valdes Greater Copenhagen som fallstudie. Anledningen är att de inneboende konflikterna mellan stat och region torde tydliggöras i ett geografiskt område som berör två stater och tre regioner. Komplexiteten i detta område och samarbete ligger också till grund för valet.

Det är endast förhållandet mellan de två staterna Sverige och Danmark samt de tre regionerna Region Skåne, Region Hovedstaden och Region Sjælland som undersöks i denna uppsats. De geografiska, administrativa och politiska enheter som undersöks är stater och regioner. Andra nivåer i den geografiska skalan exv. den överstatliga nivån, EU, eller kommunerna kommer inte att behandlas. Trots den geografiska avgränsningen i studien kan slutsatser och analyser som kan appliceras på andra gränsöverskridande regioner och vidare studier på ämnet genereras av denna undersökning som bygger på en typ av extremfall (Wahyuni, 2012, 73).

En stor del av det som tidigare skrivits om förhållandet mellan de två länderna i Greater Copenhagen har behandlat ämnena integration och identitet i Öresundsregionen (Falkheimer, 2004; Öresundskomiteen, 1999; Bucken-Knapp, 2002). Bakgrunden till detta torde vara det uttalade mål från den tidigare Öresundskomiteen om en ökad integration både kulturellt och på arbetsmarknaden samt att verka för en gemensam identitet hos medborgarna i Öresundsregionen (Öresundsinstitutet, 2015). I denna uppsats kommer inte identitetsfrågan och integration tas upp direkt även om resultatet av planerad transportinfrastruktur mellan länderna troligen kommer att påverka dessa frågor. Anledningen till att utelämna identitetsaspekten är det nya fokus som Greater Copenhagen & Skåne Committee har där det är den ekonomiska tillväxten som eftersträvas. Därför

behandlas transportinfrastrukturprojekten utifrån territoriella, politiska och ekonomiska faktorer och intressen (se tabell 2) även om de också skulle kunna undersökas utifrån identitetsfrågan. Ett annat motiv till att utelämna identitetsfrågan är att den i stor utsträckning redan är väl undersökt.

Öresundsregionen har också studerats och omskrivits ur perspektiv från den ekonomiska geografin (Lundquist & Winther, 2006; Trippel, 2010; Coenen, Moodysson & Asheim, 2004). Denna uppsats ämne tangerar i viss fall den ekonomiska geografin men studerar inte detta närmare. Istället fokuseras undersökningen på de offentliga aktörernas planerings- och policyarbete snarare än näringslivsutveckling eller det privata näringslivets behov, förändringar och tillväxt i cross-border regionen.

# Stat, globalisering & region

## – en teoretisk begreppsgenomgång

Den teoretiska förståelsen och bakgrunden till denna undersökning är utformad som definitioner av de centrala begrepp som ligger till grund för dynamiken mellan stat och region. Följande kapitel redogör för begreppen stat, globalisering, region och cross-border region. Dessa begrepp och sambandet mellan dem ger förklaring till de intressen som stater och regioner besitter. En redogörelse för de parallella tendenserna av en realpolitisk förståelse av internationella relationer (Wayman & Diehl, 1994) och en mer liberal globaliseringstrend (Dinc, 2015) ligger till grund för valet av begreppen.

Teorikapitlet avslutas med en definitionsredogörelse av de tre intresseområden som utkristalliserats i denna undersökning genom en kombination av teoretiska och empiriska insikter.

## Stat

Sedan 1600-talet har nationalstaten växt fram som den geografiska enhet där politisk makt manifesteras. Med ursprung i Europa har världen delats in en geografisk ordning av platsspecifika stater. Mellan dessa sker olika typer av handel, utbyten, konflikter, samarbeten etc. Den geografiska kopplingen är en stor del av nationalstatens funktion. För att en nationalstat över huvud taget ska kunna existera krävs ett geografiskt område över vilket den administrativa delen av statsapparaten har kontroll och suveränitet. Detta område är statens territorium vilket avgränsas och kontrolleras genom gränser gentemot andra staters territorier och gränser (Engelstoft & Larsen, 2013). Statens legitimitet skapas, till följd av denna definition av statsbegreppet, genom erkännande från andra stater (Agnew, 2009, 746–747). Gränsen blir i detta system viktig för staten att skydda och upprätthålla varvid fysiskt samarbete med andra närliggande stater kan bli problematisk. Då territoriet och makten över detta är statens garant för sin existens blir relationen till andra länder spänd och misstänksam. Även om mellanstatliga samarbeten, särskilt efter andra världskriget, blivit allt vanligare i västvärlden finns den inneboende logiken i att skydda sitt territorium kvar. Själva

systemet som bygger på nationalstaten som geografisk enhet för lagstiftning, militär kontroll, ekonomisk politik etc. skapar denna grundförutsättning att statens intressen sätts i första rummet (Agnew, 2003, 51–52). I flera fall sammanfaller olika staters intressen varvid samarbeten inom vissa områden blir möjliga. Ett exempel där flera områden sammanfallit mellan flera stater är den Europeiska unionen (EU) och den fria rörligheten av varor och tjänster (Howarth, 2018).

Statens territoriella gräns skapar en tydlig åtskillnad mellan det som räknas till inrikes angelägenheter och det som är utrikes.

*“... ‘domestic’ and ‘foreign’ affairs are essentially separate realms in which different rules obtain...”* (Agnew, 2003, 51)

Synen på staten som en “behållare”, kringgärdad av nationsgränser skapar förutom en åtskillnad i inrikes- och utrikespolitik även en syn på tillhörighet för medborgarna. Befolkningen i Greater Copenhagen-området eller Öresundsregionen är i första hand antingen danskar eller svenskar och inte öresundsbor. I och med denna logik ligger det i (välfärds)staternas intresse att sörja för de egna medborgarna och deras möjligheter till arbete, bostad, utbildning etc. Tillhörigheten till i första hand nationalstaten förstärks genom det gemensamma språket (Keating, 1998, 25–26).

Fallen Sverige och Danmark är s.k. “unitary states” där staten är organiserad utifrån en centraliserad makt med en byråkratisk standardisering (Keating, 1998, 35). Även om kommuner och regioner har ett visst självstyre blir regionerna beroende av statens exekutiva makt genom exempelvis nationella investeringar och beslut kring större infrastrukturprojekt. I en sådan statsstruktur har regionerna traditionellt sett inte haft någon större makt och inflytande då staten och dess myndigheter haft makt över den storskaliga strukturella utvecklingen och kommunerna makt i lokalsamhället. Betydelsen av maktens spatiala fördelning inom staten i mindre länder som Sverige och Danmark har dock haft en svagare betydelse då dessa stater länge haft en helhetssyn på utveckling vad gäller infrastruktur, ekonomisk utveckling och fysisk planering (Keating, 1998, 49).

Den redan beskrivna logiken med ett rumsligt system av stater har under lång tid skapat en låsning för utveckling över gränser, den s.k. “territorial trap”. Efter

framväxten av den Europeiska unionen (EU) och Sovjetunionens upphörande har denna lösning successivt luckrats upp i västvärlden. I svallvågorna av denna utveckling har det argumenterats för att nationalstaten inte längre ensam är den primära aktören i de internationella relationerna (Laine, 2016, 472). Denna idé om en öppen statsstruktur (i vissa delar av världen) påvisas i de mellanstatliga samarbeten som existerar idag. Jämför man med tiden före Berlinmurens fall 1989 (Larsson, u.å.) är det självklart att denna utveckling varit och är påtaglig idag. Trots detta kan inte nationalstatens betydelse negligeras då förutsättningarna för hur internationella samarbeten utvecklas och fungerar fortfarande styrs utifrån statliga intressen i frågor som rör territoriet, befolkningen, resurser och ekonomi. Statens uppsving har fått en ny betydelse i och med de senaste årens växande strävan att stärka staten vilken ofta grundas i nationalistiska politiska strömningar i västvärlden (Laine, 2016, 467–468).

## Globalisering

*“Globalization has become a fashionable concept in the social sciences...”* (Hirst & Thompson, 1996, 1)

Globalisering är den trend och process som förflyttar arenan för världsekonomi från nationalstaterna till en geografiskt obunden global arena (Nester, 2010, 1–2). På denna arena är företag och människor i allt mindre utsträckning bundna till den geografiska kopplingen till staten. Processen kan leda till närmare relationer mellan länder i frågor som inte direkt rör handel och ekonomi såsom kulturellt utbyte och gemensamma politiska projekt. Globalisering som fenomen är inte nytt även om intensiteten och omfattningen av det ökat markant under perioden efter kalla krigets slut. Historiken över globaliseringen kan härledas från 1500-talets europeiska handels- och erövringsexpeditioner till dagens transnationella företag och internationella samarbeten.

I en globaliserad världsordning är stater, internationella samarbetsorgan, företag m.fl., sammanlänkade. Även om staten inte förlorat sin roll och sitt sätt att agera har den åtminstone förlorat en stor del av kontrollen över den ekonomiska utvecklingen. Transnationella företag agerar på en internationell arena där stater

endast kan sätta reglerna för sitt territorium. Skulle lagar och regler vara mer gynnsamma för företagen någon annanstans flyttas verksamheten dit. I en sådan logik skapas en konkurrens om företagens etableringar som i sin tur skapar jobb och välstånd. Globaliseringens konkurrenslogik och ojämna utvecklingsfördelning knyts snarare tätare till urbana metropolregioner än till nationerna. På detta sätt flyttas fokus för den ekonomiska utvecklingen nedåt i den geografiska skalan, från nationell nivå till regional (Dinc, 2015, 14). Greater Copenhagen-samarbetet, som metropolregion, kan tydligt förklaras som en del i denna process.

Givetvis är regionerna beroende av den nation de geografiskt befinner sig i men i många hänseenden, av den ekonomiska utveckling och förmågan att attrahera internationella investeringar, interagerar regionen direkt med världsmarknaden (Brenner, 1999, 51). Staten som enhet "hoppas över" i många fall då regionen driver sin egen ekonomiska utveckling. Många företag har idag en mer regional förankring och flexibilitet gentemot de traditionella, fordristiskt massproducerande företagen.

*"...globalization has made regional and local economies and their interaction more important for economic growth and prosperity."*

(Dinc, 2015, 14)

En ökad globalisering av ekonomi och politisk samverkan flyttar makten från nationalstaten både uppåt och nedåt i en geografisk skala (Dinc, 2015, 11). Inflytande och ansvar för utvecklingen flyttas både formellt och informellt till överstatliga samarbeten (exv. EU) liksom till regionala organ samt i viss mån även till den privata marknaden. Denna utveckling har drivits av flera olika krafter och aktörer där den privata sektorn med stora transnationella företag varit ledande. Nationalstaterna har även de varit (och är) delaktiga i globaliseringsprocessen, ofta genom att adaptera stora internationella organisationers som exv. världshandelsorganisationens (WTO) förståelse för vinsterna med en öppen, internationell marknad. Vinsterna som denna utveckling gett har varit stora och processerna svåra att stå emot. Genom att hålla fast vid traditionella skydd av den egna nationens intressen såsom tullar och handelsembargon (Nationalencyklopedin, Handelsembargo, u.å.) riskerar man att vinsterna från den



globaliserade ekonomin hamnar i andra stater. För även om det argumenterats för att staten spelat ut sin roll i en globaliserad ekonomi har staten fortfarande ett starkt intresse att upprätthålla sitt territoriums säkerhet. Definitionen av säkerhet kan göras bredare än militär förmåga och möjligheten att försvara sig vid väpnad konflikt. En del av statens säkerhet är att upprätthålla en god ekonomi genom att skapa, generera och behålla investeringar och investeringsmöjligheter. Globaliseringen har spridit den ekonomiska utvecklingen ojämnt i det globala rummet vilket skapat en större osäkerhet kring var den största utvecklingen kommer att ske (Dinc, 2015, 12). Förmågan att förutse och kontrollera tillväxtnöster har därför blivit viktigare. Allt mer står på spel i den internationella ekonomin och politiken.

*“National security remains the goal of every government.”*

(Nester, 2010, 146)

I en verklighet där ekonomisk utveckling är en del av nationalstatens säkerhet och där denna utvecklings osäkerhet är allt större ges en mer globaliserad ekonomi och politik legitimitet om den ger staten vinster och nyttor. Vid en situation där samarbeten över nationsgränserna inte skapar vinst i det egna landet eller där frukterna av ett samarbete riskerar att till största del hamna utanför det egna landets territorium finns möjligheten att staten väljer att inte delta. Genom att sluta sig inåt och se till sina egna intressen framför utökat internationellt samarbete försöker staten skydda sina egna tillgångar. Risker kan då vara att man till viss del hamnar utanför den fortsatta globaliserade utvecklingen.

## Region

Regionbegreppet har undersökts, diskuterats och definierats av samhällsvetare under lång tid. Bredden av definitioner och betydelser som kan läggas i begreppet är stor. Kortfattat kan sägas att regionen är det territoriella område som i den geografiska skalan ligger mellan det nationella och det lokala (Keating, 1998, 9). Dock beskrivs vissa områden som omfattar flera nationer även som regioner men denna undersökning kommer förhålla sig till regionen som en subnationell territoriell enhet. Undersökningens teoretiska ramverk uppehåller sig också vid

administrativa och territoriella regioner. Administrativa regioner kan bl.a. vara subnationella regioner som tilldelats styrande eller offentliga uppgifter av centralmakten, staten. En sådan region är alltså del i och till viss del resultatet av en regionaliseringsprocess som syftar till en decentralisering av den offentliga makten och byråkratin. Begreppet territoriella regioner används för att beskriva regionens geografiska utbredning (Olausson, 2013, 31).

Regionernas moderna historia i en svensk kontext börjar efter andra världskriget. Den kraftiga urbanisering som skedde krävde en effektivare statlig byråkrati för att på mer lokal nivå jämna ut de skillnader som uppstod när stora områden avfolkades. Regionen som geografisk och politisk enhet hade under denna tid som uppgift att ge en jämn utveckling till hela landet (Johansson, 2013, 54–55). Staten hade i denna fas av regionalisering den ledande rollen och regionerna var verktyget för att genomföra politiken. Från 1980-talet ändrades denna ordning och regionaliseringen genomfördes som en förflyttning av den politiska makten nedåt i den geografiska hierarkin. Denna regionalpolitik syftade till att, istället för att omfördela resurser i ett mellanregionalt fokus, skapa ett inomregionalt engagemang för utveckling och resurssamordning. Under det sena 1990-talet och 2000-talet gick utvecklingen in i en regionaliseringsfas med mycket stort fokus på regionen som geografiska enhet och arena för ekonomisk tillväxt, utbildning, innovationskraft och regionalt politiskt styre. Grunden till denna utveckling var den trend som rådde i övriga Europa där benämningen *regionernas Europa* befastes för att beskriva den nya regionala geografiska indelningen bortom de rådande nationsgränserna (Johansson, 2013, 56). Den rent administrativa indelningen i Sverige började också ändras där flera landsting ombildades till regioner med utökat ansvar för den regionala utvecklingen. Regionen spelade och spelar en viktig roll i skiftet från government till governance, alltså processen från en förvaltande och formell form av styrning till en mer proaktiv och lösare styrning med fler aktörer än de offentliga inblandade (Rönblom, 2013, 82).

Regionens roll kan idag sägas vara att arbeta för sitt geografiska och administrativa områdes utveckling. Genom regionaliseringsprocesser som uppkommit till följd av en globalisering, vilken gett ett minskat fokus på staten som drivande för ekonomisk utveckling, har regionen fått en allt tydligare roll i svensk politik och ekonomi. Staten har, för att effektivare stärka den ekonomiska

utvecklingen i landets olika delar, flyttat utvecklingsansvar till regionerna under de senaste decennierna.

Det nya sättet att fördela makt över framför allt ekonomisk tillväxt till regionerna kallas neoregionalism (Säll & Öjehag-Pettersson, 2013, 115–116). I den neoregionala ordningen reglerar inte en centralmakt tillväxtfördelningen. Istället råder en konkurrenssituation där de olika regionerna tävlar med varandra för att få en så god ekonomisk utveckling som möjligt inom sitt regionala geografiska område. Ibland kan regionernas olika intresse samverka och ibland motverka varandra. I ett neoregionalt system agerar regionerna som egna, självständiga aktörer och har således också egna intressen. Dessa intressen behöver inte nödvändigtvis stämma överens med statens intressen. Således har staten, genom neoregionaliseringen, skapat nya enheter med ekonomiska intressen som kan motverka sina egna intressen. På detta sätt förstärks utvecklingen med att staten lägger över alltmer makt och kontroll över den ekonomiska utvecklingen i landets olika delar och hur denna utveckling sker ojämnt över det geografiska territoriet.

## Cross-border-regioner

Cross-border-regioner (CBR), gränsöverskridande regioner, eller cross-border co-operation (CBC), gränsöverskridande samarbete, är begrepp som beskriver ett regionalt samarbete som sträcker sig över en eller flera nationsgränser. En övergripande och sammanfattande definition av begreppet kan formuleras som “*a more or less institutionalized collaboration between contiguous subnational authorities across national borders*” (Perkmann, 2003, 156). Denna formulering inbegriper att samarbetet inte initieras och drivs på statlig politisk nivå eller myndighetsnivå utan att det istället är offentliga institutioner på subnationell nivå som står för detta. Formaliseringsgraden kan också variera mellan allt från juridiskt bindande avtal till samarbeten grundade i de olika aktörernas goda vilja. Begreppet kan tydligt appliceras på samarbetet Greater Copenhagen & Skåne Committee som fullt ut uppfyller de olika aspekterna i denna beskrivning.

Politiken som förs inom ramen för olika CBR är s.k. *low politics* d.v.s. att regionsamarbetet inte har någon rätt att driva en politik som att exempelvis ingå avtal med andra länder och dylikt (Perkmann, 2003, 156). Däremot driver CBR

ofta en politik som syftar till att lösa interna problem och att upprätthålla goda kontakter mellan de olika ländernas företrädare såväl internt i samarbetet som externt gentemot de olika regeringarna för att stärka och bygga vidare på sin egen institution.

Tanken om CBR är en organisation som utarbetats av lokala och regionala politiska institutioner för att överbrygga den störning i ett område, vilket är sammanhängande geografiskt, kulturellt, ekonomiskt, etniskt etc., som en nationsgräns utgör (Perkmann, 2003, 156–157). Alltså skapar en CBR ett samarbete som ersätter den funktionella region som det geografiska området skulle ha varit om inte områdets delar varit lokaliserade i olika staters territorium.

*“While national state borders appear to lose their dominance in the organization of political and economic life, a complex landscape of cross-border spaces emerges.”*

(Plangger, 2017, 2)

Som citatet ovan anger har det argumenterats för att nationalstaternas gränser och politiska dominans luckras upp och att regioner och CBR tagit över delar av statens roll. Detta är delvis sant då staten i en dansk och svensk kontext självmant överlåtit uppdrag till regionerna då denna trend ansetts vara den mest effektiva för den regionala utvecklingen. Att statsgränser och dess politiska dominans luckrats upp kan också ses som ett resultat av regionala och transregionala intressen som genom att bilda ett gränsöverskridande samarbete arbetat aktivt för att luckra upp nationsgränser.

Grunden och incitamenten för att de olika aktörerna, i Greater Copenhagen främst regionerna, deltar och utvecklar sitt CBC är möjligheten för dem att kunna ta tillvara sina intressen. Att aktörerna vinner något på samarbetet är avgörande för dess legitimitet och för att det ska fungera (Plangger, 2017, 7). Således inbegriper detta att obalansen mellan de olika aktörernas förmåga att få sina intressen tillgodosedda inte kan bli allt för stor då de aktörer vars intressen hamnar i skymundan kan tappa intresse för att vidareutveckla och delta i samarbetet.

## Intresseområden

Genom den teoretiska litteratur som använt till denna undersökning i kombination med analysen av det empiriska materialet har ett ramverk för kategorisering av empirin tagits fram. För att kunna studera likheter och skillnader mellan aktörerna i undersökningen är utgångspunkten att aktörer i frågor som rör bl.a. transportinfrastruktur har olika intressen. Ordet intresse kan definieras på många olika sätt. Begreppet intresse definieras här som en aktörs önskan att uppnå något för att tillgodose sina nuvarande eller framtida krav, rättigheter eller behov (Nationalencyklopedin, Intresse, u.å.). Således är ett intresse i detta fall en vilja att åstadkomma en handling för att ge nytta till aktören. Intressen kan vara både subjektiva och objektiva. Ett subjektivt intresse är den önskan om att uppfylla ett behov som aktören har formulerat själv. Objektiva eller formella intressen är istället sådan som utgår från de rättigheter aktören har.

Både de politiska och ekonomiska intressena är en indelning som bygger på att aktörerna gör rationella val utifrån det som ger dem störst nytta (Hindmoor, 2010, 42–43). Teorin om rationella val bygger på ett idealt tillstånd där aktörerna har tillgång till adekvat information för att kunna göra rätt val. Den bygger också på att aktörerna, givet att de har tillgång till information, gör de val som ger dem störst nytta. Dessa antaganden är en modell som aldrig helt är överensstämmande med verkligheten men kan ändå användas för att visa på tendenser som framkommit i de empiriska studierna till denna uppsats.

Utifrån intressebegreppet har de fem aktörernas (Region Skåne, Region Sjælland och Region Hovedstaden samt svenska och danska staten) strävanden, planer och agerande delats in i tre intresseområden: territoriella, politiska och ekonomiska. Dessa tre går givetvis inte att separera från varandra utan de olika intressena går in i varandra och har flera beröringspunkter. Uppdelningen har ändock gjorts för att på ett pedagogiskt sätt presentera materialet. Nedan följer definitioner av de tre områdena.

### *Territoriella intressen*

Det första intresseområdet som handlar om territorialitet utgår från definitionen av ett objektiva intresse. Territoriet är i sig ett intresse som utgår från de formella

ansvarsområde som de olika aktörerna har över sina avgränsade geografiska områden. Intresset för det egna territoriet är i regionernas fall en formell ordergivning från staten angående vissa ansvarsområden exv. regional utveckling. Även om begreppet territorium i första hand förknippas med nationalstater kan detta begrepp och begreppet territorialitet användas för att beskriva olika geografiska enheter på varierande skala (Engelstoft & Larsen, 2013,18).

*“Et territorium er med andre ord et konkret geografisk område, der ofte kan observeres direkte, mens territorialitet er den bagvedliggende politisk-geografiske strategi, der skaber, vedligeholder og måske ændrer et territorium.”*

(Engelstoft & Larsen, 2013, 15)

Som beskrivs ovan i stycket om nationalstaten är intressen över territoriet i förhållande till andra stater. I regionernas fall är intresset ålagt dem i delegeringen av ansvarsområden från staten. Även om detta är fallet kan det ålagda intresset för territoriet skapa ett sätt att agera och tänka kring sitt geografiska område som faller inom ramen för subjektiva intressen som i sin tur manifesteras genom territoriet (Elden, 2010, 811; Engelstoft & Larsen, 2013, 15). Kombinationen av vad som är ett, genom lagar styrt, territoriellt intresse och vad som är ett subjektivt intresse från territoriets politiska administration sammanfaller och manifesteras i planeringen. Genom kartan som kommunikationsverktyg visas hur planeringen sträcker sig fram till territoriets gräns. Vad som sker på andra sidan är ofta inte känt i kartbilden (Elden, 2010, 809). Den lagliga möjligheten att planera utanför det egna territoriet förstärks av tanken om att man inte ska eller kan visa vilka eventuella intressen som ligger utanför det egna geografiska området.

### *Politiska intressen*

I denna undersökning behandlas begreppet politiska intressen som de strävande för att uppnå nytta för exv. befolkningen inom det egna territoriet. På detta sätt avser politiska intressen de bakomliggande strävanden som styr politiska handlingar inom det politiskt, geografiskt och administrativt avgränsade området eller territoriet. En del av dessa strävande, som ibland omsätts i handling, grundar

sig i aktörernas administrativa och politiska indelningar där dessa utformas som en del av en inrikes eller inomregional politik. Således handlar mycket av de politiska intressena i botten om en process av att jämka samman de intressen underaktörer inom territoriet besitter. I regionernas fall kan det handla om kommunernas intressen och i nationernas fall om både kommuners och regioners strävanden. En del av denna internpolitik grundar sig i att förhålla sig till den allmänna opinionen och väljarkårens åsikter.

### *Ekonomiska intressen*

De ekonomiska intressena är sådana som drivs av att skapa ekonomisk nytta för det egna territoriet. Dessa intressen utvecklas i flertalet fall till politiska intressen men särskiljs eftersom den ekonomiska dimensionen är tydlig och viktig vid transportinfrastrukturprojekt. Vid stora nya transportinfrastruktursatsningar står mycket pengar på spel vilket gör att inblandade aktörer strävar efter att få ut en så stor "avkastning" som möjligt av dessa projekt. Denna avkastning kan både vara direkt i form av att transportinfrastrukturobjektet är en lönsam affär och dels indirekt som exempelvis att underlätta för nya investeringar i regionen eller för att binda samman arbetsmarknader.

## Definitioner av aktörernas intresseområden

Tabell 1. Sammanfattning av definitionerna av de tre intresseområden som det empiriska materialet är indelat i.

	Intresseområde		
<b>Definitioner</b>	<p><b>Territoriella</b></p> <p>Territoriella intressen avser <b>objektiva eller formella intressen</b> som rör <b>upprätthållande, rättigheter och ansvar</b> för det egna <b>avgränsade geografiska området</b>, territoriet. De territoriella intressena skapas genom ramverket inom vilket aktörerna lagligt, administrativt och politiskt kan agera.</p>	<p><b>Politiska</b></p> <p>De politiska intressena avser de <b>strävanden och mål</b> som aktörerna har för att <b>skapa nytta</b> för det som finns <b>inom det egna territoriet exv. befolkning och näringsliv</b>. Sådana intressen kan antingen vara att skydda och befästa territoriet eller att öppna upp dess gränser mot angränsande territorier. Mycket av dessa intressen grundar sig i en <b>politisk strävan att jämka samman andra aktörers intressen</b> inom territoriet.</p>	<p><b>Ekonomiska</b></p> <p>Ekonomiska intressen avser sådana strävande som <b>syftar till att ge ekonomisk avkastning från transportinfrastrukturinvesteringar</b>. Dessa kan vara både direkta (att infrastrukturobjekten blir lönsamma) och indirekta (t.ex. att investeringarna ger bredare mer långtgående vinster som att möjliggöra för investeringar eller att binda samman arbetsmarknader).</p>



# Metod och material

## – val och insikter

I arbetet med denna uppsats har såväl primär- som sekundärdata använts. Primärdatan består av personlig kommunikation med företrädare på tjänstepersonnivå för de regionala aktörerna som figurerar i undersökningen. Kommunikationen fördes genom intervjuer och skriftlig korrespondens. Sekundärdatan består av rapporter, plan- och policydokument från statliga myndigheter och regionerna, tidnings- och internetartiklar, lagtexter, pressmeddelande och statliga utredningar.

Undersökningen är uppbyggd som en kvalitativ studie för att kunna ge en flerdimensionell bild av det studerade fältet. Vidare är undersökningen till viss del en fallstudie där relationen mellan stat och region studeras inom ramen för en cross-border-region. Undersökningen har inom fallstudien även en komparativ del bestående av en ansats att jämföra de olika aktörernas intressen och även att påvisa vissa skillnader mellan stater och regioner för att på detta sätt förklara relationerna mellan dem. Valet av Greater Copenhagen-regionen gjordes med anledningen att de potentiella motsättningarna och att svårigheterna till planering av transportinfrastrukturprojekt ansågs kunna vara större i ett geografiskt område som sträcker sig över tre regioner och två stater (Wahyuni, 2012). Att studera fallet kring planering av gränsöverskridande transportinfrastruktur i Greater Copenhagen-området ansågs även kunna ge generella insikter om planering av såväl transportinfrastruktur som annat samarbete i andra cross-border-regioner i en europeisk kontext (May, 2011, 260–261; Flyvbjerg, 2006).

## Insamling av primärdata

Min tillgång till fältet jag undersökt gavs via tidigare kontakter på Region Skåne. Via dessa började en sondering av fältet med en intervju med en tjänsteperson på Region Skåne. Tjänstepersonen arbetar som strateg med ansvar för regionens deltagande i Greater Copenhagen-samarbetet och sitter med i samarbetets koordinationsgrupp. På grund av sin roll besitter denna strateg en stor och grundlig kunskap och förståelse för samarbetet och kunde ge en generell

förklaring av de processer som ligger bakom relationen mellan aktörerna. Strategen blev också min "gatekeeper" till fältet då hen försåg mig med kontakter i de danska regionerna som hade varit svårare eller ej möjliga att få tillgång till inom undersökningens tidsram. Det faktum att jag också kunde hänvisa till denna strateg i min initiala kontakt med de danska tjänstepersonerna underlättade troligen benägenheten till respons. Kontakten med infrastrukturstrategen valdes dels utifrån dennes kunskap om transportinfrastrukturplaneringen i Region Skåne men också eftersom hen arbetat som förhandlare i Sverigeförhandlingen (u.å.) vilket gav goda insikter i den nationella planeringen. Via denne blev jag tipsad till tågstrategen som tidigare arbetat med infrastrukturplanering på nationell nivå i Danmark varvid jag fick in det danska statliga perspektivet i min primärdata.

*"...discussions about the figure of the gatekeeper typically identify them as individuals or institutions who have the power to either grant or withhold access to a research population."*

(Crowhurst & Kennedy-Macfoy, 2013, 457)

Mina kontakter skapades alltså i en kedja av tips och vidarehänvisning från andra kontaktpersoner. Ett sådant förfarande med s.k. snöbollsurval har såväl för- som nackdelar (May, 2011, 175). Att genom initiala kontaktpersoner gå vidare med deras rekommenderade respondenter kan göra att man "gräver ner sig" i ett perspektiv då personer kan tendera att hänvisa till andra med liknande utgångspunkter och åsiktvinklar. I denna undersökning var snöbollsurvalet av respondenter nödvändigt då fältet var slutet och otillgängligt givet min roll som student på kandidatnivå. Metoden gav också en ingång till den danska sidan som varit svår att få tillgång till utan kontakter. Nackdelen med en risk för ett vinklat resultat av den empiriska undersökningen har överkommits genom att jämföra respondenterna svar med officiella dokument och på så sätt bekräfta eller förkasta det som sagts i intervjuerna.

Valet att kommunicera med tjänstepersoner var för att komma närmare det dagliga planarbetet och även undvika alltför temporära politiska strävanden som möjligen kommit i vägen för min undersökning om respondenterna innehåft

politiska ämbeten. Via mina kontakter fick jag också värdefulla tips kring vilka dokument som borde studeras och konsulteras.

Valet av intervju som kvalitativ metod användes för att få ut mer information än vad endast dokumentstudier kan ge. Möjligheten att ställa följdfrågor på intervjusvaren gav ett sätt att få en djupare förståelse för frågeställningarna. Intervjuerna fördes som semistrukturerade intervjuer med möjlighet till oplanerade följdfrågor eller fördjupningar (May, 2011, 162–164). Intervjuerna utgick från en intervjuguide med frågor, både konkreta och mer tematiska (se bilaga A). Samtalen spelades in och transkriberades för att sedan koda (May, 2011, 180–185). Denna kodning gjordes genom att färgmarkera de avsnitt där de fem aktörernas intressen beskrevs eller samtalades kring (se bilaga B). På detta sätt kunde intressena klustras kring respektive aktör för vidare bearbetning till färdig text. Efter att materialet separerats och delats in i de fem aktörerna genom färgkodningen delades det material som berörde intressen in i de tre olika intresseområden som utarbetats inom ramen för denna uppsats (se tabell 1).

I mötet med respondenterna fanns ett stort mått av förståelse kring sakfrågorna mellan dem och mig. Detta underlättade då jag inte behövde anstränga mig för att kunna operationalisera specifika begrepp kring exv. transportinfrastrukturplanering (Bjereld, Demker & Hinnefors, 2009, 111–112). Förståelsen för facktermer och begrepp fanns redan hos respondenterna som var väl insatta i ämnet via sina yrkesroller.

Svagheten med intervjuerna var det mått av policyjargong och personliga reflektioner och tyckande hos respondenterna som gjorde att en del av tiden gick åt till att försöka komma runt detta (May, 2011, 187–188). Därför fick vissa frågor upprepas med annan formulering för att jag skulle vara säker på att komma bort från organisationens fasad och personernas egna åsikter eftersom ingetdera var önskvärt i min undersökning. En annan svaghet var det faktum att det inte fanns möjlighet att träffa de danska tjänstemännen för ett personligt möte utan att kommunikationen fick ske via e-mail. Ett svar från kontakten på Region Sjælland uteblev p.g.a. från respondenten angiven tidsbrist. Datan rörande Region Sjælland fick således uteslutande komma från andra respondenter och dokumentstudier.

## Insamling av sekundärdata

Sekundärdatan till undersökningen samlades in i form av dokumentstudier. Dokumenten valdes ut genom dess relevans för att kunna ge svar på undersökningens frågeställning. Ett dokumentets relevans bedömdes utifrån dokumentets auktoritet som plan- eller policydokument, en tidsaspekt av aktualitet och den tidsram som dokumentet var gällande för samt genom rekommendationer från respondenterna. Plan- och policydokumenten analyserades, precis som intervjumaterialet, utifrån aktörernas definierade intresseområden. Dock behandlade de flesta dokumenten endast en aktör vilket gjorde att fokus kunde läggas på att urskilja de tre intresseområdena. Fördelen med politiskt beslutade plandokument är att de på ett tydligt sätt visar på de intressen inom området som aktörerna har.

I flera fall används olika dokument som behandlar samma aktör för att komplettera och underbygga argumenten som presenteras. Den bearbetning som gjorts bygger mycket på de tolkningar av dokumenten som gjorts även om flera intressen i klartext skrivs ut i dokumenten. Oavsett kan innebörden i dokumenten förstås på olika sätt där min tolkning och analys bygger på min strävan att leta efter (och i viss mån definiera) aktörernas intresseområden och hur dessa tar sig uttryck (May, 2011. 246–250). Den egna tolkningen och bearbetningen av sekundärmaterialet gör att andra tolkningar givetvis är möjliga. Det är mycket på denna grund som den personliga kommunikationen utförts för att komplettera och i vissa fall bekräfta det som framkommit i dokumentstudierna och vice versa. Flera av dokumenten har kommit till min kännedom via mina kontakter, särskilt de danska då dessa inte var kända för mig sedan tidigare. Å andra sidan var jag redan bekant med många av de svenska dokumenten från tidigare studier.

Datan från dokumentstudierna är av enbart kvalitativ karaktär. Anledningen är att kvalitativa data bäst lämpade sig att besvara undersökningens frågeställning som är av tydlig kvalitativ natur (Bjereld, Demker & Hinnfors, 2009, 118–119).

De teoretiska ansatserna till denna undersökning tar utgångspunkt i begreppsförklaringar och definitioner av geografiska och geopolitiska begrepp. Dessa begrepp används för att beskriva och förklara olika geografiska enheters roll på olika nivåer i den geografiska skalan och relationer mellan dem som

uppstår i det hierarkiska system som de befinner sig i. Genom att använda mig av den teoretiska förståelsen i kombination med det empiriska materialet utarbetades intresseområdenas definitioner och indelningar genom en form av trianguleringsprocess (May, 2011, 273). Exempel på denna process är att jag i flera fall utgick från att tillgodogöra mig information kring ett specifikt projekt, exv. HH-förbindelsen, via artiklar, dokument etc. Med denna kunskap utformade jag vissa frågor i de intervjuer jag genomförde för att på ett djupare plan förstå underliggande konflikter. Efter bearbetning av responsen på intervjuerna gick jag tillbaka till plan- och policydokument för att bekräfta det som sagts eller förkasta delar som inte kunde bekräftas.

# Staters och regioners intressen

## – en empirisk studie av aktörerna inom Greater Copenhagen-området

I följande avsnitt presenteras det empiriska material som i denna undersökning samlats in. Materialet presenteras utifrån de fem aktörerna och delas under dessa in i tre olika intresseområden.

Aktörerna i undersökningen är de tre regionerna inom Greater Copenhagen-samarbetet: Region Skåne, Region Sjælland och Region Hovedstaden. Av de regionala aktörerna är således två danska och en svensk. Förutom regionerna kommer empirin att behandla de två staterna, Sverige och Danmark samt deras intressen. Staterna kommer att behandlas utifrån deras övergripande roll då deras intressen ligger på en högre rumslig skala och i större utsträckning sätter ett ramverk för de regionala aktörerna att förhålla sig till och verka inom.

Intressena vid transportinfrastrukturprojekt kan beskrivas i mycket breda ordalag och en oändlig rad dimensioner av aktörernas intressen skulle kunna avhandlas. Denna undersökning tar avstamp i och har lokaliserat följande intresseområde: *territoriella, politiska och ekonomiska* (se tabell 1). Dessa intresseområden har utarbetats genom analys av såväl teoretiskt som empiriskt material. Givetvis går de tre intresseområden i många fall in i varandra men har, för att ge en tydlig överblick i presentationen av materialet, delats upp på detta sätt. Det empiriska materialet kommer att presenteras utifrån de fem aktörerna och i tur och ordning beskriva deras intressen i frågor som rör transportinfrastrukturinvesteringar.

Vid en studie av de territoriella aktörerna inom ramen för gränsöverskridande transportinfrastrukturprojekt inom Greater Copenhagen framträder en rad olika intresseområden. Dessa intresseområden speglar de olika aktörernas skilda utgångspunkter och karaktäristika. Då de fem aktörerna, Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Sjælland samt svenska och danska staten, alla är politiskt styrda geografiska enheter är intresseområdena en del av ett politiskt spel såväl inom organisationerna som mellan dem. I flera avgörande fall skiljer sig intressena åt mellan aktörerna vilket skapar spänningar i en gränsöverskridande

region som kräver samarbete och viss samsyn för att transportinfrastrukturprojekt ska kunna realiserars. Intressekonflikter och spänningar som finns kan förstås som en del av den geopolitiska struktur som de fem aktörerna befinner sig i. Samtidigt som en internationell konkurrens mellan metropolregioner tarvar ett nära samarbete och ökad regionalisering inom Greater Copenhagen, för att utvecklas ekonomiskt, existerar detta samarbete i en global organisering av nationalstater. Den gamla ordningen blir i ett sådant samarbete påtaglig och relationen mellan stat och region tenderar att bli kontraproduktiv. Relationen blir än mer komplicerad av att staterna även är möjliggörare av exempelvis transportinfrastruktursatsningar genom lagstiftning och nationella investeringar.

## Region Skåne

Region Skåne, se figur 2, består av 33 kommuner och en sammanslagning av de före detta länen Kristianstad län och Malmöhus län samt har 1,3 miljoner invånare. Regionen bildades 1999 som en försöksregion i ett led i en regionaliseringsprocess i Sverige där regionen fick ett större ansvarsområde gällande den regionala utvecklingen (SFS 1996:1414). Sedan 2010 är detta utökade ansvar permanenterat (SFS 2010:630).

### Region Skåne



Figur 2. (Google Maps, 2018) Kartdata ©2018 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

För Region Skåne är huvudintressena för transportinfrastruktur att skapa fler förbindelser till Danmark och att få så stor utväxling som möjligt av den planerade nya nationella stambanan. Förbindelsen till Danmark är ett sätt för regionen att knyta sig närmare en stark internationell aktör i form av Köpenhamn samtidigt som att man också knyter tätare band till den europeiska kontinenten. För att göra detta ligger det i Region Skånes intresse att få de två infrastrukturprojekten HH-förbindelsen och Öresundsmetron på plats. Inom regionens gränser finns ett starkt intresse för att bygga ut den nya stambanan mellan Lund och Hässleholm samt att bygga ut Skånebanan mellan Helsingborg och Kristianstad för att fullt ut kunna dra nytta av fördelarna med de planerade höghastighetstågen på den nya stambanan (SOU 2017:107).

Intressena för infrastrukturens utbyggnad är mycket tydliga i Region Skånes fall då dessa är fastställda i det som kallas Skånebildens (Region Skåne, 2015, 47–49). När det kommer till de bakomliggande intressena för de prioriteringar som presenteras i Skånebildens grundar sig dessa i de tre intresseområdena: territoriella, politiska och ekonomiska. Dock är fokus störst på de två sista då regionens territoriella ansvar är mycket litet.

*“Kopplingarna över sundet knyter södra Sverige till Europa och världen samt bidrar starkt till utvecklingen i Öresundsregionen.”*

(Region Skåne, 2015, 48)

### *Territoriella intressen*

Som politisk och administrativ enhet ansvarar Region Skåne för delar av samhällets funktioner inom sitt geografiska område. Vid planeringen av infrastrukturen handlar därför störst del om att skapa så stor nytta som möjligt av investeringar för människor, företag och offentliga institutioner inom regionens gränser. De territoriella intresseområdena tas ofta för självklara då de kan upplevas naturliga och som en förlängning av samma logik som skapar nationalstatens territoriella intressen. På detta sätt ligger de territoriella intressena som en övergripande logik som både fastställs genom de gränser som delar in landet i län och regioner men också genom en utbredd föreställning om dessa gränserns naturlighet (Intervju med utvecklingsstrateg, 2018).



Samtidigt är inte den territoriella protektionismen lika stark som en nationalstats. Då säkerhetspolitiken inte ligger på regionens bord är den mer villig att öppna upp sitt geografiska område mot omvärlden för att kunna skapa nyttor för sig. Att man, från Region Skånes sida, vill närma sig Danmark och Köpenhamn genom att fysiskt bygga ihop sig för att öka möjligheten till flöden av person- och godstrafik är därför inte särskilt märkligt. Mycket av de territoriella intressena handlar om att överbrygga skillnader mellan regioner och länder för att de territoriella indelningarna inte ska inverka negativt på tillgänglighet, resande och investeringar (Intervju med utvecklingsstrateg, 2018).

### *Politiska intressen*

Då Skåne består av ett stort antal kommuner och en relativt stor befolkning består mycket av politiken inom transportinfrastruktur att jämka samman lokala intressen (Region Skåne, 2018). Det är med anledning av detta som Skånebilden är viktig eftersom den är undertecknad av de tre tillväxtmotorerna (Malmö, Helsingborg, Lund) och övriga fyra regionala kärnorna (Hässleholm/Kristianstad, Ystad, Trelleborg) (Intervju med infrastrukturstrateg, 2018). Dessa har fått representera de skånska kommunerna i de interna förhandlingarna. Skånebilden syftar alltså till att ha ett gemensamt underlag att föra vidare inom Sverigeförhandlingen (Region Skåne, 2015, 47–49). Att ha en gemensam hållning angående vilka transportinfrastruktursatsningar man vill göra gentemot det nationella planet är ett starkt politiskt intresse för Region Skåne.

En viktig del av det politiska intresseområdet är det faktum att ordförandeskapet i styrelsen för Greater Copenhagen roterar mellan de tre medlemsregionerna. Under 2017 hade Region Skåne ordförandeskapet med regionstyrelsens ordförande Henrik Fritzson som ordförande även för Greater Copenhagens styrelse. Ordförandeskapet inom Greater Copenhagen ger regionen ett tillfälle att driva de frågor man anser viktigast för den egna regionen (Intervju med utvecklingsstrateg, 2018). Det roterande ordförandeskapet kan, i ljuset av detta, ses som en form av tillämpning av en maktodelningsprincip. Region Skånes intressen var att arbeta för ett förverkligande av HH-förbindelsen, skapa en mer integrerad kollektivtrafik samt att lösa gränshinder för en ökad mobilitet på en gemensam arbetsmarknad med Danmark (Intervju med utvecklingsstrateg, 2018). Samtliga av dessa mål bygger på att knyta tätare band till Danmark och för att

underlätta flödet av arbetskraft, gods och gynna turism. De intressen och mål i olika transportinfrastrukturprojekt som Region Skåne har syftar framförallt till att vara en del av den regionala utvecklingen. Istället för att bygga bort kapacitetsbrister syftar projekten Skånebanan, HH-förbindelsen och Öresundsmetro till att skapa ny trafik och nytt resande som inte existerar idag (Intervju med tågstrateg, 2018). Det tydliga politiska intresset är alltså att använda sig av transportinfrastrukturprojekt för att skapa en mer jämn utveckling mellan de olika delarna av regionen (Region Skåne, 2015, 36).

Ytterligare ett politiskt intresseområde är genom lobbying få med sig såväl den danska staten och de danska regionerna som den svenska staten på att de prioriterade öresundsförbindelserna är viktiga för alla parter. Detta har man delvis lyckats med då HH-förbindelse kommit med som ett behov i förslaget till den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 (Trafikverket, 2017, 217).

### *Ekonomiska intressen*

Alla de transportinfrastrukturinvesteringar som Region Skåne driver syftar till att skapa nyttor för regionen på något sätt. I de allra flesta fall handlar dessa nyttor om ekonomiska vinster. För Skånes del handlar det om att kunna dra nytta av att geografiskt ligga nära en storstadsmetropol och huvudstad i Köpenhamn samt det relativt nära läget man har till kontinenten och framför allt Tyskland. Genom att fysiskt bindas samman med Köpenhamn vill man kunna locka internationella investeringar till Skåne, även om man marknadsför sig under varumärket Greater Copenhagen. Här menar man att forskningsanläggningarna ESS och MAX IV i Lund är ett direkt resultat av Öresundsbron (Intervju med utvecklingsstrateg, 2018) och därför vill man satsa på fler förbindelser för att få ännu större utväxling av den gynnsamma geografin. Som en del i detta är Region Skåne också mycket positiva till en fast Fehmarn-Bält-förbindelse mellan Tyskland och Danmark då denna skulle kunna gynna exporten från Skåne till Tyskland (Intervju med infrastrukturstrateg, 2018).

Ett annat, mer direkt ekonomiskt, intresse är att Region Skåne vill att avkastningen som från och med i år ges från Öresundsbron till ägarna istället ska gå till regionen. Tanken är att avkastningen ska gå till investeringar i Skåne exv. en HH-förbindelse (Intervju med utvecklingsstrateg, 2018).

## Region Hovedstaden

Region Hovedstaden (se figur 3), består av 29 kommuner och har 1,8 miljoner invånare (Wikipedia, 2018 a). Regionen bildades 2007 som en del av den av den danska regionbildningen 2007 (Danske regioner, u.å.).

De danska regionerna inom Greater Copenhagen-samarbetet har en annan ställning i relation till staten än vad Region Skåne har till den svenska staten. I Danmark har staten en stark ställning och en möjlighet att gå in och detaljstyra vissa frågor inom regionerna och kommunerna (Blom-Hansen & Heeager, 2010). På detta sätt används också omorganiseringar av ansvarsområden som ett sätt att kontrollera regionerna. Det senaste förslaget från den danska staten av denna karaktär är att ta ifrån regionerna ansvaret för tillväxtfrågor (News Øresund, 2018). Statens starka ställning har skapat en tydlig hierarki med en tydlig delegeringsordning i vilken statens intressen förs vidare ned i den geografiska skalan (Intervju med tågstrateg, 2018). På detta sätt kommer de danska regionernas intressen inte alltid fram i den nationella kontexten. Flera respondenter till denna undersökning framhåller skillnaden mellan Region Skåne och de danska regionerna där Region Skåne har lättare att framföra sina intressen gentemot den svenska regeringen än vad de danska regionerna har gentemot sin regering, trots deras geografiska närhet till sin huvudstad och regering (Intervju med infrastrukturstrateg, 2018; Intervju med tågstrateg, 2018).

## Region Hovedstaden



Figur 3 (Wikipedia, 2018 a)

### *Territoriella intressen*

Även om inte Region Hovedstaden har något direkt territoriellt ansvar planerar man i första hand för det egna territoriet när det kommer till transportinfrastruktur. Man ser den egna regionen (se figur 3) som det främsta geografiska intresseområdet för utbyggd transportinfrastruktur och transporter. Den kontext man, i planer och utredningar, beskriver sig i är en dansk kontext där man planerar i relation till framför allt Region Själland. Anledningen till detta är att den största pendlingen kommer från den detta geografiska område (Region Hovedstaden, 2015 b).

### *Politiska intressen*

Då Region Hovedstaden till stor del utgörs av Köpenhamns storstadsområde fokuserar mycket av intressena angående transportinfrastruktur och transporter på att lösa kapacitetsbrister i staden. Då region Hovedstaden utgör ett ekonomiskt nav i Danmark är behovet av att blicka utanför sitt eget område begränsat. Istället handlar planeringen till störst del om att utveckla kollektivtrafik för att dels gynna de som bor i Köpenhamn med omnejd och dels för att utöka den potentiella arbetsmarknaden och pendlingen till och från regionen (Region Hovedstaden, u.å. c).

När det kommer till fasta förbindelser till Sverige råder det en samsyn med

Region Skåne. Region Hovedstaden är mycket positivt inställd till att få till ett byggande av såväl metro mellan Malmö och Köpenhamn som en HH-förbindelse (Skriftlig korrespondens med enhetschef, 2018). Man ser också det möjligheter som finns med starkare integrerad gränsöverskridande region. Däremot finns inte nya fasta förbindelser till Sverige med i några plandokument eller policydokument. Istället sker planeringen endast i relation till det egna landet. Precis som på den svenska sidan uppger man beroende av att den danska staten intresserar sig för projekten. I det hänseendet skiljer sig planförfarandet åt mellan Sverige och Danmark där planeringen av transportinfrastruktur sker helt på nationell nivå medan man i Sverige planerar i dialog med regionerna (Skriftlig korrespondens med enhetschef, 2018; Intervju med tågstrateg, 2018).

### *Ekonomiska intressen*

De ekonomiska intressena handlar till stor del om att använda sig av satsningar i transportinfrastruktur för att gynna tillväxten inom regionen. Trängsel och kapacitetsbrister inom transportinfrastrukturen ses som ett hot mot tillväxtpotentialen både inom regionen men även inom Greater Copenhagen-samarbetet (Region Hovedstaden, u.å. b). Tillväxtskapande åtgärder lyfts fram som mycket viktiga för regionen där medlemskapet i Greater Copenhagen och de vinster detta ger med sig poängteras (Region Hovedstaden, u.å. a).

*“Sammen med Region Sjælland, Region Skåne og alle 79 kommuner i Østdanmark og Sydsverige skaber vi vækst og udvikling i den metropol, som vi kalder Greater Copenhagen.”*

(Region Hovedstaden, u.å. c)

I regionens tillväxtstrategi lyfts två s.k. ramvillkor fram där den ena är effektiv och bärkraftig mobilitet (Region Hovedstaden, 2015 a, 16–19, *författarens översättning*). Under detta ramverk lyfts transportinfrastrukturens utveckling fram som en stor del av möjligheten att skapa ekonomisk tillväxt. De investeringar som ligger i intressesfären handlar om utbyggt vägnät, satsning på regional kollektivtrafik både i form av bussystem, spårbunden trafik av olika slag och bättre cykelpendlingsmöjligheter. Mycket av de intressen som lyfts handlar om att

inom regionen utveckla transporter för att möjliggöra tillväxt.

Även om mycket av fokus ligger internt tas även de ekonomiska möjligheterna med att knyta sig tätare till den svenska delen av Greater Copenhagen upp. Här vill man förbättra kollektivtrafiken till ett sammanhängande system runt Öresund. Ett stort intresse ligger också i att utveckla möjligheterna för fler att ta sig till Kastrup flygplats (Copenhagen Airport) som är ett stort draglok i regionens ekonomiska tillväxt. Utvecklingen av Kastrup handlar om att öka det geografiska upptagningsområden till att omfatta stora delar av södra Sverige och norra Tyskland samt att öka antalet flygningar och destinationer (Region Hovedstaden, 2015 a, 18).

## Region Sjælland

Region Sjælland (se figur 4), består av 17 kommuner och har 0,86 miljoner invånare (Wikipedia, 2018 b). Regionen bildades 2007 som en del av den av den danska regionbildningen 2007 (Danske regioner, u.å.).

Region Sjællands geografiska läge i Greater Copenhagen-regionen är en av de grunder på vilka regionens intressen baseras. Regionen ligger mellan Tyskland och Region Hovedstaden och har ingen landgräns till Greater Copenhagen svenska del (se figur 4). Under 2018 innehar regionen den roterande ordförandeposten i Greater Copenhagen. Vid ett ordförandeskap i samarbetet blir aktörens intresseområden tydliga då man passar på att driva de frågor som står högst på den egna agendan. På transportinfrastrukturuområdet är det Fehmarn-Bältförbindelsen som är en av de tre prioriteringarna för Region Sjælland (Region Sjælland, 2017; Intervju med strateg, 2018).

*“Femernforbindelsen [...] er en kæmpe gamechanger for hele Greater Copenhagen, ligesom Storebæltsbroen og Øresundsbroen har været det.”*

(Heino Knudsen, citerad i Region Sjælland, 2017)

## Region Sjælland



Figur 4 (Wikipedia, 2018 b)

### *Territoriella intressen*

Precis som de andra två regionerna i denna studie har inte Region Sjælland något direkt ansvar för upprätthållande av det egna territoriet. Däremot spelar deras territoriella gränser roll. Regionen har en havsgräns mot Tyskland och ligger i förhållande till de andra regionerna i Greater Copenhagen geografiskt nära grannlandet. Denna närhet ger regionen en möjlighet att, genom att knyta tätare förbindelser, dra nytta av att ligga geografiskt nära Tysklands stora marknad. Genom en fast Fehmarn-Bält-förbindelse ser man sin roll som möjliggörare för både Region Hovedstaden, Köpenhamn, östra Danmark och även hela övriga Danmark att få tillgång till kontinenten via Hamburg och Tyskland (Region Sjælland, 2017).

### *Politiska intressen*

Strukturen inom Region Sjælland består till stor del av mindre kommuner och en stor del landsbygd (Intervju med utvecklingsstrateg, 2018). Därför ligger det i regionens intresse att binda samman regionen och underlätta för transporter som är viktiga för att exv. få till en välfungerande arbetsmarknadsregion. Ett stort projekt för att möjliggöra just detta är den s.k. själländska tvärförbindelsen som är ett motorvägsprojekt som ska binda samman regionen (Komitéen for den Sjællandske Tværforbinding, 2015). Genom denna satsning vill man knyta

samman de största städerna i region med varandra och med vidare förbindelser mot Köpenhamn och Tyskland.

En annan av de prioriterade frågor som regionen driver i sitt ordförandeskap är turismen. Kopplat till transportinfrastrukturen vill man, precis som Region Skåne, underlätta för fritidsresande i Greater Copenhagen genom bl.a. ett gemensamt biljettsystem för kollektivtrafik (Andersson, 2018).

Liksom de två andra regionerna i Greater Copenhagen arbetar man för att få till stånd de överenskommelser som gjorts i den s.k. Trafikchartern (Greater Copenhagen & Skåne Committee, 2016). Detta dokument formulerar de mål inom transportinfrastrukturområdet som medlemmarna i Greater Copenhagen-samarbetet utarbetat och kommit överens om. Dock ligger Region Sjællands fokus i sina egna plandokument till stor del på just Fehmarn-Bält-förbindelsen som också är ett av målen i Trafikchartern.

### *Ekonomiska intressen*

Mycket av de satsningar på transportinfrastruktur som Region Sjælland planerar för avser att skapa ekonomiska vinster för regionen. Arbetsmarknaden och hur den ska bli mer välfungerande genom ökad mobilitet är ett starkt intresse (Region Sjælland, u.å., 29–30). I samband med detta vill man också satsa på en bättre digital infrastruktur för att överbrygga hindren med en gles Ortsstruktur.

Infrastrukturen planeras alltså främst för att skapa arbetstillfällen men också till att attrahera kvalificerad arbetskraft för att skapa ekonomisk tillväxt. Ett annat tillväxtskapande intresseområde är att få till en sammanhängande kollektivtrafik i Greater Copenhagen med ett gemensamt biljettsystem. Detta menar man kommer att underlätta för turister och därmed gynna besöksnäringen i regionen.

## Danmark

Den danska statens intressen i transportinfrastrukturprojekt inom Greater Copenhagen-området har sedan Öresundsbron byggdes år 2000 varit svalt (Intervju med tågstrateg, 2018). Anledningen till detta handlar till stor del om prioriteringar av transportinfrastrukturprojekt i Danmark. För en stat som Danmark väger alla de tre intresseområdena: territoriella, politiska och ekonomiska tungt. Huvudintressena för Danmark är en fast förbindelse till



Tyskland via Fehmarn-Bält för att nå framför allt den stora marknaden Hamburg, att bygga ut och öka kapacitet/omsättning på Kastrups flygplats (Intervju med tågstrateg, 2018) samt att genom transportinfrastruktur ”bygga ihop” sitt land för ökad sammanhållning och större arbetsmarknader (Intervju med utvecklingsstrateg, 2018).

I Danmark tillämpas ministerstyre d.v.s. att ministrarna är operativa chefer för sina underlydande myndigheter (Wenander, 2016, 58). På detta sätt väger politiska intressen och frågor tungt i det verkställande arbetet för myndigheterna.

### *Territoriella intressen*

Precis som för alla stater är territoriet av stor vikt för Danmark. Det är inom det geografiska territoriet som exv. statens lagar gäller. Därför är det problematiskt för Danmark att planera för transportinfrastruktur till annat land. Förutom de hinder som de olika lagstiftningarna utgör är även planeringsförfarandet mellan Sverige och Danmark olika för infrastrukturplanering på nationell nivå (Intervju med tågstrateg, 2018). Intresset av att upprätthålla gränsen mot en annan stat är fortfarande ett intresse som finns med i det politiska medvetandet trots de goda diplomatiska relationerna till Sverige. För att fysiskt binda samman två länder behöver sådana transportinfrastrukturprojekt initieras av att det skapar nytta för landet. Därför agerar man med försiktighet i projekt som sträcker sig över landsgränser då nyttan av investeringar kan riskera att till största del hamna utanför det egna territoriet. Sådana effekter är svåra att förutse i en planeringsprocess vilket gör att staten ofta vill vara säker på att nyttorna (ofta ekonomiska) verkligen kommer det egna landet till gagn innan man går vidare i processen (Intervju med infrastrukturstrateg, 2018; Birk Olesen, 2017).

### *Politiska intressen*

Eftersom det tillämpas ministerstyre i Danmark har de styrande politiska partiernas intressen och sakfrågor en stor direktpåverkan på Transport-, Byggnings- og Boligministeriet som har hand om transportinfrastrukturfrågor (Intervju med tågstrateg, 2018). Från att ha haft en sval hållning gentemot fler fasta förbindelser över Öresund har Danmark under 2017 intagit en mer positiv hållning till den skånska sidans ståndpunkter och intressen i frågan (Intervju med

utvecklingsstrateg, 2018). Denna nya hållning har lett till att man ingått en gemensam utredning av en fast HH-förbindelse mellan Danmark och Sverige som ska vara färdig år 2021 (Andersson, 2018).

Anledningen till det tidigare svala intresset från dansk sida beror på flera aspekter. För det första handlar investeringar alltid om prioriteringar. I dansk infrastrukturplaneringstradition har man haft en tanke sedan länge om en prioriteringsordning över vilka broförbindelse som ska byggas (Intervju med tågstrateg, 2018). Denna ordning har varit Stora Bältbron, Öresundsbron och sedan Fehmarn-Bält-förbindelsen. Då Fehmarn-Bält-förbindelsen ännu inte kommit till stånd är detta en anledning till varför en HH-förbindelse inte varit prioriterad för Danmark. Samtidigt har även en Kattegattförbindelse mellan Jylland och Själland kommit upp i den politiska debatten (Intervju med infrastrukturstrateg, 2018). Även om man inte direkt ställer de olika förbindelserna mot varandra kan man av ekonomiska begränsningar inte bygga båda samtidigt vilket skulle kunna vara en försvårande omständighet för att få till stånd en HH-förbindelse.

För det andra är det inrikespolitiskt känsligt att driva frågan om den stora utbyggnaden av såväl järnvägs- som motorvägssträckningen mellan Helsingör och Köpenhamn som krävs för att hantera ett ökat flöde av trafik vid en färdig HH-förbindelse (Intervju med tågstrateg, 2018). Anledningen till detta är bl.a. att en stor del av väljarkåren för flera politiska partier finns på Jylland. Därför prioriteras ofta jylländska satsningar som syftar till att binda ihop Jylland internt men också med framför allt Köpenhamn. En annan anledning är de stora störningar i det omkringliggande landskapet som en utbyggd förbindelse på sträckan Helsingör-Köpenhamn skulle innebära.

Den tredje anledningen är det faktum att det inte råder någon brist i kapaciteten på Öresundsbron och färjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör (Sverigeförhandlingen, Trafikverket & Transport-, Byggnings- og Boligministeriet, 2017, 14–17). Viljan att bygga en HH-förbindelse handlar istället, för skånsk del, om en utveckling av regionen. Denna vilja är inte alls lika stark från Danmark då det råder en kraftig obalans, till Danmarks fördel, inom Greater Copenhagen-regionen mellan den svenska och danska sidan både vad gäller befolkningsstorlek, politisk auktoritet och ekonomisk tillväxt (Intervju med utvecklingsstrateg, 2018). Danmark inser att de inte har lika stor nytta av den svenska sidan som vice versa

och har därför intagit en restriktiv hållning gentemot fler fasta förbindelser till Sverige.

### *Ekonomiska intressen*

Ny transportinfrastruktur är dyr och innebär ofta stora investeringar för stater att göra. Därför ligger det i staters och även Danmarks intresse att få så stor ekonomisk utväxling som möjligt av nya investeringar i transportinfrastruktur. I Danmarks fall ser man sådana möjligheter i projekt som syftar till att utveckla inrikestransporter för att gynna arbetsmarknader men också projekt som Fehmarn-Bält-förbindelsen för att nå stora exportmarknader i Tyskland (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, u.å.). Med Fehmarn-Bält-förbindelsen planerar man även för att driva en stark konkurrens mellan Kastrup och flygplatsen i Hamburg. Man ser en stark framtid för Kastrups flygplats och de ekonomiska vinster som finns att hämta där vid en utbyggnad och kapacitetsökning. Ett utbyggt Kastrup är också drivkraften bakom vilka järnvägsinvesteringar man vill göra som angränsar till Sverige. Istället för nya förbindelser till Sverige vill man bygga bort ”flaskhalsar” vid Örestad och Kastrup för att underlätta trafiken från Sverige och Köpenhamn till Kastrup (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2017, 61). De ekonomiska vinsterna är den starkaste drivkraften för att få till stånd förbindelsen mot Danmarks största exportland, Tyskland (Vejdirektoratet, 2018, 7) och det är också därför som den är prioriterad (Intervju med tågstrateg, 2018).

De ekonomiska intressena i transportinfrastrukturprojekt handlar inte enbart om de indirekta ekonomiska nyttor projekten för med sig utan även om de direkta inkomsterna. I denna aspekt har Danmark varit drivande för att se till att de projekt som danska staten går in i även ger direkta vinster. Fehmarn-Bält-förbindelse beräknas vara betald via brukarfinansiering inom 36 år från färdigställandet (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, u.å.). I HH-förbindelsen är den nuvarande danska transportministerns, Ole Birk Olesen, hållning att man från Danmarks sida endast är intresserad av en vägförbindelse.

*“Der er især gode perspektiver i en ren vejforbindelse, som ser ud til at have en solid business case. Efter svensk ønske undersøger vi også en baneforbindelse for persontog.”*

(Ole Birk Olesen, 2017)

Bakomliggande orsaker är det nuvarande danska intresset av att få direkta ekonomiska vinster på investerade pengar. En tågtunnel kommer inte att ge detta på samma sätt som en brukarfinansierad vägförbindelse som istället kan komma att bli en ”kassako”. På samma sätt kan det vara möjligt Danmark ta ut vägtullar för vägtransittrafik genom landet från Sverige till Tyskland vilket inte är möjligt för godstransporter på järnväg (Intervju med tågstrateg, 2018). Det är med denna utgångspunkt som Danmark gick med på den treåriga utredningen tillsammans med svenska Trafikverket för att ta fram underlag för möjligheterna till en fast HH-förbindelse.

## Sverige

Den svenska statens intresse för nya fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark har länge varit måttligt. De senaste åren har dock intresset ökat genom långvarigt lobbying-arbete från framför allt Region Skåne gentemot regeringen (Intervju med utvecklingsstrateg, 2018). I remissversionen av förslaget till det nationella transportsystemet för åren 2018–2029 tas en fast HH-förbindelse upp som en brist. Med brist menas att projekten troligen kan komma att behöva behandlas vid revideringar av planen i framtiden (Trafikverket, 2017, 217).

### *Territoriella intressen*

Både Trafikverket och Sverigeförhandlingen tar upp den gränsöverskridande planeringen över Öresund och de eventuella behov som kan finnas. Av planeringstekniska skäl nämns sådana förbindelser i mycket liten omfattning i förslaget till den nationella planen (Trafikverket, 2017). Då grunden för transportinfrastrukturplaneringen är det nationella territoriet slutar stora delar av planeringen vid nationsgränsen även om det skulle ligga i nationens intresse att planera för en gränsöverskridande infrastruktur. Eftersom exv. Malmö ligger på

svenskt territorium planeras det för starkare förbindelser från Malmö till Stockholm (Trafikverket, 2017, 175–176) fastän att starkare förbindelser till Köpenhamn möjligen hade varit till större nytta för Malmö och Region Skåne. Ansvaret över det territorium man har mandat att planera avgör helt hur planeringen av infrastruktur görs även om transportinfrastrukturstråken passerar gränser mellan länder.

### *Politiska intressen*

Precis som i Danmarks fall handlar transportinfrastrukturplaneringen på nationell nivå i Sverige om att länka samman och binda ihop det egna landet. Under de senaste åren har stort fokus legat på den nya stambanan som, tillsammans med storstadsförhandlingar som syftar till ett utökat bostadsbyggande, legat inom ramen för Sverigeförhandlingen (u.å.). I förslaget till den nationella planen tas de internationella aspekterna upp och behovet av gränsöverskridande planering (Trafikverket, 2017, 34–35+47–49). Trots det är det konkreta planerna i förslaget nästan uteslutande baserade på brister i infrastrukturen inom landet. Planeringen av infrastruktur syftar till största del till att hantera objekt som anses underdimensionerade. I en sådan kontext nedprioriteras en ny fast öresundsförbindelse då det inte råder någon kapacitetsbrist på Öresundsbron (Sverigeförhandlingen, Trafikverket & Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2017, 14–17). Istället ligger intresset för svensk del på att främja delar av landet vars utveckling eventuellt hämmas mest av en underdimensionerad transportinfrastruktur. De namngivna projekt som utgör en stor del av förslaget utgår från steg tre (bygg om) och fyra (bygg nytt) i den fyrstegsmodell som Trafikverket (2017, 10) använder sig av. Att kapacitetsbrister prioriteras i första hand blir här tydligt. Tillgängligheten inom landet bl.a. mellan de tre storstadsområden är också en prioritet med den nya stambanan som största projekt (Trafikverket, 2017, 175–180). Även om HH-förbindelsen tas upp som en brist är en stor majoritet av projekten inrikes satsningar (Trafikverket, 2017, 162).

Flera respondenter i denna undersökning uppger en svårighet med att förståelsen för dynamiken i Greater Copenhagen-samarbetet är låg hos den svenska regeringen. Att Region Skåne och de skånska kommunerna hellre vill knyta tätare kontakter till Köpenhamn och Danmark än till det egna landet har inte fått gehör

på det nationella planet i Sverige i särskilt stor utsträckning (Intervju med utvecklingsstrateg, 2018; Intervju med infrastrukturstrateg, 2018). En stark påverkan på förbindelsen mellan Danmark och Sverige var och är de återinförda gränskontrollerna mellan länderna som infördes 2015 (Regeringen, 2015). Gränskontrollerna speglar både vikten av att kontrollera det egna territoriet, de svårigheter detta skapar för den befintliga transportinfrastrukturen mellan länderna samt ett visst mått av oförståelse för vikten av att fritt kunna passera över gränsen mellan länderna (Intervju med infrastrukturstrateg, 2018). Den fria passage som förbindelserna över Öresund varit under lång tid, är inte längre en självklarhet. En gränsöverskridande planering påverkas i stor utsträckning av den svenska statens intresse av att kontrollera inflödet av personer till territoriet. Att dessutom göra detta utan att kommunicera det till grannlandet Danmark i förväg förstärker bilden av att statens intresse går i första hand och i vissa fall anses oberoende av andra aktörers intressen (Intervju med infrastrukturstrateg, 2018).

### *Ekonomiska intressen*

För att ny infrastruktur ska byggas i Sverige krävs en ekonomisk investering från staten, antingen som en helt statlig finansiering eller med staten som garant vid lån men med en brukarfinansierad lösning (Intervju med infrastrukturstrateg, 2018). Oavsett vilket ligger det i svenska statens intresse att få en ekonomisk utväxling av sina investeringar (Trafikverket, 2017, 220–221). Detta intresse i kombination med en arbetsmodell där man arbetar reaktionärt med att investera i objekt där det redan råder en brist istället för att i större utsträckning planera proaktivt i nya objekt för att skapa ekonomisk utveckling, gör att nya förbindelser över Öresund har nedprioriterats. Istället ligger fokus på att öka driftssäkerheten och få ner restider, särskilt regionalt, för att gynna arbetspendling och de olika landsdelarnas attraktionskraft för näringsliv och arbetsmarknad. Även godstrafikens möjligheter prioriteras. De investeringar som planeras syftar i de allra flesta fall till att skapa ekonomisk tillväxt i det olika delarna av Sverige. I den del som i förslaget till nationell plan handlar om södra Sverige nämns förvisso vikten av kopplingarna till kontinenten men den mesta av planeringen handlar om att binda samman länen i området: Skåne län, Blekinge län, Kronobergs län, Kalmar län och Jönköpings län (Trafikverket, 2017, 212–217). På detta sätt vill

man gynna de olika näringarna i området som ligger inom landet istället för att närmare planera för en gränsöverskridande sammanlänkning med Danmark. En anledning till detta kan vara en osäkerhet kring att verkligen få tillbaka en ekonomisk nytta av den stora investering en fast HH-förbindelse skulle innebära (Intervju med infrastrukturstrateg, 2018).

## Sammanfattning av aktörernas intresseområden

Tabell 2. Sammanfattning av de fem aktörernas intressen indelat i de tre intresseområdena. Tabellen inkluderar definitionerna av de tre intresseområdena.

	<b>Intresseområde</b>		
<b>Definitioner</b>	<p><b>Territoriella</b></p> <p>Territoriella intressen avser objektiva intressen som rör upprätthållande, rättigheter och ansvar för det egna avgränsade geografiska området, territoriet. De territoriella intressena skapas genom ramverket inom vilket aktörerna vill kan och lagligt kan agera.</p>	<p><b>Politiska</b></p> <p>De politiska intressena avser de strävanden och mål som aktörerna har för att skapa nytta för det som finns inom det egna territoriet exv. befolkning och näringsliv. Sådana intressen kan antingen vara att skydda och befästa territoriet eller att öppna upp dess gränser mot angränsande territorier. Mycket av dessa intressen grundar sig i en politisk strävan att jämka samman andra aktörers intressen inom territoriet.</p>	<p><b>Ekonomiska</b></p> <p>Ekonomiska intressen avser sådana strävande som syftar till att ge ekonomisk avkastning från transportinfrastrukturinvesteringar. Dessa kan vara både direkta (att infrastrukturobjekten blir lönsamma) och indirekta (t.ex. att investeringarna ger bredare mer långtgående vinster som att möjliggöra för investeringar eller att binda samman arbetsmarknader).</p>
<b>Aktörer</b>			
<b>Sverige</b>	<p>Lagstiftning och planeringsansvar endast för det egna territoriet. Planeringstekniska svårigheter att planera gränsöverskridande.</p>	<p>Intresse av att binda ihop det egna landet. Planeringen utgår ifrån att åtgärda kapacitetsbrister i transportinfrastrukturen. Intresse av att begränsa möjligheten att fritt passera gränsen mellan Sverige och Danmark. Detta intresse väger tyngre än en välfungerande persontrafikförbindelse mellan länderna.</p>	<p>De ekonomiska intressena grundar sig i statens intresse av att få ut samhällsekonomiska nyttor av sina investeringar. Detta tar sig uttryck i att åtgärda kapacitetsbrister i områden vars ekonomiska utveckling hämmas av dessa. Planeringen sker på detta sätt reaktionärt snarare än proaktivt. Investeringar som säkrar ekonomisk nytta i Sverige prioriteras framför investeringar där det är osäkert om nyttan kommer Sverige till störst gagn.</p>
<b>Danmark</b>	<p>Lagstiftning och planeringsansvar endast för det egna territoriet. Vill säkerställa att nyttor av projekt hamnar i den egna staten. Planeringstekniska svårigheter att planera gränsöverskridande.</p>	<p>Svagt intresse för fasta öresundsförbindelser från danska politiska partier vilket har stor betydelse med tanke på danskt ministerstyre. Inrikespolitiska vinster med investeringar inom landet exv. på Jylland och förbindelser till Köpenhamn. Prioriteringsordning på broförbindelser spelar in.</p>	<p>Intresse av att få direkt ekonomisk lönsamhet i projekt man går in i. Därför endast intresse av vägförbindelse som betalar sig med brukarfinansiering. Ekonomiska intressen bakom vilja att satsa på Kastrup och fast förbindelse till Tysklands exportmarknad.</p>



Region Skåne	Lagstadgat geografiskt ansvarsområde inom regional utveckling. Planeringen sker för territoriet men även gentemot angränsande regioner och Danmark. Vill överbrygga gränser mellan regioner och stater för att skapa nytta för Skåne.	Gemensam skånsk hållning gentemot Greater Copenhagen och Sverige (Skånebildens). Planerar för transportinfrastruktur för att utveckla olika delar av regionen. Lobbying för fasta öresundsförbindelser gentemot såväl Sverige som Danmark.	Intresse av att få ekonomisk nytta av fasta förbindelser till Danmark och i förlängningen Tyskland vad gäller export och arbetsmarknad. Även få till stånd att använda avkastningen från Öresundsbron till nya investeringar i regionen.
Region Hovedstaden	Inget territoriellt ansvar. Planerar för transportinfrastruktur i en regional och i vissa fall dansk kontext. Tydligast gränsöverskridande planering till Region Sjælland angående pendling.	Regionen nämner inte stora infrastruktursatsningar i plandokument då det är danska staten som ensam står för sådana planer. Däremot vill man få till både en HH-förbindelse och Öresundsmetro. Planeringen sker gentemot den egna regionen då mandatet för planeringen inte sträcker sig utanför.	De ekonomiska intressena grundar sig till stor del på regionens roll och självbild som tillväxtmotor i Danmark och Greater Copenhagen. Därför vill man satsa på den interna transportinfrastrukturen för att åtgärda kapacitetsbrister som kan hämma tillväxt. Samtidigt vill man binda samma Greater Copenhagen-området med en sammanhängande kollektivtrafik. Kastrups tillgänglighet och utveckling är en stor del av det ekonomiska intresseområdet.
Region Sjælland	Den territoriella gränsen mot och geografiska närheten till Tyskland spelar stor roll för regionens planering och prioriteringar. Ser sig som en aktör som kan möjliggöra starkare förbindelse till den stora tyska marknaden.	Innehar 2018 ordförandeskapet i Greater Copenhagen och använder detta till att driva på för en fast Fehmarn-Bältförbindelse. Vill binda samman regionens arbetsmarknad genom motorvägssatsning. Intresse ligger även i att arbeta för ett gemensamt biljett- och kollektivtrafiksystem i Greater Copenhagen-området för att gynna turism och besöksnäring.	Ekonomiskt intresse i att genom transportinfrastruktur och digital infrastruktur förbättra arbetsmarknaden och på så sätt skapa tillväxt. Fehmarn-Bält-förbindelsen har starka ekonomiska incitament, särskilt för att kunna öka exporten till Tyskland och övriga Europa.

# Statliga och regionala perspektiv

## – en analys av ansvar, logiker och geografisk hierarki

Gemensamt för de aktörer som studerats i denna undersökning är att deras intressen och agerande i stor utsträckning baseras på deras roll och position i den geopolitiska hierarkin. Staterna territoriella fokus för lagstiftning, planering och administration kolliderar i vissa fall med det utvecklings- och tillväxtansvar som getts regionerna. Regionerna verkar alltså för att genom internationellt samarbete och marknadsföring skapa god ekonomisk utveckling oberoende av nationsgränser. Staterna sätter i viss mån ett hämmande ramverk som inte är anpassat för det utvecklingsarbete som regionerna driver. Samtidigt kan staten vara och är möjliggörare av transportinfrastrukturprojekt, som är till gagn för regionerna, både som finansiär och beslutsfattare. Aktörernas intressen således både samverkar och kolliderar med varandra och dessa intressens natur är också av olik art beroende på aktörens roll. De intressen som framkommit i denna undersökning kan härledas som ett resultat av hur ansvar, uppgifter och makt fördelas geografiskt mellan stat och region.

## Det statliga perspektivet

De två staternas intresse fungerar i stor utsträckning som ramverk för regionerna och för Greater Copenhagen-samarbetet. Både Sverige och Danmark planerar för transportinfrastrukturen i en nationell kontext. Staterna upprättar nationella planer som förvisso nämner att transportnäten är gränsöverskridande men stannar alltid vid nationsgränsen. Detta förklaras dels genom att nationella lagar och regler utgöra stora hinder för att planera i samverkan mellan stater. Även själva planeringsförfarandets skilda karaktär mellan länder skapar problem då exempelvis statens roll och funktion i planeringsprocessen varierar. Det förklaras också genom att gå till statens ursprung och roll. Då statens uppgift, i sin grundläggande form, är att upprätthålla och försvara territoriet inbegriper detta en svårighet att i varierande syften, exv. planering av transportinfrastruktur, samarbeta med andra stater som är inbyggd i det internationella politiska systemet. Denna undersökning visar att även om nytta för både Sverige och

Danmark kan påvisas inför gränsöverskridande transportinfrastrukturprojekt har osäkerheten inför att nyttan hamnar i det andra landet länge dominerat. Statens inneboende logik är att sätta sina egna intressen i första rummet vilket ofta handlar om att skydda egna tillgångar och territorium. Att staterna nu exv. gått in i en gemensam utredning kan ses i ljuset av lång tid av lobbyarbete från framför allt regionerna som fått staterna närmare en insikt i vinsten med en fast HH-förbindelse. En stor del av förklaringen grundar sig också i en prioriteringsordning där staterna i första hand prioriterar satsningar som helt och håller gynna det egna landet. Både Sverige och Danmark arbetar på detta sätt mycket med investeringar som syftar till att binda samman det egna landet, ny stambana för järnvägen i Sverige och flertalet motorvägsförbindelser i Danmark.

Om man ser till det konkreta projektet med en fast HH-förbindelse finns det, trots en gemensam utredning på statlig nivå, flera svårigheter som grundar sig i staternas intressen. Värt att nämna är att, särskilt de politiska intressena, varierar över tid och kan således ses som en ögonblicksbild över det politiska läget. Ändå visar de intressen som framkommit på svårigheter och intressekonflikter som råder mellan stater som, trots allt, under lång tid haft ett nära samarbete. Då nya transportinfrastrukturinvesteringar är kostsamma ser man till det egna territoriets utveckling i första hand och prioriterar utvecklingen där. Att medfinansiera projekt där nyttorna riskerar att hamna i andra länder skapar en osäkerhet som är svår och tar lång tid att överbrygga.

En annan faktor är de begränsade ekonomiska tillgångar som staterna har. Denna verklighet skapar en planering där man reaktionärt planerar bort kapacitetsbrister istället för att proaktivt planera för satsningar som ger ekonomisk tillväxt i områden där det inte råder en kapacitetsbrist. Förbindelserna över Öresund har inom överskådlig framtid inga kapacitetsbrister vilket förklarar det svala statliga intresset.

Relationen mellan staten och dess regioner är komplex. Den centraliserade stat som karakteriserat Sverige och Danmark har genom en regionalisering i viss mån luckrats upp. I det ansvar för regional utveckling som givits regionerna har regionerna sett möjligheterna till tillväxt som nya infrastruktursatsningar kan ge. Samtidigt har inte regionerna möjlighet att varken projektera eller finansiera sådana satsningar varvid det blir en förutsättning för sådana projekt att statens intresse sammanfaller med regionens. I en cross-border-region, som Greater

Copenhagen, blir detta än mer komplicerat då två staters intresse ska sammanfalla och dessutom gå förbi det egna territoriets gräns. På detta sätt är regionerna fast i staternas "territorial trap" där beroende av statens intressen och välvilja kvarstår trots uppdraget att utveckla det egna området som kan gynnas av gränsöverskridande regional utveckling och samarbete.

## Det regionala perspektivet

Mellan de tre regionerna i cross-border-regionen Greater Copenhagen råder i hög utsträckning samsyn på strategisk nivå. Genom det gemensamma strategiska dokumentet i den s.k. Trafikchartern har man utarbetat och kommit fram till vilka transportinfrastrukturprojekt som ska drivas av alla de tre regionerna. Trots detta finns det tydliga prioriteringar kring vilka projekt man faktiskt driver från de olika regionernas sida som blir tydliga i de signaturprojekt som drivs under regionernas roterande ordförandeskap i Greater Copenhagen & Skåne Committee. Dessa projekt syftar till att ge nytta till den egna regionen i första hand och det är dessa intressen som driver regionerna i samarbetet. På detta sätt kan regionerna inte bortse från den neoregionala logiken där de i realiteten är varandras konkurrenter även om nyttorna med samarbete, åtminstone på policynivå, möjliggör likriktade intressen och samsyn. Ofta syftar transportinfrastrukturprojekten man driver till att utveckla arbetsmarknader inom regionen eller att locka till sig ny kvalificerad arbetskraft och investeringar. Sådana strävande ligger helt i linje med regionernas uppgift att skapa ekonomisk tillväxt och nytta för sina invånare exv. större utbud på arbetsmarknaden. Mycket av regionernas transportinfrastrukturintressen grundar sig i en politisk och ekonomisk ambition att knyta samman regionen genom bättre tillgänglighet. Sådana interna strävande tenderar att ta ett visst fokus från de interregionala projekten i cross-border-regionen.

Vilja till gränsöverskridande transportinfrastruktur finns alltså mellan de tre regionerna där man i olika stor utsträckning ser nytta med projekten beroende på vilken aktör och vilket projekt man tittar på. Svårigheterna uppstår istället i relation till de två staterna. Nyckeln till att förstå dessa svårigheter ligger i ansvarsfördelningen och den geografiska skala som staterna respektive regionerna verkar på. Regionerna har genom sitt utvecklingsansvar ett indirekt uppdrag att analysera och lokalisera transportinfrastrukturprojekt som kan vara till gagn för

den regionala utvecklingen. Samtidigt har de inget mandat att konkret planera för eller investera i sådana projekt. Utvecklingsansvaret gör också att regionerna agerar på ett internationellt plan där gränsöverskridande samverkan och arbete för att locka investeringar på den internationella arenan är en förutsättning för att den regionala utvecklingen ska blomstra. På detta sätt hoppar regionerna över det nationella planet i den geografiska skalan och dess hierarki. Detta sätt att bedriva regionalt utvecklingsarbete kolliderar i många fall med logiken i staternas relation till andra stater. Denna bygger på, mer eller mindre kraftiga och tydliga, spänningar mellan de olika staterna vilket manifesteras i den territoriella gränsen. Samtidigt kräver en allt mer globaliserad ekonomi aktörer som kan samverka för att skapa ekonomisk tillväxt på en internationell marknad. Regionerna är på flera sätt väl anpassade till att bedriva en sådan internationell samverkan då de, till skillnad, från staterna inte har något territoriellt säkerhetsansvar att ta hänsyn till. I gengäld är staterna, som i stora drag agerar enligt sin traditionella roll att vidmakthålla territoriet, inte förberedda på att i konkreta transportinfrastrukturprojekt gå in och samarbeta med en annan stat. Regionerna hoppar alltså i många fall över den statliga nivån i sitt utvecklingsarbete men måste anpassa sig och förhålla sig till statens intressen för att kunna förverkliga sina egna intressen av nya gränsöverskridande transportinfrastrukturprojekt.

Ytterligare ett hinder är det faktum att det är två statliga kontexter som regionerna verkar inom i Greater Copenhagen. I Danmark har regionerna mindre utrymme för planering av transportinfrastrukturen än vad region Skåne har. Att Region Hovedstaden hyser Danmarks huvudstadsområde medan Region Skåne verkar i en, i vissa hänseende, mer mentalt perifer kontext på det nationella planet i Sverige ger samarbetets komplexitet ytterligare en dimension.

# Slutsats

Efter att ha studerat relationen mellan stat och region inom Greater Copenhagen-samarbetet utifrån planerade transportinfrastruktursatsningar framträder ett komplext förhållande. Undersökningen har lett fram till möjlighet att förklara hur regionernas och staternas intressen påverkar gränsöverskridande transportinfrastrukturprojekt. Här nedan presenteras slutsatser som dragits från denna undersökning och som lett fram till svar på undersökningens frågeställningar:

***Hur kan ansvarsfördelningen mellan stat och region förstås och förklaras utifrån aktörerna inom Greater Copenhagen's transportinfrastrukturintressen?***

*Vilka är staternas och regionernas intressen inom transportinfrastruktur?*

*Hur förhåller sig dessa intressen till varandra?*

*Hur motverkar eller samverkar dessa intressen?*

Relationen mellan stat och region kan förklaras utifrån den inbyggda asymmetri i ansvarsfördelning av den regionala utvecklingen och planeringen av transportinfrastruktur som råder i den geografiska, politiska och administrativa uppdelningen av statens territorium i regioner. Regionerna och staterna verkar delvis i två olika logiker. Förenklat kan det förstås som att den ena, staten, agerar i en logik som utgår från klassisk internationell realpolitisk förståelse medan den andra, regionen, utgår från en globaliserad neoregional logik om internationalisering och interregionalt samarbete och konkurrens. Även om Sverige och Danmark har mycket nära diplomatiska, kulturella och politiska relationer går dessa spänningar stater emellan och gentemot deras regioner att skönja.

Aktörernas intressen är många och varierar men har i denna uppsats definierats utifrån de tre kategorierna territoriella, politiska och ekonomiska. I det faktum att regionerna fått ett större ansvar ligger att de som aktörer även skapar sig utökade intressen för det geografiska område de ansvarar för samt utvecklingen för sitt "territorium". Aktörernas intressen grundar sig i flera fall på den relation de har till varandra som är inbyggd i det geopolitiska hierarkiska systemet av stater och

regioner.

Förhållandet mellan intressena och aktörerna är komplext och varierar över tid då intressen i flera fall sätts efter politiska mål och strävande. Dock kan sägas att en skiljelinje går dels mellan staterna och dels mellan staterna och regionerna. Denna ser lite olika ut i de båda nationella kontexterna. Huvuddragen består i att regionerna har ett intresse av sitt territoriums ekonomiska utveckling. För att uppnå detta är en viktig del nya transportinfrastrukturinvesteringar. Samtidigt har de inget ansvar eller möjlighet att själva realisera sina strävande och heller inget ansvar för det nationella territoriets säkerhet och intressen. Detta gör att de gärna initierar och uttrycker en stark vilja till ny transportinfrastruktur då de inte behöver ta ansvar för beslutsfattande och finansiering. Möjligheten till samsyn kring transportinfrastruktursatsningar mellan regionerna över nationsgränsen underlättas av detta och det faktum att regionernas territorialitet är svagare än staternas.

Staterna å andra sidan ansvarar för hela sitt lands transportinfrastruktur och utveckling vilket gör att en ständig och hård prioritering måste göras mellan olika regionala viljor och projekt. Att planera gränsöverskridande är också svårt för staterna då nyttan av de stora investeringar man gör delas med den andre staten (och i förlängningen troligen fler andra stater i Europa som exv. kan använda väg/järnväg för sin egen export). Osäkerheten kring detta gör att staterna är mycket försiktiga med att gå in i gränsöverskridande transportinfrastrukturprojekt. För att göra detta krävs, precis som i fallet med HH-förbindelsen, mångåriga utredningar och förhandlingar.

I spåren av globaliseringens regionaliserade utvecklingsfokus har en ny ansvarsfördelning uppstått mellan stat och region. Regionernas utökade ansvar för den regionala utvecklingen har gjort dem till aktörer som driver på utvecklingen av transportinfrastrukturen. Samtidigt kvarstår statens ansvar för territoriet, lagstiftning och finansiering av transportinfrastrukturen. Asymmetrin i denna uppdelning skapar delvis en spänning mellan de olika nivåerna i geografisk skala. I Greater Copenhagen-området förstärks denna spänning då regionerna strävar efter att knytas tätare samman för att gynna sin utveckling. Denna strävan hämmas av nationsgränsen som delar området i två olika delar både planeringstekniskt, juridiskt och territoriellt.

## Reflektioner och kommentarer

För att överbrygga de svårigheter som stater har att planera gränsöverskridande skulle ett större ansvar kunna läggas hos regionerna. Även om samarbete förekommer mellan Sverige och Danmark har regionerna lättare att planera för och samverka med andra regioner även internationellt. Detta eftersom regionerna inte har ansvar för sitt territoriums säkerhet (varken militärt eller för att säkra välstånd) utan istället har möjlighet att samarbeta i de projekt som ger dem nytta oavsett om störst nytta hamnar någon annanstans. Greater Copenhagen är ett bra exempel på en tät samverkan i en cross-border-region och det hade varit till nytta för regionens ekonomiska utveckling om det samarbetet hade förstärkts till att även omfatta konkret planering. Noggranna utredningar behövs för att undersöka hur planering och genomförande av gränsöverskridande transportinfrastruktur kan förändras för att lättare få till stånd gränsöverskridande projekt.

Svårigheterna som tas upp i denna uppsats är inte unika för transportinfrastrukturplaneringen i Greater Copenhagen-området. Samma problem kan uppkomma i planering och samarbete i cross-border-regioner även i övriga Europa då den asymmetriska ansvarsfördelningen och skilda logiker mellan stater och regioner kan skapa liknande situationer som inom Greater Copenhagen-området. Vikten av att lösa sådana svårigheter kan lätt ses då de flesta av Europas länder har fri rörlighet emellan sig. Möjligheten till transporter av såväl gods som människor, och dessutom ett mer hållbart sådant via järnväg, hade gynnats av en smidigare planering av nya projekt och investeringar i transportinfrastrukturen. Vidare undersökningar och forskning krävs för att utreda hur detta ska underlättas. Kanske genom ett större överstatligt ansvar inom EU? Eller genom en mer federalistisk transportinfrastrukturplanering?

Framtiden för en god och sammanhängande transportinfrastruktur i Greater Copenhagen och i övriga Europa hänger således på förmågan att planera nationsöverskridande. Det är en välfungerande transportinfrastruktur inom såväl som mellan stater och regioner som är framtiden.

Ansvarsfördelningen mellan stat och region samt hur denna påverkar samarbete och planering inom och mellan stater och regioner begränsas inte till enbart



transportinfrastrukturplaneringen. Den asymmetriska ansvarsfördelningen påverkar och kan påverka flera andra områden där statens och regionens intressen och ansvar kolliderar. Ett sådant skulle kunna vara sjukvården. Rollen och ansvaret i den geografiska, politiska och administrativa hierarkin begränsas inte heller till relationen mellan stat och region utan påverkar alla relationer mellan olika geografiska enheter vilket t.ex. även inbegriper kommunerna. På detta sätt kan denna undersökning bidra till en förståelse av de hierarkiska relationerna mellan geografiska enheter utifrån definitionen av de tre intresseområden som utarbetats i denna uppsats (se tabell 1).

Vidare undersökningar och forskning på området behövs för att över tid kunna se förändringar, både i de politiska besluten men också större globala och internationella trender som påverkar förhållandet mellan olika enheter i den geografiska skalan. Dessa förhållanden är inte statiska och påverkas av såväl inrikespolitiska beslut som av det politiska och ekonomiska världsläget. Således kommer troligen förhållandet mellan stat och region förbli intressant att studera, både inom transportinfrastrukturplaneringen som inom andra samarbetsområden.

# Referenser

- Agnew, J. 2009. Territory. I Gregory, D. et al. (red.). *Dictionary of Human Geography*. 5 uppl. Malden: Wiley-Blackwell
- Andersson, J. 2018. Regionala förhoppningar på dansk-svensk utredning om HH-förbindelse. *News Øresund*. 25 januari.  
<https://www.newsøresund.se/regionala-forhoppningar-pa-dansk-svensk-utredning-om-hh-forbindelse/> (Hämtad 2018-05-04)
- Agnew, J. 2003. *Geopolitics: Re-Visioning World Politics*. 2:a uppl. London: Routledge. E-bok
- Bafoil, F. & Lin, R. 2010. Re-examining the role of transport infrastructure in trade, regional growth and governance: comparing the Greater Mekong Subregion (GMS) and Central Eastern Europe (CEE). *Journal of Current Southeast Asian Affairs*. 29(2): 73–119
- Birk Olesen, Ole. 2017. *Undersøgelse af ny brugerbetalt tunnel mellem Helsingør og Helsingborg*. <https://www.trm.dk/da/nyheder/2017/undersogelse-af-ny-brugerbetalt-tunnel-mellem-helsingoer-og-helsingborg> (Hämtad 2018-04-23)
- Bjereld, U., Demker, M. & Hinnfors, J. 2009. *Varför vetenskap?* 3 uppl. Lund: Studentlitteratur
- Blom-Hansen, J. & Heeager, A. 2010. Denmark: Between Local Democracy and Implementing Agency of the Welfare State. I Hendriks, F., Lidström, A. & Loughlin, J. (red.). *The Oxford Handbook of Local and Regional Democracy in Europe*. E-bok
- Brenner, N. 1999. Beyond state-centrism? Space, territoriality, and geographical scale in globalization studies. *Theory and Society*. (28)1: 39–78
- Bucken-Knapp, G. 2002. Testing Our Borders: Questions of National and Regional Identity in the Øresund Region. *Journal of Baltic Studies*. 33(2): 199–219
- Coenen, L., Moodysson, J. & Asheim, BT. 2004. Nodes, Networks and Proximities: on the Knowledge Dynamics of the Medicon Valley Biotech Cluster. *European Planning Studies*. 12(7): 1003-1018
- Crowhurst, I. & Kennedy-Macfoy, M. 2013. Troubling gatekeepers: methodological considerations for social research. *International Journal of Social Research Methodology*. 16(6): 457–462
- Danske regioner. u.å. *Om de fem regioner*.  
<http://www.regioner.dk/services/om-de-fem-regioner> (Hämtad 2018-05-10)
- Dinc, M. 2015. *Introduction to Regional Economic Development – Major Theories and Basic Analytical Tools*. Cheltenham: Elgar. E-Bok
- Elden, S. 2010. Land, Terrain, Territory. *Progress in Human Geography*. 34(6): 799–817
- Engelstoft, S. & Larsen, H. 2013. *Territorium, stat og nation - aspekter af Europas politiske geografi*. Frederiksberg: Samfundslitteratur
- Falkheimer. 2004. *Att gestalta en region: källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*. Diss., Lunds universitet
- Femern A/S. u.å. *Facts on the Tunnel*.  
<https://femern.com/en/Tunnel/Facts-on-the-tunnel> (Hämtad 2018-05-23)

- Flyvbjerg, B. 2006. Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*. 12(2): 219-245
- Greater Copenhagen. u.å. (a) *Om Greater Copenhagen* (a). <http://www.greatercph.se/om> (Hämtad 2018-03-27)
- Greater Copenhagen. u.å. (b) *Organisering* <http://www.greatercph.se/komiteen/organisering> (Hämtad 2018-03-26)
- HH-gruppen. u.å. *En ny fast forbindelse over Øresund*. <https://hh-gruppen.org/> (Hämtad 2018-05-22)
- Hindmoor, A. Rational Choice. I Marsh, D. & Stoker, G (red.). *Theory and Methods in Political Science*. 3:e uppl. Basingstoke: Palgrave Macmillan
- Hirst, P. & Thompson, G. 1996. *Globalization in Question*. Cambridge: Polity Press
- Howarth, D. 2018. European Union. I Brown, G., McLean, I. & McMillan, A. (red.). *The Concise Oxford Dictionary of Politics and International Relations*. 4:e uppl. Oxford University Press
- Isacsson, G. & Hultkrantz, L. 2004. *Infrastruktur och tillväxt: en litteraturöversikt*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut. VTI notat 28–2004
- Johansson, J. 2013. Regionalpolitikens utveckling: Mellan politisk kamp och ekonomisk nytta. I Mitander, T., Säll, L. & Öjehag-Pettersson, A. (red.). *Det regionala samhällsbyggandets praktiker - tiden, makten, rummet*. Göteborg: Daidalos
- Keating, M. 1998. *The New Regionalism in Western Europe – Territorial Restructuring and Political Change*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Ltd.
- Komiteén for den Sjællandske Tværforbindelse. 2015. *Den Sjællandske Tværforbindelse - En vej til vækst på Sjælland*. Rapport: Grontmij
- Laine, J P. 2016. The Multiscalar Production of Borders. *Geopolitics*. 21(3): 465–482
- Larsson, H A. [u.å.]. Berlinmuren. *Nationalencyklopedin*. <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/berlinmuren> (Hämtad 2018-03-28)
- Lundquist, K-J. & Winther, L. 2006 The Interspace between Denmark and Sweden: The Industrial Dynamics of the Øresund Cross-Border Region. *Geografisk tidskrift – Danish Journal of Geography*. 106(1): 115-129
- Malmö stad. 2018. *Øresundsmetro – tunnelbana mellan Köpenhamn och Malmö*. <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Framtidens-kollektivtrafik/Oresundsmetro.html> (Hämtad 2018-05-22)
- May, T. 2011. *Samhällsvetenskaplig forskning*. 2 uppl. Studentlitteratur: Lund
- Nationalencyklopedin, Handelsembargo. <http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/handelsembargo> (Hämtad 2018-04-04)
- Nationalencyklopedin, Intresse. <https://www-ne-se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/1%C3%A5ng/intresse> (Hämtad 2018-04-27)
- Nester, W. 2010. *Globalization - A Short History of the Modern World*. New York: Palgrave MacMillan. E-Bok
- News Øresund. 2018. Utredning föreslår att danska regioner inte längre ska arbeta med tillväxtfrågor. *News Øresund*. 13 april. <https://www.newsøresund.se/utredning-foreslar-att-danska-regioner-inte-langre-ska-arbeta-med-tillvaxtfragor/> (Hämtad 2018-05-04)

- Olausson, P. 2013. Regionerna och historien: Institutionsbyggande och identitetsskapande. I Mitander, T., Säll, L. & Öjehag-Pettersson, A. (red.). *Det regionala samhällsbyggandets praktiker - tiden, makten, rummet*. Göteborg: Daidalos
- Perkmann, M. 2003. Cross-border Regions in Europe - Significance and Drivers of Regional Cross-border Co-Operation. *European Urban and Regional Studies* 10(2): 153–171
- Plangger, M. 2017. Exploring the Role of Territorial Actors in Cross-border Regions. *Territory, Politics, Governance*. Routledge
- Regeringen. 2015. *Regeringen beslutar att tillfälligt återinföra gränskontroll vid inre gräns*. <http://www.regeringen.se/artiklar/2015/11/regeringen-beslutar-att-tillfalligt-aterinforma-granskontroll-vid-inre-grans/> (Hämtad 2018-04-25)
- Region Hovedstaden. 2015. (a). *Copenhagen – hele Danmarks hovedstad. Regional vækst- og udviklingsstrategi*.
- Region Hovedstaden, 2015. (b). *Transport for Greater Copenhagen*. Rapport.
- Region Hovedstaden. u.å. (a). *Erhverv og vækst*.  
<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/erhverv/Sider/default.aspx>  
(Hämtad 2018-05-07)
- Region Hovedstaden. u.å.(b). *Om Transport for Greater Copenhagen*.  
<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/transport%20for%20greater%20copenhagen/Sider/om-transport-for-greater-copenhagen.aspx>  
(Hämtad 2018-05-04)
- Region Hovedstaden. u.å.(c). *Trafik*. <https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Sider/default.aspx> (Hämtad 2018-05-04)
- Region Sjælland. 2017. *Region Sjælland overtager formandspost i Greater Copenhagen*. Pressmeddelande. <http://www.regionsjaelland.dk/nyheder/pressemeddelelser/Sider/Region-Sjaelland-overtager-formandspost-i-Greater-Copenhagen.aspx> (Hämtad 2018-05-07)
- Region Sjælland. u.å. *Region Sjælland på forkant*. Regionrådets strategi 2018–2021
- Region Skåne. 2015. *Region Skåne och Sverigeförhandlingen*.  
[https://utveckling.skane.se/siteassets/samhallsplanering/dokument/sverigeforhandlingen/region\\_skane\\_nyttoanalyser.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/samhallsplanering/dokument/sverigeforhandlingen/region_skane_nyttoanalyser.pdf) (Hämtad 2018-04-20)
- Region Skåne. 2016. *Trafikcharter - Greater Copenhagen*.  
[https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/greater-copenhagen-trafikcharter.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/greater-copenhagen-trafikcharter.pdf)
- Region Skåne. 2018. *Skåneanalysen*. Rapport: enheten för samhällsanalys
- Region Skåne. u.å. *Utvecklingsområden*.  
<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/> (Hämtad 2018-03-23)
- Rönblom, M. 2013. Studier av makt och politik: Regionalt samhällsbyggande som empirisk utgångspunkt. I Mitander, T., Säll, L. & Öjehag-Pettersson, A. (red.). *Det regionala samhällsbyggandets praktiker - tiden, makten, rummet*. Göteborg: Daidalos
- SFS 1996:1414 Lag om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning
- SFS 2010:630. Lag om regionalt utvecklingsansvar i vissa län
- Skansjö, S. 1997. *Skånes historia*. Lund: Historiska Media
- SOU 2017:107. Slutrapport från Sverigeförhandlingen Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge
- Stanley, J. & Stanley, J. 2017. The Importance of Transport for Social Inclusion.

- Social Inclusion*. 5(4): 108–115
- Sverigeförhandlingen. u.å. *Om oss*. <http://sverigeforhandlingen.se/om-oss/> (Hämtad 2018-04-25)
- Sverigeförhandlingen, Trafikverket & Transport-, Byggnings- og Boligministeriet. 2017. *Rapport: RESANDE OCH TRANSPORTER ÖVER ÖRESUND - Sammanfattning och slutsatser från det bilaterala arbetet under hösten 2016 och vintern 2017*.
- Säll, L. & Öjehag-Pettersson, A. 2013. En neoregional regimpraktik. I Mitander, T., Säll, L. & Öjehag-Pettersson, A. (red.). *Det regionala samhällsbyggandets praktiker – tiden, makten, rummet*. Göteborg: Daidalos
- Trafikverket. 2017. *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 - Remissversion 2017-08-31*. Publikationsnummer 2018:058.
- Transport-, Byggnings- og Boligministeriet. 2017. *Luffartsstrategi for Danmark*.
- Transport-, Byggnings- og Boligministeriet. u.å. *Den faste forbindelse over Femern Bælt*. <https://www.trm.dk/da/temaer/femernbaeltforbindelsen/miljoeundersoegelser> (Hämtad 2018-04-23)
- Trippel, M. 2010. Developing Cross-Border Regional Innovation Systems: Key Factors and Challenges. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 110(2): 150-160
- Vejdirektoratet. 2018. Den grænseoverskridende trafik i Jyllandskorridoren Strategisk analyse. Rapport nr 587 - 2018
- Wahyuni, D. 2012. The Research Design Maze: Understanding Paradigms, Cases, Methods and Methodologies. *Journal of Applied Management Accounting Research*. 10(1): 69-80
- Wayman, FW. & Diehl, PF (red.). 1994. *Reconstructing Realpolitik*. University of Michigan: The University of Michigan Press
- Wenander, H. 2016. Rättsliga ramar för styrning av förvaltningen i Danmark och Sverige. *Nordisk administrativ tidskrift*. 93(1): 57–74
- Öresundsbron. u.å. *Öresundsbrons Historik*. <https://www.oresundsbron.com/sv/info/oresundsbrons-historik> (Hämtad 2018-05-16)
- Öresundsinstittet. 2015. *Fakta: Öresundskomiteen*. <http://www.oresundsinstittet.dk/fakta-oresundskomiteen/>
- Öresundskomiteen. 1999. *Mötesplats Öresund: regional identitet i Öresundsregionen: förutsättningar och erfarenheter*. Köpenhamn: Öresundskomiteens sekretariat

## Personlig kommunikation

- Enhetschef på Center for Regional Udveckling inom Region Hovedstaden. 2018. Skriftlig korrespondens via e-mail mellan 11 och 19 april
- Infrastrukturstrateg på Region Skåne. 2018. Intervju 11 april
- Utvecklingsstrateg, öresundsfrågor på Region Skåne. 2018. Intervju 5 april.
- Tågstrateg på Kollektivtrafikmyndigheten vid Region Skåne. 2018. Intervju 16 april.

## Figurer

Figur 1. Greater Copenhagen. u.å. *Politiskt toppmöte om Greater Copenhagen.*

<http://www.greatercph.se/komiteen/politisk-topmoede-2016>

(Hämtad 2018-05-17) Bearbetning av författaren.

Figur 2. Google Maps. 2018. Kartdata ©2018 GeoBasis-DE/BKG (©2009),

Google [https://www.google.se/maps/place/Sk%C3%A5ne+l%C3%A4n/@56.4377911,10.1175541,6z/data=!4m5!3m4!1s0x464d783fe43b503f:](https://www.google.se/maps/place/Sk%C3%A5ne+l%C3%A4n/@56.4377911,10.1175541,6z/data=!4m5!3m4!1s0x464d783fe43b503f:0xbd47a217e2b7f0e1!8m2!3d55.9902572!4d13.5957692)

[0xbd47a217e2b7f0e1!8m2!3d55.9902572!4d13.5957692](https://www.google.se/maps/place/Sk%C3%A5ne+l%C3%A4n/@56.4377911,10.1175541,6z/data=!4m5!3m4!1s0x464d783fe43b503f:0xbd47a217e2b7f0e1!8m2!3d55.9902572!4d13.5957692)

(Hämtad 2018-05-17)

Figur 3. Wikipedia. 2018. (a). *Region Hovedstaden.*

[https://da.wikipedia.org/wiki/Region\\_Hovedstaden](https://da.wikipedia.org/wiki/Region_Hovedstaden) (Hämtad 2018-05-17)

Figur 4. Wikipedia. 2018. (b). *Region Sjælland.*

[https://da.wikipedia.org/wiki/Region\\_Sj%C3%A6lland](https://da.wikipedia.org/wiki/Region_Sj%C3%A6lland) (Hämtad 2018-05-17)

# Bilaga A

## Intervjufrågor

### **Intervju med utvecklingsstrateg, Region Skåne**

- Berätta om ditt arbete inom region Skåne.
- Inom vilka områden arbetar regionerna tillsammans inom Greater Copenhagen?
- Exempel på konkreta projekt?
- Hur ser arbetet ut kring gemensamma infrastrukturprojekt mellan Sverige och Danmark (HH-förbindelse, Öresundsmetro)?
- Vilka ser du är de största svårigheterna med att planera och genomföra dessa projekt?
- Vilka är de främsta möjligheterna?
- Hur ser du på stora investeringar inom Greater Copenhagen? Samarbetet som är ett regionalt projekt behöver nationella (statliga) investeringar till exempelvis stora infrastrukturprojekt.
- Hur ser du på Greater Copenhagen-samarbetet i sin helhet? Styrkor? Svagheter?
- Vilka är de största utmaningarna för Greater Copenhagen-samarbetet i framtiden?

### **Intervju med infrastrukturstrateg, Region Skåne**

- Berätta om ditt arbete på Region Skåne
- Kan du berätta om de nationsgränsöverskridande infrastrukturprojekten HH-förbindelsen och Öresundsmetro?
- Vilka hinder ser du inför nämnda projekt?
- Hur ser du på de båda staternas (Sverige och Danmark) inställning till projekten?
- Vad är de främsta sakerna som måste lösas för att de här projekten ska realiseras.
- Hur arbetar man med finansieringslösningar av de här projekten? Kan du förklara lite kring statsstödsreglerna och hur de påverka planeringen?

- Hur ser du på projektet i ljuset av svenska och danska statliga intressen?
- Hur ser du på projekten utifrån andra regionala intressen inom Greater Copenhagen (Region Hovedstaden och Region Själland)?
- Hur ser du projekten i ljuset av andra stora projekt inom Greater Copenhagen-området (Fehmarn-Bält, motorvägsprojekt i Sverige och Danmark, Kattegatförbindelsen)?

### **Intervju med tågstrateg Skånetrafiken**

- Berätta lite om ditt arbete på Region Skåne
- Hur ser arbetet ut kring de gränsöverskridande infrastrukturprojekten (HH och Metro) ut?
- Du har arbetat på danska transportministeriet, hur är synen och arbetet med dessa projekt där?
- Vilka intressen har den danska staten när det kommer till trafikinfrastrukturprojekt?
- Specifika projekt?
- Hur ser relationen ut mellan danska staten och de två regionerna inom Greater Copenhagen kring trafikinfrastruktur?
- Vilka likheter och skillnader mellan Sverige och Danmark ser du i arbetet med trafikinfrastrukturprojekten inom Greater Copenhagen?
- Finns det några intressekonflikter i nämnda projekt? Vilka?
- Skillnader mellan dansk och svensk trafikinfrastruktur

### **Skriftlig intervju med enhetschef på center for regional udveckling inom Region Hovedstaden**

- Berätta vad du arbetar med på Region Hovedstaden?
- Hur ser samarbetet ut mellan Region Hovedstaden och den danska staten (regering och transportministeriet) i infrastrukturfrågor?
- Hur ser arbetet ut kring gemensamma trafikinfrastrukturprojekt mellan Sverige och Danmark exv. HH-förbindelse och Öresundsmetro?
- Vilka ser du är de största svårigheterna med att planera och genomföra dessa projekt? Vilka är de främsta möjligheterna?



- Vad skulle behöva förändras i samarbetet mellan Sverige och Danmark, när det gäller trafikinfrastrukturprojekten, för att de ska kunna genomföras?
- Hur anser du samarbetet fungerar mellan de tre regionerna inom Greater Copenhagen när det gäller trafikinfrastruktur?
- Hur ser du på Greater Copenhagen-samarbetet i sin helhet? Styrkor? Svagheter?
- Hur ser du på regionernas roll i Danmark idag och i framtiden?
- Vilka är de största utmaningarna för Greater Copenhagen-samarbetet i framtiden?

# Bilaga B

## Utdrag från intervjuerna

Utdragen hålls anonyma d.v.s. att vilken respondent som står för vilka intervjusvar inte anges. Anledningen är att respondenterna i några fall är ensamma på sin position och inte vill lämna citat som kan kopplas till dem direkt.

Intervjuerna är här uppdelade med nummer. Dessa anger inte i vilket ordning intervjuerna genomförts utan förekommer endast för att visa på att utdragen kommer från olika intervjuer och respondenter.

Färgkodning av respektive aktör. Aktörens färg anger att dennes intressen eller annat som rör planeringen av transportinfrastruktur tas upp i denna del av intervjun.

Region Skåne

Region Hovedstaden

Region Själland

Sverige

Danmark

Rekommenderad litteratur

Intervju 1.

- Eh, och det är lite samma på tågsidan. Där är det flaskhalsarna på respektive sida, Hyllie och så vidare på den svenska citytunneln och på den danska sidan är det Kastrup, Örestad och så infarten till Köpenhamns huvudbangård så där är lite fler flaskhalsar så det är de som begränsar liksom möjligheten att köra mer tågtrafik på förbindelserna. Så man kan säga att på båda de mötena som var ganska så här, eh, ja men visst, vi, från dansk sidan, man välkomnar liksom att göra analyser, eh, utredningar och så vidare men inget konkret liksom att det finns något starkt önskemål om att bygga fler förbindelser

- Mh, nä och om jag förstått dig rätt så handlar det lite om, eh, samma anledningar som det är på svensk sida, att man på något sätt planerar lite, ehh, reaktionärt så att säga, där det finns kapacitetsbrister?
- Eh, ja det kan man väl säga...
- Alltså i första hand...
- Ja i första hand och det är väl klart att det finns en naturlig koppling till det där att infrastruktur, ny infrastruktur, är ju väldigt dyr liksom. Det slukar rätt mycket av budgeten om man ska bygga helt nytt så på något sätt så har ju även den danska modellen rätt mycket likheter med Trafikverkets fyrstegsprincip och så vidare liksom att man först optimerar och så vidare innan man bygger en helt ny infrastruktur så det finns en logik där också i det då, eh, och det är klart att den används ju här också för detta. Sedan är det lite grann så också att det inte finns något politiskt så där som, på dansk sida, som är stor anhängare av en HH-förbindelse. Det är inget politiskt parti som driver den frågan, det gör man inte. För det kan annars påverka rätt så mycket i Danmark i och med att man har ministerstyre då
- Ja
- Så blir det ganska stor skillnad på den offentliga förvaltningens förutsättningar
- Just det, eh, och vad skulle du säga om du får liksom personligen reflektera över det, varför det inte är en politisk fråga i Danmark?
- Ja men det är en förlorarfråga så det är klart att det inte är någon som tar en förlorarfråga för att, och det finns ju en jätteviktig förklaring till det och det är ju att, eh, mellan ja norra Köpenhamn och upp till Helsingör så ligger ju, eh, ja villapriserna där är ju inte direkt billiga utan man kallar ju det där för whiskey-bältet då i Danmark och det finns ju en anledning till det. Det är rika, inflytelserika personer i samhället som bor längs den här järnvägen

## Intervju 2.

- Ytterligare ett raster är ju de här politiska ordförandeskapen. När Henrik Fritzon var ordförande förra året eh, så jobbade vi väldigt mycket med att komma närmare en realisering av en HH-förbindelse och det lyckades vi verkligen med också. Han hade också mycket fokus på gränshinder... ordföranden har sina bebisar kan man säga
- Ja men precis
- Och det här är ju då region Själlands prioriteringar
- Just det och där ser jag överst Fehmarn-Bält
- Och det är, eh, hittills och eh jag tycker eh ordförande Heino Knudsen säger det på ett väldigt bra sätt: det är inte så att man ställer olika förbindelser mot varandra och vi kommer ju fortfarande, naturligtvis att jobba för en HH-förbindelse och det gör hela Greater Copenhagen också. Men Heino vill på något sätt också belysa Fehmarn-Bält som ytterligare en länk i den trans-europeiska korridoren eh för dem är Fehmarn-Bält extremt viktigt
- Mh
- Medan HH-förbindelsen, eh, vad ska man säga, är ju lite mer perifer. Har lite mindre nytta för just Själland även om den har nytta för hela metropolen så. Och det tycker vi är jättebra, vi är väldigt pro-Fehmarn-Bält, som du vet, och jobbar aktivt inom andra samarbeten för Fehmarn-Bält i det vi kallar för STRING-samarbetet som är ett samarbete med Hamburg och Schleswig-Holstein och så vidare.
- Mh
- Mh. Så de, Själland fokuserar ju på det som är viktigt för att utveckla deras region. För oss var det ju viktigt, det är många som pendlar vi måste lösa gränshinder, HH-förbindelsen är ju här liksom. För dem är det besöksnäring, det är det de lever på i deras del av metropolen och för dem är digitalisering oerhört viktigt. Eh de är ju inte alltid den mest attraktiva arbetsmarknadsplatsen, det är mycket mindre kommuner, landsbygd och så men därför satsar de

hårt på digitalisering för då kan man ändå bo där och jobba där med digitala tjänster.

- Lite som kommunerna på Österlen
- Absolut, så det är inget konstigt alls.

### Intervju 3.

- Mh, ja, ehh, om vi fortsätter uppehålla oss vid HH-förbindelsen och öresundsmetron så... vad ser du just nu som största hindren för att de projekten ska fortskrida och realiseras
- Det skulle jag nog säga är, eh, eh, det nationella intresset
- Mh
- För någonstans så är det ju så att nationerna måste ställa sig bakom
- Mh
- Samtidigt så kan man se att under Sverigeförhandlingen så har ju det gått i en mycket positiv riktning, eh, framför allt när det gäller HH-förbindelsen
- Mh
- För efter att Sverigeförhandlingen gjort den här första utredningen om nya öresundsförbindelser, tittade de både på metro, HH och Landskrona så har man då valt att gå vidare med att utreda en HH-förbindelse och där har man ett treårigt projekt där den svenska och danska staten tillsammans utreder en framtida HH-förbindelse. Och det är ett JÄTTE stort steg framåt.
- Just det
- Skulle jag vilja säga. Det är så långt som man kunde komma i Sverigeförhandlingen om man tänker på liksom planeringstider att infrastruktur tar. Ehh, där finns ju, där pågår en utredning och där finns ett intresse, eh, och sen får man väl se hur politiken ser ut om tre år när den utredningen är klar och vad som händer då, eh, men någonstans så är det ju så att staterna måste ju vara intresserade av att det här blir av
- Mh

- Och hittills har det väl varit mer kommunerna och regionerna som har arbetat intensivt för detta men HH-förbindelsen är nu utpekad som brist i den nationella planen i Trafikverkets förslag
- Mh
- Nu får vi se hur det ser ut när vi får den nationella planen om några veckor. Sen vad gäller metro så är, att det någonstans är, så, så har trafikverket någon gång uttalat sig om att det är mer en mellankommunal angelägenhet
- Just det
- Mellan Malmö och Köpenhamn för den är mer, liksom, mellan två städer så, den behöver inte vi bry oss om. Samtidigt så går den ju över internationellt vatten och någonstans så måste det ju ett nationellt beslut till för att en sån... för även vad gäller metro så behövs det ett statligt, liksom, intresse för att den ska bli av
- Mh, ja du säger att det krävs nationella beslut för att de ska bli av ju...
- Ja
- Ehh, men sen så, det är ju den ena sidan och sen så den andra sidan är ju finansiering
- Ja
- Ja, eh
- De hänger ju ihop
- Ja det hänger ju tätt ihop, absolut men det är ju liksom två delar i samma... hur ser man på finansieringslösningar av säg HH-förbindelsen?
- Ja. I HH-förbindelsen har man ju tagit fram tre förslag till, eh, finansieringslösningar, det finns en rapport på HH-gruppens hemsida som är den senaste som man har tagit fram där det är ganska väl beskrivet. Dels så är det en av förslagen enligt Stora Bälts-modellen som man har finansierat den, den liknar Öresundsförbindelsen...
- Brukarfinansierad?
- Brukarfinansierad och med statlig garanti för lån och så, så bolag som bygger det hela. Sen är där en ren OPS-modell

- Mh
- Och sen så är där en ren privat, liksom
- Mh
- Så, eh, och i det statliga projektet ska man då också göra en studie av finansieringen alltså det ska ingå i den här treåriga utredningen.  
Sen nu så är där ju många som driver på lite kopplat till, eh, att Öresundsbron är återbetalad 2032 plus att man redan i år faktiskt börjar betala ut vinst till ägarna, eh, och där, den, den frågan försökte vi ta upp med Sverigeförhandlingen men Sverigeförhandlingen sa att den inte låg på deras bord utan vi var tvungna att prata med näringsdepartementet men där är ju en del politikerna som uttalar sig i den frågan och där man då ser att detta borde gå till Skåne och där vi säger att detta borde gå till nya Öresundsförbindelser så att man då använder vinsterna från bron till att bygga de nya öresundsförbindelserna.