SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2135

av Magnus Haara (C)

Skåne som en del av Europas nästa storregion

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till en långsiktig svensk-dansk strategi för att utveckla Öresundsregionen till en fullt integrerad nordeuropeisk storregion, med särskild hänsyn till de möjligheter och utmaningar som Fehmarn Bält-förbindelsen medför, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige har länge betraktat Skåne som landets sydligaste utpost. Det är ett synsätt som möjligen kan försvaras om man betraktar Sverige från ett kontor i Stockholm. Sett från Helsingborg, Malmö eller Köpenhamn framträder en annan bild. Skåne ligger inte i utkanten av Sverige, utan mitt i en av norra Europas mest dynamiska regioner och vid porten till den europeiska kontinenten.

Under de senaste decennierna har Öresundsbron och ett växande samarbete mellan svenska och danska kommuner, regioner, företag och lärosäten lagt grunden för en alltmer sammanhängande arbetsmarknads- och tillväxtregion. Genom Greater Copenhagen finns redan ett organiserat samarbete som omfattar omkring 4,5 miljoner invånare i södra Sverige och östra Danmark.

Men potentialen är betydligt större än vad som hittills har förverkligats. Medan näringslivet och invånarna i allt högre grad betraktar Öresundsregionen som en gemensam marknad, fortsätter de båda ländernas regelverk, myndigheter och infrastruktursystem att utgå från att nationsgränsen utgör en naturlig skiljelinje för människors vardag.

Det är en ordning som riskerar att bli alltmer otidsenlig.

Fehmarn Bält förändrar norra Europas geografi

Den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält mellan Danmark och Tyskland kommer att i grunden förändra förutsättningarna för transporter, handel och ekonomiskt samarbete i norra Europa. Förbindelsen kommer att föra Hamburg, Köpenhamn och Skåne närmare varandra och skapa nya möjligheter för såväl näringsliv som turism, arbetsmarknad och forskning.

Projektet har visserligen drabbats av förseningar. Men den geografiska förändringen är inte beroende av ett visst invigningsdatum. När förbindelsen väl står färdig kommer förutsättningarna för regionens utveckling att vara väsentligt annorlunda än i dag.

Det är dock inte självklart att Skåne kommer att bli en av de stora vinnarna.

För Danmark innebär Fehmarn Bält en möjlighet att stärka förbindelserna söderut, mot Hamburg och det kontinentala Europa. Om Sverige inte förmår utveckla infrastrukturen och undanröja gränshindren norr om Öresund riskerar Danmark att i allt högre grad orientera sitt ekonomiska samarbete söderut snarare än österut.

Det vore en olycklig utveckling för Skåne och Sverige. Köpenhamn kan mycket väl komma att utvecklas till ett ännu viktigare centrum i norra Europa, men det är inte givet att Skåne automatiskt får del av den utvecklingen. Ekonomisk integration uppstår inte enbart genom geografisk närhet. Den kräver också politiska beslut.

Sverige bör därför ha en tydlig ambition att hela Öresundsregionen ska utvecklas tillsammans med Hamburg och norra Tyskland, snarare än att den svenska delen reduceras till en återvändsgränd norr om Köpenhamn.

Järnvägen får inte bli den nya gränskontrollen

En förutsättning för detta är att den svenska transportinfrastrukturen håller jämna steg med utvecklingen.

Järnvägssystemet i Skåne präglas redan i dag av kapacitetsproblem och störningskänslighet. Södra stambanan, Västkustbanan och förbindelserna över Öresund har avgörande betydelse för såväl nationella som internationella transporter. När Fehmarn Bält-förbindelsen tas i drift kommer trycket på dessa förbindelser att öka ytterligare.

Det är svårt att föreställa sig något mer förargligt än att Danmark och Tyskland investerar i en av Europas mest betydelsefulla nya transportförbindelser, bara för att resenärerna därefter ska fastna i det svenska järnvägssystemet.

Det är naturligtvis möjligt att betrakta detta som ett sätt att ge internationella besökare en längre och mer ingående upplevelse av det skånska landskapet. Det är emellertid knappast en konkurrenskraftig transportstrategi.

Sverige behöver därför ett samlat grepp om järnvägskapaciteten i Skåne och över Öresund. Det gäller inte enbart förbindelserna mot Malmö och Köpenhamn utan också Västkustbanan genom Helsingborg och vidare norrut. En framtida fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör måste ingå i den långsiktiga planeringen, tillsammans med andra kapacitetshöjande åtgärder.

Planeringen bör utgå från Öresundsregionens funktion som en gemensam europeisk transportnod, inte från två separata nationella transportsystem som råkar mötas vid en gräns.

En storregion är mer än tåg och broar

En verkligt integrerad storregion kan emellertid inte byggas enbart med betong, räls och tunnlar. Den måste också fungera för människor.

Det bör vara naturligt att kunna bo i Helsingborg och arbeta i Helsingör, att flytta från Köpenhamn till Landskrona, att rekrytera personal på båda sidor av sundet eller att driva ett företag med verksamhet i såväl Sverige som Danmark.

I praktiken möter människor som försöker leva och arbeta över gränsen fortfarande hinder som inte skulle existera inom ett och samma land. Skillnader i beskattning, socialförsäkringar, pensionsvillkor, folkbokföring och myndigheternas administrativa rutiner kan göra gränsöverskridande arbete och bosättning onödigt komplicerat.

Det har gjorts framsteg, bland annat genom det nya Öresundsavtalet om beskattning. Men arbetet är långt ifrån avslutat.

Här finns anledning till självkritik på båda sidor av sundet. Svenska regler kan försvåra integrationen, men Danmark har också regelverk och administrativa ordningar som skapar problem för personer som vill bo i ett land och arbeta i det andra. Inte minst behöver frågor om beskattning, distansarbete och bosättning hanteras gemensamt.

Den som flyttar över Öresund borde inte behöva uppleva det som att vederbörande försöker emigrera till en annan världsdel.

Regeringen bör därför tillsammans med den danska regeringen intensifiera arbetet med att undanröja återstående gränshinder. Ambitionen bör vara att människor och företag så långt möjligt ska kunna agera på en gemensam arbets- och bostadsmarknad, utan att behöva anlita särskilda experter för att reda ut vilka regler som gäller.

En gemensam bostadsmarknad, besöksnäring och näringslivsregion

Den framtida storregionen behöver också ses som en sammanhängande ekonomisk och social helhet.

På bostadsmarknaden innebär integrationen att möjligheterna att bosätta sig på den ena sidan av sundet och arbeta på den andra blir en faktor i såväl regional planering som bostadsförsörjning. Det kan avlasta delar av regionen med högt bostadstryck och samtidigt skapa nya utvecklingsmöjligheter i kommuner med goda kommunikationer. Det kräver emellertid att de praktiska och ekonomiska förutsättningarna för gränsöverskridande bosättning fungerar.

För näringslivet innebär storregionen tillgång till en större arbetsmarknad, fler kunder, bredare kompetens och bättre internationella förbindelser. Helsingborgs hamn, regionens logistikföretag, tillverkningsindustri, forskningsmiljöer och tjänsteföretag skulle kunna få en starkare ställning i en sammanhängande ekonomisk region som sträcker sig från södra Sverige genom Danmark till norra Tyskland.

Också turismen har betydande möjligheter. För internationella besökare är gränsen mellan Skåne och Själland sällan särskilt intressant. Helsingborg, Helsingör, Ven, Kullahalvön, Köpenhamn och andra delar av regionen kan tillsammans erbjuda ett betydligt bredare besöksmål än vad varje kommun eller landsdel kan göra var för sig. Med bättre förbindelser mot Hamburg öppnas dessutom nya möjligheter att locka besökare från den europeiska kontinenten.

En gemensam strategi bör därför inte begränsas till infrastrukturinvesteringar. Den bör också omfatta förutsättningarna för en integrerad arbets- och bostadsmarknad, gemensam näringslivsutveckling, besöksnäring, utbildning och forskning.

Det betyder inte att regeringarna ska ta över uppgifter som bättre sköts av kommuner, regioner och företag. Däremot har staterna ett ansvar för att undanröja de hinder som deras egna regelverk och nationella planeringssystem skapar.

Helsingborg som porten till den nya storregionen

För Helsingborg och nordvästra Skåne är denna utveckling av särskild betydelse.

Helsingborg och Helsingör har sedan lång tid tillbaka nära förbindelser. Avståndet mellan städerna är kort, men gränsen mellan länderna kan fortfarande vara påtaglig för den som vill arbeta, bosätta sig eller bedriva verksamhet på båda sidor.

Samtidigt har Helsingborg en strategisk position vid mötet mellan Västkustbanan, E4, E6, hamnen och förbindelserna över Öresund. Staden kan därmed få en viktig funktion i en framtida sammanhängande storregion som omfattar såväl Skåne och Själland som norra Tyskland.

Det förutsätter emellertid att de nationella infrastrukturbesluten fattas utifrån denna potential. Helsingborg bör inte enbart betraktas som en stad i utkanten av det svenska järnvägsnätet, utan som en del av en europeisk transport- och tillväxtkorridor.

Det är inte säkert att denna insikt har nått alla delar av den svenska centralförvaltningen. På en karta med Stockholm i mitten ser Helsingborg ut att ligga långt bort. På en karta över norra Europa ligger staden däremot mitt i händelsernas centrum. Kanske bör Trafikverket och Regeringskansliet överväga att införskaffa även den senare karttypen.

Sverige måste välja att vara med

Utvecklingen mot större och mer integrerade europeiska regioner kommer inte att avstanna i väntan på svenska beslut. Fehmarn Bält kommer att skapa nya förbindelser och ekonomiska möjligheter oavsett hur Sverige agerar.

Frågan är om Sverige väljer att fullt ut vara en del av denna utveckling.

Det finns redan ett omfattande regionalt samarbete genom Greater Copenhagen och andra organisationer. Men de regionala aktörerna kan inte på egen handlösa frågor om

nationell infrastruktur, beskattning, socialförsäkringar och andra rättsliga gränshinder. Där krävs ett tydligare engagemang från regeringarna.

Sverige bör därför ta initiativ till en gemensam svensk-dansk strategi för utvecklingen av Öresundsregionen som en integrerad nordeuropeisk storregion, med sikte på de förändringar som Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att medföra.

Strategin bör utarbetas tillsammans med berörda regioner och kommuner och behandla både de investeringar och de regeländringar som krävs för att människor, företag och besökare ska kunna dra full nytta av regionens möjligheter. Samarbetet bör också beakta utvecklingen i norra Tyskland och möjligheterna att knyta samman Öresundsregionen med Hamburg.

Det handlar ytterst om att Sverige ska se Skåne som en strategisk tillgång i den europeiska integrationen, inte som den sista anhalten före utlandet.

Skåne har under århundraden fungerat som en förbindelselänk mellan Sverige och kontinenten. Det vore olyckligt om denna roll gick förlorad därför att Stockholm inte riktigt hunnit upptäcka att Europa börjar redan på andra sidan Öresund.

Magnus Haara (C)