

ÖRESUNDSPENDLING

– olika branschers betydelse och behov av framtida tillgänglighet



Fem branscher med pendlingspotential: transport, handel, vård och omsorg, ICT och life science

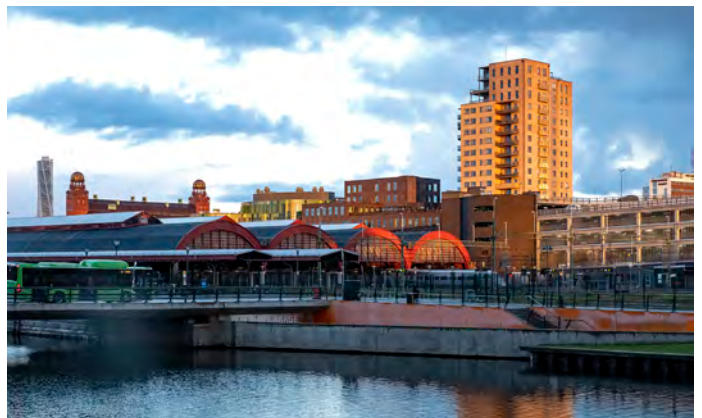
Två av tre tror att kortare restid skulle gör att de reser i en större geografi

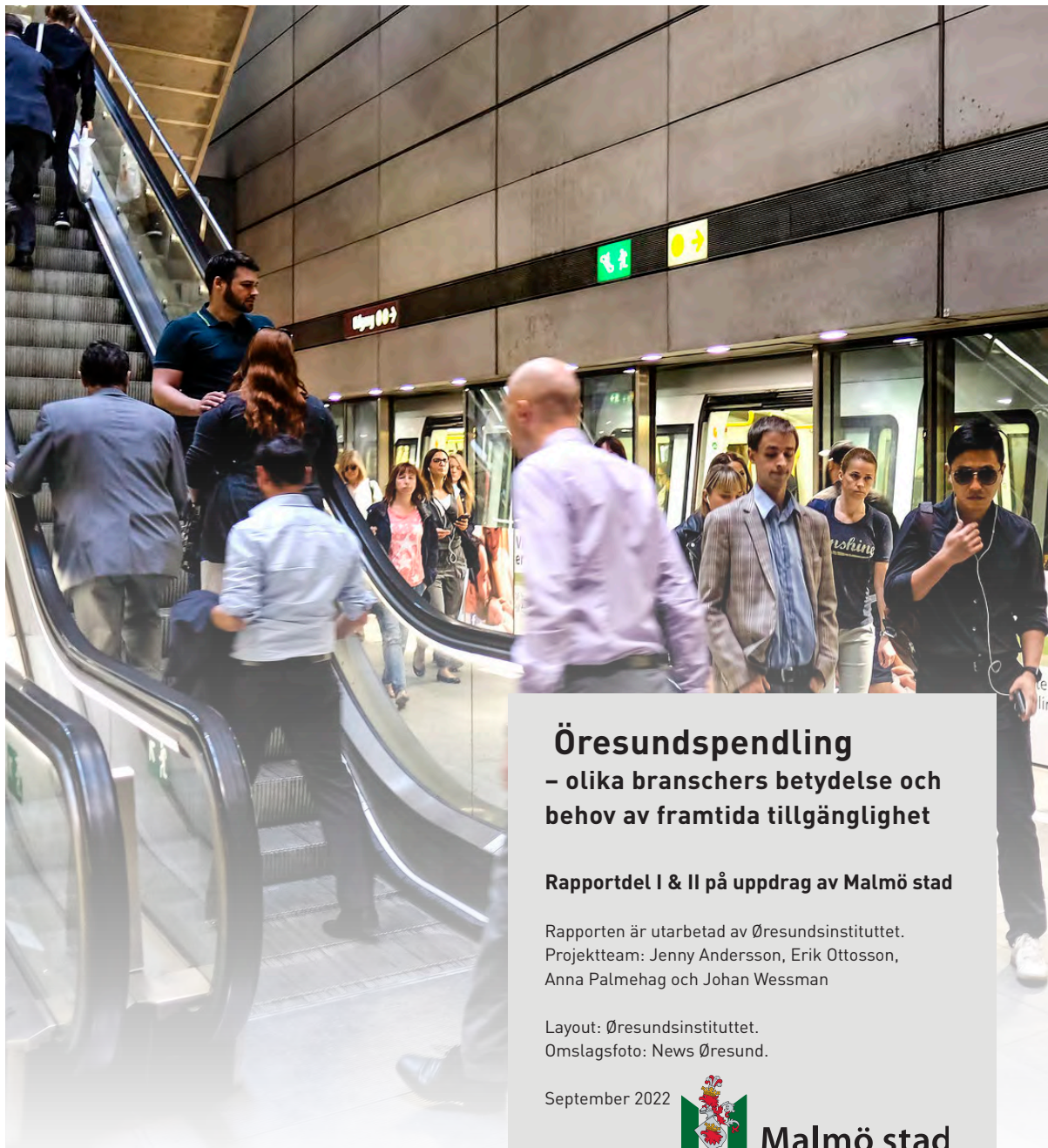
Rapportdel I & II

Rapporten är framtagen på uppdrag av:



Malmö stad





Öresundspendling – olika branschers betydelse och behov av framtida tillgänglighet

Rapportdel I & II på uppdrag av Malmö stad

Rapporten är utarbetad av ØresundsInstitutet.
Projektteam: Jenny Andersson, Erik Ottosson,
Anna Palmehag och Johan Wessman

Layout: ØresundsInstitutet.
Omslagsfoto: News Øresund.

September 2022



Malmö stad

ØRESUNDS
INSTITUTTET

ØRESUNDSINSTITUTTET är ett oberoende dansk-svenskt kunskapscentrum som genom analyser, konferenser och medieverksamhet bidrar till en ökad kännedom om utvecklingen i regionen. Verksamheten drivs utan vinstintresse och med finansiering av ett närmare 100-tal medlemmar från stat, regioner, kommuner, universitet, högskolor och det privata näringslivet.

Östergatan 9 B | 211 25 Malmö | +46 (0) 40 30 56 30 | info@oresundsinstitutet.org | www.oresundsinstitutet.org

FÖRORD

Øresundsinstitutet har gjort denna analys på uppdrag av Malmö stad. I analysen ligger fokus på vad ny infrastruktur över Öresund kan väntas ha för inverkan på integrationen över Öresund och utvecklingen av den gränsregionala arbetsmarknaden. Bakgrunden är Malmö och Köpenhamns utredning av möjligheterna att bygga en tunnelbana mellan städerna, en Öresundsmetro. En viktig fråga gäller vilka branscher som främst kan påverkas av effekterna av ny infrastruktur.

Analysen bygger dels på statistik och fakta över Öresundspendlingen och arbetsmarknaderna på båda sidor Öresund, dels på intervjuer och enkätundersökningar riktade till arbetsgivare och personer som rör sig över Öresund. I analyskapitlet har även Øresundsinstitutets samlade kunskap från gränsregionalt analysarbete vägts in.

En viktig frågeställning i analysen gäller betydelsen av ny infrastrukturens inverkan på den gränsregionala integrationen genom förändringar när det gäller pendlingstider i en större geografi, robusthet och turtäthet. Analysen är inte en utvärdering av förslaget om en Öresundsmetro och är inte heller en jämförelse mellan Öresundsmetron och de övriga alternativ som finns till nästa fasta förbindelse över Öresund.

Malmö, 7 september 2022

Johan Wessman
vd Øresundsinstitutet

CENTRALSTATION



FOTO: NEWS BRESUND



FOTO: NEWS BRESUND

INNEHÅLL

Inledning	6
Sammanfattning	7
1. Inledning	14
2. Statistik: gränspendling och sysselsättning	22
Øresundspanelen	38
Mer om pendlararbetsplatser och branscher	42
Flera faktorer påverkar gränspendlingen	48
3. Intervjuer	52
4. Slutsatser	72
5. Appendix	86

ANALYS:

Ny infrastrukturens inverkan på pendlingsgeografier och branscher över Öresund

Denna analys har till syfte att visa hur ny infrastruktur över Öresund genom kortare restider, ökad turtäthet och ökad robusthet kan påverka den gränsregionala arbetsmarknadens olika delgeografier och branscher.

Uppdraget från Malmö stad har varit att arbeta med utgångspunkt från följande tre frågeställningar:

- 1.** Vilka branscher påverkas mest av gränsregionala förändringar där ny infrastruktur över Öresund ger gränspendlare som nyttjar kollektivtrafiken kortare restider, minskade förseningar och ökad turtäthet?
- 2.** Kan en eventuell Öresundsmetros effekter på restider och frekvens på avgångar få betydelse för utvalda branschers tillgänglighet över Öresund?
- 3.** Vilken betydelse kan kortare restider och mer frekventa avgångar i kollektivtrafiken få när det gäller matchningen av utbud och efterfrågan på arbetskraft över Öresund.

I slutsatserna har punkt 1 och 2 slagits samman så att analysen fokuserar på två grundläggande frågor:

- A.** Hur kortare restid och ökad frekvens i kollektivtrafiken över Öresund påverkar matchningen av utbud och efterfrågan på arbetskraft över Öresund?
- B.** Hur ny infrastruktur, t.ex. en Öresundsmetro, väntas påverka olika branscher när det gäller tillgänglighet och arbetspendling över Öresund?



FOTO: NEWS ØRESUND

ANALYS AV HUR BÄTTRE TURTÄTHET, RESTID OCH ROBUSTHET KAN PÅVERKA PENDLINGEN ÖVER ÖRESUND

Uppdraget till denna analys är att ge en bild av hur bättre infrastruktur för kollektivtrafiken över Öresund med kortare restider, ökad turtäthet och minskade förseningar kan påverka pendlingen inom olika branscher och geografier inom dansk-svenska Greater Copenhagen. Slutsatserna bygger på en kombination av genomgång av statistik och befintliga resmönster, företagsintervjuer och en enkät till pendlare och arbetsgivare. I analysen identifieras fem branscher och tre pendlargrupper som bedöms bli påverkade av en förbättrad infrastruktur över Öresund.

Denna analys bygger på omfattande statistik, 18 kvalitativa intervjuer med företag och organisationer i Skåne och på Själland, en enkätundersökning med pendlare och företagare, en sammanställning av gjorda samhällsberäkningar för Öresundsregionen samt den samlade erfarenheten från Øresundsinstitutets tidigare analyser av den gränsregionala utvecklingen över Öresund. I denna sammanfattning lyfts tre slutsatser från analysarbetet fram och som täcker olika perspektiv:

- Befintliga resmönster visar hur dagens Öresundspendling till stor del följer infrastrukturen som har byggts upp för kollektivtrafiken mellan Danmark och Sverige.
- Identifiering av fem branscher med potential att öka pendlingen över Öresund.
- Identifiering av fem pendlargrupper med potential att öka gränspendlingen.



Branscher med potential att öka pendligen över Öresund

- Branscher som präglas av fysisk närvaro på arbetsplatsen
- Tillväxtbranscher med behov av arbetspendling över sundet

FEM IDENTIFIERADE BRANSCHER MED POTENTIAL ATT ÖKA GRÄNSPENDLINGEN:

Transport och magasinering
Handel
Vård och omsorg
ICT/Finans/försäkring
Life science

Branscher som präglas av fysisk närvaro

Ett mönster har kunnat verifieras i en analys av den nya uppdaterade Öresundsdatabasens branschfördelade pendlingsstatistik: två tredjedelar av pendlarna som bor i Sverige och arbetar i Östdanmark är sysselsatta i branscher som främst präglas av tjänster som kräver fysisk närvaro på arbetsplatsen.

Av totalt 15 076 personer, som under 2020 pendlade från Sverige till Östdanmark, arbetade 9 792 i någon av tretton branscher som präglas av fysisk närvaro. Med det menas branscher där verksamheten utförs på plats, t.ex. butiker, restauranger, hotell, bagagehantering, sjukhus och liknande. Av dessa tretton branscher återfinns transport, handel samt vård och omsorg i topp när det gäller antal Öresundspendlare.

Branschernas fokus mot fysisk närvaro innebär att de ofta är mer beroende av valfungerande kom-

munikationer och infrastruktur än t.ex. branscher med större fokus mot kontorsanställda som även kan utföra sina arbetsuppgifter genom digital närvaro, t.ex. från hemmet. Fysisk närvaro innebär också att det finns fler arbetsplatser inom dessa branscher som borde ha en potential att anställda gränspendlare under förutsättning att restiderna över Öresund kortas och den tillgängliga geografiska yta som gränspendlarna kan nå inom rimlig tid, ca en timme, kan utökas.

Inom dessa branscher finns dessutom redan idag en medvetenhet om möjligheten att rekrytera gränspendlare och en vana på HR-avdelningarna att arbeta med denna grupp av arbetskraft. För arbetsgivare med gränspendlare, men som också har arbetsplatser utanför den i dag tillgängliga pendlingsgeografin torde det vara attraktivt att rekrytera gränspendlare om ny infrastruktur gör att dessa arbetsplatser hamnar inom rimlig pendlingstid från andra sidan Öresund.

Exempel: för en butikskedja i Köpenhamn med svensk personal i butiker nära Öresundstågens stationer kan det vara attraktivt att rekrytera svensk personal även till andra butikslägen om ny infrastruktur minskar restiden dit räknat från Skåne. Den i dagsläget stora danska bristen på arbetskraft skulle i detta exempel göra en sådan utvidgad rekrytering av Öresundspendlare från Sverige till en lönsam lösning såväl för det enskilda butiksföretaget som för samhällsekonomin i stort.

- **Transport och magasinering** är idag den bransch som har flest gränspendlare över Öresund. Totalt hade branschen 2 435 Öresundspendlare anställda under 2020 enligt Öresundsdatabasen. Merparten av pendlarna inom transportbranschen, 2 377, bor i Sverige och arbetar i Östdanmark. Transportbranschen växer i Östdanmark och då mer i Köpenhamns omnejd än i Köpenhamns kommun. Att jobben växer mest utanför Köpenhamn innebär att det finns en potential för ökad Öresundspendling om ny infrastruktur gör att pendlare från Skåne kan nå dessa nya jobb i Köpenhamns omnejd. Idag är Köpenhamns flygplats i Kastrup samt alla företag på flygplatsen den enskilt största arbetsplatsen i branschen. Men även kollektivtrafikföretag, tåg- och bussoperatörer, Copenhagen Malmö Port, Øresundsbro Konsortiet samt den stora mängden logistikföretag är stora arbetsgivare. Logistikbranschen är i tillväxt med nya etableringar både i Östdanmark och i Skåne där arbetsplatserna ofta finns i städernas periferi.

Definition: Transport och magasinering följer SCB:s SNI-kod H med undergrupper. Branschen är mycket bred och omfattar såväl yrkesgrupper som svarar för det fysiska utförandet av tjänsterna som administration, försäljning och företagsledning. Ingående statistiska undergrupper omfattar såväl land- som sjö- och lufttransporter liksom magasinering (logistik), post och kurirverksamhet.

- **Handel** är den näst största branschen bland Öresundspendlarna med 2 383 pendlare under 2020 enligt Öresundsdatan. Av dessa bor 2 157 i Sverige och arbetar i Östdanmark. Handel är den största branschen i Köpenhamn och är större i huvudstadens omnejd vilket visar på en pendlingspotential vid utbyggd infrastruktur från Sverige. I Malmö är handeln den tredje största branschen med god tillväxt i antal anställda. Med Ingka Groups (driver merparten av världens IKEA-varuhus) planer på ett

65%

Av de som pendlar över Öresund från bostaden i Sverige till arbetsplatsen i Östdanmark arbetar i branscher som präglas av fysisk närvaro, t.ex transport, handel samt vård och omsorg.

Öresundspendling från Sverige till Östdanmark 2020 - branscher som präglas av fysisk närvaro på arbetsplatsen

Transport och magasinering	2 377
Handel	2 157
Vård, omsorg och sociala tjänster	1 690
Tillverkning	1 094
Hotell och restaurang	771
Utbildning	588
Byggverksamhet	482
Annan serviceverksamhet	294
Kultur, nöje och fritid	243
Försörjning av el, gas, värme och kyla	39
Vattenförsörjning, avloppsrensning och avfallshantering	27
Utvinning av mineral	22
Jordbruk, skogsbruk och fiske	8
Summa	9 792

Totalt antal Öresundspendlare från Sverige till Östdanmark 15 076

Källa: Öresundsdatan, Region Skåne

detaljhandelscampus i Malmö finns ytterligare tillväxtpotentialer för branschen. Handeln lockar även många besökare över Öresund och med tanke på den starka danska kronan har de skånska butikerna en extra attraktionskraft gentemot danska konsumenter. Branschen omfattar även postorder och internethandel.

Definition: Handel inkl reparation av motorfordon och motorcyklar följer SCB:s SNI-kod G med undergrupper gällande detaljhandel, torg- och marknadshandel, postorderhandel och detaljhandel på internet. Omfattar ett flertal yrkesgrupper.

- **Vård och omsorg** är den tredje största branschen bland Öresundspendlarna med 1 825 personer under 2020 enligt Öresundsdatan. Av dessa bor 1 690 i Sverige med arbetsplats i Danmark. Tre stora danska arbetsgivare inom vård och omsorg är Köpenhamns kommun, Helsingørs kommun och Region Hovedstaden med tillsammans 642 anställda som bor i Sverige. Både i Östdanmark och i Skåne byggs flera nya sjukhus och med tanke på det ökande antalet äldre invånare väntas vårdbehovet och antalet arbetsplatser öka. Då arbetsplatserna har en stor spridning i geografisk är det många arbetsplatser som idag ligger för långt bort för Öresundspendlare, men som med utbyggd infrastruktur skulle vara möjliga att nå inom rimlig pendlingstid.

Definition: Vård och omsorg samt sociala tjänster följer SCB:s SNI-kod Q med undergrupper. Omfattar såväl vård som omsorg med boende och äldreomsorg samt ett flertal yrkesgrupper.

Tillväxtbranscher med Öresundspendlare

I analysuppdraget ingick att identifiera branscher som kan förväntas få fler gränspendlare då branscherna är i stark tillväxt. Utöver arbetsplatser som kräver fysisk närvaro har främst två andra områden identifierats som intressanta genom en kombination av sin storlek inom Öresundspendlingen och den egna branschens tillväxt. Det gäller de närliggande branscherna ict/finans/försäkring/ekonomi, samt life science.

- **ICT/finans/försäkring/ekonomi** är växande branscher i både Danmark och Sverige och med stora etableringar över Öresund. I statistiken finns de anställda fördelade inom de

tre branscherna information och kommunikation, finans- och försäkringsverksamhet samt verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik med totalt 3 447 Öresundspendlare bosatta i Sverige med arbetsplats i Östdanmark 2020 (källa Öresundsdatan). Medan vissa arbetsgivare har sina arbetsplatser vid den nuvarande infrastrukturen såsom Trygg-Hansa och Nordea har många andra stora arbetsgivare sina kontor längre ut i geografien, t.ex. Microsoft som samlat sin svenska verksamhet i Kongens Lyngby. Här finns en pendlingspotential med ny infrastruktur samt även möjlighet att locka bilpendlare att resa kollektivt.

Definition: Verksamhet inom information och kommunikation följer SCB:s SNI-kod J med undergrupper. Det omfattar allt från förlagsverksamhet till informatinstjänster, datakonsulter, telekommunikation, film- och tv-verksamhet samt planering och sändning av program. Verksamhet inom finans och försäkring följer SCB:s SNI-kod K med undergrupper. Här återfinns allt från finansiella tjänster till försäkring och stödtjänster till dessa branscher. Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik följer SCB:s SNI-kod M med undergrupper. Det omfattar allt från huvudkontor till konsultföretag samt företag inom pr och kommunikation.

- **Life science** är kanske den bransch som uppvisat störst tillväxt i Öresundsregionen under senare år. Öresundsinstitutets analys "Life science in eastern Denmark" från maj 2022 visar hur antalet anställda i Öresundsregionen/Medicon Valley på fem år ökat med 12 000 personer till 65 500. Av dessa pendlar cirka 900 personer över Öresund. Enbart i Östdanmark har life science-företagen påbörjat eller beslutat om anläggningsinvesteringar till ett värde av 45 miljarder danska kronor vilket beräknas skapa 4 000 nya jobb. I Lund finns forskningsanläggningen MAX IV och nu byggs European Spallation Source med forskningsanläggning i Lund samt datacenter i Köpenhamn. Då företagens anläggningar är spridda över en stor geografi, främst i Östdanmark, samtidigt som de planerar för fortsatta nyanställningar, finns här en stor potential om ny infrastruktur gör fler danska arbetsplatser tillgängliga för pendlare från Skåne. I Skåne har ett 20-tal företag inom life science rekryterat en vd från Danmark och därmed kan det

ur ett skänkt perspektiv vara värdefullt om en större geografi med bostadsorder i Östdanmark får förbättrade förutsättningar för arbetspendling till Skåne.

Definition: då life science inte kan beskrivas helt av den befintliga SNI-kodsstrukturen används här den samlande struktur som arbetas fram av Öresundsinstitutet inom Interregprojektet "Greater Copenhagen Life Science Analysis Initiative". De största delbranscherna inom life science är: läkemedel, bioteknik, medikinteknik, CRO (contract research organisation), CMO (contract manufacturing organisation), healthtech och foodtech.

Metaverse - ett nytt kunskapsfält som kan utvecklas till en ny del av en branschstruktur

Utöver de branscher som här lyfts fram som de som bedömts som viktiga när det gäller ny infrastrukturens påverkan på pendlingsmöjligheter över Öresund har ett nytt möjligt kunskapsfält observerats som kan få betydelse för näringslivets utveckling på båda sidor Öresund. Det gäller det som benämns Metaverse och som kan beskrivas som ett framtida tredimensionellt virtuellt universum på internet. Med Köpenhamns och Malmö/Lunds kluster inom internet of things, spelutveckling, ICT, fintech och e-handel torde det finnas en kompetens som kan ge Öresundsregionen en stark position inom Metaverse. Det skulle skapa nya företag, nya jobb och nya pendlingsbehov.

91%

Av de som pendlar över Öresund var år 2020 bosatta i Sverige med arbetsplats i Danmark.

HUVUDFOKUS I RAPPORTEN: ARBETSMÖJLIGHETER I ÖSTDANMARK FÖR PERSONER BOSATT I SVERIGE

91 % av de 16 470 personer som under 2020 pendlade över Öresund var bosatta i Sverige med arbetsplats i Östdanmark.

För de 1 424 personer som bor i Danmark och under 2020 arbetade i Skåne finns en relativt större andel chefer och beslutsfattare, bland annat inom kultursektorn och inom life science-branschen.



Öresundspendlingen följer till stor del infrastrukturen

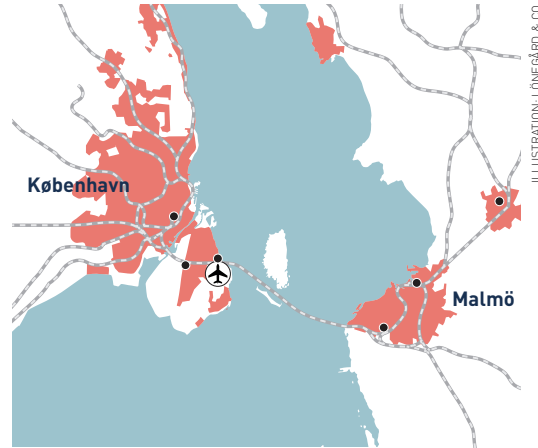
– De största pendlararbetsplatserna ligger längs med järnvägsförbindelsen över Öresundsbron och dess sträckning in i Köpenhamn och Malmö

EXEMPEL PÅ PENDLARARBETSPLATSER:

Lund: ESS och MAX IV
 Malmö centrum: CMP, Mercedes-Benz
 Malmö Hyllie: Boozt Fashion, Ingka Group
 Kastrup: flygplatsföretag, Ferring Pharmaceuticals
 Ørestad: Fields butiker, Rambøll, Vestas
 Köpenhamn centrum: Öresundsbro Konsortiet, CMP, Köpenhamns kommun

Den nuvarande infrastrukturen över Öresund påverkar vilka arbetsplatser som har många Öresundspendlare

Ett mönster som har kunnat identifieras vid en genomgång av den geografiska placeringen av de största Öresundsarbetsgivarna visar att dessa arbetsplatser till stora delar följer järnvägsförbindelsen över Öresundsbron och dess sträckning in i Köpenhamn och Malmö. Det torde innebära att om ny infrastruktur byggs med nya sträckningar och nya tidsmässigt tillgängliga stationer för t.ex. metro, S-tåg och tåg så borde med samma logik nya stora arbetsplatser för Öresundspendlare växa fram längs dessa sträckningar. Kortare restider, ökad turtäthet och färre förseningar kan också leda en bättre resupplevelse vilket kan locka befintliga bilpendlare att övergå till att pendla med kollektivtrafik. Det ökar inte antalet Öresunds-



pendlare, men ger ett minskat klimatavtryck.

Exempel på nuvarande arbetsplatser för Öresundspendlare längs järnvägen:

Lund

European Spallation Source, MAX IV, Medicon Village, Ideon Science Park, Ericsson, Alfa Laval m.fl.

Malmö - centrum/Västra hamnen/hamnen

- Aller, Egmont, Mercedes-Benz, Novo Nordisk, Copenhagen Malmö Port, Spotlight Group, Malmö Opera, IO Interactive m.fl.

Malmö - Hyllie/Svågertorp

- AAK, Atos Medical, Trygg Hansa (ska samlas i nytt kontor), Boozt Fashion, Ingka Group, Ikano Bostad, Ikano Bank, Vestas Northern Europe m.fl.

Kastrup

- Köpenhamns flygplats med flera företag, Ferring Pharmaceuticals, Nordic Choice, Scandic m.fl.

Ørestad

- Field's med butiker, Rambøll, Vestas, Novo Nordisk, Ericsson, Royal Canin/Mars, Elgiganten, Nordea, Medicon Valley Alliance, Sweco m.fl.

Centrala Köpenhamn inkl Nordhavn

- Öresundsbro Konsortiet, Copenhagen Malmö Port, Köpenhamns Kommun, Region Hovedstaden, butiker, hotell, restauranger m.fl.



Grupper med potential att öka pendligen över Öresund

- Enklare administration och bättre infrastruktur efterfrågas bland pendlarna
- Tre grupper har svarat för större delen av den minskade pendligen över sundet under senare år

POTENTIAL ATT ÖKA GRÄNSPENDLINGEN I FEM GRUPPER:

- Ungdomar
- Kvinnor
- Långsinkomsttagare och deltidanställda
- Arbetslösa skåningar
- Danska chefer i Skåne

Ungdomar, kvinnor samt låginkomsttagare och deltidanställda

Ett mönster har i denna analys kunnat iaktas vid en genomgång av den nya uppdaterade Öresundsdata-basens pendlingsstatistik uppdelad på ålder, kön respektive inkomst visar på att det finns tre eftersatta grupper med extra stor potential att i ökad omfattning bli en del av arbetspendlingen mellan Danmark och Sverige – om förutsättningarna för pendligen förbättras. Det gäller unga under 25 år, kvinnor samt pendlare inom yrken med lägre inkomster. Utöver de eftersatta grupperna har det noterats att danska chefer och specialister är attraktiva på den skånska arbetsmarknaden samt att arbetslösa skåningar visat stort intresse för de dansk-svenska jobbmässor som arrangerats under det senaste året.

Andelen unga pendlare under 25 år har minskat från en högsta nivå på 17 procent under 2007 till fem procent 2020.

Andelen kvinnor som pendlar över Öresund har minskat från 40 procent under 2015 till 37 procent under 2020.

Andelen pendlare med lägre inkomster, upp till 300 000 svenska kronor i årsinkomst, har minskat från 30 procent under 2015 till 23 procent under 2020.

Önskemål om bättre infrastruktur och enklare administration. Ny infrastruktur med bättre robusthet (mindre förseningar) och tätare avgångar kan vara en lösning för att göra pendligen över Öresund mera attraktiv för ovan nämnda grupper. Detta kan ske såväl genom förbättringar inom nuvarande infrastruktur som genom ny infrastruktur. Ny infrastruktur kan dessutom öka attraktiviteten att söka jobb i en större geografi på andra sidan Öresund.

Av intervjuerna i denna analys framgår tydligt att behovet av förbättringar av integrationen över Öresund handlar såväl om önskemål om förbättrad infrastruktur som lösta gränshinder när det gäller skatt och socialförsäkring för enklare administration och ökad flexibilitet när det gäller hemarbete.

Pendligen över Öresund har inte återhämtat sig efter pandemin - hemarbete trolig orsak enligt Øresundsbro Konsortiet

Enligt Øresundsindex/trafik som visar på den totala trafik- och reseutvecklingen över Öresund (tas fram av Øresundsinstittet på uppdrag av Øresundsbro Konsortiet i ett statistiksamarbete med DSB/Skånetrafiken, Forsea, Trafikverket och Helsingborgs hamn) har resandet över Öresund börjat återhämta sig efter de första åren med coronapandemin

Under det andra kvartalet 2022 gjordes i genomsnitt 96 153 personresor över Öresund med bil och tåg över Öresundsbron samt med färja mellan Helsingborg och Helsingör. Det innebär att 9 av 10 av de resor som utfördes innan pandemin nu har återupptagits.

När det gäller pendligen över Öresund ser dock återhämtningen ut att ha stannat av när det återstår 13 procent till 2019 års nivå. Øresundsbro Konsortiet menar att det bland annat beror på att hemarbete ett par dagar i veckan blivit ett vanligt fenomen. Även om antalet pendlare inte längre minskar så kan antalet pendlarresor vara lägre om fler pendlare t.ex. kan arbeta hemifrån ett par dagar i veckan.

FEM RÖSTER OM ÖRESUNDSPENDLING

Läs alla intervjuer på sidorna 52-71.

FOTO: NORDEA



CAMILLA BECKMANN. Head of People på Nordea i Danmark som har lite över 200 svenska pendlare.

Läs mer på sidan 54.

”Det är inga tvivel om att vårt huvudkontor i Köpenhamn naturligt lockar till sig spännande profiler från Sydsverige för att det är lätt att pendla över Öresundsbron.”

HAMPUS JAKOBSSON. En av grundarna till kontorsgemenskapen The Ground och klimatfonden Pale blue dot, båda i Malmö.

Läs mer på sidan 61.

”Det är en guldgrej att Malmö och Köpenhamn sitter ihop. Sedan ska man inte skoja bort betydelsen av flygplatsen i Kastrup. Jag kommer att vara i London och Berlin fler gånger än i Stockholm under det kommande året”

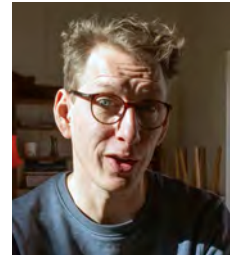


FOTO: NEWS ØRESUND

FOTO: PRIVAT



LOUISE SUHR MERTINS. Avdelningschef för HR i Lyngby-Taarbæk kommune som har 35 anställda från Sverige idag.

Läs mer på sidan 60.

”Att restiden blir kortare skulle öppna upp en ny arbetsmarknad för oss. När man undersöker vad som får folk att vilja söka ett jobb är det viktigaste ledningen, sedan kommer restiden.”

DAN OLOFSSON. IT-entreprenör och grundare av Danirkoncernen med bolag som Sigma, Nexer och A Society.

Läs mer på sidan 65.

”Den stora fördelen med Öresundsmetron är att du får en större arbetsmarknad med rimligt reseavstånd”



FOTO: DANIR

FOTO: HORESTA



MARTIN GERTZ ANDERSEN. Politisk chefsrådgivare på branschorganisationen Horesta med medlemsföretag inom hotell, restaurang och turism.

Läs mer på sidan 68.

”Inom turism så finns de flesta svenska anställda på hotell, restauranger och motsvarande inne i huvudstadsområdet. Jag tror inte det finns så många som arbetar utanför Köpenhamn.”

Del I:

INLEDNING

- Analysens syfte
- Analytiskt upplägg
- Tidigare rapporter om restidseffekter från Öresundsmetro
- Tidigare rapporter om ekonomiska vinster med ökad integration över Öresund







FOTO: NEWS ØRESUND

INLEDNING

Tillgänglighetens betydelse för arbetspendling inom olika geografier och branscher över Öresund

Hur kan kortare restider och ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken påverka den gränsregionala arbetsmarknaden över Öresund och för vilka branscher kan det få störst betydelse? Kan bygget av en Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn få en betydelse för specifika branscher ur ett gränsregionalt arbetsmarknadsperspektiv? Det är utgångspunkten i denna analys.

Den gemensamma arbetsmarknaden över Öresund har hamnat i fokus sedan bristen på arbetskraft i Danmark har tilltagit.

Arbetskraftsbrist, fokus på gemensam arbetsmarknad och behov av ny infrastruktur

Det dansk-svenska politiska samarbetet Greater Copenhagen har under det senaste året tagit fram en arbetsmarknadschakter, arrangerat jobbmässor över Öresund och medverkat till att danska och svenska ministrar haft möten som syftat till att ta tag i nya och akuta gränshinder, säkra framtida transittrafik samt omförhandla det dansk-svenska skatteavtalet - Öresundsavtalet.

Hur påverkar ny infrastruktur över Öresund pendligen avseende branscher och geografier?

En fråga som blivit allt mer aktuell är behovet av fler fasta förbindelser över Öresund och hur det kan påverka den gemensamma arbetsmarknaden. Det finns flera

olika förslag till lösningar där Malmö och Köpenhamn sedan 2012 har utrett möjligheten att bygga en Öresundsmetro mellan städerna, som skulle avlasta Öresundsbron samtidigt som pendlare och andra resenärer skulle erbjudas en ny kollektivtrafik över Öresund med kortare restid, ökad turtäthet och mindre förseningar.

Denna analys har som syfte att belysa hur ny infrastruktur kan påverka den gränsregionala arbetsmarknaden såväl när det gäller utökade geografiska pendlingsmöjligheter som påverkan på olika branscher.

Statistik, research, intervjuer, enkäter och tidigare publicerade rapporter har använts som underlag till slutsatserna i denna analys. Fokus är särskilt inriktat mot efterfrågan på arbetskraft och kompetenser utifrån geografi och branschtillhörighet.

Det fördjupande statistiska materialet i rapporten är främst baserat på uppgifter från Danmarks Statistik, SCB och Region Skåne – Öresundsdatabasen. Pendlarna definieras enligt ny statistik från Region Skåne som gränspendlare från Sverige till Östdanmark och

gränspendlare från Danmark till Skåne och Halland. Rapporten innehåller en kvalitativ intervjudel där företag, offentliga aktörer och branschorganisationer finns representerade. 18 intervjuer har genomförts och urvalet har gjorts med utgångspunkt i det fördjupande statistiska material samt researcharbetet i projektet.

Till rapporten har också en enkätundersökning genomförts inom ramen för Öresundsinstitutets Öresundspanel. 139 privatpersoner har svarat på en digital enkät och 18 företag och organisationer har svarat på enkät/ mailfrågor. Rapporten inkluderar också viss research och faktamaterial avseende utbud och matchning av utbud och efterfrågan på arbetskraft/kompetens i regionen. Avslutningsvis har deskresearch med utgångspunkt i tidigare gjorda analyser om Öresundsmetro eller rapporter och forskning om restid/resmönster i Öresundsregionen/Greater Copenhagen sammanställts. I arbetet har även kontakt med relevanta forskare tagits, däribland vid Köpenhamns universitet och K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Ny infrastruktur kan minska restiderna över Öresund långt utanför Malmö och Köpenhamn och potentialen för en bättre integrerad arbetsmarknad är stor visar tidigare rapporter som gjorts av andra aktörer (läs mer på sidorna 20-21):

- **Tidigare utredningar: en Öresundsmetro väntas ge kortare restid samt ökad tur-täthet och punktlighet**

Restiden med en Öresundsmetro förväntas blir 23 minuter, avgångar beräknas ske med 1,5 minuters mellanrum och driftsstabiliteten/punktligheten väntas blir hög. Det visar en tidigare rapport som Malmö och Köpenhamn låtit ta fram.

- **Tidigare utredningar: 1 miljon personer och 500 000 fler jobb nås inom en timme över sundet**

Genom en minskad restid över sundet beräknas antalet personer som på 60 minuter kan resa över sundet till Köpenhamn eller Malmö öka med en miljon personer jämfört med idag. Antalet arbetsplatser som nås inom 60 minuters restid väntas öka med 500 000, till 1,3 miljoner.

- **Tidigare utredningar: restiden mellan Västra hamnen och Köpenhamn minskar med 29 minuter**

I tidigare utredningar, som publicerats av Malmö stad och Köpenhamns kommun, om en Öresundsmetro finns många restidsexempel mellan olika platser i regionen, med och utan en Öresundsmetro. Däribland att resan mellan

UTGÅNGSPUNKT FÖR DEN HÄR ANALYSEN

1. Vilka branscher påverkas mest av gränsregionala förändringar där ny infrastruktur över Öresund ger gränspendlare som nyttjar kollektivtrafiken kortare restider, minskade förseningar och ökad turtäthet?

2. Kan en eventuell Öresundsmetros effekter på restider och frekvens på avgångar få betydelse för utvalda branschers tillgänglighet över Öresund?

3. Vilken betydelse kan kortare restider och mer frekventa avgångar i kollektivtrafiken få när det gäller matchningen av utbud och efterfrågan på arbetskraft över Öresund och i Greater Copenhagens olika geografier?

Västra hamnen i Malmö, som idag tar 54 minuter, beräknas minska till 25 minuter.

- **Flera tidigare infrastrukturinvesteringar i regionen har gett ökad pendling och positiva ekonomiska effekter**

Citytunneln i Malmö gav tydligast pendlings-effekter i Hyllie, Köpenhamns metro har ökat sysselsättningen i flera av områdena längs de nya sträckningarna och spårvägen i Lund, som fortsatt är relativt ny och invigdes under coronapandemin, ser främst ut att väljas för resor kortare sträckor. Det visar några exempel på forskningsrapporter om tidigare investeringar som har gjort i regionen. Öresundsbron har sedan invigningen 2000 gett stora effekter på resandet över sundet och den samhällsekonomiska vinsten av förbindelsen har beräknats vid ett par tillfällen, bland annat av Öresundsbro Konsortiet som beräknat att pendlingen över bron gav en tillväxt i det danska samhället värd 6,6 miljarder SEK enbart under 2010 och med 39 miljarder från 2000 till 2010.

- **Arbetsmarknadscharter: ekonomisk potential i en mer integrerad arbetsmarknad över sundet**

En integrerad arbetsmarknad över Öresunds kan ge en årlig vinst på 1,5-2,9 miljarder danska kronor för dansk och svensk ekonomi. Det visar beräkningar i Greater Copenhagens arbetsmarknadscharter från 2020.

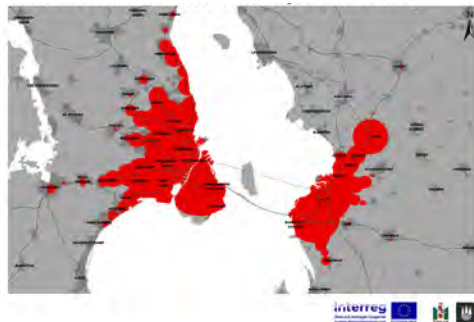
RESULTAT FRÅN TIDIGARE UTREDNINGAR OM EN ÖRESUNDSMETRO

Malmö stad och Köpenhamns kommun har låtit ta fram ett flertal analyser om en Öresundsmetro. Däribland hur upptagningsområde och arbetsmarknaden kan påverkas av minskad restid.

Gemensam arbetsmarknad med ökad turtäthet på Öresundstågen



Gemensam arbetsmarknad med Öresundståg och Öresundsmetro



FÖRBÄTTRINGAR

KORTARE RESTID:

CIRKA 20 MINUTER

Restiden beräknas närmast halveras med en Öresundsmetro jämfört med dagens restid med Öresundståg. Från Köpenhamn H till Malmö C förväntas restiden bli 23 minuter med en Öresundsmetro. Restiden med dagens Öresundståg är cirka 40 minuter.

ÖKAD TURTÄTHET:

SKA AVGÅ VAR 90:E SEKUND

Öresundsmetron förväntas avgå med ned till 1,5 minuters mellanrum. Öresundstågen kör idag var tionde minut under rusningstid samt var tjugonde minut utanför rusningstid.

PUNKTLIGHET/TILLFÖRLITLIGHET:

ERFARENHET FRÅN KÖPENHAMNS METRO

Som slutet system är Köpenhamns metro inte lika känsligt för driftstörningar som t.ex. Öresundstågen. Under 2021 var driftstabiliteten 99,3 procent.

BERÄKNADE EFFEKTER

ÖKAT UPPTAGNINGSMÅL:

NÅR 1 MILJON PERSONER FLER

Genom minskad restid väntas antalet personer som har 60 minuters restid från Köpenhamns central eller Malmö central över Öresund öka med en miljon personer, från 1,3 till 2,3 miljoner människor.

ARBETSMARKNADSFÖRSTÖRING:

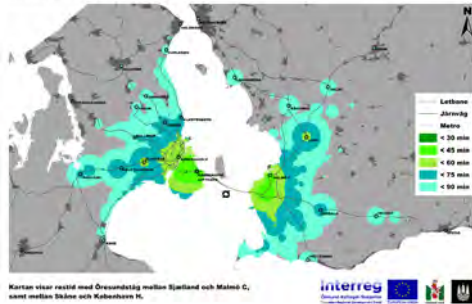
TILLGÅNG TILL 500 000 FLER JOBB INOM EN TIMME

Antalet arbetsplatser som nås inom 60 minuters restid väntas öka med 500 000 stycken, från 800 000 till 1,3 miljoner.



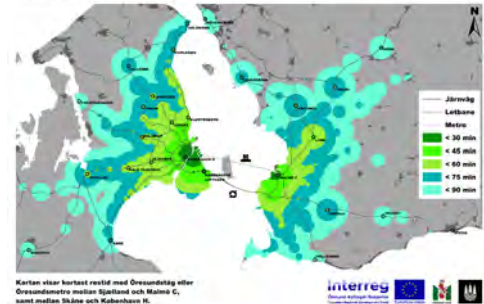
FOTO: NEWS ØRESUND

Restider med Öresundståg



Kartan visar restid med Öresundståg mellan Själland och Malmö C samt mellan Skåne och Köpenhamn H.
Källa: Malmö stad och Köpenhamns kommun

Restider med Öresundståg och Öresundsmetro



Kartan visar kortast restid med Öresundståg eller Öresundsmetro mellan Själland och Malmö C, samt mellan Skåne och Köpenhamn H.

RESTIDSEXEMPEL (Restid med befintlig kollektivtrafik - restid med en Öresundsmetro)

MELLAN SKÅNE OCH KÖPENHAMN H:

TRIANGELN 37 min - 32 min
VÄSTRA HAMNEN 54 min - 25 min
LUND C 53 min - 41 min

MELLAN SJÄLLAND OCH MALMÖ C:

RIGSHOSPITALET 59 min - 35 min
ØSTERPORT 51 min - 22 min
GENTOFTE C 64 min - 40 min

FOTO: NEWS ØRESUND

**MALMÖ C - ROSKILDE STATION**

69 min - 54 min
1 byte - 1 byten

FOTO: NEWS ØRESUND

**G.A. TORG MALMÖ - LOUISIANA**

103 min - 79 min
1 byten - 1 byte

FOTO: NEWS ØRESUND

**COBIS, KBH - MAX IV, LUND**

104 min - 84 min
3 byten - 3 byten

FOTO: NEWS ØRESUND

**RIGSHOSPITALET, KBH - SUS, MALMÖ**

66 min - 37 min
1 byte - 1 byte

UNDERSÖKTA EFFEKTER AV NY INFRASTRUKTUR

Öresundsbron revolutionerade resandet över Öresund när den invigdes 1 juli 2000. Därefter ledde bygget av Citytunneln i Malmö främst till ökad pendling via Hyllie. I Lund väljer resenärerna framför allt spårvägen när de reser kortare sträckor och Köpenhamns metro har påverkat sysselsättningen positivt och gjort fler stadsdelar tillgängliga. Flera faktorer spelar dock in för hur stora effekterna blir av de olika infrastruktursatsningarna och det beror på vilket utsnitt som undersöks. Det här är några exempel på forskning och tidigare analyser som gjorts om effekter av ny infrastruktur i regionen.

FOTO: NEWS ØRESUND



CITYTUNNELN I MALMÖ

PENDLINGSEFFEKTER FRÄMST KRING HYLLE

Pendlingen ökade i alla tre stationsområden kring Malmö C, Triangeln och Hyllie efter att Citytunneln öppnade. Men ökningen var densamma som i övriga Malmö, medan undantag för Hyllie. Där ökade pendlingsbenägenheten mest. Samtidigt dröjde nybyggnationen flera år efter tågstationen kom till, kopplat bland annat till konjunkturläget. Det konstateras i rapporten "Kollektivtrafikens effekter" som givits ut av K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. Helena Bohman, universitetslektor och projektledare för studien, framhåller därför att det krävs tålamod för att fånga upp kollektivtrafikens effekter. I rapporten framgår också att effekterna av tillgång till pendling och kortare restid kring stationer i glesbefolkade områden långt ifrån en större arbetsmarknad är mer begränsade, det räcker inte med en järnvägsstation utan behöver kompletteras med nybyggnation. Forskarna ser alltså kraftigare effekter i orter som ligger nära storstadsområdena, däribland Malmö, Lund och Helsingborg, än i de nordöstra delarna av Skåne. Om målet med en kollektivtrafiksatsning inte är förtätning, kan buss vara ett alternativ enligt rapportförfattarna och ge ökad tillgänglighet till fler hushåll och till en lägre kostnad.

FOTO: NEWS ØRESUND



KÖPENHAMNS METRO

METRON HAR PÅVERKAT SYSSELSÄTTNINGEN POSITIVT, MEN FLERA FAKTORER SPELAR IN

Forskare vid Köpenhamns universitet har undersökt omfördelning av ekonomiska aktiviteter och utvecklingen av arbetsplatser samt sysselsättning sedan öppningen av metron i Köpenhamn. Områden utan metro jämför med områden där metron har byggts. Sysselsättningsökningen var större i områden med metro under de första tio åren, och tillväxten var ojämnt fördelad längs metrokorridoren. Vissa områden längs metrosträckningen bebyggdes under samma tid och saknade tidigare tydlig koppling till centrum, liksom att flera verksamheter under perioden lämnade centrum och flyttade ut. Effekterna som kan mätas beror, enligt forskarna, av hur stort område som undersöks liksom vilken tidsperiod då utvecklingen först märktes efter en längre tid. Forskningen visar också flera andra faktorer som kan påverka den ekonomiska utvecklingen i samband med stora infrastrukturinvesteringar. I fallet med Köpenhamns metro framhålls tillgång till mark, planeringsprocesser och hur de förändras över tid. I Köpenhamn skedde bland annat ett skifte mot satsningar i hamnområdena. Forskarna framhåller även att företagets lokaliseringpreferenser spelar in och



FOTO: NEWS ØRESUND

inom vilken sektor sysselsättningstillväxten sker. Den kunskapsintensiva sektor visade i Köpenhamn intresse för hamnområdena och vissa områden med metrobetjäning.

LUNDS SPÅRVÄG SPÅRVÄGEN VÄLJS FRAMFÖR ALLT FÖR KORTARE STRÄCKOR

Resenärernas preferenser har studerats av forskare vid K2 kopplat till spårvägen i Lund som öppnade hösten 2020. Resdata visar att resenärerna är beredda att cykla nästan 300 meter för att nå spårvägen, medan buss hade lägre resmotstånd vid längre avstånd. Det vill säga att spårvägen tycktes alltså mer attraktiv för kortare sträckor och när åktid och turtäthet är jämförbar mellan spårväg och buss. Studien har gjorts med syfte att undersöka resenärernas värdering av spårvagnen kopplat till diskussionen om det finns en särskild resenärspreferens för spårburna färdmedel, en så kallad spårfaktor, som skulle kunna motivera en högre investeringskostnad. Slutsatsen är "att det, åtminstone under vissa förutsättningar, finns en spårfaktor som dock avtar med resans varaktighet".

FOTO: NEWS ØRESUND



ØRESUNDSBRON SVENSKA PENDLARE LYFTER DANSK EKONOMI

Under 2010 skapade pendlingen över Øresundsbron en ekonomisk tillväxt för danska samhället värd 6,6 miljarder SEK. Samtidigt sparade svenska A-kassor 1,5 miljarder kronor genom minskade ersättningar. Det visar en rapport från Øresundsbro Konsortiet.

SAMHÄLLSEKONOMISK VINST PÅ 64 MIA. DKK

Øresundsbron har under 2000-2013 skapat samhällsvinster på 64 miljarder danska kronor för Danmark och Sverige. Det visar analysen "Broeffekter og muligheder i Øresundsregionen", som togs fram av Øresundskomiteen, föregångaren till Greater Copenhagen, och Øresunddirekt. Arbetspendlingen över bron svarade för 48 miljarder medan de kortade restiderna över Øresund svarade för 16 miljarder.

ØRESUNDSBRONS KAPACITET TILLRÄCKLIG 2050

Øresundsbro Konsortiet lät AFRY göra en analys av kapaciteten på Øresundsbron. Resultatet presenterades i april 2021 och visar att brons kapacitet räcker minst till 2050 om landanslutningarna byggs ut, främst på järnvägssidan. Hur länge kapaciteten räcker kan dock påverkas av framtida politiska beslut som kan öka trafiken över Øresundsbron.

FOTO: NEWS ØRESUND



Del II:

STATISTIK:

- Gränsregional pendling
- Sysselsättning
- In- och utpendling Köpenhamn och Malmö
- Øresundspanelen
- Pendlararbetsplatser



I detta kapitel är fokus bland annat på hur den gränsregionala pendlingen har utvecklats över tid, vilka branscher och sektorer som pendlarna jobbar i samt deras ålder och boendekommun. Men även hur sysselsättningen samt in- och utpendlingen till Köpenhamn och Malmö har sett ut inom olika branscher.

Under det gångna våren presenterade Region Skåne ny gränsregional pendlingsstatistik som också används till denna rapport för att beskriva pendlingen över sundet. Statistiken som rör Malmö/Skåne i rapporten är hämtad från SCB och den om Köpenhamn/Köpenhamns omnejd från Danmarks statistik. I kapitlet finns även research sammanställd om läget på arbetsmarknaden i regionen och faktorer som kan påverka gränspendlingen såsom valutaläge, lönenivå och status på gränshinder. Det finns även en enkätundersökning bland privatpersoner som rör sig över Öresund och en mindre enkät till arbetsgivare.

- **Pendlingen har minskat över sundet, men ökat till Malmö och Köpenhamn från andra delar i Skåne och på Själland**

Gränspendlingen över Öresund minskade med 10 procent 2015-2020. Under samma period har in- och utpendlingen till både Köpenhamn och Malmö istället ökat.

- **Färre kvinnor och unga pendlar över sundet – flest jobbar i privat sektor**

Antalet unga pendlare från Sverige till Östdanmark har minskat sedan 2015, medan antalet äldre i åldersspannet 55-74 år har ökat något. Antalet kvinnor som pendlar över Öresund har minskat mer än antalet män 2015-2020. Flest gränspendlare från Sverige till Danmark jobbar i privat sektor.

- **Utvecklingen i de tre största pendlarbranscherna:**

Transport och magasinering, handel samt vård och omsorg är de tre branscher som sysselsätter flest Öresundspendlare från Sverige till Östdanmark idag. Hur har dessa branscher utvecklats i Malmö och Köpenhamn?

Transport: branschen har ökat och sysselsätter sedan 2013 fler i Köpenhamns omnejd än i Köpenhamn, där branschen istället har minskat. I Malmö har transportbranschen minskat med 400 anställda, till 8 400 anställda, under perioden 2008-2018*. Tårnby kommun utmärker sig i statistiken med Köpenhamns flygplats. Andra exempel på aktörer är Copenhagen Malmö Port, Öresundsbro Konsortiet och A.P. Møller Mærsk.

Handel: är den största branschen i Köpenhamn, mätt i antalet sysselsatta, och är större i Köpenhamns omnejd än i Köpenhamn. I Malmö har handeln ökat med 1 800 nya jobb 2008-2015 och är idag stadens tredje största bransch. Handel är en stor pendlarbransch, men lockar även många besökare över sundet. Exempel på handelscentra i Malmö-Köpenhamn: Field's, Magasin/Illum/Strøget, Fisketorvet, Frederiksberg Centret, Emporia, Mobilia, Triangeln/Hansa/gågatan i Malmö.

Vård och omsorg: det är nästan lika många anställda inom vård och omsorg i Köpenhamn som i Köpenhamns omnejd och branschen har ökat i antal anställda över tid. På andra sidan sundet i Malmö är branschen den näst största med 5 600 nya jobb 2008-2018. Just nu byggs flera sjukhus ut i Köpenhamnsområdet och på Själland, däribland Det nye Rigshospital och Nyt Hospital Nordsjælland.

- **Gynnsamt valutaläge och arbetskraftsbrist i Danmark utgör potential för att locka fler att pendla över Öresund**

Arbetslösheten är låg i Danmark. I april månad var den 2,4 procent, vilket är den lägsta nivån sedan före finanskrisen 2008. På många håll råder arbetskraftsbrist och blicken har vänts mot andra sidan sundet för rekrytering bland annat i form av dansk-svenska jobbmässor. Dessutom är den starka danska kronan just nu gynnsam för svenska pendlare till Danmark och generellt är lönenivån högre i Danmark än i Sverige. Men gränspending är komplext och det finns flera faktorer som kan påverka, däribland gränshinder som skatte- och socialförsäkringsfrågor.

- **Enkätundersökning: få förseningar viktigt för pendlarna**

En enkätundersökning som har genomförts bland privatpersoner till denna rapport visar att det är få förseningar som är högst på pendlarnas önskelista när det gäller resan över Öresund. Undersökningen visar också att fler kan tänka sig att åka längre och pendla i en större geografi om ny infrastruktur gör det möjligt att nå längre ut i Skåne/Själland på samma restid.

16 470

gränspendlare 2020

15 076 från Sverige till den danska delen av Öresundsregionen.

1 424 från Danmark till den svenska delen av Öresundsregionen.



FOTO: NEWS ÖRESUND

Ny gränsregional statistik efter längre uppehåll

Hur många personer som bor på ena sidan Öresund och jobbar på andra har varit ovisst under de senaste åren. Sedan 2015 har inte den officiella statistiken uppdaterats eftersom metoden för att ta fram statistiken inte var möjlig utifrån danska dataskyddslaggar och den svenska offentlighetsprincipen. Men under

den gångna våren har Region Skåne presenterat ny statistik som bygger på en metod framtagen tillsammans med Danmarks Statistik och Statistiska Centralbyrån. Statistiken presenteras här övergripande och per bransch för båda riktningar samt uppdelad i ålder, sektor och nationalitet för svenska pendlare till danska sidan Öresund. Läs mer på nästa sida. >>

FOTO: NEWS ÖRESUND



CORONAPANDEMIN OCH SKATT.

2020 kom coronapandemin som förde med sig regleringar av våra samhällen, krav på hemarbete för vissa yrkesgrupper och delvisa gränsstängningar. Reglerna i det dansk-svenska skatteavtalet, Öresundsavtalet, är inte anpassade till behovet av hemarbete som uppstått under pandemin, men vid ett ministermöte och Greater Copenhagen Task Force i slutet av april 2022 meddelades att Öresundsavtalet från 2003 tas upp till förhandling. Samarbetsministrarna uttryckte en gemensam vilja att förenkla för gränspendlare och arbetsgivare, exempelvis när mer arbete utförs hemifrån.

ARBETSKRAFTSBRIST

Danmark har just nu en låg arbetslöshet, 2,4 procent i april 2022. Det är den lägsta nivån sedan sedan före finanskrisen, i juni 2008. På många håll i landet råder arbetskraftsbrist och blicken har vänts mot andra sidan sundet för rekrytering. Under 2022 har flera jobbmässor arrangerats i Köpenhamn, Malmö och Helsingör av bl.a. den politiska samarbetsorganisationen Greater Copenhagen.

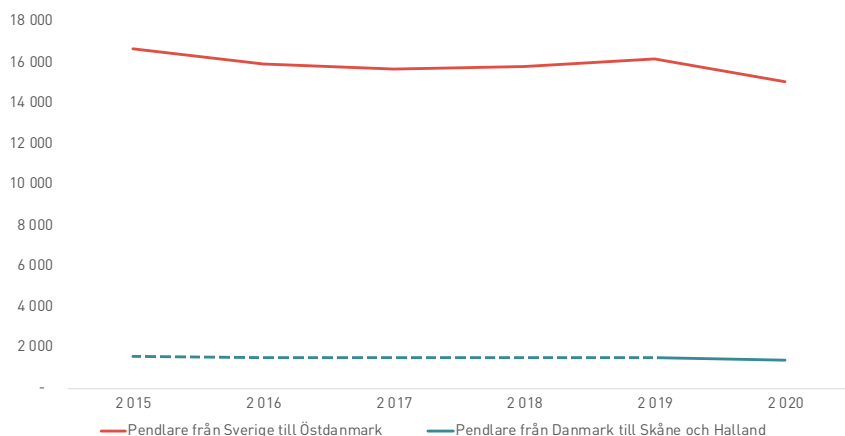
TRE PERIODER MED GRÄNSKONTROLLER.

Den 12 november 2015 införde Sverige tillfälliga gränskontroller för resande från Danmark och Tyskland i samband med flyktingkrisen. Sedan dess har det kontinuerligt genomförts svenska gränskontroller av resande från Danmark till Sverige och sedan den 12 november 2019 även danska gränskontroller i form av stickprovskontroller av resande från Sverige till Danmark. Motivet till den danska kontrollen är att förhindra gränsöverskridande kriminalitet, kontrollen gäller fortfarande. Under coronapandemin har först Danmark och sedan Sverige delvis och i varierande omfattning stängt gränserna och intensifierat gränskontrollerna. Sedan den 9 februari respektive 1 mars i år finns det inte några inreserestriktioner till Sverige respektive Danmark för resande från EU.



FOTO: NEWS ÖRESUND

ÖRESUNDSPENDLINGEN 2015-2020, ANTAL



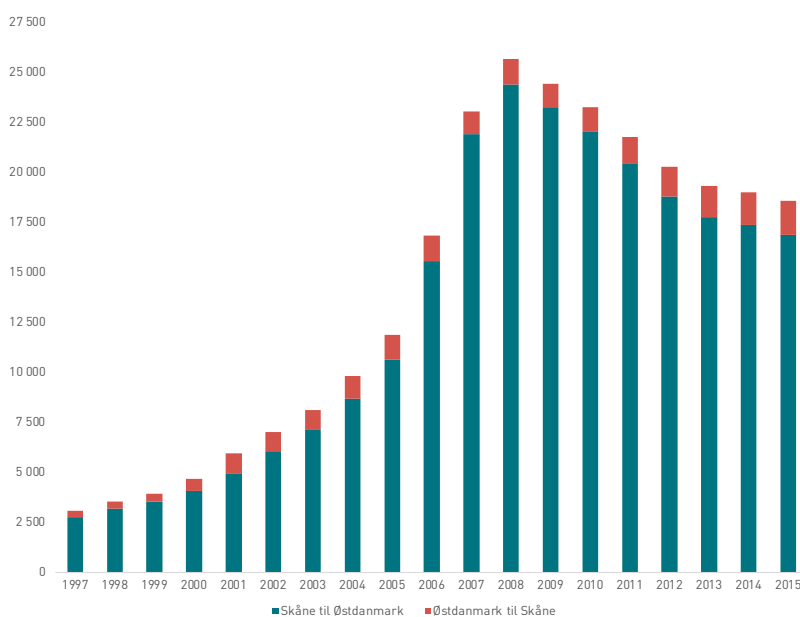
GRÄNSPENDLINGEN MINSKADE MED 7 PROCENT 2020. Det är färre som pendlar, men trots fortsatta gränskontroller sedan 2015 har pendlingen inte minskat drastiskt.

Källa: Region Skåne/Öresundsdaten. Siffrorna är preliminära. Siffror för den danska pendlingen till Skåne och Halland finns enbart för 2019 och 2020, för 2015 till 2018 har Öresundsindex estimerat utvecklingen utifrån samma förändring som för pendlingen från Sverige till Danmark. Østdanmark består av Region Huvudstaden och Region Själland.

Den nya pendlingsstatistiken som har tagits fram av Region Skåne tillsammans med Danmarks Statistik och SCB finns för åren 2015/2019-2020 och bygger på en ny metod jämfört med den tidigare statistiken fram till 2015. Pendlingen mäts från

Sverige till Østdanmark, dvs Region Huvudstaden och Region Själland, samt från Danmark till den svenska delen av Öresundsregionen, som definieras Skåne och Halland. Den nya statistiken finns inte uppdelad per kommun.

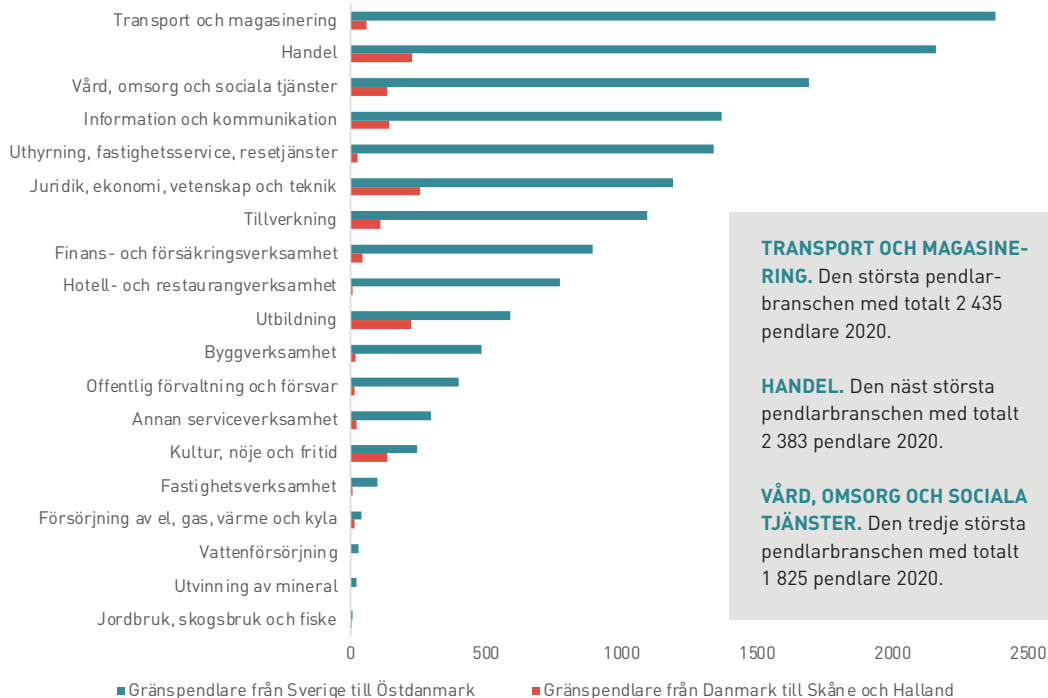
ÖRESUNDSPENDLINGEN 1997-2015, ANTAL



PENDLINGEN ÖVER ÖRESUND TOPPADE 2008. När det gäller pendlingen över Öresund nådde den sin kulmen 2008 när även högkonjunkturen toppade. 2008 pendlade totalt cirka 25 500 personer över Öresund, varav cirka 24 400 från Skåne till Østdanmark.

Källa: Örestat. Statistiken omfattar både pendlare och övriga inkomsttagare. 2015 är det senaste året med formell statistik enligt denna beräkningsmetod på grund av att det uppstått problem kring datautbyte mellan Danmarks Statistik och SCB.

GRÄNSPENDLARE ÖVER ÖRESUND 2020 I BÅDA RIKTNINGAR, UTIFRÅN BRANSCHTILLHÖRIGHET



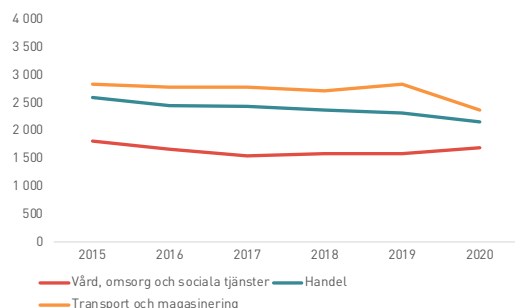
TRANSPORT OCH MAGASINERING. Den största pendlarbranschen med totalt 2 435 pendlare 2020.

HANDEL. Den näst största pendlarbranschen med totalt 2 383 pendlare 2020.

VÅRD, OMSORG OCH SOCIALA TJÄNSTER. Den tredje största pendlarbranschen med totalt 1 825 pendlare 2020.

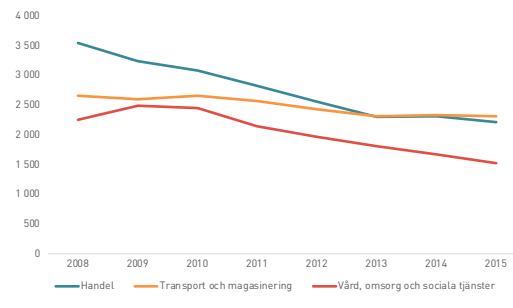
Källa: Region Skåne - Öresundsdatan

GRÄNSPENDLARE FRÅN SVERIGE TILL ÖSTDANMARK 2015-2020 INOM TRE UTVALDA BRANSCHER



Källa: Region Skåne - Öresundsdatan

GRÄNSPENDLARE FRÅN SVERIGE TILL ÖSTDANMARK 2008-2015 INOM TRE UTVALDA BRANSCHER



Källa: Örestat

PENDLINGEN INOM TRANSPORT MINSKADE MED 16% MELLAN 2019 OCH 2020. 2020 gränspendlade 2 377 personer från Sverige till Östdanmark inom transport och magasinering, 2019 var antalet 2 839 stycken. Samma år minskade antalet pendlare i

samma riktning inom handel med 7 procent. 2015 pendlade 2 599 personer från Sverige till Östdanmark inom handel, 2020 var antalet 2 157 stycken. Båda branscherna påverkades mycket av restriktionerna under coronapandemin.

PENGLING ÖVER ÖRESUND UPPDELAT PER KOMMUN, 2015

Efter bostättningskommun, tio största

Kommun	2015
Malmö	8 369
Helsingborg	1 224
Lund	787
Vellinge	619
Köpenhamn	524
Trelleborg	385
Landskrona	318
Svedala	234
Staffanstorp	183
Lomma	177

Efter arbetsställets kommun, tio största

Kommun	2015
Köpenhamn	5 888
Tårnby	2 054
Helsingør	691
Malmö	661
Gladsaxe	569
Frederiksberg	481
Ballerup	460
Hvidovre	401
Høje-Taastrup	363
Brøndby	321

Källa: Örestat

VANLIGAST ATT GRÄNSPENDLA TILL KÖPENHAMN OCH FRÅN MALMÖ.

Flest pendlare över Öresund bor i Malmö, 8 369 stycken enligt siffror från 2015. 1 224 pendlare bor i Helsingborg och 787 stycken i Lund.

Flest Öresundspendlare har sin arbetsplats i Köpenhamns kommun, 5 888 stycken och därefter i Tårnby kommun, 2 054 stycken. I Tårnby finns bland annat Köpenhamns flygplats. Därefter kommer Helsingør där 691 gränspendlare arbetar.

Siffrorna för pendling utifrån bostättningskommun och arbetsställets kommun finns inte i den nya statistiken som avser åren 2015-2020. De senast tillgängliga uppgifterna är därför från 2015.

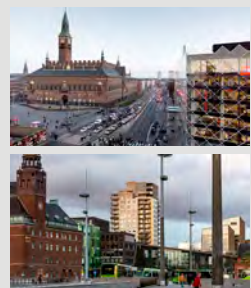
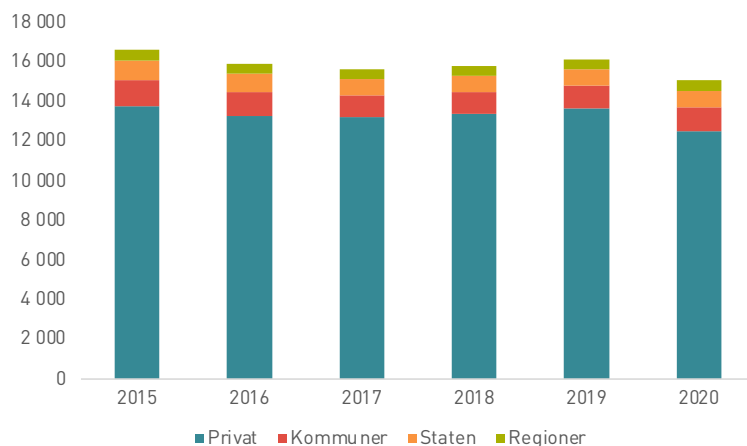


FOTO: NEWS ÖRESUND

GRÄNSPENDLARE FRÅN SVERIGE TILL ÖSTDANMARK 2020, UTIFRÅN SEKTOR

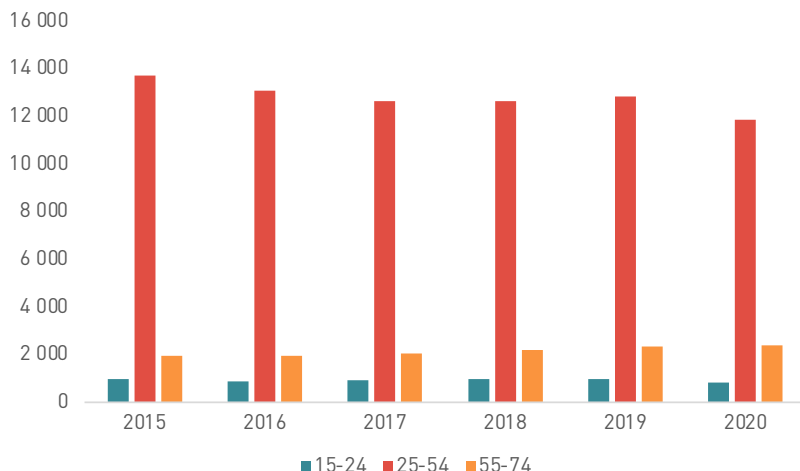


Källa: Region Skåne - Öresunds databasen

FLEST JOBBAR I PRIVAT SEKTOR.

Flest gränspendlare från Sverige till Östdanmark arbetar inom privat sektor, 12 524 personer. 1 196 personer arbetar i kommuner, 841 personer statligt och 509 personer i regioner.

GRÄNSPENDLARE FRÅN SVERIGE TILL ÖSTDANMARK 2015-2020, UTIFRÅN ÅLDER



ANTALET PENDLARE I ÅLDERN 55-74 HAR ÖKAT.

2020 pendlade 2 379 personer i åldern 55-74 år från Sverige till Östergötland, 2015 var antalet 1 946 stycken. Antalet pendlare i åldern 15-24 samt 25-54 har däremot minskat under samma period.

Källa: Region Skåne - Öresundsdatan

STÖRRE NEDGÅNG I ANTALET KVINNOR SOM PENDLAR ÖVER ÖRESUND SEDAN 2015, ÄN ANTALET MÄN.

Mellan åren 2015 och 2020 har antalet kvinnor som pendlar över Öresund minskat från 6 582 till 5 544 stycken, vilket är 16 procent färre. Under samma

period har antalet män som pendlar över Öresund minskat från 10 056 till 9 531 stycken, vilket är fem procent färre. Både antalet kvinnor och män som pendlar inom åldersgruppen 55-74 år från Sverige till den danska sidan Öresund har dock ökat mellan 2015-2020.

GRÄNSPENDLARE FRÅN SVERIGE TILL ÖSTDANMARK 2015-2020, UTIFRÅN MEDBORGARSKAP



FLEST PERSONER MED SVENSKT MEDBORGARSKAP PENDLAR.

7 398 personer med svenskt medborgarskap, 6 161 med danskt medborgarskap och 1 504 med annat medborgarskap pendlar från Sverige till Östergötland 2020.

Källa: Region Skåne - Öresundsdatan

UTLÄNDSK INKOMST I ÅTTA SKÅNSKA KOMMUNER 2011, 2015 OCH 2019

Skånska kommuner som är bland topp 20 kommuner i Sverige med utländska inkomster från övriga Norden, mnkr (placering i listan)

Kommun	2011	2015	2019
Malmö (1)	2 691	3 993	4 704
Helsingborg (4)	422	728	752
Vellinge (5)	365	558	719
Lund (7)	344	636	660
Trelleborg (12)	147	220	256
Lomma (13)	131	170	227
Landskrona (18)	85	173	186
Svedala (20)	88	144	159
Skåne	5 203	8 239	9 350

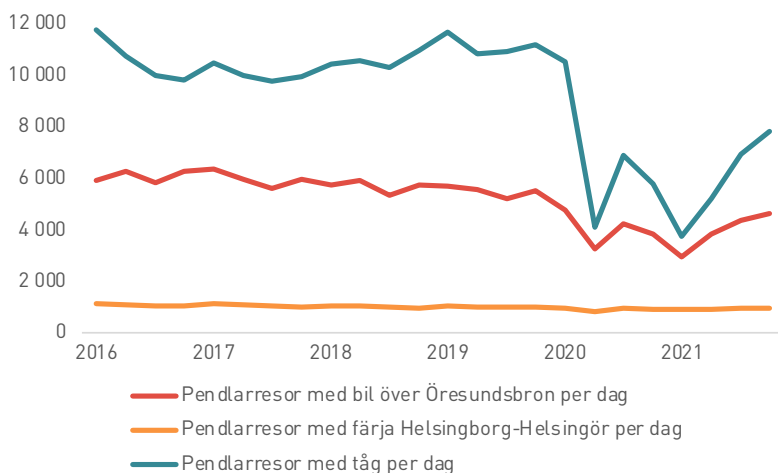
Källa: SCB

MALMÖBORNA FÅR 4,7 MILJARDER SEK I LÖN OCH PENSION FRÅN ÖVRIGA NORDEN.

Malmö var den kommun i Skåne – och Sverige – där invånarna hade i särklass störst inkomster från övriga Norden under 2019. Nuvarande och tidigare gränspendlare Malmöbor tjänade 4,7 miljarder svenska kronor i lön och pension i andra nordiska länder, troligen främst Danmark, detta år. För hela Skåne är siffran cirka 9,4 miljarder. Det visar ny statistik från SCB. Åtta skånska kommuner finns med på SCB:s lista över de 20 svenska kommuner där invånarna fick störst inkomst från de övriga nordiska länderna under 2019. Med inkomst avses både löner, som utgör den största delen, och pension.

ANTAL PENDLARRESOR - ETT ANNAT SÄTT ATT MÄTA PENDLINGEN

Genomsnittligt antal pendlarresor över Öresund med bil, tåg och färja (kvartalsvis 2016-2021)



Källa: Øresundsindex/Trafik – Øresundsbro Konsortiet, Skånetrafiken, ForSea

Antal pendlarresor avser antal enkelresor som görs med periodkort hos Skånetrafiken, Pendlaravtal hos Öresundsbron eller månadsbiljett vid Forseas färjor. Antal pendlarresor är inte detsamma som antal pendlare. Tågpendling avser både via Öresundsbron och viss biljettförsäljning färja Helsingborg-Helsingör.

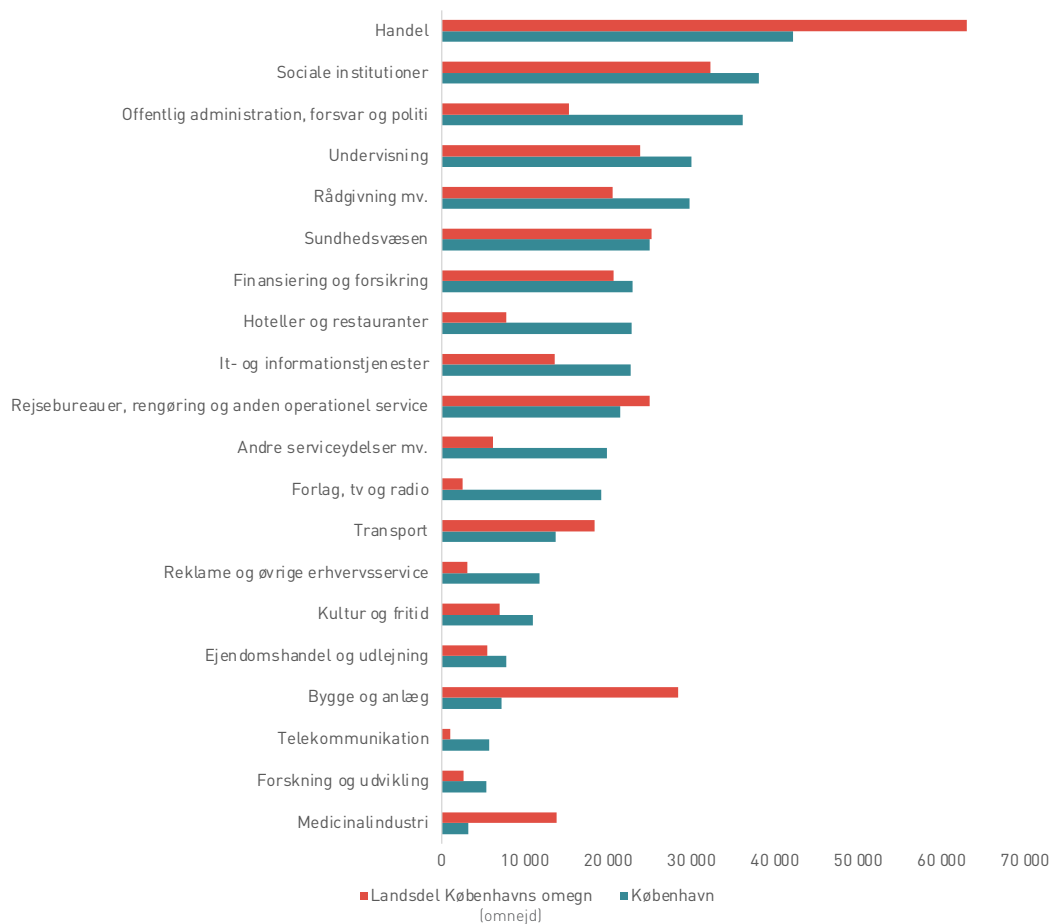
PÅVERKAN UNDER CORONAPANDEMIN

– HEMARBETE GER FÄRRE RESOR. Med krav om hemarbete, reserestriktioner och delvisa gränstängningar har antalet pendlarresor minskat under pandemin. Även permitteringar och uppsägningar kan ha påverkat arbetspendlingen

och därmed antalet pendlarresor. 2021 gjordes det i genomsnitt 10 837 pendlarresor med bil, tåg eller färja över Öresund per dygn. Det är 39 procent färre än under 2019 och åtta procent färre än 2020. Under starten av 2022 har pendlarresorna börjat öka igen.

SYSSELSATTA I OCH KRING KÖPENHAMN 2020

Sysselesatta inom de 20 största branscherna i Köpenhamn samt i Köpenhamns omnejd



Källa: Danmarks Statistik (Branschkod DB07, 36-gruppering)

København avser Köpenhamns kommun och landsdel Københavns omegn innefattar Albertslund, Ballerup, Brøndby, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rødovre och Vallensbæk.

HANDEL ÄR DEN STÖRSTA BRANSCHEN BÅDE I KÖPENHAMN OCH I KRINGKOMMUNERNA.

Den största branschen, både i Köpenhamn och i kommunerna kring Köpenhamn, mätt i antalet sysselesatta är handel. Branschen sysselesätter 63 000 personer i Köpenhamns omnejd och cirka 42 000 personer i Köpenhamn.

Branscher som skiljer sig mycket åt mellan Köpenhamn och kringkommunerna är bland annat Offentlig administration, försvar och polis som är större i Köpenhamn än i omnejden och bygg och anläggning där förhållandet är det motsatta.

När det gäller branscher med många pendlare från Sverige till Östdanmark transport, handel samt vård och omsorg är fördelningen sådan att handel är större som bransch i kringkommunerna än i Köpenhamn, transport något större i kringkommunerna och sundhedsväsendet sysselesätter ungefär lika många i båda geografierna.



FOTO: NEWS ØRESUND

SYSELSATTA I OCH KRING KÖPENHAMN 2008-2020 I TRE BRANSCHER

Handel

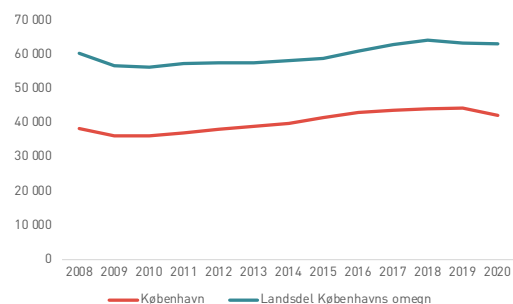


FOTO: NEWS ØRESUND

Vård och omsorg (sundhedsvæsen)

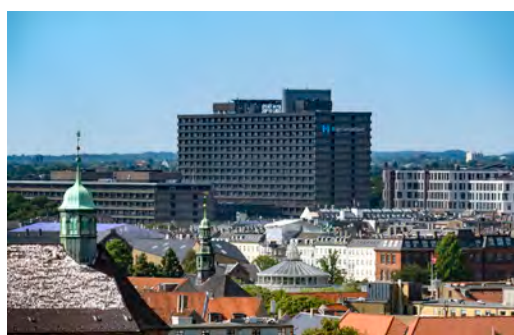
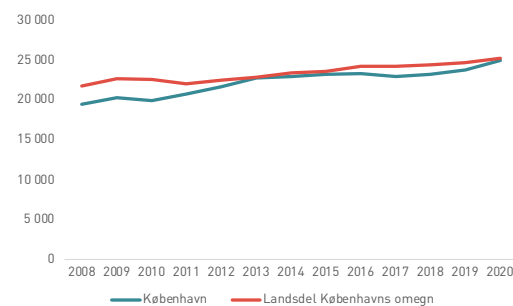
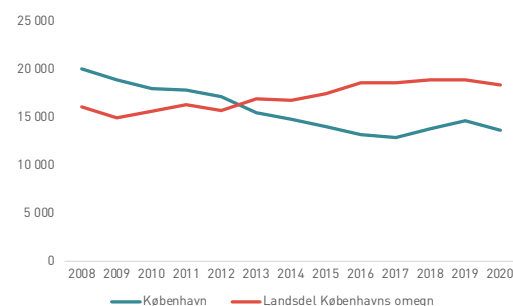


FOTO: NEWS ØRESUND

Transport



Källa: Danmarks Statistik (Branschkod DB07, 36-gruppering)

TÅRNBY KOMMUN UTMÄRKER SIG INOM TRANSPORTBRANSCHEN.

Antalet sysselsatta inom transportbranschen var 2020 13 646 stycken i Köpenhamn, 18 399 i Köpenhamns omnejd och 8 834 stycken i Tårnby kommun. Kommunen är bland annat geografisk hemvist för Köpenhamns flygplats i Kastrup som har många anställda inom branschen. Antalet sysselsatta inom branschen har minskat i Köpenhamn mellan åren 2008-2020 och samtidigt ökat i Köpenhamns omnejd.

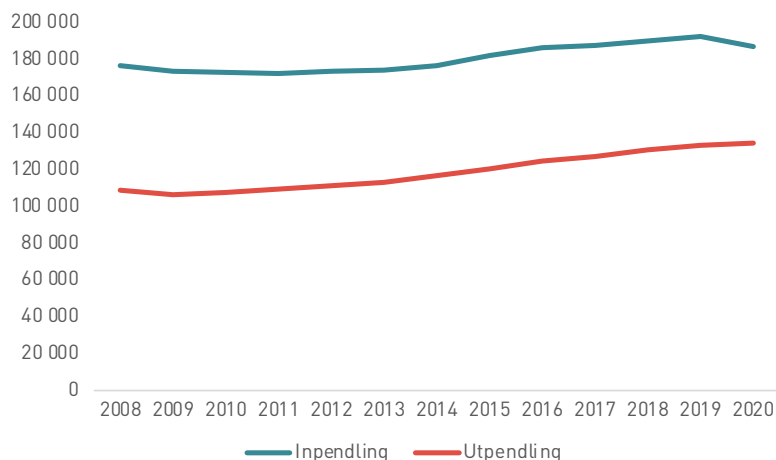
HOTELL OCH RESTAURANG ÖKAR.

Antalet sysselsatta inom hotell och restaurang ökade i Köpenhamn mellan åren 2008 till 2020 med cirka 40 procent. Från 16 369 till 22 847 personer. Även i Köpenhamns kringkommuner har branschen ökat i antal sysselsatta under samma period från 5 719 till 7 719 personer, cirka 35 procent. I Köpenhamn märks coronapandemin 2020 då antalet sysselsatta i branschen minskade med fem procent jämfört med 2019.

MEDICINALINDUSTRI SYSELSÄTTER FLER.

Siffrorna från Danmarks Statistik visar att antalet sysselsatta i medicinalindustrin ökat i både Köpenhamn och i kranskommunerna mellan 2008-2020. En kartläggning av branschen i Östdanmark genomförd av Øresundsinstitutet visar att hela life science-branschen ökat med 10 500 anställda på fem år och nu sysselsätter cirka 58 000 personer på den danska sidan Medicon Valley, Östdanmark.

IN- OCH UTPENDLING TILL OCH FRÅN KÖPENHAMN 2008-2020

**ÖKAD IN- OCH UTPENDLING TILL KÖPENHAMN.**

Under de senaste åren har både in- och utpendlingen till Köpenhamn ökat, undantaget 2019-2020 då antalet personer som pendlade in till Köpenhamn minskade från 192 564 till 186 969 stycken.

Källa: Danmarks Statistik

Inpendling: personer som har sin arbetsplats i kommunen, men bor utanför kommunen.

Utpendling: person som bor i kommunen, men har sin arbetsplats utanför kommunen.

ANTAL INPENDLARE TILL KÖPENHAMN PER BRANSCH (2020)

Bransch	Antal inpendlare
Offentlig administration, undervisning og sundhed	56 503
Handel og transport mv.	35 710
Erhvervsservice	29 607
Information og kommunikation	22 555
Finansiering og forsikring	14 185
Kultur, fritid og anden service	13 641
Industri, råstofindvinding og forsyningsvirksomhed	6 781
Ejendomshandel og udlejning	4 266
Bygge og anlæg	3 685
Landbrug, skovbrug og fiskeri	36

ANTAL UTPENDLARE TILL KÖPENHAMN PER BRANSCH (2020)

Bransch	Antal inpendlare
Offentlig administration, undervisning og sundhed	45 347
Handel og transport mv.	30 610
Erhvervsservice	16 993
Industri, råstofindvinding og forsyningsvirksomhed	12 687
Bygge og anlæg	7 453
Finansiering og forsikring	6 657
Kultur, fritid og anden service	6 566
Information og kommunikation	6 117
Ejendomshandel og udlejning	1 854
Landbrug, skovbrug og fiskeri	270

Källa: Danmarks Statistik (Branschkod DB07, 10-gruppering)

FOTO: NEWS ØRESUND



INPENDLING TILL KÖPENHAMN 2008 OCH 2020 PER BRANSCH



Källa: Danmarks Statistik (Branschkod DB07, 10-gruppering)
Kategorin upplyst aktivitet redovisas inte.

BÅDE IN- OCH UTPENDLINGEN TILL KÖPENHAMN HAR ÖKAT INOM DE FLESTA BRANSCHER.

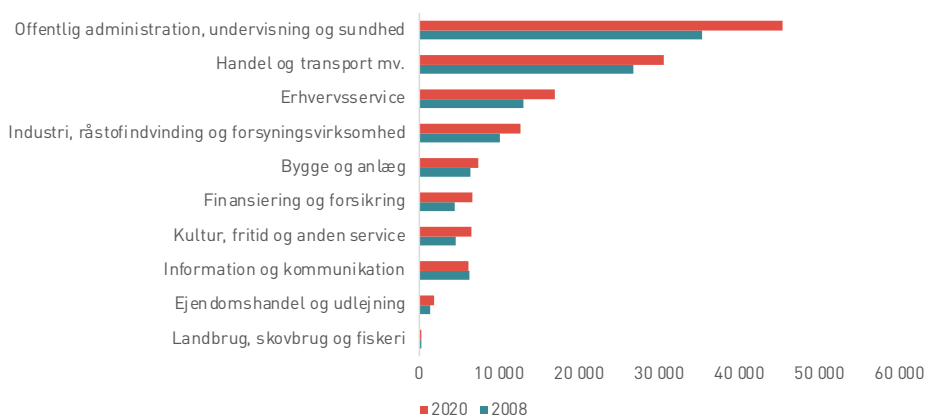
Branschen Information och kommunikation har minskat något mellan åren 2008 och 2020, annars har utpendlingen från Köpenhamn ökat inom alla branscher. När det gäller inpendlingen har den minskat något inom handel och transport, finansiering och försäkring, industri samt bygg och anläggning medan den ökat inom övriga branscher. Störst både när det gäller in- och utpendling är offentlig adminis-

tration, undervisning och sundhed med 56 503 inpendlare och 45 347 utpendlare från Köpenhamn under 2020. 2008 var antalet 50 619 inpendlare respektive 35 278 utpendlare, en ökning på 12 och 29 procent.



FOTO: NEWS ØRESUND

UTPENDLING FRÅN KÖPENHAMN 2008 OCH 2020 PER BRANSCH



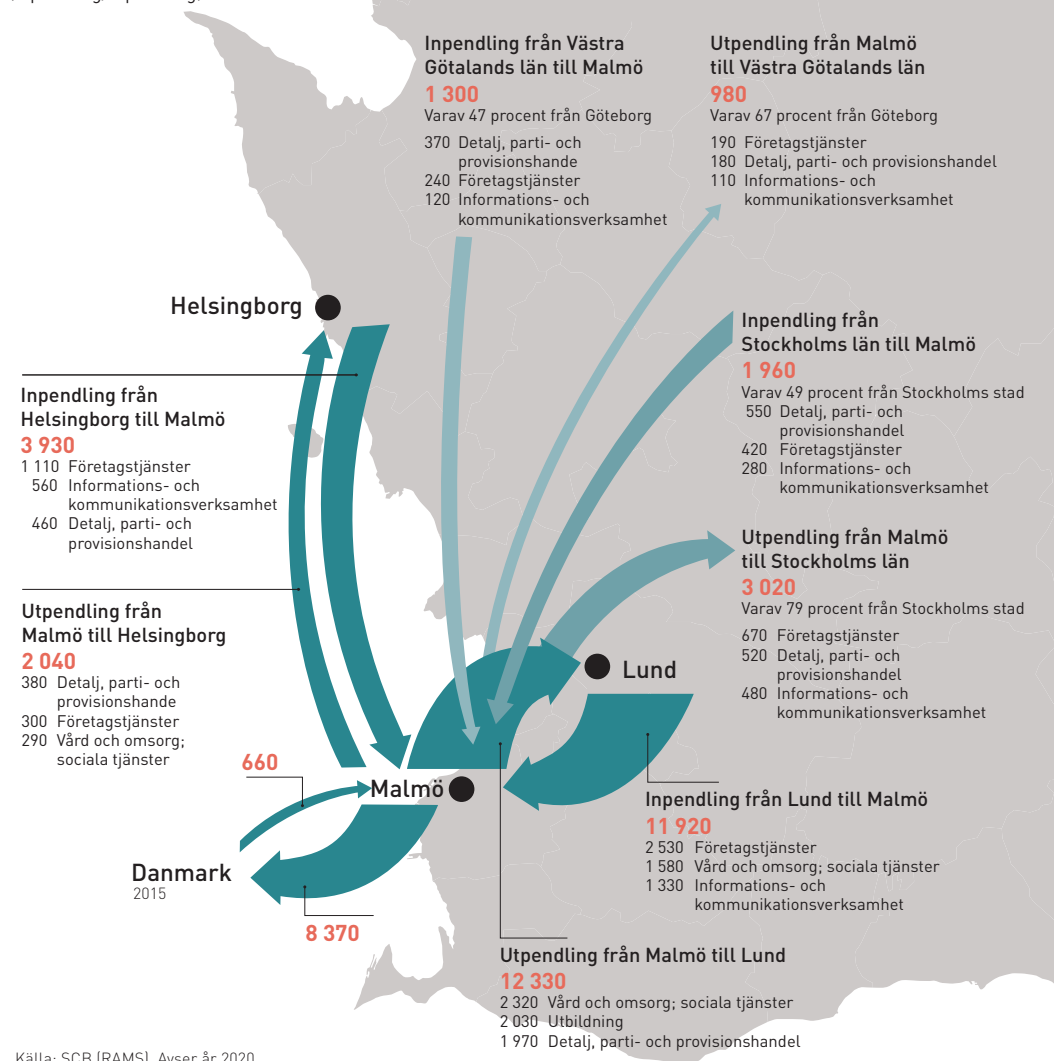
Källa: Danmarks Statistik (Branschkod DB07, 10-gruppering)
Kategorin upplyst aktivitet redovisas inte.

PENDLINGEN INOM SKÅNE ÖKAR MEDAN PENDLINGEN ÖVER ÖRESUND MINSKAR.

Under lång tid har pendlingen ökat snabbare än befolkningen i Skåne. En orsak är att Malmö sedan några år står för omkring hälften av jobbtillväxten i Skåne. Under det senaste året har Malmö och Lund med omgivande kommuner svarat för ca 85 procent av alla nya jobb i Skåne. Det visar senast utgåvan av analysen Skånsk konjunktur. Även om arbetslösheten under det senaste året fram till mars 2022 fallit med 2,5 procentenheter i Malmö är den fortsatt hög, 12,8

procent. Det gör att utpendlingen är fortsatt viktig. Mellan 2017 och 2020 ökade utpendlingen från Malmö med närmare åtta procent, från 34 764 till 37 510 personer. De två största utpendlingskommunerna är Lund och Köpenhamn. För Öresundspendlingen finns det dock inte någon kommunuppdeld statistik. Men totalt sett minskade antalet pendlare från Sverige till Danmark mellan 2017 och 2020 med närmare fyra procent till 15 076 personer enligt statistik från Region Skåne. Det innebär att Köpenhamns betydelse för sysselsättningen i

Pendling till och från Malmö
(inpendling/utpendling)



KARTA: LÖNEGÅRD & CO. BEARBETNING: ÖRESUNDSINSTITUTTET

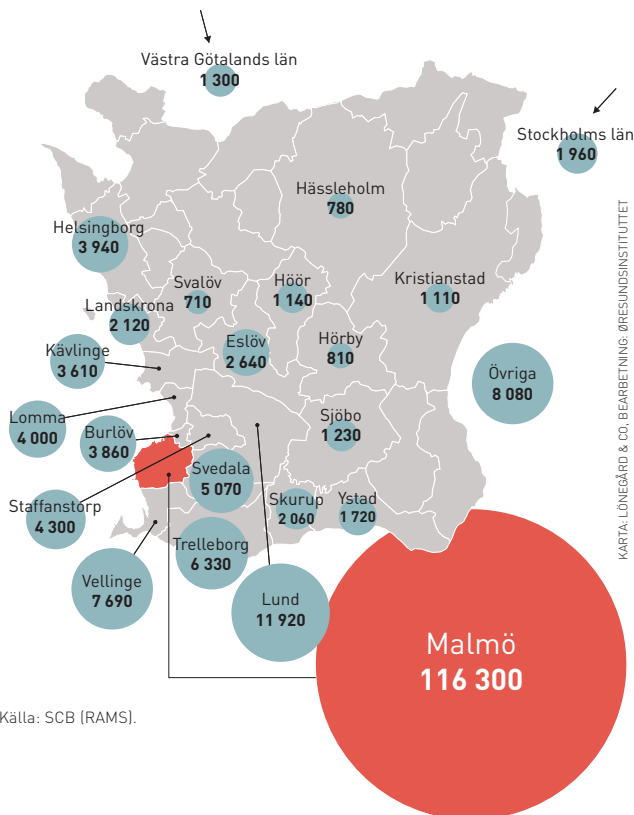
Källa: SCB (RAMS). Avser år 2020.

Malmö minskar. Det framgår av en ny analys från ÖresundsInstitutet av utvecklingen i Malmö med fokus på näringslivet. Om man studerar utvecklingen på arbetsmarknaden borde pendlingen över Öresund öka med tanke på att arbetskraftsbristen i Köpenhamn och övriga Danmark har tilltagit under flera år. Nu arrangeras en rad dansk-svenska jobbmässor för att öka Öresundspendlingen och minska arbetslösheten i Skåne. Att Öresundspendlingen minskat trots en generellt ökad skånsk pendling kan förklaras av flera faktorer:

- Även i Skåne är det brist på bl.a. restaurangpersonal, byggnadsarbetare, läkemedelsforskare och it-expert. Arbetslösheten förklaras av att många saknar relevant utbildning.
- Fortsatta gränskontroller sedan november 2015 i kombination med samhällsrestriktionerna under pandemin gör att många tvekar att ta jobb på andra sidan Öresund.
- Försenade tåg och tidvis brist på sittplatser i kombination med gränshinder gör det mindre attraktivt att gränspendla.

HÄR BOR DE SOM JOBBAR I MALMÖ

Bostadsort för de som arbetar i Malmö (2020)



Källa: SCB (RAMS).

Källa: SCB (RAMS).

*Den senast tillgängliga siffran över pendlare från Malmö till Danmark är från 2015.

HÄR JOBBAR DE SOM BOR I MALMÖ

Arbetsort för förvärvsarbetande Malmöbor (2020)

Kommun	Antal personer (2020)
Malmö	116 300
Lund	12 300
Danmark*	8 370
Burlöv	3 170
Stockholm	2 380
Helsingborg	2 040
Vellinge	1 840
Trelleborg	1 430
Svedala	1 380
Staffanstorp	1 360
Lomma	1 060
Landskrona	790
Kävlinge	720
Göteborg	660
Eslöv	630
Ystad	620
Kristianstad	560
Älmhult	500
Skurup	360
Hässleholm	340
Övriga kommuner	4 590

FOTO: NEWS ÖRESUND



FOTO: NEWS ÖRESUND

HANDEL I KÖPENHAMN OCH FÖRETAGSTJÄNSTER I MALMÖ - DET ÄR INTE SAMMA BRANSCHER SOM HAR FLEST SYSSELSÄTTA I STÄDERNA PÅ VAR SIN SIDA ÖRESUNDSBRON. Branschstrukturen skiljer sig mellan Malmö och Köpenhamn med omnejd och så gör även statistiken vars indelning delvis skiljer sig åt. Medan handel sysselsätter flest i Köpenhamn är det företagstjänster som är största branschen i Malmö.

De många jobben inom handeln i Köpenhamn innebär en potential för skånska ungdomar som söker jobb. De svenska ungdomarna har ett gott rykte på den danska arbetsmarknaden. Men efter finanskrisen mer än halverades antalet ungdomar bosatta i Sverige med jobb i Danmark. Rekordåret 2007 pendlade 1 900 ungdomar i åldern 16-24 från bostaden i Sverige till ett jobb i Danmark. Fram till 2013 minskade den siffran till 800 ungdomar. Enligt Region Skånes nya pendlingsstatistik ligger

siffran kvar på 800 unga Öresundspendlare även om åldersintervallet ökat till 15-24 år.

Att Malmö proportionellt sett har fler jobb inom företagstjänster, information och kommunikation visar på en stor sektor med huvud- och specialistkontor, ict-företag och spelutvecklare.

Vad som är svårare att se i statistiken är hur stort och framgångsrik life science-klustret är i Öresundsregionen, Medicon Valley. Av en ny analys från Øresundsinstitutet framgår att det skapats 10 500 nya jobb inom life science i Östmark under de senaste fem åren och att branschen nu sysselsätter 58 000 anställda där. I Skåne har antalet anställda ökat med 1 500 till 7 500 på fem år. Totalt jobbar 65 500 personer med life science inom Medicon Valley. Att branschen nu investerar mer än 33 miljarder DKK i Medicon Valley gör att tillväxten väntas fortsätta och fler nya jobb skapas.

FOTO: NEWS ÖRESUND



MALMÖS BRANSCHFÖRDELNING

Antal anställda i Malmö per bransch (dagbefolkning)

Bransch	2020	2008-2018
Företagstjänster	32 300	+9 500
Vård och omsorg & sociala tjänster	27 800	+ 5 600
Handel	24 700	+ 1 800
Utbildning	18 000	+ 5 000
Offentlig förvaltning och försvar	13 700	+ 5 000
Information och kommunikation	13 300	+1 800
Byggsamhet	12 200	+2 100
Tillverkning och utvinning	10 500	-1 600
Kulturella och personliga tjänster	9 400	+ 1800
Transport och magasinering	8 400	-400
Hotell och restaurang	7 000	+2 100
Fastighetsverksamhet	4 300	+1 000
Finans- och försäkringsverksamhet	4 200	+800
Energiförsörjning; miljöverksamhet	2 300	+200
Okänd verksamhet	2 000	-400
Jordbruk, skogsbruk och fiske	270	+30
Totalt	190 370	+34 330

Källa: SCB (RAMS) samt branschfördelning enligt SNI 2007.

*Siffrorna från 2019 och framåt kan inte jämföras med tidigare år på grund av en ny metod för insamling av data hos SCB.

En bransch där Öresundspendlingen avviker från strukturerna i såväl Malmö som Köpenhamn är transport och magasinering som är den bransch som har flest pendlare mellan Danmark och Sverige. Här spelar Köpenhamns flygplats i Kastrup in som Danmarks största arbetsplats och första hållplatsen i Danmark för Öresundstågen från Sverige. Men även själva tågtrafiken samt Malmö och Köpenhamns gemensamma hamnar spelar in när det gäller de gränsregionala arbetsmöjligheterna. Malmö och Köpenhamn med omgivande kommuner fungerar även som ett nav för trafiken och logistiken mellan övriga Norden och kontinenten.

Av Öresundsinstitutets nya analys av Malmö och stadens näringsliv framgår att staden utvecklat en rad olika styrkeområden sedan millenieskiftet. Ett hundratal kontorsetableringar har skapat mer än 7 000 nya jobb och drivit fram en utveckling mot en

stark försäkringssektor, ett växande livsmedelskluster och ett blivande detaljhandelscampus med Kampradsfärens bolag Ingka Group (driver de flesta av världens IKEA-varuhus) som motor och med framgångsrika e-handelsföretaget Boozt Fashion samt huvudkontoret för butikskedjan Kjell & Co samt en digital utvecklingsenhet för konkurrenten Clas Ohlson. Malmö har även en stark och växande ICT-sektor samt en grupp framgångsrika dataspelsutvecklare med Massive Entertainment i spetsen. E-handel, ICT och dataspel kan möjligen bli en ny framgångsfaktor när internet utvecklas mot det nya metaverse med nya tredimensionella världar. Flera stora och expansiva livsmedelsföretag som inkluderar två aktörer inom växtbaserade drycker ger en i kombination med nya mindre företag som hämtar recept och kompetens från en rad länder Malmö möjlighet att växa som livsmedelsstad.

ANTAL INPENDLARE TILL MALMÖ PER BRANSCH (2020)

Bransch	Antal inpendlare
Företagstjänster	13 950
Handel (detalj, provisions- samt partihandel)	10 970
Vård och omsorg & sociala tjänster	7 790
Offentlig förvaltning och försvar	6 160
Information- och kommunikation	6 150
Byggverksamhet	6 000
Tillverkning	5 160
Utbildning	4 670
Transport och magasinering	3 540
Finans- och försäkring	2 080
Fastighetsverksamhet	1 700
Hotell och restaurang	1 680
Annan serviceverksamhet	1 500
Försörjning av el, gas, värme och kyla	1 100
Kultur, nöje och fritid	1 060
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	190
Utvinning av mineral	70
Jordbruk, jakt och skogsbruk	40
Ingen uppgift	310
Totalt	74 120

Källa: SCB (RAMS).

*Den senast tillgängliga siffran över pendlare till Danmark togs fram av Örestat 2015.

ANTAL UTPENDLARE FRÅN MALMÖ PER BRANSCH (2020)

Bransch	Antal utpendlare
Handel (detalj, parti samt provisionshandel)	5 480
Vård och omsorg & sociala tjänster	5 300
Utbildning	4 670
Företagstjänster	4 260
Tillverkning	3 000
Offentlig förvaltning och försvar	2 490
Information- och kommunikation	2 030
Transport och magasinering	1 900
Byggverksamhet	2 270
Hotell och restaurang	1 860
Kultur, nöje och fritid	980
Annan serviceverksamhet	600
Finans- och försäkring	520
Fastighetsverksamhet	560
Jordbruk, jakt och skogsbruk	170
Försörjning av el, gas, värme och kyla	120
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	1 070
Utvinning av mineral	20
Ingen uppgift	210
Totalt	37 510

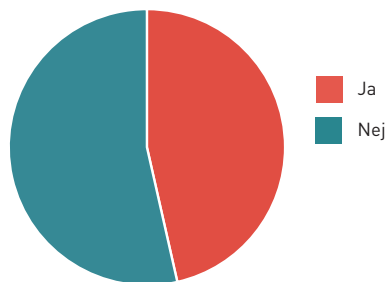
Få förseningar viktigt för pendlarna

Fler kan tänka sig att resa längre och pendla till en större geografi om ny infrastruktur gör det möjligt att nå längre ut i Skåne och Själland på samma restid som idag. Större utbud av relevanta jobb är en anledning som kan få fler att ta arbete på andra sidan sundet. Och för pendlarna är få förseningar viktigast när det gäller resan över Öresund. Det visar en enkätundersökning bland privatpersoner som rör sig över Öresund.

Øresundsinstitutet har byggt upp en oberoende frågepanel under namnet Øresundspanelen. Deltagarna är privatpersoner som rör sig över Öresund för att träffa vänner/släkt, arbeta, studera, göra affärer eller för att ta del av nöjen och kultur. Just nu pågår ett arbete med att bygga ut panelen med organisationer och företag. Syftet med panelen är att följa utvecklingen i Øresundsregionen och få en nyanserad inblick i utvecklingen.

I arbetet har en databas tagits fram med en digital enkätfunktion. Utifrån denna panel har det genomförts en enkätundersökning under maj 2022 med svar från 139 respondenter och där svaren på några av frågorna redovisas nedan. Antalet svar varierar mellan de olika frågorna. Respondenterna är från båda sidorna sundet, men representationen av svenskar är högre än antalet danskar som har deltagit.

För dig som inte arbetspendlar över sundet idag: har du övervägt möjligheten att söka jobb på andra sidan Öresund?



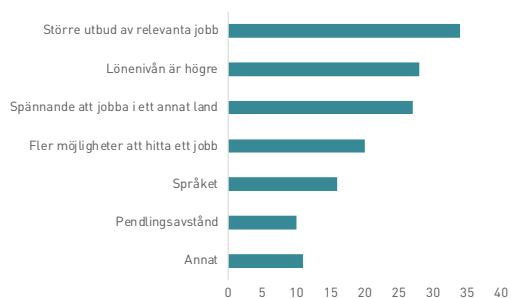
Källa: Øresundspanelen maj 2022

PANEL: Större utbud av relevanta jobb är en anledning som kan få fler att ta arbete på andra sidan sundet

Det alternativ som flest personer i panelen som inte pendlar över sundet idag uppger har fått dem att överväga möjligheten att söka jobb på andra sidan sundet är större utbud av relevanta jobb, därefter kommer en högre lönenivå och att det uppfattas som spännande att jobba i ett annat land.

Om ja, varför?

Flera svarsalternativ möjliga

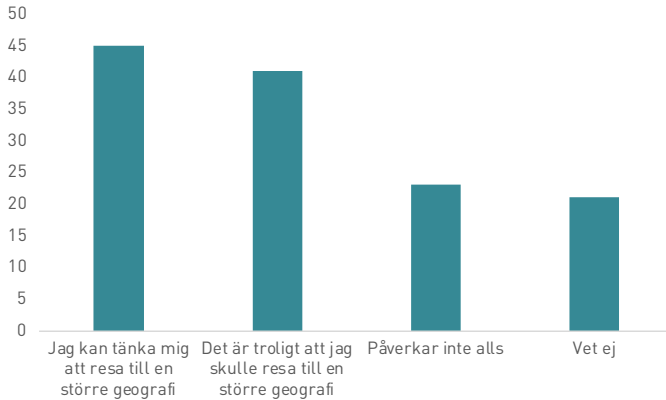


Om nej, varför inte?

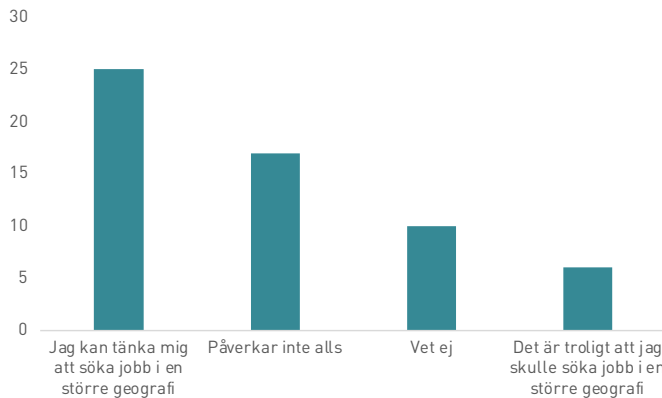
Flera svarsalternativ möjliga



Om ny infrastruktur gör att du med samma restid kan nå längre ut i Skåne/Själland, hur skulle det påverka din inställning till att resa över sundet generellt?



För dig som redan arbetspendlar över sundet: om ny infrastruktur gör att du med samma restid kan nå längre ut i Skåne/Själland, hur skulle det påverka din inställning till att söka jobb?



För dig som inte arbetspendlar över sundet idag: om ny infrastruktur gör att restiden minskar, turtätheten och robustheten ökar i den kollektiva trafiken över Öresund, hur skulle det påverka din inställning till att söka jobb?

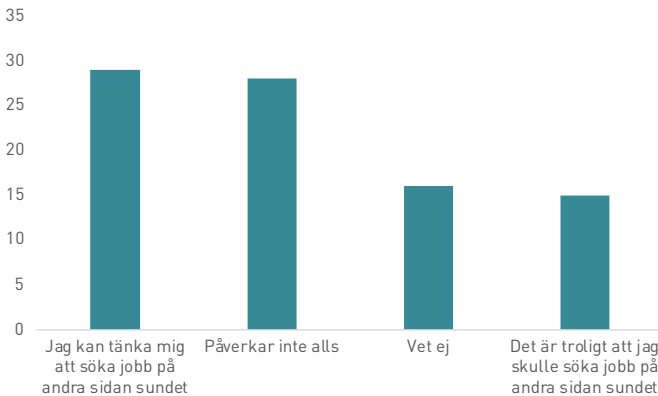


FOTO: NEWS ØRESUND

PANEL: Fler kan tänka sig att åka längre och pendla till en större geografi om ny infrastruktur gör det möjligt att nå längre ut i Skåne/Själland på samma restid

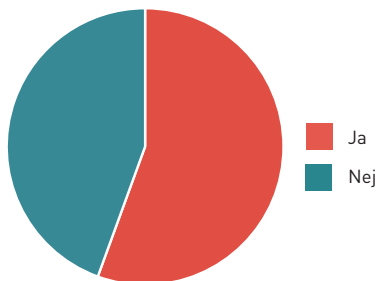
När det gäller resande generellt har 66 procent av panelen svarat att de kan tänka sig eller att det är troligt att de skulle resa i en större geografi om de på samma restid kan nå längre ut i Skåne/Själland med ny infrastruktur. När det gäller frågor om arbetspendling är det flest som har uppgett att de kan tänka sig att söka jobb över sundet/i en större geografi, medan den näst största gruppen uppgett att det inte skulle påverka deras inställning till att söka jobb alls.

Källa: Øresundspanelen maj 2022



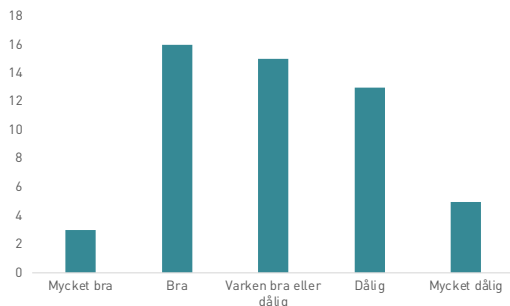
FOTO: NEWS ØRESUND

För dig som redan arbetspendlar över sundet: har du övervägt att sluta arbeta på andra sidan Öresund?



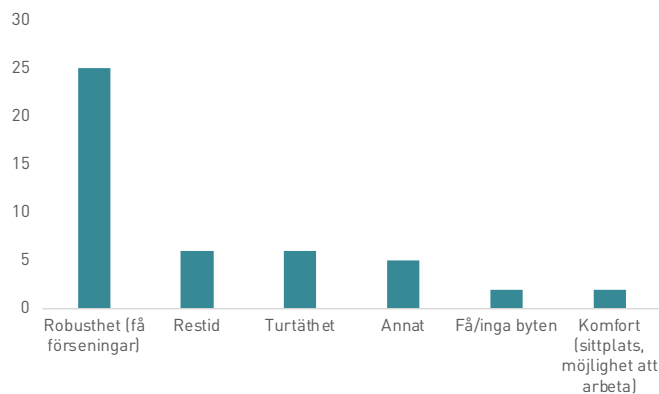
Källa: Øresundspanelen maj 2022

För dig som redan arbetspendlar över sundet: hur är din upplevelse av resorna över Öresund?



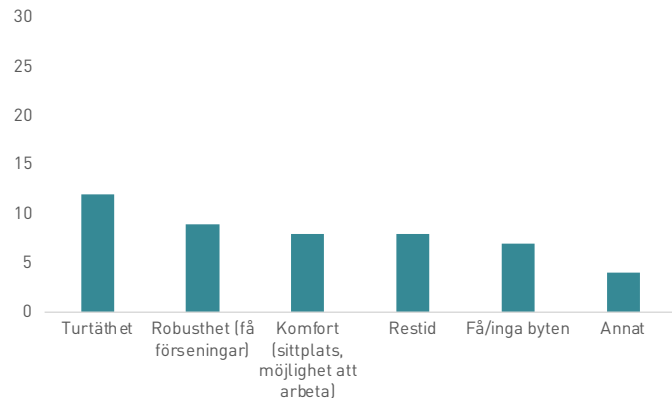
För dig som redan arbetspendlar över sundet: vad tycker du är viktigast när det gäller resan över Öresund?

Ett svarsalternativ möjligt



För dig som redan arbetspendlar över sundet: vad tycker du är näst viktigast när det gäller resan Öresund?

Ett svarsalternativ möjligt



PANEL: Robusthet och turtäthet viktigast för pendlarna över Öresund

54 procent av pendlarna som har deltagit i enkätundersökningen svarar att de tycker att robusthet (få förseningar) är viktigast när det gäller resan över Öresund. Därefter är hoppet ganska stort till antalet pendlare som uppgett restid och turtäthet. På frågan om vad som är näst viktigast har flest svarat turtäthet, men svaren är mer jämnt fördelade med robusthet, komfort, restid och få/inga byten därefter.

På frågan hur pendlarna upplever resan uppger 37 procent att den fungerar mycket bra eller bra, 35 procent att den fungerar dåligt eller mycket dåligt och 29 procent att den varken fungerar bra eller dåligt. 56 procent av pendlarna över Öresund som deltagit i undersökningen har övervägt att sluta arbeta på andra sidan Öresund.

Enklare administration och goda pendlings- möjligheter viktigast för Öresundsarbetsgivare

Minskat krångel med skatter och annan administration samt goda pendlingsmöjligheter är de två faktorer som flest Öresundsarbetsgivare lyfter fram som viktigast när det gäller möjligheten att rekrytera arbetskraft över Öresund. Det framgår av en enkät som besvarats av 18 arbetsgivare inom allt från handel och industri till kultur med gränspendlare i personalstyrkan. Enigheten är stor om att kortare restider, färre förseningar och ökad turtäthet ökar benägenheten att rekrytera över Öresund.

Administrativa förenklingar när det gäller bl.a. skatteavtalet mellan Danmark och Sverige och goda pendlingsmöjligheter över Öresund är viktigt tycker en majoritet av de 18 Öresundsarbetsgivare som svarat på Øresundsinstitutets enkätundersökning.

”Det absolut viktigaste är, förutom trygghet i pendlingen, är att det förenklas administrativt för dem som jobbar i Danmark och bor i Sverige och vice versa. Att länderna inte kommit längre kring detta är faktiskt ganska nedslående. Det är fortfarande alldeles för krångligt och folk kommer i kläm”, skriver ett stort danskt företag med kontor i Malmö i en kommentar till sina enkätsvar.

”För oss som arbetsgivare är det viktigt att processen kring skatt och socialförsäkring är smidig och enkel, både för oss och för arbetstagaren”, skriver en stor kulturaktör i Malmö med flera anställda som bor i Danmark.

Ökad rekrytering med bättre infrastruktur över Öresund

Goda pendlingsmöjligheter lyfts fram av nio av de nitton arbetsgivarna som en viktig faktor. En följdfråga om bättre infrastruktur med kortare restider över Öresund, tätare

avgångar och ökad tillförlitlighet i kollektivtrafiken skulle påverka arbetsgivarnas rekrytering över Öresund var svaret enhälligt ja från de sex arbetsgivare som svarat, där en stor arbetsgivare inom handel noterat att de skulle se en indirekt effekt av en förbättrad infrastruktur. Det skulle medföra fler danska kunder i Malmö vilket då även skulle resultera i en ökad rekrytering över Öresund.

Turtäthet och tillförlitlighet viktigt för utökad handel

”Det är mycket viktigt om man önskar bygga en långsiktig affärsrelation. Turtätheten och tillförlitligheten är en avgörande faktor för utökad handel. Storstadsområdet Köpenhamn/Skåne är fantastiskt men möjligheten till att förflytta sig är starkt begränsande. En Öresundsmetro och tätare avgångar skulle göra mycket stor skillnad”, skriver en stor Öresundsarbetsgivare i en kommentar.

En av tre missnöjda med samarbetet över Öresund

Nio av de tretton arbetsgivarna som svarat på en enkätfråga om samarbetet över Öresund menar att de upplever gränshinder eller andra utmaningar i kontakterna. Men när frågan handlar om hur de ser på samarbetet och kontakterna mellan Danmark och Sverige tycker endast tre av arbetsgivarna att det fungerar dåligt eller mycket dåligt.

Tre av fyra kan tänka sig att rekrytera personal över Öresund

Tio av tretton arbetsgivare kan tänka sig att rekrytera personal över Öresund inom de närmaste åren. På frågan om hur aktiva arbetsgivarna kommer att vara över Öresund svarar sju av tretton att det kommer att öka aktiviteten eller öka aktiviteten avsevärt under det kommande året. Fem arbetsgivare uppger att aktiviteten över Öresund väntas bli oförändrad medan ingen tror på en minskning.

Viktigaste faktorn för Öresundsarbetsgivare när det gäller svårigheter med att anställa personal från grannlandet

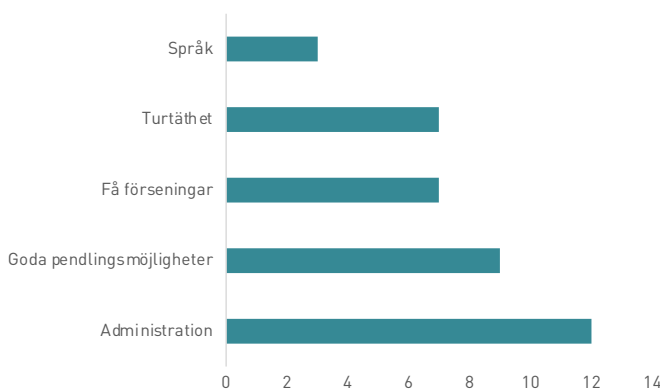


FOTO: NEWS ØRESUND



FOTO: NEWS ØRESUND

EXEMPEL PÅ PENDLARARBETSPLATSER – FÖRETAG ÖVER ØRESUND

Øresundståg är det vanligaste valet för arbetspendling över Øresund vilket också sätter avtryck genom att många av de stora arbetsplatserna för Øresundspendlare finns nära järnvägsstationer. Men även bilpendlingen över Øresund är stor och skapar möjlighet att pendla till arbetsplatser i en större geografi och det märks inom branscher som t.ex. life science och ICT.

För de anställda vid den blivande forskningsanläggningen **ESS** i Lund med datacenter i Köpenhamn är pendlingsmöjligheterna över Øresund viktiga. Även forskare vid danska universitet och företag har ett behov att röra sig över Øresund för materialforskning vid forskningsanläggningarna **MAX IV** och **ESS**.

FOTO: NEWS ØRESUND

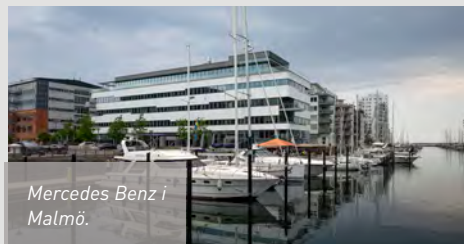


ESS i Lund.

Även i Lunds näringsliv med **Ideon Science Park** och **Medicon Village** finns dansk personal. Vid Malmö Central med närliggande Caroli City, Västra Hammen, Dockan och Nyhamnen finns flera exempel på företag med verksamhet på båda sidor Øresund och personal som är Øresundspendlare. Från bland annat Malmö C utgår SJ Øresunds personal när de bemannar **Øresundstågen**. Från den 10 december skiftar ansvaret för Øresundstågen till Transdev. Bakom stationen finns hamnen som drivs av dansk-svenska **Copenhagen Malmö Port** med

hamn och kontor i båda städerna. På andra sidan stationen, vid Stortorget, finns **Spotlight Group** som driver Spotlight Stock Market både i Stockholm och Köpenhamn. I området finns även **Mercedes-Benz** dansk-svenska kontor, **Novo Nordisk** svenska kontor, **E.ON:s** blivande nordiska huvudkontor, fastighetsbolaget **Wihlborgs** med stort fastighetsinnehav i Köpenhamn liksom IT-företaget **Devoteam** (fd Jayway) med kontor både i Malmö och Köpenhamn samt redaktioner och kontor för de danska mediekoncernen **Egmont**. En bit längre bort, vid Gustav Adolfs Torg, har danska spelutvecklaren **IO Interactive** ett kontor hos spelklustret Devhub. I Malmö finns det även **åtta danska kulturchefer** och hos t.ex. **Malmö Opera** finns det en tradition att arbeta även med dansk personal.

FOTO: NEWS ØRESUND

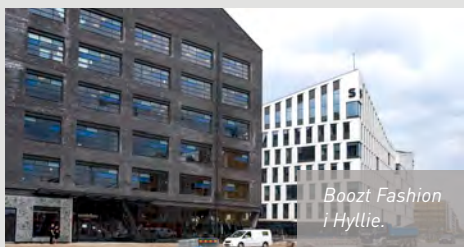


Mercedes Benz i Malmö.

Ytterligare en station närmare Danmark, i Hylle med närliggande Svågertorp, finns en rad

företag med ägar- och personalmässiga kopplingar till Danmark. Här finns huvudkontoret för dansk-svenska livsmedelsföretaget **AAK** och för e-handelsföretaget **Boozt Fashion** liksom danska vindkraftstillverkaren nordeuropeiska marknadsbolag **Vestas Northern Europe**. Kampradsfärens **Ikano Bostad** och **Ingka Group** har stora kontor och omfattande verksamhet i Danmark. Vid Lernacken har **Øresundsbro Konsortiet** sitt trafikcenter och betalstation.

FOTO: NEWS ØRESUND



Boozt Fashion i Hyllie.

FOTO: NEWS ØRESUND



Köpenhamns flygplats i Kastrup.

När Øresundståget passerat bron stannar det vid en av Danmarks största arbetsplatser och den största arbetsplatsen för Øresundspendlare, **Köpenhamns Flygplats i Kastrup**. Det är inte bara själva flygplatsbolaget som lockar Øresundspendlare utan här är många anställda inom flygbolag, serviceföretag, butiker, restauranger samt olika logistikföretag som är verksamma på flygplatsen. Vid flygplatsen finns även hotell som drivs av **Nordic Choice** samt **Scandic** och numera även svenskgrundade läkemedelstillverkaren **Ferrings** nya forskningsanläggning- och kontor Soundport.

FOTO: NEWS ØRESUND



Ferrings nya kontor Soundport.

Två tågstationer längre bort, i Ørestad, finns Köpcentrat **Fields** som brukar ha många anställda som bor i Sverige. I Ørestad finns en rad företag med verksamhet i båda Sverige och Danmark och vanligen även med viss personal från Sverige: **Sweco**, **Rambøll**, **Vestas**, **Novo Nordisk** och **Ericsson**. Ett flertal Øresundspendlare finns hos **Royal Canin/Mars** dansk-svenska kontor och hos **Elgigantens** nordiska kundcenter i Ørestad. Vid DR Byen finns även **Nordeas** danska huvudkontor med ett stort antal svenska pendlare.

Väl inne vid Hovedbanegården och centrala Köpenhamn finns en lång rad arbetsgivare med personal som bor i Sverige. En stor arbetsgivare är **Øresundsbro Konsortiet** som delar kontor med bl.a. Sund & Bælt Holding, Femern A/S, A/S Store Bælt och A/S Øresund. **Copenhagen Malmö Port** är en annan stor dansk-svensk arbetsgivare. Totalt var 2 377 personer från Sverige anställda inom transport och magasinering i Danmark under 2020 enligt Region Skånes nya pendlarstatistik. Det kan jämföras med 2 928 personer från Sverige samma år arbetade inom **handel, hotell och restaurang**, 1 367 inom **information och kommunikation**, 891 inom **finans och försäkring** samt 1 189

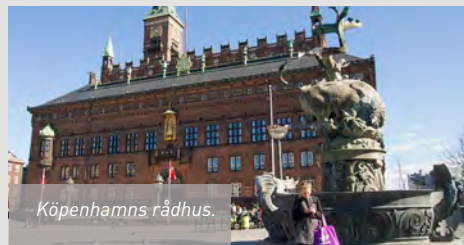
FOTO: NEWS ØRESUND



Rambølls kontor i Ørestad.

inom **juridik, ekonomi, vetenskap och teknik**. Det finns även många Øresundspendlare anställda inom danska **kommuner** och **regioner** som 2020 hade sammanlagt 1 705 svenska pendlare anställda. Ofta handlar det då om olika form av vårdjobb. Samtidigt har 841 svenska Øresundspendlare **statliga anställning** och då kan det handla om allt från universitet till muséer och ministerier.

FOTO: NEWS ØRESUND



Köpenhamns rådhus.

ETT URVAL BRANSCHER MED AKTIVITETER ÖVER SUNDET

Svenska fastighetsbolag som miljardinvesterar i Danmark, danska life science-bolag som rekryterar personal från Skåne och noterar sig på börsen i Stockholm samt butikskedjor ser möjligheter till en ny marknad över sundet. Det är några exempel på branscher med aktivitet över Öresund.



FOTO: NEWS ÖRESUND OCH HENNING LARSEN ARCHITECTS

FASTIGHET: SVENSKA FÖRVARV OCH ETABLERINGAR I DANMARK

Flera svenska fastighetsbolag har under senare år gjort stora förvärv i Danmark och etablerat verksamhet på andra sidan sundet. Vanligt är att etablera ett danskt dotterbolag som har dansk personal och dansk chef, således är bolagen vanligen inga stora pendlararbetsplatser. Bland aktörerna finns Wihlborgs, Heimstaden, Castellum, Klövern, Balder, Niam och Ikano Bolig. Flera av bolagen har under åren vidareutvecklat sitt bestånd genom att växa med förvärv av fastigheter i nya delar av Danmark eller genom bolagsförvärv. Heimstaden är idag det största privata bostadsbolaget i Danmark med cirka 18 000 hyresrätter. Bland arkitekter är det vanligare att danska arkitekter får uppdrag i Sverige och som även lett till bolagsetableringar.

LIFE SCIENCE OCH SJUKVÅRD: ARBETSPENDLING, DANSKA VD:AR I SKÅNE OCH DANSKA BOLAGSNOTERINGAR I SVERIGE

Det finns flera olika kopplingar inom life science-branschen över Öresund. En kartläggning från 2021 visar att fler än 900 personer pendlar över sundet inom Medicon Valley, varav 800 pendlar från Skåne till Själland. En sammanställning över Skånes life science-bolag visar även att fler än 20 av bolagen har danska vd:ar och att 13 danska bolag har börsnoterats i Stockholm sedan 2014.

Life science-bolag som Novo Nordisk och Ferring Pharmaceuticals finns med bland pendlararbetsplatserna med över 200 respektive 100 medarbetare som är bosatta i Skåne och har sin arbetsplats på Själland. De största danska läkemedelsbolagen Novo Nordisk, Lundbeck och LEO Pharma har dessutom valt att placera sina svenska kontor i Malmö. I slutet av 2021 köpte danska Coloplast svenska Atos Medical med huvudkontor i Malmö. Inom sjukvården finns

också många Öresundspendlare. Enligt den senaste pendlingsstatistiken från Region Skåne ökade antalet pendlare från Sverige till jobb inom vård och omsorg i Östdanmark under 2020 med 100 personer till 1 690 personer. Stora arbetsgivare är Köpenhamns kommun, Helsingörs kommun och Region Hovedstaden.

ICT/FÖRETAGSTJÄNSTER: ETABLERINGAR OCH FÖRETAGSKÖP ÖVER ÖRESUND

ICT-klustret i Skåne är stort och i Östdanmark är det ännu större. Inom klustret jobbar ett antal svenska pendlare men det finns också stora arbetsplatser, som Microsoft med sitt kontor i Lyngby, som ligger lite längre bort för pendlare från Malmö. Inom it-branschen finns många exempel på företagsköp och etableringar över Öresund. E-utbildningsföretaget Tic Tac köpte tidigare i år en dansk konkurrent. Malmöbaserade Addpro fick först en dansk huvudägare och är nu via en rad bolagsaffärer en del av nya dansk-svenska bolaget itm8. När det gäller företagstjänster växer försäkringsbolaget Trygg Hansa, som är en del av danska Tryg, kraftigt i Malmö och samlar nästa år sina omkring tusen lokalt anställda i ett nytt kontor i Hyllie. PR-byråer som Aspekta och Ehrenberg Sørensen finns bland annat på båda sidor Öresund. Likaså finns teknikkonsulter som Sweco och Rambøll både i Köpenhamn och Malmö.

HANDEL/SERVICE: BUTIKSKEDJOR, HOTELL OCH RESTAURANG LOCKAR PENDLARE

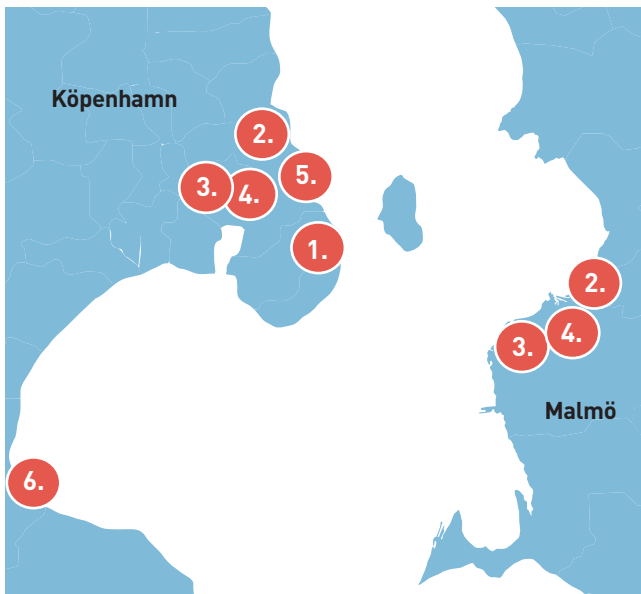
Det har funnits en utveckling över sundet en längre tid där stora butikskedjor etablerar sig i det andra landet. Några exempel är H&M, Elgiganten, Ilums Bolighus, Normal, Ilva och Søstrene Grene. Men hotell- och restaurangbranschen samt service är också stora pendlararbetsplatser liksom köpcentret Field's i Ørestad och Magasin vid Kongens Nytorv.

CENTRA INOM LOGISTIK, TRANSPORT OCH INFRASTRUKTUR

Under 2020 fanns det enligt pendlarstatistiken från Region Skåne 2 377 Öresundspendlare som var bosatta i Sverige och som jobbade i Danmark inom transport och magasinering. Vidgar vi området till att även omfatta infrastruktur ser vi en rad stora arbetsplatser inom området.

Köpenhamns flygplats i Kastrup är den största arbetsplatsen för Öresundspendlare. Här rör det sig om en rad yrkesområden och flera arbetsgivare inom allt från flyg till bagagehantering, catering, butiker, restauranger och godstransporter. Flygplatsen har satsat på e-handel genom etableringen av Airport Business Park där bl.a. DHL

Express gjort en miljardinvestering. Øresundsbro Konsortiet, Copenhagen Malmö Port samt tåg- och bussföretagen DSB, Movia och Øresundståg är andra viktiga arbetsgivare. I Köpenhamn finns ett stort antal logistikföretag och bl.a. huvudkontoret för ett av världens största containerrederier A.P. Møller-Mærsk. En annan växande aktör att nämna är Skandinavisk Transport Center i Køge som ligger strax syd om Köpenhamn och är värt att notera som en växande logistikhub mot Tyskland och Jylland med en växande hamn, järnväg och motorväg med logistikverksamhet för bl.a. Netto, Postnord, Nomeco samt den tyska butikskedjan Lidl.



1. Köpenhamns flygplats med Airport Business Park (e-handel) och DHL Express

Kastrup

2. Copenhagen Malmö Port

Köpenhamn och Malmö

3 Øresundsbro Konsortiet

Köpenhamn och Malmö

4. Øresundståg/DSB/Movia

Malmö respektive Köpenhamn

5. A.P. Møller-Mærsk

Köpenhamn

6. Skandinavisk Transport Center

Køge

Källa: företagen och Øresundsinstitutet



FOTO: NEWS ØRESUND OCH SKANDINAVISKA TRANSPORTCENTER KØGE

CENTRA INOM HANDEL

Handel är en av de stora branscherna bland Öresundspendlare och shopping är också en anledning för många svenskar och danskar att ta en dagstur över sundet.

2020 jobbade 2 157 personer bosatta i Sverige inom handeln i Danmark, medan 226 pendlade i den andra riktningen till jobb inom branschen. Antalet Öresundspendlare inom handeln, från Sverige till Danmark, har minskat kontinuerligt sedan 2015 och låg år 2020 17 procent lägre än fem år tidigare.

Bland shoppingcentren i Köpenhamn och Malmö har Emporia i Hyllie flest butiker, drygt 150 stycken. Därefter kommer Field's i Ørestad med 135

butiker. Båda dessa stora shoppingcenter drivs av samma bolag: den skandinaviska centerkedjan Steen & Strøm.

Andra stora shoppingcenter som kan nämnas är Frederiksberg Centret i Frederiksberg, som har 90 butiker, Fisketorvet i Köpenhamn med 66 butiker, och på den svenska sidan Mobilia i Malmö, som har omkring 100 butiker. Därutöver finns shoppingstråket längs Strøget i Köpenhamn, med de stora varuhusen Illum och Magasin du Nord, och i Malmö längs gågatan mellan shoppingcentret Triangeln och centralstationen. I Malmös shoppingstråk kan också det mindre shoppingcentret Hansa räknas in.



1. Field's

Ørestad

2. Magasin / Illum / Strøget

Köpenhamn

3 Fisketorvet

Köpenhamn

4. Frederiksberg Centret

Frederiksberg

5. Emporia

Hyllie

6. Mobilia

Malmö

7. Triangeln / Hansa / Gågatan

Malmö

Källa: företagen och Øresundsinstitutet



1.



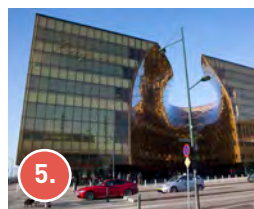
2.



3.



4.



5.



6.



7.

SJUKHUSEN BYGGS UT DE KOMMANDE ÅREN

Just nu sker omfattande tillbyggnader av flera sjukhus i Köpenhamnsområdet och på Själland. Flera sjukhus byggs ut med nya vårdavdelningar och forskningsfaciliteter. Till exempel byggs ett högspecialiserat sjukhus för barn, unga och gravida vid Rigshospitalet som beräknas vara klart 2026. Ett nytt sjukhus tar form i Hillerød i Nordsjälland samt tillbyggnader sker i förorterna till Köpenhamn, Herlev och Hvidovre.

I Bispebjerg i nordvästra Köpenhamn sker även en utbyggnad samt renovering av befintliga sjukhusbyggnader. Därmed kommer det troligen finnas behov för fler sjukvårdsanställda i huvudstadsom-

rådet och på Själland i kommande år. Region Själland driver sjukhus i Køge, Roskilde och Holbæk som också är stora arbetsplatser.

Vård- och omsorgssektorn är den tredje största pendlarbranschen med 1 825 gränspendlare år 2020. Av dessa pendlade 1 690 från Sverige till Danmark och 135 i motsatt riktning. Av de som är sysselsatta inom vården är 411 personer anställda av Region Hovedstaden, medan färre svenska pendlare jobbar på Köpenhamns och Helsingörs kommuner. 213 svenska pendlare arbetar inom hälso- och sjukvården på Köpenhamns kommun och 158 arbetar på Helsingörs kommun.



Källa: Region Hovedstaden, Region Själland

1. Det Nye Rigshospital

Köpenhamn och Glostrup

2. Nyt Hospital Nordsjælland

Hillerød

3. Nyt Hospital Bispebjerg

Bispebjerg

4. Nyt Hospital Herlev

Herlev

5. Nyt Hospital Hvidovre

Hvidovre

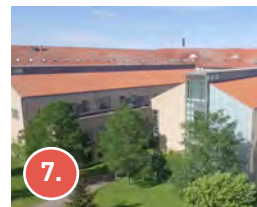
6. Sjællands Universitetshospital

Køge og Roskilde

7. Holbæk Sygehus

Holbæk

FOTO: NEWS ØRESUND SAMT REGION Hovedstaden och REGION SJÄLLAND



Gränspendling är komplext – flera faktorer påverkar

Valutakurser, arbetslöshetsnivåer, gränshinder och uppfattningen om själva gränsen är några av de faktorer som påverkar dynamiken på arbetsmarknaden och för gränspendlingen över Öresund. Efter coronapandemin har den danska arbetslösheten sjunkit till nivåer som inte setts sedan före finanskrisen, vilket ökat efterfrågan på arbetskraft från Sverige. Även valutakursen lockar svenska pendlare till Danmark. Samtidigt kvarstår gränshinder som exempelvis hindrar personer som inte är EES-medborgare att gränspendla mellan länderna.

GRÄNSHINDER

LAGSTIFTNING SÄTTER RAMAR FÖR PENDLARNA

Skatteregler

Den som arbetspendlar över Öresund betalar vanligtvis skatt i arbetslandet. Grundregeln enligt Öresundsavtalet är att minst 50 procent av arbetet under en tremånadersperiod måste utföras i arbetslandet, annars flyttar skattskyldigheten till bosättningslandet.

Den gränspendlare som arbetar och betalar skatt i Danmark följer danska skatteregler på samma villkor som andra arbetstagare.

Den gränspendlare som arbetar och betalar skatt i Sverige kan välja att betala så kallad SINK-skatt, som ligger på 25 procent utan möjlighet till avdrag, eller att följa svenska skatteregler på samma villkor som andra arbetstagare.

Särskilda regler gäller dock för exempelvis kulturarbetare och offentliganställda.

Socialförsäkringsregler

En gränspendlare som arbetar minst 75 procent av sin arbetstid i arbetslandet är socialförsäkrad där. Arbetar personen 25 procent eller mer i bosättningslandet flyttar socialförsäkringen dit.

VAD ÄR ETT GRÄNSHINDER?

När människor eller företag som rör sig över gränserna kommer i kläm på grund av skilda nationella regler, lagar och/eller praxis.

Nordiska gränshinder är listade i Nordiska ministerrådets [Gränshinderdatabas](#)

De nordiska gräns- och informationstjänsterna, inklusive Øresunddirekt, har ett gemensamt [verktyg för att rapportera in mobilitetsproblem](#).

TRE AKTUELLA HINDER PÅ ARBETSMARKNADS-OMRÅDET MELLAN DANMARK OCH SVERIGE:

Tredjeland-medborgare kan inte gränspendla

Personer som inte är medborgare i ett EES-land kan normalt sett inte få arbetstillstånd i Danmark om de har uppehållstillstånd i Sverige och vice versa. Danmark har vissa undantag för att ändå ge arbetstillstånd om särskilda kriterier uppfylls. Detta innebär att många invånare i Danmark och Sverige inte har möjlighet att gränspendla.

Arbete i två länder

Som grundregel är person socialförsäkrad i det land där hen arbetar. Om en gränspendlare arbetar 25 procent eller mer i bosättningslandet flyttar dock socialförsäkringen dit. Det innebär bland annat att arbetsgivaren måste betala arbetsgivaravgift enligt det landets regelverk. Det får särskilt stor effekt då det handlar om personer som bor i Sverige och arbetar i Danmark, eftersom arbetsgivaravgifterna är mycket högre i Sverige. Problemet har fått ny aktualitet då hemarbete – som också räknas som arbete i bosättningslandet – blivit mer aktuellt under och efter coronapandemin. Under pandemin har dock ett undantag gällt.

Långa handläggningstider och skattesmäll för gränspendlare

Pendlare som arbetat hemifrån under coronapandemin har då blivit skattskyldiga i bosättningslandet i stället. För många av dem som bor i Danmark och arbetar i Sverige har det inneburit en skattesmäll, då den danska skattenivån är betydligt högre än den svenska SINK-skatten (se Skatteregler). Situationen har också inneburit mycket extra administration såväl för gränspendlarna som för de berörda myndigheterna.

ERFARENHETER FRÅN GRÄNS- OCH ID-KONTROLLERNA

PENDLARNAS ERFARENHETER AV GRÄNS- OCH ID-KONTROLLERNA

Efter att Sverige infört gräns- och id-kontroller i november 2015 respektive januari 2016 genomförde Karin Winter, dåvarande doktorand vid KTH, en enkätundersökning bland Öresundspendlarna, som publicerades av [Øresundsinstitutet](#).

Enkäten visade bland annat att 64 procent av tågpendlarna var mycket påverkades av stress då det blivit två kontroller på resan mellan Danmark och Sverige, färre tågavgångar, längre restider och fler förseningar. De som var bilpendlare sedan tidigare var mindre påverkade av kontrollerna.

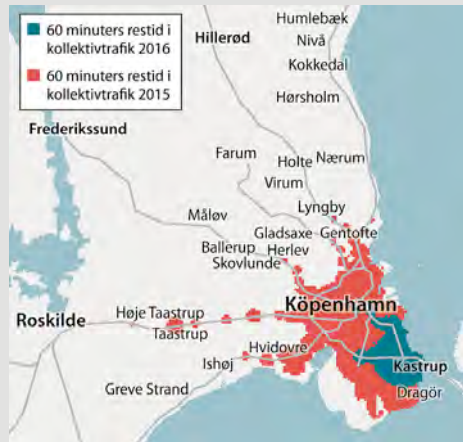
Många tågpendlare lyfte fram att lugnet på resan helt försvunnit, och osäkerheten i trafiken, liksom den längre restiden påverkade både arbete och fritid.

GRÄNSKONTROLLER MELLAN DANMARK OCH SVERIGE

Mellan 1952 och 2015 förekom inga gränskontroller i Öresundsregionen, i enlighet med den nordiska passunionen och sedan Schengenavtalet.

– Den 12 november 2015 införde Sverige tillfälliga gränskontroller för resande från Danmark och Tyskland i samband med flyktingkrisen. Id-kontrollerna pågick mellan januari 2016 och maj 2017, medan gränskontrollerna fortsatt kontinuerligt.

GRÄNS- OCH ID-KONTROLLERNAS PÅVERKAN PÅ ANTALET JOBB SOM GICK ATT NÅ INOM EN TIMME FRÅN MALMÖ



– Den 12 november 2019 införde Danmark tillfälliga gränskontroller i form av stickprovskontroller av resande från Sverige till Danmark.

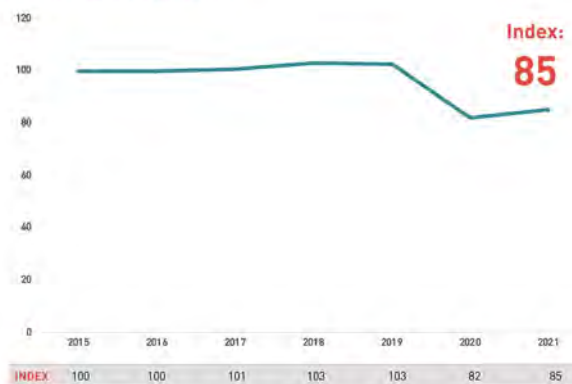
– Under coronapandemin mellan mars 2020 och februari-mars 2022 stängde först Danmark och sedan Sverige, delvis och i varierande omfattning, gränserna och intensifierade gränskontrollerna.

ØRESUNDSINDEX

Coronapandemin har inneburit ett bakslag för aktiviteterna över Öresund, visar [Øresundsindex](#), som tagits fram av Øresundsinstitutet på uppdrag av Øresundsbro Konsortiet. Pendlingen minskade, trafiken halverades och gästnätterna minskade ännu mer. Samtidigt ska integrationen över Öresund ses i bredare perspektiv och för de övriga indikatorerna som ingår i Øresundsindex ses mindre förändringar under pandemin och vissa i positiv riktning. Det gör att det samlade indexet hamnar på 85 under 2021 jämfört med 100 under 2015.

En intressant frågeställning är också om integrationen under 2015-2019 borde vara större, sett utifrån den ekonomiska utvecklingen i regionen under samma period? På nästa uppslag framgår att valutautvecklingen och läget på

ØRESUNDSINDEX 2015-2021



arbetsmarknaden just nu och även före pandemin skapat ett gynnsamt läge för pendlare från Sverige till Danmark.

STARK DANSK KRONA GYNNAR SVENSKA PENDLARE

Den danska kronan är idag starkare än den svenska och i april 2022 var en dansk krona värd cirka 1,4 svenska kronor. Skillnaden mellan ländernas valutor gör att det finns både vinnare och förlorare vid rörelse på tvärs över sundet. Under det senaste decenniet har den danska kronan gradvis stärkts gentemot den svenska, vilket kan ses i grafiken intill.

Valutaskillnaden gynnar svenska pendlare som jobbar i Danmark och får lön i danska kronor. De får mer pengar att röra sig med när de konsumerar i Sverige. För pendlare som bor i Danmark och jobbar i Sverige är däremot valutaskillnaden

negativ. För svenska besökare i Danmark blir det dyrare att konsumera, gå på restaurang eller bo på hotell, medan det blir billigare för danskar att åka till Sverige för att turista.

Det är troligt att valutakursen har en stor påverkan på vårt sätt att röra oss över sundet. Valutaskillnaden gör till exempel att svenskar är mindre benägna att åka till Danmark för att konsumera, medan det är mer attraktivt att söka jobb i Danmark. Omvänt lockas danskarna av att handla och äta billigt i Sverige, men är mindre intresserade av att börja jobba i Sverige.



Valutakurs

**138,80 SEK
för 100 DKK**

Genomsnittlig kurs i april 2022.

Grafen visar kursutvecklingen åren 2011-2022, med SEK/DKK överst och DKK/SEK underst.

Källor: Sveriges Riksbank och Danmarks Nationalbank

HÖGRE DANSKA LÖNER, INTE MINST I CENTRALA KÖPENHAMN

I Danmark är lönenivån generellt högre och därtill är arbetsdagarna kortare och lunchen ibland inräknad i arbetstiden, vilket gör att det kan uppfattas attraktivt lönemässigt att arbeta i Danmark. I tillägg gör valutaskillnaden det fördelaktigt för svenska pendlare. Däremot är avgiften för a-kassa högre i Danmark än i Sverige och villkoren och reglerna olika mellan länderna kring till exempel pensionen. Därför är det fler parametrar än bara lönen som avgör var man tycker det är mest fördelaktigt att ta ett jobb.

I centrala Köpenhamn ligger lönenivån lite högre jämfört med i resten av Danmark (ca fem procent högre). I Köpenhamns utkant är löneläget lägre och motsvarar mer den i övriga landet. Det visar lönestatistik från Danmarks Statistik. En genomsnittlig dansk månadslön låg år 2020 på cirka 29 100 DKK medan en månadslön i Köpenhamn var cirka 30 800 DKK. Omräknat till svenska kronor, med växelkursen 1 dansk krona=1,4 svenska kronor, motsvarar det 40 700 SEK respektive 43 100 SEK.

I Sverige var genomsnittslönen 36 100 SEK år 2019 (motsvarande 25 800 DKK), enligt statistik

från Medlingsinstitutet. I privat sektor var den 36 600 SEK och i offentlig sektor 34 900 SEK.

En sjuksköterska med grundutbildning i Sverige har 38 700 SEK i månaden, medan en genomsnittlig lön för en sjuksköterska i Danmark är 43 000 DKK.

Den högre lönenivån i Danmark gör att det är attraktivt att arbeta i Danmark istället för Sverige och många menar att det kompenseras för till exempel restiden över sundet eller kostnaden för ett pendlingskort eller för att ta bilen över bron.

Lönenivå Danmark

29 100 DKK

genomsnittlig månadslön i Danmark 2020, inne i Köpenhamn är detsamma cirka 30 800 DKK.

Lönenivå Sverige

36 100 SEK

genomsnittlig månadslön i Sverige 2019, vilket motsvarar 25 800 DKK.

BRIST PÅ ARBETSKRAFT I FLERA BRANSCHER

Låg arbetslöshet i Danmark - hög i Skåne

I Danmark råder brist på arbetskraft inom många sektorer, medan i Skåne så är arbetslösheten relativt hög. I april låg arbetslösheten i Danmark på 2,4 procent vilket är den lägsta nivån sedan juni 2008, före finanskrisen. I Köpenhamn låg arbetslösheten i april på 3,2 procent, medan i Nordsjälland var den 1,9 procent. Till följd av den historiskt låga arbetslösheten är bristen på arbetskraft och hur den ska åtgärdas ett angeläget ämne på den danska sidan. Ett av förslagen är att möjliggöra för mer utländsk arbetskraft i Danmark, bland annat från Sverige.

I Sverige har arbetslösheten sjunkit det senaste året och var 8,2 procent i april 2022. Sysselsättningen ökar och även antalet lediga jobb ökade under det första kvartalet 2022 jämfört med första kvartalet 2021. I Skåne var arbetslösheten 8,7 procent i april. Framför allt är det de långtidsarbetslösa som har svårt att komma i arbete och i Skåne har cirka varannan arbetslös inte haft jobb det senaste året, medan var tredje har varit arbetslös i minst två år. Det innebär att många arbetsgivare även på den svenska sidan kan uppleva kompetensproblem. Inom hotell- och restaurangbranschen råder till exempel arbetskraftsbrist både på den svenska och den danska sidan sundet.

Malmö har för tillfället landets högsta arbetslöshet och den låg i mars på 12,8 procent. Det är en minskning med cirka två procentenheter jämfört med ett år tidigare.

Behov av arbetskraft i fler branscher i Danmark

Arbetskraftsbrist råder i Danmark framför allt inom branscherna bygg, service och industri. Det är inom maskin- och livsmedelsindustrin som

flest industriföretag anmälde brist på arbetskraft under första kvartalet 2022. Även i Sverige råder brist på arbetskraft på bland annat byggarbetare, sjuksköterskor, lärare, servitörer, it-specialister och maskinoperatörer. En del av den personal som efterfrågas på den danska sidan finns det även behov av på svenska sidan.

Dansk-svenska jobbmässor ett sätt att matcha svensk arbetskraft med jobb i Danmark

Samarbetsorganisationen Greater Copenhagen har tagit initiativ till jobbmässor för att matcha danska företag med svenska arbetssökande. I oktober 2021 anordnades den första dansk-svenska jobbmässan i Hyllie i Malmö, som ledde till att 48 svenskar fick jobb på danska arbetsplatser. Den andra jobbmässan ägde rum på Bella Center i Köpenhamn i mars 2022 och den tredje hölls i Hyllie i april. Ytterligare jobbmässor är inplanerade under hösten 2022. Bakom initiativet står även Malmö stad, Köpenhamns kommun, Arbetsförmedlingen och Dansk Erhverv.

Arbetslöshet Danmark / Köpenhamn

2,4% / 3,2%

Arbetslösheten är 2,4 procent i Danmark (april 2022), vilket är den lägsta nivån sedan före finanskrisen.

Arbetslöshet Sverige / Malmö

8,2% / 12,8%

Arbetslösheten är 8,2 procent i Sverige (april 2022).



Arbets sökande köar till en jobbmässa i Hyllie i oktober 2021.

FOTO: NEWS ØRESUND

Del III:

INTERVJUER:

- Nordea
- TicTac
- Lundbeck
- Trygg-Hansa
- Gebr. Heinemann
- Dansk Erhverv
- Lyngby Taarbæk Kommune
- Pale Blue Dot
- Vikingeskibsmuseet
- Tivoli
- Danir
- KMD
- ESS
- Özen Allfrukt
- Trianon
- Horesta
- Boozt
- Region Hovedstaden



Det finns positiva effekter av minskad restid och färre förseningar i kollektivtrafiken över sundet, menar flera av intervjupersonerna till rapporten. Effekterna kan vara både för det egna företaget och för regionen i stort. Flera av de stora "pendlararbetsplatserna" ligger idag nära tågsträckningen mellan Malmö och Köpenhamn. Samtidigt finns det flera faktorer, förutom restiden, som också påverkar pendlingen, framhåller några av intervjupersonerna. Däribland språk, kulturskillnader, skatt- och socialförsäkringsfrågor.

18 kvalitativa intervjuer med företag och organisationer i Skåne, främst i Malmö, och på Själland, främst i Köpenhamn, har genomförts till rapporten. Intervjuer har genomförts både med företag och organisationer som är verksamma inom typiska "pendlarbranscher" och de som inte är det. Urvalet har gjorts med utgångspunkt i statistiken och researchen till analysen samt med hänsyn till geografi, branschtillhörighet etc.

- **Många ser positivt på ny infrastruktur med kortare restid och färre förseningar**

I intervjuerna till rapporten uttrycker många av intervjupersonerna att de ser positivt på ny infrastruktur, i vissa fall för det egna företaget/organisationen och/eller för regionen i stort. Bland annat säger Trygg-Hansas vd "Generellt kan man väl säga att stora infrastrukturprojekt för med sig mer rörlighet, integration och utveckling över tiden". "Att restiden blir kortare skulle öppna upp en ny arbetsmarknad för oss. När man undersöker vad som får folk att vilja söka ett jobb är det viktigaste ledningen, sedan kommer restiden", säger avdelningschef för HR i Lyngby-Taarbæk kommun. "Ju bättre infrastruktur desto bättre är det såklart. Sedan om det är med tåg eller med metro... Bara det går fort och man kommer fram i tid", säger vd på det Malmöbaserade bolaget TicTac som nyligen förvärvat ett danskt bolag.

- **Flera stora pendlararbetsplatser följer kollektivtrafikens infrastruktur**

"Det råder inga tvivel om att vårt huvudkontor i Köpenhamn naturligt lockar till sig spännande profiler från Sydsverige för att det är lätt att pendla över Öresundsbron", uppger Nordea som har lite över 200 svenska pendlare på företagets danska huvudkontor i Örestad, i en intervju. Servicejobben på Kastrup lockar svenskar, uppger Gbr Heinemann som driver tax free-butiker-na på Köpenhamns flygplats och för Tivoli är de

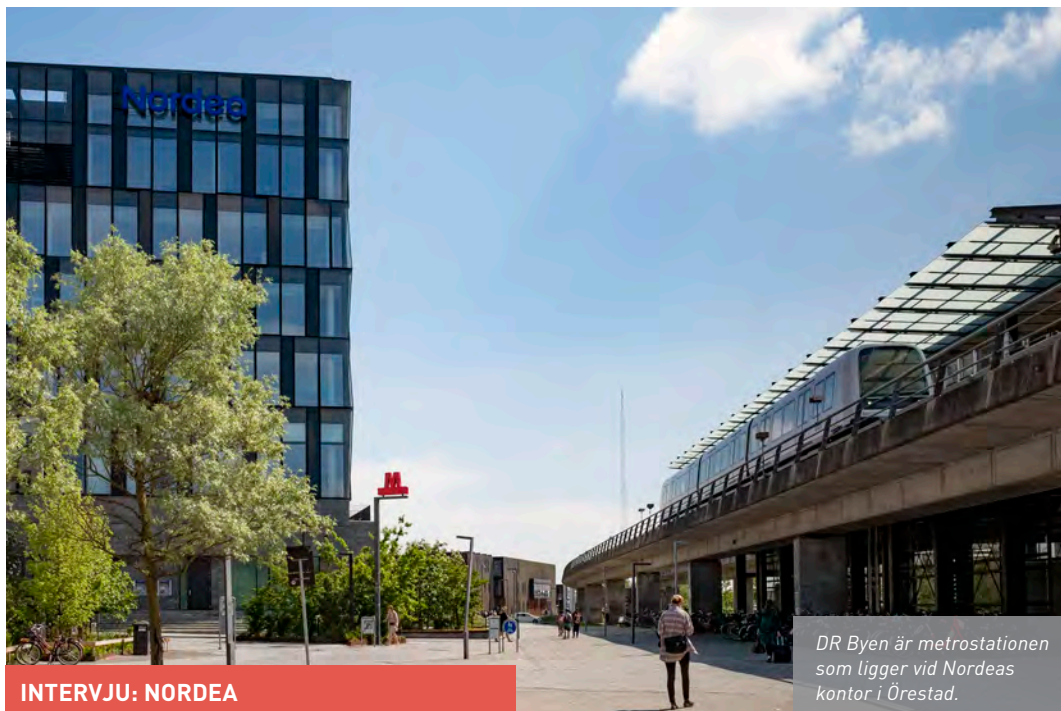
nuvarande förbindelserna till Sverige redan så bra att försäljningschefen inte tror att en metrolinje skulle ge så många fler besökare, men möjligen öppna för några fler anställda från grannlandet.

- **Horesta ser potential för fler pendlare att söka sig utanför Köpenhamn med minskad restid**

Det är vanligt att företag inom hotell, restaurang och turism söker medarbetare i Sverige, menar branschorganisationen Horesta och det finns potential för fler jobb utanför Köpenhamn, tror organisationens politiska chefsrådgivare: "Inom turism så finns de flesta svenska anställda på hotell, restauranger och motsvarande inne i huvudstadsområdet. Jag tror inte det finns så många som arbetar utanför Köpenhamn", säger han.

- **Gränspendling är komplex – flera faktorer som påverkar**

Det är inte bara restiden som påverkar pendlare att ta ett jobb över sundet eller för företag att anställa, uppger flera intervjupersoner. Språk och kulturskillnader är hinder för att skapa en sammanhängande arbetsmarknad i Öresundsregionen och gör att danska företag inte vänder sig mot Sverige i första hand, uppger Dansk Erhverv. IT-bolaget KMD ser inte restiden som den största barriären för att anställa fler personer som bor i Sverige, men däremot frågor om skatt och socialförsäkring. Även om ett företag har ett flertal pendlare från Sverige anställda så är inte nationalitet eller själva pendlingen alltid i direkt fokus. Exempelvis är rätt kompetens huvudprioritet för life science-företaget Lundbeck med huvudkontor i Valby i västra Köpenhamn. För Vikingskibsmuseet i Roskilde är det inte kommunikationerna som gör att museet har relativt få besökare från Sverige, utan snarare att vikingar inte är tillräckligt exotiskt för att locka svenskar.



”FLER FRÅN SVERIGE SKULLE VARA INTRESSERADE AV ATT ARBETA I DANMARK”

Nordeas danska huvudkontor i Köpenhamn är en av de större ”svenska” arbetsplatserna i Danmark, med lite över 200 svenska pendlare. Närheten till metron och intressanta jobb­möjligheter är anledningen till varför de har så många svenska anställda, enligt Camilla Beckmann, Head of People på Nordea i Danmark.

På Nordeas danska huvudkontor i Örestad jobbar 210 personer som pendlar från Sverige, av totalt 2 500 anställda. De flesta tar sig till jobbet med tåg, medan en del pendlar med bil.

– Det är inga tvivel om att vårt huvudkontor

i Köpenhamn naturligt lockar till sig spännande profiler från Sydsverige för att det är lätt att pendla över Öresundsbron, säger Camilla Beckmann.

2017 flyttade Nordea huvudkontoret från centrala Köpenhamn till ett nybyggt kontorshus i Örestad, precis vid metrostationen DR Byen. Från Malmö C till DR Byen reser man på runt 40 minuter med Öresundståg och byte till metron.

– Infrastrukturen och att det ska vara enkelt och smidigt att komma hit som medarbetare eller kund spelade roll till varför vi flyttade hit, men det finns såklart andra parametrar också. Men den köpenhamnska metron har bidragit till att Örestad blomstrat. Många företag har flyttat hit för att det blir enkelt och smidigt att komma till och från arbetet.

Nordea är insatt i skillnaderna mellan att ha



medarbetare som bor i Danmark och i Sverige och har diskussioner med de anställda kring bland annat skatt och pensionsvillkor. De har även en dialog kring hemarbete för att uppfylla reglerna enligt Öresundsavtalet. Det var under coronapandemin som de insåg att de är en av de största arbetsplatserna med svenska anställda i Danmark.

Jobbmöjligheterna på ett huvudkontor, goda pendlingsmöjligheter och att Nordea inte är ett okänt företag i Sverige, tror Camilla Beckmann har betydelse för att så många svenskar jobbar där.

Att det går snabbt och smidigt att pendla tror Camilla Beckmann är viktigt för var man kan tänka sig att arbeta. På Själland är det många som

”Det tror jag helt säkert har positiv effekt på intresset att söka jobb i Danmark för svenska pendlare, och därmed också för att söka jobb på Nordea.”

kan tänka sig att jobba i Köpenhamnsområdet tack vare bra kollektivtrafik och på samma sätt tror hon att fler från svenska sidan kan vilja jobba i Köpenhamnsområdet om infrastrukturen förbättras. En Öresundsmetro skulle, om den blir verklighet, inte minst leda till fler ansökningar från svenska sidan, tror Camilla Beckmann.

– När vi gör det smidigt att pendla så tror jag att man som individ också har lust att resa, även om

distansen är längre. Så det tror jag helt säkert har positiv effekt på intresset att söka jobb i Danmark för svenska pendlare, och därmed också för att söka jobb på Nordea, säger Camilla Beckmann.

Resorna över sundet för TicTacs anställda har ökat i och med förvärvet av ett danskt bolag

INTERVJU: TICTAC. TicTac, med kontor på Dockan i Malmö med ca 25 anställda, har nyligen förvärvat ett danskt bolag inom edtech-branschen och har nu skaffat sig ett centralt Köpenhamnskontor med 18 anställda. Resorna mellan kontoren kommer därmed att bli fler.

TicTac köpte i december 2021 upp ett danskt bolag inom samma bransch, edtech-branschen, en bransch som utvecklar digitala utbildningslösningar för företag. Förvärvet av bolaget Key2Know innebär att TicTac nu kommer att erbjuda sina plattformslösningar till de danska kunder som man tar över, och enligt vd:n Carolina Faxé finns flera möjligheter att resursoptimera arbetet mellan kontoren.

– Vi har mycket stora globala kunder och när man skriver på engelska så spelar det ingen roll om man är dansk eller svensk. Vi blir mycket starkare tillsammans, säger hon.

Kastrup är en viktig trafikknutpunkt och en anledning till att det fungerar bra att ha huvudkontoret i Malmö eftersom det är enkelt att resa till andra länder och till Stockholm, uppger Carolina Faxé. I och med förvärvet av Key2Know så kommer resorna över sundet för företagets anställda att bli fler. Därför är det viktigt att förbindelserna till Danmark är både



FOTO: TICTAC

snabba och pålitliga, men det fungerar väldigt bra idag, tycker Carolina Faxé.

– Jag går upp till Anna Lindhs plats och sätter mig på tåget och är på vårt Köpenhamnskontor väldigt snabbt. Det är ju verkligen hur smidigt som helst.

Om behovet av en Öresundsmetro säger hon:

– Ju bättre infrastruktur desto bättre är det såklart. Sedan om det är med tåg eller med metro... Bara det går fort och man kommer fram i tid.

Kompetens viktigast för life science-företaget Lundbeck med huvudkontor i Valby

INTERVJU: LUNDBECK. Läkemedelsföretaget Lundbecks huvudkontor ligger i Valby, i Köpenhamns västra delar, med cirka 1 400 anställda. Företaget letar alltid efter den bästa kompetensen, oavsett om personen bor i Danmark, Sverige eller i annat land, uppger Elise Hauge, Chief people and communication officer på Lundbeck.

Om en person har rätt kompetens så är den intressant för Lundbeck, oavsett var den bor, förklarar Elise Hauge. Infrastrukturen runt huvudkontoret är välfungerande med närhet till motorvägen, tågstationer och med cykelvägar till huvudkontoret i Valby. Lundbeck är ett globalt företag, med dotterbolag utspridda över världen där ytterligare 4 000 anställda arbetar, så när de söker personal begränsar de sig inte till ett specifikt område.

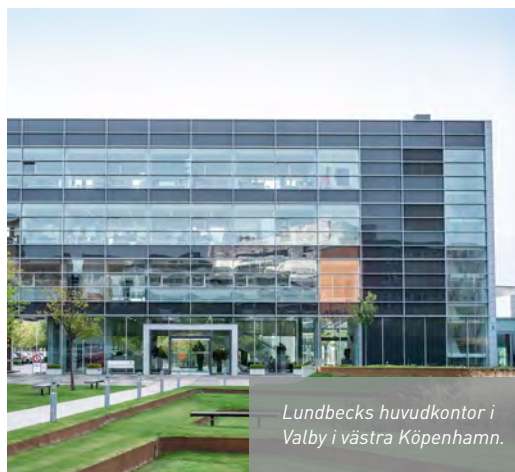
– Sitter de bästa i Sverige så tar vi dem därifrån och sitter de i Storbritannien så tar vi dem därifrån, säger Elise Hauge.

– Vi är väldigt specialiserade inom neuroscience, det vill säga hjärnsjukdomar, och vill väldigt gärna ha dem som arbetar med detta specialämne, varav några finns i Sverige. Vi anställer alltid utifrån kompetens och har folk en specifik kompetens så vill vi gärna ha dem, säger hon och tillägger att om den snabba tillväxten inom life science-branschen fortsätter på samma sätt som under de senaste tio åren, så kommer företagen i regionen att behöva kompetens.

De cirka 40 personer från Sverige som är anställda på Lundbeck bor främst i Malmö eller i grannkommunerna, uppger Elise Hauge. Förutom huvudkontoret i Valby med 1 400 anställda har företaget en läkemedelsfabrik i Nordsjälland med 180 anställda samt flera globala dotterbolag, vilket innebär att Lundbeck sysselsätter 5 500 personer. Det är det sjätte största life science-bolaget i Östdanmark sett till antal anställda.

Faciliteterna i Valby har byggts ut i etapper under de över hundra år som Lundbeck funnits där. Till kontoret reser de anställda med tåg, bil eller cykel, men en del anställda har också egen firmabil.

– Vi vill gärna ha ett lägre CO2-avtryck i världen såklart och några har en firmabil, vilket kan vara nödvändigt om man har barn och de ska hämtas



Lundbecks huvudkontor i Valby i västra Köpenhamn.

FOTO: NEWS ØRESUND

och lämnas eller man ska handla på vägen och så vidare. Vi vill gärna att folk tar metron eller tåg om det finns, fast det är ju inte så att vi ber våra medarbetare att ta tåget. Det ska fungera med deras liv, säger Elise Hauge.

En metroförbindelse mellan Sverige och Danmark skulle marginellt påverka Lundbecks verksamhet, enligt Elise Hauge. Möjligtvis kan det leda till att det skulle bli aktuellt för fler, som kommer även utanför Malmö, att vilja söka jobb hos dem.

– Men det är faktiskt möjligt att ta sig över bron idag med tåg och det gör en del av våra medarbetare, säger hon.



FOTO: LUNDBECK

TRYGG-HANSA VÄXER I MALMÖ - DERAS DANSKA ÄGARE TRYG HAR SITT HUVUDKONTOR PÅ ANDRA SIDA ÖRESUND

INTERVJU: TRYGG-HANSA. Trygg-Hansa har största delen av verksamheten i Malmö med cirka 1 000 anställda, även om huvudkontoret ligger i Stockholm. I Köpenhamn har Trygg-Hansas ägare Tryg A/S sitt huvudkontor och även förra ägarens huvudkontor låg där, så närheten till Danmark har varit en viktig faktor för etableringen i Malmö.

Snart flyttar Trygg-Hansa in i nybyggda lokaler i ett kontorshus i Hyllie, vilket gör resvägen till Danmark ännu kortare. Öresundsmetro-projektet har inte vd:n Mats Dahlqvist någon specifik åsikt kring, men han tycker att infrastruktursatsningar är viktiga för regionen.

– Generellt kan man väl säga att stora infrastrukturprojekt för med sig mer rörlighet, integration och utveckling över tiden. Det tror jag är bra för Malmö, säger han.

Att Trygg-Hansa har valt att etablera sig i Malmö beror på det geografiska läget, med närhet till Köpenhamns flygplats och till Köpenhamn där huvudkontoret ligger, men

också närheten till Oslo där andra bolag i koncernen har kontor. Viktiga faktorer har även varit tillgången till kompetens i regionen, lägre bostadspriser och att det är lättare att hitta centrala kontorlokaler i Malmö än i Stockholm.

Många av de anställda som jobbar som bland annat försäkringsrådgivare, kundtjänstmedarbetare eller IT-personal har studerat i Lund eller Malmö, men är inflyttade till regionen. För dem är "närheten till kontinenten" något attraktivt i sig, tror Mats Dahlqvist.

– Jag tror att det är attraktivt att överväga att flytta till Malmö för att det är nära Köpenhamn och kontinenten. Det är närmre till resten av världen inte bara yrkesmässigt utan även privat, säger Mats Dahlqvist.



FOTO: TRYGG-HANSA



ILLUSTRATION: WILHBORG'S FASTIGHETER

Nästa år samlar Trygg Hansa sin personal i ett nybyggt kontor i Hyllie.



FOTO: NEWS ØRESUND

INTERVJU: GEBR. HEINEMANN

Gebr. Heinemann driver taxfree-butikerna på Köpenhamns flygplats.

SERVICEJOBBERNA PÅ KASTRUP LOCKAR SVENSKAR SOM BOR I MALMÖ

Det går snabbare för Malmöbor att pendla till jobbet på Köpenhamns flygplats, än för personer som bor i till exempel en förort till Köpenhamn. Servicebranschen tilltalar också många svenskar. Förbättrad kollektivtrafik skulle kunna göra det lättare att arbetspendla till Köpenhamn även för de som bor utanför Malmö, menar Jane Elmelund, HR Business Partner på Gebr. Heinemann som driver tax free-butikerna på Köpenhamns flygplats.

Att anställa svenskar som butikspersonal i sina taxfree-butiker på Köpenhamns flygplats har Gebr. Heinemann lång erfarenhet av. Ett tag var uppemot hälften av de anställda från Sverige, men i dagsläget handlar det om cirka 50 av totalt 170 anställda, enligt Jane Elmelund, som jobbar som HR Business Partner på företaget. Fler kan det bli framöver när bolaget ska nyanställa efter coronapandemin när fler börjar resa utomlands igen.

Gebr. Heinemann är ett tyskt företag som driver taxfree-butiker på olika internationella flygplatser där de säljer allt ifrån kosmetika till märkeskläder och godis. För svenska pendlare är flygplatsen den första hållplatsen med tåget efter bron vilket gör

restiden till jobbet kort och att jobba på flygplatsen är därför populärt. Men att jobba inom servicebranschen är också generellt mer tilltalande för svenskar än för danskar, är Jane Elmelunds uppfattning.

– Vi får väldigt många sökande från Sverige som tycker att det är intressant med kundservice och att jobba i butiksbranschen. Så att arbeta i butik tror jag tilltalar unga svenskar mer än unga danskar. Sedan har det ju med språket att göra också. Vi har ett krav här om att man ska kunna förstå och prata danska, svenska eller norska eftersom danska används vid genomgångar eller information från företaget. Då ska man kunna förstå och det gör svenskarna, säger hon.

Flygplatsen kan nås smidigt med kollektivtrafik

Bra förbindelser med kollektivtrafik är viktigt för Gebr. Heinemann som arbetsgivare eftersom många av deras anställda också är unga och saknar egen bil. Köpenhamns flygplats kan nås smidigt med både tåg, metro och buss. Särskilt för Malmöbor ligger flygplatsen bra till och det är till exempel enklare att ta sig till flygplatsen från Malmö än från förorter utanför Köpenhamn, förklarar Jane Elmelund. Av de svenska anställda bor flest i Malmö.

– De flesta bor i Malmö eller i de kommuner som ligger nära Malmö. Vi har också någon som bor i Helsingborg, men det tar lite längre tid att resa därifrån och hit, säger hon.

Förbättrade kollektivtrafikmöjligheter över sundet ser hon inte som direkt nödvändigt eftersom det redan är enkelt att ta sig till och från jobbet från Sverige. Däremot har en del av de anställda påpekat att det är för dyrt att pendla.

– Jag upplever inte att svenskarna säger att det är ett problem att resa från Malmö till Köpenhamn. Det är i så fall mer om man bor en bit utanför Malmö. Jag vet att det kan vara lite svårt om man

bor utanför Malmö att ta sig in till Malmö central för att resa vidare med tåget, säger hon.

Färre svenska anställda efter pandemin

Fler avgångar och en ökad tillförlitlighet i tågtrafiken, till exempel i form av en Öresundsmetro, skulle kunna gynna de som vill jobba på flygplatsen och bor utanför städerna Malmö och Köpenhamn, tror Jane Elmelund.

– Om du bor utanför Köpenhamn och ska till jobbet på Kastrup så kan det ta en timme, även om det är i Danmark. Det är viktigt att infrastrukturen och transportmöjligheterna finns, säger hon.

Innan coronapandemin hade Gebr. Heinemann 325 anställda men tvingades under nedstängningen av samhället att säga upp omkring 200 av dem, både danska och svenska

medarbetare. Inför sommaren planerar de att nyrekrytera igen efterhand som flygtrafiken återhämtar sig. Medan de för något decennium sedan sökte personal via Arbetsförmedlingen så upplever de idag att personer som bor i Sverige hittar jobben på egen hand, via till exempel hemsidan.

”Att arbeta i butik tror jag tilltalar unga svenskar mer än unga danskar.”

”DANSKA FÖRETAG BEHÖVER INTERNATIONALISERAS”

INTERVJU: DANSK ERHVERV. Språk och kulturskillnader är hinder för att skapa en sammanhängande arbetsmarknad i Öresundsregionen och gör att danska företag inte vänder sig mot Sverige i första hand. Det menar Marc Perera Christensen, underdirektör för regional näringslivsutveckling på branschorganisationen Dansk Erhverv.

– Verkligheten är sådan att många företag i huvudstaden hellre kör 300 kilometer mot Jylland än 30 mot Sverige. Och barriären är ju inte fysisk! Det kostar också pengar att köra över Stora bält. Men det är något som gör att många företag hellre kör västerut och det är klart att språket och kulturen spelar en roll, säger han under en paneldiskussion på konferensen Real Estate Øresund i Malmö i maj i år.

Ett av målen som Dansk Erhverv jobbar med är att internationalisera danska företag, vilket bland annat innebär att göra dem mer exportinriktade



FOTO: DANSK ERHVERV

och öppna för utländsk arbetskraft. Till exempel handlar det om att vänja företag vid att arbetsplatser kan vara tvåspråkiga.

– Danska företag måste bättre förstå värdet av internationella medarbetare och första steget är att förstå att tillväxt kräver internationalisering. För jag tror att ett av hindren för danska företag att hämta arbetskraft från Skåne och Sydsverige är språket, säger han.

Lyngby Taarbæk Kommune ser möjligheter att rekrytera fler från Sverige till vård och omsorg

INTERVJU: LYNGBY TAARBÆK KOMMUNE. Redan i dag har Lyngby Taarbæk Kommune omkring 35 anställda från Sverige och med kortare restid skulle en ny arbetsmarknad på andra sidan sundet öppnas upp, tror Louise Suhr Mertins, avdelningschef för strategi, HR, kommunikation och digitalisering i kommunens center "Kultur, IT, Politik och Organisation". Det skulle vara en fördel, då det förväntas uppstå ett behov av fler anställda inom vård, omsorg och skola, menar hon.

– Att restiden blir kortare skulle öppna upp en ny arbetsmarknad för oss. När man undersöker vad som får folk att vilja söka ett jobb är det viktigaste ledningen, sedan kommer restiden. Så kortare restid skulle vara viktigt för dem man skulle anställa. Vissa av dem har säkert barn som går i skolan och då finns det behov av att komma över snabbt. Men som arbetsplats blandar vi ju oss inte i vilken transport de anställda skulle ta till oss, säger Louise Suhr Mertins.

Hon har hört att det finns områden i Skåne med en högre arbetslöshet än i Danmark, och kan gärna tänka sig fler anställda från Sverige.

– Vi har inte någon strategisk insats för att nå Sverige, fast det kunde man tänka sig; vi ställer oss inte avvisande inför det. Vi bryr oss i grunden inte om var folk bor, utan bara om deras kompetens, säger hon.

Ett möjligt hinder som hon ser handlar om språket. Louise Suhr Mertins menar att det kan utgöra en barriär om någon enbart talar svenska.

– Det är trots allt en del skillnader mellan svenska och danska, så för några skulle det kräva nya språkkunskaper. Men jag tänker att det hindret inte är svårt att besejga, det är överkomligt att klara, säger hon.

Redan idag är kollektivtrafiken viktig för Lyngby Taarbæk Kommunes möjlighet att rekrytera personal, och därför anser Louise Suhr Mertins att det vore positivt om restiderna kortades ytterligare.

– Vi ser ju förstås vår egen kommun och våra grannkommuner som de områden som är lättast att rekrytera personal från, så om man tar ett område som idag ligger längre bort närmare oss så blir det mer attraktivt att rekrytera därifrån. Men min viktigaste poäng är att det i Öresundsregionen har alltid varit viktigt att förena länderna och kortare restid skapar nya möjligheter, så jag ser stor potential där, säger hon.



FOTO: PRIVAT



FOTO: NEWS ØRESUND

Futurebox på DTU science-park i Lyngby.

”En guldgrej att Malmö och Köpenhamn sitter ihop”

INTERVJU: PALE BLUE DOT / THE GROUND. Att göra världen bättre med hjälp av vetenskap, techinnovationer och finansiering är den röda tråden för Hampus Jakobsson som är en av grundarna av den Malmöbaserade klimatfonden Pale blue dot. För några år sedan var han varje vecka i Köpenhamn och den danska huvudstadens flygplats i Kastrup är viktig för hans globala kontaktnät. Bra kommunikationer över sundet anser han är viktig. ”Det handlar om att göra det enkelt och 30 minuter är kort pendling. När det tar mer än 30 minuter börjar det ta emot”.

Hampus Jakobsson är van att arbeta globalt. 2002 var han en av grundarna av företaget The Astonishing Tribe, TAT, i Lund och som flyttade till Malmö och senare blev uppköpt av kanadensiska Research In Motion/Blackberry. TAT utvecklade användargränssnitt för mobiltelefoner och hade kunder som Sony Mobile, Samsung, Motorola, Nokia och Google. Sedan Hampus Jakobsson slutade på Blackberry 2012 har han själv investerat i 104 innovativa företag i ett stort antal länder och som på ett eller annat sätt ”gör världen bättre”. Han har även arbetat för en tysk investeringsfond. Nu ligger dock hans fokus helt på klimatinvesteringar.

Under 2019 grundade Hampus Jakobsson tillsammans med två kompanjoner den Malmöbaserade bolagsgruppen Pale blue dot som driver en klimatfond med samma namn och med 87 miljoner euro i investerat kapital. Fonden har investerat i 22 bolag i Europa och USA, varav tre finns i Sverige.

Tidvis har han arbetat med många kontakter i Danmark och har då regelbundet rört sig över Öresund.

– För fyra år sedan hade jag många saker som var Köpenhamnsrelaterade. Då var jag en dag i veckan i Köpenhamn, säger, Hampus Jakobsson.

– Det är en guldgrej att Malmö och Köpenhamn sitter ihop. Sedan ska man inte skoja bort betydelsen av flygplatsen i Kastrup. Jag kommer att vara i London och Berlin fler gånger än i Stockholm under det kommande året.

– Pale blue dot har kontoret 30 minuter från Kastrup samtidigt som vi kan cykla till jobbet här i Malmö.

Det diskuteras investeringar i nya fasta förbindelser över Öresund. Vad tror du det skulle innebära för näringsliv och arbetsmarknad i regionen?

– Enormt mycket. Det handlar om att göra det enkelt och 30 minuter är kort pendling. När det tar



mer än 30 minuter börjar det ta emot

För Hampus Jakobsson är det inte städer i sig som är attraktiva utan människorna som finns där och den kompetens de har. Hans tes är att framtidsföretagen flyttar dit talangerna finns, inte dit skatten är lägst. Han pekar på talang, tolerans och teknik som tre nyckelord.

– Malmö är en multikulturell stad med ganska hög toleransfaktor. Jag tror att folk underskattar den brokiga struktur som finns i Malmö.

Hampus Jakobsson är noga med att hans erfarenhet främst rör techbranschen som är mycket global och där arbete på distans och samarbete med kolleger i många olika länder tillhör vardagen. Det innebär också att bra infrastruktur och goda kommunikationer är viktigt liksom tillgången till internationella skolor och barnomsorg på olika tider.

– Jag tror att man ska tänka på hur gör man det lätt för folk. Det är så lätt att man tänker på skattesatser, kunder och parkeringsplatser. Men i första hand ska man tänka på personalen.



FOTO: WERNER KARPAŠCHWIKINGESKIBSMUSEET I ROSKILDE

INTERVJU: VIKINGESKIBSMUSEET

Att bygga klinkbyggda båtar är en nordisk tradition som utsetts till världsarv.

VIKINGAR INTE TILLRÄCKLIGT EXOTISKT FÖR ATT LOCKA SVENSKAR

Bättre förbindelser mellan Danmark och Sverige skulle säkert öka turismen i hela regionen, tror Rikke Johansen, kommunikations- och marknadsföringsansvarig på Vikingskibsmuseet i Roskilde. Samtidigt upplever hon inte att det är kommunikationerna som gör att relativt få svenskar besöker museet i dag, utan snarare att vikingar är något som även finns i Sverige.

Av Vikingskibsmuseets besökare kommer normalt sett mellan tre och fyra procent av besökarna från Sverige, vilket kan jämföras med 14-15 procent från USA.

– I de intervjuer vi gjort med våra besökare säger svenskarna att de inte åker till Danmark för att höra om vikingar, för det har de där hemma. Men de åker till Roskilde för att besöka domkyrkan, där Margrethe I ligger begravd. Visit Danmarks årliga kännedomsanalyser, som senast gjordes 2015, visar att domkyrkan är välkänd i Sverige, men inte Vikingskibsmuseet. Men när man frågar i England och Tyskland ligger Vikingskibsmuseet som nummer tre efter Legoland och Tivoli, säger Rikke Johansen.

Samtidigt visar museets nöjdhetsenkäter att svenskarna är mer nöjda med sitt besök än den genomsnittliga besökaren.

– Det som gör att de inte kommer är att man inte går över ån efter vatten. Man kan också se på Tripadvisor där folk skriver recensioner att svenskarnas recensioner är fina. Men Vikingskibsmuseet är ett blint fält.

Genom allt från reklamfilmer i tv till marknadsföring i Sydsvenskan försöker Vikingskibsmuseet att locka fler besökare från grannlandet. Rikke Johansen menar att det är betydelsefullt att ha svenska besökare, eftersom museet i mångt och mycket visar upp ett nordiskt kulturarv.

– De nordiska traditionerna kring att bygga och segla med klinkbyggda båtar, från vikingatiden till nutid, har utsetts till världsarv. Det skedde efter en ansökan från samtliga nordiska kulturministrar och Vikingskibsmuseet är en plats där man kan uppleva denna tradition. I Norden är vi sammanflätade

av olika traditioner och därför är det viktigt med nordiska besökare, som då kan uppleva att vi delar samma tradition, säger hon.

En annan skillnad mellan svenskar och mer långväga turister är att besökarna från Sverige vanligtvis tar bilen när de besöker Roskilde, medan de som kommit till Danmark med flyg – exempelvis amerikanerna – oftast tar kollektivtrafiken dit. För närvarande har Vikingeskibsmuseet broschyrer uppställda på färjorna mellan Helsingborg och Helsingör, och samarbetar med både färjorna och Öresundsbron om erbjudanden och rabatter. Rikke Johansen tror att det ligger möjligheter i att skapa samarbeten mellan turistmål och transportformer över Öresund.

– Man kunde tänka sig att under vissa lov kunde man både få transport och entré på samma biljett, så man kunde locka folk att åka till ett besöksmål. En förbindelse kunde främja besöksmålen på båda sidor Öresund. Om metron kunde utvidgas så att man tog metron till Malmö kunde man skapa mer av ett metropolkort och det kunde sträcka sig över Öresund, säger hon.

Trots att just Vikingeskibsmuseet inte fått så många besökare från Sverige menar Rikke Johansen att öppnandet av Öresundsbron haft stor betydelse för antalet svenskar som väljer att turista i Danmark.

– När bron öppnade såg vi en stor ökning av an-



FOTO: WERNER KARRASCH/VIKINGSKIBSMUSEET I ROSKILDE

”En förbindelse kunde främja besöksmålen på båda sidor Öresund.”

talet svenska gäster i Köpenhamn, men det tog lång tid innan vi såg fler endagsturister utanför Köpenhamn, eller kanske någon som övernattade. Men det råder inget tvivel om att det att göra det lättare att komma från det sydsvenska området till Danmark skulle utlösa en större våg av svenskar till Danmark och även danskar till Sverige, säger hon.

Tivoli tror inte att en Öresundsmetro skulle ge så stor effekt för nöjesparken

INTERVJU: TIVOLI. Eftersom förbindelserna till Sverige redan i nuläget är så bra för Tivoli tror inte försäljningschefen Lars Adler Petersen att en metrolinje mellan Malmö och Köpenhamn skulle ge så många fler besökare – men möjligen öppna för några fler anställda från grannlandet. Den största utmaningen som Tivoli har i dag i förhållande till svenska gäster är valutakursen, som lett till att nöjesparken ger svenskar lite större rabatter än danskar.

Efter huvudstadsområdet i Köpenhamn är Skåne den viktigaste marknaden för Tivoli, uppger Lars Adler Petersen. För att locka svenskar samarbetar Tivoli bland annat med Skånetrafiken och Öresundsbron, och har också investerat en del i marknadsföring i Sverige under det senaste halvåret.

– Vi ser södra Sverige som vår hemmamarknad, på samma nivå eller kanske ännu viktigare för oss än övriga Själland, utanför Region Hovedstaden, eftersom Skåne har fler invånare, säger han.

Ungefär tio procent av de 4,6 miljoner gästerna som besöker Tivoli ett vanligt år, utan covid-19, >>

kommer från Sverige. Sedan i höstas har nöjespar-
ken noterat en viss ökning av andelen svenskar, men
Lars Adler Petersen menar att det är svårt att veta
om det är en tillfällig post-
covid-effekt eller blir något
bestående.

För Tivoli är det framför
allt kronkursen som är en
utmaning i förhållande till att
locka svenska besökare, men-
ar han, eftersom den svenska
kronan under de senaste åren
legat ganska lågt i förhållande
till den danska.

– Valutakursen är ett
problem för oss och därför är
vi tvungna att ha lite högre
rabatter i Sverige än i Dan-
mark. Logistik och parkering
är också dyrt i Köpenhamn,
så valutaskillnaderna är en
utmaning, säger han.

Förbindelserna med Sverige fungerar däremot
smidigt i dag, upplever Lars Adler Petersen. Därför
tror han inte att en Öresundsmetro skulle göra så

stor skillnad, även om Köpenhamnsmetron hittills
bland annat gjort det lättare för kryssningsgäster
att ta sig till Tivoli.

*”Det är också
många från krans-
kommunerna som
besöker oss. De åker
nog inte in till Mal-
mö för att ta metron
därifrån, utan tar
Öresundståget eller
bilen hit.”*

– Kanske kan man med
en metro få hit fler besökare
från centrala Malmö, men
det är också många från
kranskommunerna som
besöker oss. De åker nog
inte in till Malmö för att ta
metron därifrån, utan tar
Öresundståget eller bilen hit.
Någon effekt skulle det nog
kunna få, men inte så stor,
även om det är svårt att säga,
säger han.

Möjligen tror Lars Adler
Petersen att snabbare förbin-
delse till centrala Malmö
kunde innebära några fler
anställda från Sverige inom

åldersgrupper eller yrkesgrupper som bor centralt,
som exempelvis inom it eller marknadsföring. I
dag bor omkring 40-50 av Tivolis 900 anställda på
den svenska sidan sundet.



FOTO: NEWS ØRESUND

Malmös styrkor: Ung befolkning, entreprenörsanda och närheten till Köpenhamn

INTERVJU: DANIR. Dan Olofsson är en av Malmös mest framgångsrika entreprenörer med fokus mot den växande it-branschen. Närheten till Köpenhamn och flygplatsen i Kastrup lyfter han fram som en av Malmös styrkor tillsammans med stadens unga befolkning och entreprenörsanda. Planerna på att bygga en Öresundsmetro är han positiv till.

– Den stora fördelen med Öresundsmetron är att du får en större arbetsmarknad med rimligt reseavstånd, säger Dan Olofsson, och tillägger att han gärna vill se samhällsekonomiska beräkningar av vad en större sammanhängande arbetsmarknad skulle innebära i ekonomiska termer för Öresundsregionen.

1986 startade Dan Olofsson det it-bolag som blev grunden till framgångsrika Danir-koncernen som idag

har mer än 10 000 anställda och en omsättning som överstiger tio miljarder kronor. Entreprenörssjälen har även

bidragit till en lång rad sociala och företagargestödjande projekt. Likaså talar han engagerat om hur Malmö behöver utvecklas som stad – såväl socialt som när det gäller näringsliv och infrastruktur.



FOTO: DANIR

IT-BOLAGET KMD SER INTE RESTIDEN SOM AVGÖRANDE

INTERVJU: KMD. KMD ser inte restiden som den största barriären för att anställa personer som bor i Sverige. De frågar som det gäller att hålla ögonen på i fråga om anställda som bor i Sverige är framför allt skatt och socialförsäkring, menar Dorthe Birch Madsen, Senior HR Legal Counsel på it-konsultbolaget KMD. Hon har inte hört om någon problematik kring själva resan.

KMD A/S ligger i Ballerup, cirka 20 minuter söder om Köpenhamn. Eftersom de anställda har möjlighet att arbeta hemifrån en del av tiden och inte måste vara på plats vid ett visst klockslag skulle kortare restid till och från Sverige inte spela så stor roll, menar Dorthe Birch Madsen och Marianne Aili Nilsson, Recruitment Manager på bolaget.

KMD, med 2 100 anställda i Danmark och 500 i Warszawa, har ett omkring ett dussin anställda som bor i Sverige – inklusive företagets vd. Att rekrytera från Sverige är ingen särskild strategi för bolaget, utan det handlar främst om att dessa personer sökt sig till KMD och varit de bästa för jobbet, menar Marianne Aili Nilsson.

Bland de anställda som bor i Sverige är inte heller alla av svensk nationalitet, utan flera är danskar eller kommer från övriga Europa.

– Vi har god erfarenhet av svenskar, men det är sällan vi rekryterar för att vi behöver någon som arbetar mot den svenska marknaden. Vårt dotterbolag Banqsoft arbetar bland annat i Sverige och har kontor i Stockholm. Ibland har vi ett väldigt specifikt behov, men inte så ofta, säger hon.



FOTO: KMD

Eftersom KMD är ett kunskapsintensivt bolag är de anställda inte tvungna att befinna sig rent fysiskt på plats på jobbet varje dag, menar Dorthe Birch Madsen.

– Våra anställda har möjlighet att efter avtal med sin ledare arbeta en viss del av tiden hemifrån och det gäller både för dem som bor i Danmark och Sverige, men när det gäller medarbetare som bor i Sverige måste man vara uppmärksam på administrativa regler, säger hon.

Just den flexibla arbetsformen hos KMD gör att effekter av en Öresundsmetro, så som kortare restid och ökad tillförlitlighet i kollektivtrafiken, inte skulle påverka de anställda lika mycket som om de arbetade någonstans där de måste vara på plats varje dag och vid ett visst klockslag, menar både Marianne Aili Nilsson och Dorthe Birch Madsen. Inte heller tror de att företaget skulle göra fler affärer i Sverige om en sådan metro fanns.

– Jag kan inte tänka mig att det skulle vara utslagsgivande för om man ska etablera business i Sverige, säger Dorthe Birch Madsen.



INTERVJU: EUROPEAN SPALLATION SOURCE

Forskningsanläggningen ESS är placerad i norra Lund, medan datacentret finns i Köpenhamn.

ESS BEHÖVER FUNGERANDE DANSK-SVENSKA TRANSPORTVÄGAR I 60-70 ÅR

Den europeiska neutronforskningsanläggningen European Spallation Source (ESS) har stort behov av fungerande kommunikationer och lagstiftning mellan Danmark och Sverige eftersom forskningsanläggningen är placerad i Lund och datacentret i Köpenhamn. Det behovet kommer att vara ännu större när anläggningen är i full drift från år 2027 och 60-70 år framåt i tiden, menar Pia Kinhult, ansvarig för relationen till värdländerna och seniorrådgivare vid ESS.

Värdländerna Danmark och Sverige har valt att placera ESS i två länder och har därför också ett ansvar för att se till att det fungerar att bo och arbeta över gränserna, påpekar Pia Kinhult. Det handlar både om att det ska gå att resa smidigt mellan de olika delarna av anläggningen, och att lagstiftningen ska fungera när människor rör sig mellan länderna.

– Egentligen får man inte jobba på det viset som vi behöver göra över gränsen, för då slår en massa lagstiftning till: skattelagstiftning, arbetslagstiftning och socialförsäkring som påverkar arbetsgivaravgifterna. Det är konstigt att två regeringar som går in och får med sig andra länder på den här placeringen inte tagit höjd för detta, säger hon.

Ytterligare en svårighet är att den juridiska verksamhetsformen som ESS har, ERIC, inte helt är förankrad i hela förvaltningskulturen – varken i Danmark eller Sverige, menar Pia Kinhult.

Till det kommer alltså resorna mellan länderna.

– Det skapar periodvis mer arbete när det händer något, som gränskontroller eller annat som ställer till det. Det skapar den där vardagliga irritationen som aldrig är bra, den lilla störningsfrekvensen. Det krävs inte mycket för att det ska tippa över och folk ska tröttna. Det är samma bekymmer för alla verksamheter som har Öresundspendlare, då finns det en störningsfrekvens i botten. Nu är den lite högre efter flyktingkrisen och pandemin och regeringar som inför nya regler utan att tänka på konsekven-

serna, och toleransnivån är lägre än tidigare. Men man kan inte säga att det påverkar vår dagliga verksamhet. Däremot kan det göra det framöver om det inte blir bättre, säger hon.

Pia Kinhult tror att en metrolinje mellan Malmö och Köpenhamn framför allt skulle vara till nytta för ESS om den gick hela vägen till Lund. Då skulle det bara bli ett byte – till spårvagnen i Lund – för resenärerna mellan datacentret och forskningsanläggningen.

Men hon ser också en vinst i att ytterligare en förbindelse mellan Danmark och Sverige skulle avlasta den befintliga, så att den trafiken skulle bli smidigare.

– Nu har det varit ståplats över sundet på morgnar och kvällar. Det är mycket kladd med resorna, med fulla tåg och även ganska dålig kvalitet på tågen. Det har varit mycket trasiga toaletter och trasiga dörrar. Att avlasta bron och komma i kapp med upprustningen hade inte varit helt fel. Så på det viset hjälper även en metro, säger hon.

Redan nu har ESS omkring 520 anställda, varav 35 är placerade i Köpenhamn. En mindre grupp är Öresundspendlare som bor i det ena landet



Pia Kinhult.

och arbetar i det andra, men även övrig personal behöver åka fram och tillbaka mellan anläggningens olika delar – ibland flera gånger i veckan. När anläggningen tas i full drift väntas ESS årligen få 3 000-4 000 besök av användare, som också kommer att behöva resa mellan länderna.

– När vi väl är i full verksamhet år 2027 vill vi att det ska vara extremt smidigt för våra medarbetare och användare att ta sig mellan länderna. Kan metron göra det smidigare att resa från Kastrup till Lund blir det definitivt en förbättring, säger Pia Kinhult.

Bättre pendlingsmöjligheter för Trianons hyresgäster

INTERVJU: TRIANON. Fastighetsbolaget Trianon med verksamhetsbasen i Malmö har cirka 5 000 lägenheter i beståndet. Trianons kommunikationschef Nina Gilljam menar att en Öresundsmetro skulle vara till fördel för de hyresgäster som jobbar i Danmark.

– Att kunna pendla smidigt och effektivt mellan länderna är såklart en stor fördel för alla Malmöbor som arbetar i Danmark.

Nina Gilljam tycker att Malmö är en mycket bra stad att verka i för Trianon, eftersom det ligger i en expansiv region, med välfungerande infrastruktur och nära till allt.

– Styrkorna med att vara verksam i Malmö är det fantastiska läget i Öresundsregionen med 4,1 miljoner invånare. Det är en global stad vilket vi tycker ger många möjligheter. När vi har investerarpresentationer för personer från Stockholm och andra platser så brukar vi berätta hur nära vi har till allt i Malmö och att av de 189 nationaliteter som finns i världen är 183 av dem representerade i Malmö. Det imponerar.

Trianon har sedan man förvärvade fastigheter i miljonprogramsområden satsat på att utveckla sina bostadsområden fysiskt och socialt, till exempel genom upprustningar i området och på gårdarna, energieffektiviseringar, anställningar och praktik till boende som fastighetsförvaltare.



FOTO: NEWS ØRESUND

”FÖRBINDELSEN EMELLAN MÅSTE VARA ENKEL OCH SNABB”

INTERVJU: ÖZEN ALLFRUKT. Özen Allfrukt är en livsmedelsbutik i Sofielund med inriktning mot internationell mat och livsmedel. Många av kunderna efterfrågar utländska produkter och därför har de ett brett sortiment. Vd:n Emir Prlja tycker att förbindelsen över sundet är viktig, inte minst för transporten av varor till butiken.

– Det mesta av våra varor kommer som gods från Danmark. Förbindelsen emellan måste vara enkel och snabb. Det har hittills funkade bra, säger han.



FOTO: NEWS ØRESUND

INTERVJU: HORESTA

Förbättrad förbindelse över sundet gynnar de unga i servicebranschen

Det är inte ovanligt att svenska pendlare jobbar i butiker, hotell och på caféer i Köpenhamn. Kort restid och lägre kostnader är viktiga faktorer för att det fortsatt ska vara intressant att pendla till jobben i Köpenhamn, särskilt bland de unga, enligt den danska branschorganisationen Horesta med medlemsföretag inom hotell, restaurang och turism.

Horesta är en näringslivsorganisation med medlemsföretag inom hotell-, restaurang- och turismbranschen som jobbar för att tillgodose sina medlemmars intressen. Det är vanligt att företag i branschen anställer svenska medarbetare.

– Vi saknar arbetskraft och så har vi goda erfarenheter av svenskarna som är erkänt duktiga på att vara service-minded. Inom turism så finns de flesta svenska anställda på hotell, restauranger

”Vi saknar arbetskraft och så har vi goda erfarenheter av svenskarna som är erkänt duktiga på att vara service-minded.”

och motsvarande inne i huvudstadsområdet. Jag tror inte det finns så många som arbetar utanför Köpenhamn, säger Martin Gertz Andersen, politisk chefsrådgivare på Horesta.

Nya siffror över pendlingen över Öresund, som Region Skåne har tagit fram, visar att svenskar som arbetar inom handel, hotell och restaurang i Danmark har minskat under de senaste åren. Inom dessa jobb är det ofta unga som arbetar och även andelen Öresundspendlare som

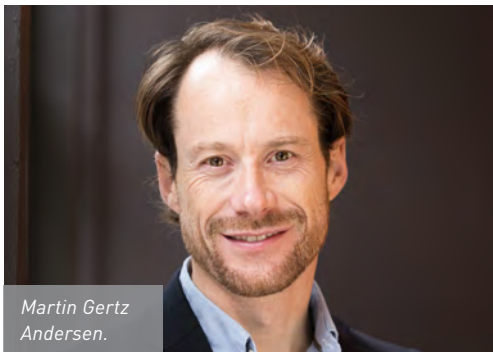
är under 25 år har minskat, till fem procent 2020 jämfört med cirka 20 procent 2007. Flera inom servicebranschen som förlorade jobbet under coronapandemin har även sökt sig till andra branscher.

Horesta tycker att det är viktigt att främja drivkraften att vilja pendla över sundet och är därför positiva till en Öresundsmetro-förbindelse utifrån att den skulle innebära fler avgångar, minskad restid och sänkt kostnad för resan över sundet. Enligt Martin Gertz Andersen skulle en metro kunna göra det attraktivt för många unga inom deras bransch att till exempel bo i Malmö och jobba i Köpenhamn eftersom de höga bostadspriserna i centrala Köpenhamn gör det svårt att kunna skaffa en bostad där.

– Mer än 60 procent av de anställda i hospitality-sektorn är under 30 år och det betyder att många inte har råd att bo i centrala Köpenhamn, men då kan man bo i Malmö istället och fortfarande jobba i Köpenhamn, säger han.

Ytterligare ett argument till att ökad mobilitet är positivt är att det skulle leda till ökad tillväxt regionalt och lokalt vilket skulle öka företagets omsättning, menar Martin Gertz Andersen. Vilket han i sin tur ser skulle bidra till att finansiera ökade utgifter för anläggningar och infrastruktur. Ökad mobilitet och ökad konkurrens ser organisationen som viktigt att främja. Till exempel tycker de att det är viktigt att det blir billigare att resa mellan länderna, och lyfter fram att ett medborgarförslag om att göra det gratis att resa över Stora bält-bron har fått stor uppslutning den senaste tiden.

– Vi på Horesta går in för att understödja aktivitet och omsättning och vi menar att det inte är rätt att pålägga aktiviteter med ökade utgifter genom avgifter. Vi menar att samma pengar kan komma in genom aktivitet i stället för att skapa mindre aktivitet, säger han.



Martin Gertz Andersen.

FOTO: HORESTA



FOTO: NEWS ØRESUND

”DET SKA VARA LÄTT, DET ÄR DET VIKTIGASTE”

INTERVJU: BOOZT. Hermann Haraldsson, vd för dansk-svenska företaget Boozt med kontor på Hyllie och med cirka var fjärde medarbetare som pendlar från Danmark, tänker att en metro skulle ha effekten att Malmö blir närmre för danskarna. För köpenhamnare skulle Malmö vara lika naturligt att pendla till som Brøndby eller någon annan förort till Köpenhamn, menar han.

Boozt har cirka 520 anställda i Hyllie, varav cirka var fjärde bor i Danmark. Det beror på att företagets ledning till stora delar är dansk och därför har de sökt mycket personal på danska sidan sundet.

– Vi behöver många med olika kompetenser. Köpenhamn är en stor metropol och, även om det finns många duktiga människor i Skåne, finns det större möjligheter att få rätt kompetens om man tar in folk från Köpenhamn, säger han.

Men att som dansk student söka ett jobb i Malmö tror Hermann Haraldsson inte kommer naturligt. Den mentala barriären som han lyfter upp, tror han kan avhjälpas av att det skulle gå enklare och snabbare att pendla. Därför är han positiv till idén om en Öresundsmetro.

– Gränsen är en mental barriär för danskar. Om vi vill anställa en ung person till exempel från CBS (Copenhagen Business School), så är de inte särskilt sugna på att resa till Malmö. Ser de istället Malmö som en förlängning av Köpenhamn, så spelar det inte någon roll om det är i Köpenhamn eller i Malmö för det är ändå lätt att transportera sig runt, säger han.

Tillgång till kompetens och arbetskraft i regionen och närheten till Danmark är några skäl till varför Boozt 2007 valde att placera sitt huvudkontor i Hyllie. Hyllie ligger bra med goda kommunikationer till Danmark, men samtidigt kunde det göras mer för att främja kommunikationerna mellan länderna enligt Hermann Haraldsson.

– Det man har etablerat i Hyllie är fantastiskt. Ett ställe som är lätt att ta sig till och man slipper samtidigt trafiken in till Malmö stad. Vi ligger mitt i Greater Copenhagen-area och vi ser oss som ett Öresundsbolag och då tycker vi att läget i Hyllie är väldigt bra.



INTERVJU: REGION HOVEDSTADEN

Närmare 500 av Region Hovedstadens anställda bor i Sverige.

REGION HOVEDSTADEN SATSAR PÅ ATT REKRYTERA INTERNATIONELLT

Efterfrågan på vårdpersonal i Danmark har fått Region Hovedstaden att börja söka efter kompetens utanför landets gränser, inte minst i Sverige och Norge. Personer som bor nära förbindelserna mellan Danmark och Sverige har fördelen att de inte måste flytta hela sin tillvaro för att jobba i grannlandet – och ju smidigare resan är desto mer attraktivt blir det att söka jobb i grannlandet, konstaterar Daniel Rausner, konsulent som arbetar med rekrytering på Region Hovedstaden.

Enligt siffror från juni 2021 bor 465 av Region Hovedstadens anställda i Sverige, och av dem arbetar 411 inom vården och psykiatrin. Under det senaste året har regionen försökt öka den andelen genom att annonsera efter personal såväl i Malmöområdet som i övriga Sverige. Eftersom språkbarriärerna gentemot Sverige och Norge är lägre än mot många andra länder har Region Hovedstaden främst koncentrerat sig på dessa båda länderna, även om man i grunden intresserar sig för hela Europa.

– Vi har svårt att rekrytera, för det är stor efterfrågan på vårdpersonal i Danmark, liksom i många andra länder i Europa. Så därför har vi börjat blicka utanför Danmarks gränser för att se

om det finns internationella kandidater som skulle kunna hjälpa och har ett intresse för att komma till Danmark.

Auktorisation och språk är utmaningar

Samtidigt är språket och att kunna tala med patienterna fortfarande en utmaning som många svenskar upplever när de funderar på att ta jobb inom vården i Danmark, enligt Daniel Rausners erfarenhet, bland annat från en jobbmässa i Stockholm som Region Hovedstaden deltog i under våren. Men eftersom det generellt finns goda möjligheter till språkundervisning i Danmark finns det hjälp att få

för att överbrygga det problemet, menar han och lyfter fram att det finns gott om goda exempel på vårdanställda som snabbt lärt sig danska.

En annan utmaning handlar om att Danmark måste godkänna de svenska yrkeskvalifikationerna.

– Den här auktorisationen som krävs för vårdpersonal är en process som kan ta tid och kräva en del arbete från kandidatens sida. Det kan vara en utmaning i förhållande till att rekrytera, säger han.

Därutöver lyfter Daniel Rausner fram att en person som rekryteras från utlandet måste flytta, vilket medför både kostnader och många praktiska åtaganden. Då det i stället handlar om gränspendlare blir svårigheterna mycket mindre.

– Det är ju en klar fördel om det är enkelt att flytta sig från Malmö till Köpenhamn, så att man enkelt kan komma från sitt hem till jobbet i Köpenhamnsområdet. Eller till Nordsjälland om man bor i Helsingborg, eller från Skåne och Sydsverige till Bornholm. Det gör det lättare, för då har man inte samma utmaning med allt det kring partner och barn, så som exempelvis att flytta, hitta bostad, ny förskola eller skola, nya fritidsaktiviteter, nytt jobb till partner och så vidare, säger han.

En metrolinje skulle kunna få fler att pendla

Om en ny metrolinje mellan Malmö och Köpenhamn skulle innebära fler avgångar och kortare restid mellan städerna ser han det som positivt för Region Huvudstaden.

– Jag tänker helt klart att det kan bidra till att fler vill söka möjligheterna att få en karriär i Köpenhamnsområdet eller hela Region Hovedstaden, för det handlar ju om hur mycket tid man använder på transport i stället för med familjen eller på jobbet. Ju snabbare man kan komma till jobbet, desto mer attraktivt är det som

”De sjukhus som ligger nära metrolinjens stationer kommer förmodligen också att vara intressanta arbetsplatser för pendlare”



Daniel Rausner.

utgångspunkt, säger Daniel Rausner och fortsätter:

– De sjukhus som ligger nära metrolinjens stationer kommer förmodligen också att vara intressanta arbetsplatser för pendlare, då det där är enkelt att komma till och från arbetet.

Nätverk lockar nya gränspendlare

Dessutom lyfter han betydelsen av nätverk, som gör att det faktum att en arbetsplats redan har flera Öresundspendlare i sig kan locka fler.

– Det är klart att goda kollegor och nätverk lockar också. Jag kan föreställa mig att om det finns ett sjukhus där det

finns många svenska sjuksköterskor, barnmorskor, läkare eller vårdpersonal i allmänhet har de ett nätverk i Malmöområdet. Det kan i sin tur locka fler svenska kollegor, för då har man redan ett nätverk där och någon som kan vara ett stöd under den första tiden, säger Daniel Rausner.

Del IV:

SLUTSATSER: ØRESUNDS- PENDLING

- Olika branschers betydelse och behov av framtida tillgänglighet över Öresund

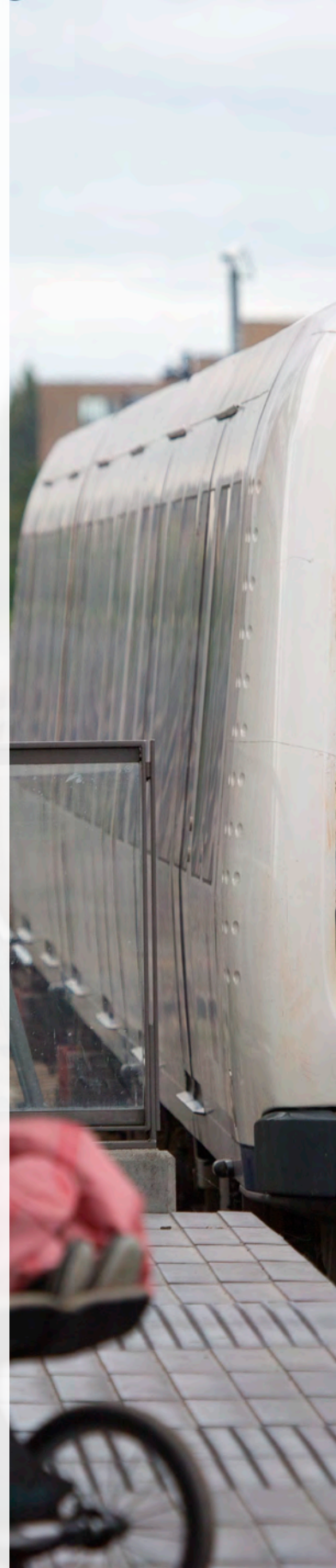






FOTO: NEWS ØRESUND

SLUTSATSER

Branscher med fysisk närvaro samt life science och ICT har goda förutsättningar till ökad gränspendling om ny infrastruktur minskar restiderna

Dagens pendling över Öresund domineras av arbetsplatser nära Öresundstågens stationer och av branscher som präglas av fysisk närvaro på arbetsplatsen. Vid en eventuell utbyggnad av nya infrastruktur med kortare restider och ökad turtäthet över Öresund kan det innebära att arbetsplatser i en större geografi inom branscher som transport, handel samt vård och omsorg blir attraktiva ur ett gränspendlingsperspektiv. Även stora tillväxtbranscher som ICT och life science har arbetsplatser spridda över en större geografi och som kan gynnas av ny infrastruktur. Att gränspendlingen minskat samtidigt som den inrikes pendlingen ökat innebär sannolikt att det finns specifika begränsande faktorer när det gäller gränspendling.

Slutsatserna i denna analys bygger på en kombination av en genomgång av befintlig pendlingsstatistik, annan samhällsstatistik, intervjuer och enkätundersökningar med företag och pendlare som är aktiva över Öresund.

Att analysera nuläge och möjligheter för arbetspendlingen över Öresund är komplext och analyserna bygger på ovan nämnda statistik och fakta. Det innebär att slutsatserna ska ses som en indikation. En mängd faktorer påverkar Öresundspendlingen. Det saknas aktuell fördjupande forskning på området och pendlingsmönstren avviker från de som kan iakttas när det gäller den inrikes pendlingen. Ett exempel: Sedan antalet Öresundspendlare toppat

under 2008 har antalet pendlare mellan Danmark och Sverige minskat trots att befolkningen i Öresundsregionen/Greater Copenhagen har ökat och den inrikes pendlingen ökat (se mer sid 77).

Några faktorer som skiljer Öresundspendlingen från den inrikes pendlingen är: Resekostnaden över Öresund är högre än för inrikes resor. Sedan 2015 har det i tre omgångar införts gränskontroller vilka tidvis skapat stora förseningar i trafiken över Öresund. Under coronapandemin har gränskontrollerna periodvis utökats i samband med delvisa gränsstängningar. De administrativa bördorna är större för gränspendlarna än för inrikes pendlare. Det handlar bland annat om frågeställningar som i

vilket land gränspendlarna ska skatta i och vara socialförsäkrade i beroende på i vilken omfattning de arbetar hemifrån. Till sist visar diskussionen på olika pendlarforum på sociala medier att det tycks vara större problem över Öresund med tågförseningar, brist på tågagnar och liknande vilket ger en sämre reseupplevelse med ökade väntetider och minskad tillgång till sittplatser.

Öresundspendlingen präglas också av positiva faktorer som skiljer sig åt från den inrikes pendlingen.

För personer bosatta i Sverige ger pendlingen över Öresund tillgång till en huvudstads arbetsmarknad med fler kvalificerade jobb, ett högre löneläge och en valutakurs som gör den danska lönen ännu mera värdefull när den växlats in i svenska kronor.

För arbetslösa skåningar innebär den ökande arbetskraftsbristen i Danmark goda möjligheter att få jobb på andra sidan Öresund. Intresset för de dansk-svenska jobbmässor som arrangerats av bl.a. det dansk-svenska politiska samarbetet Greater Copenhagen visar på ett fortsatt stort svenskt intresse för att arbeta i Danmark.

För höginkomsttagare bosatta i Danmark som vill arbeta i Skåne kan möjligheten till den enhetliga lägre SINK-skatten på 25 procent utan avdragsrätt innebära en samlat positiv ekonomisk bild. Öresundsinstitutet har i sina tidigare analyser bland annat kunnat identifiera åtta danska kulturchefer som arbetar i Malmö och att omkring 100 personer pendlar från Danmark till jobb inom skånsk life science, varav omkring 20 har vd-jobb. Det finns sammanlagt mer än 400 styrelseledamöter och verkställande direktörer i skånska företag som är bosatta i Danmark.

Uppdraget för denna analys är att svara på följande tre frågeställningar:

1. Vilka branscher påverkas mest av gränsregionala förändringar där ny infrastruktur över Öresund ger gränspendlare som nyttjar kollektivtrafiken kortare restider, minskade förseningar och ökad turtäthet?
2. Kan en eventuell Öresundsmetros effekter på restider och frekvens på avgångar få betydelse för utvalda branschens tillgänglighet över Öresund?
3. Vilken betydelse kan kortare restider och mer frekventa avgångar i kollektivtrafiken få när det gäller matchningen av utbud och efterfrågan på arbetskraft över Öresund.

I den fortsatta analysen har punkt 1 och 2 slagits samman så att analysen fokuserar på två grundläggande frågor:

- A.** Hur kortare restid och ökad frekvens i kollektivtrafiken över Öresund påverkar matchningen av utbud och efterfrågan på arbetskraft över Öresund?
- B.** Hur ny infrastruktur, t.ex. en Öresundsmetro, väntas påverka olika branscher när det gäller tillgänglighet och arbetspendling över Öresund?

A. TILLGÄNGLIGHET OCH PENDLING

Slutsats: Förbättrad kollektivtrafik över Öresund väntas bidra till såväl en generellt ökad gränspendling som en ökad gränsregional pendling i en större geografi. Det skulle bidra till att förbättra matchningen mellan utbud och efterfrågan på arbetskraft på den gränsregionala arbetsmarknaden inom Greater Copenhagen-geografien.

Intervjuerna och enkätundersökningen som gjorts till denna rapport om effekter av en Öresundsmetro visar att det finns potential till en förbättrad matchning mellan utbud och efterfrågan på arbetskraft över Öresund vid etablering av ny infrastruktur mellan Danmark och Sverige som ger kortare restider, ökad turtäthet och mindre förseningar (robusthet). Det skulle göra det mer attraktivt att pendla över en större geografi mellan Skåne och Östdanmark. En ökad robusthet i kollektivtrafiken över Öresund skulle öka pendlarnas tillit, men här bör noteras att även nationella beslut om gränsregler och skatter kan bidra till en ökad tillit vilket skulle kunna göra så att pendlingsutvecklingen över Öresund mera följer den inrikes pendlingsutvecklingen i Östdanmark och Skåne. Det finns en delvis outnyttjad dynamik med den växande arbetskraftsbristen på Själland och den höga arbetslösheten i Skåne. För dansk pendling till Skåne syns en efterfrågan på ledarkompetens inom kultur och näringsliv.

Öresundspendlingen följer kollektivtrafikens infrastruktur

De stora arbetsplatserna för Öresundspendlarna finns huvudsakligen vid stationsnära lägen för Öresundståg samt vid närliggande metrostationer i främst Ørestad. Det framgår av genomgången på sid 42-44. Sex av tio svenska Öresundspendlare arbetar i Köpenhamn, Tårnby eller Helsingör, det vill säga de kommuner som har tågstationer eller färjelägen med direkt kontakt med Sverige, se sid 25. Det är två konkreta exempel på att infrastrukturen påverkar inom vilken geografi pendlingen utvecklas.

Fem grupper med potential att öka pendlingen över Öresund

- **Unga pendlare under 25 år** tycks ha tappat intresset för att pendla över Öresund. Denna grupps andel av den totala Öresundspendlingen har fallit från 17 procent under 2007 till fem procent under 2020. Svenska ungdomar har i Danmark ett gott rykte för engagemang och

servicekänsla. Här finns en potential att öka pendlingen hos denna grupp. En Öresunds-metro skulle här inte bara innebära kortare restid utan även en mera urban kollektivtrafik.

- **Andelen kvinnor** som pendlar över Öresund är lägre än för män. Endast drygt var tredje Öresundspendlare är kvinnor och andelen har minskat från 40 procent under 2015 till 37 procent under 2020. Att göra pendling via kollektivtrafik mera attraktivt kan vara ett sätt att få fler kvinnor att börja pendla över Öresund.
- **Andelen pendlare med lägre inkomster**, upp till 300 000 svenska kronor i årsinkomst, har minskat från 30 procent under 2015 till 23 procent under 2020. Under samma tid har antalet Öresundspendlare med högre inkomster endast minskat med drygt en procent. Här finns en potential för t.ex. ungdomar och arbetslösa i Malmö att få in en fot på arbetsmarknaden genom att börja pendla över Öresund till deltidsjobb eller anställningar inom yrken med lite lägre lönenivåer.
- **Danska chefer och specialister i Skåne** är en grupp som är intressant och bör ha stor potential att växa. Med den svenska enhetliga SINK-skatten på 25 procent (utan rätt till avdrag) är det förmånligt för t.ex. danskar med högbetalda jobb att pendla till Sverige. Den lägre beskattningen uppväger därmed det lägre löneläget och den lägre svenska kronkursen. Fördelen för de skånska arbetsgivarna är att de får tillgång till ett utbud av kvalificerad arbetskraft som bara finns i en huvudstad. Det har resulterat i att Malmö idag har åtta danska kulturchefer och att det i Skåne finns drygt 20 danska verkställande direktörer inom life science. E-handelsbolaget Boozt Fashion i Malmö har en fjärdedel dansk personal och nästan hela företagsledningen bor i Danmark. Om en Öresundsmetro gör det tidsmässigt mera attraktivt att pendla till Skåne från en större bostadsgeografi i Östdanmark kan detta innebära en potential för den skånska arbetsmarknaden och det skånska näringslivet att i ökad utsträckning dra nytta av dansk chefs- och specialistkompetens. Likaså kan en möjlighet från konvertering från bilpend-

ling till kollektivtrafik finnas.

- **Arbetslösa skåningar.** Medan arbetsmarknaden i Östdanmark är överhettad med stor brist på arbetskraft är arbetslösheten i Malmö och Skåne fortsatt hög. Därför har dansk-svenska jobbmässor åter börjat arrangeras. Att erbjuda arbetslösa skåningar kortare restider så att de kan nå fler danska arbetsplatser kan var ett sätt att ta tillvara en potential på arbetsmarknaden. Det bör dock noteras att det finns ett växande antal bristyrken även i Malmö och Skåne varför matchningen inte är helt överensstämmande.

Två av tre kan resa längre sträckor

66 procent av de tillfrågade privatpersonerna i Öresundspanelen har svarat att de kan tänka sig eller att det är troligt att de skulle resa i en större geografi om de på samma restid kan nå längre ut i Skåne/Själland med ny infrastruktur. Se mer på sidorna 36-38.

Söka jobb i en större geografi

När det gäller frågor om arbetspendling är det flest som har uppgett att de kan tänka sig att söka jobb över sundet/i en större geografi, medan den näst största gruppen uppgett att det inte skulle påverka deras inställning till att söka jobb alls.

Kommentarer om ny infrastruktur som ger kortare restid och färre förseningar

– Ju bättre infrastruktur desto bättre är det säkert. Sedan om det är med tåg eller med metro... Bara det går fort och man kommer fram i tid, säger

Malmöbaserade edtech-bolaget Tic Tac:s vd Carolina Faxe i en intervju på sidan 55.

– Att restiden blir kortare skulle öppna upp en ny arbetsmarknad för oss. När man undersöker vad som får folk att vilja söka ett jobb är det viktigaste ledningen, sedan kommer restiden. Så kortare restid skulle vara viktigt för dem man skulle anställa. Vissa av dem har säkert barn som går i skolan och då finns det behov av att komma över snabbt. Men som arbetsplats blandar vi ju oss inte i vilken transport de anställda skulle ta till oss, säger Louise Suhr Mertins, avdelningschef för strategi, HR, kommunikation och digitalisering i Lyngby Taarbæk Kommunes center "Kultur, IT, Politik og Organisation" i en intervju på sidan 60.

I Lyngby finns även Danmarks Tekniska Universitet, DTU, samt många forskningsbolag.

"Att restiden blir kortare skulle öppna upp en ny arbetsmarknad för oss"

*Carolina Faxe
vd Tic Tac*

B. PÅVERKAN PÅ OLIKA BRANSCHER

Slutsats: I analysen identifieras fem branscher som torde ha stora möjligheter att attrahera fler Öresundspendlare om ny infrastruktur gör en större geografi tillgänglig inom rimlig pendlings-tid för pendlare.

Transport, handel samt **vård och omsorg** är de tre vanligaste branscherna som svenska Öresundspendlare arbetar i och de präglas alla av fysisk närvaro på arbetsplatsen. Arbetsgivarna i de tre branscherna har en vana att arbeta med Öresundspendlare, även om antalet gränspendlare fortsatt att minska i samtliga tre branscher. Behovet av fysisk närvaro innebär oftast att dessa branscher har sina arbetsplatser väl spridda i geografien och i flera fall har arbetsgivarna fler arbetsställen som idag ligger utom räckhåll för Öresundspendlare. Med hjälp av en Öresundsmetro kan flera av dessa arbetsställen tidsmässigt hamna inom räckhåll för arbetstagare från andra landet.

- **ICT** är ett växande kluster med framgångsrika företag på båda sidor Öresund. Vissa stora arbetsplatser finns på större avstånd, t.ex. Microsofts danska kontor som finns i Kongens Lyngby utanför Köpenhamn. Här finns en potential i att genom sänkt restid med kollektivtrafik dels få fler intresserade av att pendla mellan Danmark och Sverige, dels att konvertera bilpendling till pendling med bl.a. en Öresundsmetro.
- **Life Science** har under de senaste åren ökat antal anställda i Öresundsregionen (Medicon Valley) med 12 000 personer till 65 500. Av dessa arbetar 58 000 i Östdanmark och 12 500 i Skåne. Enbart i Östdanmark har det beslutats om investeringar på 45 miljarder danska kronor i fabriker, forskningsanläggningar och huvudkontor. I Sverige byggs klustret ut för miljardbelopp samtidigt som forskningsanläggningarna MAX IV och ESS byggs till belopp som närmar sig de danska life science-före-

tagens investeringar. Slutsatsen av den höga tillväxten och investeringarna är att sysselsättningen inom life science-klustret kommer att fortsätta öka. Samtidigt är arbetsplatserna spridda över Själland vilket gör att behovet av bra kollektivtrafik är stort för att kunna attrahera fler anställda från Sverige. I dagsläget pendlar omkring 900 life science-anställda över Öresund, varav 800 från Sverige till Östdanmark. Det innebär att flera arbetsgivare redan är vana vid att arbeta med personal från andra sidan Öresund. Med flera stora universitet och science parks på båda sidor sundet samt gränsregionala Interregprojekt som Diaunion och Reprounion finns utvecklade samarbetsstrukturer som kan utvecklas.

Möjlighet till ökat pendlande i branscher som präglas av fysisk närvaro

Totalt har denna analys identifierat tretton branscher som präglas av fysisk närvaro på arbetsplatsen. Under 2020 svarade dessa branscher för 9 792 av totalt 15 076 Öresundspendlare som var bosatta i Sverige och som jobbade i Östdanmark.

Att branscherna präglas av en fysisk närvaro på arbetsplatsen innebär även vanligen att jobben finns väl spridda i geografien, t.ex. servicejobb inom handel, restaurang och hotell. Men det rör sig även jobb inom bygg- och tillverkningsindustrin.

För svenska Öresundspendlare är dock inte alla dessa arbetsplatser i Östdanmark tidsmässigt inom räckhåll med nuvarande infrastruktur. Samma sak gäller givetvis det omvända. Med ny infrastruktur, som gör det möjligt att nå arbetsplatser i en större geografi med en given restid, så skulle det bli möjligt för fler danska arbetsplatser att rekrytera svensk arbetskraft och omvänt.

Transportbranschen har flest Öresundspendlare

Flest svenska Öresundspendlare finns inom transportbranschen med 2 377 personer. Här sker en tydlig förändring mot att arbetsplatserna finns i en större geografi. Sedan 2008 har antalet anställda inom transportbranschen minskat i Köpenhamns kommun, men ökat inom landsdel Københavns omegn (omnejd). Största arbetsplatsen för denna grupp är Köpenhamns flygplats i Tårnby kommun där det finns arbetsplatser hos en rad olika företag inom flyg, logistik och annan transportverksamhet.

Andra stora Öresundsarbetsgivare inom transport är Copenhagen Malmö Port, Øresundsbro Konsortiet, Øresundståg, DSB samt en lång rad andra företag.



FOTO: NEWS ØRESUND

Även handeln är viktig bransch i ett Öresunds-perspektiv

Handel är den näst största branschen bland Öresundspendlarna som bor i Sverige. Handel är också den största branschen i Köpenhamn och svensk personal är ofta uppskattad för sitt servicetänkande. I ett Öresundsperspektiv är handeln viktig såväl ur ett arbetsgivare- som ett konsumentperspektiv.

Med undantag för coronaåret 2020 har antalet anställda inom handeln ökat sedan 2010 - såväl i Köpenhamns kommun som landsdel København omegn. 6 av 10 arbetsplatser finns dock utanför Köpenhamn vilket indikerar ett det finns en potential att öka antalet svenskar som jobbar inom dansk handel om ny infrastruktur kan ge kortare restider. Även inom befintlig infrastruktur är inte potentialen inte fullt utnyttjad med tanke på att antalet svenska Öresundspendlare inom handeln i Östdanmark minskat med 17 procent till 2 157 anställda mellan 2015 och 2019. Merparten av minskningen skedde innan pandemiåret 2020 även om det året hade den största nedgången i antalet anställda bosatta i Sverige. I likhet med hotell- och restaurangbranschen har det ofta varit de yngre Öresundspendlarna från Sverige som tagit jobben i dessa branscher. Som vi konstaterat tidigare i denna analys har andelen yngre Öresundspendlare minskat kraftigt.

•

Pendlingspotential inom vård och omsorg

Det danske sundhedsvæsen er under snabb utbyggnad med nya supersygehus samt ut- och ombyggnad av befintliga sjukhus och vårdinrättningar. Det väntas resultera i ett ökat personalbehov. Såväl i Köpenhamns kommun som landsdel Københavns omegn

har antalet anställda ökat sedan 2008 och arbetsplatserna är jämt fördelade mellan centrum och periferi. Även den skånska sjukvården byggs ut för miljardbe- lopp. Skånes universitetssjukhus i Malmö byggs just nu ut medan det finns planer på nya sjukhus i Lund och Helsingborg.

Idag finns det drygt 1 800 Öresundspendlare inom vård- och omsorgssektorn, varav närmare 1 700 bor i Sverige och jobbar i Östdanmark. Endast branscherna transport och handel har fler Öresundspendlare. I juni 2022 hade Köpenhamns kommun 273 Öresundspendlare anställda, varav 97 inom vård och omsorg. Helsingörs kommun hade 215 anställda Öresundspendlare, varav 156 inom vård och omsorg. Region Hovedstaden hade då 448 Öresundspendlare anställda, varav 389 inom vård och omsorg. Totalt hade Köpenhamn, Helsingör och Region Hovedstaden i juni i år 642 anställda inom vård och omsorg som bor i Sverige. Om fler arbetsplatser inom vård och omsorg går att nå genom ny infrastruktur som kortar restiderna över Öresund innebär det en potential till en växande marknad för Öresundspendlande vårdpersonal. Här är en fördel att de danska vårdarbetsgivarna redan har en vana att rekrytera personal från Sverige.

– Vi ser ju förstås vår egen kommun och våra grannkommuner som de områden som är lättast att rekrytera personal från, så om man tar ett område som idag ligger längre bort närmare oss så blir det mer attraktivt att rekrytera därifrån. Men min viktigaste poäng är att i Öresundsregionen har det alltid varit viktigt att förena länderna och kortare restid skapar nya möjligheter, så jag ser stor potential där, säger Louise Suhr Mertins hos Lyngby Taarbæk Kommune.

13 PENDLARBRANSCHER SOM PRÄGLAS AV FYSISK NÄRVARO

Öresundspendling från Sverige till Östdanmark, 2020

Transport och magasinering	2 377	Vattenförsörjning, avloppsrensning och avfallshantering	27
Handel	2 157	Utvinning av mineral	22
Vård, omsorg och sociala tjänster	1 690	Jordbruk, skogsbruk och fiske	8
Tillverkning	1 094	Summa	9 792
Hotell och restaurang	771	Totalt antal Öresundspendlare från Sverige till Östdanmark	15 076
Utbildning	588		
Bygghandelsverksamhet	482		
Annan serviceverksamhet	294		
Kultur, nöje och fritid	243		
Försörjning av el, gas, värme och kyla	39		

Källa: Öresundsdatenbanken, Region Skåne

Utgångspunkt för analysen:**MÖJLIGA EFFEKTER AV MINSKAD RESTID, FÄRRE FÖRSENINGAR OCH ÖKAD TURTÄTHET?****GRÄNSPENDLING ÖVER ÖRESUND****Slutsats:****FEM BRANSCHER MED POTENTIAL ATT ÖKA GRÄNSPENDLINGEN**

Transport, handel samt **vård och omsorg** är de tre branscherna med flest Öresundspendlare. En gemensam egenskap för dessa branscher är att de präglas av fysisk närvaro på arbetsplatsen. Det innebär att branscherna har arbetsplatser i en större geografi där fler arbetsplatser kan bli intressanta för Öresundspendlare om restiderna kortas. **ICT** och **life science** är två stora och växande branscher med potential att öka antalet anställda över Öresund.

Slutsats:**FEM GRUPPER MED POTENTIAL ATT ÖKA PENDLINGEN**

Tre grupper som är underrepresenterade bland Öresundspendlarna är **ungdomar upp till 25 år**, **kvinnor** samt **personer med inkomster under 300 000 kronor**. Här kan mera attraktiva pendlingsmöjligheter öka intresset att pendla. **Danska chefer och specialister** har redan visat intresse av att jobba i Skåne liksom **arbetslösa skåningar** visat intresse för danska jobbmässor. Detta indikerar att det finns en potential till ökad pendling över Öresund bland dessa grupper.

Slutsats:**ÖRESUNDSPENDLINGEN FÖLJER TILL STOR DEL INFRASTRUKTUREN**

De största arbetsplatserna för Öresundspendlarna finns vanligen vid eller nära **de befintliga stationerna som trafikeras över Öresundståg**. Det bör innebära att ny infrastruktur som tillgängliggör nya geografier inom samma restid som nuvarande infrastruktur kommer att skapa fler stationslägen som blir attraktiva för Öresundspendlare och som skapar nya rekryteringsmöjligheter för arbetsgivare.

OUTNYTTJAD POTENTIAL: ÖKAD INRIKES PENDLING – MEN INTE ÖVER SUNDET

Trots en växande befolkning på båda sidor Öresund har pendlingen över sundet minskat. Enligt Öresundsdatatabasen pendlade 19 097 personer från Skåne till Östdanmark under rekordåret 2008. Därefter har pendlingen från Sverige till Östdanmark minskat från 16 639 personer under 2015 till 16 142 under 2019. Under pandemin minskade Öresundspendlingen ytterligare. I Skåne har inrikespendlingen ökat från 459 064 under 2015 till 504 840 personer under 2019 (siffrorna är dock inte helt jämförbara pga ändrad statistikmetod). I Region Hovedstaden ökade antalet pendlare under samma period från 855 928 till 913 737.

TRE SKILLNADER MELLAN LÄNDERNA SOM KAN BIDRA TILL EN ÖKAD PENDLING ÖVER ÖRESUND**Skillnad:****LÖNELÄGET**

Löneläget i Köpenhamn som huvudstad är högre än i de skånska provinsstäderna. I Köpenhamn finns även yrkesgrupper som vanligen bara finns i en huvudstad och med höga lönenivåer.

Skillnad:**VALUTAKURSEN**

Valutaskillnaden SEK/DKK ger gränspendlare som bor i Sverige och jobbar i Danmark en valutafördel. Priset för en dansk krona har ökat från 1,12 när bron invigdes 2000 till 1,44 den 6 september 2022.

Skillnad:**ARBETSKRAFTSBRIST**

Arbetskraftsbristen växer i Danmark sedan sysselsättningen ökat med 199 000 personer mellan januari 2021 och juli 2022.

Under arbetet med denna analys har en omfattande research genomförts. I detta bakgrundsavsnitt har sammanställts fakta om andra planerade gränsregionala investeringar, andra rapporter, pågående utredningsarbete och kommentarer från forskare som bedömts relevanta.

SVERIGE VILL UNDERSÖKA DE OLIKA ALTERNATIVEN TILL EN NY FAST FÖRBINDELSE ÖVER ÖRESUND

Sverige vill, tillsammans med den danska regeringen, genomföra en statliga utredning av samtliga tre alternativ till en ny fast Öresundsförbindelse. Det meddelade Tomas Eneroth (S), Sveriges infrastrukturminister, när den nya svenska infrastrukturplanen för 2022-2033 presenterades i mitten av juni.

Sverige vill utreda en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, HH-förbindelsen, Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn samt Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn tillsammans med den danska regeringen. Tidigare har endast HH-förbindelsen varit föremål för en statlig dansk-svensk utredning. Fokus i utredningen är kapacitet och redundans för transporter över Öresund, bland annat utifrån hantering av ökat gods- och trafikflöde som väntas med den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen och för att säkra kommunikationerna om Öresundsbron

skulle påverkas av störningar, uppgav Tomas Eneroth när infrastrukturplanen presenterades.

De olika alternativen föreslås som: Öresundsmetro - en tunnelbana mellan Köpenhamn och Malmö, Europaspåret - en tunnel för gods-, fjärr- och regionaltåg mellan Landskrona och Köpenhamn samt HH-förbindelse - tunnlar för bilar och passagerartåg mellan Helsingborg och Helsingör.



FOTO: NEWS ØRESUND

NÄSTA GENERATIONS ÖRESUNDSTÅG BLIR VERKLIGHET 2030

Skånetrafiken kommer inte att komplettera Öresundstågen över sundet med en ny sorts tåg, system 3, framöver utan satsar istället på att vidareutveckla Öresundstågen. 2030 väntas nästa generations Öresundståg tas i drift.

Skånetrafikens upphandling av nya kapacitetsstarka dubbeldäckartåg för sträckan Helsingborg-Lund-Malmö-Köpenhamn underkändes av Förvaltningsrätten i Malmö i december 2020. Enligt den tänkta tidsplanen skulle trafiken i Tågssystem 3, som det kallades, börja köra i december 2022. Sedan dess har planerna gjorts om. Efter den avbrutna upphandlingen har Skånetrafiken beslutat att istället trafikera sträckan med Öresundståg och att vidareutveckla det tågssystem som finns idag. Fram emot 2030 siktar man på att ha utvecklat nästa generations Öresundståg.

I december 2022 kommer Skånetrafiken, enligt tidigare avtal med danska transportministeriet, att även upphandla trafiken med Öresundståg på danska



FOTO: NEWS ØRESUND

sidan sundet. Sedan december 2021 går tågen inte hela vägen till Helsingör utan har istället Østerport/Nivå som slutstation.

I slutet av april i år meddelade det statliga tågbolaget SJ, som sedan i december 2020 har ansvarat för driften av Öresundstågen, att avtalet sagts upp i förtid efter stora förluster för dotterbolaget SJ Öresund. SJ och Öresundståg AB, som håller i avtalsfrågorna om Öresundstågtrafiken och delägs av flera regionala trafikbolag, har inte kunnat enas om en fortsättning. Från den 10 december kommer driften istället att tas över av Transdev under en tvåårsperiod. Transdev och Öresundståg har sedan tidigare tecknat ett reservavtal som nu träder ikraft.

NY METROLINJE I KÖPENHAMN UTREDS - KAN AVGÖRA MÖJLIGHETEN ATT BYGGA EN ÖRESUNDSMETRO

Just nu byggs Köpenhamns metro ut med en ny linje till Sydhavnen som ska stå färdig 2024. Men även en ny sträckning utreds, till den kommande konstgjorda ön Lynetteholmen. Olika alternativ diskuteras och kan komma att påverka möjligheten att ansluta en Öresundsmetro till Köpenhamns metrosystem.

En metro till Lynetteholmen i Köpenhamn har undersökts i två linjeförslag som är ute på remiss: M5 Vest - Lynetteholm till Østerport samt M5 Øst - København H till Refshaleøen och Lynetteholm (Østerport).

Valet av linsträckning har betydelse för möjligheten att ansluta en Öresundsmetro till nya M5.

Köpenhamns metro har i nuläget fyra linjer där M1 går mellan Vanløse och Vestamager, M2 går mellan Vanløse och Köpenhamns flygplats, Cityringen M3 samt M4 till Orientkaj (Nordhavnen). Just nu byggs M4 ut med en förgrening till Sydhavnen som beräknas färdig 2024.



KARTA: METROSELSKABET

ILLUSTRATION: MALMÖ STAD



MALMÖ UTREDER MÖJLIGHETEN ATT FÖRLÄNGA EN ÖRESUNDSMETRO VIDARE IN I STADEN

Malmö ska, efter politiskt beslut i september, ta fram en fördjupad översiktsplan som ska fokusera på "metrons exakta sträckning, stationer och förlängning in i Malmö". Det handlar dels om var stationerna från kusten till Malmö C ska placeras, dels vidare in i Malmö.

FLERA STORA INFRASTRUKTURPROJEKT I DANMARK

I Danmark byggs och utreds just nu flera större infrastrukturprojekt. Däribland Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland som ska stå klar 2029.

Bygget av en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland i form av en tunnel över Fehmarn Bält är igång. 2029 ska förbindelsen stå färdig och som förberedelser har järnvägen genom Danmark till förbindelsen uppgraderats och flera av de investeringar och förändringar i tågtrafiken som diskuterats i Köpenhamn är en del av förberedelserna för att kunna ta emot de ökade trafikströmmar som väntas när förbindelsen är på plats.

Förundersökningen om en fast förbindelse mellan Själland och Jylland har nyligen presenterats. Utgångspunkten i utredningen har varit att minska restiden med tåg mellan Köpenhamn och Aarhus till ca en timme och tio minuter. Politiskt beslut om förbindelsen dröjer dock. Transportminister Trine Bramsen (S) meddelade i samband med att förun-

dersökningen var klar att det behövs fler undersökningar innan beslut fattas om projektet ska byggas.

I Köpenhamn byggs och planeras även för mer metro, läs mer på föregående uppslag, och för en Havnetunnel/östlig ringväg som ska leda trafiken runt om staden och förbinda den kommande halvön Lynetteholmen med resten av Köpenhamn.



FOTO: FEHMAVN.A/S

FÖRSLAG OM INVESTERINGAR I ÖRESUNDSBRONS LANDANSLUTNINGAR

I Trafikverkets förslag till nationell plan för åren 2022-2033 finns investeringar för cirka en miljard svenska kronor i Öresundsbrons landanslutningar med. En utredning från Øresundsbro Konsortiet och ett dansk-svenskt Interregprojekt på transportområdet har också pekat ut behovet av investeringar kring bron för att fullt ut kunna nyttja kapaciteten och öka trafiken som förväntat framöver.

I det förslag som Trafikverket presenterade vid årsskiftet till ny nationell infrastrukturplan för åren 2022-2033 ingår åtgärder för cirka en miljard kronor för att förbättra järnvägskapaciteten över Öresundsbron. På den danska sidan sundet görs redan flera investeringar och i det svenska förslaget ingår fyra åtgärder för cirka en miljard kronor som ska säkra kapaciteten för både gods- och persontrafik bortom 2040, enligt Trafikverket. Det rör sig om planskild spårkorsning på Malmö bangård, fler plattformsspår på Malmö C, dubbelspår på sträckan Malmö C-Östervärn och förlängning av förbigångsspår vid Svågertorp.

I förslaget står att satsningarna ska ske med "100 procent medfinansiering från extern aktör". Kostnaden tas av bolaget Svensk-Danska Broförbindelsen, Svedab, som äger de svenska landanslutningarna och, tillsammans med A/S Øresund, även Øresundsbro Konsortiet.

Det är inte ännu inte klart om den nya svenska infrastrukturplanen för åren 2022-2033 innehåller några av de föreslagna åtgärderna.

Enligt en kapacitetsutredning som Øresundsbro



FOTO: NEWS ØRESUND

Konsortiet presenterade i mars förra året, som de låtit konsultbolaget Afry ta fram, räcker Öresundsbrons kapacitet till 2050, men det kräver investeringar i järnvägens landanslutningar på båda sidor sundet.

Slutsatserna i det dansk-svenska Interregprojektet "Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen" som avslutades förra året är också att landanslutningarna kring Öresundsbron bör byggas ut på båda sidor förbindelsen för att öka kapaciteten och kunna ta emot större trafikflöden som väntas när den kommande Fehmarn Bält-tunneln står klar 2029.

UTREDNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR I ÖRESUNDSTRAFIKEN

Ett vändspår på stationen vid Köpenhamns flygplats i Kastrup, utredning om S-tågdrift på Kystbanen, utbyggnad av stationen Ny Ellebjerg/Köpenhamn södra och förändringar på huvudbangården i Köpenhamn är några förslag och utredningar som fanns med i den senaste danska infrastrukturplanen som kan påverka tågtrafiken över Öresund framöver.



FOTO: NEWS ÖRESUND

DANSKA TRANSPORTPLANEN: FLERA FÖRSLAG KAN PÅVERKA TÅGTRAFIKEN ÖVER SUNDET

Tågen från Sverige kan få tre möjliga destinationer framöver utifrån förslagen i Danmarks senaste transportplan. Att tågen vänder vid Köpenhamns huvudbangård, vid Köpenhamns flygplats i Kastrup eller kör till Ny Ellebjerg och vidare in i Danmark eller mot Tyskland. Dessutom utreds S-tågstrafik med förarlösa pendeltåg på Kystbanen till Helsingör.

1. Fler perronger och nytt vändspår vid Köpenhamns flygplats

Tågstationen vid Köpenhamns flygplats i Kastrup är överbelastad och byggs om till så kallad "retningsdrift" som innebär att de två befintliga järnvägsspåren används för trafik i ena riktningen och perronger byggs vid de två nuvarande godsspåren som trafikeras av tågen i motsatt riktning. I planen finns även ett nytt vändspår vid stationen som skulle göra det möjligt att vända tåg från Sverige vid flygplatsen. Syftet är dels att kunna utöka antalet tåg över sundet och dels att kunna vända försenade tåg från Sverige så att förseningarna inte fortplantas in i det danska tågsystemet.

2. Ny Ellebjerg/Köpenhamn södra: utbyggnad till fler perronger

I planen föreslås även att Ny Ellebjerg station/Köpenhamn södra byggs ut med perronger för Øresundsbanan. Stationen ska bli en knutpunkt och nås med både regional- och fjärrtåg, S-tåg och metro. Tillsammans med de planerade utbyggnadsåtgärderna kring tågstationen vid Köpenhamns flygplats skapas då en sydlig järnvägskorridor som ska möjliggöra fler direkttåg till

flygplatsen utan att de behöver köra inom huvudbangården som har begränsad kapacitet.

3. Förändringar på Köpenhamns huvudbangård - spår 26 kan bli hemvist för Öresundstågen

Förenklningarna kring Köpenhamns huvudbangård som presenteras i infrastrukturplanen innebär att tågen till och från Sverige kan få nyttja spår 26, som ligger lite mer perifert på stationen, framöver. När Öresundsbron öppnades var det just spår 26 som användes för trafiken från Sverige och även under tider med id- och gränskontroller från 2015 har spåret använts för SJ:s snabbtågstrafik.

4. Analys av förarlösa tåg/metrodrift på Kystbanen till Helsingör

Det pågår en utredning om Kystbanen, järnvägen mellan Köpenhamn och Helsingör, ska byggas om till S-tågstrafik med förarlösa pendeltåg. Väljer Danmark detta alternativ går det inte längre att köra vanliga regional- eller höghastighetståg på Kystbanen vilket skulle göra en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör omöjlig eftersom tågen inte skulle kunna köra vidare från Helsingör till Köpenhamn.

TRÄNGSEL OCH FÖRVÄNTAND OM ÖKADE TRAFIKVOLYMER BAKOM FÖRSLAGEN

Förseningar i tågtrafiken, trängsel vid huvudbangården, kapacitetsbrist vid flygplatsstationen, förväntan om ökade trafikvolymer kopplat till Fehmarn Bält-förbindelsen samt en önskan om att utöka den inhemska trafiken från Jylland som vägs mot trafiken över sundet. Det är några av anledningarna bakom de danska förslagen för hur trafiken i huvudstadsområdet kan utvecklas framöver.

FORSKARE: "RESAN SKA UPPLEVAS ENKEL"

Det är flera faktorer som spelar in när det gäller benägenheten att pendla. Restid är en av faktorerna, men även att resan upplevs som enkel. Det menar professor Martin Andersson. Att få unga att pendla över sundet kräver "en hel palett av åtgärder", menar han.

Enligt Martin Andersson, professor vid Blekinge tekniska högskola och ordförande i Malmös Tillväxtkommission, är det flera olika faktorer som samspekar när det gäller benägenhet att pendla, däribland om det upplevs som enkelt. Det sade han vid en debatt där arbetskraftsbristen i Danmark och pendlingen över Öresund diskuterades vid Greater Copenhagens toppmöte i april i år.

– Restid spelar väldigt stor roll, men också om det är ett byte kontra en direktlinje. Det gör en jättestor skillnad i pendlingsbenägenhet. Det ska upplevas enkelt – upplevd tillgänglighet är a och o för arbetsmarknaden. En restid på 45 minuter är en deal breaker för många arbetstagare, sen sjunker benägenheten att pendla. Flera byten tar ner den upplevda tillgängligheten och det fortsätter att spela roll oavsett färd sätt, sade han.

Han ser också att det finns flera trösklar innan unga tar ett jobb över sundet.

– Arbetsmarknaden är väldigt heterogen med olika pendlingsbenägenhet och vilja att ta steget att pendla. Den målgruppen är minst benägna att pendla, även inom en stad, och att få dem att pendla över sundet kräver

en hel palett av åtgärder som bland annat rör kostnaden, mentala barriärer och att satsa på att visa vilka möjligheter som finns. Möjligheten att pendla är avhängig utbildning och vilken typ av jobb du har.

Att det finns en hög arbetslöshet är inte alltid synonymt med att alla företag och organisationer har tillgång till rätt kompetens. Många företag på den svenska sidan Öresund upplever, trots högre arbetslöshet än i Danmark, också kompetensproblem, framhöll Martin Andersson.



FOTO: MALMÖ STAD

RAPPORT FRÅN MALMÖS TILLVÄXTKOMMISSION: POTENTIAL ATT ÖKA HANDELN MALMÖ-KÖPENHAMN MED 6 MILJARDER SEK

Lägre broavgifter för transport skulle kunna innebära att Malmö drar till sig produktion från Köpenhamn och lägre pendlingskostnader till Köpenhamn attraherar arbetskraft från Malmö. Det framgår av en ny rapport till Malmös Tillväxtkommission som summerar en handelspotential på 6 miljarder SEK över sundet.

Det finns en outnyttjad potential i integrationen över sundet. Handeln mellan Danmark och Malmö är betydligt lägre än den borde vara och det finns möjlighet att öka Malmös handel över Öresund med närmare 6 miljarder kronor. Det konstaterar Rikard Forslind, professor vid Stockholms universitet, i rapporten "Malmö och Öresund: Nutid och framtid" som har överlämnats till Malmös tillväxtkommission. Forskaren tycker att det är "förvånande" att handeln över sundet inte är större än den är. Rapporten utgår en så kallad gravity-modell – hur mycket handel som kan förväntas mellan två länder eller regioner utifrån olika variabler såsom avstånd och marknadsstorlek.

Enligt simuleringar i rapporten skulle även lägre handelskostnader mellan Malmö och Köpenhamn, exempelvis i form av lägre broavgifter för transport, innebära

att Malmö skulle växa och drar till sig produktion från Köpenhamn. Malmös lägre löner skulle då utgöra en konkurrensfördel. Enligt resonemanget skulle lägre pendlingskostnader däremot attrahera mer arbetskraft till Köpenhamn och leda till minskad produktion i Malmö.



FOTO: NEWS ØRESUND

GREATER COPENHAGEN BERÄKNAR EN ÅRLIG VINST PÅ 1,5-2,9 MILJARDER DKK MED EN INTEGRERAD ARBETSMARKNAD

En integrerad arbetsmarknad över Öresund kan ge en årlig vinst på 1,5-2,9 miljarder danska kronor för dansk och svensk ekonomin. Det framgår av Greater Copenhagens arbetsmarknadscharter från 2020. För att potentialen ska kunna nyttjas behövs en del hinder undanröjas och nya initiativ komma till.

Den politiska samarbetsorganisationen Greater Copenhagen lanserade 2020 en arbetsmarknadscharter. I chartern framgår att en fullt integrerad arbetsmarknadsregion årligen beräknas kunna bidra med mellan 1,5 och 2,9 miljarder danska kronor till den svenska och danska ekonomin, något som skulle innebära ökade skatteintäkter på 0,7–1,3 miljarder danska kronor för staterna. Greater Copenhagen-geografin står för omkring 25 procent av Sveriges och Danmarks totala BNP och regionens gränspendlare har bidragit till att skapa ett mervärde på 6 miljarder euro sedan Öresundsbron öppnade år 2000, enligt Greater Copenhagen.

I chartern finns insatser som Greater Copenhagen själva arbetar med, men också förslag på nationella insatser som kan främja en gemensam arbetsmarknad i Öresundsregionen. Några av förslagen som presenteras i arbetsmarknadschartern är:

- Gemensamma utredningar som ökar kunskapen om vilka kompetenser som finns i hela regionen, inte bara på ett nationellt plan. Dessa ska sedan leda till en ökad koordinering av arbetsmarknadsinsatser. Även framtida arbetskraftsbehov kan prog-

- nosticeras för hela Öresundsregionen.
- Kampanjer för att öka kunskapen om informationstjänsten Øresunddirekt.
- Greater Copenhagen vill att nationella elektroniska ID ska fungera på båda sidor av Öresund.
- Samordning av yrkeskvalifikationer, auktoriseringar och eftergymnasial kompetens så att de erkänns på båda sidor av sundet.
- Öronmärkning av överskottet från Öresundsbron till infrastrukturprojekt i Greater Copenhagen-regionen. Detta för att öka tillgängligheten i regionen genom att restiden förkortas.
- Framtagandet av ett lagändringsförslag så att det blir möjligt för medborgare från länder utanför EU att bo och arbeta på olika sidor av sundet.
- Revidering och utveckling av Öresundsöverenskommelsen, som ingicks 2001 och behandlar personer som arbetar i både Sverige och Danmark. På längre sikt vill även Greater Copenhagen Committee se påverkansarbete för att förändra regelverket på EU-nivå.



Tue David Bak är vd för den politiska samarbetsorganisationen som bland annat tagit fram en arbetsmarknadscharter.

FOTO: NEWS ØRESUND

Om rapporten och metodiken

Rapporten "Öresundspendling – olika branschers betydelse och behov av framtida tillgänglighet" är en oberoende analys med inriktning mot vad kortad restid, ökad turtäthet och robusthet i kollektivtrafiken över sundet kan få för effekter på arbetsmarknaden. Fokus är särskilt inriktat mot efterfrågan på arbetskraft och kompetenser utifrån geografi och branschtillhörighet. Rapporten är framtagen av Øresundsinstittutet på uppdrag av Malmö stad, Omvärld- och Näringslivsavdelning, enheten för samhällsplanering och etablering.

TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Det fördjupande statistiska materialet i rapporten är främst baserat på uppgifter från Danmarks Statistik, SCB och Region Skåne – Öresundsdatatabasen. Siffrorna som rör in- och utpendling till städerna liksom sysselsättningsciffrorna har hämtats från de nationella statistikbyråerna och den gränsregionala statistiken om pendlingen över sundet kommer från Öresundsdatatabasen. Pendlarna definieras då som gränspendlare från Sverige till Östdanmark och gränspendlare från Danmark till Skåne och Halland.

Rapporten innehåller en kvalitativ intervjudel där företag, offentliga aktörer och branschorganisationer finns representerade. 18 intervjuer har genomförts och urvalet har gjorts med utgångspunkt i det fördjupande statistiska materialet samt researcharbetet i projektet.

Till rapporten har också en enkätundersökning genomförts inom ramen för Øresundsinstittutets Øresundpanel. 139 privatpersoner har svarat på en digital enkät och 19 företag har svarat på enkät/mailfrågor. Huvudfokus i enkäterna har varit frågor om personernas upplevelse

av resor över sundet idag, vad de tycker är viktigast för resan och om kortare restid, tätare avgångar och ökad tillförlitlighet i kollektivtrafiken skulle påverka deras agerande framöver. Enkätundersökningarna genomfördes under maj 2022.

Rapporten inkluderar också viss research och faktamaterial avseende utbud och matchning av utbud och efterfrågan på arbetskraft/kompetens i regionen. Även faktorer som kan påverka gränspendling, såsom valutakurs, gränshinder etc, har sammanställts i korthet. I researcharbetet har Øresundsinstittutet tagit in såväl externa källor som egna tidigare publicerade rapporter.

Avslutningsvis har deskresearch med utgångspunkt i tidigare gjorda analyser om Öresundsmetro eller rapporter och forskning om restid/resmönster i Öresundregionen/Greater Copenhagen sammanställts. I arbetet har även kontakt med relevanta forskare tagits, däribland vid Köpenhamns universitet och K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

FYSISK NÄRVARO SOM BEGREPP

Under analysarbetet har det blivit tydligt att nästan två tredjedelar av de som pendlar från Sverige till Östdanmark arbetar i branscher som präglas av fysisk närvaro. Med det syftas på att affärsidén i dessa branscher huvudsakligen bygger på arbetsuppgifter som behöver utföras på plats, t.ex. lokförare, chaufförer, piloter, handelsanställda, vårdpersonal, byggnasarbetare m.fl. Givetvis finns även i dessa branscher administrativ personal som kan arbeta på kontor eller i hemmet. Fokus mot fysisk närvaro sätter infrastruktur och kommunikationer i fokus.

Intervjulist

- **Camilla Beckmann**, Head of People, Nordea Danmark, Teams, 2022-05-12
- **Carolina Faxe**, vd, TicTac Learn, Teams, 2022-02-09
- **Dan Olofsson**, ägare, Danir, telefonintervju, 2022-02-25
- **Dorthe Birch Madsen**, Senior HR Legal Counsel, KMD, Teams, 2022-05-24
- **Elise Hauge**, Chief People and Communication Officer, Lundbeck, Teams, 2022-05-24
- **Emir Prlja**, vd, Özen Allfrukt, telefon, 2022-02-23
- **Hampus Jacobsson**, general partner, Pale Blue Dot, intervju på plats, 2022-03-10
- **Hermann Haraldsson**, vd, Boozt, telefon, 2022-05-04
- **Jane Elmelund**, HR Business Partner, Gebr. Heinemann, telefon, 2022-04-13
- **Lars Adler Petersen**, försäljningschef, Tivoli, telefon, 2022-05-23

- **Louise Suhr Mertins**, avdelningschef, Lyngby Taarbæk Kommune, telefon, 2022-04-26
- **Marc Perera Christensen**, underdirektør, Dansk Erhverv, paneldiskussion om integrationen i Øresundsregion, konferensen Real Estate Øresund den 5 maj 2022
- **Marianne Aili Nilsson**, Recruitment Manager, KMD, Teams, 2022-05-24
- **Martin Gertz Andersen**, politisk chefsrådgivare, Horesta, telefon, 2022-04-20
- **Mats Dahlquist**, vd, Trygg-Hansa, Teams, 2022-01-24
- **Nina Gilljam**, kommunikationschef, Trionan, Teams, 2022-02-16
- **Pia Kinhult**, Head of Host States Relations and senior adviser In-Kind, ESS, telefon, 2022-05-19
- **Rikke Johansen**, kommunikations- och marknadsföringsansvarig, Vikingskibsmuseet, telefon, 2022-05-19

Källförteckning

FAKTA OCH STATISTIK

- Arbetsförmedlingen
- Danmarks Statistik
- Köpcenter i regionen, hemsidor: Emporia, Field's, Fisketorvet, Frederiksberg Centret, Mobilia.
- Medlingsinstitutet
- News Øresund
- Region Hovedstaden
- Region Sjælland
- Region Skåne - Øresundsdatabasen
- SCB
- Øresundsindex
- Øresundsinstittet
- Øresundsmetron - Kunskapsbank
- Øresundspanelen

RAPPORTER

- Afry, PM: [Kapacitetsstudie Øresundsbron](#), mars 2021.
- Danmarks Statistik, [Manglen på arbejdskraft i industrien når nye højder](#), januari 2022.
- IT-branchen Danmark, pressemeddelelse - Nervøsiteten lurer trods historisk godt resultat for branchen, april 2022.
- Lars Winther m.fl., Spatial restructuring and uneven intra-urban employment growth in metro- and non-metro-served areas in Copenhagen, 2018.
- Lars Winther m.fl., Intra-urban industrial restructuring in the city of Copenhagen: workplaces and employment changes in metro- and non-metro-served areas 2002-2012, publicerad 2021.
- [Greater Copenhagen, Arbejdsmarkedsscharter](#).
- K2, [Kollektivtrafikens effekter](#), mars 2020.
- K2, [Ny spårväg i Lund – effekter för resenärer och transportsystem](#), januari 2022.
- Metroselskabet, [Forundersøgelse – Metrobetjening af Lynetteholm](#), augusti 2020.
- Metroselskabet, [Metroen holdt hjulene i gang](#), april 2022.
- [Malmö Tillväxtkommission, rapporter 2022](#)
- [Malmö stad och Köpenhamn kommuns gemensamma rapporter om en Øresundsmetro](#)
- Transportministeriet, [Forundersøgelse af Kattegatforbindelse skal bygge på nyeste tal](#), 28 september 2021.
- Sund Bælt, [Korridor uden om København H skal skabe kortere rejsetid med tog](#), 30 maj 2022.
- SCB, [Nordiska inkomster i IoT och inkomststatistiken 2011-2019](#), 23 december 2021.
- Transport- og Boligministeriet og Københavns kommune, [Metro til Lynetteholm – faktaark](#).
- Transportministeriet, [Bred aftale om infrastruktur for mere end 160 mia. kroner vil samle Danmark frem mod 2035](#), juni 2021.
- Transportministeriet, [Jernbanen skal fremtidssikres i hovedstadsområdet](#), 24 november 2021.
- Øresundbro Konsortiet och Øresundskomiteen, [Svenska pendlare lyfter dansk ekonomi med 6,6 miljarder kronor om året](#), 12 september 2011.
- Øresundbro Konsortiet och AFRY, [Kapacitetsstudie Øresundsbron](#), 17 mars 2021
- Øresundsinstittetets tidigare analyser och faktamaterial samt nyhetsartiklar via News Øresund.
- Øresundskomiteen och Øresunddirekt, [Broeffekter och möjligheter i Øresundsregionen](#), 29 november 2012. Analysen finns även i en [uppdaterad version](#) som omfattar perioden 2000-2013.

