

KØBENHAVN



MALMÖ



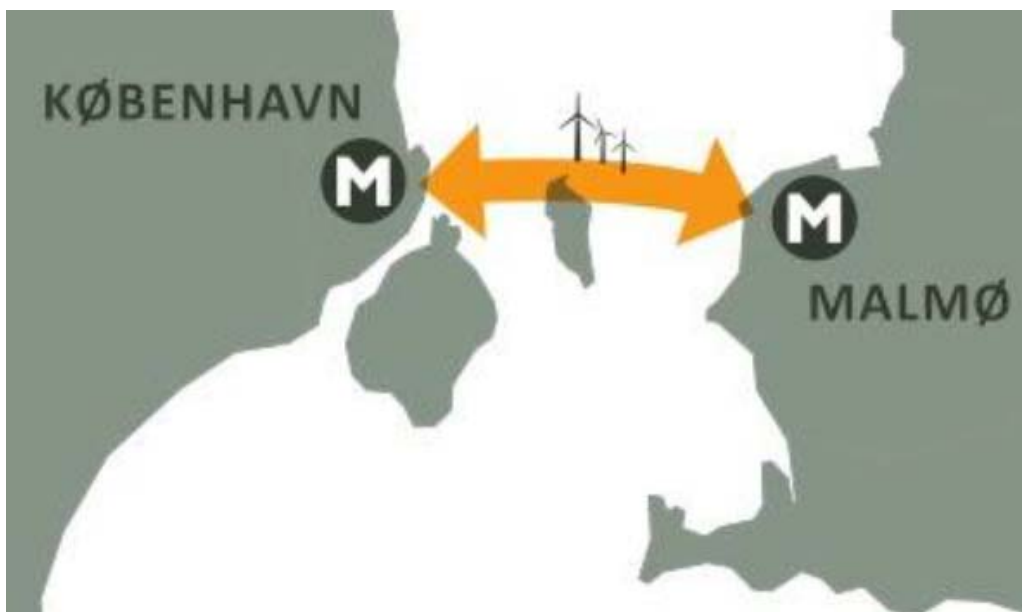
**EFFEKTER PÅ ERHVERVSLIVET OG ARBEJDSMARKET**  
SWECO EUROFUTURES AB

**ØRESUNDSMETRO »**  
**KØBENHAVN**  
**MALMØ**  
**2013**



KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

**Øresundsmetro – PM om samhälleffekter**



Stockholm 2013-05-31

**Sweco Eurofutures AB**

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

<b>1</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Utgångspunkter</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Våra övergripande slutsatser</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Förvävsstrukturen</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Kluster</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Kompetensförsörjning</b>	<b>16</b>
<b>7</b>	<b>Pendling</b>	<b>19</b>
<b>8</b>	<b>Byggfasen</b>	<b>26</b>
<b>9</b>	<b>Öresundsmetro – 4 scenarier</b>	<b>28</b>
<b>10</b>	<b>Källförteckning</b>	<b>30</b>

## 1 Bakgrund

Köpenhamn och Malmö lade tillsammans år 2011 fram en vision om en metro mellan städernas centrum.



Förväntningarna är höga. En metro mellan Malmö och Köpenhamn förväntas öka integrationen och skapa helt nya möjligheter i form av stärkt regional och internationell konkurrenskraft, ökad FoU och ett breddat utbildningsutbud, en ökad potential för samverkan mellan företag och verksamheter, ökad tillgänglighet till regionens kultur- och fritidsutbud, ett större upptagningsområde för Kastrups flygplats samt frigjord kapacitet på Öresundsbron.

## 2 Utgångspunkter

Mot bakgrund av redan framtagna analyser och andra erfarenheter diskuterar Sweco i denna PM översiktligt hur en Öresundsmetro kan tänkas påverka den regionala utvecklingen med hänsyn till följande aspekter:

- Näringslivsstruktur
- Kluster
- Kompetensförsörjning
- Pendling
- Möjliga effekter under anläggningstiden

Denna utrednings omfattning är begränsad till en sammanställning av befintligt tillgängligt material med analyser och slutsatser utifrån detta, kompletterat med ett urval intervjuer.

### 3 Våra övergripande slutsatser

*"För att teknologi ska vara effektiv krävs en hel uppsättning organisatoriska, sociala och ekonomiska justeringar." (R.Florida)*

Citatet ovan kan ses som en kärnfull sammanfattning av våra slutsatser i detta uppdrag. Alltså: en Öresundsmetro kan genom den avsevärt förkortade restiden bidra till den regionala integrationen, men räcker knappast fullt ut. Ett flertal andra barriärer, identifierade av exempelvis Öresundskommittén, behöver övervinnas för att Malmö och Köpenhamn funktionellt skall kunna bli en gemensam, internationellt konkurrenskraftig storstadsregion.

Vi drar slutsatsen att tjänsteföretag, handel och service lokaliserade till stadskärnorna i Köpenhamn och Malmö kan dra betydande nytta av metrorns snabba restid. En metro skulle öka tillgängligheten mellan de inbördes kompletterande arbetsmarknaderna, vilket möjliggör stärkt kompetensförsörjningen, ökade möjligheter till matchning på arbetsmarknaden samt ökat kundunderlag. Dock är dagens pendlingsströmmar en tydlig indikation på att andra faktorer (lönenivåer, regelverk vid arbete i annat land o.dyl.) har en avgörande betydelse för människors benägenhet att pendla över sundet. Den i stort sett enkelriktade pendlingen från Sverige till Danmark är ett tydligt tecken på att restiden inte är den viktigaste faktorn för pendlingen över sundet.

Vilken blir då Öresundsmetrorns roll i att skapa en Copenhagen Malmo Region, som attraherar spetskompetens samt företag och utbildning i världsklass? De två kanske mest positiva aspekterna vi har identifierat är dels 1) att metron kan bidra till att stärka kompetensförsörjningen för näringsliv och forskning, verksamheter som befinner sig högt upp i värdekedjan, samt 2) metrorns potential att skapa "vardagsintegration" genom att knyta samman två storstadscentra med kort inbördes restid.

Den globala strukturella omdaning sker även i Öresundsregionen. Och den pågår *nu*. För att klara den internationella konkurrensen från andra storstadsregioner krävs att Öresundsregionens integration ökar markant och att regionen förmår behålla och mobilisera spetskompetens och attraktivitet. För att uppnå detta krävs ett stort antal kraftfulla samhällsliga åtgärder – en av dessa kan vara en Öresundsmetro.

## 4 Förvärvsstrukturen

### Idag

Liksom i många andra europeiska storstadsregioner sysselsätter tjänstesektorn (Business/Other Services) i Copenhagen Malmö Region en stor och växande andel av befolkningen. Inräknat detaljhandel och restaurang står denna sektor för över 70% av sysselsättningen i Köpenhamn och ca 55% i Malmö/Lund. Utbildningssektorn sysselsätter 10% i Malmö/Lund och 6% i Köpenhamn. Storregionalt är den skillnaden mindre; i Skåne arbetar 23% inom utbildningssektorn. Motsvarande för Region Hovedstaden och Själland.

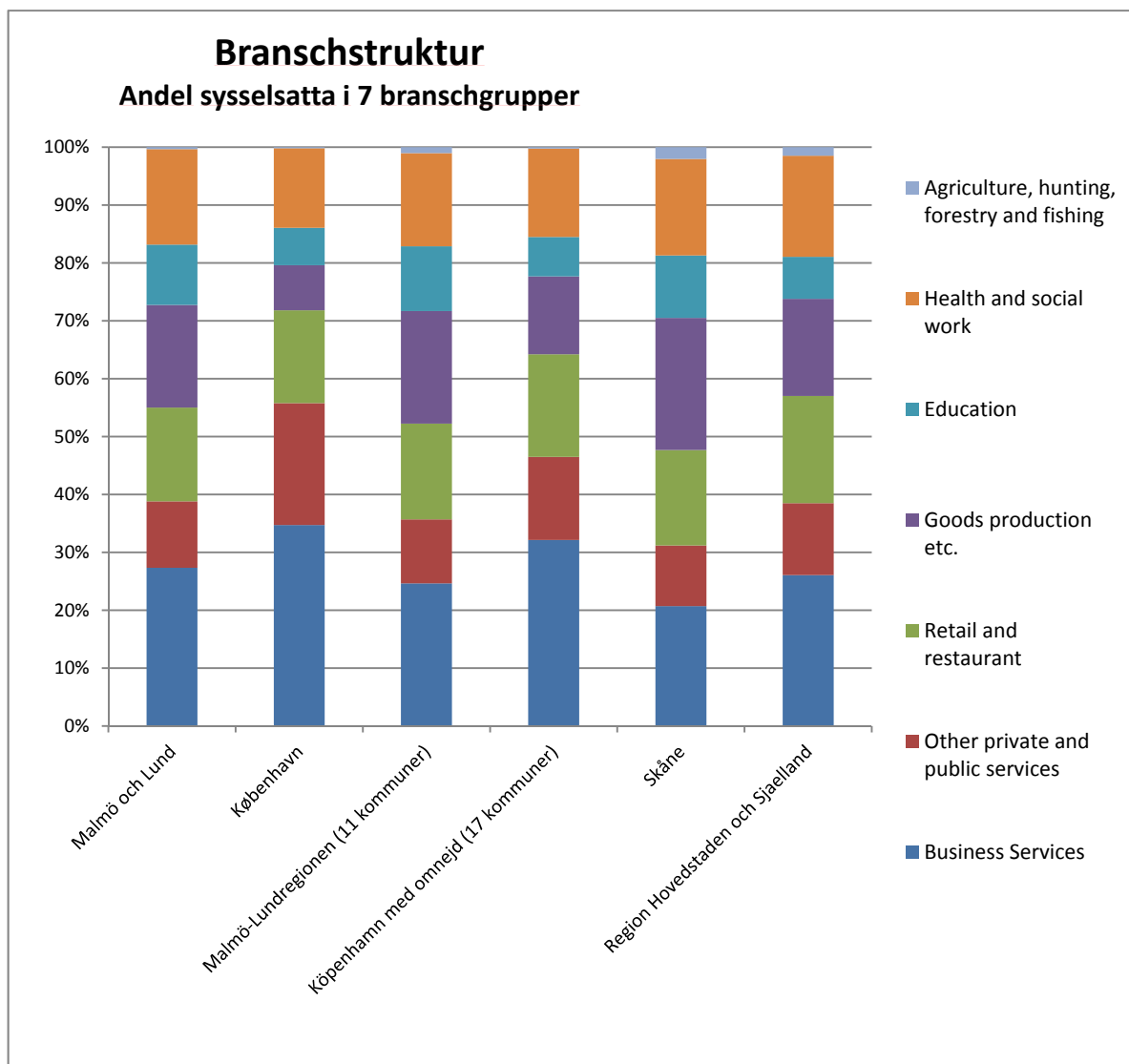
Trots att tillverkningsindustrin har tappat stort i de senaste årtiondenas struktumvandling står den fortfarande för en relativt stor andel av sysselsättningen i särskilt i Malmö/Lund.

Vad gäller hightech har Öresundsregionen sin främsta styrkeposition inom högteknologisk service; post- och telekommunikation, databehandling samt forskning och utveckling. Sett till antalet sysselsatta inom hightechsektorn ligger Öresundsregionen på en tiondeplats bland de 232 regioner som ingår i Örestats statistik.<sup>1</sup>

En metro ökar tillgängligheten mellan de inbördes kompletterande arbetsmarknaderna, vilket stärker kompetensförsörjningen för näringslivet och ökar möjligheterna till matchning på arbetsmarknaden. Dessutom stärks möjligheterna till branschsamarbeten på vardera sidor sundet. Tjänsteföretag, handel och service som i huvudsak är lokaliserade till Köpenhamn, Malmö och Lund är branscher som kan få nytta av metrons snabba restid. Tillverkningsindustrin är i huvudsak lokaliserad i de större städernas utkanter. Här är potentialen sannolikt mindre.

---

<sup>1</sup> Örestat



Källa: StatNord. Data för 2007, sista året med dansk statistik.

## Några trender

Den globala strukturella omdaning sker även i Öresundsregionen. Och den pågår *nu*. Det märks exempelvis på arbetsmarknaden, där andelen sysselsatta inom produktion minskar medan andelen sysselsatta inom kunskapsföretag, handel och privat tjänstesektor ökar.

Även befolkningsstrukturen i Öresundsregionen följer trenden i västvärlden, vilken präglas av obalans; äldre grupper ökar starkt i andel medan gruppen i arbetsför ålder minskar. Särskilt tydligt är detta på den danska sidan sundet, vilket ytterligare stärker behovet av integration för att klara kompetensförsörjning och internationell konkurrenskraft.

Hur kan då en Öresundsmetro bidra till att stärka regionens internationella konkurrenskraft? En rimlig slutsats är att metron kan få betydelse för de tillväxtbranscher som ligger högt i värdekedjan, eftersom dessa företag ofta efterfrågar (och har råd med) centrumnära lokalisering, där tidsbesparingen med metro blir störst. För dessa tillväxtbranscher är ökad kompetensbas helt avgörande för att klara sig i den globala konkurrensen. Här kan en metro ge positiva effekter för kompetensförsörjning och matchning.

## Öresundsregionen – några styrkor och utmaningar

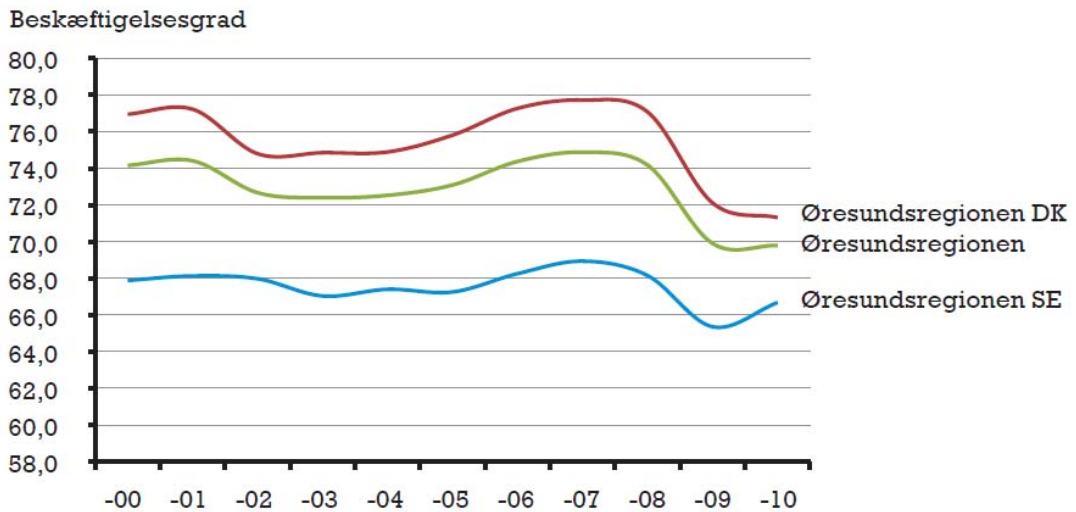
Öresundsregionen har flera styrkor som med stärkt regional integration kan ge bärkraft i den internationella konkurrensen. Regionens samlade befolkningsunderlag utgör en stor potential. Koncentrationen av stora företags huvudkontor är relativt stor, liksom anslutningen i globala nätverk (gäller särskilt media och icke-statliga organisationer). Universiteten är starka och livskraftiga. Dessutom har regionen hög potentiell tillgänglighet, särskilt via Kastrup, vilken är en nyckelfråga i ett globalt perspektiv. Här finns således en bra grogrund – med stärkt integration kan Köpenhamns arbetsmarknad växa samtidigt som Malmö blir en del av Nordens största storstadsregion.

Öresundsregionen har även ett antal stora utmaningar att hantera. Befolkningsstrukturen är problematisk; andelen i arbetsför ålder sjunker, särskilt på danska sidan. Samtidigt är förvärvsfrekvensen (andelen i arbete, se diagram nedan) alltför låg, särskilt i Malmö. Arbetsmarknadsutvecklingen är således starkt skiftande – det råder både hög arbetslöshet och brist på kompetens i olika delar av Öresundsregionen. Till detta skall läggas att 2009 års finanskris drabbade regionen hårt – särskilt Själland. Därtill kommer att den internationella konkurrensen om den högutbildade arbetskraften och om investeringar är knivskarp. Dessutom är konkurrensen hård om det mest attraktiva kulturutbudet och de mest attraktiva livsmiljöerna.

På den globala nivån återfinns den största ekonomiska tillväxten, den högsta produktiviteten och störst innovativ kraft i storstadsregioner. Där är inte Öresundsregionen – ännu. Öresundsregionens framtida konkurrenskraft förutsätter att både den regionala och den sundöverskridande integrationen stärks. Malmö-Lund behöver kroka arm både med Köpenhamn och med resten av Skåne.

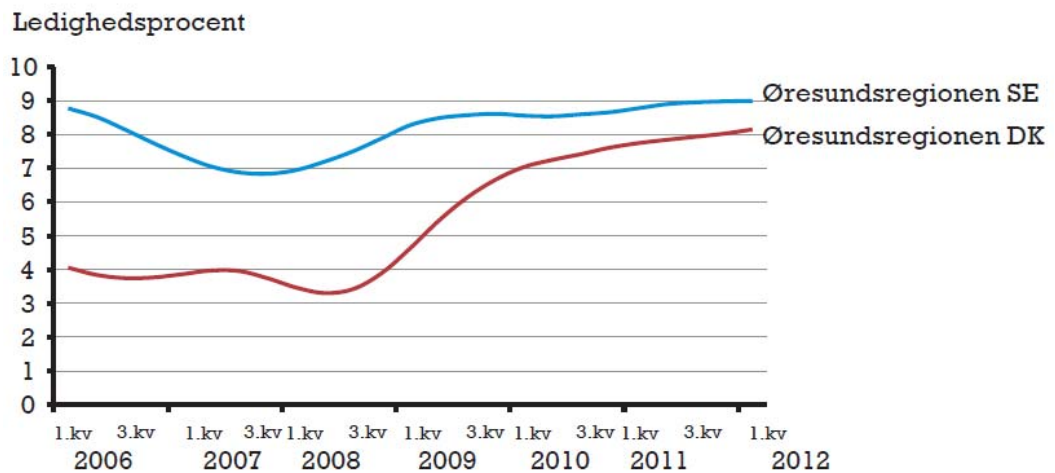


### Beskæftigelsesfrekvens (2000-2010)



Kilde: Ørestat (RAS/RAMS)

### Arbejdsløshedsudvikling (2006-2012)

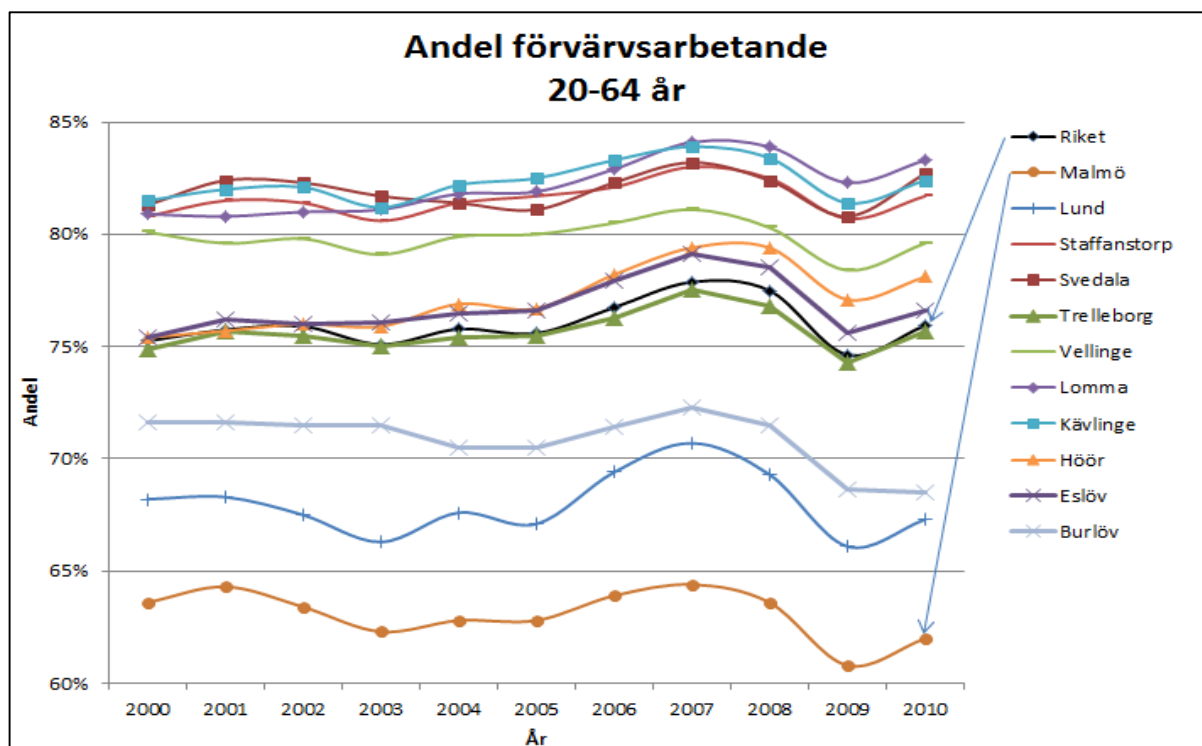


Kilde: Arbejdskraftundersøgelsen (AKU)

Det övre diagrammet visar andelen befolkning i arbete. Den svenska nivån ligger markant under den danska.

Det nedre diagrammet visar arbetslösheten, som ökat markant på den danska sidan sedan slutet av år 2008.

Källa: Tendens Öresund 2012



Diagrammet visar andelen förvärvsarbetande i åldersgruppen 20-64 år, på den svenska sidan sundet.

Malmö har den näst lägsta andelen förvärvsarbetande av Sveriges 290 kommuner. Endast Haparanda ligger på en lägre nivå.

Källa: SCB, bearbetning Sweco.

## Primära målgrupper för en Öresundsmetro

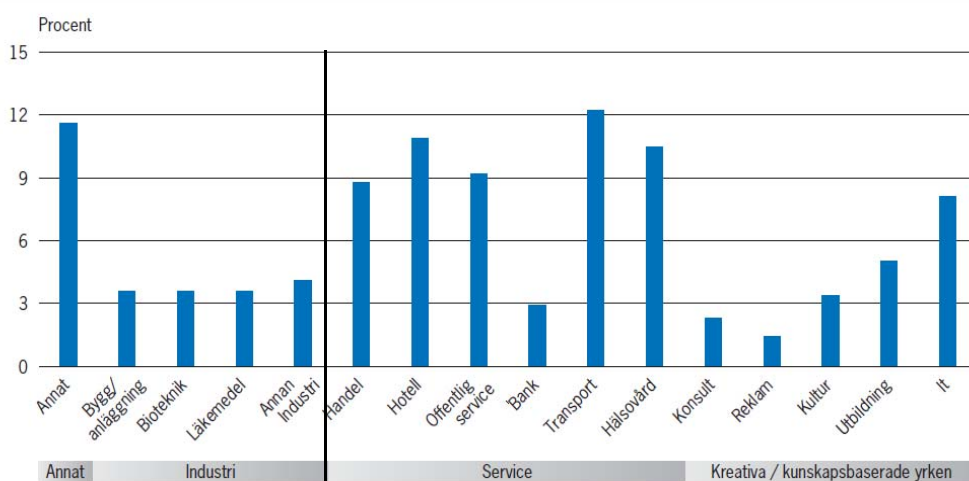
Vilka är då de primära målgrupperna för en Öresundsmetro? Sett till den allmänna trenden vad gäller arbetspendling, pendlar högutbildade mer och längre än lågutbildade. Så är exempelvis fallet vad gäller de danska pendlarna över sundet. De svenska pendlarna över sundet uppvisar emellertid ett annat mönster – här är pendlingen högre bland de med kortare utbildning (se diagram nedan).

I Öresundsregionen är det är alltså i betydande grad andra faktorer än restiden som har stor betydelse för resmönstren. Det handlar om skillnad i lönenivåer, lokal/regional arbetslöshet, krångliga regelverk etc. Ytterst få högutbildade danskar pendlar till Sverige. Och det handlar knappast om avsaknaden av Metro.

De branscher som är placerade i regioncentra Köpenhamn, Malmö och Lund kommer sannolikt att dra störst nytta av en metro. Dit hör service/kunskapsbaserade yrken, som sysselsätter 7 av 10 öresundspendlare. Här finns sannolikt en hel del synergi- och matchningseffekter att hämta. Kortare pendlingsrestid med metro kommer således att öka rörligheten för redan rörliga grupper.

I detta sammanhang behöver de gränshinder som ännu finns mellan Danmark och Sverige poängteras. Det pågår sedan många år ett intensivt arbete genom t.ex. Öresundskommittén för att identifiera gränshinder och verka för att dessa skall avskaffas. Öresundskommittén beslutade under år 2012 att prioritera arbetet kring tre gränshinder. Målet är ökad tillväxt och utveckling i Öresundsregionen och de båda länderna. Områdena omfattar arbete i två länder för olika arbetsgivare, revalidering/rehabilitering samt gränshindret auktorisation.<sup>2</sup>

Branschuppdelning alla pendlare



<sup>2</sup> Öresundskommittén.

## 5 Kluster

### ETT KLUSTER<sup>3</sup>...

- Är lärande och innovativa nätverk mellan företag, institutioner och kunder
- Har ett gemensamt fokus på produktion, teknologi, näringsliv
- Ingår oftast i globala kunskaps- och värdekedjor
- Har en liknande livsstil
- Appellerar till samma kompetenser på arbetsmarknaden
- Använder sig av likartad infrastruktur
- Idkar formellt och informellt samarbete
- Samarbetar och konkurrerar internt
- Läger stor vikt vid fysisk närhet och möjligheter att mötas
- Skapar uppmärksamhet och goda berättelser
- Har i framgången starkt tillväxttakt
- Skapar inspiration till nya kluster



<sup>3</sup> Delgado, Porter, Stern 2010

## **Klustren i Öresund – hur går det?**

*Åtskilliga tiotals miljoner SEK har lagts på dessa initiativ.*

*De regionala plattformarna ligger i ruiner.*

*Resultaten är magra.*

I arbetet med denna PM har Sweco genomfört en omfattande litteraturstudie, kompletterad med ett antal intervjuer med regionala företrädare.

Vår research visar att endast ett fåtal av startade klusterinitiativ har haft livskraft, se tabell nedan. Av de som lever vidare har flera en övervägande eller enbart svensk bas (som sträcker sig utanför Malmö och vilar mer på Lund)

Øresund University är ett bra exempel på svårigheterna att hitta gemensamma nyttor, trots 15 års samverkan

Huvudproblemet för klustren har inte varit bristen på kommunikationer (de har ju förbättrats avsevärt sedan 1990-talet), utan andra strukturella brister/ hinder. Inte minst beträffande governance.

En Öresundsmetro skulle sannolikt inte utgöra någon ökad framgångsfaktor för nuvarande och nya kluster – bl.a på beroende på att företagen är spridda över en betydligt större yta än Malmö och Köpenhamns centrala delar. Förvisso skulle en ökad kontaktintensitet kunna leda till fler möten, men det är sannolikt så att behovet av mötesplatser är större än behovet av en metro.

Det enda klusterinitiativ som visat långvarig livskraft är Medicon Valley. Av kartan nedan framgår klustrets omfattning och spridning är över regionen.

KLUSTER	NULÄGE
Øresund University	Nedlagt
Øresund Science Region	Nedlagt
Øresund Org	Nedlagt
Medicon Valley	Aktivt (SE/DK)
Øresund Food	Nedlagt
Cluster 55°	Aktivt (Lund, SE)
Mobile Hights	Aktivt (SE)
Oresund Film	Aktivt (DK/SE)
Media Evolution	Aktivt (SE)
Øresund Logistics	Nedlagt
NGIL (Logistik)	Aktivt (SE)
Øresund IT	Nedlagt
Öresund Environment	Nedlagt

Klustren i Öresund uppvisar låg livskraft. Källa: Swecos research.



Medicon Valley finns över hela regionen.

### **Vad betyder då inomregional tillgänglighet för en klusterbildning?**

Bildandet av och livskraften för kluster handlar främst om tillgången till mötesplatser – där fysisk samlokalisering av företag i relaterade branscher är en viktig faktor.

Snabba(re) inomregionala förbindelser kan ha betydelse för att underlätta möten. Kluster är emellertid mindre beroende av tillgänglighet "centrum till centrum" än "företag till företag" (företag som i sin mest kreativa fas sällan befinner sig i centrum). Se på San Fransisco Bay Area och Silicon Valley – en av världens mest innovativa regioner. Restiderna där är ofta mycket längre mellan olika regiondelar än i Öresundsregionen. Resan de sex milen mellan Berkley University och Palo Alto tar t.ex. ofta mer än en timme.

Studier av samarbetsrelationer mellan världens största stadsregioner efter vetenskaplig output pekar på att Öresundsregionen har starka Europeiska nätverk men svagare interkontinentala. Troligtvis är den internationella tillgängligheten genom Kastrup en viktigare komponent för klusterbildning i Malmö/Köpenhamn än snabbare förbindelser mellan företagen i den regionala geografin.





## Kluster i Öresund

Var finns potentialen?

- Life Science / Medicon Valley
- ESS/Max IV/mikro- och nanoteknologi
- Besöksnäringen
- Kulturella och kreativa näringar

Skulle en metro göra skillnad?

- Centrum till centrum; knappast tillräckligt
- Lund – Centrum – Roskilde; kanske

nanotechnology, a number of





## 6 Kompetensförsörjning

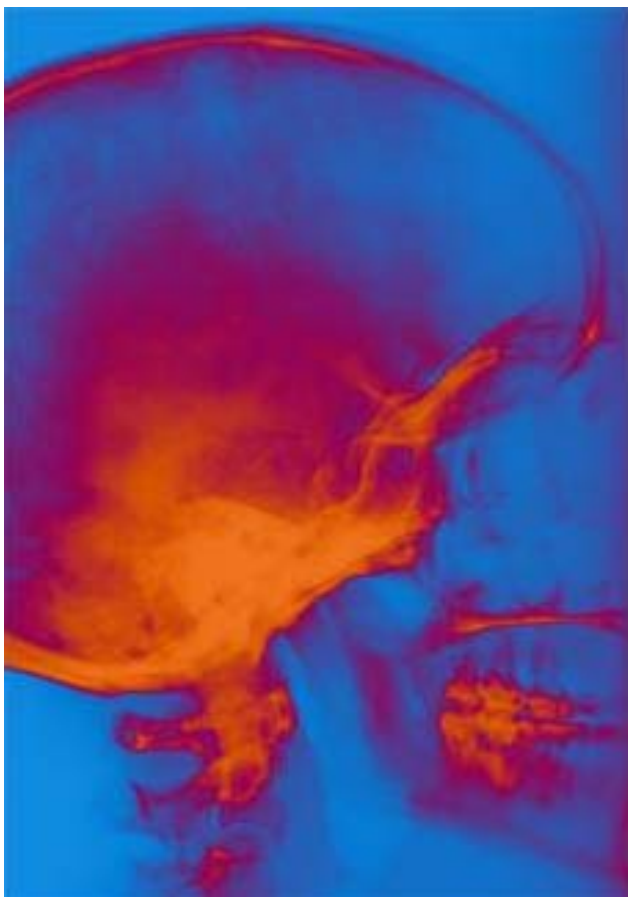
### Idag

Idag finns i Öresundsregionen många yrken med stor konkurrens om jobben – i Skåne en fjärdedel av alla yrken och på Själland vart tredje yrke.

Samtidigt är konkurrensen om kompetensen hård kring var femte tjänst i Skåne medan det på Själland (inkl. Köpenhamn) bara gäller var tionde tjänst.

Brist på kompetens tycks finnas inom framförallt den offentliga sektorn, men också inom t.ex. IT. Till detta skall läggas att utbildningsnivåerna varierar på ömse sidor av sundet. Överlag har danskarna högre utbildning än svenskarna.

Siffrorna tyder på ett viss utsträckning gemensamt matchningsproblem inom likartade branscher.<sup>4</sup>



---

<sup>4</sup> Job & Uddannelse i Øresundsregionen 2013

## I framtiden

- De framtida kompetensbehoven är till stora delar likartade på ömse sidor om Sundet.
- De största bristyrkena finns inom;
  - Hälso- och sjukvården
  - Övriga omvårdnadsområden
  - Utbildningsområdet
- Men det kan också anas framtida brister inom;
  - Teknik/ingegörssyrken/till viss del IT samt
  - Bygg- och anläggningssektorn



### Kan en metro stärka kompetensförsörjningen?

- Den stärker troligen den politiska förmågan att tänka mer utifrån ett Öresundsregionalt perspektiv kring kompetensförsörjning (förbättrad information från olika myndigheter och minskade gränshinder i form av regelverk och utbildningar).
- Den bidrar till att skapa en gemensam arbetsmarknad i Malmö och Köpenhamn. (I synnerhet de centrala delarna – de storregionala effekterna torde vara mindre).
- Men den grundläggande utmaningen löses inte av en metro – regionen behöver som helhet bli bättre på att attrahera specialister och forskare. Det mesta pekar på att det i framtiden kommer att råda stor brist på dessa kompetenser i Öresundsregionen. Och den globala konkurrensen är stenhård!

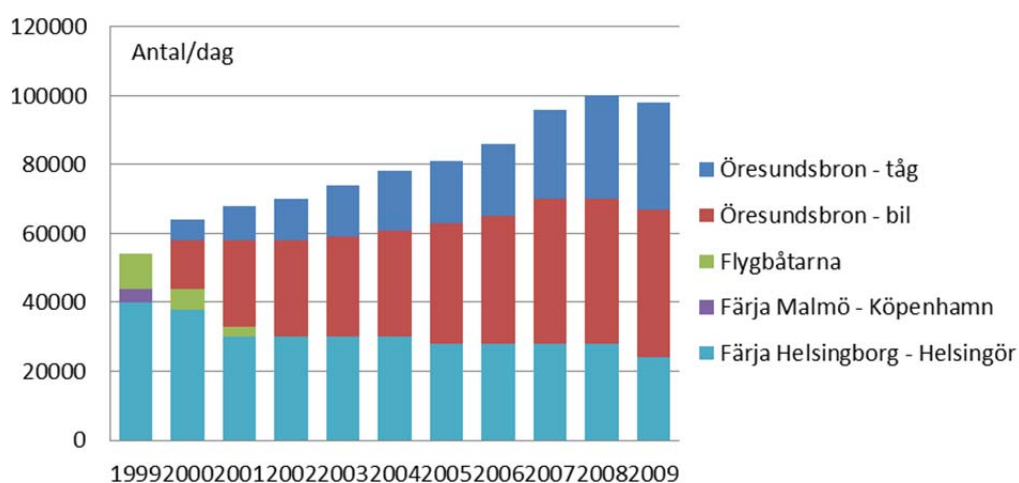


## 7 Pendling

### Trafiken över Öresund

Sedan Öresundsbron öppnade har trafiken över Öresund generellt sett förskjutits mot förbindelsen Malmö-Köpenhamn och Öresundsbron. Trafiken på bron har ökat sedan öppningen år 2000 fram till år 2008, sedan har trafiken minskat något, se figur nedan.

### Persontrafik över Öresund

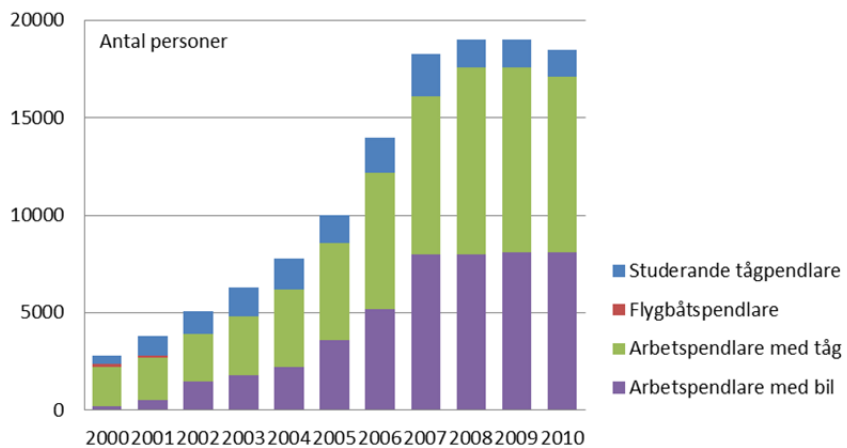


Källa: Öresundsbrokonsortiet

Av de som idag reser över Öresundsbron är arbetspendling det dominerand ärendet, se figur nedan. Pendlingen över Öresund har på samma sätt som trafiken i övrigt över Öresund visat på en kraftig tillväxt sedan Öresundsbron öppnade och fram till år 2008. Efter det så har även pendlingen minskat något. För pendlarna är tåget det viktigaste färdmedlet med en andel på 57 procent.

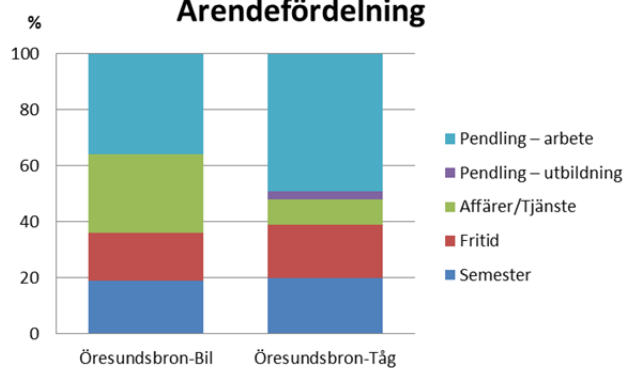
Ärendena semester och fritid har relativt höga andelar, vilket är naturligt med tanke på kopplingen till såväl Kastrups flygplatt som att det är bilvägen ut mot Europa. Det visar också på att Öresundsbron har en viktig funktion för det mer långväga resandet där enstaka längre resor är vanligt. Ett ärende som har oväntat låg andel av resandet är pendling till utbildning. Det är ett ärende som vanligtvis inte har någon hög andel av totalen, men i det här fallet har det en ännu lägre andel. Detta trots att Öresundsregionen har framhållits som en viktig region för utbildning med många universitet och högskolor.

### Antal pendlare över Öresundsbron 2000-2010



Källa: Öresundsbrokonsortiet

### Ärendefördelning



Källa: Öresundsbrokonsortiet

Pendlingen mellan länderna är idag till stor del riktad åt ett håll. Pendlarna bor i Sverige och arbetar i Danmark. Hela 96 % av alla pendlare har detta resemönster, tabell nedan. Hälften av pendlingen sker mellan Malmö och Köpenhamn, resten med start eller mål i kranskommunerna.

Arbetsplats (S)	Boende Dk		Arbetsplats (Dk)	Boende (S)	
	Köpenhamn	Köpenhamns omland		Malmö	Malmös omland
Malmö	219	81	Köpenhamn	5863	1460
Malmös omland	97	31	Köpenhamns omland	2732	791

Källa: DAMVAD/Ørestat

### Det framtida transportsystemet

Många infrastrukturprojekt för spårtrafik (järnväg, spårväg och metro) pågår, planeras, utreds eller diskuteras i såväl Sverige som Danmark, se tabell nedan. Dessa kommer att ha stor betydelse i regionen för såväl trafikmängder som kapaciteten i systemet. Till detta kan nämnas att flera stora projekt inom spårinfrastruktur i regionen är relativt nyöppnade så som Köpenhamns befintliga Metro och Malmös Citytunnel. Detta är en stor skillnad mot hur läget såg ut för något tiotal år sedan då satsningar på spårinfrastruktur var ovanliga. Framtiden inom spårinfrastruktur och satsningar ter sig mer dynamisk än tidigare.

Hur de stora förändringarna i systemen som har skett och som planeras påverkar en eventuell metro mellan Malmö och Köpenhamn har ett flertal sidor. Den utökade kapaciteten i systemet på grund av investeringarna kan leda till att behovet av en metro, utifrån kapacitetssynpunkt, minskar. Dock har de senaste årens investeringar och utveckling av spårtrafiken även lett till en kraftig tillväxt av resande, vilket ställer nya och högre krav på god kapacitet i spårsystemet. Det kan även finnas synergieffekter mellan systemen, både vad gäller alstring av nya resenärer men också vad gäller teknik och teknisk utveckling.

Land	Projekt	Planläge	När
Dk	Fehmarn Bält - fast förbindelse	Planering	Klar 2021
S	Malmö - Lund - 4-spår	Planering (delar)	
S	Hallandsås - tunnel	Pågår	Klar 2015
S	Västkustbanan	Pågår	Delvis klar 2015

S	Trelleborgsbanan - persontågstrafik	Planering	Klar 2015/2016
S	Lommabanen	Utredning	
S	Söderåsbanan	Planering (delar)	
S	Simrishamnsbanan - persontågstrafik	Utredning	
Dk	Köpenhamn - Ringsted	Planering	
Dk	Ringsted - Femern	?	
Dk	Metro cityring - utbyggnad Metro	Pågår	Klar 2018
Dk-S	HH-förbindelse - fast förbindelse	Vision	
Dk	Ydre Ring 5 - spår	Vision	
S	Tågaborgstunnel	Vision	
S	Spårväg i Malmö, Lund och Helsingborg	Planering	
S	Höghastighetståg	Vision	

### Pendlarna idag

Öresundsbrokonsortiet genomförde 2009 en större undersökning om pendlarna och pendlingsvanorna i Öresundsregionen. I rapporten Därför reser vi över Öresund (2010) finns denna undersökning redovisad. Där framgår det att knappt 20 000 personer pendlar över Öresundsbron idag. Knappt 6 av 10 tar tåget över Öresund (57 %). Detta är en hög andel för kollektiva trafikslag.

Pendlingen är till stor del enkelriktad med över 9 av 10 som bor i Sverige och arbetar i Danmark (96 %). Detta är en extremt riktad pendling. Av pendlarna är 6 av 10 män, det är normalt med fler män än kvinnor som pendlar så detta kan anses normalt.

Cirka 50 % av pendlarna är 30 – 49 år (största gruppen). Detta skiljer sig inte speciellt mycket mot hur åldersfördelningen ser ut i Malmö och Köpenhamn för övrigt. Dock har olika undersökningar vanligtvis olika åldersindelningar eller undersökningsgrupper vilket gör det svårt att jämföra de olika resultaten.

7 av 10 som pendlar arbetar inom service eller inom ett kreativt område. Detta visar på vikten av dessa yrkeskategorier. Sett till arbetsmarknaden i hela regionen så speglar pendlingen den ganska så väl där det idag ligger en tyngdpunkt i service och kreativa yrken.

5 av 10 pendlare har mellan 41 och 60 km mellan arbete och bostad. Detta är en längre sträcka än vad man normalt pendlar. Den huvudsakliga pendlingen sker mellan Malmö och Köpenhamn vilket ger pendling med det här avståndet, det är så långt mellan

städerna med dagens förbindelse. Karaktären på resorna över Öresund är att det är fler längre resor och att de kortare saknas.

Utbildningsnivån är ojämn mellan den Danska och Svenska sidan där pendlare från den svenska sidan har lägre utbildningsnivå. Då det totala antalet pendlare från den danska sidan är få jämfört med antalet från den svenska sidan så blir jämförelsen något missvisande. Men normalt sett så borde även den svenska andelen högutbildade utgöra en större andel då högutbildade generellt sett reser och pendlar mer än andra grupper.

	Pendlare från							
	Danska sidan				Svenska sidan			
	Antal	Andel totalt	Andel från Dk	Andel av bef (25-64)	Antal	Andel totalt	Andel från S	Andel av bef (25-64)
Grundskola	17	0,2%	4%	16-17%	1193	10,6%	11%	12-14%
Gymnasial eller yrkesfacklig utbildning	98	0,9%	23%	31-38%	4447	39,4%	41%	37-40%
Högutbildad	300	2,7%	70%	40-45%	4989	44,3%	46%	44-47%
Okänt	13	0,1%	3%	6-8%	217	1,9%	2%	2-5%

Källor: DAMVAD/Örestat, SCB och Danmarks Statistik



## Pendlingen imorgon – vilka grupper av pendlare kan en Öresundsmetro locka?

Även resandet i framtiden kommer i mångt och mycket att likna resandet idag. Arbetspendling kommer att vara en viktig, antagligen den viktigaste, gruppen resenärer. Det finns inget som tyder på att ålders- eller könsfördelning kommer att förändras på något radikalt sätt. Semester och fritidsresor kommer även framöver att vara en viktig del av resandet med tanke på de starka målpunkterna så som Kastrup, Köpenhamn och vägen till kontinenten. Denna typ av resor förväntas allmänt få en större betydelse i framtiden.

Men förutom de allmänna trenderna och dagens mönster så finns det några avvikelser som kan vara av intresse att fästa uppmärksamhet på. Nedan presenteras tre olika grupper som har gemensamt att deras andel av resandet är lägre än förväntat. Detta kan vara grupper som har potential att växa och som kan gynnas av en metroförbindelse.

- **Studenterna** – få studenter pendlar över Öresund. Studiependling är normalt en liten andel av det totala resandet, men det finns en potential. *Detta är särskilt intressant då det tidigare har framhållits att utbildning och mängden universitet och högskolor i regionen är en styrka.*
- **De högutbildade svenskarna** – pendling till Danmark har inte lockat högutbildade Svenskar i den utsträckning som kan förväntas. Den höga reseuppostringen kan vara en orsak, men troligast har andra gränshinderseffekter (t.ex. skillnader i lönenivåer) större betydelse. Med en Metro sänks reseuppostringen, vilket minskar en av barriäreffekterna för att pendla över sundet.
- **Pendlingen från Danmark till Sverige** – idag pendlar man från Sverige till Danmark (96 %). Drivkrafter är skillnader i bostadskostnad och lön, barriärer är kultur, och reseuppostring (pris, tid och restidsosäkerhet). En Metro skulle kunna påverka pris, tid och restidsosäkerhet. *Utpekade infrastrukturrelaterade bristerna för Öresundsbron är just en hög resekostnad och stor känslighet för tågtrafiken.*

### Andel studiependling

Öresund	3 %
Skåne	6 %
Hovedstadsregionen	4 %

### Andel högutbildade

	Pendlare	Befolkning (25-64 år)
Danska sidan	70 %	40-45 %
Svenska sidan	46 %	44-47 %

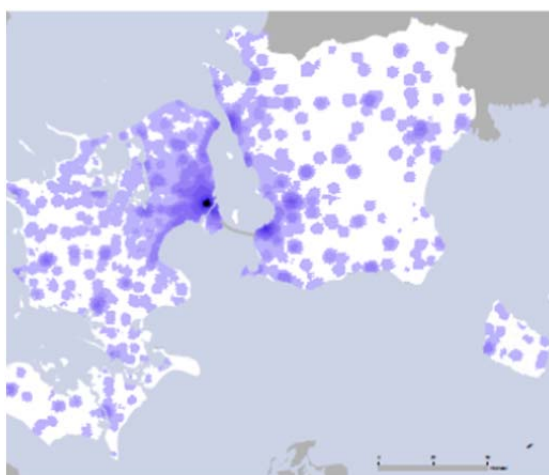
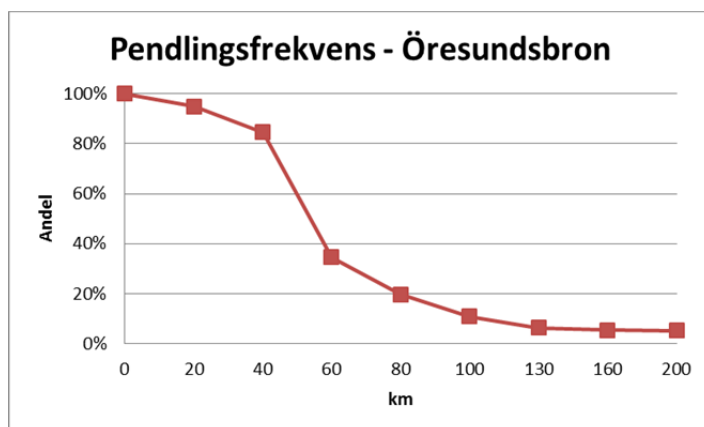
## Framtida pendling – några faktorer som talar för behov av en Metro

**Lokalresorna** – Öresundsbron har idag framför allt en regional funktion med längre, enstaka resor kopplat till arbete/näringsliv/semester. Resor i kategorier som service, inköp, fritid är få eller obefintliga. Snittresan på Öresundsbron är cirka 50 km, i Skåne cirka 35 km och i Malmö cirka 16 km.

**Konkurrensen om kapaciteten** – ökade strömmar av personresor och gods i kombination med ny trafik (t.ex. höghastighetståg) ökar konkurrensen om kapaciteten på Öresundsbron.

**Mängden pendlare** – Köpenhamn och Malmö med omnejd har en stor befolkning koncentrerad inom ett pendlingsbart område. Förutsättningar och potential för ett ökat resande är goda.

**”Vardagsintegration”** – Öresundsmetrons korta restid kan bidra till att skapa en social/kulturell integration mellan Köpenhamn och Malmö. *Med metron reser man inte mellan städer – man reser mellan stadsdelar.*



Kartan visar det befolkningsmönster som finns i Öresundsregionen, ju mörkare färg ju större befolkningskoncentration. I mönstret går det att utläsa att de mest tätbefolkade platserna ligger längs järnvägen.

Källa, diagrammet: Öresundsbrokonsortiet, bearbetat av SWECO, Källa, karta: IBU Öresund

## 8 Bygghasen

### Att bygga är dyrt

Många stora infrastrukturprojekt pågår, planeras, utreds eller diskuteras just nu i regionen med omnejd. Erfarenheten från andra stora byggprojekt visar att de tenderar skapa ett stort antal arbetstillfällen under byggtiden.

Tunnelprojekt som metron kräver en hel del specialistkompetens, och redan nu antyds brist på kompetens inom bygg-/anläggningsbranschen. *Klarar marknaden att kompetensförsörja ännu ett storbygge?*

Att bygga infrastruktur är dyrt! Och kostnaden/km varierar stort.

Här några exempel:

Projekt	Längd	Kostnad mdkr	mdkr/km	Årsarbetstillfällen***
Öresundsmetro	27 km	25 mdkr*	Ca 1 mdkr	25 000 - 31 000
Fehmarntunneln	18 km	40-50 mdkr	2,2-2,8 mdkr	40 000 - 63 000
Citytunneln Malmö	17 km varav 6 km tunnel	8,5 mdkr	0,5 mdkr**	8 500 - 10 600
Citybanan Stockholm	6 km	16,7 mdkr	2,8 mdkr	16 000 - 20 000
Förbifart Stockholm	21 km varav 18 km tunnel	28 mdkr	1,3 mdkr	28 000 - 35 000

\* Kostnaden 25 mdkr avser station-station i Köpenhamn respektive Malmö.

\*\* Totalkostnaden är utslagen på hela projektet. I praktiken är tunneln dyrare per km.

\*\*\* Antalet årsarbeten kan överslagsmässigt räknas som omsättning/årsarbete 0,8-1,0 Mkr.

## Sociala klausuler – tillämpliga?

Det har diskuterats ifall sociala klausuler kan användas i upphandlingen av större infrastrukturprojekt, som ett medel att stimulera utsatta gruppers inträde på arbetsmarknaden.

EU:s upphandlingsdirektiv möjliggör socialt ansvarsfull offentlig upphandling för att främja möjligheter till exempelvis anställning, anständigt arbete, sociala rättigheter och arbetstagares rättigheter samt social integration. Det finns dock i Sverige och Danmark få exempel där detta har tillämpats.

Två exempel lyfts fram:

- Botkyrka kommun: ett samarbetsprojekt mellan upphandling och arbetsmarknad. Syfte: ge unga personer utan utbildning traineeanställningar.
  - Resultat: 6 traineeplatser 2009-2011. En viktig erfarenhet är att det endast är inom begränsade områden som villkoret är tillämpningsbart.
- Malmö stad: ett pilotprojekt pågår. Krav ställs att entreprenören skall anställa och sysselsätta ett för resp. upphandling fastställt antal långtidsarbetslösa i 6 månader. Omfattning: motsvarande 5% av lönekostnaden vid upphandling över 225000 Euro. De arbetslösa ställs till förfogande av Jobb Malmö, som ansvarar för rekryteringen.
  - Resultat hittills: upphandlingar pågår. Krav på i storleksordningen 2 traineeplatser vid upphandlingsvolym 50 Mkr.

För Öresundsmetro är sysselsättningseffekten med sociala klausuler sannolikt begränsad. Bergarbetena är högspecialiserade med låg bemanning. Betong och installation kräver betydligt fler anställda, där kan sociala klausuler eventuellt vara tillämpliga. Möjligheten är däremot större inom kringtjänster som trafikplanering, supportverksamhet etc.

## 9 Öresundsmetro – 4 scenarier

I nedanstående matris ges en övergripande bild av hur näringsstruktur, klustersamarbeten, kompetensbehov, pendlingsmönster samt byggfasen kan utvecklas till 2032, med utgångspunkt i de fyra olika utvecklingsscenarier som skisserats i utredningen "Visionsrapport Öresundsmetro mellem København og Malmö".<sup>5</sup>

	<b>Scenario 1: Grøn højvækst og Øresundsintegration uden metro</b>	<b>Scenario 2: Stagnation og disintegration uden metro</b>
<b>Näringslivsstruktur</b>	Den globala trenden mot ökad andel sysselsatta inom kunskaps-/tjänstesektor fortsätter. Köpenhamn och Skåne knyts närmare samman genom den ökade pendlingen på Öresundsbron. Öresundsregionen går mot ökad integration - mest beroende på politisk mobilisering. År 2032 har åtskilliga av de institutionella gränshindren åtgärdats.	Till följd av bristande integration och fortsatt höga barriärer länderna emellan, förlorade Öresundsregionen matchen mot andra konkurrerande storstadsregioner. Hightechindustrin och FoU flyttade ut, vilket i sin tur försvagade regionens arbetsmarknad markant.
<b>Kluster</b>	Trenden vänder och klustersamarbetena över sundet börjar fungera bättre. Främst p.g.a. att flera strukturella brister/hinder har lösts, men även p.g.a. att den för klustren så viktiga tillgängligheten till Kastrup har stärkts.	Regionens alltmer försvagade position i den internationella konkurrensen har inneburit att de kluster som fortfarande fungerade 2013 nu har upplösts, alternativt har flyttat till starkare storstadsregioner.
<b>Kompetensbehov</b>	Kompetensförsörjningen, som 2013 ansågs vara en av Öresundsregionens största utmaningar, har delvis kunnat hanteras genom kraftfulla utbildningsinsatser och ökad arbetskraftsinvandring. Även den ökade pendlingen över sundet bidrar till att stärka arbetsmarknadssamspillet.	Den försvagade arbetsmarknaden balanserar i betydande grad den åldrande befolkningsstrukturen. Det blir därför ingen större brist på arbetskraft till de verksamheter som fortfarande bedrivs i regionen. Men det blir inte heller någon större utveckling.
<b>Pendlingsmönster</b>	Pendlingen har ökat kraftigt över Öresundsbron, som nu är nära maxbelastning under högtrafik. Konkurrensen om kapaciteten på bron från godstrafik och höghastighetståg (vilka också ökar starkt) ökar och leder till högre kostnader för trafiken. Potentialen i högkonjunkturen kan inte utnyttjas fullt ut, speciellt när det gäller vardagsintegration och arbetspendling.	Pendlingen ökar endast svagt, eftersom den stagnerade arbetsmarknaden inte genererar några större pendlingsströmmar. Pendlingen fortsätter att vara nästan uteslutande enkelriktad; svenskar pendlar till okvalificerade arbeten i Köpenhamn.
<b>Byggfasen; sociala klausuler</b>	Ej tillämplig - metron byggs ej.	Ej tillämplig - metron byggs ej.

<sup>5</sup> Palludan Fremtidforskning 2012.

	<b>Scenario 3: Grøn højvækst og Øresundsintegration med metro</b>	<b>Scenario 4: Stagnation og disintegration med metro</b>
<b>Näringslivsstruktur</b>	Öresundsregionen har vänt trenden! Hightech har markant ökat sina satsningar i regionen. En viktig grund till detta är den kraftfulla politiska enighet som inneburit satsningar på forskning och utbildning på hög internationell nivå. Öresundsmetron bidrar med stärkta möjligheter att rekrytera spetskompetens på båda sidor sundet.	Öresundsregionen fortsatte under 2010-20-talen att tappa i konkurrenskraft gentemot andra storstadsregioner. Metron gav förvisso en del positiva effekter för näringslivets tillgång till arbetskraft, men räckte inte till för att övervinna globaliseringens effekter.
<b>Kluster</b>	Metron frigjorde kapacitet på Öresundsbron, vilket möjliggjorde snabbare tågförbindelser till/från Kastrup. Detta var den kanske enskilt viktigaste åtgärden för att stärka tillgången på internationell spetskompetens – vilket var precis vad klustren behövde!	Metron frigjorde kapacitet på Öresundsbron, vilket möjliggjorde snabbare tågförbindelser till/från Kastrup. Detta räckte dock inte till för att stärka klustren, eftersom utflyttningen av FoU och specialistkompetenser dramatiskt försämrade regionens förutsättningar.
<b>Kompetensbehov</b>	Den kortare restiden har, tillsammans med omfattande regelförenklingar på arbetsmarknaden, avsevärt förbättrat möjligheterna (och viljan) att arbeta på andra sidan sundet.	Den försvagade arbetsmarknaden kan endast till en mindre del överbryggas med metrons kortare restider.
<b>Pendlingsmönster</b>	Pendlingen har blivit betydligt mer dubbelriktad. Allt fler högutbildade danskar väljer att arbeta i Lund och den hightech-industri som anlagts där. Även vardagsintegrationen har stärkts; det är nu lika naturligt att resa över sundet som att resa till grannkvartetet.	Arbetspendlingen ökar endast svagt trots metrons korta restider. Den främsta orsaken är att det fortfarande finns stora institutionella barriärer (regelverk etc.) som begränsar öresundsbornas vilja att arbeta på andra sidan sundet. Pendlingen fortsätter vara i huvudsak enkelriktad.
<b>Byggfasen; sociala klausuler</b>	Metron byggs. Sociala klausuler används i upphandlingen av entreprenader, särskilt för kringtjänster (trafikanordningar, supportverksamhet etc.). Metrobygget blir starten för ett tätare samarbete över sundet vad avser åtgärder för att få fler människor i arbete, något som bidrar till att minska arbetslösheten och öka rekryteringsbasen för regionens näringsliv.	Metron byggs. Sociala klausuler används i upphandlingen av entreprenader, särskilt för kringtjänster. Men utöver metrobygget uppnås inga särskilda effekter eller fortsatta samarbeten vad gäller arbetsmarknadsintegration för utsatta grupper.

## 10 Källförteckning

### Övergripande planer, program och utredningar

Malmö Stad	<i>Hur vill vi utveckla Malmö? OH-serie om Öresundsmetron (2009)</i>
Palludan Fremtidforskning	<i>Visionsrapport; Øresundsmetro mellem København og Malmö - en shuttle, der gør København og Malmö til bydele i samme by (2012)</i>
Region Hovedstaden	<i>Regionalutvalget, Sag 7c/Bilag 1 Öresundsmetron (5 mars 2013)</i>
Öresundskommittén m fl.	<i>ØRUS - ØresundsRegional UdviklingsStrategi/UtvecklingsStrategi (2010)</i>
Öresundskommittén m fl.	<i>Flerårig strategi for implementering af ØRUS og handlingsplan 2013 (2012)</i>
ÖRIB	<i>Öresundsregionen 2045 – Scenarier för trafik och byutveckling (2007)</i>
ÖRIB	<i>Øresundsregionen 2025 – Scenarier for trafik- og byudvikling (2008)</i>

### Kluster och samarbeten

Delgado, Porter, Stern 2010	<i>Clusters, Convergence, and Economic Performance. Aug 2010</i>
Energi Öresund Project	
Nano Connect Scandinavia Project	
Intervjuer med nyckelpersoner	

### Infrastruktur och integration

EU-kommissionen, DG Regio	<i>Forskning och industri förenar krafterna för gränsöverskridande tillväxt (2009)</i>
DAMVAD	<i>Øresundsmetro fase II (2013)</i>
DST – Danmarks Statistik	<i>www.dst.dk</i>
DTU – Danmarks Tekniske Universitet	<i>www.dtu.dk</i>
Metropolitan Transport Commission, Oakland	<i>Commuter Forecasts for the San Francisco Bay Area 1990-2030 (2004)</i>
Region Skåne	<i>IBU-Øresund, Infrastruktur och byutveckling i Öresundsregionen</i>
Region	<i>Förändringar i pendlingen över Öresund (2012)</i>

Skåne/Skåneanalysen	
Statistiska Centralbyrån	<i>www.scb.se</i>
Sydsvenska Handelskammaren	<i>Barriärer för utveckling – transaktionskostnader i Öresundsregionen (P-O Bjuggren och J E Eklund, 2012)</i>
Region Hovedstaden, Region Sjælland, BRHS	<i>Globalisering, vækst og velfaerd, Østdanmarks udfordring (2010)</i>
Region Skåne	<i>Arbetskraft- och kompetensbehov i Skåne – En översikt och lägesrapport (2009)</i>
StatNord	<i>Nordisk regional statistikdatabas</i>
Trivector	<i>Resvanor Syd (2007)</i>
Öresundsbrokonsortiet	<i>Ø-Analys, nr 1 januari 2011 (2011)</i>
Öresundsbrokonsortiet	<i>Därför reser vi över Öresund (2010)</i>
Öresundskomiteen	<i>33 hinder, utmaningar och möjligheter (2010)</i>
Öresundskomiteen m.fl.	<i>Tendens Öresund (2012)</i>
<b>Näringsliv och arbetsmarknad</b>	
EU-kommissionen, DG Regio	<i>Forskning och industri förenar krafterna för gränsöverskridande tillväxt (2009)</i>
Danmarks Statistik	
Job og Uddannelse i Øresundsregionen	<i>Job &amp; Uddannelse i Øresundsregionen 2013</i>
Statistiska Centralbyrån	
Sydsvenska Handelskammaren	<i>Öresundsregionens framtid - En ungdomsgenerations värderingar (2010)</i>
Sydsvenska Handelskammaren	<i>Den kreativa potentialen kring Öresundsregionen (2011)</i>
Öresundskomiteen	<i>Eventstrategi för Öresundsregionen (2011)</i>
Öresundskommitten	<i>Öresundsbrief, Mars 2013</i>
Örestat	<i>Näringslivsstatistik</i>
<b>Sociala klausuler</b>	
Botkyrka kommun	<i>Långt ifrån lagom – Ett samarbete mellan upphandling och arbetsmarknad (2011)</i>
Botkyrka kommun	<i>Intervju med tjänsteman</i>



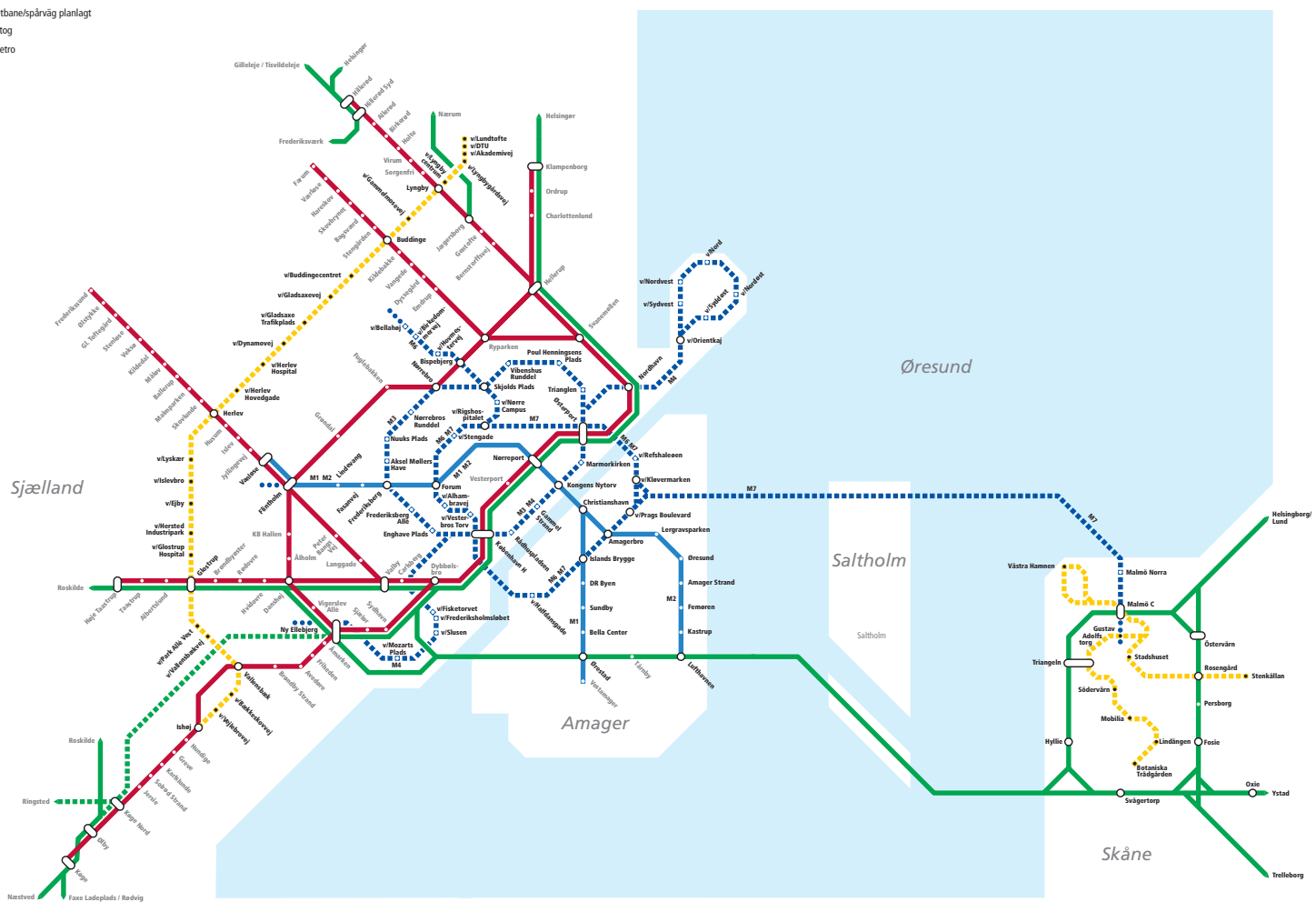
Malmö stad

*Intervju med tjänsteman*

Sweco, experter inom  
byggprojektering

*Nyckeltal för anläggningskostnader*

- Letbane/spårvæg planlagt
- S-tog
- Metro



**LÆS MERE OM ØRESUNDSMETROEN**

Se alle præsentationer og delrapporter på nettet:

[www.malmo.se/oresundsmetro](http://www.malmo.se/oresundsmetro)

[www.kk.dk/oresundsmetro](http://www.kk.dk/oresundsmetro)

**KONTAKT OS**

[oresundsmetro@okf.kk.dk](mailto:oresundsmetro@okf.kk.dk)

[oresundsmetro@malmo.se](mailto:oresundsmetro@malmo.se)

