

KØBENHAVN

M



M

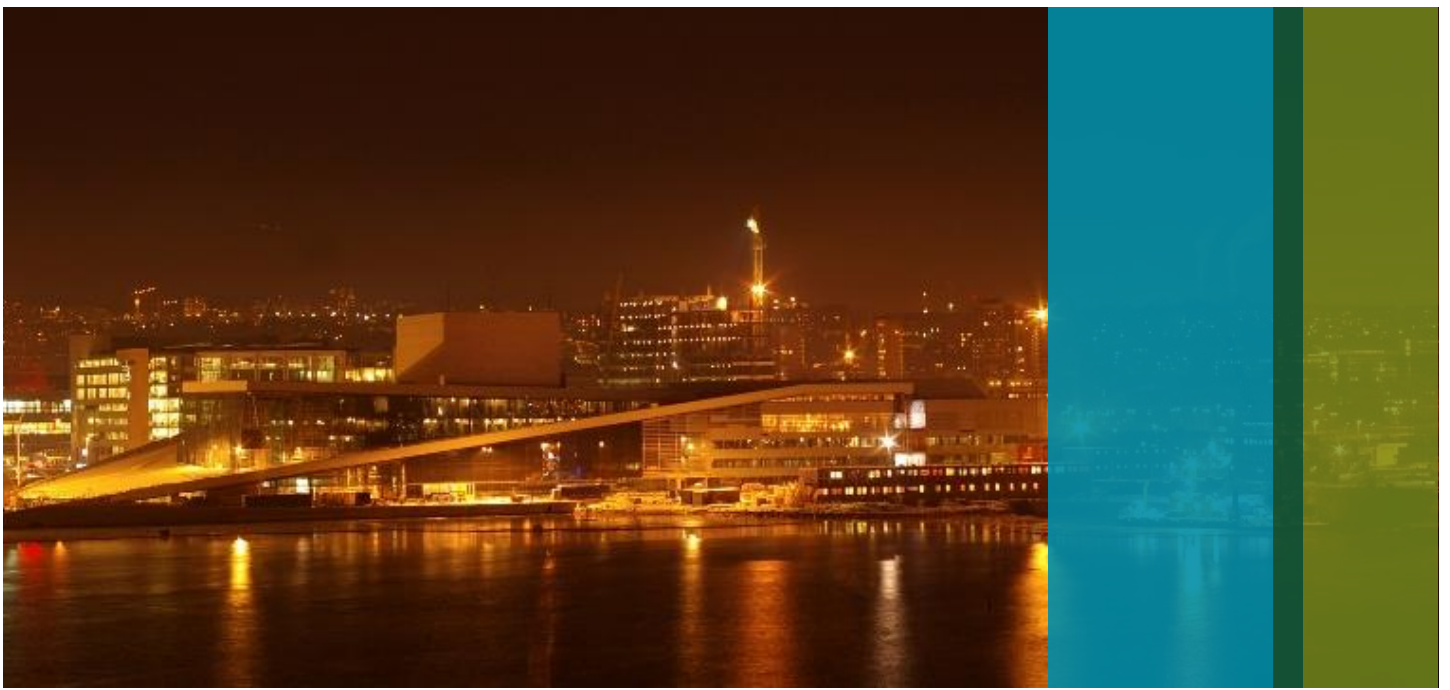
MALMÖ



**AFLEDTE ØKONOMISKE EFFEKTER
DAMVAD**

**ØRESUNDSMETRO »
KØBENHAVN
MALMØ
2013**





April 2013

Øresundsmetro fase II

Analyse af afledte økonomiske effekter

For information on obtaining additional copies, permission to reprint or translate this work, and all other correspondence, please contact:

DAMVAD

info@damvad.com
damvad.com

Copyright 2013

Indhold

1	Indledning og hovedkonklusioner	1
1.1	Effekter fra Øresundsforbindelsen	2
1.2	Hovedkonklusioner	5
2	Arbejdsmarkedseffekter	8
2.1	Erhvervsstruktur – efterspørgsel efter arbejdskraft	8
2.2	Kompetencestruktur – udbuddet af arbejdskraft	11
2.3	Pendling – omfang og karakteristik	12
2.4	Regionens ledige	14
2.5	Time- og arbejdsudbudseffekter af sparet rejsetid for pendlere	15
3	Beskæftigelseseffekter	19
4	Effekt på offentlige finanser	21
5	Effekt på lokalisering og tiltrækning	23
5.1	Effekter på erhvervsliv og virksomheders lokaliseringsbeslutninger	23
5.2	Effekter på turisme	24
6	Sampils- og produktivitetseffekter	28
7	Litteratur og referencer	31

1 Indledning og hovedkonklusioner

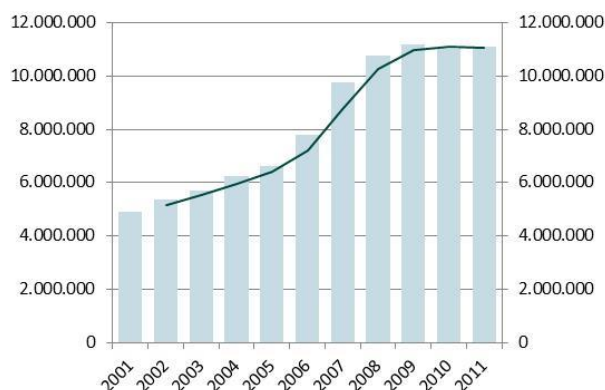
Erhvervslivet i Øresundsregionen har siden Øresundsforbindelsens åbning i 2000, kunne udnytte den lettere tilgængelighed til arbejdskraft og kundemarked.

Den faste forbindelse har skabt markante integrationseffekter mellem Sverige og Danmark, hvilket tydeligst kan aflæses på udviklingen i persontrafikken på tværs af Øresund. Både bil- og togrejser over broen steg årligt de første 8 år af broens levetid. De seneste par år under krisen er antallet af årligt togrejsende dog stabiliseret på godt 11 mio. passagerer, jf. figur 1.1.

I samme periode, er pendlingen over sundet steget kraftigt, især i den sydligste del af regionen. Pendlingen mellem København og Malmø er siden broens åbning tidoblet, fra ca. 2.000 personer i 2000 til ca. 20.000 personer i 2009.

Pendlingen har dog i alle år været størst fra Sverige til Danmark. End ikke Øresundsbroens åbning har givet anledning til en større geografisk spredning i pendlernes bopæl, jf. figur 1.2.

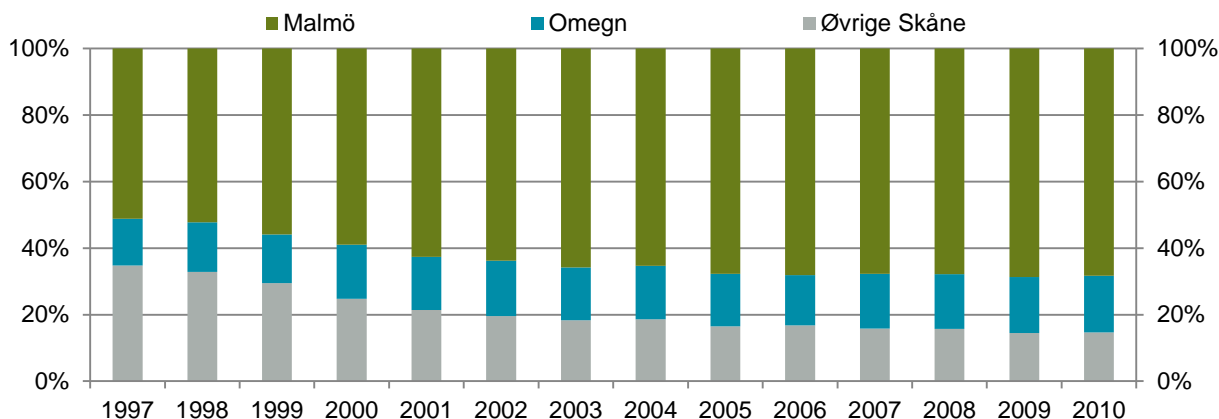
FIGUR 1.1
TOGREJSENDE OVER ØRESUND



Kilde: Øresundsbro Konsortiet, december 2012
Note: Kurven er en tendenslinje for et glidende gennemsnit af to år

Udviklingen er gået den anden vej, og flertallet af de skånske pendlere bor således fortsat i Malmø, mens hver sjette (17 pct.) er bosat i den nære omegn, der vurderes at være det opland, der umiddelbart vil få størst gevinst af en hurtigere forbindelse over Øresund, jf. den geografiske afgrænsning nedenfor.

FIGUR 1.2
PENGLINGEN FRA SKÅNES LÄN TIL KØBENHAVN, FREDERIKSBERG & GENTOFTE



Kilde: DAMVAD på baggrund af data fra ØreStat

Der er altså et potentiale for at nå et større opland, både på den svenske og danske side af Øresund, når der kan kortes op til 30 minutter af køretiden over sundet. Rejsetidsbesparelsen vil afhænge af, om rejsen sker mellem Nørreport og Malmø, hvor køretiden vil blive reduceret med 30,5 minutter, eller København H og Malmø, hvor køretiden vil blive reduceret med 23,5 minutter. Da reduktionen af rejsetiden sker på strækningen over sundet, vil rejsetidsbesparelsen være den samme for rejser til fx Lund.

Det vurderes at incitamentet til at pendle blandt fx bosatte i Lund vil være tilsvarende incitamentet hos de pendlere, der har pendlet fra Malmø gennem de seneste år, da tidsbesparelsen vil betyde, at transporttiden fra fx Lund til København, vil svare til den nuværende transporttid fra Malmø til København, og vice versa.

Etableringen af Øresundsbroen har allerede været væsentlig drivkraft i forhold til at binde Malmø og København tættere sammen; både i forhold til kultur, detailhandel og udveksling af arbejdskraft – primært fra Sverige til Danmark. Der ligger dog et betydeligt potentiale for en tættere integration for også omegnskommunerne.

Som nævnt ovenfor er pendlingen over Øresund stagneret de seneste år. En del kan givet tillægges den finansielle krise, men en del kan ikke udelukkes at skyldes, at gevinsterne fra sparet rejsetid er udtømte i første omgang, og at en yderligere reduktion i rejsetid kan give nyt løft til pendling og integration.

En række strukturelle grænsehindringer, som kortlagt af Øresundskomiteen i 2010¹, vil selvfølgelig fortsat skulle imødegås, men det ligger uden for

¹ "33 hindringer, udfordringer og muligheder", Øresundsmodelen 2010

rammerne af indeværende projekt at inddrage betydningen af disse forhold for integrationen. I det følgende betragtes alene en række isolerede effekter, den kortere rejsetid vil have på arbejdsmarked og erhvervsliv på et nærmere defineret geografisk område, og der opstilles en række estimater for effekterne, der alt andet lige vil kunne høstes ved etableringen af en Øresundsmetro.

1.1 Effekter fra Øresundsforbindelsen

Der er allerede høstet en lang række effekter af etableringen af den faste Øresundsforbindelse, men en række effekter er aftagende, da potentialet i en vis grad er høstet. Der er dog for særlig arbejdsmarked og erhvervsliv fortsat et uudnyttet potentiale i form af øget arbejdsudbud, og deraf bedre match til efterspørgslen efter arbejdskraft fra regionens virksomheder – til gavn for ikke bare virksomheder og arbejdstager, men også offentlige finanser.

Et bedre matchet arbejdsmarked er en af mange faktorer, der bidrager til at tiltrække virksomheder, ligesom en hurtigere og nemmere adgang til at komme rundt i regionen, er en af flere faktorer, der påvirker virksomheder, når de skal vælge lokalisering. Dette både i forhold til at nå kunder og samarbejdspartnere, men også i forhold til at få nemmere adgang til, og dermed øgede muligheder for, samarbejde med de mange videnmiljøer, regionen nyder godt af.

Endelig vil den øgede integration som følge af den kortere rejsetid, give muligheder for at skabe et turisme *brand*, hvor man med rette kan sige, at to lande = én by, med de kulturelle og detailmæssige muligheder, det åbner op for.

De nedenfor gennemgåede effektmålinger af en Øresundsmetro foretages med afsæt i konklusio-

nerne fra eksisterende forskningslitteratur, rapporter og analyser. Generelt vurderes det, at der alt andet lige vil være betydeligt potentiale for positive effekter af en Øresundmetro, både i forhold til et større og mere dynamisk arbejdsmarked og i forhold til en række erhvervmæssige effekter.

Effekterne kan næppe sidestilles med de kortsigtede fra etableringen af Øresundsbroen, hvoraf en del "nyhedsværdi"-effekter er høstet, idet en større kulturel sammenhæng mellem Skåne og Hovedstadsregionen allerede er skabt. Der vil fortsat væ-

re en række strukturelle udfordringer, som bl.a. knytter sig til huspriser, prisniveau i butikker, lønforhold, kompetencefordeling på arbejdsmarked, forskel i arbejdsløshed og efterspørgsel – forhold, som i sig selv fungerer som drivkræfter for erhvervmæssig dynamik, mobilitet og integration.

Ved etableringen af en Øresundmetro, udvides det integrerede geografiske område til at omfatte det umiddelbare nærområde til København og Malmø, således at det der betegnes omegnen, er områder i en afstand af 30,5 hhv. 23,5 minutter fra

FIGUR 1.3
DEN AFGRÆNSEDE REGION, 2010 (2008-tal i parentes)

Egentlig by		Omegn		Øvrigt opland	
København	Malmø	København	Malmø	København	Malmø
Frederiksberg	Malmö	Albertslund	Burlöv	Fredensborg	Landskrona
Gentofte		Allerød	Kävlinge	Frederikssund	Svalöv
København		Ballerup	Lomma	Greve	Eslöv
		Brøndby	Lund	Gribskov	Sjöbo
		Egedal	Svedala	Halsnæs	Skurup
		Furesø	Trelleborg	Helsingør	Staffanstorps
		Gladsaxe	Vellinge	Roskilde	
		Glostrup		Solrød	
		Herlev			
		Hillerød			
		Hvidovre			
		Høje-Taastrup			
		Hørsholm			
		Ishøj			
		Lyngby-Taarbæk			
		Rudersdal			
		Rødovre			
		Vallensbæk			
		Dragør			
		Tårnby			
708.638 (681.613)	298.503 (285.514)	730.027 (719.521)	272.747 (265.749)	368.237 (366.064)	141.692 (139.555)

Kilde: Danmarks Statistik og Svenska StatistikByrån Note: Befolkning pr. 1. oktober (DK), 1. november (SE)

Nørreport hhv. København H til Malmø C. Kan pendlingsafstanden øges til ca. 60 min. vil yderligere et opland få glæde af en ny metro. Disse betegnes i tabellen nedenfor som "øvrigt opland".

I Visionsrapporten², der rummer en række indledende vurderinger af perspektiverne ved at anlægge en Øresundsmetro, er det antaget, at metroen især vil have effekt på et afgrænset geografisk område, hvilket dækker over de egentlige byer og omegnen jf figur 1.3. Det er den afgrænsning af regionen, der primært er lagt til grund for vurdering af effekterne i nærværende analyse, når potentiale for arbejdsmarked, erhverv og turisme kortlægges i det følgende.

Effekten af etableringen af en metro betyder, at befolkningsoplandet i det umiddelbare nærområde udvides med en million mennesker (1.002.774 personer), der er bosat i de afgrænsede omegnskommuner. Såfremt oplandet imidlertid kan udvides til at dække helt op til en time i pendlingsafstand vil en ny metro kunne øge befolkningsoplandet med i alt ca. 1,5 mio. indbyggere til i alt 2,5 mio. indbyggere. Det tilsvarende øges effekterne af etableringen af metroen yderligere, herunder vil nye og eksisterende virksomheder kunne trække på et noget større arbejdsmarked end i dag.

I Visionsrapportens opereres med "den egentlige by" og "Omegnen" i afgrænsningen. I forlængelse af Visionsrapportens terminologi, defineres den "Egentlige by" i indeværende afrapportering til at omfatte "København, Frederiksberg, Gentofte og Malmø".

I Visionsrapporten opereres som nævnt med mulige fremtidsscenarioer, som belyser metroens muligheder i forskellige samfundsmæssige situatio-

ner. Som det fremgår af figur 1.4, opererer Visionsrapporten med fire konkrete senarier for Øresundsregionens, København og Malmøs fremtid år 2032. Grundlæggende sondres mellem et høj- og et lavvækstscenario på den ene side, og en situation med hhv. uden metro på den anden side.

FIGUR 1.4
SCENARIOOVERSIGT

	Højvækst	Lavvækst
Uden metro	Scenarie 1: Grøn højvækst og øresundsintegration uden metro	Scenarie 2: Stagnation og disintegration uden metro
Med metro	Scenarie 3: Grøn højvækst og øresundsintegration med metro	Scenarie 4: Stagnation og disintegration med metro

Kilde: "Visionsrapport. Metro mellem København og Malmø – en shuttle, der gør København og Malmø til bydele i samme by", Palludan Fremtidssforskning 2012

Når der i denne rapport skønnes på effekter, tages der udgangspunkt i 2010-data, da det er det seneste år, hvorpå der findes statistik på alle dataserier. I forhold til at inddrage et billede af de mulige fremtidsscenarioer, der opereres med i Visionsrapporten (se nedenfor), antages det, at 2010 kan beskrive udgangspunktet for et lavvækstscenario, mens der – hvor der er meningsfuldt – anvendes 2008-data til at illustrere et højvækstscenario (2008 er det seneste højvækst-år).

I denne rapport tages endvidere udgangspunkt i den situation, hvor der etableres ed en Øresundsmetro. Med andre ord opereres i denne rapport således med to scenarier (svarende til scenario 3 og 4 i Visionsrapporten).

² "Visionsrapport. Metro mellem København og Malmø – en shuttle, der gør København og Malmø til bydele i samme by", Palludan Fremtidssforskning 2012

1.2 Hovedkonklusioner

Etableringen af en Øresundsmetro smelter de egentlige byområder (København, Frederiksberg og Gentofte og Malmø) transport-geografisk sammen med den nære omegn. Dermed udvides det integrerede geografiske område, der kan nås inden for 30 minutter fra de egentlige byer, til at omfatte i alt 2 mio. mennesker. Og 2,5 mio. mennesker, hvis pendlingsafstanden kan øges til ca 1. time. Hovedkonklusionerne bygger alene på et pendlingsopland på 30 minutter fra de egentlige byer.

En Øresundsmetro vil medføre en række gevinster i form af bl.a. øget samspil mellem virksomheder og videncenterer, et større arbejdsmarked, flere beskæftigelsesmuligheder m.m.

1.2.1 Betydning for arbejdsmarked og beskæftigelse

En Øresundsmetro vil forøge mulighederne for at matche udbuddet og efterspørgslen af arbejdskraft. **De egentlige byområder beskæftiger 573.035 personer, mens den integrerede region vil beskæftige 1,06 mio. personer.**

Gennemgangen af befolkningernes uddannelsesniveauer viser, at etableringen af Øresundsmetroen, vil have en umiddelbar positiv effekt på arbejdsmarkedsbalancen i regionen. Således er ¾ af regionens højtuddannede bosat på dansk side, mens mere end hver anden (55 pct.) på den svenske side er ufaglært.

Ved etableringen af en Øresundsmetro vil især virksomheder på den svenske side få **fordoblet (absolutte tal) rekrutteringsgrundlaget for personer med et højere uddannelsesniveau.** Omvendt vil den relativt høje andel af personer på den svenske side, som højst har gennemført en gymnasial uddannelse, udgøre et **godt rekrutterings-**

grundlag for fx de relativt mange handelsvirksomheder i den Københavnske omegn.

Udover det statiske arbejdsmarked, er der også et mobilt arbejdsmarked i form af pendlere, som i høj grad kommer fra den svenske side. Mere end ni ud af ti (96 pct.) pendler fra Sverige til Danmark, og omkring hver anden pendler, pendler fra omegnskommuner, hvilket vidner om en eksisterende vilje til mobilitet, og et endnu større potentiale ved etableringen af en Øresundsmetro.

Ved etableringen af en Øresundsmetro vil de **eksisterende pendlere få reduceret deres daglige rejsetid med 47 minutter** i forhold til den nuværende togforbindelse. Den reducerede rejsetid vil betyde, at:

- pendlere vil kunne komme længere med samme pendlingstid, som de gør med den eksisterende tog- og broforbindelse.
- en del af den reducerede rejsetid vil kunne konverteres til arbejdstid (den såkaldte *timeeffekt*).

Beregningerne viser, at **hver pendler vil arbejde 37,7 timer mere pr. år, hvilket kan omregnes til et skøn for en timeeffekt svarende til 219 fuldtidsbeskæftigede.**

Den reducerede rejsetid kan også bidrage til at reducere ledigheden, da arbejdsløse kan komme hurtigere frem til ledige stillinger og potentielt bedre matchede jobs. **Potentialet for et bedre match af ledige til arbejdsmarkedet er dermed til stede**, da puljen af ledige på hver side af sundet komplementerer hinanden, idet ledige på den danske side primært er højtuddannede, mens de på den svenske side i højere grad er ufaglærte, og dermed ikke i direkte konkurrence med hinanden.

Den kortere rejsetid vil øge det opland, hvor ledige – uden at øge deres rejsetid – kan søge beskæftigelse, hvormed muligheden for, at ledige overgår til beskæftigelse, den såkaldte *beskæftigelsesefekt*, øges.

Når en ledig skal træffe beslutning om at arbejde, vægtes også rejsetid til/fra arbejdsstedet ind. **Den sparede rejsetid kan via transportøkonomiske modeller værdiansættes til 60,44 kr. for en dagligt sparet rejsetid på 47 minutter, som metroen vil betyde. På årsbasis vil det svare til en værdi på 13.780 kr., svarende til værdien af det beskæftigelsesfradrag, man kender fra Danmark.**

Dette er at betragte som en fiktiv, skattefri værdi, der vil have effekt på lediges beslutninger om at overgå til arbejde. Ud fra metoder som normalt benyttes til at estimere beskæftigelses effekter af beskæftigelsesfradrag, skønnes Øresundsmetroen også at bidrage til at skabe et **løft i beskæftigelsen svarende til godt 650 fuldtidsbeskæftigede.**

1.2.2 Betydning for de offentlige finanser

Den øgede beskæftigelse er en gevinst for beskæftigelse og erhvervsliv, men vil også have effekt på de offentlige finanser, da øget beskæftigelse sparer udgifter til offentlig forsørgelse, og samtidig genererer ekstra offentlig indtægt i form af skatteindtægt, ligesom en øget arbejdsindsats fra beskæftigede, betyder øget skatteindbetaling.

På baggrund af niveauer for udgiftsniveauerne for ledighedsydelse og skatteindtægter fra en repræsentativt beskæftiget, skønnes det, at etableringen af **Øresundsmetroen – alt andet lige – kan have en positiv effekt på de offentlige finanser i omegnen af 172 mio. kr. årligt**, hvis alle de skabte beskæftigelsesgevinster forekommer i den private sektor.

1.2.3 Betydning for erhvervsliv og turisme

Udover de arbejdsmarkedsrelaterede effekter, medvirker etableringen af en Øresundsmetro til at gøre regionen med attraktiv – både for erhvervsliv og turisme. De parametre, som virksomheder lægger vægt på, når de skal træffe beslutning om at investere og etablere sig et givent sted – udover en velfungerende infrastruktur – er i høj grad parametre, som forstærkes af en Øresundsmetro;

- Adgangen til **kvalificeret arbejdskraft** / arbejdskraftens **uddannelsesniveau**
- Bedre **matchning mellem udbud og efterspørgsel** på arbejdsmarkedet
- Adgang til **videns- og virksomhedsklynger, der alle forventes bedret og udbygget med etableringen af en Øresundsmetro.**

Et intensivt videnmiljø og potentialet for etableringen af yderligere videnklynger er allerede til stede i regionen med bl.a. Lunds og Københavns universiteter og Life Science klyngerne i regionens Medicine Valley.

Øresundsmetroen vil bringe videnkapaciteterne yderligere fysisk tættere på hinanden, som følge af den nemmere og hurtigere fremkommelighed. Etableringen af forskningsinstitutionerne MAX IV og ESS i Lund ventes at cementere regions image som veletableret og velrenommeret forsknings- og videnmiljø yderligere. **Et veludbygget og integreret videnmiljø har ikke kun betydning for tiltrækningen af højtuddannet arbejdskraft, men også et stort potentiale for erhvervslivet.**

Samarbejdet med, og nærheden til, videnmiljøer, har en dokumenteret effekt på virksomheders produktivitet. Forskning har vist, at nærheden til en videninstitution øger sandsynligheden for at virksomheder vil indgå i et forsknings- og udviklings-samarbejde med videninstitutioner, og at sådanne **videnssamspil øger medarbejderproduktiviteten**

i virksomheder med 9 pct. ift lignende forsknings- og udviklingsaktive virksomheder uden samarbejde.

Etableringen af en Øresundsmetro, der binder flere virksomheder og offentlige styrelser/institutioner på begge sider af sundet sammen med en større koncentration af akademiske videnmiljøer, vil bidrage til at flere ikke-akademiske institutioner og organisationer indgår forskningssamarbejde med videnmiljøer, med produktivitetstgevinst til følge.

Sidst, men ikke udtømmende, vil etableringen af en Øresundsmetro også bidrage til at øge tiltrækningspotentialer af privat- og erhvervs-turisme. **Trends inden for privatturisme peger på, at turister efterspørger unikke oplevelser, som fx 'to lande, én by – ét stop', der muliggøres af metroen, mens potentialer for at tiltrække erhvervs-turisme udbygges som følge af øget kapacitet til at tiltrække flere og større konferencer.**

Turisme er ydermere et erhverv, hvor vækst genererer arbejdspladser i andre brancher, fx detailhandel og transportbranchen. Ved hjælp af beskæftigelsesmultiplikatorer er det beregnet, at **en øget omsætning på 1 mio. kr. i hotel- og restaurationsbranchen samlet vil genere 2,53 job**, herunder mange ufaglærte.

1.2.4 Samspils- og produktivitetseffekter

En Øresundsmetro vil binde flere virksomheder og offentlige styrelser/institutioner på begge sider af sundet sammen. En Øresundsmetro vil altså bidrage til at øge sandsynligheden for, at flere ikke-akademiske institutioner og organisationer indgår forskningssamarbejde med videnmiljøer, med produktivitetstgevinst og værditilvækst til følge.

At virksomheder bliver mere produktive ved videnssamspil med offentlige videninstitutioner, har be-

tydning for samfundsøkonomien, hvorfor der er god ræson i at se på effekterne ved at antallet af virksomheder, der har videnssamspil med offentlige videninstitutioner, øges.

Beregninger viser således, at den gennemsnitlige årlige effekt for forsknings- og udviklingsaktive virksomheder, der indgår i et samspil med videninstitutioner er en **øget produktivitet pr. medarbejder på 9 pct.** - set i forhold til virksomheder, som nok er forsknings- og udviklingsaktive, men ikke indgår i et videnssamarbejde.

Med en gennemsnitlig øget medarbejderproduktivitet på 9 pct., er der store gevinster at hente for de forsknings- og udviklingsaktive virksomheder. Et estimat fra analysen fra Forsknings- og Innovationsstyrelsen viste, at 14 pct. af de analyserede virksomheder havde en forskning- og udviklingsaktivitet – uden samarbejde med videnmiljøer.

Vurderingen af den gennemsnitlige årlige effekt på samfundsøkonomien, hvis alle de forsknings- og udviklingsaktive virksomheder overgik til at foretage deres forskning i samarbejde med en videninstitution, estimeres til en **værdistigning på 21,6 mia. kr.**

2 Arbejdsmarkedseffekter

For at give et billede af mulige arbejdsmarkedseffekter er det vigtigt at kortlægge erhvervsstrukturen i den for analysen afgrænsede del af Øresundsregionen, hvorfra der vurderes at kunne høstes flest effekter.

Erhvervsstrukturen tegner et billede af hvilke brancher, der efterspørger arbejdskraft, der sammenholdt med kompetencerne fra områdets arbejdsudbud, medvirker til at skitsere rammerne for det mere integrerede arbejdsmarked, der opstår i regionen som følge af kortere rejsetid i regionen.

Beskrivelsen af erhvervsstrukturen er en overordnet gennemgang af følgende parametre:

- Erhvervsstrukturen - Arbejdskraftefterspørgsel fordelt på brancher
- Kompetencestruktur - Arbejdskraftudbud fordelt på uddannelsessammensætning
- Pendlere – omfang og karakteristik
- Regionens ledige – kompetenceniveau og omfang
- Time- og arbejdsudbudseffekter af sparet rejsetid for pendlere

Kortlægningen af de fem parametre danner grundlaget for at estimere effekterne på regionens arbejdsmarked.

2.1 Erhvervsstruktur – efterspørgsel efter arbejdskraft

Efterspørgslen efter arbejdskraft kan være konjunkturafhængig, både hvad angår beskæftigelsesomfang og beskæftigelsen på brancheniveau. I analysen fokuseres på den opfyldte efterspørgsel, der kortlægges ved at betragte hvilken og hvor meget arbejdskraft, regionens brancher efterspørger.

En kortlægning af uopfyldt arbejdskraftefterspørgsel ligger uden for rammerne af indeværende analyse, men ved at skele til beskæftigelsen i 2008, der er det år, der danner baggrund for et højvækstscenarie, identificeres det om nogle brancher oplever større pres for at skaffe tilstrækkelig arbejdskraft, og som derfor kan være i risiko for at opleve uopfyldt arbejdskraftefterspørgsel.

Ved etableringen af en Øresundsmetro, hvor det integrerede geografiske område udvides til at omfatte omegnen i en afstand af 30 minutter fra de egentlige byer, udvides området til at omfatte den Københavnske og Malmø-Lunds omegn.

Erhvervsstrukturen er på basis af beskæftigelse kendetegnet ved:

- De **egentlige byområder beskæftiger 573.035 personer** (575.306 i 2008) fordelt på 418.589 (dansk side) og 154.446 (svensk side)
- Den integrerede **region (by og omegn) vil beskæftige 1,06 mio. personer** (1,08 mio. i 2008), hvoraf mere end hvert andet job er beliggende i den *egentlig by*. I 2010 var der yderligere 209.000 beskæftigede i det *øvrige opland*.
- Det **største erhverv i den afgrænsede region er forretningservice**;
- I de *egentlige byområder* er hver fjerde beskæftiget inden for de liberale erhverv,
- I *omegnen* er hver femte beskæftigede inden for de liberale erhverv.
- I *det øvrige opland* er flest beskæftiget inden for sundheds- og socialvæsen.
- **Handelsbranchen** er på den danske side størst i *omegnen*, på den svenske side størst i den *egentlige by*
- Den **finansielle sektor** er absolut og relativt størst på den danske side
- **Undervisningsbranchen** udgør en relativ større andel af beskæftigelsen på svensk side

Figuren nedenfor viser, hvordan antallet af beskæftigede, varierer. Der er stor lighed mellem beskæftigelsesandelene på brancheniveau, de to regioner imellem. Størst efterspørgsel efter arbejdskraft findes inden for forretningsservice, sundheds- og socialvæsen samt handel.

Det er interessant at notere sig forskellene mellem branchernes dominans i den egentlige by, omegnen og det øvrige opland, da især efterspørgslen i

omegnskommunerne får gavn af en Øresundsmetro. Omegnskommunerne får et større arbejdsudbud at rekruttere fra, idet arbejdsudbuddet i de egentlige byområder er større end i omegnen.

Fremstillingsindustri, inkl. bygge og anlæg, er i højere grad placeret udenfor de egentlige byområder. Omkring hver tiende er beskæftiget inden for denne type branche, mens de tertiære erhverv er mere udbredt i byområderne.

FIGUR 2.1
BESKÆFTIGEDE OPGJORT PÅ BRANCHER, 2010

	København						Malmø					
	Nærby		Omegn		Øvrig		Kommune		Omegn		Øvrig	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Forretningsservice *	109.515	26 %	69.851	19 %	19.658	12 %	36.081	23 %	23.144	20 %	4.620	10 %
Sundheds- og socialvæsen	71.022	17 %	65.169	17 %	33.704	21 %	20.768	13 %	20.876	18 %	7.424	16 %
Handel	44.159	11 %	69.628	19 %	27.572	17 %	23.083	15 %	14.304	12 %	5.411	12 %
Offentlig administration	38.222	9 %	16.966	5 %	7.679	5 %	9.097	6 %	5.111	4 %	1.599	4 %
Undervisning	32.077	8 %	27.032	7 %	13.368	8 %	13.909	9 %	16.219	14 %	5.890	13 %
Kulturelle og personlige serviceydelser	30.095	7 %	13.594	4 %	6.491	4 %	7.209	5 %	4.789	4 %	1.855	4 %
Finansiering og forsikring	26.447	6 %	18.626	5 %	2.955	2 %	3.286	2 %	1.149	1 %	407	1 %
Transport & opbevaring	20.009	5 %	16.415	4 %	15.443	9 %	9.694	6 %	4.602	4 %	1.647	4 %
Hoteller og restauranter	18.120	4 %	6.278	2 %	5.646	3 %	5.501	4 %	3.144	3 %	1.002	2 %
Udvinning & industri	13.405	3 %	38.140	10 %	14.820	9 %	11.201	7 %	11.536	10 %	7.834	17 %
Øvrige erhverv **	15.518	4 %	32.803	9 %	16.153	10 %	14.617	9 %	10.345	9 %	7.833	17 %

Kilde: DAMVAD på baggrund af data fra Danmarks Statistik og Statistiska Centralbyrån

* Forretningsservice omfatter ejendomsmægling, IT-virksomheder, advokater, ingeniører, arkitekter, reklame og markedsføring, vidensservice m.m.)

** Øvrige erhverv omfatter; Landbrug, skovbrug og fiskeri, Energiforsyning, Vandforsyning og renovation, Bygge og anlæg samt Uoplyst aktivitet

Forskellene i beskæftigelsesandele mellem de egentlige byområder og omegnen, er især tydelig i handels- og fremstillingserhvervene:

- På den danske side er hver tiende (11 pct.) i den egentlige by beskæftiget inden for handel. I omegnen er det samme tilfældet for knap hver femte (19 pct.), mens det i oplandet er tilfældet for 17 pct. Baggrunden for denne fordeling skal findes i det forhold, at udvalgsbutikker i højere grad flytter ud fra de danske bycentre til større arealer i omegnskommunerne.
- På den svenske side forholder det sig ikke på samme måde. I Malmø-området er en større andel således beskæftiget med handel i den egentlige by, end det er tilfældet i omegnen og i oplandet.

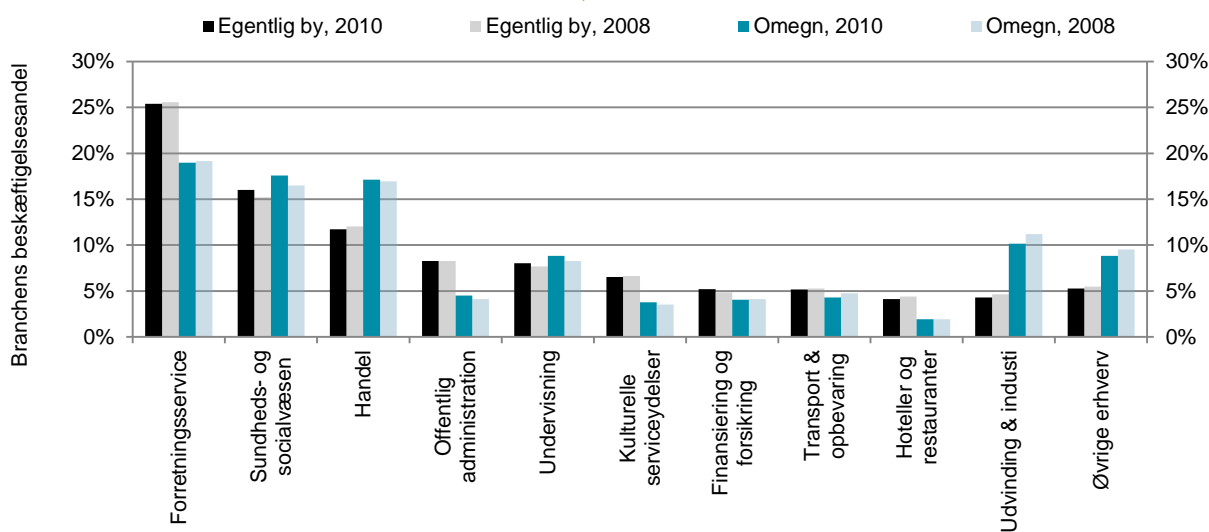
En relativ større andel af de beskæftigede i de svenske omegnskommuner, end den egentlige by,

er beskæftiget med undervisning, hvilket kan tillægges placeringen af Lunds universitet.

At forskellen mellem de relative andele for den egentlige by og omegnen ikke er større, skyldes at universitetet har afdelinger i Malmø også. På den danske side er niveauerne stort set ens, hvilket skyldes at der ligger større videninstitutioner i både den egentlige by (fx CBS (*handels-højskole*) og KU) og omegnen (fx DTU (*teknisk universitet*)).

Forretningservice er den tungeste branche i forhold til beskæftigelse, både i 2010 og 2008, hvor den samlede efterspørgsel efter arbejdskraft senest toppede, jf. figuren nedenfor, mens sundheds- og socialvæsen samt undervisning optager en svagt større andel af de beskæftigede i 2010. Især fremstillingserhvervene, inkl. Bygge og anlæg, fyldte mere i 2008, hvilket skyldes, at disse erhverv i udbred grad er konjunkturfølsomme.

FIGUR 2.2
BESKÆFTIGEDE PÅ BRANCHER OG OMRÅDE, 2010 & 2008



Kilde: DAMVAD på baggrund af data fra Danmarks Statistik og Statistiska Centralbyrån

Anm.: Egentlig by omfatter Malmø, København, Frederiksberg og Gentofte. Omegn omfatter omegnskommuner på begge sider af sundet.

* Øvrige erhverv omfatter; Landbrug, skovbrug og fiskeri, Energiforsyning, Vandforsyning og renovation, Bygge og anlæg samt Uoplyst aktivitet

2.2 Kompetencestruktur – udbuddet af arbejdskraft

Det følgende viser kompetenceniveauet i den afgrænsede Øresundsregion. Der tages her ikke højde for de yderligere dynamiske effekter, en mere integreret region vil have i forhold til at tiltrække yderligere bosætning, der vil øge eller ændre arbejds- og kompetenceudbuddet.

Fokus er alene på den umiddelbare struktur, regionens virksomheder kan bruge som direkte rekrutteringsgrundlag. Kompetencestrukturen er kendetegnet ved;

- $\frac{3}{4}$ af regionens højtuddannede er bosat på dansk side (tilsvarende i 2008)
- På den svenske side er mere end hver anden (55 pct.) ufaglært

Balancen mellem udbud af og efterspørgsel af arbejdskraft indikerer hvorvidt arbejdskraftsudbud-

dets uddannelsesniveau matcher de jobs brancherne i regionen repræsenterer, og er en vigtig forudsætning for at skabe de rette vækstbetingelser.

Ubalancer kan betyde mangel på arbejdskraft inden for nogle brancher, hvilket både vanskeliggør rekrutteringsmuligheder og -proces, og kan føre til opadgående lønpres i brancher med mangel på (rette) arbejdskraft. Gennemgangen af befolkningens uddannelsesniveauer viser, at etableringen af Øresundsmetroen, hvormed et større udbud af arbejdskraft integreres med et ditto arbejdskraftefterspørgsel, vil have en umiddelbar positiv effekt på arbejdsmarkedsbalancen i regionen.

Generelt er uddannelsesniveauet højere på den danske side af sundet, hvor mere end hver anden (58 pct.) som minimum har gennemført en erhvervsuddannelse, mens det på den svenske side er en tilsvarende andel (59 pct.), der højst har

FIGUR 2.3
UDDANNELSESNIVEAU I REGIONEN, 2010

	København nærby		Københavns omegn		Malmø Kommune		Malmøs omegn	
	Antal personer mellem 15-69 år	%-andel	Antal personer mellem 15-69 år	%-andel	Antal personer mellem 16-74 år	%-andel	Antal personer mellem 16-74 år	%-andel
Grundskole (1.-10. klasse)	111.634	21 %	131.297	28 %	42.845	19 %	34.134	17 %
Gymnasiale uddannelser	82.040	15 %	39.990	9 %	83.965	38 %	74.724	37 %
Erhvervs- og kort, videregående uddannelse	122.315	23 %	163.085	35 %	33.240	15 %	32.262	16 %
Mellemlang og lang videregående uddannelse	175.149	33 %	110.523	24 %	50.084	22 %	50.625	25 %
Forskeruddannelse	4.774	1 %	3.791	1 %	2.168	1 %	5.827	3 %
Uoplyst	35.437	7 %	15.911	3 %	11.595	5 %	4.395	2 %

Kilde: DAMVAD på baggrund af data fra Danmarks Statistik og Statistiska Centralbyrån

gennemført en gymnasial uddannelse, jf. tabellen nedenfor.

Således er det også en større andel af befolkningen på den danske side, der har en højere, videregående uddannelse; hver tredje bosat i den egentlige Københavnske by (33 pct.) har en højere uddannelse, og yderligere hver fjerde (24 pct.) i den Københavnske omegn har tilsvarende. På den svenske side af sundet har omtrent hver femte borger i Malmø Kommune (22 pct.) et tilsvarende uddannelsesniveau, mens det samme er tilfældet for hver fjerde (25 pct.) af borgerne i Malmø omegn.

Ved etableringen af en metro vil især virksomheder på den svenske side af sundet få mere end fordoblet (absolutte tal) rekrutteringsmuligheder af personer med et højere uddannelsesniveau. Omvendt vil den relativt høje andel af personer på den svenske side, som højst har gennemført en gymnasial uddannelse, udgøre et godt rekrutteringsgrundlag for de relativt mange handelsvirksomheder i den Københavnske omegn. Tal fra Danmarks Statistik viser nemlig, at 45 pct. af beskæftigelsen i detailhandlen udgøres ufraglærte.

Befolkningens uddannelsessammensætning er ikke notificerbart anderledes i højvækstscenariet fra 2008, men det kan ikke udelukkes at et fremtidigt niveau i 2032 vil indebære en betydeligt bedre uddannet befolkning.

2.3 Pendling – omfang og karakteristik

Efter at have gennemgået udbud og efterspørgsel efter arbejdskraft i den afgrænsede Øresundsregion, skal pendlingsmønstre til og fra regionen gennemgås i det følgende.

Dette vil dels tegne et billede af den dynamik, der allerede eksisterer på arbejdsmarkedet, og tillige blive anvendt til at estimere hvilke timeeffekter i form af øget arbejdstid fra beskæftigede, der kan forventes høstet af en kortere rejsetid over sundet. Pendlingen er kendetegnet ved;

- Mere end ni ud af ti (96 pct.) pendler fra Sverige til Danmark (tilsvarende i 2008)
- Mere end to ud af tre (70 pct.) pendlere fra Danmark er højtuddannede
- Omkring hver anden pendler, pendlede fra omegnskommuner (tilsvarende i 2008), hvilket vidner om eksisterende vilje og større potentiale ved etableringen af en Øresundsmetro

Den største trafik fra pendlere sker fra den svenske til den danske side af Øresund. Fra Malmø til den egentlige Københavnske by pendlede ca. 5.900 personer dagligt i 2010, mens den modsatte trafik til Malmø kommer fra 219 pendlere, jf. tabellen nederst på den følgende side.

Opgørelsen viser, at pendlingen fra den svenske side af regionen til den danske side, samlet set var på 10.846 personer i 2010 (11.560 i 2008), mens blot 428 pendlede fra den danske til den svenske side i 2010 (419 i 2008).

Ved etableringen af en Øresundsmetro vil de eksisterende pendlere fra de egentlige byområder, få reduceret deres rejsetid. Ligeledes vil de pendlende fra omegnskommunerne, svarende til godt 5.000 personer i 2010, se frem til at kunne nøjes med at bruge en rejsetid svarende til den rejsetid, pendlere fra den egentlige by bruger på rejsetid. Beskæftigelseeffekter heraf gennemgås under afsnit 2.4 nedenfor.

Dertil kan man overveje, at det transportøkonomiske incitament til at pendle blandt personer bosat og arbejdende i omegnskommunerne, ved etableringen af en metro – alt andet lige - burde svare til det incitament, pendlere fra de egentlige byområder har i dag. Pendlingspotentialet øges altså ved etableringen af en Øresundsmetro, hvilket også bidrager til et bedre match på arbejdsmarkedet.

Mere end to ud af tre (70 pct.) pendlere fra den danske side er højtuddannede, mens det er mindre end hver anden (46 pct.), som pendler fra den svenske side, der har en højere uddannelse. I stedet er mere end hver anden pendler (52 pct.) fra svensk side ufaglært.

FIGUR 2.5
UDDANNELSESNIVEAU, Pendlere, 2010
(2008 TAL I PARENTES)

	Pendlere fra	
	Danske side	Svenske side
	%-andel	
Lavt uddannede (1.-10. klasse)	4 % (6 %)	11 % (13 %)
Mellemudd. * (studentereksamen og erhvervsudd. herunder SoSu)	23 % (23 %)	41 % (44 %)
Højtuddannede (universitet, erhvervsakademi, Ph.d.)	70 % (68 %)	46 % (41 %)
Ukendt	3 % (3 %)	2 % (2 %)

Kilde: DAMVAD på baggrund af data fra Ørestat

Anm.: Uddannelsesniveau er på baggrund af ISCED – koder.

* Kategorien "Mellemuddannede" adskiller sig mellem Sverige og Danmark, idet svenske tal alene omfatter "Gymnasieskolen", dvs. ufaglærte, mens danske tal er inkl. erhvervsfaglige uddannelser, dvs. inkl. faglærte

FIGUR 2.4
PENGLING MELLEM EGENTLIGE BYER OG OMEGNEN, 2010 (2008 TAL I PARENTES)

Arbejdssted (SE)	Bopæl (DK)		Arbejdssted (DK)	Bopæl (SE)	
	Antal beskæftigede			Antal beskæftigede	
	København nærby	Københavns omegn		Malmø Kommune	Malmøs omegn
Malmø Kommune	219 (205)	81 (73)	København nærby	5.863 (6.338)	1.460 (1.536)
Malmøs omegn	97 (97)	31 (44)	Københavns omegn	2.732 (2.909)	791 (777)

Kilde: DAMVAD på baggrund af data fra Ørestat

De beskrevne pendlingsmønstre tegner et billede af pendlingsstrømmen i et lavvækst scenarie. I et højvækst scenarie, som i indeværende rapport eksemplificeres med data fra 2008, vil pendlingen fra især den svenske side være større.

Tal for pendlingsstrømmene viser, at der fra den svenske til den danske side i 2008 var ca. 11.600 pendlere, hvilket er en forskel på 7 pct. mellem lavvækst og højvæksttider. Pendlingen fra den danske til den svenske side er så relativt begrænset, at det er svært at tale om konjunkturfølsomhed.

2.4 Regionens ledige

Forbedre infrastruktur kan bidrage til at reducere ledigheden, da arbejdsløse kan komme hurtigere frem til ledige og potentielt bedre matchede jobs. Dermed får de ledige en større søgningsgeografi.

Ledige kan også betragtes som en arbejdskraftressource, idet et større opland med ledige, øger virksomhedernes muligheder for at få et bedre match til deres kompetencebehov. Ledigheden i by- og omegnen, er kendetegnet ved;

- Antallet af ledige er størst i absolutte tal på den danske side, men størst i relative tal på den svenske
- De danske ledige besidder højere uddannelsesniveau end svenske ledige
- To ud af tre ledige i regionen er lokaliseret i de egentlige byområder, og får med etableringen af Øresundsmetroen et større søgeopland

I de egentlige byområder, var der i 2010 knap 23.000 ledige (knap 13.000 i 2008), hvoraf to ud af tre var bosiddende på den danske side. Ved etableringen af en Øresundsmetro, der integrerer omegnen, øges det samlede antal ledige inden for den afgrænsede Øresundsregion til 34.452

(19.246 i 2008), dvs. med ca. 50 pct. i forhold til niveauet i den egentlige by.

Når tallene opdeles på svenske og danske tal, ses det, at der i absolutte tal er flest ledige på den danske side; 25.000 var ledige på den danske side i 2010 (12.591 i 2008), og knap 10.500 på den svenske side (6.655 i 2008). I relative tal, er ledigheden dog størst på den svenske side³.

Arbejdsstyrken på den danske side af sundet er generelt mere veluddannet, jf. tabellen nedenfor, hvorfor en relativ større andel af de ledige, bosat op den danske side, også har en længerevarende uddannelse. Omvendt ser det ud på den svenske side, hvor en relativ større andel har en kort eller ingen uddannelse.

FIGUR 2.6
 UDDANNELSESNIVEAU, PENDLERE, 2010
 (2008 TAL I PARENTES)

	Danske side	Svenske side	TOTAL
	Antal ledige		
Lavt uddannede (1.-10. klasse)	6.696 (3.849)	2.755 (1.708)	9.451 (5.557)
Mellemudd. * (studentereksamen og erhvervsudd. herunder SoSu)	9.485 (4.400)	4.339 (2.926)	13.824 (7.326)
Højtuddannede (universitet, erhvervsakademi, Ph.d.)	7.811 (3.858)	3.366 (2.012)	11.177 (5.870)
Ukendt	1.010 (484)	32 (9)	1.042 (493)

Kilde: DAMVAD på baggrund af data fra Ørestat

Anm.: Uddannelsesniveau er på baggrund af ISCED – koder.

* Kategorien "Mellemuddannede" adskiller sig mellem Sverige og Danmark, idet svenske tal alene omfatter "Gymnasieskolen", dvs. ufaglærte, mens danske tal er inkl. erhvervsfaglige uddannelser, dvs. inkl. faglærte

³ For at få direkte sammenlignelige tal, er der anvendt tal fra Ørestat, der omhandler hele Øresundsregionen, ikke kun den afgrænsede del. Tendensen er dog den samme, når nationale tal for de afgrænsede regioner betragtes.

Potentialet for et bedre match af ledige til arbejdsmarkedet er dermed til stede, da puljen af ledige på hver side af sundet komplementerer hinanden. Det kan have en positiv effekt for en række brancher, som får bedre matchmuligheder, idet de brancher, der er i højere grad efterspørger uuddannet personale, fx handel, udgør en større del af beskæftigelsesgrundlaget i fx de danske omegnskommuner.

Omvendt forventes brancher, der efterspørger højere uddannet arbejdskraft at være i vækst på den svenske side, fx som følge af den etablerede nærhed til videnklyngemiljøet i omegnskommunerne, og etableringen af forskningslaboratorierne MAX IV og ESS, i relation til Lunds universitet, der vil have en positiv tiltrækningseffekt på videnarbejdskraft, som ledige på den danske side af sundet udgør i højere grad.

2.5 Time- og arbejdsudbudseffekter af sparet rejsetid for pendlere

Ved etableringen af en metroforbindelse mellem København H⁴ og Malmø C vil køretiden mellem de to stationer blive reduceret med 23,5 minutter i forhold til den nuværende togforbindelse. Den reducerede rejsetid betyder, at pendlere vil kunne komme længere med samme pendlingstid, som de gør med den eksisterende tog- og broforbindelse. For eksempel vil en person med bopæl i København og arbejdssted i Malmø fremover kunne tage arbejde i Lund – uden at bruge mere rejsetid end i dag. Effekten er i Visionsrapporten opgjort til, at de egentlige byområder (København, Frederiksberg

⁴ I Visionsrapporten arbejdes der både med etablering af metro fra Nørreport og København H. I indeværende rapport tages der udgangspunkt i rejsetidsbesparelsen mellem København H og Malmø C. Der er tale om en mindre tidsbesparelse end fra Nørreport, således at de i rapporten estimerede effekter kan betragtes som konservative skøn, der har potentiale til at være endnu større

og Gentofte og Malmø) transportgeografisk smelter sammen med omegnen, hvormed den tæt forbundne region udvides til at omfatte i alt 2 mio. mennesker.

Et potentiale herved er, at personer fra omegnskommunerne på begge sider af Øresund alt andet lige burde – ud fra en transporttids betragtning – have samme potentiale for at pendle over Øresund, som de allerede pendlende mellem København og Malmø. Ved samme betragtning burde fx de 208.389 personer, der er bosat og beskæftiget i den Københavnske omegn⁵ – alt andet lige – have samme incitament til at pendle til Malmø eller omegn, som de 300, bosat i den egentlige Københavnske by, der allerede pendler. Tilsvarende betragtning kan man tillægge de beskæftigede, bosat på den svenske side af sundet.

De godt 300 pendlere udgør 0,1 pct. af de beskæftigede, bosat i den egentlige Københavnske by. En metro burde skabe et tilsvarende incitament til at pendle hos de 326.842 beskæftigede, svarende til 260 personer, og vice versa fra den svenske til den danske side, hvor den allerede relativt større grad af pendling vil have en effekt på de i omegnen bosat og arbejdende svarende til 5.300 potentielle pendlere. Der vil dog ikke være tale om en 1:1 effekt, men potentialet udgør endnu et bidrag til at øge match-potentialet mellem efterspørgsel og udbud af arbejdskraft.

Et bedre match mellem de af virksomhederne efterspurgte kompetencer, og den ansatte arbejdskraft, må forventes at have en række positive effekter på virksomhedernes produktivitet. Det ligger imidlertid uden for dette projekts rammer at kortlægge de konkrete gevinster herved, men det er

⁵ 221.313 i 2008. Kilde: Danmarks statistiks pendlingsstatistik

vigtigt at holde in mente, at det vil være en afledt gevinst af bedre infrastruktur.

En anden mulig effekt er, at eksisterende pendlere bruger den sparede rejsetid til andre formål; fx at holde fri, motionere, shoppe eller arbejde mere.

Der er potentielle samfundsgevinster ved alle tre formål; mere fritid kan bl.a. reducere stress og øge arbejdsglæden hos den enkelte, bruges på motion, der forbedrer helbredstilstanden, eller fritiden kan bruges til samfundsnyttige formål som frivilligt arbejde. Fritiden kan også bruges til shopping, der kan øge omsætningen i detailhandlen i den pendlendes bo- eller arbejdssteds område.

Det ligger uden for rammerne af indeværende projekt at estimere effekterne af disse formål, men det er vigtigt at holde sig for øje, at der er en lang række afledte effekter af etableringen af en Øresundsmetro, som bør inddrages i beslutningsprocessen.

En direkte, dokumenteret effekt af reduceret rejsetid er, at beskæftigede pendlere vil bruge en del af den reducerede rejsetid til at arbejde ekstra. Det er den såkaldte *timeeffekt*, som der nedenfor estimeres et niveau for, der kan omregnes til et beskæftigelsestal.

Den kortere rejsetid vil tillige øge det opland, hvor ledige – uden at øge deres rejsetid – kan søge beskæftigelse. Det tættere opland øger muligheden for at få skabt et match mellem de lediges kompetencer og arbejdsgivernes efterspørgsel, og dermed øges muligheden for, at ledige overgår til beskæftigelse, den såkaldte *beskæftigelseseffekt*.

Ud fra disse to betragtninger, er det muligt at opstille et pendlings- og deltagelsespotentiale ved etableringen af en Metro.

2.5.1 Timeeffekt

Udover de potentielt flere pendlere som følger af incitamenteffekten, er der en effekt for de pendlere, der allerede inden metroens etablering har valgt at pendle til den her afgrænsede svenske del af regionen. For de pendlere, der allerede har truffet beslutning om at pendle med de allerede eksisterende transportmuligheder, er der en timeeffekt.

Resultaterne fra timeeffekten kan summeres til;

- [Hver pendler vil arbejde 37,7 timer mere pr. år](#)
- Konverteringen af rejsetid til arbejdstid svarer til [219 fuldtidsbeskæftigede \(235 på baggrunds af 2008-tal\)](#)

En analyse af infrastrukturinvesteringers betydning for arbejdstiden⁶ viser, at bedre infrastruktur med deraf følgende sparet rejsetid, har effekt på arbejdstiden.

Ved at analysere pendlingsdata over en årrække før og efter infrastrukturinvesteringer, såvel som pendlingsdata på strækninger, hvor der ikke er sket infrastrukturforbedringer, er der beregnet et interval for, hvor stor en del af sparet rejsetid en gennemsnitlig beskæftiget vil konvertere til arbejdstid.

Resultaterne viser, at en pendler vil konvertere 17-25 pct. af den sparede rejsetid til arbejdstid. Den procentvise konvertering varierer efter hvilke andre faktorer, der kan spille ind. Fx om pendleren har børn i dagsinstitution, eller arbejder i en branche, hvor der er relativt høj ledighed. I indeværende rapport sættes det *konservative skøn til 17 pct., mens skønnet for fuld effekt er de 25 pct.*

⁶ *Infrastrukturprojekters betydning for arbejdstiden – Juni 2011. Copenhagen Economics for Transportministeriet*

I Visionsrapporten er det beregnet, at rejsetiden over Øresund kan reduceres med 23,5 minutter. Da en pendler rejser ud og hjem, er den estimerede daglige sparede rejsetid 47 minutter, for hver af de 228 arbejdsdage⁷, der var i 2010, som vores pendlerdata omhandler. Herudfra kan den såkaldte timeeffekt, der er et mål for hvor meget sparede rejsetid, der konverteres til ekstra arbejdstid, beregnes for eksisterende pendlere:

- *Det konservative skøn* udgør 8 minutters ekstra arbejde pr. dag, hvilket svarer til 30,4 timer / knap 4 arbejdsdage pr. pendler pr. år.
- *Skønnet for fuld effekt* lyder på knap 12 minutters ekstra arbejde pr. dag, hvilket svarer til 45 timers / godt 6 arbejdsdage pr. pendler pr. år.

I udregningen af den forventede samlede timeeffekt for pendlere tages gennemsnittet af det konservative og fuld-effekt skønnet, hvormed det antages, at *en pendler vil konvertere 37,7 timer af den årligt sparede rejsetid til ekstra arbejdstid.*

Med udgangspunkt i det eksisterende antal pend-

⁷ I 2008, der er grundlaget for estimatet af et højvækst scenarie, var der 226 arbejdsdage. Kilde: 3F

lere kan **timeeffekten af etableringen af en Øresundsmetro omregnes til ekstra arbejdstid svarende til 219 fuldtidsbeskæftigede**, jf. tabellen nedenfor.

2.5.2 Beskæftigelseseffekt

En Øresundsmetro vil have den effekt, at bosatte i områder, der har en nærhed til Malmø eller København H, der kan nås inden for en tidsramme på 23,5 minutter, der er sparede ved etableringen af Øresundsmetroen, vil have samme transportøkonomiske incitament til at pendle som de eksisterende pendlere har i dag. Men etableringen af en hurtigere forbindelse over Øresund, øger også lediges incitament til at søge arbejde.

Resultaterne fra beskæftigelseseffekten kan summeres til;

- Den **dagligt sparede rejsetid værdisættes til 60,44 kr.** for den rejsende
- Den årlige sparede rejsetid har **en værdi for den rejsende på 13.780 kr.**, svarende til værdien af et beskæftigelsesfradrag

FIGUR 2.7
TIMEEFFEKT PÅ PENDLERES ARBEJDSSTID FRA SPARET REJSETID

	Arbejdssted (SE)			Arbejdssted (DK)		
	Malmø	Omegn	SAMLET DK -> SE	Kbh., Frb. og Gen- tofte	Omegn	SAMLET SE -> DK
Bopæl (DK)	Antal personer			Antal personer		
Kbh., Frb. og Gentofte	219	81	300			
Omegn	97	31	128			
<i>Øget årlig arbejdstimer fra pendlere sfa sparede rejsetid *</i>	11.913	4.222	16.136			
<i>Øget årlig arbejdstid omregnet til beskæftigelse **</i>	6	2	8			
Bopæl (SE)	Antal personer			Antal personer		
Malmø				5.863	2.732	8.595
Omegn				1.460	791	2.251
<i>Øget årlig arbejdstimer fra pendlere sfa sparede rejsetid *</i>				276.077	132.817	408.894
<i>Øget årlig arbejdstid omregnet til beskæftigelse **</i>				143	69	211

Kilde: DAMVAD på baggrund af data fra Örestat

* Den øgede årlige arbejdstid er her antaget at være gennemsnittet mellem det konservative og fuld-effekt skønne

** Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid i DK var 37 timer i 2010, hhv. 37,2 timer i Sverige, jf. eurofound.europa.eu

Når en ledig skal træffe beslutning om at arbejde, vægter også rejsetid til / fra arbejdsstedet ind. En kortere rejsetid til arbejdspladser, der ellers lå ude for den lediges selvvalgte rækkevidde, bliver med en metro mellem København og Malmø mulige arbejdssteder, hvor den ledige kan søge arbejde.

Omkostninger til en rejse består af direkte udgifter, som brændstof, broafgift eller billetpris m.m., men også af en af den rejsende værdisat omkostning, der relaterer sig til den tid, rejsen tager.

Selvom en billetpris på en strækning fx lå fast uanset det tilbagelagte antal kilometer, vil den tid, den rejsende skal bruge på at tilbagelægge distancen, have en indirekte omkostning; en "pris" på tid.

Priser på tid er vanskeligt værdisat, men Transportministeriet har udarbejdet en model, Teresa⁸, der værdisætter en række rejsetider, så samfundsøkonomiske effekter kan inddrages, når man kalkulerer rentabiliteten af infrastrukturinvesteringer. Fra Teresamodellen er beregnet, at enhedsomkostningen pr. person pr. time rejst med kollektiv trafik mellem bolig og arbejde udgjorde 77,15 kr. i 2010⁹.

Værdien af, at rejsetiden over Øresund kan reduceres med 23,5 minutter ved etableringen af en metro kan altså opgøres til 30,22 kr. Da en pendler rejser ud og hjem skal dette tal ganges med 2, og det årlige antal arbejdsdage (228), jf. fremgangsmåde under udregningen af timeeffekten ovenfor,

for at få et beløb for, hvad det årlige, økonomiske incitament for ledige udgør.

FIGUR 2.8
VÆRDISÆTNING AF REJSETID

	2008	2010
Ved kollektiv trafikbrug:		
	Kr. / person/time	
Rejsetid: (bolig - arbejde)	kr. 80,14	kr. 77,15
Rejsetid: (erhvervsmæssig)	kr.337,64	kr.325,04

	2008	2010
Ved biltransport:		
	Kr. / person/time	
Rejsetid: (bolig - arbejde)	kr. 80,14	kr. 77,15
Rejsetid: (erhvervsmæssig)	kr.337,64	kr.325,04

Kilde: TERESA - Transport- og Energiministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse

Note: Tidsværdier er fremskrevet med prisudvikling og udvikling i BNP

Beregningsen viser, at den værdiansatte tidsbesparelse kan beregnes til 13.780 kr. i 2010, hvilket svarer til niveauet for et beskæftigelsesfradrag, der som bekendt også er et værktøj, der skal øge incitamentet til at være i beskæftigelse. Betydningen for beskæftigelsesniveauet gennemgås nedenfor i afsnittet om beskæftigelseseffekt.

⁸ TERESA (Transport- og Energiministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse) Version 2.0 2010

⁹ Værdisætningen af transport med bil er identisk til værdisætningen af rejse med kollektiv trafik. Tallene er medtaget for at illustrere, at effekterne vil være mindst tilsvarende, hvis metroen medfører skifte i transportform fra bil til metro, da der herved også vil være miljø- og samfundsmæssige gevinster. Det ligger dog uden for rammerne af indværende projekt at indkalkulere disse potentielle gevinster.

3 Beskæftigelseseffekter

En sparet rejsetid kan konverteres til en fiktiv, skattefri værdi, som dermed også vil have en effekt på lediges beslutninger om at søge arbejde, idet de får både et matchincitament (flere job at vælge mellem, med bedre muligheder for match til deres kompetencer) og et større økonomisk incitament (gevinsten ved sparet rejsetid) til at søge arbejde i det udvidet nærrområde, en metro vil etablere for ledige på begge sider af sundet¹⁰.

Effekterne af den sparede rejsetid, vurderes at skabe;

- [Potentiel effekt på 35.500 lediges beslutning om at overgå til arbejde](#)
- [Løft i beskæftigelsen svarende til et forsigtigt skøn på 665 fuldtidsbeskæftigede](#)

Det forventes, at etableringen af en hurtigere forbindelse til et større opland af arbejdspladser, vil øge incitamentet hos ledige til at tage et arbejde. Vi har ovenfor på baggrund af Teresamodellen beregnet, at den sparede rejsetid hos ledige kan opfattes som et skattefrit fradrag på 13.780 kr. i 2010-priser, hvilket svarer til niveauet for et beskæftigelsesfradrag, og at de beskæftigede vil konvertere 37,7 timer af den årligt sparede rejsetid til merarbejde.

¹⁰ I realiteten er alle ledige dog ikke ens, og vil være mere eller mindre arbejdsmarkedsparete. I Danmark opereres med matchgrupper blandt de ledige, hvor ledige i matchgruppe 1 udgør de direkte arbejdsmarkedsparete, mens matchgruppe 2 og 3 udgør ledige, som har behov for en række beskæftigelsesfremmende eller sociale tiltag før de kan arbejde på almindelige vilkår. Man kan således ikke regne med, at der vil være tale om en 1:1 effekt, men det ligger uden for rammerne af denne analyse at estimere effekterne opdelt på lediges kompetencer og arbejdsmarkedsparethed. I beregningerne er det således antaget, at alle ledige er lige parate til at tage et arbejde.

Da der allerede eksisterer et beskæftigelsesfradrag¹¹, kan der ikke drages 1:1 paralleller til effekterne på beskæftigelsen af indførelsen heraf i 2004. Derfor fokuseres der på de gennem tiderne flere analyser af ændringer i beskæftigelsesfradraget. Fra ministerielle og forskningsbaseret litteratur findes der adskillelige analyser af effekterne på beskæftigelsesniveauer af at indføre et beskæftigelsesfradrag.

Bl.a. Skattekommissionen¹² har beregnet, at en øgning af beskæftigelsesfradraget er det instrument, der er mest effektivt i forhold til at øge incitamenterne hos ledige til deltagelse på arbejdsmarkedet. Skattekommissionen har ligesom fx Det Økonomiske Råd¹³ regnet på effekter, hvor det antages, at det maksimale fradrag forhøjes 1:1 med det øgede beskæftigelsesfradrag, så den rene "skattefri" effekt af beløbet kan isoleres.

Dette scenario fører i Det Økonomiske Råds beregninger til, at en gevinst på 1.700 kr. fra et øget beskæftigelsesfradrag, hvilket betyder, at 350 ikke-beskæftigede personer overgår til beskæftigelse – ud fra en pulje på 149.399 bruttoledige¹⁴.

I beregningerne tages ikke højde for eventuelle indkomsteffekter på arbejdsudbuddet, og ved udelukkelse af denne, kan effekten overføres til effekterne fra den opfattede gevinst ved hurtigere rejsetid over Øresund.

¹¹ For danske arbejdstagere. Da der ikke inddrages skattemæssige aspekter i analysen, antages det, at incitamentsstrukturerne er identiske for den svenske og danske arbejdsstyrke.

¹² Lavere skat på arbejde, Skattekommissionen, Februar 2009

¹³ Dansk økonomi, efterår 2008: "Principper i skattepolitikken"

¹⁴ Statistikbanken, Tabel AUF02, November 2009

Fra tabel 2.6 ovenfor ved vi, at der var godt 35.500 ledige i den afgrænsede region i 2010 (19.246 i 2008). Dermed vil en reduceret rejsetid, der værdisættes til at udgøre 13.780 kr. (2010-priser) have en **beskæftigelseseffekt, svarende til et potentielt løft i beskæftigelsen i regionen på 665 fuldtidsbeskæftigede**¹⁵, hvilket med en fordeling efter ledighedsandele på hver side af sundet vil svare til 468 fuldtidsbeskæftigede på den danske side, 197 på den svenske¹⁶.

Skønnet over effekterne på beskæftigelse er givet på baggrund af forskningslitteratur og 'alt-andetlige'-betragtninger, og vil derfor være forbundet med en vis usikkerhed.

Der er fx ikke taget højde for, at der findes andre hindringer for glidningen af arbejdskraft inden for grænserne af den tættere integrerede region¹⁷, at den fremtidige konjunktursituation kan adskille sig fra både høj-/lavvækst udgangspunkterne, indeværende skøn bygger på, eller at etableringen af andre infrastrukturprojekter kan ændre det erhvervs-mæssige og arbejdskraftefterspørgende grundlag, fordi de samspilseffekter, der kan høstes, tiltrækker andre typer erhverv, der efterspørger andre typer kompetencer. Skønnet giver dog en solid indikation af de potentielle gevinster ved en hurtigere Øresundsforbindelse.

¹⁵ I højvækstscenariet (2008-tal), vil effekten være mindre, nemlig 361 fuldtidsbeskæftigede, da der er færre ledige at skabe effekt på. Reelt kan incitamentet til at tage arbejde være lige så stor som under lavvækst scenarier, da personer uden for arbejdsstyrken kan se det lukrativt at tage arbejde, og dermed udbyde sin arbejdskraft også.

¹⁶ Ligesom der ikke er taget højde for, at ledige har forskellige grader af arbejdsmarkedsparathed, er der i disse beregninger ikke taget højde for, at der er forskelle i det svenske og danske beskatningsgrundlag, hvorfor det antages, at den oplevede gevinst ved de reducerede rejsetid vil slå ens igennem på incitamentsstrukturen blandt svenske og danske ledige.

¹⁷ En lang række af disse hindringer er skitseret i "33 hindringer, udfordringer og muligheder, Øresundsmodellen 2010"

4 Effekt på offentlige finanser

En metro mellem København og Malmø vil mindske transporttiden over sundet, og medføre en stærkere integration og forventeligt en højere beskæftigelse.

Beskæftigelsen vil stige, da flere vil vælge at udbyde deres arbejdskraft, jf. ovenfor under arbejdsmarkeds- og beskæftigelseseffekter. Årsagen til beskæftigelseseffekten skal findes i ændringerne i forskelsbeløbet mellem at være ledig og være i beskæftigelse, som ledige vil få en oplevelse af som følge af den reducerede rejsetid.

Forskelsbeløbet er den forskel der er i totalomkostninger på at være ledig og i arbejde. Totalomkostninger er dels forskellen i kroner og ører på kontanthjælp / dagpenge til en lønindkomst, og de øvrige omkostninger, der er ved at arbejde - herunder transport.

Transporten kan udgøre en direkte omkostning i form af fx billetudgifter¹⁸, brændstof og afskrivninger på transportmiddel, men vil ligeledes have en tidsmæssig omkostning, da pendlere transporterer sig af nødvendighed, og dermed kunne have anvendt rejsetiden til andet formål.

Forskelsbeløbet er ikke kun en gevinst for den ledige, men også for samfundet, da øget beskæftigelse sparer udgifter til offentlig forsørgelse, og samtidig generer en ekstra indtægt i form af skatteindtægt (beskæftigelseseffekten). Ligeledes generer en øget arbejdsindsats fra de allerede beskæftigede, en gevinst i form af øget skatteindbetaling (timeeffekten).

¹⁸ I indeværende projekt er ikke medtaget de fremtidige brugeromkostninger ved metroen, og dermed er der ikke taget højde for, hvad fremtidige billetpriser ved kørsel med metroen i forhold til billetpriser ved brug af bro og eksisterende togforbindelse, vil have på de undersøgte effekter.

Vi har ovenfor beregnet hvor mange årsværk hver af de to effekter svarer til;

- Timeeffekten er beregnet til at kunne svare til 219 fuldtidsbeskæftigede
- Beskæftigelseseffekten er beregnet til at kunne svare til 665 fuldtidsbeskæftigede

Ovenstående to effekter er skøn for effekter. Den reelle effekt kan variere herfra - alt afhængig af fx befolknings- og erhvervsdemografi på etableringstidspunktet, afstanden mellem bopæl og arbejde, etc.

Det ligger imidlertid uden for dette projekt at tage højde herfor, hvorfor der drages en række antagelser. Det antages således, at Øresundsmetroen ikke vil ændre mærkbart på demografi og løn niveauer, hvorfor satserne og erstatningsgrader for kontanthjælp og dagpenge relativt vil svare til niveauet for data anvendt her.

Forskelsbeløbet vil således kun ændre sig med pendlingsudgiften, som videre antages kun at ændre sig i forhold til tidsforbruget, da der som nævnt ikke inddrages effekter af forskellige billetpriser i projektet. Derfor vil der blive taget udgangspunkt i, hvor mange personer der er en effekt på, udgiftsniveauerne for ledighedsydelse og skatteindtægter fra en repræsentativt beskæftiget¹⁹.

Satser for ledighedsydelse²⁰, 2010;

- *Kontanthjælp, Danmark*: max 13.096 kr. per måned, svarende til 157.152 kr. årligt²¹

¹⁹ Skattebetalingen fra en repræsentativt beskæftiget findes ved at opgøre beskæftigelsesfordelingen på en række uddannelser, og tage denne uddannelsesandel og gange med den gennemsnitlige skatteindtægt for personer med den givne uddannelse. Dermed tages der højde for, at beskæftigede tjener forskelligt alt efter deres uddannelsesniveau

²⁰ Her regnes med bruttoudgifter, dvs. uden fradrag af skatteindbetalinger, da skat ikke er et element i indeværende projekt

²¹ Lovbekendtgørelse om aktiv social politik

- *Dagpengesats, fuldtidsforsikrede, Danmark:* max 16.293 kr. per måned, svarende til 195.520 kr. årligt²²
- *Indkomsterstatning, ikke-forsikrede, Sverige:* max 320 skr. pr. dag, svarende til 65.023 kr. årligt²³
- *Arbejdsløshedsforsikring, Sverige:* max 680 skr. pr. dag, svarende til 138.175 kr. årligt²²

Vi har ovenfor beregnet, at en Øresundsmetro kan bidrage til, at 665 personer overgår til beskæftigelse. Det antages, at puljen af ledige på hver side af sundet berøres på samme måde, således at 468 personer på den danske side overgår til beskæftigelse, mens 197 personer på den svenske side kommer i beskæftigelse.

I beregningen af effekterne på de offentlige finanser tages der udgangspunkt i, at besparelsen på ledighedsydelse er den maksimale sats, mens det antages, at den indkomne indkomstskat vil svare til den gennemsnitlige indkomstskat fra de beskæftigede i regionen²⁴. Ligeledes antages det, at den øgede beskæftigelse skabes i den private sektor.

Samlet vurderes de arbejdsmarkedsmæssige konsekvenser – alt andet lige - at have **en positiv effekt på de offentlige finanser i omegnen af 171,7 mio. kr. årligt** (heraf ca. 117,5 mio. kr. årligt på den danske side og ca. 54,2 mio. kr. årligt på den svenske side).

Hertil kommer yderligere afledte virkninger, fx indtægter som følge af det øgede forbrug, der bliver resultatet af højere disponible indkomster, der føl-

ger af den øgede beskæftigelse. Erhvervenes deraf følgende yderligere køb af varer og tjenester hos underleverandører og støtteerhverv i andre regioner, etc.

FIGUR 4.1
BEREGNING AF BESKÆFTIGELSESEFFEKTER PÅ OFFENTLIGE FINANSER

	Danske side	Svenske side
	2010 – DKK*	
Ledighedsydelse (max beløb) - gennemsnit af dagpenge- og kontanthjælpssats	176.336	101.598
- dagpengesats	195.520	138.174
- kontanthjælpssats	157.152	65.023
Gennemsnitlig årlig indkomstskat **	106.299	90.769
Ledige, der potentielt overgår til beskæftigelse	468 personer	197 personer
Øget årlig arbejdstid fra eksisterende pendlere omregnet til beskæftigelse	8 personer	211 personer
Reduktion i udgifter til ledighedskompensation ***	66.900.787	17.180.752
Indtægter fra øget skattebetaling	50.598.558	37.033.567
Effekt på offentlige finanser af beskæftigelsesløft	117.499.345	54.214.319

Kilde: DAMVAD på baggrund af data fra Danmarks Statistik, Statistiska Centralbyrån, danske og svenske arbejdsmarkedssatser

* Svenske beløb er omregnet til DKK via årsgennemsnit for valutakurs

** Den danske gennemsnitlige indkomstskat er beregnet ud fra gennemsnitsskat efter uddannelsesniveau

*** Det er antaget, at den offentlige medfinansiering af dagpenge har været på 70 pct.. I 2010 var 70 pct. af de bruttoledige i den danske region dagpengemodtagere, 30 pct. kontanthjælpsmodtagere. Ligeledes antages for Sverige

²² A-kassernes Samvirke

²³ Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen, IAF, omregnet til dkr. via årsgennemsnit for valutakurs, 78,1525 skr. = 100 dkr.

²⁴ I beregningerne er der ikke taget højde for betydning af fradrag, grænsegængerregler eller andre beskatningsaftaler. Det er en alt andet lige betragtning, der giver indikation af potentialet for de offentlige finanser.

5 Effekt på lokalisering og tiltrækning

Igennem erfaringer og forskningslitteraturen er det veldokumenteret, at investeringer i transportinfrastruktur er en vigtig forudsætning for vækst, idet en veludbygget, tilgængelig og hurtig infrastruktur er altafgørende for varer og arbejdskraftens mobilitet, for at tiltrække sig investeringer og øge den generelle attraktivitet i forhold til både erhverv og turisme.

Transportinfrastruktur bringer områder tættere sammen, og muliggør en integration der kan generere en lang række agglomerationsfordele²⁵. Netop agglomeration bliver fremhævet som en af de vigtigste grunde til, at virksomheder kan vækste og udvide deres markeds- og erhvervspotentiale²⁶.

5.1 Effekter på erhvervsliv og virksomheders lokaliseringsbeslutninger

Effekterne af en tættere og bedre transportinfrastruktur er i høj grad de parametre, virksomheder lægger vægt på, når de skal vælge lokalitet. Ud over en række strukturelle forhold²⁷, er det faktorer som;

- [Adgangen til kvalificeret arbejdskraft / arbejdskraftens uddannelsesniveau](#)
- [Bedre matchning mellem udbud og efterspørgsel på arbejdsmarkedet](#)
- [Adgang til videns- og virksomhedsklynger](#)
- [Markedets størrelse og nærhed til øvrige hjemmemarked](#)
- [Adgang til spredning og deling af viden – specielt når nærhed til videninstitutioner er udtalt](#)

²⁵ *Agglomerationsfordele, er fordele ved nærhed, fx virksomheder til hinanden, kunder og samarbejdspartnere, lettere og dermed billigere adgang til infrastruktur og service*

²⁶ *Se fx Utdannings- och arbetsmarknadsprognos för Skåne – med sikte på 2020, Region Skåne 2012*

²⁷ *Udlieferingsgrader (mulighed for at få kommuner og offentlige som kunde), offentlige instansers image, imødekommenhed, planlov og andre rammevilkår, sprog, skatter og afgiftsniveauer*

der alle forventes bedret og udbygget med etableringen af en Øresundsmetro. Alle er parametre, som fx Copenhagen Economics ud fra en række surveys og økonometristudier har identificeret som de vigtigste og signifikante faktorer, virksomheder lægger vægt på, når de skal vælge lokalisering²⁸.

I forbindelse med beslutningsprocessen omkring placeringen af MAX IV og ESS (forskningsinstitutioner under Lunds Universitet), er der foretaget en række undersøgelser af cases for at afdække potentielle effekter for regionen ved integration.

En række faktorer går igen fra den generelle litteratur, og bekræfter, at der skabes en række effekter, som bidrager til at tiltrække virksomheder, fx;

- Integration af virksomheder og lokalsamfund i eksisterende byområder
- International synlighed

Nærheden til videnmiljøer og potentialet for etableringen af yderligere videnklynger er allerede væsentligt opgraderet og prioriteret med beslutningen fra 2009 om etableringen af to store faciliteter for neutronforskning og røntgenstråling (ESS og MAX IV), der er under opbygning i Lund²⁹.

I beslutningsprocessen, der løb op til igangsættelsen af byggeriet af de to forskningslaboratorier er der udarbejdet en lang række rapporter, der kortlægger og identificerer de effekter, der forventes for både nærområde, arbejdskraft og ikke mindst erhvervspotentialet.

Med Lunds og Københavns universitet, og de eksisterende Life Science klynger i regionens Medicine Valley, har regionen allerede et veletableret og

²⁸ *Udenlandske investeringer i Danmark og investeringsfremmeindsatsen, Copenhagen Economics, 13. december 2012*

²⁹ *Forventet færdigt i 2015 (MAX IV) og 2019 (ESS)*

velrenommeret forsknings- og videnmiljø, der har tiltrukket betydelig humankapital.

Etableringen af forskningsinstitutionerne MAX IV og ESS i Lund ventes at have betydning for erhvervslivet, både i form af, at eksisterende virksomheder vil kunne drage yderligere fordel af det videnintensive miljø, men i høj grad også ved, at allerede eksisterende regionale fordele bliver mere udtalte og synlige, og dermed bidrager til at tiltrække yderligere både erhvervsliv og humankapital.

Man forudser da også, at MAX IV og ESS vil profilere regionen som et højteknologisk centrum, der må forventes af få international opmærksomhed, hvormed incitamentet fra udenlandske virksomheder og forskere til at etablere sig i regionen bliver yderligere udtalt. For at understøtte denne proces, og sikre adgangen til kompetent arbejdskraft, varer og samarbejdspartnere og institutioner på tværs af regionen, er en Øresundsmetro en vigtig brik³⁰.

Man forventer også, at det voksende forskermiljø vil kunne tiltrække risikovillig kapital til området og dermed øge iværksætteres muligheder for at opstarte ny virksomhed. Det kan give yderligere spin-off effekter i form af en øget etableringsrate, da det vil blive mere fordelagtigt for andre virksomheder at placere sig i regionen, hvis der i forvejen er mange, der holder til her (klyngeeffekt). Det genererer igen arbejdspladser med både direkte og indirekte forbindelse til forskningsmiljøet, men også service- og detailbrancher kan forventes at høste gevinster ved det større antal mennesker og arbejdspladser, der etableres i området³¹.

³⁰ *Tillgänglighet och attraktivitet - Samhällsplanering och transportinfrastruktur med ESS och MAX IV*

³¹ *"De kommer till Skåne som en effekt av etableringarna av ESS och MAX IV", "T16 ESS/MAX IV som tillväxtmotor för näringslivet"*

Samarbejdet med, og nærheden til, videnmiljøer, har en dokumenteret effekt på virksomheders produktivitet, der vil blive gennemgået i kapitel 6 'Samspils- og produktivitetseffekter' nedenfor.

Ikke kun Lund, men også de omkringliggende kommuner vil kunne mærke betydningen heraf. Det skyldes fx, at der vil komme en større efterspørgsel efter boliger i nærområderne til Lund som følge af at mange nye arbejdspladser bliver oprettet. Forskerne og støttefunktioner, der kommer til Lund, vil have høje indkomster, vil bidrage til et opadgående pres på boligpriser, større efterspørgsel efter detailhandlens varer generelt og et byliv. Det vil gøre det mere attraktivt at bosætte sig eller etablere virksomhed i nabokommunerne. Denne effekt vil især spille ind, hvis infrastrukturen forbedres.

Der er således gode muligheder for et boomende lokalt afsætningsmarked, der er attraktivt for både virksomheder, arbejdskraft og bosætningsmuligheder.

5.2 Effekter på turisme

Turisme er generelt et væksterhverv, idet både borgere fra i forvejen velstående lande rejser mere og bedre. Stigende levestandarder verden over betyder, at befolkningernes efterspørgsel efter oplevelser, rekreation og dermed efter rejseoplevelser vokser, ligesom destinationsudbuddet gør, som flere lande bliver stabile rejsemål.

Turisme er ydermere et udpræget hjemmeerhverv, hvor vækst genererer arbejdspladser inden for branchen selv, såvel som i brancher, der høster de afledte effekter af turismen, fx detailhandel og transportbranchen, og hvor gevinsten herved i udpræget grad kommer besøgslandene til gode. Det

er derfor vigtigt, at der fortsat tages tiltag til at konkurrere om at tiltrække turisme.

Etableringen af en Øresundsmetro er en faktor, der påvirker turisme positivt; både privatturismen og erhvervsturismen, de såkaldte MICE turister.

- Trends inden for privatturisme peger på, at turister efterspørger unikke oplevelser, som fx *to lande, én by – ét stop*, der muliggøres af metroen
- **MICE turisme er lukrativ niche, der kan udbygges** som følge af øget potentiale fra øget integration af København og Malmø

For privatturismen vil den nemme adgang til et andet land, om det er fra Malmø til København, eller København til Malmø, bidrage til at gøre regionen interessant som rejsemål for storby-turister. Inden for samme tid, det tager at komme fra Victoria Station til Covent Garden i London, kan man komme fra én storby til en anden – vel og mærke i hvert sit land – hvilket er et unikt turismeprodukt. Og unikke oplevelser, er hvad fremtidens turister efterspørger. En storby bliver i mindre grad unik, men tilbuddet om to lande i én by, er en unik mulighed, der kan tiltrække stadig mere krævende turister.

MICE turisme kan også få et større potentiale, trods allerede veletableret i Københavnsområdet, som huser 40 pct. af tilrejsende konference- og mødedeltagere i Danmark. Hver tiende overnatning i erhvervs- eller konferenceøjemed i Sverige foretages i Skåne, og er det tredje mest tilrejste område med dette formål i Sverige (Stockholm og Västra Götaland, hvor Göteborg er placeret, er de mest tilrejste i erhvervsovernatningsøjemed)³².

Udover de samme tiltrækningsargumenter, den hurtige forbindelse mellem de to byområder ska-

ber, vil adgangen til større overnatningskapacitet gøre det muligt, at tiltrække flere og større konferencer og MICE turisme i fremtiden. Størstedelen af kapaciteterne, der faciliterer den danske MICE-turisme, er placeret i hovedstadsregionen, jf. tabellen herunder:

FIGUR 5.1
OVERNATNINGSKAPACITET, 2010 (2008 tal i parentes)

	Danske side*	Svenske side**
Antal hoteller og feriecentre	153 (148)	340 (339)
Antal senge	38.565 (33.584)	28.436 (27.369)
Kapacitetsudnyttelse, senge	42,5% (46,3%)	35,6% (35,6%)

Kilde: DAMVAD på baggrund af data fra Danmarks Statistik og Statistiska Centralbyrån

* De danske tal er for Landsdel København by og København omegn, dvs. Allerød, Egedal, Furesø, Hillerød, Hørsholm og Rudersdal er ikke inkluderet, mens Tårnby og Dragør er inkluderet. Gennemsnit for året

** De svenske tal er for hele Skåne Län

Dermed ligger en direkte mulighed for imødegåelse af stigende efterspørgsel efter kapacitet, hvis de to regioners turismekapaciteter kan betragtes som integreret, hvilket i højere grad muliggøres af en Øresundsmetro. Kapacitetsudnyttelsen er mindre i Skåne (36 pct.) end udnyttelsen på den danske side (43 pct.).

MICE turisme er en lukrativ niche, idet den gennemsnitlige konferencedeltager bruger flere penge under sit ophold end privatturister. VisitDenmark har lavet en analyse af erhvervsturismen i Danmark³³, og deri beregnet, at en dansk konferencedeltager bruger knap 2.000 kr. om dagen – ekskl. overnatning, mens en udenlandske konferencedeltager bruger 2.400 kr. om dagen. Ved overnatning er beløbene større.

³² Inkvarteringsstatistik, Statistiska centralbyrån

³³ The Economic Contribution of Meeting Activity in Denmark, Maj 2012

Inden for MICE turismen peger trends på, at der sker et skifte fra afviklinger på ressorтер til afholdes på hoteller i byer, hvilket ydermere gør de integrerede byområder yderligere attraktive. Turismeindustrien kan påvirke samfundsøkonomien positivt, hvis forudsætningerne er til stede. Øget turisme har en positiv effekt på samfundsøkonomien generelt, men især på beskæftigelsesområdet, vil øget turisme have en positiv effekt.

Ved hjælp af beskæftigelsesmultiplikatorer, er det beregnet, at en øget omsætning på 1 mio. kr. i hotel- og restaurationsbranchen samlet vil generere 2,53 job inden for branchen og i brancher, der leverer til hoteller og restauranter³⁴. Inden for turisme varetages arbejdet i udbredt grad af ufaglærte, der i stigende grad har problemer med at finde beskæftigelse i andre erhverv, hvor kompetence niveauerne er stigende.

Som det fremgår af tabellen nedenfor, er 55 pct. af de beskæftigede inden for hotel- og restaurationsbranchen i den egentlige by på den danske side, ufaglærte, mod generelt 33 pct. af de beskæftigede i området. Tilsvarende tendens spores i Malmø, selvom det ikke er muligt at inkludere personer med en gymnasial uddannelse i opgørelsen, der dermed undervurderer andelen af ufaglærte og

overvurderer andel af personer med en kompetencegivende uddannelse. Alligevel er det evident, at ufaglærte udgør en relativt større andel af beskæftigelsen i turismeerhvervet i Malmø (19 pct.) end generelt blandt de beskæftigede (10 pct.).

Ydermere er de turismerelaterede brancher større på den danske side, mens det på den svenske side er en betydelig større andel af arbejdsstyrken, der ikke har en kompetencegivende uddannelse. Netop denne ufaglærte arbejdskraft vil med fordel kunne finde arbejde i turismebranchen på den danske side. Dermed vil en øget turisme også bidrage til at skabe et bedre match mellem efterspørgsel og udbud af arbejdskraft over sundet.

³⁴ Danish Input-Output Tables and Analyses 2009, Danmarks Statistik 2011

FIGUR 5.2
BESKÆFTIGEDE I TURISMERELATEREDE ERHVERV, 2010 (2008 I PARENTES)

	Egentlig by - København, Frederiksberg & Gentofte			Egentlig by - Malmö	
	Hotel og restaura- tion	Kultur og fritid	Alle brancher	Turisme	Alle brancher
Ufaglærte *	55 % (58 %)	44 % (43 %)	31 % (33 %)	19 % (20 %)	10 % (11 %)
Beskæftigede med kompetence- givende uddannelse **	33 % (32 %)	53 % (53 %)	65 % (63 %)	79 % (78 %)	89 % (88 %)

Kilde: DAMVAD på baggrund af data fra Danmarks Statistik og Ørestat

Anm.: Tallene summerer ikke til 100 pct., da beskæftigede med uoplyst uddannelse ikke er inkluderet

* De svenske data opgøres ikke på samme brancher, som danske tal. Ufaglærte inkluderer ikke personer med gymnasial uddannelse, som de danske tal gør, men alene personer, der højst har gennemført en 10. klasse

** De svenske tal er inklusiv personer, der højst har gennemført en gymnasial uddannelse

VisitDenmark har i en nylig analyse af storbyturismen³⁵, defineret målgruppeprofilen for denne type ferie. ¾ af turisterne kommer fra lande uden for Skandinavien, og tiltrækkes til København af især af de historiske og kulturelle oplevelser og hvad der kaldes ”Den interessante storby”.

En Øresundsmetro vil i høj grad bidrage til at skabe et integreret Malmø og København, og dermed til at markedsføre regionen yderligere som ”den interessante storby”, hvormed de integrerede egentlige byområder besidder de to væsentligste parametre, der tiltrækker storbyturister.

Det harmonerer godt med flere publikationer om turismetrends, der forudsiger, at forbrugerne efterspørger valuta for pengene og destinationer med godt og sikkert ry. Rejsende fra nationer med stigende velstand og middelklasser, fx BRIK landene, efterspørger rejser til destinationer, hvor der findes eksklusivt og unikt design, og endelig forventes stigende efterspørgsel efter såkaldt multi-by rejser, hvor en eller flere destinationer kombineres, da forbrugerne vil have mest muligt ud af deres rejser – og her er Europa stigende i popularitet³⁶, og København-Malmø vil opfylde denne efterspørgsel.

³⁵ *Moderne Storbyoplevelser – Målgruppeprofil 2012, VisitDenmark*

³⁶ <http://www.aboutourism.com/trendspottinglist/>

6 Samspils- og produktivitetseffekter

Inden for forskningen findes efterhånden veldokumenterede undersøgelser af, at lokalisering har betydning for virksomheders produktivitet.

Litteraturen viser, at nærheden til videninstitutioner øger sandsynligheden for at virksomheder vil indgå i et samarbejde med disse, og at videnssamspil med et universitet, et godkendt teknologisk serviceinstitut (GTS-institut) eller en anden offentlig videninstitution øger virksomheders produktivitet – dette mere end blandt virksomheder, som har egne forsknings- og udviklingsaktiviteter uden samarbejde med videninstitutioner.

Den afgrænsede region har allerede et veludviklet viden- og forskningsmiljø, men med etableringen af Øresundsmetroen, der bringer virksomheder, offentlige institutioner og videnmiljøer endnu tættere sammen, skabes der et større potentiale for at høste samspilsgevinster – til gavn for virksomheder, arbejdskraft og regionens attraktivitet.

De forventede gevinster kan opgøres til;

- Øget produktivitet på 9 pct. pr. medarbejder i virksomheder, der har samspil med videninstitutioner
- Fysisk nærhed til videnmiljøer øger sandsynligheden for at etablere samarbejde med videnmiljøer

Bl.a. Forsknings- og Innovationsstyrelsen har tidligere fået analyseret, at der er produktivitetseffekter fra erhvervslivs forskning, udvikling og innovationsinitiativer, ligesom analyser af effekter af erhvervs-Ph.D'ere viser, at der er signifikante positive effekter af at virksomheder indgår forskningssamarbejde med universiteter³⁷. Effekterne er højere produktivitet pr. medarbejder, der bidrager væsentlig til virksomhedernes vækst og indtjening.

³⁷ Analysis of the Industrial PhD programme, Forsknings- og Innovationsstyrelsen, januar 2011

Analyserne af forskningssamarbejde har peget på, at det var virksomheder, der allerede havde høj medarbejderproduktivitet, der indgik i samspil med offentlige videninstitutioner, og dermed høstede yderligere gevinster.

Der er dog betydeligt større potentiale for at udvide samarbejde mellem virksomheder og videninstitutioner, hvis det dokumenteres, at den kausale sammenhæng er omvendt, således at det er samarbejdet med en videninstitution, der bidrager til den øgede produktivitet.

Med dette in mente igangsatte Forsknings- og Innovationsstyrelsen et omfattende studie af hvilke økonomiske effekter, der skabes af samarbejde mellem erhvervsliv og forskningsverdenen³⁸.

Analysen er gennemført med *propensity score matching*, der nyder anerkendelse inden for økonomietrien for sine resultater. Ideen er, man danner en kontrolgruppe, som på så mange faktorer som muligt ligner de virksomheder, man vil undersøge en effekt på; i dette tilfælde virksomheder, der har haft forsknings- og udviklingsaktivitet i samspil med videninstitutioner. Den eneste observerbare forskel til de virksomheder, der har haft et videnssamspil er netop, at kontrolgruppens virksomheder *ikke* har haft videnssamspil, men altså er forsknings- og udviklingsaktive.

Analysen konkluderer, at der er signifikante økonomiske effekter på både produktivitet pr. medarbejder og værditilvæksten for forsknings- og udviklingsaktive virksomheder, der indgår et samarbejde med en videninstitution.

³⁸ Økonomiske effekter af erhvervslivets forskningssamarbejde med offentlige videninstitutioner, Forsknings- og Innovationsstyrelsen, Juli 2011

Beregningerne viser, at den gennemsnitlige årlige effekt for forsknings- og udviklingsaktive virksomheder, der indgår i et samspil med videninstitutioner er en **øget produktivitet pr. medarbejder på 9 pct.** - set i forhold til virksomheder, som nok er forsknings- og udviklingsaktive, men ikke indgår i et vidensamarbejde.

Anden forskning viser³⁹, at sandsynligheden for at ikke-akademiske organisationer vil indgå i et forskningssamarbejde med en videninstitution stiger når rejsetiden mellem enhedernes geografiske lokaliteter reduceres.

Konklusionen er, at **geografisk nærhed** betyder mere for at fremme forskningssamarbejde mellem virksomheder og offentlige aktører på den ene side, og videninstitutioner på den anden side, end fællestræk mellem samarbejdspartnere betyder.

Geografisk nærhed er vigtig i forhold til at nedbryde evt. institutionelle eller organisatoriske barrierer, specielt når ikke-akademiske institutioner skal indgå i et samarbejde med akademiske organisationer.

Dermed går resultaterne i denne forskning i rette med antagelser om, at geografisk nærhed kun er en lille faktor i samarbejdsbeslutninger, og at det i stedet er fællestræk, der får institutioner til at samarbejde om forskning, og at forskningssamarbejde er størst blandt institutioner med fællestræk, fx mellem to videnmiljøer.

Forskningsresultaterne viser således, at geografisk nærhed kompenserer for det faktum, at der ingen eller kun få institutionelle fællestræk er mellem to samarbejdende institutioner. Med andre ord, er der større sandsynlighed for, at ikke-akademiske en-

heder fx virksomheder og offentlige institutioner indgår i et forsknings- eller videnuudvekslingssamarbejde med akademiske institutioner/videnmiljøer, fordi de er geografisk tæt forbundet. Den geografiske nærhed er medvirkende til at etablere gensidig tillid som følge af den hyppige personlige kontakt, der ikke er mulig ved samarbejde over større afstande – trods bedre og bedre IKT, da en vis personlig interaktion er nødvendigt for konstruktivt og frugtbart samarbejde.

Etableringen af en Øresundsmetro, der binder flere virksomheder og offentlige styrelser / institutioner på begge sider af sundet sammen med en større koncentration af akademiske videnmiljøer, vil altså bidrage til at øge sandsynligheden for, at flere ikke-akademiske institutioner og organisationer indgår forskningssamarbejde med videnmiljøer, med produktivitetsgevinster og værditilvækst til følge.

At virksomheder bliver mere produktive ved videnssamspil med offentlige videninstitutioner, har betydning for samfundsøkonomien, hvorfor der er god ræson i at se på effekterne ved at antallet af virksomheder, der har videnssamspil med offentlige videninstitutioner, øges.

Med en gennemsnitlig øget medarbejderproduktivitet på 9 pct., er der store gevinster at hente for de forsknings- og udviklingsaktive virksomheder. Et estimat fra analysen fra Forsknings- og Innovationsstyrelsen viste, at 14 pct. af de analyserede virksomheder havde en forskning- og udviklingsaktivitet – uden samarbejde med videnmiljøer.

Vurderingen af den gennemsnitlige årlige effekt på samfundsøkonomien, hvis alle de forsknings- og udviklingsaktive virksomheder overgik til at foretage deres forskning i samarbejde med en videninstitution, estimeres til en **værdistigning på 21,6 mia. kr.**

³⁹ *The Geographical and institutional proximity of research collaboration, Roderik Pinds et.al, April 2007*

Selvom det ligger uden for rammerne af indeværende projekt at kortlægge antallet af forsknings- og udviklingsaktive virksomheder i regionen, og andelen der samarbejder hhv. ikke samarbejder med videnmiljøer, må det antages, at der som i Danmark findes en lang række forsknings- og udviklingsaktive virksomheder, der kunne høste store gevinster ved at indgå i et vidensamspil med en af de mange videnmiljøer, regionen huser, og som der via etableringen af Øresundsmetroen etableres yderligere nærhed til (i form af hurtig og lettilgængelig persontransport), der igen øger sandsynligheden for etableringen af et samarbejde.

7 Litteratur og referencer

33 hindringer, udfordringer og muligheder, Øresundsmodellen 2010

Analysis of the Industrial PhD programme, Forsknings- og Innovationsstyrelsen, januar 2011

Danish Input-Output Tables and Analyses 2009, Danmarks Statistik 2011

Dansk økonomi ” Principper i skattepolitikken”, Det Økonomiske Råd, efterår 2008

De kommer till Skåne - som en effekt av etableringarna av ESS och MAX IV, Region Skåne

The Economic Contribution of Meeting Activity in Denmark, VisitDenmark Maj 2012

ESS/MAX IV som tillväxtmotor för näringslivet, TI6, Region Skåne 2012

The Geographical and institutional proximity of research collaboration, Roderik Ponds et.al, April 2007

Infrastrukturprojekters betydning for arbejdstiden, Copenhagen Economics for Transportministeriet, juni 2011

Inkvarteringsstatistik 2008, 2010, Statistiska centralbyrån

Lavere skat på arbejde, Skattekommissionens forslag til skattereform, Februar 2009

Moderne Storbyoplevelser – Målgruppeprofil 2012, VisitDenmark, 2012

TERESA (Transport- og Energiministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse) Version 2.0 2010

Tillgänglighet och attraktivitet - Samhällsplanering och transportinfrastruktur med ESS och MAX IV, TA1, Region Skåne 2012

Udenlandske investeringer i Danmark og investerings-fremmeindsatsen, Copenhagen Economics, 13. december 2012

Utbildnings- och arbetsmarknadsprognos för Skåne – med sikte på 2020, Region Skåne 2012

Visionsrapport. Metro mellem København og Malmø – en shuttle, der gør København og Malmø til bydele i samme by, Palludan Fremtidsforskning 2012

Økonomiske effekter af erhvervslivets forskningssamarbejde med offentlige videninstitutioner, Forsknings- og Innovationsstyrelsen, Juli 2011

<http://www.aboutourism.com/trendspottinglist>

samt,

A-kassernes Samvirke

Danmarks Statistik,

Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen

Lovbekendtgørelse om aktiv social politik

Statistiska centralbyrån

ØreStat

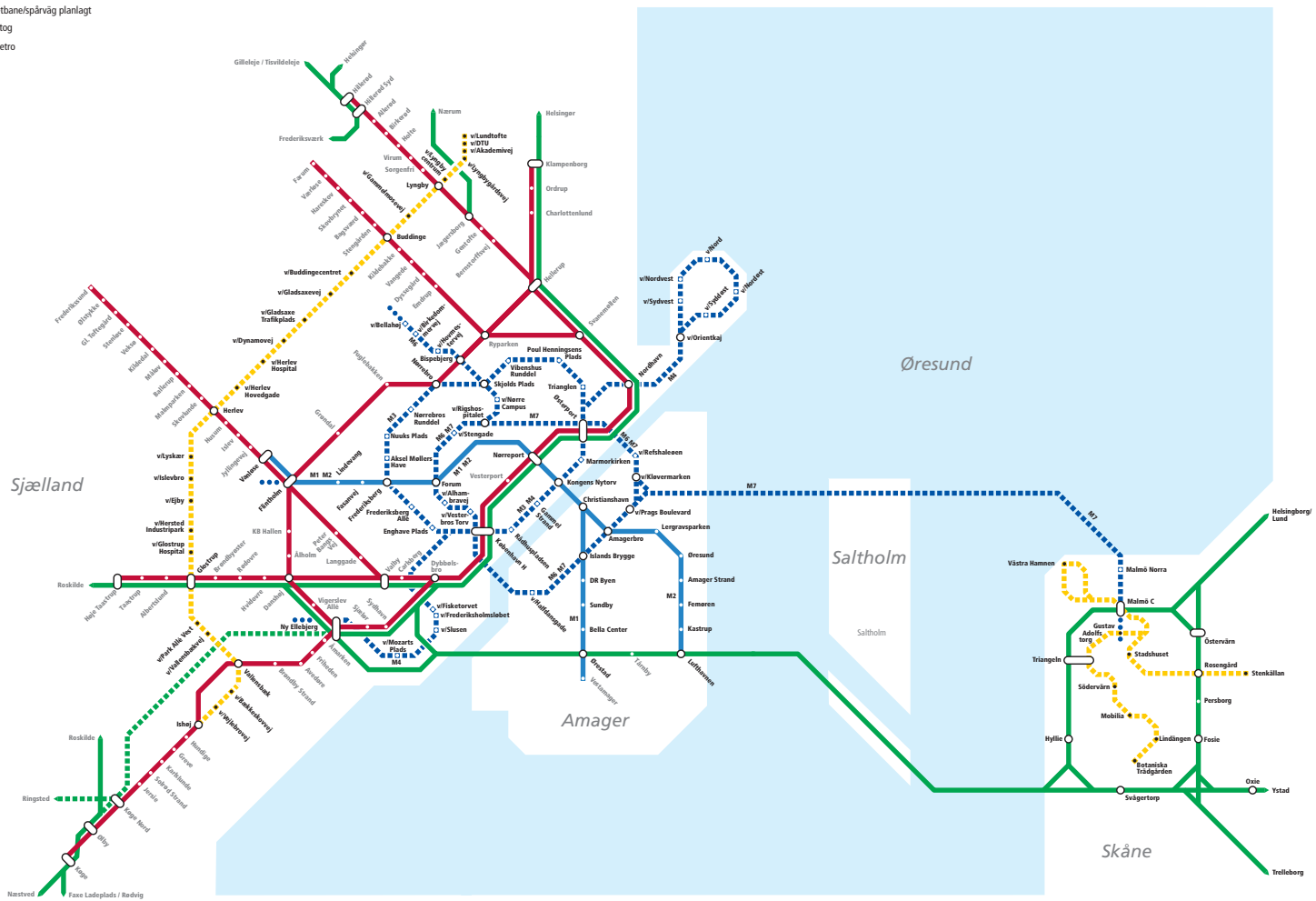


DAMVAD
OSLO . COPENHAGEN . DAMVAD.COM

Badstuestræde 20
DK-1209 Copenhagen K
Tel. +45 3315 7554

Norsk adresse 123
N-2390 Oslo
Tel +47 2345 1254

- Letbane/spårvæg planlagt
- S-tog
- Metro



LÆS MERE OM ØRESUNDSMETROEN

Se alle præsentationer og delrapporter på nettet:

www.malmo.se/oresundsmetro

www.kk.dk/oresundsmetro

KONTAKT OS

oresundsmetro@okf.kk.dk

oresundsmetro@malmo.se

