



Status på Øresundsintegrationen anno 2014

SAMMANFATTNING

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren och Dansk Erhverv har sedan invigningen av Øresundsbron regelbundet mätt och analyserat integrationsgraden mellan den danska och svenska sidan av Øresund. Nya resultat från 2014 visar att integrationsgraden har fallit i förhållande till den senaste mätningen från 2010 och är tillbaka på samma nivå som 2005.

Orsaken till detta tydliga fall är givetvis främst den ekonomiska krisen och lågkonjunkturen. Ökningen av integrationen över sundet under 2000-talet var i hög grad orsakad av Köpenhamns bostadsmarknad som med våldsamma prisstigningar gjorde Malmö till ett betydligt billigare alternativ samt en kraftig högkonjunktur i dansk ekonomi som gjorde det attraktivt att söka medarbetare och erbjuda jobb till personer i Sydsverige.

Även om orsaken till fallet i integrationsgraden över Øresund i hög grad avspeglar konjunkturvändningen är det ändå tydligt att det finns en underliggande positiv utveckling. Exempelvis steg antalet företag som annonserade efter arbetskraft på den motsatta sidan av Øresund, mätt i förhållande till hur många som annonserade i Stockholm/Jylland-Fyn, fram till 2008, men har nu fallit igen. Även om verksamheter givetvis generellt annonserar mindre efter arbetskraft i dag än före 2008 är det överraskande att omfattningen av annonsering över sundet har minskat mer än i det egna landet.

Øresundsintegrationen har stor positiv betydelse för näringslivet i regionen. Från näringslivets synvinkel öppnar tillgången till arbetskraft, kunder, leverantörer och samarbetspartners på den andra sidan av Øresund för många nya möjligheter. De starka utbildnings- och företagsklustren i Øresundsregionen inom exempelvis medicin, IT och andra områden understryker betydelsen av att regionen har blivit mer integrerad och att kunskapsdelning, samarbeten och liknande tvärs över sundet har blivit lättare. Även om det kan finnas goda ekonomiska förklaringar till minskningen av integration är det ändå ett nedslående resultat.

I ljuset av dessa nya resultat är det nödvändigt med förnyad politisk uppmärksamhet kring att säkra drivkraften inom Øresundsintegrationen. Det finns många möjliga förslag, allt ifrån infrastrukturella initiativ till anpassningar av lagar och regleringar. Dessutom finns det ett behov av att medborgare, politiker och näringsliv generellt blir bättre på att utnyttja och erkänna de möjligheter och vinster en integrerad Øresundsregion skapar. Det gäller både för verksamheter i förhållande till inköp, försäljning, rekrytering och liknande, och medborgare som kan dra nytta av exempelvis kulturerbjudanden, flygplats samt shopping- och utbildningsmöjligheter på bägge sidor av sundet.

Om Øresundsregionen når sin potential skulle det betyda stora fördelar för enskilda företag och hela samhällsekonomin. Det är ett prioriterat politiskt mål både i Sverige och Danmark att nå dit.

RESUME

Det Sydsvenske Handelskammer og Dansk Erhverv har siden indvielsen af Øresundsbroen jævnligt målt og analyseret integrationsgraden imellem den danske og svenske side af Øresund. Nye resultater for 2014 viser, at integrationsgraden er faldet i forhold til den seneste måling fra 2010, og er tilbage på 2005-niveauet.

Årsagen til dette betydelige fald er givetvis især den økonomiske krise og lavkonjunktur. Stigningen i integrationen over sundet i 2000'erne var i høj grad betinget af et københavnsk boligmarked, der med voldsomme prisstigninger gjorde Malmø til et stadigt bedre alternativ, og en voldsom højkonjunktur i dansk økonomi, der gjorde det attraktivt at søge medarbejdere og tilbyde job til personer i Sydsverige.

Selvom årsagen til faldet i integrationsgraden over Øresund formentlig i høj grad afspejler konjunkturvendingen er det alligevel påfaldende, at der ikke uafhængigt af denne tendens kan konstateres en positiv udvikling. Eksempelvis steg omfanget af virksomheder, der annoncerer efter arbejdskraft på den modsatte side af Øresund, målt i forhold til hvor mange der annoncerer i Stockholm/Jylland-Fyn, frem mod 2008, men er nu faldet igen. Selvom virksomheder givetvis generelt annoncerer mindre efter arbejdskraft i dag end før 2008 er det overraskende, at man har reduceret mere i omfanget af annoncering over sundet end i hjemlandet.

Øresundsintegrationen har stor positiv betydning for erhvervslivet i regionen. Fra erhvervslivets synsvinkel åbner adgangen til arbejdskraft, kunder, leverandører og samarbejdspartnere på den anden side af Øresund for mange nye muligheder. De stærke uddannelses- og erhvervsclusters i Øresundsregionen indenfor eksempelvis medico, IT og andre områder understreger betydningen af, at regionen er blevet mere integreret og vidensdeling, samarbejde og lignende på tværs af sundet er blevet nemmere. Selvom der kan være gode økonomiske forklaringer på integrationen er det derfor alligevel et nedslående resultat

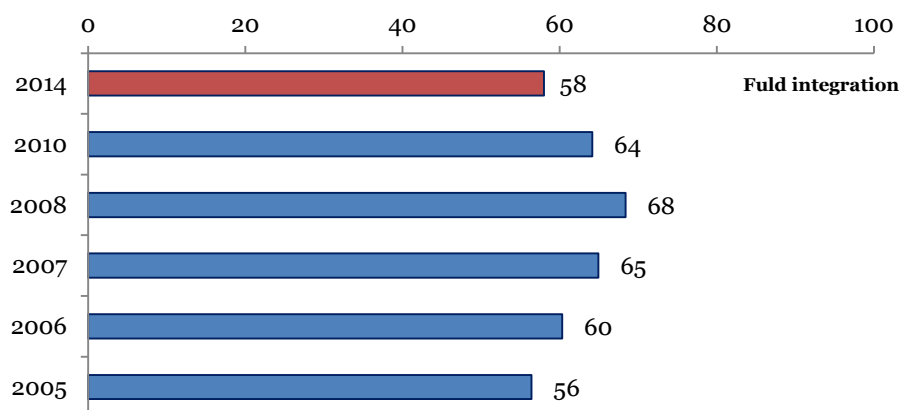
I lyset af disse nye resultater vil det være hensigtsmæssigt med fornyet politisk opmærksomhed omkring at sikre fremdrift for Øresundsintegrationen. Der kan nævnes en række mulige tiltag, gående fra infrastrukturelle initiativer til tilpasninger af regler og regulering. Desuden er der et behov for, at borgere, politikere og erhvervsliv generelt bliver bedre til at udnytte og anerkende de muligheder og gevinster, en integreret Øresundsregion frembyder. Det gælder både for virksomheder i forhold til køb, salg, rekruttering og lignende, og borgere der kan drage fordel af eksempelvis kulturtilbud, lufthavne, indkøbsmuligheder og uddannelsesmuligheder på begge sider af sundet.

Hvis Øresundsintegrationen opnår det fulde potentiale vil det betyde store gevinster både for de enkelte firmaer og de samlede økonomiske vækstmuligheder i Sverige og Danmark. Det bør være en vigtig politisk prioritet og målsætning at nå dertil.

Integration på tværs af Øresund

I 2008 toppede graden af integration i Øresundsregionen, jf. nedenstående oversigtsfigur. Siden er integrationsgraden faldet. Det illustrerer tydeligt, at der var en positiv dynamik i retning af mere integration frem mod 2008, men at ikke mindst finanskrisens udbrud og det medfølgende konjunkturomslag har presset integrationsgraden nedad til omtrent samme niveau som for ca. 10 år siden. Metoden bag målingen af integrationsgraden beskrives i det følgende og gennemgås detaljeret i appendixet.

Graden af Øresundsintegration, 2005 – 2014

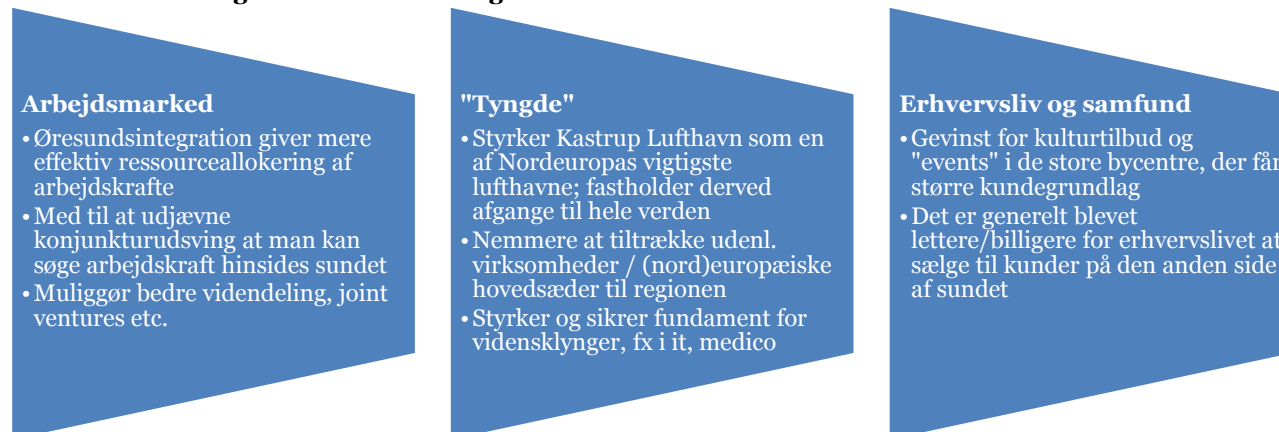


Kilde: Dansk Erhverv og det Sydsvenske Handelskammer, oktober 2014, pba. bl.a. Ørestat m.fl.

Gevinster ved Øresundsintegration

Udviklingen i retning af en mere integreret Øresundsregion lader midlertidigt til at være bremset af det økonomiske tilbageslag, men over tid er der skabt et stærkt momentum for mere samkvem mellem den svenske og den danske side. Det har mange positive aspekter. Grundlæggende kan man skelne mellem tre overordnede typer effekter:

Gevinster ved integration i Øresundsregionen



I) *Arbejdsmarkedseffekter*, hvor arbejdskraften lettere kan flytte på tværs af hele Øresundsregionen. Det giver en mere effektiv fordeling og kan, som vi så i årene frem mod 2008 hvor dansk økonomi oplevede stor arbejdskraftmangel, være konjunkturudglattende.

II) *"Tyngde" eller skalaeffekter*. Eksempelvis betyder Øresundsforbindelsen, at mange sydsvenskere i dag bruger Kastrup Lufthavn til rejser. Det styrker lufthavnens position som en af Nordeuropas lufthavns-"hubs", hvilket er helt afgørende for både dansk og svensk erhvervsliv i regionen. Øresundsregionen har en samlet tyngde, der gør det muligt at tiltrække udenlandske virksomheder, herunder europæiske eller i hvert fald nordeuropæiske/skandinaviske koncernhovedkvarterer. Tilsvarende betyder det, at vi kan fastholde og udbygge regionens betydelige videns- og erhvervsklynger fx i IT og medico

(”Medico Valley”). Det blev senest demonstreret, da det lykkedes at få placeret European Spallation Source (ESS), et forskningsprojekt til ca. 2 mia. €, der sammenlignes med CERN i Schweiz, i Lund (som primærby) og København (med et tilknyttet center), fremfor en række andre foreslåede lokationer i Europa.

III) *Større kundegrundlag.* Udover at mere tyngde giver de ovenfor skitserede storskalafordele er der en direkte økonomisk effekt ved Øresundsintegrationen i form af, at virksomheder får lettere og billigere adgang til et større kundegrundlag. Kulturtilbud, ”events” og lignende har fået bedre mulighed for at lave rentable arrangementer, der tiltrækker kunder fra begge sider af sundet. Et godt eksempel er Malmö Arena som tiltrækker mange danske besøgende til koncerter, ligesom Tivoli tiltrækker svenskere. Det fører til et øget udbud for brugerne og større idérigdom blandt arrangørerne. Ligeledes har virksomheder fået forbedret muligheden for at sælge til kunder på den anden side af sundet. Det bør understøtte en udvikling hvor de bedste og dygtigste virksomheder vinder frem, og derved får et bedre udgangspunkt for at kunne ekspandere til vanskeligere markeder længere væk.

Vidensjob og højteknologiske arbejdspladser skabes i de områder, hvor der er let adgang til vidensmiljøer og nyuddannede vidensarbejdere med de rigtige kompetencer. Øresundsområdet samler netop et sådant stort område med stærke vidensmiljøer indenfor kort afstand af hinanden. Dertil kommer en lang række stærke vidensklynger i erhvervslivet, særligt indenfor it og medico. Men det er ikke nok at hvile på laurbærrerne. Hvis vi skal bevare vores relevans i en moderne europæisk økonomi kræver det, at potentialet i Øresundsregionen i højere grad kan udnyttes til at skabe en stærk og dynamisk region, hvor landegrænsen over sundet ikke udgør en praktisk barriere for hverken transport eller udvekslingen af hverken idéer, varer og tjenester.

Hvordan måles integrationsgraden?

Der er opstillet 15 parametre, der hver vægter ligeligt, indenfor de overordnede temaer Arbejdsmarked, Trafik og Handel & Samarbejde. For hver indikator opstilles et ”benchmark” givet ved, hvad niveauet vil ligge på i en fuldt integreret Øresundsregion. Derudfra udregnes en indekxsværdi for hver indikator. Den samlede grad af integration i Øresund som vist i figur 1 er således givet ved gennemsnittet (uvægtet) af disse 15 indikatorer.

Eksempel: indikatoren ”Lastbiler per døgn”

Dette måles af Øresundsbroen. I september 2014 havde der i gennemsnit over de seneste 12 måneder været 1.145 lastbiler per døgn. Dette holdes op imod Øresundsbrokonsortiets Trafikprognosemodel. Ud fra denne forventes 1484 lastbiler per døgn. Graden af integration er givet ved $1.145/1.484=77$

Datagrundlaget består dels af forskellig registerdata, eksempelvis fra Ørestat, og dels af data indsamlet via en survey gennemført både blandt et udsnit af Dansk Erhvervs medlemmer på den danske side af Øresundsregionen (Sjælland og Hovedstaden) og blandt et tilsvarende udsnit af Sydsvenska Handelskammarens medlemmer; i alt er indsamlet besvarelser fra 336 virksomheder.

Det er beskrevet i appendixet hvordan hver af de 15 indikatorer er sammensat, beregnet, hvordan benchmark opstilles og hvilke data der ligger til grund.

Samlede resultater

De nedenstående tabeller viser de samlede resultater for Øresundsintegrationen 2014. Resultaterne er først beregnet for Danmark hhv. Sverige, hvorefter gennemsnittet af disse to tal giver det samlede 2014-resultat.

Samlede værdier for Øresundsintegration, 2014

Den danske side	Enhed	Observeret	Benchmark	Score Danmark	2014 samlet
				52	58
Arbejdsmarkedet, i alt				40	52
Pendling	antal pendlere	923	4.446	21	91
Arbejdsløshedsprocenter	procent	7,2		71	71
Flytninger	Flytn. over sundet	1.152	4.500	26	33
Annonceringer over sundet	andel	3%	12%	26	25
Ansættelser over sundet	andel	14%	25%	57	39
Trafik, i alt				81	77
Biltrafik over broen	biler/dag	17.530	18.736	94	94
Lastbiltrafik over broen	lastbiler/dag	1.145	1.484	77	77
Togtrafik over broen	pass./dag	31.233	36.079	87	87
Offentlige transportforbindelser	antal afg./uge	504	758	66	55
Broafgiften	kr. pr. tur	66	52	79	71
Handel & Samarbejde, i alt				36	45
Import af varer og tjenester	andel af indkøb	2%	19%	13	16
Eksport af varer og tjenester	andel af afsætning	2%	20%	12	21
Samarbejde/Joint Ventures	andel	23%	51%	45	65
Udnyttelse af ressourcer	andel	3%	15%	17	30
Konjunkturindeks	index 100=100	9	-	94	94

Den svenske side	Enhed	Observeret	Benchmark	Score Sverige	2014 samlet
				64	58
Arbejdsmarkedet, i alt				63	52
Pendling	Antal pendlere	15.125	9.436	160	91
Arbejdsløshedsprocenter	procent	10,2		71	71
Flytninger	Flytn. over sundet	1.911	4.700	41	33
Annonceringer over sundet	andel	3%	14%	24	25
Ansættelser over sundet	andel	4%	21%	20	39
Trafik, i alt				73	77
Biltrafik over broen	biler/dag	17.530	18.736	94	94
Lastbiltrafik over broen	lastbiler/dag	1.145	1.484	77	77
Togtrafik over broen	pass./dag	31.233	36.079	87	87
Offentlige transportforbindelser	Antal afg./uge	501	1.135	44	55
Broafgiften	kr.pr.tur	82	52	63	71
Handel & Samarbejde, i alt				55	45
Import af varer og tjenester	Andel af indkøb	2%	8%	20	16
Eksport af varer og tjenester	Andel af afsætning	3%	9%	31	21
Samarbejde/Joint Ventures	andel	52%	60%	86	65
Udnyttelse af ressourcer	andel	14%	33%	43	30
Konjunkturindeks	index 100=100	15	-	94	94

Kilde: Dansk Erhverv og det Sydsvenske Handelskammer, oktober 2014, samt Ørestat m.fl.

Den nedenstående tabel opsummerer resultaterne siden 2005, og giver således et indblik i udviklingen over tid:

DEN DANSKE SIDE

	2014		2010		2008		2007		2006		2005	
	Land	I alt	Land	I alt	Land	I alt	Land	I alt	Land	I alt	Land	I alt
Samlet indeks	52	58	59	64	66	68	61	65	55	60	52	56
Arbejdsmarkedet, i alt	40	52	57	66	72	75	55	63	40	55	38	48
Pending	21	91	17	107	18	120	16	115	20	88	20	65
Arbejdsloshedsprocenter	71	71	68	68	57	57	46	46	56	56	64	64
Flytninger	26	33	47	43	65	47	65	43	45	32	39	28
Annonceringer over sundet	26	25	38	35	104	70	61	46	25	34	29	30
Ansættelser over sundet	57	39	115	77	116	82	86	64	53	63	39	54
Trafik, i alt	81	77	79	77	84	81	79	76	74	71	69	66
Biltrafik over broen	94	94	108	108	110	110	98	98	85	85	75	75
Lastbiltrafik over broen	77	77	62	62	75	75	73	73	66	66	57	57
Togtrafik over broen	87	87	87	87	85	85	70	70	61	61	59	59
Offentlige transportforbindelser	66	55	52	54	53	54	55	56	53	57	51	54
Broafgiften	79	71	89	76	96	80	100	83	104	86	101	84
Handel & Samarbejde, i alt	36	45	42	49	42	49	49	56	52	55	50	55
Import af varer og tjenester	13	16	16	22	18	20	24	34	54	48	24	25
Eksport af varer og tjenester	12	21	21	28	15	23	20	30	21	22	14	25
Samarbejde/Joint Ventures	45	65	60	68	51	67	65	71	70	76	82	83
Udnyttelse af ressourcer	17	30	17	33	38	46	37	48	28	44	34	45
Konjunkturindeks	94	94	95	95	88	88	98	98	86	86	97	97

DEN SVENSKE SIDE

	2014		2010		2008		2007		2006		2005	
	Land	I alt	Land	I alt	Land	I alt	Land	I alt	Land	I alt	Land	I alt
Samlet indeks	64	58	69	64	71	68	69	65	66	60	61	56
Arbejdsmarkedet, i alt	63	52	75	66	79	75	70	63	70	55	58	48
Pending	160	91	197	107	223	120	215	115	157	88	111	65
Arbejdsloshedsprocenter	71	71	68	68	57	57	46	46	56	56	64	64
Flytninger	41	33	39	43	28	47	20	43	20	32	17	28
Annonceringer over sundet	24	25	32	35	36	70	30	46	44	34	32	30
Ansættelser over sundet	20	39	40	77	48	82	42	64	73	63	68	54
Trafik, i alt	73	77	75	77	78	81	73	76	68	71	63	66
Biltrafik over broen	94	94	108	108	110	110	98	98	85	85	75	75
Lastbiltrafik over broen	77	77	62	62	75	75	73	73	66	66	57	57
Togtrafik over broen	87	87	87	87	85	85	70	70	61	61	59	59
Offentlige transportforbindelser	44	55	56	54	55	54	56	56	61	57	58	54
Broafgiften	63	71	64	76	65	80	67	83	69	86	67	84
Handel & Samarbejde, i alt	55	45	56	49	56	49	64	56	58	55	60	55
Import af varer og tjenester	20	16	27	22	22	20	45	34	41	48	26	25
Eksport af varer og tjenester	31	21	34	28	31	23	40	30	23	22	37	25
Samarbejde/Joint Ventures	86	65	77	68	84	67	78	71	82	76	83	83
Udnyttelse af ressourcer	43	30	49	33	54	46	58	48	60	44	56	45
Konjunkturindeks	94	94	95	95	88	88	98	98	86	86	97	97

Kilde: Dansk Erhverv og det Sydsvenske Handelskammer, oktober 2014, samt Ørestat m.fl.

Øresundsintegration 2014

Som det ses i tabellerne ovenfor lå integrationsgraden i 2014 på 58 (af 100 i en fuldt integreret Øresundsregion), hvilket må siges at svare til et moderat niveau. Som vist i figur 1 er det lavere end de foregående år, således at graden af integration er blevet reduceret siden 2008.

De faktorer, der især trækker integrationsgraden ned, er at erhvervslivet i Danmark fortsat ikke gør brug af Skåne-området i samme grad som man bruger Jylland-Fyn, ligesom erhvervslivet i Sydsverige ikke bruger mulighederne på Sjælland i samme grad som Stockholm, jf. tabellerne nedenfor. Det gælder både når man annoncerer efter og ansætter arbejdskraft, og det gælder i forhold til køb fra leverandører og salg til kunder, samt i forhold til indgåelse af joint ventures og andre typer erhvervssamarbejder.

Arbejdskraft på tværs af Øresund

	Danske virksomheder	Svenske virksomheder
Har annonceret efter arbejdskraft på tværs af Sundet	3%	3%
Har annonceret efter arbejdskraft i Jylland-Fyn (da. virksomheder) / Stockholm (sv. virksomheder)	12%	14%
Har ansat på tværs af Sundet	14%	4%
Har ansat i Jylland-Fyn (da. virksomheder) / Stockholm (sv. virksomheder)	25%	21%

Kilde: Dansk Erhverv og det Sydsvenske Handelskammer, november 2014. n=336

Samhandel på tværs af Øresund

	Danske virksomheder	Svenske virksomheder
Har foretaget indkøb på tværs af Sundet	2%	2%
Har foretaget indkøb i Jylland-Fyn (da. virksomheder) / Stockholm (sv. virksomheder)	19%	8%
Har solgt til kunder på tværs af Sundet	2%	3%
Har solgt til kunder i Jylland-Fyn (da. virksomheder) / Stockholm (sv. virksomheder)	20%	9%

Kilde: Dansk Erhverv og det Sydsvenske Handelskammer, november 2014. n=336

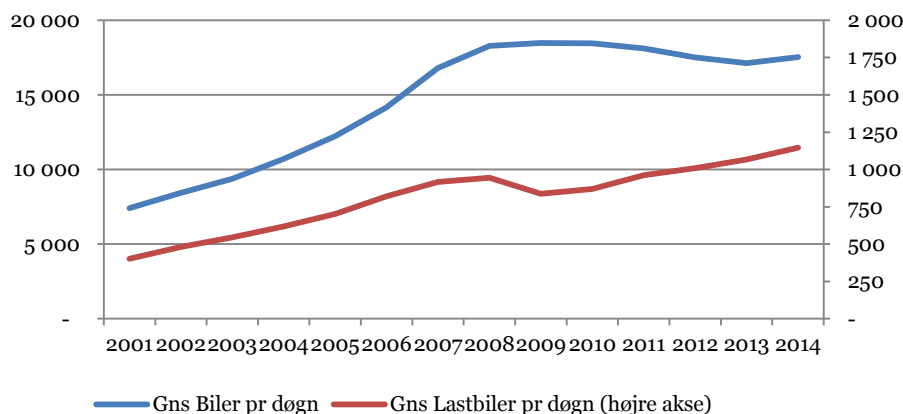
Samarbejde på tværs af Øresund

	Danske virksomheder	Svenske virksomheder
Har indgået joint ventures eller andre typer samarbejder med samarbejdspartner på tværs af Sundet	23%	52%
Har indgået joint ventures eller andre typer samarbejder med samarbejdspartner i Jylland-Fyn (da. virksomheder) / Stockholm (sv. virksomheder)	51%	60%
Udnytter andre muligheder på tværs af Sundet	3%	14%
Udnytter andre muligheder i Jylland-Fyn (da. virksomheder) / Stockholm (sv. virksomheder)	15%	33%

Kilde: Dansk Erhverv og det Sydsvenske Handelskammer, november 2014. n=336

Det er værd at fremhæve, at der faktisk er tegn på en høj grad af integration, når man ser på de trafik-relaterede indekxsværdier. Trafikken over Øresund ligger således relativt tæt på det niveau, en række trafikprognosemodeller har forudsagt som det langsigtede forventelige niveau under fuld integration. Den nedenstående figur opsummerer den gennemsnitlige daglige trafik over Øresund, der som det fremgår er vokset meget siden indvielsen af broen i 2001.

Personbils- og lastvogstrafik over Øresundsbroen

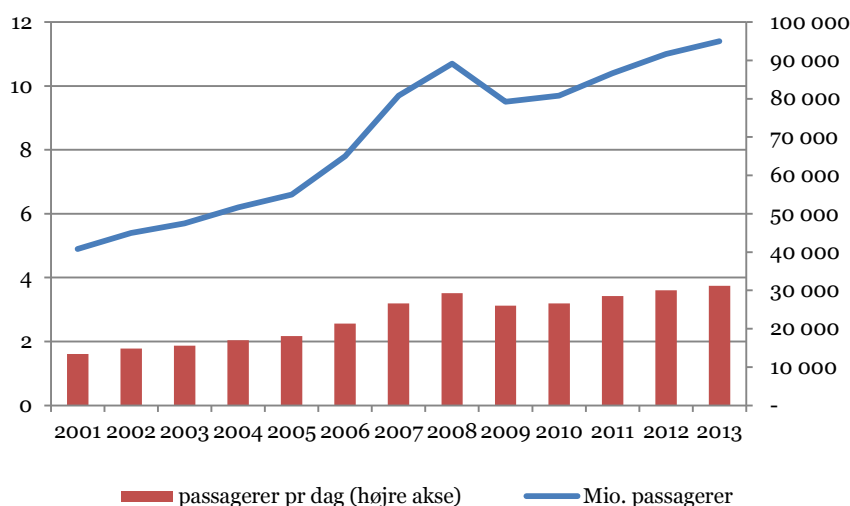


Kilde: Øresundsbroen

Anm.: Data er for perioden oktober året før til september i det viste år

Omfanget af togtrafikken over Øresund er vist nedenfor. Ligesom med personbils- og lastbilstrafik i figuren ovenfor kan der anes en vis konjunkturreffekt med et fald i 2009, hvor krisen ramte Danmark og Sverige. Både tog- og lastbiltrafikken er dog i dag på et højere niveau end dengang, mens personbiltrafikken fortsat er lidt under før-kriseniveauet.

Togtrafik over sundet, mio. år og passagerantal/dag



Kilde: Øresundsbro Konsortiets Årsrapport

I en fuldt integreret Øresundsregion ville man forvente at der var omtrent ligeså mange togaftage mellem København og Malmø som mellem København og Roskilde. Imidlertid er det tydeligt, at der er betydeligt flere afgangene mellem København og Roskilde, og mellem Lund og Malmø, end der er over Øresundet. Omvendt er forskellen ikke så overvældende, hvilket illustrerer at København-Malmø afgangene i dag anvendes i stort omfang.

Antal ugentlig togaftange

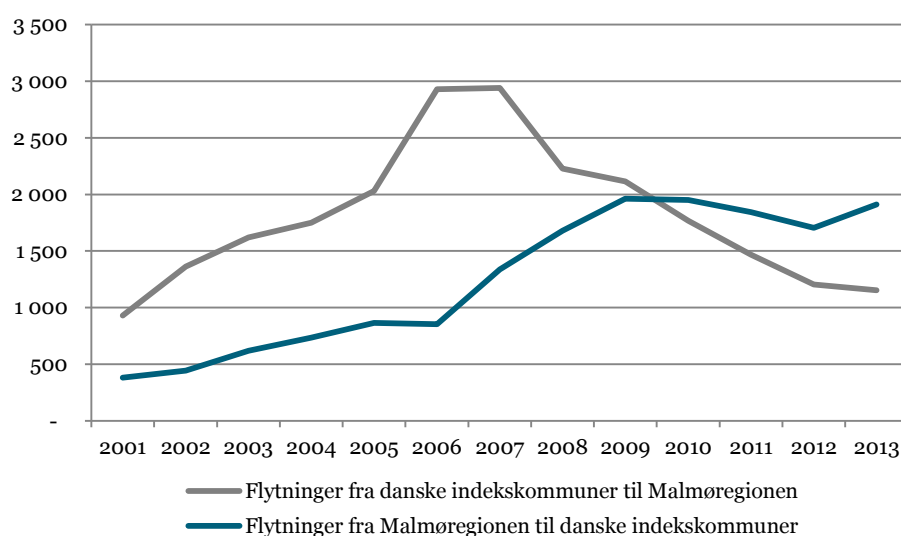
København-Malmø	504
Malm-København	501
København-Roskilde	758
Malmø-Lund	1.135

Kilde: Relevante køreplaner

Det tyder på, at folk i almindelighed bruger Øresundsregionens muligheder i et omfang, der nærmer sig det niveau, forskellige modeller og prognoser vurderer der vil være ved fuld integration, mens det jf. ovenstående er erhvervslivet, der sakker bagud. Virksomheder udnytter fortsat ikke de muligheder, en integreret Øresundsregion giver, i tilstrækkeligt omfang.

Mens der på trafikområdet er tegn på en relativt høj og voksende grad af integration har udviklingen været mindre positiv på et andet afgørende parameter, antal flytninger over Øresund. Som vist i den nedenstående tabel var en vigtig integrations-”driver” tidligere, at der fandt et voksende antal flytninger fra Danmark til Skåne, navnlig Malmø, sted hvert år som resultat af væsentligt lavere boligpriser i Malmø. Denne tendens er siden blevet brudt, og det er ikke længere et ligeså stort et antal danskere, der hvert år vælger at flytte til Skåne.

Flytninger på tværs af Øresund årligt



Kilde: Ørestat

Behov for mere integration

Øresundsintegrations-indekset peger således på en række områder, hvor integrationen halter, navnlig i forhold til hvor meget erhvervslivet bruger og drager fordel af den samlede Øresundsregion. Derfor er det vigtigt at spørge, hvad man kan gøre for at understøtte integrationen yderligere¹.

Øresundsintegrationen har fået stor fremdrift af etableringen af Øresundsbroen, og der er ingen tvivl om, at en vedvarende udbygning af infrastrukturen er afgørende for regionens samlede dynamik. Det kunne eksempelvis komme til udtryk ved en ny Helsingør-Helsingborg forbindelse eller lignende projekter.

Dertil kommer, at de tilbageværende regulative forhindringer og uhensigtsmæssigheder bør evalueres kritisk. Nogle eksempler på barrierer er følgende: Efter svensk lovgivning kan man få et særligt RUT-fradrag for bl.a. håndværk, rengøring. Arbejder man i Sverige, men bor i Danmark, mister man så at sige denne fradragsmulighed. Et andet eksempel er den særlige gunstige SINK-skat på 20% som EU-borgere, der arbejder i Sverige, men bor i et andet EU-land, opkræves efter svensk skattelovgivning. Men vælger man at tage bijob i Danmark skifter socialsikringspligten til Danmark, hvorved personer vil blive opkrævet yderligere 15% i skat.

¹ Se Oxford Research: ”Pendlerbarrierer i Øresundsregionen” for en uddybning af de følgende eksempler og problemer.

Dertil kommer en række uhensigtsmæssigheder, der rammer 3. landes borgere, herunder forskere der får job på regionens vidensintensive arbejdspladser. Det at få et svensk og dansk cpr-nummer tager erfaringsmæssigt ofte op til et halvt år, men er en forudsætning for en række helt praktiske forhold – herunder at få en bankkonto, ofte for at komme på venteliste til lejebolig, købe hus og få adgang til sundhedssystemet. I lyset af det betydelige og voksende samarbejde der er på forskningsniveau og indenfor vidensintensive virksomhedsklynger er det vigtigt at sikre, at man i regionen kan tiltrække kvalificeret udenlandsk arbejdskraft. Derfor er det afgørende at der ikke blot fokuseret på barrierer for danske og svenske statsborgere, men også for 3. landes borgere. Dette er særligt vigtigt i relation til etableringen af det store European Spallation Source i Lund, som angiveligt forventes at kunne få helt op til 5.000 besøgende forskere tilknyttet. Mange af disse vil formentlig være expat som vil foretrække at bo i en international storby som København. Skal vi nyde godt af denne mulighed forudsætter det dog, at forskere ikke oplever det som for besværligt at bosætte sig i Danmark og arbejde i Sverige.

Appendix: beregning af samtlige indikatorer

Pendling: Der tages udgangspunkt i antallet af pendlere fra den danske side af Øresundsregionen til den svenske og omvendt, som opgjort af Ørestat. Niveaet sammenholdes med Øresundsbrokonsortiets trafikprognosemodel (1999), der angiver hvor meget pendling der vil være i en fuldt integreret Øresundsregion. Dette tal opjusteres med et årligt benchmark på 2,5% som følge af en generel tendens i retning af mere motortrafik, hvilket følger den udviklede metode. Herudfra sammenholdes det faktisk observerede antal pendlinger med det forudsatte i trafikprognosemodellen.

Arbejdsløshedsprocent: Der tages udgangspunkt i arbejdsløshedsprocenten som opgjort i Ørestat i den da. hhv. den sv. del af Øresundsregionen. Logikken er, at der i en fuldt integreret region ikke vil være forskelle, da arbejdssøgende så uproblematisk vil kunne få job i den anden del af regionen. I praksis er niveaet dog 7,2% i den da. del af Øresundsregionen og 10,2% i den svenske del. Integrationsgraden udregnes så (for både den sv. og da. del) som $7,2\%/10,2\%=71$.

Flytninger: der tages udgangspunkt i Ørestats tal for antal flytninger imellem Malmøregionen og en række danske kommuner i og omkring Københavnsområdet. Dette sammenholdes med en model udviklet i Andersen & Borgegård (1999) der antager, at der i en fuldt integreret Øresundsregion årligt vil ske 4.500 flytninger fra den danske til den svenske side, og 4.700 fra den svenske til den danske side. Herved udregnes så eksempelvis: der fandt 1152 flytninger sted fra den danske til den svenske side af Øresund (ud fra ovenstående opgørelsesgrundlag) i 2014 og benchmarket, altså niveaet i en fuldt integreret Øresundsregion, er 4500. Integrationsværdien på den danske side beregnes til $1152/4500=26$. Tilsvarende for den svenske side, hvor vi får værdien 41. Den samlede værdi for indikatoren Flytninger er derfor $(26+41)/2=33$.

Annonceringer over Sundet: andelen af danske virksomheder i Sjælland/Hovedstaden (dvs. i den da. del af Øresundsregionen), der har annonceret efter arbejdskraft i Skåne indenfor de seneste 12 måneder er 3%, viser den gennemførte medlemssurvey blandt Dansk Erhverv/det Sydsvenske Handelskammers medlemsvirksomheder. Andelen der har annonceret i Jylland/Fyn, er 12%. Dette anvender vi som benchmark, altså svarende til niveaet ved fuld integration. Det faktiske integrationsniveau er derfor givet ved $3\%/12\% = 26$ (idet vi regner med ikke-viste decimaler), så for den danske side er Øresunds-integrationsværdien 26. På den svenske side beregnes procentsatserne 3% der har annonceret på den da. side af Øresund hhv. 14% der har gjort det i Stockholm. Det giver tilsvarende integrationsværdien $3\%/14\%=24$. Den samlede Øresundsintegration på indikatoren Annonceringer over Sundet bliver således $(26+24)/2=25$

Ansættelser over Sundet: Der anvendes samme metode som for Annonceringer over Sundet, blot anvendes andelen af virksomheder der har ansat arbejdskraft fra den modsatte side af Sundet indenfor de seneste 12 måneder, hhv. andelen af virksomheder der har ansat arbejdskraft fra Fyn/Jylland hhv. Stockholm.

Biltrafik over broen: Ud fra Oresundsbron.com findes antal personbil pr. døgn på Øresundsbroen. Dette sammenholdes med Øresundsbrokonsortiets trafikprognosemodel, der er fremskrevet ud fra den udviklede metodik i de tidligere rapporter.

Lastbiltrafik over broen: Som ovenfor, blot med lastbiltrafik

Togtrafik over broen: som ovenfor, blot med antal togpassagerer

Offentlige transportforbindelser: Der tages udgangspunkt i antallet af daglige togforbindelser mellem Københavns hovedbanegård og Roskilde, og det tilsvarende antal afgang mellem København H og Malmø hhv. Lund. Disse byer svarer nogenlunde til hinanden som større provinsbyer og samme afstand til København, så i en fuldt integreret Øresundsregion vil man forvente det samme antal afgang mellem København og Malmø som mellem København og Roskilde.

Broafgiften: Der tages udgangspunkt i prisen på 40 ture (dvs. 20 tur/retur) per måned ved køb af månedskort ud fra de pt. gældende priser på Øresundsbroen. I forhold til prisen for at bo i Danmark og pendle til Sverige fratrækkes skattefradrag ved befordring. Dette holdes op imod et fastlagt beløb, der vurderes at være udtryk for en pris ved en fuldt integreret Øresundsregion, opskrevet til 2014 med prisudviklingen.

Import af varer og tjenester: Analogt med indikatorerne annoncering og ansættelser over Sundet gennemføres der medlemsundersøgelser til at belyse, hvor stor andel af virksomhederne der har foretaget indkøb hos virksomheder i Stockholm/Fyn/Jylland hhv. indkøb hos virksomheder på den modsatte side af Sundet.

Eksport af varer og tjenester: Som ovenfor, blot med salg af varer til kunder snarere end køb fra virksomheder

Samarbejde/Joint Ventures: Ud fra medlemsundersøgelser afdækkes det, hvor stor andel af virksomhederne der har indgået samarbejder/joint ventures med virksomheder fra den modsatte side af Sundet, hhv. med virksomheder fra Stockholm/Fyn-Jylland.

Udnyttelse af ressourcer: Som ovenfor, blot med samarbejde med universiteter, om kapitalanskaffelse, om efteruddannelse eller lignende fremfor joint ventures

Konjunkturindeks: Der tages udgangspunkt i samme logik som indikatoren Arbejdsløshed, at der i en fuldt integreret Øresundsregion bør være samme konjunktursituation. Virksomhederne i Dansk Erhverv og Det Sydsvenske Handelskammers undersøgelse er blevet bedt om at vurdere konjunktursituationen (god, neutral, dårlig).

Ændringer i Øresundsindeks-opgørelsen

Bemærk, at der er foretaget to ændringer i udregningen af Øresundsintegrationsindekset 2014 i forhold til tidligere udgivelser. Før det første er temaet Forretningsomkostninger fjernet. For det andet er indikatoren "Pendling" ændret. I begge tilfælde er det samlede Øresundsindeks for hvert af årene 2005-2010 genberegnet, så de flugter med den måde 2014 er opgjort på. Derfor er resultaterne på aggregeret niveau ikke direkte sammenlignelige med tidligere offentliggjorte resultater.

Baggrunden for at fjerne Forretningsomkostninger er dels en opfattelse af, at nogle af indikatorerne reelt er mindre hensigtsmæssige at anvende til at måle integrationsgraden i Øresundsregionen (fx BigMac indekset, der imidlertid er givet ved at McDonalds har ens priser i hele Danmark hhv. hele Sverige, og derved være upåvirket af integrationsdynamikkerne i grænseområderne), og dels at det datamæssigt har vist sig særdeles svært at opdatere. Baggrunden for at ændre i variabelen Pendling har primært været vanskeligheder ved at rekonstruere de gamle opgørelsesformer. Den anvendte variabel for pendling fra Ørestat jf. ovenfor er dog en fuldgod erstatning.