

Transportbarriärer i Öresundsregionen



STMØ

- en sammanfattning
STMØ - rapport 1

Transportbarriärer i Öresundsregionen

- en sammanfattning

STMØ fas1

Transportbarriärer i Öresundsregionen

- en sammanfattning

STMØ –rapport 1

**Interreg IIIA-projektet
Strategic Transport Management
i Öresundsregionen**

**Carl-Magnus Carlsson
Rolf Åberg
Sara Lise Jeppesen**

Transportbarriärer i Öresundsregionen – en sammanfattning

Strategic Transport Management
i Öresundsregionen

Malmö högskola

Omslag och layout: Rolf Åberg

ISSN 1653-8390

ISBN 91-976407-0-0

Samtliga rapporter finns på: <http://www.stmo.info>

Utgivare: Malmö högskola

Printed in Sweden
Prinfo
Team Offset & Media
Malmoe

© Copyright STMØ & Författarna 2006

Redaktörer som sammanställt denna sammanfattningsrapport:

Carl-Magnus Carlsson

Rolf Åberg

Sara Lise Jeppesen

Indhold

FÖRORD	9
1 INLEDNING	11
1.1 BAGGRUND	12
1.2 OVERSIGT.....	16
1.3 DELRAPPORTERNAS INNEHÅLL.....	21
2 STRATEGIC TRANSPORT MANAGEMENT OG BARRIERER.....	25
2.1 STRATEGIC TRANSPORT MANAGEMENT.....	25
2.2 BÆREDYGTIGHED.....	26
2.3 HELHEDSORIENTERET PLANLÆGNING	28
2.4 INTEGRATION	28
2.5 BARRIERER.....	31
2.6 INTEGRATIONS- OG BARRIEREPARADOKS	35
3 RESULTATER AF FASE 1 ARBEJDET	37
DELSTUDIE 1:1 TRANSPORTLOGISTIK, TEKNOLOGI OCH NÄRINGS-LIV	37
DELSTUDIE 1:2 TRANSPORTRET OG ERHVERV.....	38
DELSTUDIE 1:3 TRANSPORTSTRUKTUR OCH EKONOMI.....	40
DELSTUDIE 1:4 TRANSPORTNET, PLANLÆGNING, MILJØ OG TRAFIKSIKKERHED	44
4 SAMMENFATNING AF OVERORDNEDE RESULTATER.....	51
5 PERSPEKTIVER FOR ØRESUNDS-UDVIKLINGEN	53
6 SLUTORD	65

Redaktörer för Transportbarrierer i Øresundsregionen

Carl-Magnus Carlsson

Rolf Åberg

Sara Lise Jeppesen

Medverkande i de fyra delrapporterna:

Rapport 1:1, Transportlogistik, teknologi och näringsliv <i>Everth Larsson</i> <i>Göran Olandersson</i>	Rapport 1:2, Transportret og erhverv <i>Lise Skovby</i>
Rapport 1:3, Transportstruktur och ekonomi <i>Carl-Magnus Carlsson, red</i> <i>Nicklas Abrahamsson</i> <i>Lennart Andersson</i> <i>Klas Cederin</i> <i>Anders Karlsson</i> <i>Svante Lingärde</i> <i>Bengt Nordlind</i> <i>Ingela Schånberg</i> <i>Michael Serk</i> <i>Lars V Pedersen</i> <i>Johan Wideberg</i>	Rapport 1:4, Transportnet, Planlægning, Miljø og Trafiksikkerhed <i>Sara Lise Jeppesen</i> <i>Steen Leleur</i> <i>Anders Vestergaard Jensen</i> <i>András Várhelyi</i> <i>Jens Rørbech</i> <i>Oli B.G. Madsen</i> <i>Otto Anker Nielsen</i>



**Projektet medfinansieras av EU,
Europeiska Regionala Utvecklingsfonden**

Projektansvarig

Kerstin Gamelius, Malmö högskola

Projektledare

Rolf Åberg, Malmö högskola

Barriärledare:

Transportlogistik teknologi och näringsliv

Docent Everth Larsson, Lunds Tekniska Högskola

Transportret og erhverv

Lektor Lise Skovby, Copenhagen Business School

Transportstruktur och ekonomi

Fil. Mag. Carl-Magnus Carlsson, Malmö högskola

Transportnet, planlægning, miljø og trafiksikkerhed

Professor Steen Leleur, Danmarks Tekniske Universitet

STMØ är ett samarbete mellan:

Copenhagen Business School

Danmarks Tekniske Universitet

Helsingborgs stad

Københavns kommune

Landskrona kommun

Malmö högskola

Malmö stad

Sjöfartsverket

Øresundsuniversitetet

© Copyright STMØ & Författarna 2006

Förord

Øresundsregionen har en stor potential på många områden, kanske den största i hela Europa. Men det räcker inte med att bara konstatera detta. Potentialen måste vårdas och utvecklas, kvarvarande barriärer för fortsatt utveckling övervinnas och nya konkurrensmöjligheter tas tillvara. I detta sammanhang är det nödvändigt att söka främja den Øresundsinterna integrationen av arbets-, varu-, tjänste- och kapitalmarknaderna, för att ytterligare stärka regionens konkurrenskraft i det globala perspektivet. Effektiva transportsystem och infrastrukturen i regionen är *en* viktig faktor i denna process, utbildningssamarbete och kompetenshöjning en annan.

Interreg IIIA-projektet Strategic Transport Management i Øresundsregionen (STMØ) syftar till att sammanlänka dessa faktorer för att skapa ett nytt kunskapsområde som kan utgöra ett viktigt led i integrationen mellan den danska och svenska sidan i Øresundsregionen och att därmed stärka dess sociala utveckling, tillväxt och internationella konkurrenskraft. Genom att inrätta gemensamma master/candidatutbildningar i Strategic Transport Management med Øresundsintegrerande perspektiv i samarbete med Øresundsuniversitetet tas därmed ett första steg.

I projektets inledande fas har transportbarriärer som kan påverka utvecklingen i regionen analyserats från olika synvinklar. I denna sammanfattningsrapport får vi ta del av de fyra barriär-analysgruppernas slutsatser. Resultaten i de ingående delstudierna, ligger till grund för projektets fortsatta arbete med att vidarutveckla strategiska Øresundsgemensamma transportutbildningar, och detta utgör ett viktigt bidrag till den fortsatta integrationsprocessen. Faktum är att STMØ genom sina medfinansiärer och utredare från både näringsliv och myndigheter samt utbildnings- och forskarvärlden i sig självt utgör ett led i denna integration. Dessutom är detta projekt i linje med EU-kommissionens nyligen publicerade dokument *Keep Europe moving – Sustainable mobility for our continent* (COM 2006:314 final, 22.06.2006).

På hela STMØ-projektets vägnar vill jag tacka alla som bidragit i detta arbete, projektets alla medfinansiärer samt Interreg IIIA Øresundsregionen och Europeiska Unionens Regionala Utvecklingsfond för att ha möjliggjort detta första steg mot framtidens hållbara och strategiska transporter i Øresundsregionen!

Malmö och København i juni 2006

Kerstin Gamelius
Projektansvarig

1 Indledning

STMØ, *Strategic Transport Management i Øresundsregionen*, er et projekt, der skal være med til at klarlægge Øresundsregionens transportkompetencer med henblik på at opnå øget bevidsthed om, hvordan disse kan forbedres og videreudvikles. Øresundsregionen skal på sigt kunne opnå den gunstigst mulige position i konkurrencen med andre regioner/metropoler. Denne position skal blandt andet opnås via nedbrydelse af transportbarrierer og øget integration.

Projektet udføres som et samarbejde mellem Malmö Högskola (MAH), Copenhagen Business School (CBS), Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Københavns Kommune, Malmö Stad, Helsingborgs Stad, Landskrona kommun, Øresundsuniversitetet og Sjöfartsverket. STMØ projektet er et projekt under EU's INTERREG IIIA ordning¹, der har som målsætning at sikre samarbejde mellem regioner på tværs af grænser. Det søges via INTERREG IIIA at fremme samarbejde inden for:

”udvikling af by-, land- og kystområder, infrastruktur, iværksætterkultur, turisme, uddannelse, integration på arbejdsmarkedet, sundhedsvæsen, miljøbeskyttelse samt juridisk og administrativt samarbejde”²

STMØ-projektets bidrag till integrationsprocessen i Öresundsregionen är att söka identifiera och analysera sådana transportbarriärer, som i ett längre perspektiv skulle kunna riskera att hämma regionens utvecklingspotential, och vidare att under projektets gång initiera Öresund-sövergripande utbildningar på avancerad nivå som kan göra framtidens aktörer på transportmarknaderna i båda länderna uppmärksamma på hindren – men också deras lösning. I denna första rapportserie presenteras projektets analys av transportbarriärer i Öresundsregionen, och delar av detta material kommer också att användas i de planerade utbildningarna.

Projektet forløber over tre faser. Som resultat af fase 1 foreligger fem rapporter. En sammenfatningsrapport samt fire uddybende rapporter. Disse fem rapporter skal tilsammen skabe overblik over, hvilke mulige barrierer, der findes inden for de definerede transportområder. Disse områder spænder over forskellige aspekter inden for transport mht. planlægning, miljø, erhvervsliv, økonomi, logistik, teknik og jura etc.³ Den samlede kortlægning af de eksisterende barrierer skal danne grundlag for det videre arbejde med at udbedre disse samt med at udvikle metoder og procedurer, der sikrer, at nye barrierer ikke opstår i takt med, at de gamle forsvinder. Dette søges i STMØ projektets 2. og 3. fase gjort ved at etablere løsningskataloger. Dette skal i projektets sidste del munde ud i nyt undervisningsmateriale og undervisning, der vedrører Strategic Transport Management (STM), som vil blive

¹ Samarbejde på tværs af grænser og regioner støttes af EU, der søger at styrke en balanceret udvikling inden for EU. Til gennemførelse af dette anvendes INTERREG - programmet, der består af tre dele:

- INTERREG A omfatter samarbejde mellem grænseregioner
- INTERREG B omfatter transnationalt samarbejde
- INTERREG C omfatter interregionalt samarbejde

Det overordnede mål for INTERREG IIIA Öresundsregionen er, at regionen skal blive en af EU's mest integrerede og funktionelle grænseregioner, Øresundskomiteen, (2005)

² Europa-Kommissionen, (2005)

³ De fire uddybende rapporter der følger efter sammenfatningsrapporten vil omhandle følgende områder: Rapport 1.1 Transportlogistik, teknologi og næringsliv, Rapport 1:2 *Transportret og erhverv*, Rapport 1:3 *Transportstruktur och ekonomi*, Rapport 1: 4 *Transportnet, planlægning, miljø og trafikikkerhed*

udbudt i samarbejde med Øresundsuniversitetet. Materialet skal være med til at sikre at planlæggere og transportprofessionelle i Øresundsregionen har en bredt funderet viden om betydningen og forekomsten af trafikrelaterede barrierer samt om, hvorledes disse kan minimeres eller elimineres.

En af de måske vigtigste forudsætningerne for en virkelig Øresundsintegration er en fælles arbejdsmarked mellem Skåne og Sjælland. Dette indebærer samtidigt en vel integreret varu-, tjenste- og kapitalmarked. Hittills, og mange indsatser til trods – ikke mindst den faste Øresundsforbindelsen, har integrationsmålet så defineret, langt ifra opnået. Orsakerne til dette, de barrierer som hindrer en smidig integration, er mange, men flere af dem står at finde i transportstrukturen på ømse sider af sundet. Vel fungerende og holdbare transport- og logistiksystem samt informationsfløden er nødvendige forudsætninger for en integration af arbejds-, varu-, tjenste- og kapitalmarkederne, og dermed for at en almindelig Øresundsintegration til gavn for socialt, økonomisk, og miljømæssigt holdbar udvikling, skal kunne blive virkelighed. Målet for STMØ er i fase 1 *ikke* at være udtømmende i sin kartlægning og analyse af specifikke transportbarrierer og foreslå konkrete tiltaksplaner. Dette har gjort i flertallet tidligere studier. Hvad STMØ derimod søger, er at synliggøre forskellige aspekter af transportrelaterede barrierer i et helhedsperspektiv, som også skal kunne udgøre en del af det kommende uddannelsesudbud af avancerede Øresundsomfattende og –integrerende studier i et barriereløsende helhedsperspektiv. Grundtanken i dette resonansområde er at integration og transporteffektivitet ikke skabes isoleret, gennem at man løser op eller undgår visse specifikke hindringer og barrierer, uden snarere gennem en proces hvor beslutningstagerne og aktører forstår hinanden, dels problemets indre kerne og tværvetenskaplige løsninger. Om man har en fælles syn på situationen i stort og målene, er det betydeligt enklere at derefter undgå enkelte barrierer. Dette samarbejde kan opnåes bl.a. gennem fælles uddannelse af vigtige aktører på den svenske og danske transportmarkedet. Først når vi på ømse sider af sundet er enige om hvilke de transportrelaterede hindringer er, kan vi begynde diskutere deres praktiske løsninger – men for dette kræves en fælles referensramme; Strategic Transport Management.

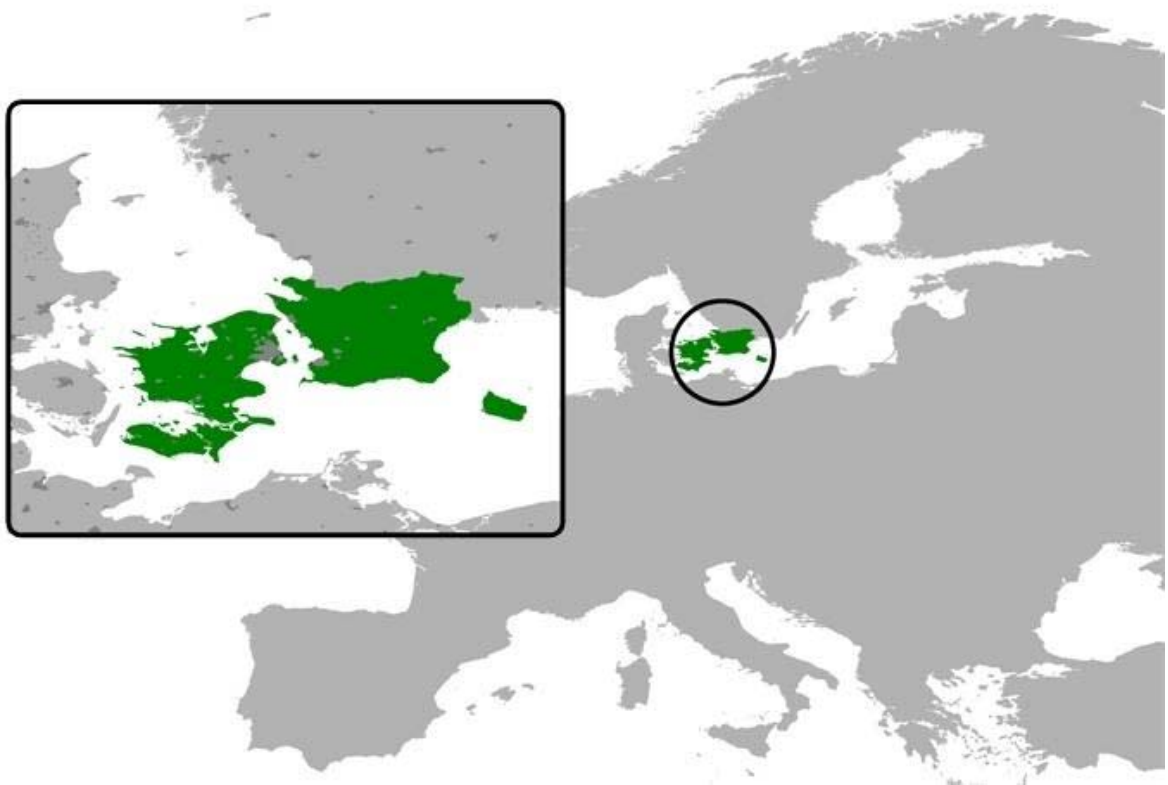
1.1 Baggrund

I STMØ projektet er det Øresundsregionen, som er kernen. Øresundsregionen er fællesbetegnelsen for følgende områder: Sjælland, Lolland-Falster, Møn og Bornholm på den danske side og Skåne på den svenske side af Øresund, jf. Figur 1.⁴

Af Figur 1 ses det, at Øresundsregionen er centralt placeret i Østersøområdet, hvorfor den tjener som bindeled mellem Norden og det øvrige Europa. Trafikken over Sundet er stigende og det samme gælder trængselsproblemerne. Det er derfor nødvendigt, at regionen i højere grad begynder at oprette planfællesskaber internt i regionen. Der vil med den fortsatte udvikling og konsolidering af Øresundsregionen opstå et øget behov for fælles byudviklings- og trafikplaner således, at regionen kan udvikles som et hele og til gavn for befolkning og erhverv under hensyntagen til både natur og miljø.⁵

⁴ Øresundsregionen, (2005)

⁵ Jeppesen og Pedersen, (2005)



Figur 1 Øresundsregionens fysiske udstrækning i hhv. et europæisk og et Dansk-svensk perspektiv

En gemensam historia

Historiskt har de danska och svenska monarkierna i det närmaste konstant varit i luven på varandra. Från att ha varit en nationell dansk region fram till mitten av 1600-talet, blev den skånska sidan 1658 definitivt en svensk gränsregion. Den tidigare danska befolkningen utsattes för en brutal försvenskning, där varje koppling till det tidigare fäderneslandet förbjöds. Vad mycket av stridigheterna mellan Danmark och Sverige hela tiden handlade om, var just det som skulle kunna kallas transport- och logistikherraväldet. Detta manifesterades framförallt i rätten att utkräva Öresundstull, en stadig och säker inkomstkälla från hela Östersjöns transithandel. Tullen hade funnits sedan 1400-talet och togs ut vid fartygspassage vid Helsingör. Först var tullen baserad på skeppens dräktighet, men redan på 1500-talet baserades den på lastens varuvärde: Ju fler och högvärdigare varor, desto högre inkomster för danske kungen. Flera bilaterala tullättnadsavtal tecknades, och lika ofta bröts de. Under t ex det nordiska sjuårskriget mellan Sverige och Danmark spärrades hela sundet av för genomfart av förnödenheter till Sverige av danskarna år 1566. Övriga länder i regionen var därför tämligen nöjda med att Öresund under andra hälften av 1600-talet kom att bli en gräns mellan två länder eftersom inget av dem då hade fullständigt monopol på tullarna, och självt helt kunde styra genomfarten. Att delar av sundet kom att bli internationellt vatten, gynnade naturligtvis östersjöhandeln och dåtidens Öresundsregion i allmänhet, och stormakterna (Holland, England, Frankrike, Ryssland) hade allt som oftast sina fingrar med i kampen om tullen, även om den i princip hela tiden tillföll Danmark. Ju större handeln blev desto mer komplicerad blev tullhanteringen, men det var först under den stora liberaliseringsvågen från mitten av 1800-talet och efter påtryckningar från USA, som tullen helt avskaffades 1857, dock först efter att Danmark förhandlat sig till en rejäl ersättning av länderna med intressen i sjöfarten genom sundet. Kri-

gen har vi lyckligtvis lämnat bakom oss, men alltjämt är Öresund en central länk – eller flaskhals om man så vill – i hela det globala handelssystemet, och fortfarande är intresset för utvecklingen i regionen, inte minst på grund av handels globalisering, spritt långt utanför de Östersjönära staterna. De historiska stridigheterna inom Öresundsregionen, om vem som skulle dra fördelar av förbipasserande och angörande fartyg kan nog sägas vara definitivt avslutade, eller åtminstone lagda på is, i och med byggandet av Öresundsbron och med bildandet av det gemensamma hamnbolaget mellan Malmö och Köpenhamns hamnar; Copenhagen Malmö Port. Istället verkar den striden nu stå mellan olika regioner och länder (t ex ”Logistikmetropole Hamburg”) som aspirerar på att bli transport- och logistikhubbar eller gateways för hela eller delar av Europa. Så, ironiskt nog, är frågan om norra Europas transport- och logistikherravälde, och den tillväxt och välfärd detta medför, fortfarande minst lika aktuell som den var 1658!

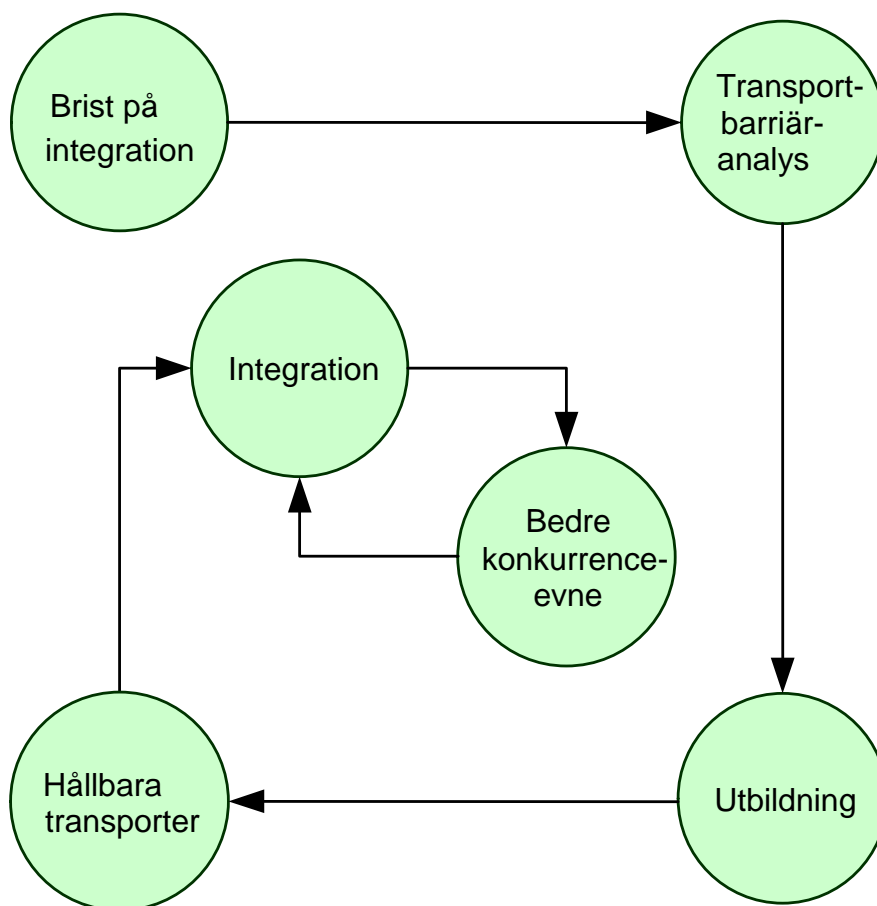
Vad åren lidit, har skåningarna blivit alltmera svenska; kulturellt, mentalitetsmässigt och socialt, medan själlänningarna varit danskar hela tiden, samtidigt som umgängesformerna mellan länder och folk under seklerna normaliserats, handeln stadigt ökat och samarbetet över gränsen stärkts. När så, knappt 350 år efter den definitiva separationen av Skåne från Danmark, de båda länderna på ömse sidor om Öresund återförenats av en fast förbindelse, om än med olika huvudstäder, men med det gemensamt att båda är medlemmar i den Europeiska Unionen, förväntas återintegrationen av Skåne och Själland i den transnationella Öresundsregionen ske tämligen omedelbart och smärtfritt. Sådant måste emellertid få ta sin tid, och det som hållits isär i flera hundra år finner inte tillbaka på några få år. Samtidigt har de olika regionhalvorna utvecklats åt olika håll, kulturellt, språkligt, ekonomiskt, industriellt, handelsmässigt o s v under århundradenas lopp. Integrationsfrågan i Öresundsregionen måste ses mot denna bakgrund för att bli greppbar när vi talar om skillnader och likheter mellan länderna; och om hinder och barriärer. Under rådande historiska förutsättningar kanske vi t o m skall vara imponerade av den integrationsgrad som hittills uppnåtts – och dagens situation i regionen innebär en unik kombination av möjligheter för en naturlig integration! Förutom Europeiska Unionens arbete och utvecklingen av informations- och kommunikationsteknologin, inte minst internet, har globaliserings-, outsourcings- och regionaliseringstrenderna på bara de allra senaste tiotals åren skapat helt nya förutsättningar för ett utsuddande av de nationella skillnaderna. Centrala i detta sammanhang är de infrastrukturella förutsättningarna och tillgängligheten.

På världsekonomiskt plan kommer specialiseringsvinster och skalfördelar sänka kostnaderna och öka utbudet av varor och tjänster genom ökad handel. Detta innebär emellertid inte med automatik att *alla* länder eller regioner får det bättre. Om en region inte förmår att rätt analysera den nya utvecklingen, kan man lätt riskera att bli omkörd. Öresundsregionen, både den svenska och den danska sidan, har dessutom inte alltför avlägsna, och dyrköpta, erfarenheter av att vara i kris – och hur detta kan påverkas om man satsar rätt, men också förvärra problemen om man satsar fel. Det bästa för Öresundsregionen är istället att söka läsa av utvecklingen, successivt anpassa sig och skapa sådana kompetenser och handlingsplaner att man på sikt kan utnyttja situationen till regionens fördel. Där är integrationen mellan det danska och det svenska i Öresundsregionen av yttersta vikt – och där kan också skillnader och barriärer vändas till en fördel och styrka! Speciellt viktigt blir denna senare strategi när det gäller infrastrukturinvesteringar och -underhåll, transport- och trafikplanering och insatser för att förbättra logistikflöden i Öresundsregionen i relation till globaliseringens effekter och integrationsmöjligheter, då globaliseringen sätter allt större press på infrastrukturens kapacitet, miljön, människors fria rörlighet och hälsa o s v. Detta gör att ett samlat grepp om globaliseringens effekter, som innefattar alla de inbyggda motsättningarna i transportutvecklingen, måste tas: Ökad handel som kräver fler transporter kan bidra till att öka regionens konkurrens- och attraktionskraft och därmed tillväxt, samtidigt som emellertid trängsel, olyckor, stress och miljöbelastning ökar, och samtidigt som kunderna kräver allt snabbare transporter av hög kvalitet

till allt lägre priser. Att få denna ekvation att gå ihop, dessutom i ett Öresundsperspektiv, där positiva och negativa effekter av globaliseringen inte nödvändigtvis tar ut varandra, kräver insatser från flera kunskapsfält. Då kan vi också lättare hantera globaliseringens effekter; och det bästa sättet att göra detta är att försöka utnyttja de styrkor som den samlade Öresundsregionen har; inte att kämpa på var sin sida sundet!

Efter at broen over Øresund er blevet etableret, er der skabt god mulighed for udviklingen af en Øresundsregion, som vil være resultatet af en tættere sammenknytning af hhv. København og Malmø, Hovedstadsområdet og Skåne, Danmark og Sverige. Denne nye mulighed har ledt til ændringer i rejse-, bolig- og arbejdsmønstre, som alle er tæt knyttede til niveauet af Øresundsintegrationen. Dette niveau har således stor indflydelse på transportrelaterede spørgsmål, erhverv, planlægning og miljø, samt for, hvordan disse elementer kan forvaltes og for hvilket videre samspil, der kan opnås. Der har både før og efter Øresundsbroens etablering været foretaget flere undersøgelser og beskrivelser af hvilken udvikling, der kunne forventes, hvilke barrierer, der kunne opstå, hvilke prognoser der er og ikke er blevet opfyldt samt om, hvilken indsats, der har været gjort på begge sider af Sundet. Disse undersøgelser og beskrivelser har været udformet både på baggrund af tekniske data og modelberegninger samt på baggrund af forskellige antagelser og meninger. Der findes derfor mange beskrivelser af Øresundsintegrationens omfang, muligheder og barrierer.

Med udgangspunkt i dessa tidigare undersökningar, kommer STMØ-projektet därför att arbeta efter följande övergripande och kumulativa modell (se fig 2): En förbättrad konkurrenskraft för ökad social och hållbar ekonomisk välfärd i Öresundsregionen står inför ett uppenbart hinder, som i stor utsträckning manifesterar sig i bristande integration. Flera av orsakerna till denna bristande integration kan sökas i transportrelaterade barriärer. Om dessa kan synliggöras och en gemensam värdegrund för deras övervinnande kan skapas på ömse sidor Sundet genom att framtidens aktörer inom transportsystemen kan gå högre utbildningar som bygger på samma kunskapskärna för att skapa hållbara transportlösningar i regionen, kan också integrationen öka. Detta medför en stärkt konkurrenskraft, som i sin tur ökar integrationen - och därmed konkurrenskraften - ytterligare.

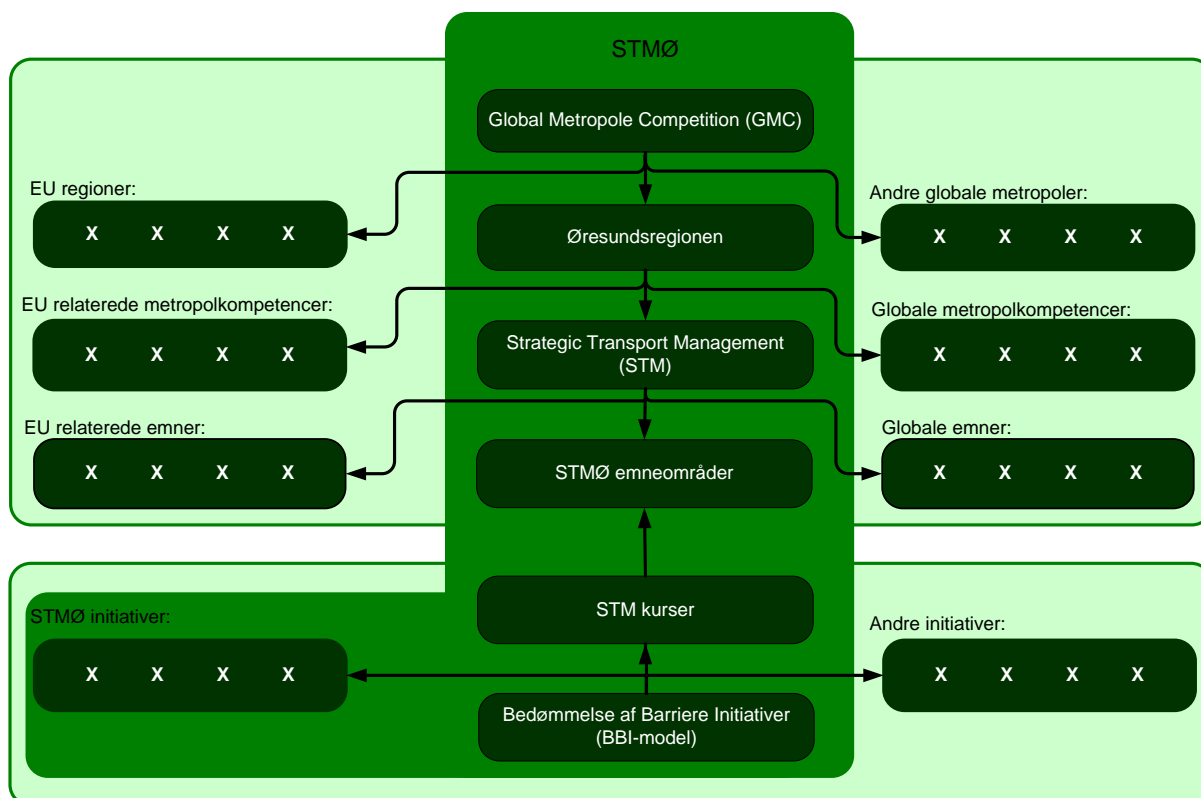


Figur 2 STMØ projektets positive spiral

1.2 Oversigt

For at skabe overblik over STMØ projektets indhold samt dets placering i forhold til den globale udvikling af metropoler/regioner, er der med Figur 3 givet en projektmæssig oversigt over sammenhænge. Af denne figur ses det, hvilke elementer projektet indeholder, hvorledes de er integreret samt i hvilke retninger, der strømmes information, jf. pilene.

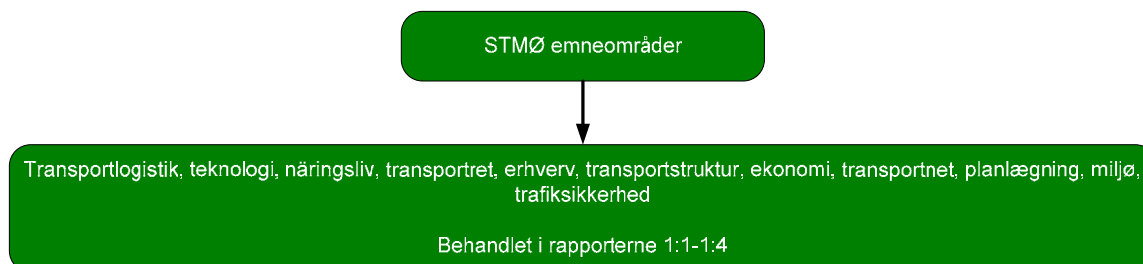
I Figur 3 er STMØ projektets indhold angivet med mørkegrønt. Udenom er der i de lysegrønne felter angivet de elementer, som STMØ projektet i større eller mindre omfang har interaktion med. STMØ aktiviteter forløber således hovedsageligt vertikalt, hvorimod der på det horisontale niveau vil forekomme forskellige niveauer af interaktion mellem samhörende elementer. Inden for STMØ projektets rammer vil det primært være elementerne i den mørkegrønne kasse, der bliver behandlet.



Figur 3 *Oversigt over STMØ projektet*

Betragtes den mørke grønne kasse i Figur 3, og dermed STMØ projektet, ses det, at denne tager udgangspunkt i den stadigt stigende konkurrence, som finder sted mellem metropoler og regioner i en stadig mere globaliseret og integreret verden. Denne er benævnt "Global Metropole Competition", GMC, og vurderes at være af stadig stigende betydning for den enkelte metropols fremtidige udvikling. Metropol-kompetencer generelt er vigtige både for metropolen, der besidder dem, og for regionen, hvor metropolen befinder sig. Strategisk Transport Management, STM, ses som en blandt flere metropol kompetencer samtidig med, at STM danner rammen for STMØ projektet, der netop omhandler STM i Øresundsregionen samt, hvorledes en stærk kompetence inden for dette område kan udvikles. For at kunne udvikle STM er det nødvendigt at kortlægge de områder, der har indflydelse på STM.

I STMØ projektet vil der blive fokuseret på i alt ti forskellige emner, hvoraf et enkelt, erhverv, vil blive betraget fra flere forskellige vinkler. Disse emneområder er i den rækkefølge de behandles i rapport 1:1-1:4 skitseret på Figur 4 og Figur 7, hvor erhverv dog kun er nævnt en gang. Det er disse emner, der har indflydelse på STM arbejdet og dermed STM kompetencen i STMØ projektet.



Figur 4 *Specifikke emner som findes under STMØ projektets barriereidentifikation*

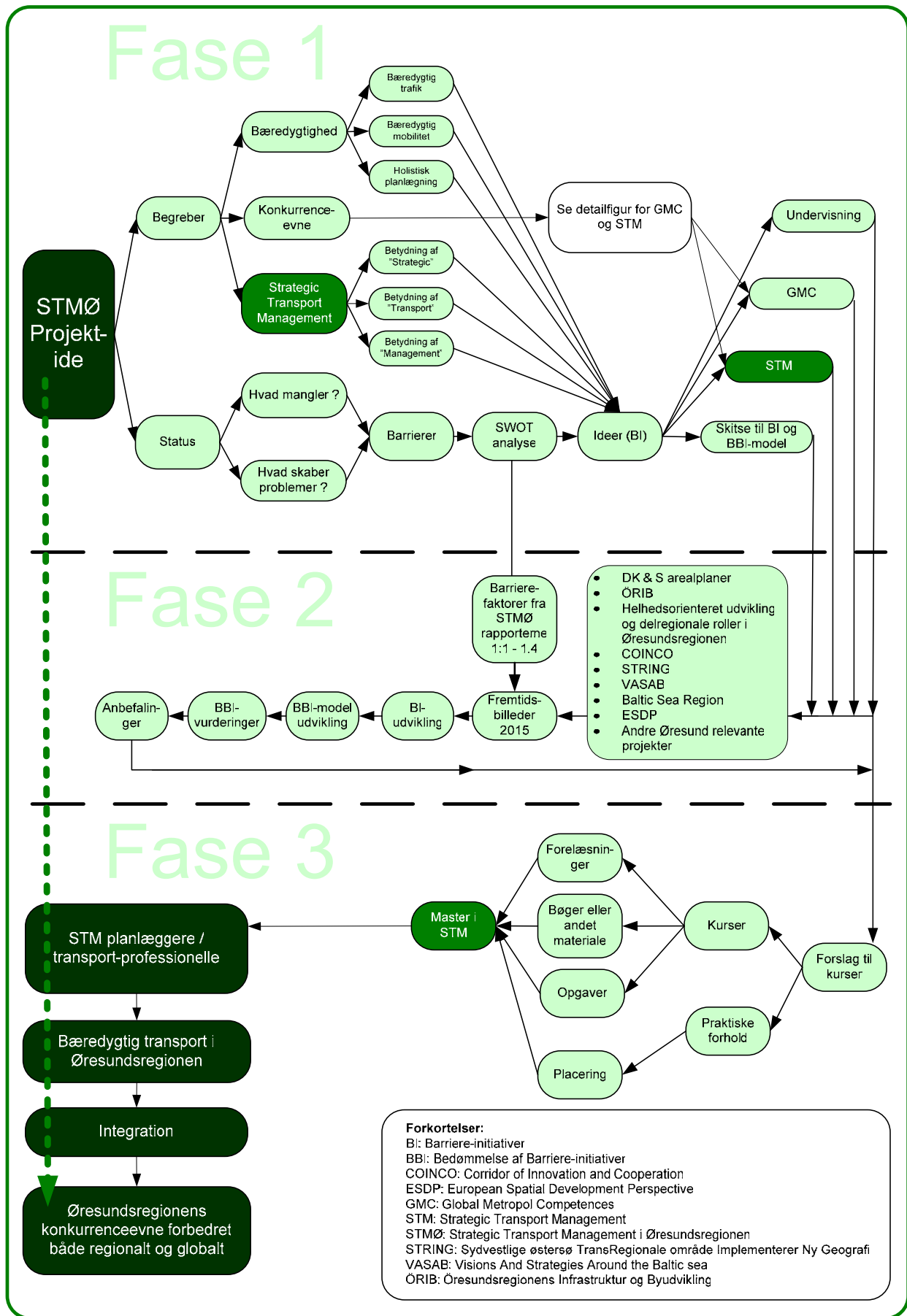
På baggrund af den barrierekortlægning, som har fundet sted i forbindelse med gennemførelsen af fase 1, er der indkredset en række initiativer, som skal fremme barriere-nedbrydelse og udvikling af STM i Øresundsregionen. Som et initiativ kan nævnes udviklingen af kurser på master/candidatniveau inden for emnet STM. Kurserne skal f. eks. baseres på resultater af andre initiativer, som skabes inden for STMØ.

Rundt om STMØ projektets mørkegrønne felt i figur 3 er der i de lysegrønne felter, angivet hvorledes omgivelserne har interaktion med projektet. Dette omhandler de regioner, som Øresundsregionen konkurrerer med, både inden for EU og i resten af verden. STM er, som beskrevet, en af flere metropol-kompetencer, som der konkurreres på, men der er andre kompetencer, der har betydning for, hvor attraktiv en metropol er. Disse behandles mere perifert. Dertil kommer andre emner, og på baggrund af disse, andre initiativer, som det kan være interessant at undersøge i forbindelse med udviklingen af metropoler og regioner. Disse behandles mere perifert, idet der sættes fokus på STM i Øresundsregionen.

STMØ projektet udføres over 3 faser, hvor hver enkelt fase beskriver et led i processen frem mod etablering af STMØ projektets mål og resultater, der foreløbigt kan beskrives ved:

- Uddannelse i STM udbudt i samarbejde med Øresundsuniversitetet
- Bæredygtig transport i Øresundsregionen
- Øresundsregionens konkurrenceevne forbedret både regionalt og globalt

For at bevæge sig fra STMØ projektets ide, der er beskrevet ved projektetoversigten i Figur 3 og frem til det ønskede resultat, vil det være nødvendigt at gennemløbe en "tre faset" proces, der er gengivet ved diagrammet i Figur 5. Af dette diagram ses de aktiviteter, der er forbundet med bevægelsen fra STMØ projektets ide til dets resultater.



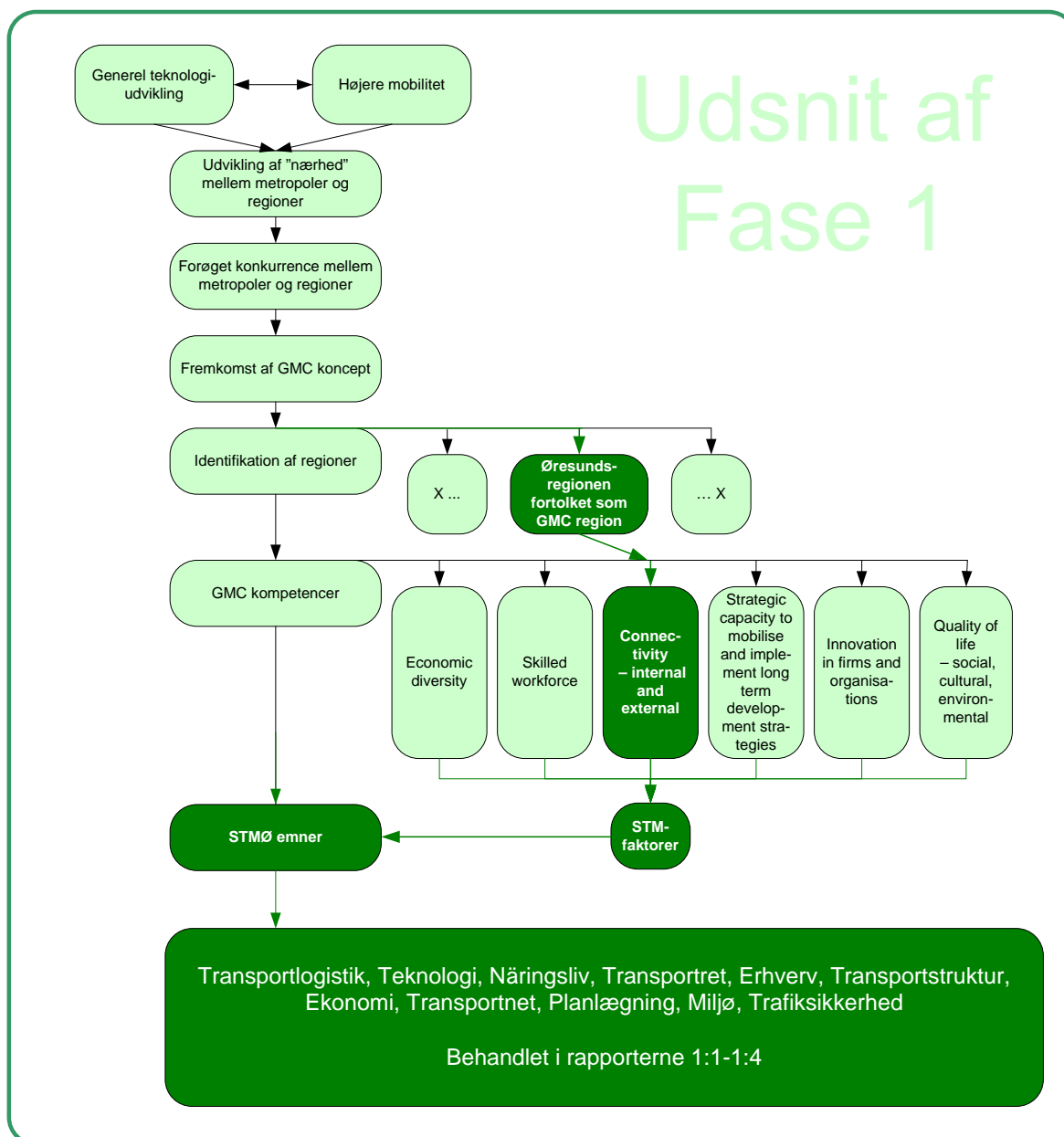
Figur 5 STMØ aktiviteter fordelt på tre faser

Diagrammet i Figur 5 viser, at der i fase 1 er arbejdet med at definere begreber samt med at udforme en status over forholdene inden for hver af STMØ emnerne, der er vist i Figur 4. Dette arbejde munder ud i et antal begreber og retningslinjer, der kan bruges ved både barriereidentifikation og ved udarbejdelsen af bl.a. SWOT analyser, der beskriver de respektive STMØ områder. På denne baggrund er det muligt at udvikle initiativer til barrierebekæmpelse og til udvikling af Øresundsområdet. Som del af arbejdet er formuleret begreberne STM og GMC. Desuden indgår som emner udvikling af undervisning og en model til evaluering af de opstillede initiativer. Indholdet af fase 1 uddybes og motiveres efterfølgende ved anvendelse og beskrivelse af Figur 6. Uddybes processen af fase 1, kan denne ses som bestående af input, proces og output. Input vil bestå af teori omhandlende STM, GMC og STMØ emnerne mv. Procesdelen består i kortlægning af status for STMØ emnerne og på baggrund af dette at identificere barrierer samt f. eks. udforme SWOT analyser. Outputet vil på denne baggrund være ideer, der kan udformes som barriere-initiativer og modellen til bedømmelse af barriere-initiativer.

I STMØ projektets fase 2 vil der blive arbejdet med udviklingen af ideer, der er baseret på fase 1 arbejdet samt fase 2 udviklingen af disse. Dette vil sammen med produktion af fremtidsbilleder og strategier for regionens udvikling kunne bidrage til udviklingen af barriere-initiativer og BBI-modellen til vurdering af disse. Dette vil munde ud i en række anbefalinger vedrørende barriere-initiativerne og en eventuel implementering af disse.

På baggrund af fase 1 og 2 udformes der i fase 3 af STMØ projektet forslag til kurser, der skal udbydes i samarbejde med Øresundsuniversitetet. Kurserne skal tilsammen forme en master/candidatuddannelse i STM. Denne uddannelse vil være med til at forbedre fundamentet for både transport/STM planlæggere og transportprofessionelle. Disse faglige tiltag antages at have indflydelse på de ønskede resultater af STMØ projektet, som tidligere er beskrevet.

I fase 1 arbejdes der med begreberne STM og GMC som belyst i Figur 6. De mørkegrønne kasser beskriver de niveauer, der har særlig betydning i forhold til STMØ projektets indhold, og ved at følge disse er det muligt at se projektføreløbet. De lysegrønne kasser danner relationer til omverdenen og fungerer dermed som reference til den overordnede beskrivelse af STMØ projektet, som er vist i Figur 3. Figur 6 beskriver fundamentet for udviklingen af STM og GMC som bundet til den generelle teknologiudvikling og den øgede mobilitet. Samspillet mellem teknologi og mobilitet betyder en ændring i rejsemønstre i og med at aktionsradius inden for en given tidsramme bliver større, når rejsehastigheden øges. At opfattelsen af hvad der er nært og fjernt ændres betyder, at det bliver muligt at nå markeder, der tidligere var for fjernt beliggende. Konkurrence mellem regioner og metropoler bliver derved forstærket, i og med at der er flere konkurrerende enheder. På denne baggrund fremkommer begrebet Global Metropole Competition (GMC). For at kunne navigere i den øgede konkurrence er det nødvendigt at identificere de metropoler og regioner, der er i konkurrence med hinanden. Øresundsregionen er en del af både den europæiske og globale konkurrence og vil i STMØ regi blive fortolket som GMC region.



Figur 6 Belysning af GMC og STM

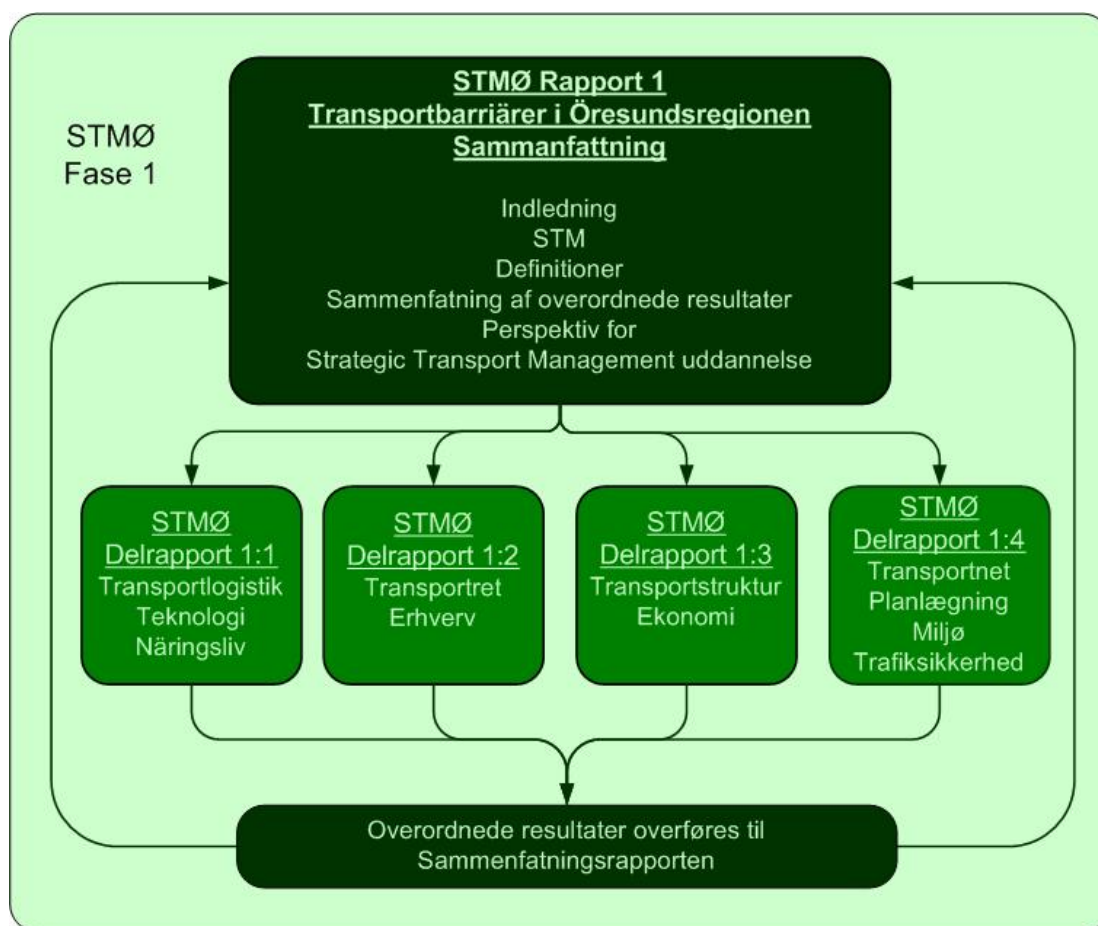
Metropoler og regioner kan differentiere og fremhæve sig via en kombination af forskellige kompetencer. I det engelske arbejde med Core Cities af Parkinson et al. (2004) er der bestemt seks generiske faktorer, som har indflydelse på en region eller bys succes og konkurrenceevne. Disse faktorer er angivet på figuren, og som indikeret med den mørkegrønne farve er det området "connectivity – internal and external", der er relevant for STMØ projektet. Dette område dækker over de beskrevne STM faktorer, der er beskrevet ved de i Figur 4 definerede STMØ emner.

1.3 Delrapporternes indhold

Sammenfatningsrapporten samler op på resultaterne af STMØ projektets første fase, som hovedsageligt omhandler barriere-identifikation inden for de givne transportområder. Denne fase 1 rapport sigter derfor mod at skabe overblik over de definitioner, der er anvendt, og det

arbejde, der er udført, samtidigt med, at den kortfattet vil formidle de vigtigste resultater af arbejdet med barriere-identifikationen.

I *Transportbarrierer i Øresundsregionen en sammenfatning* vil STMØ projektet blive præsenteret, ligesom væsentlige definitioner for fase 1 arbejdet vil blive klarlagt. Dette gælder begreber som Strategic Transport Management (STM), bæredygtighed, integration og barriere. Der vil i rapporten ligeledes forefindes en sammenfatning af de overordnede resultater og konklusioner fra rapporterne 1:1–1:4. Uddybende materiale for sammenfatningen i rapport 1 vil derfor kunne findes i nedenstående rapporter, jf. Figur 7.



Figur 7 Oversigt over STMØ projektets fase 1 – sammenfatningsrapport

Denne struktur betyder, at de fem rapporter kan læses uafhængigt af hinanden, alt efter hvad læserens interesser og behov måtte være.

Rapport 1:1 *Transportlogistik, teknologi och näringsliv*

I studien har 10 intervjuer gennemført med udgangspunkt i tre nivåer: strategisk, taktisk och operativ. Intervjuerna sammanfattas till ett antal barriärer inom de olika nivåerna i ett logistiksystem. Särskilt diskuteras broavgift, olika teknikersystem samt, globala nätverk och helhetslösningar inom logistikkedjan. Vidare lyfts resursutnyttjande, utbyggnad av infrastruktur, inlandsterminaler (Dry Ports) och transitkorridorer samt kombiterminaler i regionen fram. Studien finner att det föreligger tydliga barriärer mellan de tre nivåerna inom respektive land och

att störst möjlighet för integration mellan Danmark och Sverige i Öresundsregionen föreligger på den taktiska nivån.

Rapport 1:2 *Transportret og erhverv*

Lovgivningen og den retlige regulering i øvrigt på området tager ikke højde for den kompleksitet og den udvikling, som er sket og stadigvæk vil ske i fremtiden med hensyn til logistik og transport af gods. Således er væsentlige dele af den retlige regulering baseret på regler, som er tilbageværet fra 1890'erne til 1930'erne. Endvidere indebærer udviklingen en række problemer i relation til de kontrakter, som virksomhederne inden for produktion, handel, logistik og transport indgår, herunder de mange standardbestemmelser og almindelige betingelser, som er udarbejdet af virksomheder og brancheorganisationer, og som er udarbejdet på baggrund af de mere traditionelle produktions-, handels- og transportfunktioner (i bred forstand). Derved kan hverken parterne i produktion, handel, logistik og transport af gods, herunder parterne i en transportrelateret virksomhed eller den øvrige transportforskning, få overblik over de risici, som indgåelsen af de pågældende aftaler indebærer. Rapporten undersøger de retlige forskelle i nordiske, navnlig dansk, henholdsvis svensk ret, som gælder for henholdsvis aftaleret, særligt vedtagelse af standardvilkår, for køberet, for logistikret, for transportret (i snæver forstand), for transportformidlingsret, for terminalret, og for ejendomsret i tilknytning hertil med henblik på at undersøge og behandle de retlige barrierer, som disse regelsæt indebærer for optimal bæredygtig Transport Management. Den retlige regulering behandler alene køb af varer, transport af gods, henholdsvis opbevaring af gods, ligesom den retlige regulering behandler køb og transport ud fra nogle traditionelle retlige synsvinkler, der ikke svarer til de behov og krav, som virksomhederne inden for produktion, handel, logistik og transport har. Forandringer i logistik- og transporterhvervets funktion i retning af at deltage i og varetage effektive sammenhængende produktions-, handels- og transportsystemer stiller således helt nye krav til den retlige regulering. Selv om de transportretlige spørgsmål om transportørens sikkerhedsrettigheder i et vist omfang er reguleret i visse internationale konventioner, og selv om disse konventioner i det væsentligste er den regulering, som den danske og svenske regulering heraf er baseret på, vil dette ejendomsretlige spørgsmål for en samlet integration for produktion, handel, logistik og transport af gods i samt til og fra Øresundsregionen og for placering af "hubs" i Øresundsregionen, på grund af de øvrige forskelle i dansk og svensk ejendomsretlige regulering være af væsentlig betydning. Endelig stiller udviklingen omkring sikring af gods, herunder farligt gods, ikke mindst sikring i et terrormæssigt perspektiv, helt nye krav til den retlige udvikling, således at der ikke derved skabes handelshindringer og dermed konkurrenceforvridning mellem transportformerne og mellem landene i Øresundsregionen.

Rapport 1:3 *Transportstruktur och ekonomi*

Transportstruktur och ekonomi sätter in transportintegrationen i Öresundsregionen i ett större perspektiv, där Öresundsbarriärerna diskuteras i relation till globaliseringsstrycket, handel, lokalisering, infrastrukturförsörjning och konkurrenskraft. I delrapportens första sju kapitel ges en övergripande bild av transportstrukturerna i Öresundsregionen. Där beskrivs regionens befolknings-, Orts- och kommunikationsstruktur i relation till transportbehoven med utgångspunkt i rumsliga barriärer. Därefter tecknas bakgrunden till den strukturella utvecklingen inom åkeri- och godstransportnäringen i Öresundsregionen och den starka kopplingen mellan den allmänna utvecklingen mot allt större globala koncerner i olika industrisektorer och transportbranschen. Arbetsmarknaden inom transportsektorn kartläggs också med speciell hänsyn

till jämställdhetsperspektivet och optimering av ekonomiska och personella resurser. Tillväxtutvecklingen inom transportsektorn tillsammans med olika demografisk utveckling i Danmark och Sverige kan utgöra ett unikt tillfälle för en sådan optimering. Transporternas roll som förmedlande länk mellan ekonomisk tillväxt, innovationer och regional konkurrenskraft diskuteras också. Tillväxt hänger samman med innovationer och innovationer bygger på lärande. Lärande i sin tur bygger på möten. Med utgångspunkt i skendogent lärande, via transporter av varor, tjänster och arbetskraft på tvärs av Sundet, påvisas att effektiviteten i persontransporterna, i hög grad bestämmer Öresundsregionens innovations- och därmed tillväxtpotential. I de följande fem kapitlen snävas fokus in mot några mer specifika områden på både mikro- och makronivå, som alla har det gemensamt att de handlar om olika former av planering och management. Skilda verktyg för trafikflödesplanering och intelligenta transportsystem som kan undanröja risker, olyckor, trängsel och andra negativa externa transporteffekter diskuteras, men, visar det sig, det är inte helt självklart att ny teknik kan utnyttjas fullt ut. Värnandet om den personliga integriteten och skillnader i detta avseende mellan Danmark och Sverige skulle kunna hindra ett sådant system från att implementeras i Öresundsregionen, vilket alltså skulle motverka ett bättre utnyttjande av de infrastrukturella resurserna. Momsredovisningssystem och skatter beslutas av de nationella regeringarna, men är olikheter i moms-systemen en barriär, eller kan de rent av uppfattas som grund för nyetablering? I Nederländerna har man ett moms-system som lockar stora utomeuropeiska direktinvesteringar. Kanske skulle Sverige och Danmark kunna enas om ett sådant system i Öresundsregionen? En förutsättning vore en gemensam syn på regionen som en tillväxtmotor för *båda* länderna! Därefter analyseras förutsättningar för en gemensam planeringsfunktion för Öresundsregionen under trycket från globaliseringen, något som skulle kräva att motsättningen mellan nationernas och regionens bästa suddas ut. Planering av infrastruktur skulle kunna vara ett första steg för sådan samsyn och en ny planeringsansats som är anpassad efter regionens olika planeringstraditioner och efter de nya krav som globaliseringen ställer presenteras; *reproaktiv planering*, samtidigt som nya finansiella lösningar diskuteras. Exempel ges vidare på hur sådana gemensamma funktioner nu kommer till stånd i form av *Öresundsgemensam VTS* i Malmö (kapitel 10 i delrapporten 1:3 *Transportstruktur och ekonomi*, återges i denna sammanfattningsrapport i kapitel 5). Även inom näringslivet krävs ett synliggörande av vinsterna i att Öresundsregionen kan agera som *en* enhet. Genom att ha kunskap om skillnaderna mellan danska och svenska affärskulturer, och lära sig utnyttja dem, kan företagen lättare klara den globala konkurrensen. Skillnaderna kan spåras bl a till olika näringslivsstruktur, olika ledarstilar, skillnader på arbetsmarknaden o s v. Men dessa skillnader kan vändas till fördelar genom att vi lär av varandra. Delrapporten *Transportstruktur och ekonomi* avslutas med en sammanfattande analys av den gemensamma kärnan i de ingående studierna.

Rapport 1:4 *Transportnet, planlægning, miljø og trafikikkerhed*

I rapporten er der lagt vægt på at give en oversigtsmæssig status for transportnet, planlægning, miljø og trafikikkerhed, ligesom der er lagt vægt på at anvende begreber og termer i relation til det overordnede formål med at formulere den tværfaglige transportdisciplin Strategic Transport Management (STM). Mere operationelt er der udfra statusbeskrivelserne formuleret forskellige såkaldte *barriere-faktorer*, der er analyseret vha. SWOT metoden. Disse barrierefaktorer vil danne grundlag for fase 2 arbejdet med formulering af *barriere-initiativer*. Som led i fase 1 arbejdet er der endvidere udviklet en såkaldt *barrieremodel*, der i fase 2 vil blive anvendt til en bedømmelse af de her udviklede barriere-initiativer.

2 Strategic Transport Management og barrierer

Rammerne for dette INTERREG IIIA projekt er udvikling af et fagområde Strategic Transport Management (STM) på master/candidatniveau, der besidder de nødvendige kompetencer for at fremme optimal bæredygtig strategisk transport management i Øresundsregionen. Hvad dette dækker over, belyses gennem definition og anvendelse af de pågældende termer. Bæredygtighed er en term, der har været anvendt mange steder og med mere eller mindre præcis betydning. Ligeledes kan strategisk transport management, integration og barrierer ses med flere betydninger. I de nedenstående afsnit vil de for STMØ anvendte definitioner blive indkredset for derefter at blive anvendt gennem alle rapporterne.

2.1 Strategic Transport Management

Strategic Transport Management er navnet på det fagområde, der i forbindelse med STMØ projektet søges udviklet som kompetenceområde for Øresundsregionen. På denne baggrund ønskes det at skabe mulighed for at udvikle tværfaglige strategier, der er rustet til at løse de transportopgaver, som regionen står overfor. Strategi og strategisk tænkning er direkte forbundet til den fælles langsigtede planlægning, som det er ønskeligt, at Øresundsregionen opnår, idet visionen for den fremtidige trafik må være: én overordnet trafikplan og en overordnet trafikledelse for regionen.

Transport management er i STMØ-projektet givet ved følgende citat, der indeholder tre elementer:

“The process of ensuring that freight are provided with the services they need and are delivered to the right place, at the right time, after the highest possible quality journey and at the right price”

som:

“Methods of increasing the efficiency of freight and commercial transport”,

og som:

“Include various strategies of increasing the efficiency of freight and commercial transport.”⁶

Af ovenstående ses det, at transport management i høj grad omhandler det faktum, at ture skal kunne gennemføres som planlagt og med høj kvalitet. Transporten skal være effektiv, og til det skal der udvikles planlægningsmetoder således, at den kan gennemføres under hensyntagen til følgende to hensyn:

”att effektiva transporter skall vara förenliga med högt ställda samhälleliga krav på miljöhänsyn, jämställdhet samt social, regional och internationell integration.”⁷

”Optimal bæredygtig Transport Management kræver ikke alene et samlet overblik over (...) forhold, der har betydning ved den formidling, rådgivning, transport, herunder distribution, og

⁶ STMØ, (2005) s. 10

⁷ ibid

opbevaring af gods, som sker i forbindelse med anvendelse af transportsystemer og -kæder, men også et overblik over den nærmere sammenhæng mellem de juridiske, de økonomiske, de logistiske, de teknologiske, de strukturelle, de infrastrukturelle og de miljømæssige forhold.”⁸

På denne baggrund ses Strategic Transport Management, (STM) som en sammenfattende kombination af ovenstående definitioner, som gør det er muligt at definere resultatet af en STM indsats ved:

”Et transportsystem, hvor transporterens kvalitet, tidsforbrug og effektivitet under afviklingen er givet ved en overordnet og langsigtet planlægning, der bedst muligt koordinerer alle de influerende faktorer. Transporterne skal ydermere foretages under hensyntagen til både omgivelser og samfundets behov og muligheder samt den givne økonomiske ramme”.

Dette leder frem til, at Strategic Transport Management ikke alene bygger på modeller til at skabe overblik og langsigtet planlægning, men at Strategic Transport Management ligeledes bygger på tværfaglighed, sociale og politiske værdier. Disse er krævende at definere og dermed endnu mere krævende at indarbejde i en ramme af fælles forståelse og konsekvent anvendelse.

Strategic Transport Management skall således uppfattas som dels ett förenande av såväl kort- som långsiktiga företagsekonomiska kostnads/intäktshänsyn, dels en långsiktig samhällsekonomisk effektivitet i kombination med miljö- och jämställdhetshänsyn. Detta innebär att Strategic Transport Management eller *optimal hållbar Transport Management* skall sträva mot att i såväl det enskilda företaget som i den samhällseliga planeringen, inte minst avseende infrastruktur och styrning, fatta sådana transportrelaterade beslut att miljöhänsyn m m kan kombineras med god lönsamhet för såväl transportföretag som transportköpare i relation till god allmänekonomisk tillväxt. Kort uttryckt: Att minimera de negativa externa effekterna av transportarbetet, och maximera de positiva.

På denne baggrund bliver det af stor betydning at beskrive indholdet af begrebet bæredygtighed/hållbarhet nærmere.

2.2 Bæredygtighed

Anvendelsen af begrebet bæredygtighed har været vidt forskellig og ofte uden en nærmere definition af hvilken betydning, der ligger bag. ”Bæredygtighed” opfattes derfor ofte som en term uden nogen endegyldig og klar betydning. Men den anvendes ofte, da den opfattes som ”rigtig”. Bæredygtig udvikling som begreb er derved blevet devalueret, og den brede anvendelse af begrebet har betydet, at der er mange forskellige opfattelser af, hvad termen dækker over, og hvordan den bliver brugt.

Bæredygtighed kan i forbindelse med trafik og transport betragtes ud fra tre begreber, der knytter sig til følgende: trafiksystemet, planlægningen og miljøet. Vigtige begreber i denne forbindelse er:

⁸ STMØ, (2005) s. 18

- Bæredygtig transport
- Bæredygtig mobilitet
- Helhedsorienteret planlægning

Traditionelt set opfattes bæredygtighed som noget ”grønt” og dermed meget miljøvenligt. Denne almene og noget unuancerede opfattelse af bæredygtighed kommer af den oprindelige lancering af bæredygtighed, der skete med Brundtland-rapporten i 1987. I Brundtland-rapporten er bæredygtighed beskrevet ved:

”Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs”⁹.

En mere nuanceret opfattelsen af bæredygtighed i forhold til trafikale sammenhænge er givet ved følgende citat:

”Bæredygtighed kan også betyde, at trafikafviklingen skal foregå på en måde, som er så skånsom mod omgivelserne som muligt, samtidig med at et givent sikkerheds- og fremkommelighedsniveau overholdes. Det betyder, at der skal være et loft for det tilladelige forbrug af fossile brændstoffer, udledningen og dermed også anvendelsesgraden af køretøjer”¹⁰.

Bæredygtighedsbegrebet kan hensigtsmæssigt deles op, så det målrettes mod den sektor det anvendes på. Ved en sådan opdeling vil det være muligt at give det et mere præcist indhold samt at gøre begrebet mere operationelt.

Konkret kan begrebet bæredygtig udvikling redefineres, så det opnår en operationel udformning, der gør det mere anvendeligt for planlæggeren at bruge i forbindelse med planprocessen. Planprocessen sigter i denne forbindelse mod at blive helhedsorienteret. En helhedsorienteret planlægning kan kort beskrives ved:

” (...) en planlægningsform, hvor der tages højde for alle implicerede effekter på en sådan måde, at alle elementer får indflydelse. Herved søges en udvikling, som tilfredsstiller de aktuelle behov, men som ikke foregår på en måde, hvor den ødelægger fremtidige generationers muligheder for at få opfyldt deres behov.

Bæredygtig trafikplanlægning er ud fra denne definition planlægning, hvor der ikke slækkes på krav til trafikikkerhed og miljø for at opnå bedre fremkommelighed. Miljø omfatter i den forbindelse støj, arealforbrug og udledninger.”¹¹

På baggrund af ovennævnte fremkommer sammenfattende følgende definitioner:

Bæredygtig transport omhandler måden, hvorpå trafik og transport kan afvikles. Dette stiller både krav til teknologi, holdninger og politik. Den bæredygtige transport kan derved have mange udformninger alt efter, hvor den anvendes. I denne sammenhæng vil bæredygtig transport være transport, der tager størst muligt hensyn til omgivelserne samtidigt med, at den frie bevægelighed bevares i størst muligt omfang.

⁹ UN, (1987) S. 54

¹⁰ Jeppesen og Pedersen, (2005) s. 25

¹¹ Jeppesen og Pedersen, (2005) s. 27

Bæredygtig mobilitet dækker over bevægelsesmuligheder i vejnettet og mellem transportmidlerne. Bæredygtig mobilitet lægger i høj grad op til anvendelse af flere transportformer i kombination ligeledes under hensyntagen til omgivelser og samfundsmæssige værdier. Bæredygtig mobilitet er dermed bygget på transport, der tager hensyn til de fossile brændstoffer. Bæredygtig mobilitet stiller derfor krav til, at transportformerne baseres på energirigtige metoder således, at der samlet set kan spares på de globale resurser.

2.3 Helhedsorienteret planlægning

På baggrund af definitionerne i 4.1 kan der opstilles en ramme for såkaldt helhedsorienteret planlægning med brug af følgende definition:

Helhedsorienteret planlægning er et begreb, der omhandler planlægningsprocessen og de metoder, der anvendes i denne. Helhedsorienteret planlægning sigter mod at inddrage alle implicerede effekter således, at alle parametre får indflydelse på den endelige beslutning. Hvorvidt de valgte beslutninger er "grønne" eller "ikke-grønne", vil afhænge af den proces, der har været gennemført, og den politik, der føres. Den helhedsorienterede planlægning bygger ligeledes på langsigtede planer, der hele tiden udvikles således, at alle projekter passes ind i en større sammenhæng på vej mod det langsigtede mål om bæredygtig trafik og mobilitet.

Bæredygtige planløsninger og ikke bæredygtige planløsninger er løsningsformer, der knytter sig til planlægningsprocessen. Ændres planlægningsprocessen i retning af den helhedsorienterede planlægning, er der stadig mulighed for, at der kan opnås både bæredygtige og ikke bæredygtige planløsninger. Dette skyldes, at den helhedsorienterede planlægning tager højde for, at alle implicerede effekter tages med i betragtning, men det er beslutningstagerne, der bestemmer, hvorledes de skal vægtes. Alt efter hvilken vægtning, der vælges, vil udfaldet af den helhedsorienterede planlægning både kunne leve op til Brundtland-rapportens definitioner af bæredygtighed eller være i modstrid med denne. Dette afhænger af, hvorvidt vægningen af effekter fører til planløsninger, som vil hindre kommende generationers muligheder.

Ikke bæredygtige løsninger vil dog på sigt kunne opnå at blive bæredygtige, for eksempel ved at udviklingen i teknologi kan give planlæggerne nye muligheder. Den helhedsorienterede planlægning kan opfattes som og benævnes som bæredygtig planlægning, såfremt der konsekvent anvendes politiske vægtninger, der fører til bæredygtige planløsninger.

2.4 Integration

Begrebet integrations primære betydning omhandler den proces, der sker i forbindelse med, at to enheder tilpasses hinanden og derved sammensmeltes til en helhed. På denne baggrund kan begrebet integration anvendes på flere forskellige tankemønstre alt efter hvilken vinkel, det betragtes fra. Disse resultater kan overordnet beskrives ved nedenstående:

- **Integration relateret til enkeltpersoner eller små grupper:** Den enkelte/gruppen forventes at tilpasse sig den store masse i form af samfund eller omgivelser. Det er i

høj grad den ene/gruppen, der tilpasser sig den store masse og ikke omvendt, dog må det forventes, at den store masse også med tiden, men dog i ringere grad vil tilpasse sig udefra kommende påvirkninger.

- **Integration af systemer og virksomheder:** Metoder og systemer, der tilpasses hinanden på en sådan måde, at de bedste procedurer fra begge parter bevares. Derved opnås det bedst mulige resultat og parterne kan ses som integrerede. De forskellige systemer sammensmelter til en helhed, og der vil herefter være én procedure i stedet for to og så fremdeles, hvis der er flere end to metoder eller systemer i spil.
- **Integration af landsdele/lande:** Integration mellem to landsdele eller lande, må antages at forekomme, hvor disse har grænser, der støder op mod hinanden, og hvor dets indbyggere og funktioner kan sammensmeltes, således at disse fremstår som en enhed. Dette vil betyde nedbrydning af grænseskel og sammenkobling af systemer, planlægning og strategier. Integrationens specifikationer vil ligeledes her afhænge af de respektive områders størrelse.

Integration på disse tre områder vil alle være relevante i Øresundsregionen, da der vil forekomme flytning af såvel personer som af erhverv på tværs af Sundet.

Fuld integration i Øresundsregionen vil være opnået, når både, love, planlægning samt lokalisering udføres og håndhæves i fællesskab og såvel vare- som persontransport og distribution frit kan foretages i hele regionen uden, at det er til gene, at der evt. passeres en grænse undervejs. Fuld integration stiller således også store krav til befolkningen i området, da de ligeledes skal opleve et fællesskab og en samhørighed, der muliggør fri bevægelse inden for kommunikation samt tanke- og handlemønstre.

Inden en sådan tilstand er opnået, vil der være en række ”emner”, der skal behandles, samordnes og eventuelt elimineres. Disse ”emner” vil i fællesskab kunne betegnes som integrationshindrende barrierer.

Integrationsbegreppet är uppenbarligen mycket mångfacetterat och kan ges innebörd efter såväl analysobjekt som efter behag. Ett av problemen med begreppet integration är att analysobjekt och mått ofta sammanfaller: Om t ex arbetspendlingen över bron är ett av måtten på integrationen i Öresundsregionen är det ju samtidigt just denna pendling som är integrationen. Detta faktum kan skapa såväl definitions- som dimensionsproblem – ty om pendlingen är måttet, uppnås ju full integration först då alla i arbetskraften pendlar över bron. Ett alternativ är att definiera en viss storlek på pendlingen som ”full arbetsmarknads integration” (t ex om 20 % av respektive lands arbetskraft pendlar), men en sådan stipulation tenderar att bli såväl godtycklig och ideologisk som situationsberoende. Integrationens effekter beror på vilken nivå och i vilket sammanhang man undersöker den. Integrationsbegreppet kan ha helt olika innebörd för olika grupper av aktörer. En distinktion gäller danska respektive svenska aktörers syn på vad integration är, hur den skall uppnås och om den är önskvärd. Därutöver är distinktionen rikspolitik kontra regionpolitik central, också bortsett från politisk inriktning. Företag av olika storlek och med olika hemmamarknader/huvudkontorslokalisering, och organisationer har också olika syn på vad integration innebär och enskilda individer och familjer har kanske en helt annan bild av vad integrationen egentligen handlar om än svenska och danska ministrar. På politisk nivå handlar integrationen kanske framförallt om infrastruktursatsningar och organisatorisk struktur samt den inte alltid så aktivt understödda regelverksharmoniseringen. För företagen handlar det sannolikt primärt om utvidgning av hemmamarknaden, d v s framförallt ekonomiska incitament där integration gärna översätts med vinstökning. För den

enskilda individen kan det vara dels privatekonomiska incitament, dels kulturella, sociala eller familje-/bakgrundsrelaterade drivkrafter, bakom steget att bli integratör. Olika synsätt på vad integration egentligen innebär kan naturligtvis betyda motsättningar om vilka målen är och om vad integrationen skall ge för effekter, och nog kan detta bli en barriär i sig! Särskilt tydlig tycks denna motsättning vara på det politiska planet mellan riks och regionnivå; åtminstone i Sverige. I rapporten Kunskapsregioner i konkurrens – regional samverkan för framgång från RTK i Stockholm framhålls just den rikspolitiska oviljan i Stockholm och Köpenhamn mot att skapa särlösningar och -överenskommelser för Öresundsregionen:

Ett utslag av detta är de danska och svenska regeringarnas inställning till att inte vilja diskutera särlösningar för att harmonisera regelverk inom regionen. Skatteregler och bristande harmonisering av socialförsäkringssystem inverkar negativt på möjligheterna till den arbetspendling som är en av hörnpelarna för en utvidgning av regionen och för att till fullo dra nytta av dess sammantagna storlek.¹²

Orsakerna till denna ovilja att harmonisera kan mycket väl stå att finna i det faktum att respektive land består av mer än bara Öresundsregionen; för Sveriges del, betydligt mer. Dels kan en alltför expansiv Öresundsregion möjligen hota Stockholmsregionens dominans, dels finns alltid risken att andra regioner och områden börjar ställa liknande krav avseende förändringar i skatter och transfereringar. Nära till hands i det svenska fallet ligger Svinesundsområdet och Haparanda/Torneå. Sådana förklaringar brukar framföras även angående den danska oviljan, och framförallt avseende nedsättningen av broavgifterna. När den nationella, eller nationalregionala utvecklingen kan påverkas i icke önskvärd riktning, tycks det svårt att se till hela Öresundsregionens bästa, och förklaringen till det, är sannolikt att den politiska makten i respektive halva av Öresundsregionen är ansvarig inför och beroende av väljarna på sin, och endast sin sida Sundet!

En liknande diskussion kring regional integration kring Öresund finns i Øresund Industri & Handelskammare Barriere-rapport. Man menar där att en region snarare än att vara en ekonomisk enhet, är en sociologisk, till stor del styrd av sin egen samhörighetskänsla.¹³ Detta påstående kan tyckas trivialt, men fångar sannolikt många av orsakerna till trögheten i integrationsprocessen. Är det så att vi måste skapa en ökad samhörighetskänsla mellan länderna för att öka integrationen; skapa en Öresundsregion som också blir en ekonomisk enhet, eller är det så att samhörigheten kommer på köpet när vi väl skapat den ekonomiska enheten? Av allt att döma är många utredningar kring barriärer mot integrationen fokuserade på skapandet av en ekonomisk enhet; harmonisering av skatteregler, sjukförsäkringssystem, kostnader för överfart via bron o s v. Inte minst barriärstudierna brukar lyfta fram dessa faktorer – kanske för att de är lättast att greppa. Men båda perspektiven behövs! Om utnyttjandet av Öresundbron anses vara för lågt på priset, måste man i analysen samtidigt ha med orsakerna till varför folk vill röra sig över sundet, eller varor transporterats. Det är inte nödvändigtvis så att överfarterna primärt hindras av prissättningen; priselasticiteten kan ju vara lägre än vi tror, och samhörighetsfaktorn viktigare än vi antagit.

I Øresund Industri & Handelskammare Barriere-rapport definieras den ideala Öresundsintegrationen som "neutralitet". Regionen är helt integrerad när företag och arbetskraft är neutrala/indifferentia inför var inköp görs, var arbetstagarna bor, eller var jobben finns. Samtidigt lyfter man fram att integration inte är det samma som "identitet": Med allt för stor likhet för-

¹² Kunskapsregioner i konkurrens – regional samverkan för framgång, (2005) Regionplane och trafikkontoret, Stockholm – rapport 1, s 56. Se även Barriere-rapport. Rapport om barriärer för integration i Øresundsregionen (2001), Øresund Industri & Handelskammare, s 13.

¹³ Barriere-rapport. Rapport om barriärer för integration i Øresundsregionen (2001), Øresund Industri & Handelskammare, s 3

loras också dynamiken.¹⁴ Det är alltså inte likheten i sig, utan frånvaron av extrakostnader för att vara integrerad som skapar neutraliteten/indifferensen; alltså ett gnisselfritt samarbete - ”Gnidningsfrit samarbejde mellem virksomheder” – som det uttrycks i rapporten. Man vidareutvecklar detta med att tala om integrationen i termer av ”normale’ samarbejdsrelationer”.¹⁵ Plötsligt återfår man en känsla av att det ändå handlar om någon form av likriktning. Problemet blir naturligtvis att avgöra vad som är det normala; är det de svenska reglerna eller de danska avseende t ex skatter, pensioner o s v som är de normala? I Barriere-rapport lyfts frågan fram om gemensam valuta i Danmark och Sverige, och den potentiella integrationseffekt detta skulle ha genom att minska valutariskerna i handeln o s v. Samtidigt påtalar man hur kursdifferenserna lockar många danskar till att göra sina inköp i Sverige. Detta, menar man, är inte exempel på integration, då handels orsaker är växelkursinstabilitet.¹⁶ Detta lyfter återigen fram den här tidigare berörda frågan kring integration de facto, och måtten på densamma. Om ökande handelspendling är integration (och ett mått på integration) torde det vara en ideologiskt betingad värderingsfråga hur denna uppkommit - genom ökad växelkursdifferens som skapat incitament för arbitragehandel, eller genom gemensam valuta som sänkt transaktionskostnaderna och som kan skapa potential för ökad handel. Ett annat exempel är om det råder arbetskraftsbrist inom ett visst yrke (eller generellt) i ena landet, och arbetslöshet i samma yrke i det andra; en situation som förväntas bli verklighet inom några år på grund av den skiljaktiga demografiska utvecklingen mellan svenska sidan av Öresund (befolkningsökning) och den danska (befolkningsstagnation). Plötsligt blir frågan högst politisk: Vad är rätt slags integration och än mer uttalat, vilka är rätt orsaker till integrationen? Och hur påverkas den inrikespolitiska synen på integrationen i landet med arbetslöshet, såväl nationellt som regionalt, när arbetsmarknadsintegrationen skapas av fluktuationer på den egna arbetsmarknaden? Frågan skulle kunna illustreras av följande iakttagelse av hur den svenska arbetsmarknaden idag ofta kräver utbildning för sådana arbeten som inte kräver det i Danmark: Detta har inneburit att många utbildade söker sig till Danmark som lokalvårdare, servitörer och lagerarbetare. ”I Sverige måste även lokalvårdaren ha utbildning på sitt område, så det finns inge enkla jobb kvar...” heter det i Sydsvenskan 26/4-2006.¹⁷ Parallellen till 1960-talets svenska arbetskraftsimport från t ex Finland är tydlig, fast arbetskraftsströmmen nu går åt ett annat håll! Hur detta kommer att påverka synen på Öresundsintegrationen från svenskt håll och i ett längre perspektiv återstår att se.

2.5 Barrierer

Det er barrierebegrebet og på baggrund af dette kortlægning af barrierer i Øresundsregionen, der ligger til grund for fase 1 arbejdet i STMØ projektet. Begrebet barrierer anvendes i forskellige sektorer, hvor det umiddelbart synes at have den samme betydning. Men da barrieredefinition har en essentiel betydning for denne rapport, anses det alligevel for relevant at sikre, at den barrieredefinition, der anvendes i denne sammenhæng er i overensstemmelse med en umiddelbar opfattelse af begrebet.

Generelt betragtes begrebet barriere som en hindring eller en spærring og kan forekomme på det fysiske og ikke-fysiske plan. Om barrieren er fysisk eller ikke-fysisk afhænger af, om den pågældende hindring er en manglende broforbindelse eller om hindringen er manglende vilje

¹⁴ Barriere-rapport (2001), s 4

¹⁵ ibid

¹⁶ Barriere-rapport (2001), s 7.

¹⁷ ”Danmark søger svenskar till enkla jobb” Sydsvenskan 26/4-2006 .

eller lignende. Ved definitionen af en barriere kan der således være tale om både fysiske og mentale parametre eller en kombination af begge.

Dannelsen og overvindelsen af en given barriere inden for trafik eller andre sektorer vil hovedsageligt afhænge af de to følgende faktorer:

- Behov

Er der intet behov, registreres barrieren ikke

Er der behov, identificeres barrieren

- Vilje

Er der ingen vilje, er barrieren uendelig stor

Er der vilje er barrieren nedbrydelig; hastigheden med hvilken den nedbrydes vil i en vis udstrækning være sammenhængende med viljestyrken og incitamentet

Denne generelle sammenhæng gælder for den definition, der er udarbejdet i STMØ, og som anvendes i kortlægningen af barrierer og integrationsniveau. STMØ projektets definition af "barriere" er givet ved nedenstående citat:

"The difference between possible and actual integration, in relation to the opportunities (e.g. The Öresund Bridge, the EU, increased trade etc.): What would the level of integration have been, were it not for hindrances in the transport sector?"¹⁸

En barriere vil derfor i STMØ sammenhæng være givet ved en eller flere parametre, som har indflydelse på integrationen over Sundet, og den anvendte definition vil da i denne rapport være givet ved at en: *Barriere kan være fysisk såvel som mental og udgøre en hindring for udveksling af rejser, handel og planlægning på tværs af sundet, etc. Barrierer, der bygger på både kultur og fysiske elementer, vil kunne have indflydelse på flere sektorer på en gang.*

Ifølge fremtidsforskeren Uffe Palludan er der tre væsentlige barrieretyper, som hindrer integration i Øresundsregionen. Nævnt i rækkefølge efter betydning er disse:

- Administrative barrierer
- Kulturelle barrierer
- Trafikale barrierer

De administrative barrierer har stor indflydelse, da de har betydning for, hvorledes arbejdsstyrken og virksomheder kan forbinde sig imellem de to lande, og hvordan skatter og afgifter skal betales. De kulturelle barrierer er mere usynlige, men af stor betydning i dagligdagen. Kulturelle barrierer omhandler i høj grad det faktum, at selvom Norden generelt betragtes som kulturelt set ens over et stort område, er der alligevel sommetider stor forskel på, hvordan situationer opfattes og administreres. Dertil kommer det delvise kendskab, som de enkelte nationer har til hinandens traditioner og mere daglige begivenheder. De trafikale barrierer omhandler i høj grad den måde, hvorpå trafiksystemet er udformet og administreret og de muligheder, der er til stede for forskellige rejsetyper og transportformer samt for muligheden for samarbejde og samordning.¹⁹

¹⁸ STMØ (2005)

¹⁹ Palludan, (2004)

Inden der er opnået fuld integration, vil integrationen af Øresundsregionen gennemgå flere faser, hvor det undervejs må antages, at der både vil blive elimineret barrierer samt skabt nye barrierer.

En sådan udvikling har Lise Lyck beskrevet ved Kurt Lewins tretrins forandringsmodel, som kort kan beskrives ved følgende fire faser:²⁰

- Fase 1 omhandler en "unfreezing" ofte med en stor investering og brug af visionære kræfter
- Fase 2 består af en præsentation af tiltrækkende faktorer og opbygning af konkurrencesituation og troværdighed
- Fase 3 omhandler "refreezing", hvor nye mønstre skal skabes
- Fase 4 understøtter branding og image

Unfreezing fasen, der beskæftiger sig med nedbrydelse af rutiner, som knytter sig til den eksisterende adfærd, kan sammenlignes med barriere-kortlægningsprocessen, og refreezing processen kan sættes i forbindelse med implementering af de opstillede og prioriterede barriere-initiativer. Ifølge Lise Lyck har Øresundsregionen gennemgået fase 1, med en mega investering i form af Øresundsbron. Regionen har nu delvist gennemgået fase 2 og er i fase 3. For disse to faser gælder følgende:

"Hænger fase to og tre ikke sammen mistes regionaliseringens konkurrencekraft enten ved, at tiltrækningen af ny aktiviteter ophører eller ved, at de positive effekter udhules af en uhensigtsmæssig strukturel regulering. Hvis refreezing processen ikke er dynamisk, forsvinder konkurrencekraften også, og regionaliseringen bliver en kortvarig succes"²¹

I flera av de tidigare studier som gjorts av barriärer mot integration, uppfattas de inte sällan som något antingen abstrakt, opåverkbart eller något tämligen konkret, tekniskt och i båda fallen inte sällan statistiskt. Exempel är "olika företagskulturer och ledarstilar" eller "signalsystemen inom järnvägen". I båda fallen fokuseras vanligen diskussionerna på barriären i sig, utan att hänsyn tas till dess kontext, och bakomliggande orsaker. Ofta är det emellertid i just dessa kontextuella orsakskedjor som man kan finna de åtgärdsförslag som skulle kunna lösa upp barriärerna: Varför har vi olika företagskulturer och i vilka sammanhang? Varför har ländernas järnvägsbolag satsat på olika signalsystem, och har det i sin tur något med olika företagskulturer att göra, eller kanske t o m det krigiska förflutna?

Genom att ställa de kontextuella frågorna kan man möjligen finna djupare orsaker till skillnaderna, och kanske t o m upptäcka att det inte ens är fråga om barriärer. Det kan istället handla om systematiska missförstånd och misstolkningar av syften som blir barriärer först när dessa upptäcks. Ett konkret exempel är ordet ganska som på svenska betyder "så där" men på danska betyder "tämligen mycket". En svensk-dansk politisk diskussion kan därför fortgå tämligen länge mellan två som ej känner skillnaden, och parterna kan anse sig vara helt överens, ända till dess att ordet "gansas" översättning avslöjas. Vad är det då som är barriären? Är det språkens olikhet som är barriären för integration eller är det tvärt om dess likhet: att vi tror oss förstå varandra, eller är det t o m den i grunden skiljaktiga politiska övertygelsen mellan de två samtalande? Barriärer är således varken statiska, instrumentella eller universella! För dem som känner ordet "gansas" betydelse är det ingen barriär (men kanske väl roligt). I Exemplet

²⁰ Lyck, (2005)

²¹ Lyck, (2005), s 4

är visserligen tämligen ytligt, men illustrerar ändå faran i att mekaniskt definiera vilka barriärerna är och vad de innebär i hinder för integration.

Redan har framtidsforskaren Paludans barriärklassifikation som utgår från administrativa, kulturella och trafikrelaterade barriärer, lyfts fram. Øresund Industri & Handelskammarens Barriere-rapport (2001), gör en snarlik indelning i fundamentala skillnader (språk, kultur, traditioner m m), fysiska strukturer (infrastruktur och trafik) och detaljregleringar (regelverk och lagar). Innehållsmässigt fångas i stort sett samma barriärfenomen in, och i de flesta listningar av barriärer mot integrationen i Öresundsregionen dyker samma eller snarlika fenomen upp, nästan med automatik. Såväl Öresundskomiteen, ÖresundDirekt, Öresundsinstitutet, och en lång rad andra organisationer, inte minst inom Interreg IIIA, företag och myndigheter publicerar löpande material som informerar om vilka hinder och möjligheter som föreligger för integrationen av arbetsmarknaden. Utöver universitets- och högskoleanknuten forskning och allmänna kartläggningar av integrationsläget, finns särskilt för pendlare, flyttare och företagsetablerare mycken information dels i form av rapporter och utredningar, dels som lättillgänglig information, närmast som handledningar eller lathundar, för allmänheten att tillgå. Bara ett bland många exempel på det senare är Öresundsbrokonsortiets & Öresundskomiteens Flyttning och pendling över Öresund (oktober 2005) som lyfter fram orsaker till pendling och flyttning från Danmark till Sverige, och problem förenade med detta såsom t ex ökade transaktionskostnader, krångliga myndighetskontakter och brist på sociala nätverk i nya bosättningslandet.²² I exempelvis Barriere-rapport (2001) skapades med utgångspunkt i en enkätundersökning bland svenska och danska företag, en topplista över barriärer, där en antalet personer som berörs, samt graden av intensitet, ekonomisk betydelse eller osäkerhetsskapande är avgörande barriärens svårighetsgrad. På listans främsta placeringar finner man skatte- social- och arbetsmarknadsregler (för företag, hushåll och individer), en gemensam valuta och broprisnivån. På nionde plats kommer infrastrukturen och på elfte, föräldraledighet.²³ Bland de uppräknade och diskuterade barriärerna kan här, utöver dessa, nämnas bl a det danska regelverket för firmabilar, som skapar problem för bosatta i Sverige (danskregistrerad firmabil får ej köras i Sverige), krångligheterna i skatteuppbörden, inte minst avseende sociala avgifter, för företag med både svensk och dansk arbetskraft, och etablering på båda sidorna. Regelverken för arbetslösa/-sökande, köprätten, tekniska standards och miljömärkning (t ex Ø- rep KRAV-märkning) samt t ex skiljaktiga utbildningssystem, lukkelov och Systembolaget är andra barriärer som lyfts fram. De båda senare kan mycket väl vara av samma duala karaktär som ovan påtalade växelkursdifferens; den långsiktiga integrationseffekten är inte helt självklar. En viktig punkt som lyfts fram i Barriere-rapport (2001), är att man förutom att koncentrera sig på att undanröja barriärer, måste tillse att nya inte skapas t ex genom att alltför motstridiga lagar på olika områden införs på ömse sidor av sundet.²⁴ Det kanske bästa sättet att motverka att så sker är att inom vissa för integrationen strategiska områden, börja skapa en gemensam Öresundsstrategisk värdegrund eller samsyn. Detta är också STMØ-projektets syfte: Att genom stärkta utbildningsresurser i transport och logistik med Öresundsintegrerande perspektiv, söka undanröja de olika typer barriärer mot integrationen som främst står att finna inom transportsektorn.

²² För att bara lyfta fram några exempel på goda informationskällor kring hinder, möjligheter status och läge för integrationen, se exempelvis Öresundskomiteens publikationer på hemsidan http://www.oresundskomiteen.dk/neobuilder.200110041201_34_3bbc338b5ccd6.html, Öresund Logistics' på <http://www.orelog.org/>, Öresunds Industri- och handelskammarens på <http://www.oresundchamber.dk/> som bl a publicerar det sk Öresundsindexet, ÖresundDirekt på <http://www.oresunddirekt.com/> samt Öresundsinstitutets på <http://www.oresundsinstitutet.org/dbindex.asp?frame=10>. Den kanske första "barriärrapporten" från 1999 *Öresund-en region blir till* som sammanstälts av de svenska och danska regeringarna finns på <http://www.regeringen.se/content/1/c6/01/19/90/f748902b.pdf>. Ett utmärkt exempel på akademisk forskning i samarbete mellan lärosäten på ömse sidor sundet är Paulsson, Skjøtt-Larsen, Wandel (2001), *Logistics in the Öresund Region After the Öresund Link*, som finns på <http://www.tlog.lth.se/documents/publications/Oresund.pdf>.

²³ Barriere-rapport(2001), s 11.

²⁴ Barriere-rapport (2001), s 24.

2.6 Integrations- og barriereparadoks

På baggrund af de to ovenstående definitioner af hhv. integration og barrierer er det relevant at overveje, hvilken sammenhæng, der er mellem disse to begreber. Samspillet mellem integration og barrierer kan på baggrund af ovenstående ses både som en drivkraft og som en begrænsning.

Den fremmede faktor opstår i, at barrierer kan være med til at skabe incitament til at foretage en ændring. Et eksempel på dette kunne være forholdet mellem lønninger og boligpriser i hhv. Danmark og Sverige. Dette forhold gør det attraktivt at bo i Sverige og arbejde i Danmark. Hæmmende faktorer kunne beskrives ved uigennemskuelige skatter og sundhedsforhold, der ved hver sin kompleksitet kan være med til at afholde nogle fra at integrere sig i Øresundsregionen.

Disse barriereforhold kan opfattes som både positive og negative i og med, at de på den ene side skaber forskelle internt i regionen, men på den anden side giver et øget incitament til at skabe integration. Hvilken af disse to tilstande, der vil være den aktuelle afhænger både af, hvad det er der skal integreres og af de forhold integrationen skal foregå under. Man kan imidlertid opstille et paradoks, der knytter sig til hhv. integration og barrierer. Dette paradoks bygger på følgende overvejelser:

- Ingen barrierer giver fri bevægelighed, hvilket kan betragtes som fuld integration
- Ingen barrierer kan føre til, at der slet ingen integration er, idet der ingen grund er til handling, da alle forhold er ens
- Barrierer giver grund til at ændre på eksisterende tilstande i håbet om mulige gevinster og dette kan give øget integrationsvilje
- Barrierer er hindringer, der kan give besvær og usikkerhed, hvilket kan føre til mindsket integrationsvilje og dermed hæmmet integration

Forekomst af barrierer kan være både fremmede og bremsende for integration, da det er barrieres beskaffenhed, der afgør om, hvordan den påvirker integrationshastigheden.

3 Resultater af fase 1 arbejdet

Delstudie 1:1 Transportlogistik, teknologi och näringsliv

Denna delstudie undersöker förutsättningarna för att eliminera identifierade barriärer på sikt inom transportlogistik, teknik och näringsliv i Öresundsregionen. I studien har 10 intervjuer genomförts med utgångspunkt i den s.k. pyramidmodellens tre nivåer inom de strategiska, taktiska och operativa skikten. Resultatet av studien sammanfattas till ett antal barriärer eller olikheter inom de olika nivåerna i logistiksystemet.

På *strategisk nivå* finns det framför allt hinder som arbetas med på längre sikt. Hit kan man hänföra faktorer som broavgift, olika teknisksystem samt olika utbildningssystem. Ett annat faktum är att de båda länderna har en hel del olikheter i beslutsprocessen inom respektive organisationer så som Banverkets, Vägverkets och regionernas olika beslutsorgan. Den danska sidan är mera hierarkisk uppbyggd i sina beslut medan den svenska sidan har en mera platt organisationsstruktur.

Taktisk nivå präglas av t.ex. kommunernas ansträngningar att på medellång sikt (3-4 år) uppnå samarbete och att växla upp och utnyttja effekten av att de båda länderna utgör en storregion (folkmängd 3-4 miljoner). I vissa avseenden är detta område integrerat, dock med olika synsätt och framtoning inom affärsverksamhet. På denna nivå finns ett antal olika EU projekt som alla har som målsättning att öka utbytet och att dra mera fördelar av varandra. Det finns identifierade hinder som kan hänföras till historiska faktorer: Det finns ett mera målinriktat synsätt på de ekonomiska vinningarna i Danmark jämfört med hur man driver projekt i Sverige. På denna nivå hör också de stora logistikjättarna som t.ex. Schenker och DHL hemma. Dessa skapar marknadsfördelar genom att utvidga och expandera sina globala nätverk. Genom detta kan man erbjuda kunder en helhetslösning inom logistikkedjan, allt från transport, lagring, montering etc. Det är dessa olika tjänster som de varuproducerande företagen genom sitt långsiktliga arbete, av någon anledning har outsourcat till en tredje part.

Aktörerna på den *operativa nivån* fokuserar på den kortsiktliga lösningen (minde än ett år). Varje transport är unik och man använder sina interna verktyg för att öka fyllnadsgraden och resursutnyttjandet i sin ruttplanering. Inget samarbete över gränserna sker i större utsträckning. Det finns genom regelverket olika hinder inbyggda mot effektivt utnyttjande av varandras nätverk. Maximalt tillåten längd på lastbilarna utgör en sådan gräns, vilket gör att danska åkare med sina lastbilar kan röra sig fritt i Sverige medan de svenska åkarna måste ha den kortare längd på lastbilar vid utförsel från landet. Detta skapar en begränsning i flexibiliteten för transportlösningar.

Logistiksystemet i Öresundsregionen i relation till folkmängden jämfört med motsvarande i t ex Polen och Tyskland (totalt mer än 8 gånger så mycket människor) och tillhörande logistiksystem, visar att det finns en överkapacitet av transporter i Öresundsregionen vilket i sig skapar en barriär då man inte behöver trimma effektiviteten och öka fyllnadsgraden för varje enskild transport lika mycket som där trångboddhet och resursknapphet råder. Däremot visar studien på att det kan förekomma lokala hinder för att utnyttja systemet på mest effektiva sätt (enkelspår, tillgång på operativ tid, buller e.t.c). Värdet av det gods som transporterars med hjälp av samtliga trafikslag är för Polen och Tyskland nästan 4 gånger så mycket i värde som

för Danmark och Sverige sammantaget. Detta ger också en indikering på att flödet av gods har en mycket högre intensitet i central Europa jämfört med i Danmark och södra Sverige.

Den mognad och vilja att ingå i projektorganisationer för att söka EU finansiering och arbete i gränsöverskridande projekt, skiljer sig rejält mellan länderna. Danska organisationer har mycket mera erfarenhet och lägre tröskelvärde för att ingå i projekt jämfört med Svenska organisationer.

Genom att skapa förutsättningar för inlandsterminaler (s.k. Dry Ports) kan man flytta bullrig och skrymmande hantering av gods från statskärnor till mera gynnsamma lägen. Genom att skapa en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kan man frigöra mera kapacitet för persontrafik över Öresundsbron. På samma sätt kan en effektiv utbyggnad av Trelleborg och Travemünde undvika den kanaliseringseffekten som kan uppkomma om godset skall transporteras över Öresundsbron och vidare ner till Tyskland. Idag utgör regionen en transitkorridor för gods som transporteras till centrallager i mellansverige och i transportcentra utanför Köpenhamn.

Genom ändrade synsätt på logistiksystem och nya strategier från transportörerna och varuägarna uppkommer nya transportmönster. Ett sådant är flygfrakt som är en växande marknad beroende på en rad olika faktorer. Dels finns det en stark prispress som ger attraktiva villkor för dem som utnyttjar detta transportsätt. Vidare satsar Kastrup starkt på att skapa en kombi-terminal i regionen, vilket gör att högvärdigt gods kan finna nya transportvägar och landas direkt i en förhållandevis stor stadsregion.

De satsningar som görs i östra delen av Östersjön med direkta järnvägsförbindelser mellan Baltstaterna/Polen och centrala Kina kan skapa nya vägar för godsflöden och förändra tyngdpunkten för de flöden som finns idag. Detta kan vara ett hinder i den framtida utvecklingen som gör att man tar mera hänsyn till regionalpolitiska aspekter än att ta ett övergripande logistiksynsätt.

Beredskapen för att utveckla och utnyttja ny teknik kommer idag från transportnäringen själva och inte så mycket från utbildningssidan och den akademiska forskningen. Detta kan på sikt skapa barriärer, i form av ett stort gap mellan verksamhet och ny teknikfront. Man kommer att bli tvingad inom näringen att förbättra logistiksystemen avseende utnyttjande av resurser samt spåra och följa godsets väg på den förutbestämda transportrutten på ett mera effektivt sätt. Ett sådant område är RFID tekniken och likaså ett antal initiativ omkring s.k. "Open Source-teknik" som är Internetbaserat och skapar en transparans för att finna ledig kapacitet. (s.k. webbportaler)

Sammanfattningsvis konstateras att det föreligger stora barriärer inte bara mellan Danmark och Sverige i Öresundstregionen, utan mellan de tre nivåerna (strategisk, taktisk och operativ) inom respektive land. Olika tidshorisonter i planeringen reducerar möjligheten till flexibel samverkan. Studien visar att den största potentialen för ökad integration i regionen är Sundsövergripande samarbeten på taktisk nivå.

Delstudie 1:2 Transportret og erhverv

En opnåelse af optimal bæredygtig Transport Management på det retlige område vil kræve, at alle de områder - aftaler - som indgår i og er del af transport af gods ses i sammenhæng og at

reguleringerne af aftalerne ses i sammenhæng og ikke ses som isolerede områder. Dette vil kræve ikke alene en regelharmonisering af de delområder, som indgår som en naturlig del af Transport Management, men også en regelharmonisering mellem delområderne.

Barriererne ved den *transportretlige regulering* er navnlig barrierer mellem sø-, vej-, jernbane- og lufttransport og i mindre omfang barrierer mellem dansk og svensk ret, idet Danmark og Sverige i vidt omfang har ratificeret de samme internationale konventioner og dermed undergivet samme konventionsregulering samt i vidt omfang også uden for konventionsområdet undergivet samme nationale regulering (en fællesnordisk regulering) for international transport af gods ved de fire traditionelle transportformer, vil der for så vidt angår dansk, hhv. svensk ret være mindre forskelle mellem dansk og svensk ret. Det samme gælder i mindre omfang ved nationale transport, idet de nationale transport efter dansk ret, hhv. svensk ret er undergivet - endog meget - forskellig regulering.

I dansk ret er det alene ved søtransport, hvor reguleringen ikke er forskellig med hensyn til international, hhv. national transport. Ved national dansk vej- og jernbanetransport findes der ikke, hhv. meget lidt lovregulering, hvorfor regelgrundlaget i det væsentligst vil bero på parternes aftale, herunder standardvilkår.

I svensk ret er derimod ingen af de fire traditionelle transportformer undergivet - indholdsmæssig - en væsentlig forskellig regulering for så vidt angår international transport, hhv. national transport.

Derimod er der som følge af den samme konventionsregulering og fællesnordiske regulering i øvrigt på visse område - endog stor - forskel på reguleringen af de fire traditionelle transportformer. Dermed vil der opstå særlige problemer for intermodal transport. En forskel i reguleringerne udgør en barriere for den internationale transport og dermed for samhandlen. En nedbrydelse af barriererne i form af en regelharmonisering vil derfor stille store krav til forandring.

Barriererne ved den *terminalretlige regulering* er både barrierer mellem de enkelte reguleringer og mellem dansk og svensk ret, idet der hverken findes en samlet terminalretlige lovregulering af området i dansk, hhv. i svensk ret, men alene en regulering som følge af brug af standardvilkår, som både for så vist angår den del af terminalvirksomhed, som foregår i forbindelse med stevedoring og for så vidt angår opbevaring er meget forskellige som følge af brug af standardvilkårene i DHAB 2002 i dansk ret, hhv. i SHAB 1989 i forbindelse med stevedoring, hhv. som følge af brug af standardvilkårene NSAB 2000, som fælles for både dansk og svensk ret, men som adskiller sig fra standardvilkårene i DHAB 2002, hhv. SHAB 1989 i forbindelse med opbevaring (oplagring). En nedbrydelse af barriererne i form af en regelharmonisering vil derfor ikke stille store krav til forandring, men vil kræve en omfattende analyse af området både for stevedoring og for opbevaring, herunder den opbevaring, som foregår på lagerhoteller, distributionslagre og lign. "hubs". Dermed vil de afgrænsningsproblemer, som forekommer i forhold til det logistikretlige område også kunne imødegås.

Barriererne ved den *transportformidlingsretlige regulering* er navnlig barrierer mellem de enkelte reguleringer, idet der ikke findes en samlet transportformidlingsretlige lovregulering af området i dansk, hhv. i svensk ret, men alene en regulering som følge af brug af standardvilkår, som ikke på hele de transportformidlingsretlige område indeholder offentlig tilgængelig regulering, og som for så vist angår den del af transportformidlingen, der foregår i forbindelse med spedition som følge af brug af standardvilkårene i NSAB 2000, som er fælles

for både dansk og svensk ret, men som adskiller sig fra den del af transportformidlingen, der foregår i forbindelse med skibsmægling som følge af brug af standardvilkårene i DSAB 2001 i dansk ret. En nedbrydelse af barriererne i form af regelharmonisering vil derfor ikke stille store krav til forandring, men vil kræve en omfattende analyse af området for skibsmægling.

Barriererne ved den øvrige transportrelaterede kan ikke nærmere vurderes, idet der ikke findes en samlet lovregulering eller regulering i øvrigt af området i dansk, hhv. i svensk ret.

Når der i forbindelse med transport og logistik opstår spørgsmål om transportørens, terminaloperatørens, logistikoperatørens, transportformidlerens, terminalformidlerens og logistikformidlerens sikkerhed i godset - sikkerheder - har dette en meget tæt sammenhæng til reglerne om ejendomsrettens overgang.

Barriererne som følge af den *ejendomsretlige regulering*, hvor der ikke findes hverken en samlet konventionsregulering eller samlet national lovregulering i dansk, hhv. svensk ret, og hvor der ikke gælder samme aftalefrihed som mellem parter i en aftale, er meget omfattende i forholdet mellem dansk og svensk ret. En regelharmonisering af ejendomsretten til løsøre vil derfor stille - endog meget - store krav til forandring, hvilket næppe er sandsynligt. Derfor må parterne på anden måde imødegå de barrierer, som dette indebærer for optimal bæredygtigt Transport Management.

Delstudie 1:3 Transportstruktur och ekonomi

I delrapport 1:3 *Transportstruktur och ekonomi* har integrationen i Öresundsregionen och transportrelaterade barriärer mot integrationen belysts ur en flera delvis nya perspektiv. Utgångspunkten har varit de strukturella och ekonomiska förhållanden som påverkar – och påverkas av – transportsektorns situation och utveckling. Integration på olika nivåer och mellan olika ekonomiska strukturer i Öresundsregionens transportsektor har studerats, där globaliseringsens mikro- och makroeffekter samt de målkonflikter som finns mellan varu-, tjänste- och arbetsmarknadsintegration, målet om hållbara, effektiva och miljövänliga transportsystem och respektive lands nationella hänsyn av olika slag gått som en röd tråd genom rapporten. Den huvudfråga genomsyrar delrapportens alla är: *Hur förena ökad effektivitet och minskade negativa effekter av transportarbetet med ökad integration i Öresundsregionen?*

För att kartlägga och analysera dessa barriäraspekter på integrationen i Öresundsregionen på ett så heltäckande sätt som möjligt har flertalet experter, konsulter och forskare samarbetat för att utifrån delvis nya och otraditionella perspektivkombinationer, angripa de transportstrukturella och ekonomiska barriäraspekterna på Öresundsintegrationen utifrån sina specifika kunskaps- och kompetensområden. De som bidragit till delrapporten kommer dels från näringsliv och myndigheter, dels från högskole- och forskarvärlden från båda sidor av Sundet. Därmed utgör rapportens medförfattare i sig ett viktigt led i det integrationssträvande som utgör kärnan i STMØ och linje med hela STMØ-projektets syfte bidrar rapporten till att starta den process där olika aktörer lär sig förstå varandra och varandras olika sätt att finna lösningar, genom att rapportens innehåll också utgör ett viktigt bidrag till de gemensamma Öresundsintegrerande utbildningsresurser i *Strategic Transport Management* som kommer att skapas och samordnas inom ramen för STMØ-projektet. Författarna är Carl-Magnus Carlsson från Malmö högskola, som också redigerat rapporten, Nicklas Abrahamsson och Lars V Pedersen från Connectia A/S, Lennart Andersson vid Sjöfartsverket, Klas Cederin från Helsingborgs stad/Campus Helsingborg, Bengt Nordlindh och Anders Karlsson från Åkeriföreningen Syd,

Ingela Schånberg och Svante Lingärde från Ekonomihögskolan i Lund samt Johan Wideberg professor i Trafikteknik och Michael Serk på EuroVat.

De ingående utredningarna bildar tillsammans också en ny helhetssyn på transportstrukturella och ekonomiska barriärer mot Öresundsintegrationen, och mycket av denna helhetssyn handlar om att barriärerna består i en bristande förmåga eller vilja att se hela Öresundsregionen som en enhetlig region. Fortfarande har vi på båda sidor Sundet kvar ett värnande om den egna nationella ekonomin, den egna strukturen och den egna kulturen. Faktum är att det nog kan tillskrivas Sveriges EU-inträde, att integrationsambitionerna på allvar kommit på agendan. Men den nya globaliserade ekonomin, och med den förändrade produktions-, specialiserings och arbetsdelningsmönster har också spelat in, och viktig del i denna utveckling är de förändrade krav som ställs på ekonomiernas transport- och logistikfunktioner. För att praktiskt kunna hantera denna nya omvärld krävs bl a nya indikatorer. I *Transportstruktur och ekonomi* presenteras förslag på ytterligare indikatorer, utöver de som finns idag (t ex Öresundsindex) för att skapa en mer nyanserad bild av integrationsprocessen och ge underlag för framtida åtgärder.

Efter att rapportens utgångspunkter och fokus presenteras i delrapportens två första kapitel, (delar av dessa utgångspunkter återges också i denna sammanfattningsrapports inledande kapitel), följer ett antal expertutredningar kring den typ av frågor som är viktiga att belysa för att fånga innehållet i de transportrelaterade barriärer som ligger i *Transportstruktur och ekonomi*.

I kapitel 4, diskuterar Klas Cederin Öresundsregionens befolknings-, Orts- och kommunikationsstruktur i relation till demografisk utveckling och transportbehov. Kan dessa rumsliga strukturer påverka kommunikationen av varor, tjänster, tankar och idéer på tvärs av Sundet, och kanske rent av låsa fast utvecklingen vid de historiskt etablerade stråken? Hur kan den nya informationsteknologin i sk hållbar kommunikation utnyttjas för att bryta rumsliga barriärer? Frågan centreras kring möjligheten att inrätta Öresundsgemensam modulbaserad distansutbildning som bryter upp tids- och rumsfixeringen, och därmed gynnar integration, konkurrenskraft och tillväxt.

Kapitel 5 tecknar bakgrunden till den strukturella utvecklingen inom åkeri- och godstransportnäringen i Öresundsregionen. Särskilt lyfts den starka kopplingen mellan den allmänna industriutvecklingen i olika sektorer - mot allt större globala koncerner - och transportbranschen fram. Den delvis nya relationen mellan industrins behov och transporterna analyseras, liksom hur transportsektorn svarat på utvecklingen inom industrin. Hur påverkar denna strukturella förändring mentaliteter, arbetssätt, barriärer och integration? Vikten av att lyssna till upplevda transportstrukturella och ekonomiska hinder och barriärer inom åkerinäringen - så som de upplevs av dem som verkar i branschen - framhålls i kapitlet. Åkeriföreningen Syd kommer i en seminarierie insamla åsikter och synpunkter från sina medlemsföretag samt danska systerorganisation inför en större trendanalys på Öresundsregionens landtransportsystem, grundad i "action research". Resultaten av den *större trendanalysen* kommer sedan att ligga till grund för dialog om transportutvecklingen mellan företag, organisationer, myndigheter och forskarvärld i Öresundsregionen.

Ingela Schånberg analyserar arbetsdelning efter kön i Öresundsregionens transportsektor utifrån ett jämställdhetsperspektiv i kapitel 6, situationen inom transportslagen diskuteras utifrån vertikal och horisontell uppdelning. Gör sned könsarbetsdelning inom transportsektorn i Öresundsregionen att olika ekonomiska resurser inte kan tillvaratas optimalt? Flera intervjuundersökningar kompletterar den statistiska kartläggningen. Hon argumenterar för att den

skilda demografiska utvecklingen på ömse sidor av Sundet samt den goda tillväxtutvecklingen inom transportsektorn tillsammans kan utgöra ett unikt tillfälle för en naturligt ökad jämställdhet med positiva lönsamhetseffekter för företagen. Samtidigt, tillsammans med en rad andra åtgärdsförslag för ökad jämställdhet i transportsektorn, efterlyses en förbättrad statistikproduktion inom området.

I kapitel 7 belyser Svante Lingärde transporterens betydelse i Öresundsregionen utifrån ett tillväxt- och innovationsperspektiv, där transporterens roll som förmedlande länk mellan ekonomisk tillväxt, innovationer och regional konkurrenskraft särskilt lyfts fram. Med utgångspunkt i endogen tillväxtteori och skyst kunskapsspridning/-överföring (endogent lärande) via transporter av varor, tjänster och arbetskraft på tvärs av Sundet, utvecklas en matematisk modell kallad IPEL (Indikator för potentiellt endogent lärande) som teoretiskt kan kvantifiera transportbarriärerna i Öresundsregionen. IPEL bygger på det samlade förädlingsvärdet i regionens alla arbetsplatser och reskostnaderna för att ta sig dit. Modellen visar hur endogent lärande varierar positivt med höga förädlingsvärden och negativt med höga reskostnader: Ju närmre det ekonomiska centrumet, desto större innovationsbenägenhet. Rent teoretiskt, om korrekt empiriskt material används, skulle modellen kunna svara på t ex frågan; *Vilket skapar mest innovationspotential – att man från Malmö kan nå Köpenhamn på mindre än en timma, eller att man från Malmö kan nå Hamburg på under tre?* I praktiken argumenterar Lingärde för att effektiviteten i persontransporterna, i hög grad bestämmer Öresundsregionens innovationspotential. Med en utvidgad IPEL-modell kan icke-reskostnadsrelaterade barriärer mellan Danmark och Sverige i Öresundsregionen teoretiskt värderas, och tillsammans med existerande mått kan därmed nya perspektiv för förståelsen av Öresundsintegrationens mekanismer öppnas.

I kapitel 8 framhåller Johan Wideberg gränssnittsbarriärer mellan transport, trafik och människa utifrån ett trafikplaneringssynsätt. Bättre trafikplanering och -övervakning i Öresundsregionen genom utnyttjande av sk intelligenta transportsystem, kan undanröja risker, olyckor, trängsel och andra negativa externa transporteffekter. Detta kräver emellertid mer sofistikerad trafikdata. Wideberg redogör för dagens trafikdatainsamling och presenterar en ny, GSM-baserad metod för detta, men lyfter samtidigt fram hur det traditionellt skandinaviska värnandet om den personliga integriteten - också skillnader mellan Danmark och Sverige i detta avseende - skulle kunna utgöra en barriär för att ett sådant system skulle kunna implementeras i Öresundsregionen för gemensam övervakning och bättre utnyttjande av de infrastrukturella resurserna. En intressant koppling till det förestående VTS-samarbetet i Öresund som presenteras i kapitel 11 i föreliggande rapport görs. Samtidigt argumenteras för nödvändigheten av en ökad samordning i planeringen av t ex bostäder och kollektivtrafik i den allt mer tätbefolkade Öresundsregionen.

Momsredovisningssystemens och skatters transportbarriärbetydelse lyfts fram av Michael Serk i kapitel 9, utifrån en diskussion om "omvända barriärer": Är olikheter i momssystemen en barriär, eller skall de istället uppfattas t o m som grund för nyetablering? Hur momssystemen påverkar likviditeten i företagen och tillväxten analyseras med utgångspunkt i Nederländernas lösning. Deras utformning av momssystemet lockar stora utomeuropeiska direktinvesteringar. Skulle samma metod som tillämpas i Nederländerna kunna införas i Öresundsregionen för att öka nyetableringar – och skulle Sverige och Danmark kunna enas om ett sådant system?

I kapitel 10 analyserar Carl-Magnus Carlsson behov och förutsättningar för en gemensam planeringsfunktion för Öresundsregionen. Kan man lösa upp barriärer genom Öresundsregionens gemensam planering i den nya osäkra, sårbara och globaliserade omvärlden? Olika typer av pla-

neringsmetoder lyfts fram och relateras till nya behov. Motsättningen mellan att se till nationens och regionens bästa som hinder för integrationen och barriärskapare diskuteras, där planering av infrastruktur lyfts fram som särskilt angelägen att samarbeta kring i ett Öresundsperspektiv. Möjligen kan det vara lättare att implementera sådan gemensam planering, än det har varit att harmonisera socialförsäkrings- skatte- och arbetsrättsliga regler, inte minst med hänsyn till tillväxtpotentialen i den logistiska attraktionskraften i den globaliserade världen. En ny planeringsansats som är anpassad efter regionens olika planeringstraditioner och efter de nya krav som globaliseringen ställer presenteras; reproaktiv planering, och frågan om en Öresundsgemensam planeringsmyndighet väcks, samtidigt som nya finansiella lösningar diskuteras. (Delar av detta kapitel återges även i denna sammanfattningsrapport).

Kapitel 11 visar på ett planeringssamarbete som har goda förutsättningar att bli ett föredöme för fortsatt arbete med Öresundsgemensam transport- och infrastrukturplanering. I kapitlet presenterar Lennart Andersson och Carl-Magnus Carlsson exemplet Öresundsgemensam VTS i Malmö. Förutsättningarna och upptakten för detta samarbete diskuteras i förhållande till slutsatserna i kap 10, och befins vara ytterst gynnsamma.

Mentalitets, lednings/management, affärskulturbarriärer mellan danska och svenska företag (såväl transportköpande som –säljande) och mellan Danmark och Sverige, diskuteras av Lars V Pedersen och Nicklas Abrahamsson i kapitel 12. Den typ av kunskap och kompetens som skulle kunna reducera sådana barriärer identifieras utifrån 19 djupintervjuer med näringslivsföreträdare från såväl den danska som svenska sidan av Sundet. Genom att ha kunskap om skillnaderna mellan det danska och det svenska, och lära sig utnyttja den, kan företagen lättare klara den globala konkurrensen. Den typ av skillnader i samhällsplaneringsstilar (spontanitet kontra eftertänksamhet) som diskuterades i kapitel 10, identifieras och diskuteras även avseende företagens strategiarbete i Danmark och Sverige. Skillnaderna spåras bl a till olika näringslivsstrukturer, olika ledarstilar, skillnader på arbetsmarknaden o s v. Dessa avspeglar sig också i olika affärskulturer i Danmark och Sverige (kortsiktighet kontra långsiktighet), vilket kan påverka relationerna över Sundet. Båda dessa varianter utmanas emellertid av den yttre press som globaliseringen och nya logistiska lösningar utgör. Dessa båda förhållanden; affärskultur och ledarstilar samt globalisering och branschutveckling, betraktas som interna resp externa påverkansfaktorer, barriärskapare om man så vill, som måste kunna hanteras av framtidens aktörer inom transportsystemen. Författarna föreslår därför, baserat på sina djupintervjuer, ett antal fokusområden för framtida transportkompetenser.

Alla dessa enskilda transportbarriärutredningar i kapitel 13, där en samlad bild av Transportstruktur och ekonomi inom STMØ-projektets ram ges. De viktigaste resultaten i varje undersökning sammanflätas där till en helhetssyn. Delrapporten avslutas i kapitel 14 där STMØ-projektets fortsatta utredningsarbete för att skapa Öresundsgemensam transportutbildning på magister/kandidatnivå inom området Transportstruktur och ekonomi beskrivs utifrån en diskussion om hur globaliseringen, de sista årens utveckling inom hållbar kommunikation och debatten på nationell nivå i Danmark och Sverige om olika typer av politiska styrmedel för att minska de negativa effekterna av transportsektorns nära koppling till den ekonomiska tillväxten. Hur kan dessa trender samverka – eller förmås att samverka - för att förena ökad effektivitet i transportarbetet - d v s minskade negativa transportexternaliteter - med ökad integration? Utöver uppföljning av VTS-Öresund samt Åkeriföreningen Syds trendanalys, initierar STMØ därför en komplementutredning som djupanalyserar denna utveckling och återkopplas till STMØ-projektets övriga resultat.

Delstudie 1:4 Transportnet, planlægning, miljø og trafiksikkerhed

I rapport 1:4 er der lagt vægt på at give en oversigtsmæssig status for en lang række emner, der falder inden for rapportens emneområde, ligesom der er lagt vægt på at anvende begreber og termer i relation til det overordnede formål med gennem STMØs tre faser at formulere den tværfaglige transportdisciplin Strategic Transport Management (STM).

Mere operationelt og med henblik på arbejdet i de følgende faser 2 og 3 af STMØ arbejdet er der formuleret forskellige såkaldte *barriere-faktorer*. Disse barriere-faktorer vil danne grundlag for den videre formulering af *barriere-initiativer*. Barriere-initiativerne drejer sig om tiltag, som vil kunne medvirke til en bedre integration på tværs af Øresund – og hermed lede til en mere sammenhængende og konkurrencedygtig region – ligesom barriere-initiativerne er tænkt som elementer i en regional proces, der sigter i retning af en fortsat bæredygtig udvikling af Øresundsregionen. Som led i fase 1 arbejdet er der endvidere udviklet en såkaldt *barrieremodel*, der i fase 2 vil blive anvendt til en bedømmelse af de enkelte barriere-initiativer, der opstilles i STMØ-arbejdet.

Inden for området **transportnet** er der udarbejdet en status, der beskriver nettens sammenhæng med hensyn til vej-, bane-, sø- og luftransport. Denne status er udviklet i forhold til de geografiske niveauer, der udbreder sig omkring en kerne dannet af Øresundsregionen, over Skandinavien, Østersøområdet incl. de baltiske lande, Nordeuropa, EU-området samt endelig et globalt netværk, der indeholder de globale metropoler/regioner, som Øresundsregionen i stadig stigende grad skal positionere sig overfor. En betydelig del af statusinformationen er udarbejdet som en række tematiske oversigtskort. Et væsentligt resultat af denne gennemgang er, at Øresundsregionen på grund af sin geografiske placering og den allerede eksisterende transportinfrastruktur på de forskellige niveauer har store muligheder for at konsolidere og videreudvikle en funktion som trafikalt center ("hub"). Denne position vil selvsagt være afhængig af en lang række faktorer og kompetencer. Grundlæggende kan nævnes, at store planlagte og/eller påtænkte, men investeringstunge projekter i regionens kerne- og nærområde såsom en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg (HH-forbindelsen) samt Femer Bælt forbindelsen vil have en stor betydning, så områdets transportnet udnyttes bedst muligt. Det vil i den sammenhæng være af betydning, at der etableres en relevant uddannelse af transportører og andre transportprofessionelle inden for logistik, planlægning m.v. En væsentlig udfordring ligger i multi-modal optimering samt terminalhåndtering med udgangspunkt i de lokale områder. Et bud på en tværgående uddannelse - bl.a. omfattende både økonom- og ingeniørdiscipliner og sammenfattet med betegnelsen Strategic Transport Management – vil gøre brug af uddannelsesinstitutioner inden for trafik og transport på begge sider af Øresund. Udviklingen af denne uddannelse er programsat til den afsluttende fase 3 af STMØ projektet. En implementering af en sådan uddannelse ses allerede nu ved afslutningen af fase 1 som et barriere-initiativ, som vil kunne medvirke på sigt til at styrke Øresundsregionens potentiale under en transportsynsvinkel og hermed medvirke til at styrke dens konkurrenceevne.

Inden for **planlægning** er forskellige interregionale samarbejder belyst, og der er udarbejdet en oversigt over indsatsområder og deres status og programforløb i forbindelse med udvidelsen af det grænseregionale samarbejde i Øresundsregionen. Ligeledes er relevante og mere internationale samarbejdsprojekter omkring planlægning blevet gennemgået. Her er bl.a. beskrevet det såkaldte VASAB samarbejde, der påbegyndtes i 1992 af landene omkring Østersøen med henblik på at udvikle fælles visioner og strategier for 2010 ("Vision and

Strategies around the Baltic Sea 2010”). Endvidere omtales Interreg IIIB Baltic Sea Region (BSR) samt internationalt samarbejde omkring planlægning inden for EU, herunder samarbejdet inden for ESDP (”European Spatial Development Perspective”). Vigtige faktorer bag vellykket planlægning er motivation, politisk indsats og enighed om, at muligheder og fremtidige valg afhænger af, at der planlægges i rette tid. I denne sammenhæng kan bemærkes, at der er god tradition for planlægning både på dansk og svensk side. Imidlertid er der ingen tvivl om, at der vil være store udfordringer forbundet med at skulle samordne eller forene dansk og svensk planlægning i en fælles planlægning for Øresundsregionen, også selvom denne selvsagt vil kunne tilrettelægges med forskellige grader af detaljering og bindende gensidige forpligtelser. Både med hensyn til struktur og organisation vil der skulle tages afgørende beslutninger, der bl.a. relaterer sig til økonomi og forvaltningstradition. De to landes planlovgivning er gennemgået og sat i forhold til nogle fælles udviklingsmuligheder. Som også anført og uddybet i denne rapport forventes det dog, at der på dansk side vil være en række forhold i forbindelse med den administrative strukturreform med ikrafttræden pr. 1/1-2007, som det vil være nødvendigt at få inddraget i planlægningen på dansk side først og som derpå vil kunne indgå som en forudsætning for fælles dansk-svenske initiativer om planlægning af og i Øresundsregionen.

Miljø som emneområde var blandt de første inden for hvilket, der blev indledt samarbejde og udarbejdet fælles dansk-svenske visioner med retningslinjer for Øresundsregionen. Eksempler her er miljøkvalitetsmål for vand og luft. Helt parallelt med planlægning er der dog en række vanskeligheder forbundet med at implementere og udvikle fælles initiativer og konkret samarbejde, hvilket bl.a. bunder i, at der skal tages hensyn til lovgivning på tværs af to nationer. På trods af dette forventes miljøområdet fortsat at have en betydningsfuld rolle til markering af regionen. Således fungerer Øresundsregionens ”miljøprofil” som en del af det ”brand” som værende bæredygtig og fremadrettet i sin udvikling, som København og Øresundsregionen ønsker at videreudvikle og markedsføre.

Området **trafiksikkerhed** er også med til at bidrage til opfattelsen af Øresundsregionen som en bæredygtig region. I rapportarbejdet er de danske og svenske målsætninger på trafiksikkerhedsområdet beskrevet, og det kan konstateres, at der, som det var tilfældet med planlægning og miljø, er en tradition til stede på begge sider af Sundet, som muliggør en fortsat høj prioritering af dette emne. Ligeledes parallelt med planlægnings- og miljøområdet optræder der forskelle m.h.t. lovgivning. En stærkere inddragelse af trafiksikkerhed må ses som et væsentligt element af en bæredygtig profil og udvikling. Det vil imidlertid være vigtigt, at der fortsat tages nye initiativer på området, så bevidstheden om trafiksikkerhedsspørgsmål ikke svækkes.

På baggrund af ovennævnte fokusområders status og med de tilknyttede vurderinger er der ved brug af SWOT analyser identificeret en række barriere-faktorer inden for hvert område. Disse SWOT-skemaer afrunder det enkelte fokusområde. Fra disse SWOT-skemaer er efterfølgende medtaget de væsentligste af de identificerede barriere-faktorer, se Tabel 1.

Barrierefaktor	Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
Transportnet	<ul style="list-style-type: none"> • Gode multi-modale udviklingsmuligheder, som vil kunne styrkes, såfremt Øresundsregionen fortsat udvikles som "hub". 	<ul style="list-style-type: none"> • Det kan være svært for Øresundsborgerne at overskue og anvende det samlede transportsystem som helhed. • Tekniske forskelligheder både nationalt og internationalt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionen har i nogen grad indset nødvendigheden af et veludviklet transportsystem. 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturanlæg underlagt forskellige kombinationer af lovgivning, plansystemer og tekniske traditioner, hvilket påvirker mulighederne for samordning og fælles udvikling.
Planlægning	<ul style="list-style-type: none"> • God tradition for planlægning på begge sider af Øresund. Der er bl.a. en stor forståelse for arealplanlægning og for at beskytte rekreative områder gennem brug af planlægning. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mangel på definition af planmyndighedernes kompetencer. • Mangel på en egentlig Øresundsplanmyndighed. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planlægning kan rigtigt grebet an medvirke til en stærk positionering af Øresundsregionen. • Mulighed for at videreudvikle de eksisterende planstrukturer (eksempelvis udstrækning af den københavnske Fingerplan til Øresundsregionen). 	<ul style="list-style-type: none"> • Integration af to plansystemer kan muligvis være svær og tidskrævende. • Arbejdet med de danske strukturomlægninger kan komme til at overskygge arbejdet i Øresundsregionen. • Mulige regionale gevinster kan gå tabt, hvis processen tager lang tid.
Miljø	<ul style="list-style-type: none"> • Både på dansk og svensk side findes der stor miljøbevidsthed i overensstemmelse med nordiske miljøtraditioner. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mangel på nye initiativer kan svække miljøinteressen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gode muligheder for at bevare rekreative områder tæt på boliger. • Skabelse af en region baseret på et bæredygtigt grundlag. 	<ul style="list-style-type: none"> • General afmatning af borgernes interesse for miljøforbedringer.
Trafiksikkerhed	<ul style="list-style-type: none"> • På begge sider af Sundet er der stor viden om trafiksikkerhed. • God samling af trafikrelaterede institutioner og virksomheder. 	<ul style="list-style-type: none"> • Uudnyttede muligheder m.h.t. trafikøkonomisk prioritering af projekter. 	<ul style="list-style-type: none"> • Høj sikkerhed indarbejdes som et kendetegn for Øresundsregionen. • Gode muligheder for at blive et foregangs-"land" (region), hvis der indføres "best practice" fra begge lande. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bevidsthed om sikkerhed holdes ikke tilstrækkeligt vedlige.

Tabel 1 SWOT oversigt over fokusområderne transportnet, planlægning, miljø og trafiksikkerhed.

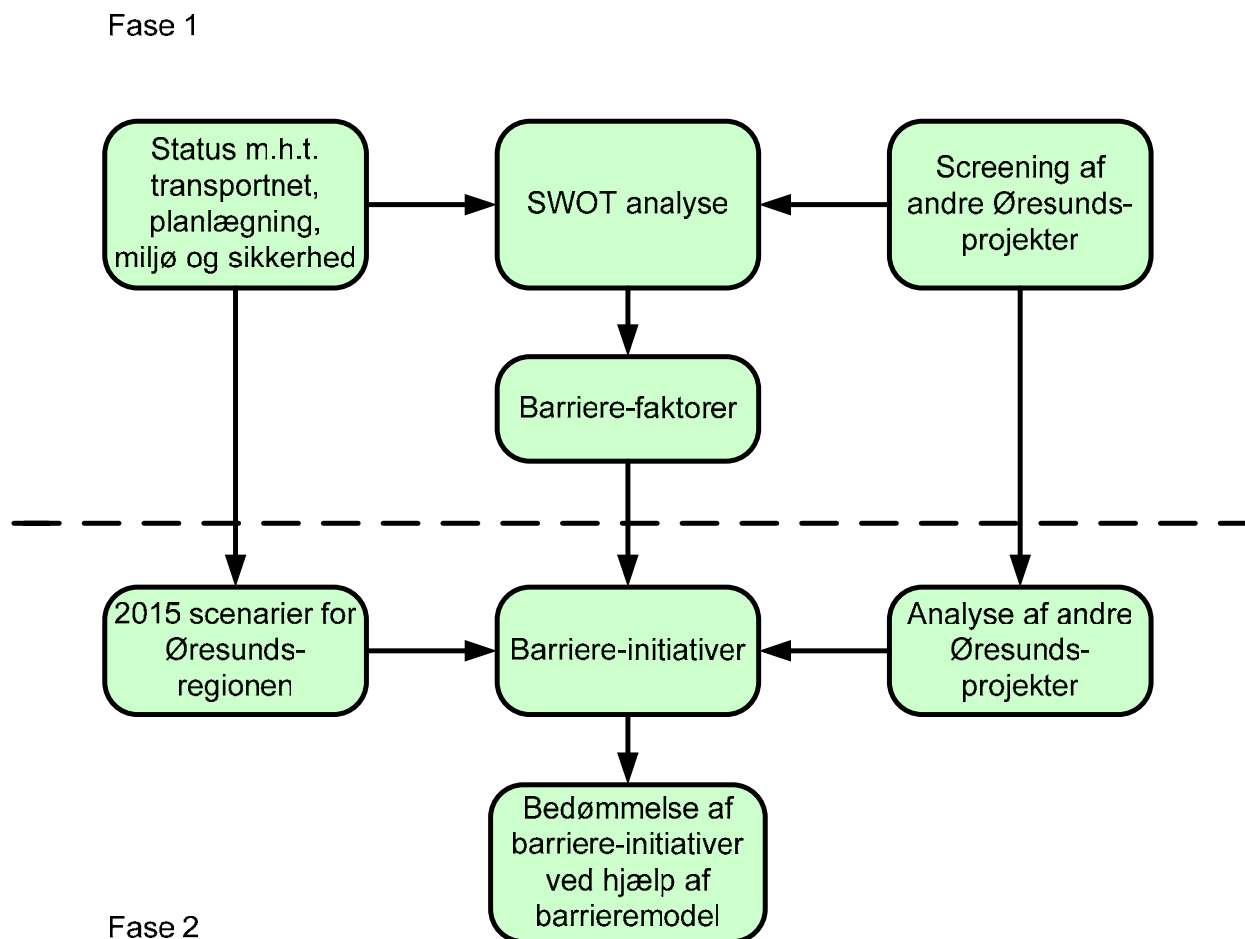
Med SWOT-oversigten i Tabel 1 er der søgt etableret et overblik på tværs af fokusområderne behandlet i rapporten. Det fremgår heraf, at der forekommer markante styrker og muligheder for hele området, som dækkes af de fire fokusområder. Samtidig er der dog også nogle svagheder og trusler, som der bør tages højde for. Tidligere i denne rapport findes som nævnt de detaljerede og mere emnespecifikke SWOT skemaer, hvor en nærmere omtale er givet.

Ved behandlingen af de enkelte fokusområder er der som en næsten uundgåelig del af en sådan proces inddraget forhold, som har en mere generel og overgribende betydning for Øresundsregionen. Disse er ligeledes gengivet som en SWOT-oversigt, se Tabel 2. De generelle emner er alle relateret til regionens position og fortsatte udvikling og er af afgørende betydning for det videre arbejde i STMØ projektets faser 2 og 3.

Barrierefaktor	Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
Regionens betydning	<ul style="list-style-type: none"> Øresundsregionen rummer muligheder, der kan udvikles og fremover styrke regionens betydning som del af et europæisk region/metropol-netværk. 	<ul style="list-style-type: none"> Mulige nationale forskelle i holdning til metropoldannelse omkring Øresund. 	<ul style="list-style-type: none"> Muligheden for at udvikle et fælles "brand". Mange tilbud, som kan værdsættes i dagligdagen: et rent miljø og mulighed for bosætning i områder med let adgang til vand, skov og natur og kulturtilbud af international klasse. 	<ul style="list-style-type: none"> Konkurrence fra andre europæiske regioner/metropoler.
Integration	<ul style="list-style-type: none"> Betydelige langsigtede muligheder for samfundets forskellige sektorer. Ved fortsat integration opnår Øresundsregionen en størrelse, som er "interessant" i europæisk sammenhæng. 	<ul style="list-style-type: none"> Processen går langsomt. Initiativer når ikke op over en "kritisk masse". 	<ul style="list-style-type: none"> Mulighed for at skabe mangfoldighed, idet Øresundsborgerne oplever regionen bl.a. som flere valgmuligheder. 	<ul style="list-style-type: none"> Manglende Øresundsidentitet. Sprog fortsætter med at være en barriere.
Øresundsbron	<ul style="list-style-type: none"> En afgørende sammenknytningsfaktor – ikke kun reelt men også symbolsk. Forventninger til trafikgrundlag er indfriet. 	<ul style="list-style-type: none"> Placeringen er optimal for at forbinde København og Malmö, men mindre optimal for nord-sydgående skandinavisk trafik. 	<ul style="list-style-type: none"> Broen er en katalysator for øget integration. Broen initierer fortsat diskussion af nye typer samarbejde og integration. 	<ul style="list-style-type: none"> Takster for passage af broen er for høje set med brugernes øjne.

Tabel 2 SWOT oversigt over emner af generel betydning for Øresundsregionen.

Den gennemførte beskrivelse af status for de fire fokusområder og de identificerede barrierefaktorer med de styrker, svagheder, muligheder og trusler, som knytter sig til dem, giver anledning til at overveje forskellige initiativer, som vil kunne tages. Kendetegnende for disse initiativer, som der refereres til som barriere-initiativer er, at der vil være et behov for at gennemføre en nøjere beskrivelse af deres indhold samt, at der vil være et behov for at kunne bedømme fordelagtigheden af det enkelte initiativ. Herved vil man bl.a. kunne pege på en prioriteret rækkefølge af disse. Et sådant arbejde er der lagt grunden til i fase 1 af STMØ projektet, mens arbejdet med beskrivelse og bedømmelse af barriere-initiativerne er henlagt til fase 2 af STMØ. Figur 8 giver en oversigt over de væsentligste aktiviteter i fase 1 og de ovenfor omtalte aktiviteter i fase 2.



Figur 8 Oversigt over fase 1 og overgangen til fase 2 af STMØ projektet.

Bedømmelsen af barriere-initiativerne tænkes grebet an med en såkaldt barriere-model. Dette ses som en modelteknisk udfordring, idet det enkelte initiativ vil være karakteriseret af meget forskellige konsekvenser af både kvantitativ og kvalitativ karakter. For at forberede dette arbejde er der allerede som del af fase 1 gennemført en række modeltekniske forstudier med henblik på at sikre, at den omtalte barrieremodel vil kunne udarbejdes med et indhold, der vil være egnet til den beskrevne opgave. Der er som appendiks til denne rapport medtaget en mere detaljeret beskrivelse af den påtænkte barrieremodel med en foreslået udformning, der vil kunne løse den pågældende opgave og med en modeltype, som vil kunne udvikles og anvendes inden for de projektmæssige budgetrammer.

Som beskrevet andetsteds i denne Sammenfatningsrapport er det overordnede sigte med STMØ at bidrage til en fortsat bæredygtig udvikling af Øresundsregionen, der samtidig leder til en mere konkurrencedygtig position for regionen. Kortlægningen af barriere-faktorer og den kommende udvikling af barriere-initiativer for Øresundsregionen med hensyn til transportnet, planlægning, miljø og trafikikkerhed bidrager sammen med de øvrige barriere-emner behandlet i rapporterne 1:1-1:3 til en oversigtsstatus for Øresundsregionen med henblik på en nærmere forståelse af regionens udviklingsmuligheder og dens konkurrenceevne i relation til andre metropoler og regioner. Med hensyn til sidstnævnte kan Øresundsregionen ses som en del af både et europæisk og et verdensomspændende netværk, hvor en stadig forøget europæisk integrationsproces samt en uformindsket globalisering vil udsætte regionen for en stadig stærkere konkurrence. Inden for fase 1 af STMØ projektet har dette ledt til introduktionen af begrebet Global Metropolis Competition (GMC) samt til etablering af et grundlag for

formulering af den tværfaglige transportdisciplin Strategic Transport Management (STM). Både GMC og STM er omtalt tidligere i denne Sammenfatningsrapport. Fokusområderne transportnet, planlægning, miljø og trafiksikkerhed er særdeles vigtige elementer for en STM kompetenceopbygning, og der vil i fase 2 blive arbejdet videre med barriere-initiativer, der kan ses som dels selvstændige forslag i relation til Øresundsregionens udvikling, men også som elementer, der er medvirkende til at udvikle transportdisciplinen STM. Fase 3 indeholder som allerede nævnt udviklingen af et undervisningsprogram i STM baseret på dansk-svenske undervisningsinstitutioner på begge sider af Øresund. Et sådant undervisningsprogram vil kunne iværksættes i løbet af 2008.

4 Sammenfatning af overordnede resultater

Den aktiva integrationen, som kan skapa ökad konkurrenskraft i regionen i relation till andra dynamiska regioner och därmed tillväxt, och god social och hållbar miljö- och jämställdhetsutveckling, kräver just samsyn om Öresundsregionen som *en* region – och insikten om att detta gagnar *båda* nationella ekonomier; såväl den danska som den svenska! Därför blir ett gemensamt värdeskapande nödvändigt – något som bl a kan åstadkommas genom Öresundsintegrerade utbildningar inom transportområdet. Detta kan också underlätta för att skapa gemensamma strategi- och planeringsfunktioner inom både näringslivet, dess organisationer och inom myndighetsfären. De närmast vattentäta skott som finns mellan dansk planering och svensk; och mellan olika nivåer, besluts- och ansvarsområden inom länderna måste brytas upp. Utbildning – gemensam utbildning inom det strategiska transportområdet - är ett sätt att bryta upp dessa!

I denna rapportserie har på flera ställen påpekats att barriärerna verkar bestå i en bristande förmåga eller vilja att se hela Öresundsregionen som en enhetlig region. Fortfarande, och egentligen inte alls förvånande, har vi på båda sidor Sundet kvar ett värnande om den egna nationella ekonomin, den egna strukturen och den egna kulturen. Men den nya globaliserade ekonomin, och med den förändrade produktions-, specialiserings och arbetsdelningsmönster har kommit att förändra förutsättningarna. Förutom att våra länder båda är en del av den Europeiska Unionen, är vi också båda påverkade av det förändrade konkurrenstryck som globaliseringen samt de nya informations- kommunikations- och transportteknologierna skapat. Det är inte längre optimalt ur någon synvinkel - än mindre rimligt - varken företags- eller samhällsekonomiskt, socialt, miljö- eller jämställdhetsmässigt, att transportsystem, infrastruktur och planering skall försiggå på var sin sida sundet utan nämnvärd koordinering. Speciellt inte som infrastrukturell effektivitet, tillgänglighet och logistikresurser kommit att bli allt viktigare för att upprätthålla attraktionskraften i en region.

STMØ har analyserat några av de barriärer som kan hindra att en sådan samsyn och koordinering blir möjlig. Vissa av dessa barriärer skulle med rätt utnyttjande kunna bli till en styrka i den globala ekonomin, medan andra om de inte övervinns riskerar att låsa fast utvecklingen. Samtidigt har ett antal positiva exempel som visar att integrationen på många områden kommit mycket långt, lyfts fram. Här skall återigen lyftas fram några av huvudresultaten från STMØ-projektets första fas:

- Behovet av gemensam planering av infrastrukturella investeringar p g a förändrade ekonomiska omvärldsförutsättningar (inte bara på samhällsplanet, utan även inom och mellan företag) är stort. Detta kan kräva ökad politisk acceptans för nya finansieringslösningar, men samtidigt kan utvecklingen gynnas av historiskt olika planeringsstilar och affärskulturer. Goda exempel är bl a VTS-Öresund (Vessel Traffic Service) och Öresundsbron. Kanske kan samarbete om framtidens momssystem vändas till en konkurrensfördel, eller ett effektivare utnyttjande av IKTs (Information KommunikationsTeknologi) potential som kunskapsförmedlare och pendlingsverktyg (hållbara transporter) skapa nya möjligheter för hållbar tillväxt; att förena ökad integration och konkurrenskraft i Öresundsregionen med minskade negativa transportexternaliteter. Utan tvekan kommer emellertid nya statistiska indikatorer att behövas avseende bl a arbetsmarknad, jämställdhet, trafikflöden o s v men i jakten på sådana dyker nya barriärer upp – denna gång bl a kopplat till den personliga integriteten. Ett intressant framtida mått för potentiell tillväxt som tar hänsyn till regionens förädlingsvärde i förhållande till restid/reskostnad presenteras.

- För detta skall kunna fungera i praktiken finns det också ett stort behov av harmonisering av lagstiftningen som rör transport av framför allt gods mellan våra bägge länder. Men det krävs också en regelharmonisering *inom* respektive lands lagstiftning avseende regleringen av de olika transportslagen. Detta gör situationen något mer komplicerad, men skulle samtidigt kunna utgöra en viktig drivkraft för att gemensamt reformera lagarna under beaktande av EUs och den internationella lagstiftningen. Viktigt är också att beakta de stora skillnaderna i sakrätt och äganderättens övergång. Den kanske fränsta lösningen på detta problem är upplysning om skillnaderna – utbildning i Strategic Transport Management
- En möjligen oväntad barriär i sammanhanget är att det finns en överkapacitet av transporter i Öresundsregionen då man akut *inte* behöver trimma effektiviteten och öka fyllnadsgraden för varje enskild transport lika mycket som där trångboddhet och resursknapphet råder. Däremot visar studien på att det kan förekomma lokala hinder för att utnyttja systemet på mest effektiva sätt (enkelspår, tillgång på operativ tid, buller et c), men genom att skapa förutsättningar för inlandsterminaler (s.k. Dry Ports) och genom att skapa en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kan man frigöra mera kapacitet för persontrafik över Öresundsbron. Här kan hänsyn till regionalpolitiska aspekter snarare än ett övergripande logistiksynsätt bli ett hinder. Ny teknik skulle kunna avhjälpa dessa hinder: Ett sådant område är RFID (Radio Frequency ID) tekniken och likaså s.k. ”Open Source-teknik” som är Internetbaserat och skapar en transparans för att finna ledig kapacitet. (s.k. webportaler), men beredskapen för att utveckla och utnyttja ny teknik kommer idag från transportnäringen själva och inte så mycket från utbildningssidan och den akademiska forskningen. Detta kan på sikt skapa barriärer, i form av ett stort gap mellan verksamhet och ny teknikfront. Därför är Öresundsgemensamma utbildningar i Strategic Transport Management viktiga. Dessutom föreligger tydliga barriärer mellan de tre nivåerna; strategisk, taktisk och operativ *inom* respektive land. Störst möjlighet för integration mellan Danmark och Sverige i Öresundsregionen föreligger på den taktiska nivån.
- Samtidigt finns det i Öresundsregionen alla möjligheter för att utvecklas till en europeisk metropol. Tillsammans blir den svenska och danska sidan en marknad som väl kan mäta sig med övriga metropoler i Europa. Med ett gemensamt varumärke – och en gemensam identitet – och dessutom i en god miljö med stort kulturutbud, marknad och mångfald, kan regionen framstå som ett självklart val för såväl etablering som boende. Detta kräver emellertid att just identiteten värnas, att gemensamma värden skapas och att tillgängligheten ökas. Annars kan konkurrensen från andra regioner och metropoler bli oss övermäktig. Ett viktigt verktyg för att skapa dessa värden är gemensamma transportutbildningar på avancerad nivå.

Dessa huvudresultat av STMØ-projektets första fas ger också grunden för skapandet av gemensamma utbildningsresurser på avancerad nivå i Öresundsregionen (Master/Candidat i Strategic Transport Management). Det som i grunden binder oss samman - skapar integration - är hållbara transporter; och en gemensam förståelse för hur man skapar dels förutsättningar för sådana, dels utnyttjar dem effektivt, stärker också integrationen och konkurrenskraften!

5 Perspektiver for Øresunds-udviklingen

Kapitlet summerer opp grundtankarna i STMØ, och antyder hur bl a dynamiska omvärldsförändringar, nya finansiella lösningar och grundläggande kulturella skillnader tillsammans med nya utbildningsresurser kan skapa förutsättningar för ökad integration och konkurrenskraft i Öresundsregionen²⁵.

Kapitlet utgår från en diskussion om behovet av en omvärldsanalytisk helhetssyn på transportutvecklingen i Öresundsregionen. I spåren av globaliseringens effekter och den ökade sårbarheten i samhällets planering diskuteras möjligheter för en Öresundsgemensam planeringsfunktion inom infrastruktur- och transportområdena. Olika planeringsstrategier relateras till olika ledningskulturer i Danmark och Sverige. Huvudfrågan är; *kan man planera bort barriärer i Öresundsregionen?* Konkret föreslås en gemensam infrastrukturmyndighet i regionen.

Den fortsatta diskussionen utgår från två olika sätt att se på samhällets planeringsansats. Skillnaden mellan dessa ansatser kan tyckas hårfin. Såväl valet av t ex infrastruktuursatsningar som resultatet av dem kan bli detsamma. Skillnaden ligger i synen på varför och framförallt hur planeringen görs, och spelar en avgörande roll i analysen av ett Öresundsövergripande planeringsarbete.

- Skall planeringen vara konkret och långsiktigt förebyggande?

En omvärldsanalys genererar några scenarion som kan relateras till infrastruktuursatsningar med olika tänkta effekter, vilka kan rangordnas, utifrån en vision om det goda samhället. De bästa av dessa väljs successivt efter att planerna uppdateras i relation till reviderade omvärldsanalyser. Fokus är planens konkreta innehåll/projekt, och att projekten sätts igång för att förebygga negativ utveckling och skapa positiva effekter. Visionen som skall uppnås blir nästan överordnad verkligheten. Utredningsarbetet löper parallellt med projektet. Planeringsarbetet karaktäriseras ofta av en slags konsensus-syn på såväl planeringsprocessen som planeringsresultatet, vilket ofta gör det utslätat och motverkar det visionära. Målet är att skapa positivt och förebygga mot negativt. Metoden kan sägas vara utbudsstyrd men balanserad med stor planering, men också mycket "action" i verksamheten. Problemet med denna ansats är att planeringen eller dess effekter kan slå mycket fel, samtidigt som kostnaderna då kan bli höga. Sammantaget kan man kalla detta en proaktiv ansats som fungerar bra när man känner möjliga utfall och sannolikheter för dessa, har stora resurser och är hyfsat överens om de långsiktiga målen

- Skall planeringen vara flexibel och åtgärdande?

En omvärldsanalys ger några scenarion som visserligen relateras till olika infrastruktuursatsningar med olika tänkta effekter, och rangordnas, men dessa väljs emellertid först sedan en viss omvärldsförändring (med tillhörande scenario) verkligen har inträffat. Beslut om satsning fattas utefter omvärldsförändringen, sedan den kunnat verifieras med någon

²⁵ Carlsson, C-M "Gemensam planering i Öresundsregionen – är det möjligt?" i Carlsson, C-M, red, (2006) *Transportstruktur och ekonomi – en analys av transportbarriärer i Öresundsregionen*, STMØ Delrapport 1:3, kap 10.

viss indikator. Fokus är omvärldsförändringen och omvärldsanalysen, som skapar rimlig handlingsberedskap för att sätta in snabba åtgärdsprojekt mot negativ utveckling eller stärka positiv utveckling. Utredningsarbetet är förhoppningsvis klart när det behövs, eftersom omvärldsanalysen ska vara ständigt aktuell. Målet blir här att stärka positivt och motverka negativt. Metoden kan sägas vara efterfrågestyrd och tämligen obalanserad. Sannolikt blir andelen ”action” i verksamheten totalt sett lägre, i väntan på omvärldsförändringarna, medan samtidigt en stor del av planeringsarbetet riskerar ske i onödan. Problemet med denna planeringsstil är uppenbart att den kan reagera för sent, men den torde ändå kunna benämnas en reaktiv ansats som kan fungera bra när osäkerheten är mycket stor.²⁶

I många sammanhang då dansk och svensk företagsorganisation, -kultur och olika ledarstilar diskuteras brukar det framhållas hur man i Sverige lägger stor vikt vid planering, konsensus kring visioner om utvecklingen och sedan genomförande i enighet. Det uppsatta målet skall nås – till varje pris. I Danmark sker istället en ständig anpassning till vad som är på gång, hur omvärlden utvecklas, och vad verkar bra för stunden.²⁷ Elaka tungor i Sverige talar om dansk krämarmentalitet mot svenskt folkhem, medan motsvarande tungor i Danmark dristar sig till uttryck som dansk flexibilitet, eller som nu mycket kommit att debatteras ”flexicurity”, mot det svenska Förbudssamhället.²⁸

Nog tycks de ovan presenterade strategierna proaktiv respektive reaktiv planering (i den betydelse begreppen givits här!), starkt påminna om skillnaderna mellan dansk och svensk företagskultur, där den svenska skulle likna proaktiv planering och den danska reaktiv. I den pågående och alltmer utmanande globaliseringen som alla utsätts för, såväl danskar som svenskar, tycks det som att allas planeringsförutsättningar har förändrats. Omvärldsförändringarna tycks lite mer föränderliga än vanligt, sett med danska ögon, samtidigt som den svenska förankringskulturen riskerar att ta allt för lång tid. Jag kommer i denna rapport att argumentera för att en helt ny situation som denna skapar radikalt förändrade förutsättningar för planeringsfunktionen. Samtidigt skapar det också inte bara möjligheter till lärande och samarbete över Sundet utan dessutom ett skriande behov. Från den svenska traditionen kan man hämta eftertänksamhet, vision, handlingskraft och envishet, från den danska omvärldsanalys, diskussion, handlingsberedskap, snabbhet i reaktion och öppenhet för att tänka om och byta spår. Detta gör att de två planeringsansatserna skulle kunna syntetiseras till en tredje, anpassad efter regionens olika planeringstraditioner och anpassad efter de nya krav som globaliseringen ställer.

Omvärldsanalys för strategisk transportinfrastruktur

Grunden i varje god planering - oavsett planeringsansats – är en väl genomförd omvärldsanalys. För att omvärldsanalysen skall vara fruktbar och kunna styra planeringen mot de områden som är mest i behov av planerade åtgärder, krävs det dessutom ett tvär- eller flervetenskapliga angreppssätt. Omvärldsanalys i sig är emellertid inte ett entydigt begrepp. För det första måste man definiera omfattningen. Rör analysen det lokala, Öresundsregionala, nationella eller glo-

²⁶ Begreppen reaktiv och proaktiv planering har kommit att bli gängse begrepp och har diskuterats av många och i olika sammanhang. Den kanske mest kände uttolkaren är Russel L Ackoff.

²⁷ Se t ex Persson, H och Palludan, U, (2003) *Öresundsregionen - Bakgrund. Verklighet. Möjligheter*, Region Skåne. Se även Niclas Abrahamssons och Lars V Pedersens kapitel ”Logistik- og transportsamarbejde på tværs af Øresund: Udfordringer og muligheder” i Carlsson, C-M red, (2006) *Transportstruktur och ekonomi – en analys av transportbarrierer i Öresundsregionen*, STMØ Delrapport 1:3, kap 12. Orsakerna till skillnaderna brukar hänföras till industristruktur/handelsdominans, ländernas storlek, religionshistoria, o s v.

²⁸ Flexicurity (flexibility and security) är en benämning på dansk arbetsmarknadspolitik för reducerad arbetslöshet. Den avser att kombinera svagt anställningsskydd med höga ersättningsnivåer för att skapa flexibilitet/rörlighet och trygghet på samma gång. Tryggheten skall inte ligga i att tvunget behålla det gamla jobbet, utan att lätt kunna få ett nytt. Se exvis <http://www.euractiv.com/Article?tcaturi=tcm:29-144592-16&type=News>.

bala – och hur samverkar dessa nivåer? Av vem görs analysen; politisk-ideologiskt, åldersmässigt, bakgrundsmässigt o s v. Vilket är syftet och till vilken målgrupp vänder sig analysen? Avser analysen att definiera omvärldens påverkan på vissa mål eller handlar det om medlen att nå dem? Olika särintressen kan dessutom styra analysen, inte minst genom valet av förklarande variabler, statistikunderlag et c. Särskilt inom transportpolitik och infrastrukturplanering förekommer detta vid beräkningar av samhällsekonomiska nyttor, internaliseringsgrader av negativa externa effekter, bevekelsegrunder för samhällsekonomisk marginalkostnadsprissättning, miljöpåverkan o s v.²⁹

I följande diskussion utgår emellertid från att omvärldsanalysen görs av experter på respektive område, men med beaktande av såväl olika aktörers infallsvinklar som regionala och nationella/globala utvecklingstendenser som påverkar den regionala nivån, och att den vänder sig till politiker och allmänhet och slutligen har som mål att stärka regionen och dess invånare ekonomiskt, socialt, miljömässigt o s v.

Exempel på hur en sådan analys kan struktureras avseende metoder kan finnas hos exempelvis Region Skåne.³⁰ Samhällsförändringar, nya trender inom olika områden, på olika nivåer o s v registreras i en sk omvärldsbevakning. Information från aktörer och nätverk sammanställs och analyseras. Resultatet blir en ”omvärldsanalys”, som förhoppningsvis innehåller svaren på frågor som Vad händer i framtiden? Hur påverkas vi? Vill vi det? och Hur ska vi agera? En kombination av arbetsmetoder som bygger på trendanalys och scenarion ger sedan handlingsberedskap: Man vet på ett ungefär vad som skall göras när något visst inträffar. Trendanalys handlar om att identifiera grundläggande förändringar inom ekonomi, preferenser, värderingar, politik et c.³¹ Ett exempel på sådana förändringar kunde vara just globalisering, individualisering eller regionalisering, men också hälsokostfanatism, generationskonflikter, förändrade lojaliteter och syn på samhällets roll, ändrad könsmaktordning, etniska eller religiösa konflikter, pandemier o s v. I analysen ingår också att identifiera vem som driver de nya trenderna, var, varför och trendernas effekter för olika aktörer. Detta arbete leder sedan fram till skapande av ett antal scenarion d v s alternativa, men troliga framtider. Nyckelfaktorer identifieras för att man skall kunna mäta sig fram till när ett visst scenario infriats, och när dessa saker inträffar vet man också vilka åtgärder som skall vidtas.³² Konkret kan analysen använda sig av SWOT-analysen (starka/svaga sidor resp yttre hot/möjligheter), vilken kan utökas med en VRIO-analys av SWOT-analysens starka sidors orsaker, betydelse, unikheter, exklusivitet och effektiviteten i att utnyttja styrkorna.³³ VRIO går ut på att fastställa organisationens värden och kompetenser, och bedöma om dessa är så sällsynta så att de kan utgöra en konkurrensfördel. Om värdena är lätta att imitera av andra, minskar det konkurrensfördelen. Slutligen beror förmågan att utnyttja fördelarna på organisationens inre effektivitet. Benchmarking, slutligen kan användas för att helt enkelt placera in den egna organisationen eller regionen på en rangordningslista, internt (jämförelse av enheter i företag eller t ex delar av regionen), externt (med andra jämbördiga) och funktionellt (hur olika frågor hanteras). Poängen är att identifiera vad som kan göras bättre och hur, samt att sporra till förändring. Denna metod kräver av allt att döma viss spionverksamhet gentemot konkurrenterna, oavsett om de är andra länder, regioner, företag, organisationer eller myndigheter.

²⁹ Avseende t ex internaliseringsgrad se den statliga utredningen *Noder och länkar i samspel*, SOU 2004:76, s 108 f, där de olika beräkningar av transportslagens internalisering av externa effekter presenteras, och skiljer sig avsevärt beroende på beställare. Andra exempel är nyttoberäkningar av projekt som Bottniabanan i Norrland, Hallandsåstunneln och olika vägprojekt et c.

³⁰ Se följande länk på Region Skånes hemsida <http://www.skane.se/templates/Page.aspx?id=58368>

³¹ En trendanalys presenteras i Bengt Nordlindhs kapitel om Svensk Åkerinäring i föreliggande studie.

³² Sannolikt blir nyckelfaktorerna kvantitativa. Om man exempelvis vill konstatera när hälsokostfanatismtrenden blivit manifest, kan man mäta antal försålda preparat av viss sammansättning inom ett visst område.

³³ VRIO uttyds; valuable, rare, imitation, organisation. Se <http://www.skane.se/templates/Page.aspx?id=58346>.

SWOT, VRIO och Benchmarking i all ära, men huvudfrågan kvarstår: Vem lämnar uppgifterna och vem analyserar dem – och utifrån vilka premisser, vetenskaps- och forskningsområden och inte minst; utifrån vilken idé om mål? Och dessutom: vilka nyckelfaktorer identifieras som mått på trender, samhällsförändringar och utvecklingstendenser? Mäter vi rätt? Reliabilitets- och validitetsbegreppen hamnar vid långsiktig strategisk transportinfrastrukturplanering av allt att döma i skarpt läge, lika skarpt som i läkemedelsindustrins laboratorium. Självfallet krävs, för att skapa en Öresundsövergripande planering, att omvärldsanalysen baseras på en studie av utvecklingen på båda sidor av sundet och av experter från båda sidor. På samma sätt som Region Skånes planering kan, eller åtminstone avser att beakta utvecklingen såväl i Östra Göinge som i Lundatrakten, måste förutsättningar skapas för att planeringen skall kunna ta hänsyn till hela Öresundsregionen. Inte minst kräver detta att statistiskt material om olika utvecklingstendenser, t ex befolkning, arbetslöshet o s v blir jämförbar.

En ansats, den s k TAIDA metoden³⁴ som utvecklats av konsultföretaget Kairos Future, och som använts flitigt i olika planeringssammanhang, bygger på att förena bredd och djup i analysen.³⁵ TAIDA står för Tracking (att spåra omvärldsförändringar och identifiera regionens styrkor i förhållande till dessa, såväl utifrån- som inifrånperspektiv), Analysing (att analysera omvärldsförändringarnas konsekvenser för regionen; använd scenarion), Imaging (att skapa utifrån detta en vision), Deciding (att identifiera insatsområden och strategier) och Acting (att handla). Poängen, menar man från konstruktörernas sida, är att skapa långsiktigt strategitänkande som utgår från regionens styrkor och med ständig avstämning mot den förändrade omvärlden. I början av processen skall så många intressenter som möjligt delta, och mot slutet bör experterna få större inflytande. Arbetet leder slutligen fram till en slags Vill-Bör-Kan-manual för hur planeringen skall sättas i verket. Vinsten med en taxonomi av detta slag torde ligga i att de inblandade aktörerna kan samla och fokusera arbetet så att alla drar åt samma håll, vilket emellertid inte innebär att alla gör samma analys, och det som föreliggande rapport vill trycka på i denna strategi är de två första stegen, Tracking och Analysing, samt det breda anslag som förespråkas; en bredd som måste gälla såväl danska som svenska intressenter.

Omvärldsanalysen ligger alltså vanligen, och borde alltid ligga, till grund för att skapa en plan; en långsiktig handlingsplan på strategisk nivå. Detta är inte ett särskilt märkvärdigt påstående, och sannolikt är det så att de flesta mänskliga handlingar, stora som små, styrs av någon form av omvärldsanalys. Valet av angreppssätt blir emellertid avgörande för hur analysen i ett senare skede styr planeringsprocessen. Vad som emellertid inte nog kan påpekas är det faktum att planering i sig innebär ett styrande av framtiden. Särskilt tydligt är detta när det handlar om långsiktig infrastrukturplanering. De beslut om infrastrukturella satsningar som fattas, tenderar att vara svåra att ompröva sedan de väl igångsatts. Om de visar sig bygga på felbedömningar av omvärlden, är det inte ovanligt att de genomförs ändå. Samtidigt riskerar en alltför rigorös planering att lägga restriktioner på framtida utveckling. Dras en väg, byggs en bro på ett visst ställe, är det sedan där man kommer att köra! Detta märks tydligt på utvecklingen kring Svågertorp vid det svenska brofästet.

Planeringen är naturligtvis nödvändig. All mänsklig aktivitet bygger på att vi planerar för vad som skall komma närmast. Den enskilda individen planerar vilken buss han eller hon skall ta hem från t ex jobbet, vi planerar hur vi skall ta oss till semesterparadiset eller t o m om vi skall byta bostadsort o s v. Samhället däremot planerar vilken buss som över huvud taget skall gå, hur staden eller regionen skall marknadsföras och vilka vägar som skall byggas. Att inte

³⁴ TAIDA, Tracking Analysing Imaging Deciding Acting

³⁵ Se Bandhold, H, "Visioner och strategier för regional tillväxt-hur når man dit?" i Christensen & Kempinsky, red (2004) *Att mobilisera för regional tillväxt*, Studentlitteratur, kap 13.

planera innebär att man inte är förberedd för morgondagens utmaningar. Att inte planera vilken buss man skall ta från jobbet riskerar innebära att man missar just den linje som tar en hem, på samma sätt som samhället riskerar att missa tåg om man inte är känslig för omvärldens påverkan, krav och förändring. Men, planering får inte bli så rigid att den inte kan ändras. Liksom vår anställda som planerat bussfärden hem efter jobbet måste vara så flexibel att han eller hon kan byta busslinje om ordinarie blivit hindrad, avstå bussen helt och promenera i det fina vädret om en kollega föreslår det, eller kanske gå på bio. På samma sätt som dessa omvärldsförändringar i det lilla, påverkar enskildas korttidsplanering, påverkar förändringar i det stora samhällets långtidsplanering! Flexibiliteten är lika nödvändig i det stora som i det lilla. Och stora infrastruktursatsningar tenderar att bli tämligen oflexibla. Det säger sig därför självt att omvärldsförändringsanalyser måste vara djupgående vid planering av större infrastrukturella satsningar, det är oerhört viktigt att inte blanda ihop visionerna eller önsketänkandena om framtiden med omvärldsanalysens resultat; vi får alltså inte låta det vi vill skall hända, styra vår uppfattning vad som verkligen händer.

Ett gott historiskt exempel på detta resonemang är de svenska järnvägarnas betydelse för stationssamhällenas framväxt. I positiv bemärkelse kan man påtala hur det utefter linjerna växte fram nya samhällen. Men samtidigt bör man hålla i minnet att det mellan dessa samhällen än idag finns obebodda ödemarker, bortsett från det faktum att många av stationssamhällena idag är övergivna. Varför uppstod ett samhälle på en viss plats utmed infrastruktursatsningen, och inte på en annan. Var det – är det – infrastrukturen som bestämmer lokaliseringen eller är det andra drivkrafter, som inte har så mycket med den faktiska infrastrukturen att göra. I allmänna termer kan man diskutera huruvida förbättrad infrastruktur, och därmed förbättrade kommunikationer och tillgänglighet påverkar en regions tillväxt genom att förändra (vidga) marknaden och specialiseringsgraden, arbetsdelningen och handelsutbyte/-vinster. Vanligtvis slutar diskussionen i positiva termer: Marknaden vidgas och tillväxten ökar. Ett sådant synsätt innebär naturligtvis omvänt att de regioner och områden som inte nås av infrastruktursatsningar heller inte kan få del av det ekonomiska uppsving som skapas av infrastruktursatsningen. Dessa utarmas på de mer tillgängliga platsernas bekostnad. Automatiskt blir då slutsatsen att en infrastruktursatsning naturligtvis bör bidra till vidgad marknad och ökad tillväxt. Ofta har ju så också varit fallet; men inte alltid! Och då satsningarna inte visat önskade resultat; lika ofta skakas det i efterhand på åtskilliga huvuden åt dessa misslyckade exempel. Det hela är en fråga om graden av generell kausalitet hos infrastruktursatsningarna, där ofta inre förutsättningar och omvärldens påverkan och förändring glöms bort. Hans Westlunds diskussion kring begreppet infrastruktur-determinism skulle kunna passa i sammanhanget.³⁶ En tolkning av hans resonemang är att det finns en föreställning om att infrastruktursatsningar har en given effekt, men att så inte alltid är fallet: Tidsfaktorn, eller samhällelig omdaning från t ex industriellt till postindustriellt system, kan innebära att infrastrukturella satsningar, eller allmänna trender för den delen, får oväntade effekter. För att infrastrukturplanering ska ge de önskade effekter vi sett historiskt, krävs ju att industrisamhällets samband fortfarande gäller. Det är oerhört viktigt att se Öresundsbronns integrationsskapande effekt i relation till denna infallsvinkel, för att analysen av en gemensam planering skall bli fullständig. Ett annat utmanande exempel vore att analysera gröna vågens boendutflyttning till kranskommuner i relation till behovet av att pendla med bil till arbete i centrum, och de trängsel- och utsläppseffekter detta får idag, alternativt diskutera om det blir nödvändigt med en ”omfördelning av befolkningen så att den koncentreras till de stora stråkens stationsorter,” som Westlund uttrycker det, för att öka användningen av kollektiv spårtrafik.³⁷ I ett sådant ljus skulle utvecklingen kring Svåger-torp och Ørestad mycket väl kunna belysas.

³⁶ Westlund, H. (1998) *Infrastruktur i Sverige under 1 000 år*, Riksantikvarieämbetet, kap 6.

³⁷ Westlund, H. (1998), s 83.

Man riskerar ibland att sammanblanda planeringens mål och medel; sammanblanda vad man vill åstadkomma med hur detta skall göras; vart vi vill nå med vad vi rimligen kan hantera. Detta kan grumla fokus och göra planerare och beslutsfattare blinda för verklighetens snabba förändring. Om målet är att stärka regionens konkurrens- och attraktionskraft för såväl företag som t ex turister, vidga marknadsområdet och handeln, förbättra sysselsättningen, öka tillväxten och skatteunderlaget, vilka blir då de konkreta medlen, när en långsiktig strategisk plan som samtidigt är realistisk, visionär och hanterbar skall skapas? Det fina med transportrelaterade infrastruktursatsningar är att de sällan om ens aldrig kan bli helt fel. De fyller alltid någon funktion; en ny väg, parkeringsplats tunnelbanelinje eller hamn. Dessutom är de dyra, ofta monumentala och skapar många arbetstillfällen under produktionen, något som borde påverka bruttoregionalprodukten – om nu material och arbetskraft o s v hämtas internt. Infrastruktursatsningar är alltså välbeprövade medel för att nå tillväxtmål. Sällan är de kontroversiella från det samfälliga näringslivets sida om de handlar om ökad tillgänglighet, men av olika anledningar kan det i skilda politiska läger finnas starkt motstånd mot en viss typ av infrastrukturell satsning i ett visst specifikt fall.³⁸ Sammantaget tycks det som om planering för det bärkraftiga, attraktiva, ekonomiskt och socialt hållbara framtida samhället väljer att spela med de beprövade, säkra korten: transportinfrastrukturella satsningar!

Härmed intet sagt om reella behov av transportinfrastrukturella satsningar i specifika sammanhang; för att lösa upp proppar, slå sönder flaskhalsar och förhindra lokala trafikinfarkter. Detta handlar om att i ett kortare tidsperspektiv lösa operativa och kanske taktiska problem. Trängselskatter, som nu diskuteras för Köpenhamn, t om för Malmö, och som prövas i Stockholm, skulle kunna vara exempel på sådana snabba lösningar av ett relativt akut trafikinfarktsproblem. Men ger det den långsiktiga strategiska lösningen; är det en infrastrukturell långsiktig planering med god omvärldsanalys, som tagit hänsyn till förändringar i omvärldsförutsättningar – inte minst den tidigare diskuterade globaliseringen – och effekterna av planen i relation till dessa förändringar? Och är det alltid så att målen och de infrastrukturella medlen hänger ihop? Om ökad tillgänglighet ger ökad handel och tillväxt, så ger väl minskad tillgänglighet minskad handel och tillväxt; eller...? Kanske ger minskad tillgänglighet på ett visst ställe för vissa, men ökad tillgänglighet på andra, för andra kanske ett bärkraftigare, attraktivare, ekonomiskt och socialt hållbarare framtida samhälle? Hur samvarierar då dessa funderingar med omvärldsförändringarna?

Globalisering, risk och sårbarhet: Nya krav på planeringen

Ett sätt att närma sig de två planeringsansatserna som presenterades inledningsvis är via Supply Chain Risk Management. Detta är ett forskningsområde som växer sig allt starkare, och utgår från teoribildningarna kring Supply Chain Management. Dessa handlar om samordning av hela det fysiska flödet från råvara via produktion till slutkonsument, och eventuellt tillbaka för återvinning. Genom att analysera hela försörjningskedjan, kan de sammantagna flödena optimeras t ex via kortade ledtider. En sådan syn på transporterans roll har blivit allt viktigare i takt med ökad outsourcing och offshoring, d v s det som här tidigare kallats globalisering. En allt mindre del av produkternas värde skapas i ett specifikt företag, och att företagen lägger ut allt större delar av sin produktion på externa aktörer, inte sällan geografiskt avlägsna sådana och samtidigt minskar lagerhållning et c ger naturligtvis upphov till all större risk för att flödet kan störas av såväl externa som interna faktorer. Strejker, eller materialbrist i fjärran land, transporthinder eller terrordåd kan störa flödet. Detta innebär att en stor del av ett före-

³⁸ Sådana exempel skulle kunna vara inställningen till exempelvis Botniabanan i förhållande till Öresundsbron., där båda är tänkta att ”sammanbinda och främja tillväxt och utveckling”. Inte sällan handlar det ofta om regionalpolitiska bindningar eller ideologisk övertygelse/läsning.

tags konkurrenskraft ligger i just en effektiv Supply Chain.³⁹ Samtidigt kan marknaden svänga allt mer än tidigare och sammantaget är graden av osäkerhet större i dag än för bara några år sedan.

Denna situation kan mycket väl översättas även till regioner som Öresund! Den ökade osäkerheten, globaliseringen, outsourcingen, risken för terrorhot, leveransstörningar och förändrade preferenser bland kunderna är fenomen som gäller i lika stor utsträckning för kommuner, landsting och regioner som för kommersiella företag. Det som bl a innefattas i begreppet globalisering; ”lägga ut på entreprenad”, outsourcing och ”marknadsanpassning” har i lika stor utsträckning som i företagen, varit karaktäristiskt för statlig, kommunal och regional förvaltning. Detta har på samma sätt ökat sårbarheten och osäkerheten i förvaltningen, och talar för en slags ”Supply Chain Planning” – en helhetssyn på flöden även i den offentliga planeringen. En sådan ansats måste, för att kunna hantera osäkerhet och störningsrisker ta hänsyn till dels, vilket också tidigare påpekats, olika vetenskapliga discipliners infallsvinklar och forskningsresultat, dels olika aktörers erfarenheter, intressen och önskemål. Detta brukar ibland benämnas Triple Helix; att såväl näringsliv som forskning och myndigheter samråder i olika organ samt vid planering och beslut.

I negativa termer kan detta uttryckas som att samhällets komplexitet gör riskerna och därmed deras effekter allt mer oförutsägbara; den regionala sårbarheten ökar. Detta är också en utveckling som motiverar helhetsgrepp om risk och sårbarhetsplaneringen i samhället, men som i stor grad också torde påverka den i positiva termer formulerade infrastrukturplaneringen.⁴⁰ Den allra senaste tidens kris kring Jyllandspostens Muhammedkarikatyrer, Irankonflikten och oljepriset och den befarat pandemiska fågelinfluensan utgör klara exempel på hur snabbt planeringsagendan kan behöva omformuleras, och hur trots allt tämligen förutsebara reaktioner och utvecklingsriktningar kan förbises eller t o m komma som överraskningar. Om inget annat, visar de hur avgörande det är att söka analysera hur förändringar hänger ihop på djupet; vilka drivkrafterna och aktörerna är som i fallet Muhammedbilderna. Den utvecklingen har t ex inneburit att efterfrågan på Arlas produkter helt plötsligt bestäms av för några månader sedan tämligen otippade aktörer; och under hur lång tid är precis lika otippat. I fallet fågelinfluensa, ställs plötsligt helt nya krav på hela den samhälleliga infrastrukturen, avseende allt från läkemedelsförsörjning, sjukvårdsplatser, upprätthållande av transporter och produktion till begravningsplatser o s v.

Sammantaget torde detta innebära att värnandet om flödena, kanske ett av framtidens viktigare konkurrensmedel, borde bli av gemensamt intresse för alla aktörer i samhället (triple helix), och påverka samhällets infrastruktur och transportplanering på ett nytt sätt. Diskussionerna kring motorväg Trollhättan-Göteborg i relation till SAAB-fabrikens överlevnad och sträckningen Trelleborg-Malmö, för något år sedan kanske skall ses i detta ljus? Samtidigt är det idag allt svårare för politikerna att påverka utvecklingen via infrastruktursatsningar, och kanske särskilt godstransportutvecklingen. Stora internationella aktörer som t ex Schenker, DHL, Mærsk, o s v samt nya aktörer från EUs östra medlemsstater styr i allt högre grad marknaden. Det är inte längre, i samma utsträckning, hårt reglerade ensamåkare som hanterar transporterfrågan. Därför är det idag svårare att styra flödena genom speciella transportinfrastruktursatsningar: De stora aktörerna har kanske andra planer än politikerna. Detta, i termer av de

³⁹ Se exempelvis Paulsson, U (2003), Supply chain flows in and across Öresund before and after the Öresund link -facts, risks and a risk analysis model, LUCRAM, Lund University Centre for Risk Analysis and Management, kap 4.

⁴⁰ Nilsson, J, m fl (2001) *Integrerad regional riskbedömning och riskhantering*, ÖCB, Överstyrelsen för Civil Beredskap samt LUCRAM, s 7 ff. Motsatsen till det sårbara samhället är enligt ÖCB det socialt, ekologiskt och tekniskt robusta samhället där alla delar griper in i varandra. Ett sätt att hantera detta är den s k Integrated Regional Risk Assessment and Safety Management modellen (IRRASM) som söker sammanställa/integrera alla möjliga risker inom ett geografiskt område istället för att koncentrera analysen på sannolikheten för att en viss t ex olycka skall inträffa. Se aa. Kap 2.5.

inledningsvis diskuterade planeringsansatserna talar för åtgärdande och stärkande reaktiv planering snarare än en förebyggande och skapande proaktiv strategi enligt den tidigare presenterade definitionen. Önskvärt vore nog att den politiska planeringsfunktionen samarbetade i trippel helix med de stora transportaktörerna på ömse sidor sundet, men ofta tycks emellertid detta ha varit politiskt omöjligt.

Det är nog inte alltför långsökt att söka en förklaring till att så varit fallet i de inledningsvis refererade olika företagsorganisations, ledar- och planeringskulturerna, där svenskarna uppfattat danskarna som opålitliga och att de inte fullföljer ett åtagande, medan danskarna uppfattat svenskarna som stela, rigida och oanpassningsbara. Därutöver ligger naturligtvis värnandet om den egna nationens särintressen som en slöja över samarbetet. Om nu danskarna uppfattas som opålitliga, varför skulle skånska pengar satsas på själländsk tillväxt eller tvärt om? Om man kunde inse vikten av att i en ny omvärldssituation driven av globaliseringens effekter, skapa en ny slags planeringsfunktion som tog hänsyn till såväl svenska som danska traditioner; eftertänksamhet och handlingsberedskap, skulle nog också känslan av att gemensam Öresundsregional infrastrukturplanering skulle gagna båda sidor sundet och resten av respektive nation.

Proaktiv, reaktiv eller reproaktiv planering? – Mer behövs

En klassisk och ständigt återkommande fråga är om de saker som inträffar och olika trender, är helt nya företeelser eller blott kontinuerliga småförändringar; variationer på samma tema? Om en viss utveckling eller trend är något helt nytt, är det då automatiskt helt nya lösningar som krävs? Eller är inget nytt under solen så till vida att gamla lösningar kan återanvändas?⁴¹

Globalisering är en ihållande trend, men inget i grunden nytt utan snarast en förstärkning av historisk specialisering, arbetsfördelning och nya produktionsmetoder, bl a drivet av utvecklingen inom IKT, transporterna och infrastrukturen i vid bemärkelse. Sårbarheten har definitivt ökat p g a det globaliserade systemets allt större fel- och störningskällor. Detta gäller såväl arbete som kapital, varor och tjänster. Terrorhot, pandemier, naturkatastrofer olyckor och politiska kriser påverkar i allt högre grad hela världen, inte minst Öresundsregionen. Utvecklingen på andra sida jordklotet kan idag få stora effekter t o m i kvarterets närbutik! Enda sättet att hantera detta på kort sikt är att vara förberedd; men inte nödvändigtvis förberedd i betydelsen allt för mycket fysiskt förebyggande mot det okända. Detta kostar och kan tära på resurserna i onödan. Men kända saker, sådana som vi är tämligen säkra på hur vi skall hantera, skall man naturligtvis förebygga; t ex att salta på vägen när det är underkyllt regn. Att däremot planmässigt handla fysiskt i förhållande till en mycket osäker framtid, är alltså inte lika självklart.

Man kan nog hävda att gamla lösningar visst kan användas, men att anpassningen efter det nya i utvecklingen måste vara noggrann. Det är just detta som talar för den omfattande omvärldsanalysen. Ofta är det den som saknas. Man använder en gammal lösning på ett nytt problem utan att analysera förändrade omvärldsförutsättningar, eller en ny typ av lösning på ett gammalt problem utan att analysera möjliga effekter av detta, och kanske t o m när den gamla lösningen fungerade! Frågor som bör ställas i sammanhanget blir: Vad har vi haft för lösning tidigare? Hur har den fungerat? Vad har förändrats i omvärlden? Hur bör den gamla lösningen förändras? Eller ska vi hitta en ny! Kontentan av detta är således att planerna, och särskilt de

⁴¹ Frågan diskutera i t ex Olsson, S, ”Vad är nytt under solen?” i Florin, C & Lundqvist, T, (2003) Historia – en väg till framtiden?, Institutet för framtidsstudier.

infrastrukturella, inte alltför snabbt bör anpassas till upplevt nya trender; de kan vara övergående! Gör inte infrastruktursatsningar för att det verkar smart just nu utan att ha gjort en rigorös omvärldsanalys med flervetenskaplig ansats där alla resultat pekar åt samma håll – och utan att ha låtit analysen ta den tid den behöver – men var beredd att handla snabbt och kraftfullt när alla tecken pekar i samma riktning - utan att invänta ytterligare några. Det är detta som syntetiserar förebyggande och skapande planering samt åtgärdande och stärkande till en reproaktiv planering. Planering handlar därför om grundlig flervetenskaplig omvärldsanalys, som måste vara klar innan planen fysiskt implementeras.⁴² Metaforiskt skulle den reproaktiva ansatsen kunna uttryckas som att man hellre bör skicka en vältränad och kompetent brandkår när det börjar brinna än att förlita sig på en konstant felinstallerad sprinkleranläggning (proaktiv) eller en snabbutbildad brandkår antingen en vecka i förväg eller ingen alls (reaktiv). Det gäller emellertid att veta när det börjar brinna för att man skall kunna skicka den vältränade kåren! Det är här omvärldsanalysen och vikten av att välja rätt indikatorer kommer in!

Den reproaktiva planeringen kan sammanfattas på följande sätt: En omvärldsanalys ger några scenarion som visserligen relateras till olika infrastruktursatsningar med olika tänkta effekter, och rangordnas, men dessa väljs emellertid först sedan det står tämligen klart att en viss omvärldsförändring (med tillhörande scenario) verkligen har eller håller på att inträffa. Valet av satsning fattas utefter omvärldsförändringen, sedan den kunnat verifieras med någon viss väldefinierad kvantitativ eller kvalitativ indikator. Mycket noggrann omvärldsanalys skapar handlingsberedskap för att snabbt starta ett visst projekt. Fokus är omvärldsanalysen, som skapar handlingsberedskap för att sätta in snabba åtgärdsprojekt mot negativ utveckling eller stärka positiv utveckling, utan att den långsiktiga visionen grumlas. Omvärldsanalysen kan vara tillförlitlig och ständigt aktuell, då utredningsarbetet är klart när det behövs. Ansatsen avser att stärka positivt och motverka negativt i ett kumulativt förlopp, där skapande och stärkande avlöser varandra. Metoden kan sägas vara såväl utbuds- som efterfrågestyrd; balanserad på lång sikt och obalanserad på kort i en långsiktigt visionär realism.

Det säger sig nog självt att en planeringsrevolution som förutsätter politiskt samarbete över Sundet inte kan komma igång isolerat. Något måste sätta igång rörelsen bort från det ofta kontraproduktiva värnandet om den egna sidan mot en gemensam syn på hela Öresundsregionens tillväxt och välfärdsutveckling. Det finns åtminstone två krafter som skulle kunna bidra till en sådan utveckling förutom de ovan diskuterade olika planeringstraditionerna som skapar ny styrka genom att syntetiseras och det gemensamma arbetet i den Europeiska Unionen. Den ena är globaliseringstrycket, den andra en ökad öppenhet för nya finansiella lösningar där även privata företag och organisationer, eller nya affärlösningar tillåts agera i en slags Triple helixstruktur.

Globaliseringstrycket

I den gamla världen, fram till ca mitten av 1970-talet, där industristrukturerna var mer nationella, etablerade sig företagen där det fanns bra nationell infrastruktur, samtidigt som de kunde påverka den politiska planeringen att utveckla infrastrukturen vid vissa etableringsorter. Etableringsutvecklingen stördes inte så mycket av vad som hände i resten av världen. Idag, när den internationella handeln tagit sig helt nya uttryck och globaliseringstrenden pressar fram outsourcing, offshoring och andra omlokaliseringar har helt plötsligt infrastruktur, transport och logistik kommit i fokus för olika former av etableringar. Och de företag som etablerar idag har ingen känsla för landet eller regionen så som de gamla nationella företagen hade.

⁴² Jfr tunneln genom Hallandsåsen.

Detta gör att den politiska infrastrukturplaneringen ställs inför helt nya målkonflikter och val. Ett tidigare nämnt exempel är då den svenska regeringen lovade GM att bygga motorväg mellan Trollhättan och Göteborg, något som tvingade andra sedan länge planerade satsningar att stå tillbaka. Möjligen är detta ett exempel på reproaktiv planering. För etablering i Öresundsregionen är det viktigt att hela infrastrukturen är operativt och integrerat, då regionen blir intressant för de globala aktörerna först då den uppfattas som en helhet; Köpenhamn i sig är för litet, och Malmö är det definitivt. Att det är olika länder spelar för etableraren mindre roll! Ett lysande exempel på denna utveckling är Toyotas etablering i CMP (Copenhagen Malmö Port). Globaliseringstrycket skapar alltså ett ökat behov av gemensam planering av infrastrukturen.

Möjligen kunde det vara lättare att implementera sådan gemensam planering, än det har varit att harmonisera socialförsäkrings-, skatte- och arbetsrättsliga regler, inte minst med hänsyn till tillväxtpotentialen i den logistiska attraktionskraften. Detta argument kan tyckas speciellt viktigt - inte minst för den politiska trovärdigheten - när finansieringen till stora delar sköts av skattebetalarna, och dessa till stor del också skall finansiera just socialförsäkringar och andra transfereringar.

Nya finansiella lösningar

Nära kopplat till finansieringsmotsättningen mellan infrastruktur och det som i Sverige populärt kallas Vård-Skola-Omsorg, är diskussionen om alternativa finansieringsmöjligheter för att frigöra resurser. En sådan som internationellt använts sedan länge är s k PPP (Public Private Partnership/Joint Venture).⁴³ Detta innebär att privata företag och staten tillsammans delfinansierar t ex en väg, bro, hamn eller flygplats. Därutöver kan avgifter uttas av brukarna. I Sverige har detta länge varit kontroversiellt, och i vissa fall föreligger t o m rättsliga hinder. Ett av de ytterst få renodlat Svenskt exemplen är järnvägen Stockholm-Arlanda, (Arlandabanan) men faktum är att Öresundsbron också är en slags PPP. Kastrups flygplats nya ägarstruktur och organisationen av CMP uppvisar också nya varianter på såväl finansiella som organisationsmässiga lösningar av traditionellt statliga eller kommunala infrastrukturella angelägenheter. Vinsten med denna typ av lösningar torde vara att man dels sprid risken mellan stat, kommun, region och företag, dels att det borde finnas större chans att de infrastrukturella satsningar som görs verkligen blir de "rätta" eller åtminstone samhällsekonomiskt lönsamma, och inte minst att man kan dra nytta av mer en planeringsfunktion (den statliga) i det att företagens planeringsverksamhet och FoU kan utnyttjas i omvärldsanalysen.

Från samarbete till myndighet

Just sådana projekt på tvärs av Öresund, kanske drivna av globaliseringstrycket, mellan danska och svenska företag samt danska och svenska staterna och deras planeringsfunktioner, borde kunna vara ett första steg mot en gemensam reproaktiv infrastrukturplanering i Öresundsregionen, om man nu kan enas om att nyttan skulle tillfalla båda sidor av sundet. Sannolikheten för detta torde vara större, om näringslivet går före och därigenom visar att man kan samarbeta kring infrastruktur- och transportfrågor över gränsen till gagn för båda parter. Här är CMP och Öresundsbron utmärkta exempel. Ett andra steg vore att inrätta en särskild myndighet för gemensam planeringsfunktion av infrastrukturen i Öresundsregionen med hög grad av

⁴³ Se *Transportsystemets finansiering* (2006), Rapport 2: 2006, Regionplane och trafikkontoret, Stockholm s 13 ff.

autonomet gentemot nationella myndigheter och där såväl den politiska dimensionen som näringsliv och forskning/utbildning skulle ingå i en Triple Helixstruktur.

Faktum är att vi inom vissa områden är på väg dithän: Samarbetet i Öresundsregionen kring gemensam sjötrafikassistentens VTS (Vessel Traffic Service) kommer om några månader (oktober 2006) att vara en realitet.⁴⁴ Detta innebär att fem myndigheter i Danmark samarbetar med en svensk myndighet i ett gemensamt intresse. Alla inblandade parter sparar resurser, samtidigt som servicen till användarna (sjöfarten) blir bättre och samhällets övervakning av miljöbrott, olyckor etc kan effektiviseras. Den nya organisationen får faktiskt en närmast myndighetsliknande status. Orsakerna till att just detta intima samarbetsprojekt av allt att döma kommer att lyckas har tydliga kopplingar till diskussionen ovan. Det yttre trycket från globaliseringen, EUs integrationsarbete samt vinsterna av att lära sig utnyttja skillnaderna i planeringsstil och förena det bästa till en *reproaktiv* planering, samt dessutom att utnyttja näringslivets engagemang i framförallt infrastrukturfrågor genom att i större utsträckning tillåta alternativa finansieringsmetoder (t ex PPP). I VTS samarbetet finns alla dessa ingredienser representerade, stärkt av dels det lokala stödet (kommunernas sjösäkerhetskrav), ömsesidiga besparingar samt nytta för samhällena och med en såväl dansk som svensk ledning och en gemensam jurisdiktion med harmoniserade regler! Därför kommer VTS Öresund sannolikt också kunna bli ett pilotfall för samarbeten på fler områden.

Kan man planera bort barriärer i Öresundsregionen?

Kan man planera bort barriärer i Öresundsregionen? Svaret borde vara ja, men ännu kvarstår många barriärer mot att det skulle lyckas. En sådan är de allmänt omtalade skillnaderna i dansk och svensk ledningskultur. Översatt i planeringstermer skulle den danska mer kunna betecknas som reaktiv och den svenska som proaktiv. Ingen av dem renodlad, fungerar särskilt väl i den nya globaliserade världen, där omvandlingsrycket, de tvära kasten och snabbheten i förändringar ställer helt nya krav på samtidig eftertänksamhet och snabb reaktion. Faktum är emellertid, att kanske just detta tryck skulle kunna vara den katalysator som förenar det danska och det svenska i en ny form av planering; den reproaktiva. I näringslivet finns flera exempel, även inom infrastruktur, där samarbeten över gränsen blivit en win-win situation. Med en större öppenhet för nya samarbets- och finansieringsformer skulle nyttan i detta kunna synliggöras även för den politiska sfären på ömse sidor av Sundet. Detta skulle i förlängningen kunna öppna upp för inte bara samarbete mellan infrastrukturplaneringsfunktionerna i Öresundsregionen utan för inrättandet av en Öresundsgemensam planeringsmyndighet där förutom den politiska dimensionen, även näringsliv och forskning/utbildning skulle kunna ingå. Ett sätt att underlätta för denna utveckling är att genom Öresundsövergripande magister/kandidatutbildning i Strategic Transport Management med ett Öresundsintegrerande perspektiv, bidra till att skapa en första samsyn kring Sundsrelaterade transport- och infrastrukturfrågor bland framtidens aktörer inom transportsektorn.

⁴⁴ Se vidare Lennart Andersson & Carl-Magnus Carlsson, "Vessel Traffic Service i Öresund" i Carlsson, C-M, red. (2006) *Transportstruktur och ekonomi – en analys av transportbarriärer i Öresundsregionen*, STMØ Delrapport 1:3, kap 11

6 Slutord

STMØ-projektet har i den nu presenterade rapportserien analyserat olika transportrelaterade barriärer mot integrationen i Öresundsregionen, barriärer mot hållbara transport- och infrastruktursystem, och hot mot framtida attraktions- och konkurrenskraft. Ett av de kanske effektivaste sätten att mildra och undanröja sådana barriärer – eller att lära sig uttyttja dem – är kunskap om deras existens, orsaker och möjliga lösningar. För att kunskapen skall kunna användas för att öka integrationen måste den emellertid delas av alla parter som skall integreras. Detta gäller inte bara mellan våra länder, utan också mellan olika aktörer inom respektive land. Synen på integrationens syfte och mål måste stämma överens för att man skall kunna verka gemensamt! Om bara den ena känner problemen och deras lösningar, blir det inte mycket bevänt med integrationen. Inom STMØ kommer därför arbetet nu att gå vidare mot att skapa Öresundsgemensamma master/candidatutbildningar inom Strategic Transport Management. Genom att framtidens aktörer inom transport- och infrastruktursystemen, både inom företag, organisationer, myndigheter och näringsliv, kan ges samma kunskapsbas och en gemensam syn på vinsterna för alla parter av en ökad integration, kan regionens konkurrenskraft, tillväxt, sociala och miljömässiga utveckling tryggas.

7 Litteratur

”Danmark söker svenskar till enkla jobb” Sydsvenskan 26/4-2006

Abrahamsson, N och Pedersen L, ”Logistik- og transportsamarbejde på tværs af Øresund: Udfordringer og muligheder” i Carlsson, C-M red, (2006) *Transportstruktur och ekonomi – en analys av transportbarrierer i Öresundsregionen*, STMØ Delrapport 1:3, kap 12

Bandhold, H, ”Visioner och strategier för regional tillväxt-hur når man dit?” i Christensen & Kempinsky, red (2004) *Att mobilisera för regional tillväxt*, Studentlitteratur

Barriere-rapport. Rapport om barrierer for integration i Øresundsregionen (2001), Øresund Industri & Handelskammare

Carlsson, C-M ”Gemensam planering i Öresundsregionen – är det möjligt?” i Carlsson, C-M, red, (2006) *Transportstruktur och ekonomi – en analys av transportbarrierer i Öresundsregionen*, STMØ Delrapport 1:3, kap 10.

Europa-kommissionen, (2005) ”1. Interreg III”, Europa-kommissionen repræsentation i Danmark, www.europakommissionen.dk/publikationer/danske/eu-tilskud9/indhold/kap3/II/interreg3/

Jeppesen, S L og Pedersen E Stilling, (2005) *Regional trafikplanlægning frem mod 2015 – Visioner og metoder med udgangspunkt i Øresundsregionen*, CTT/DTU

Kunskapsregioner i konkurrens – regional samverkan för framgång, (2005) *Regionplane och trafikkontoret*, Stockholm – rapport 1

Lyck (2005) ”Statslig og regional styring og indflydelse på Øresundsintegrationen”, Præsentation på Øresundskonferencen: *Grænseoverskridende offentligt samarbejde i Øresundsregionen* (28-11-05) Copenhagen Business School, lokale SP 213, Solbjerg Plads 3, Frederiksberg

Nilsson, J, m fl (2001) *Integrerad regional riskbedömning och riskhantering*, ÖCB, Överstyrelsen för Civil Beredskap

Olsson, S, ”Vad är nytt under solen?” i Florin, C & Lundqvist, T, (2003) *Historia – en väg till framtiden?*, Institutet för framtidsstudier

Palludan U (2004), *Bro til fremtiden*, Institutet for Fremtidsforskning

Paulsson, Skjøtt-Larsen, Wandel (2001), *Logistics in the Öresund Region After the Öresund Link*

Paulsson, U (2003), *Supply chain flows in and across Öresund before and after the Öresund link -facts, risks and a risk analysis model*, LUCRAM, Lund University Centre for Risk Analysis and Management

Persson, H och Palludan, U, (2003) *Öresundsregionen - Bakgrund. Verklighet. Möjligheter*, Region Skåne

STMØ (2005) ”Strategic Transport Management i Øresundsregionen – STMØ” – ansøgning og ”Short description in English”, STMØ, <http://www.stmo.dk/doc/STMOPresENG.doc>

Transportsystemets finansiering (2006), Rapport 2: 2006, Regionplane och trafikkontoret, Stockholm

UN (1987), *Development and international economic co-operation: Environment, Report of the World commission on Environment and development – note by the secretary-general*, Forty-second session, item 83 (e) of the provisional agenda, United Nations

Westlund, H, (1998) *Infrastruktur i Sverige under 1 000 år*, Riksantikvarieämbetet

Øresundskomiteen (2005) *Interreg - et EU-program som skal fremme udviklingen i Øresundsregionen*, Øresundskomiteen, www.oresundskomiteen.dk/neobuilder.20011130134644200000001633923791.html

Øresundsregionen, (2005) www.oresundsregionen.org/cba000c

Övriga internetkällor

<http://www.euractiv.com/Article?tcmuri=tcm:29-144592-16&type=News>

<http://www.orelog.org/>

<http://www.oresundchamber.dk/>

<http://www.oresunddirekt.com/>

<http://www.oresundsinstittet.org/dbindex.asp?frame=10>

http://www.oresundskomiteen.dk/neobuilder.200110041201_34_3bbc338b5ccd6.html

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/01/19/90/f748902b.pdf>.

<http://www.skane.se/templates/Page.aspx?id=58346>.

<http://www.skane.se/templates/Page.aspx?id=58368>

<http://www.tlog.lth.se/documents/publications/Oresund.pdf>.

http://www1.ctt.dtu.dk/publications/master_theses/index.php

Förbättrad konkurrenskraft för ökad social och hållbar ekonomisk välfärd i Öresundsregionen står inför uppenbara hinder, som i stor utsträckning manifesterar sig i bristande integration. Flera av orsakerna till detta kan sökas i transportrelaterade barriärer. Om dessa kan synliggöras och en gemensam värdegrund för deras övervinnande kan skapas på ömse sidor Sundet, kan också integrationen öka. Detta skulle medföra en stärkt konkurrenskraft, som i sin tur ökar integrationen och därmed konkurrenskraften ytterligare. STMØ-projektets första fas handlar därför om att belysa och analysera transportrelaterad integration för ökad konkurrenskraft i Öresundsregionen. I *Transportbarriärer i Öresundsregionen - en sammanfattning*, presenteras huvudresultaten av undersökningens fyra delrapporter; *Transportlogistik, teknik och näringsliv*, *Transportret og erhverv*, *Transportstruktur och ekonomi*, samt *Transportnet, planlægning, miljø og trafiksikkerhed*.

Ett av de kanske effektivaste sätten att mildra och undanröja transportbarriärer – eller att lära sig utnyttja dem – är kunskap om deras existens, orsaker och möjliga lösningar. För att kunskapen skall kunna användas för att öka integrationen måste den emellertid delas av *alla* parter som skall integreras. Detta gäller inte bara mellan våra länder, utan också mellan olika aktörer inom respektive land. Synen på integrationens syfte och mål måste stämma överens för att man skall kunna verka gemensamt! Genom att framtidens aktörer inom transport- och infrastruktursystemen, både inom företag, organisationer, myndigheter och näringsliv, kan ges samma kunskapsbas och en gemensam syn på vinsterna för alla parter av en ökad integration, kan regionens konkurrenskraft, tillväxt, sociala och miljömässiga utveckling tryggas. Därför kommer STMØ-arbetet gå vidare mot att skapa Öresundsgemensamma master/candidatutbildningar.

I denna ”executive summary” *Transportbarriärer i Öresundsregionen - en sammanfattning*, presenteras det första steget på vägen mot sådana utbildningar; första steget mot Strategic Transport Management i Öresundsregionen.

STMØ är en samverkan mellan Danmarks Tekniske Universitet, Copenhagen Business School, Malmö högskola, Øresundsuniversitetet, Landskrona kommun, Helsingborg stad, Malmö stad, Københavns Kommune, Sjöfartsverket.

Detta projekt har möjliggjorts tack vare att Europeiska Unionen medfinansierat projektet med Interreg IIIA medel.

ISSN 1653-8390

ISBN 91-976407-0-0

Samtliga rapporter finns på: <http://www.stmo.info>

