



Øresund Industri & Handelskammare

Erhvervslivets ; Näringslivets Øresundsindex ; Öresundsindex

2001

Rapport udarbejdet for *Øresund Industri & Handelskammare* af
Copenhagen Economics & Inregia
Maj 2001

COPENHAGEN ECONOMICS

&



Erhvervslivets Øresundsindeks - Maj 2001

Indholdsfortegnelse

Hovedrapport

Forord	3
Sammenfatning/Sammanfattning	4
Kapitel 1 Metode og resultater	7
Kapitel 2 Delresultater	13
2.1 Arbejdsmarked	13
2.2 Trafik	17
2.3 Handel og samarbejde	20
2.4 Forretningsomkostninger	22
Kapitel 3 Spørgeskemaundersøgelse	25

Factsheets

Øresund Industri & Handelskammare	31
Copenhagen Economics	32
Inregia	32

Referencer

Links	33
Litteratur	34
Statistiske publikationer om Øresundsregionen	36
Personer kontaktet i forbindelse med rapportens udarbejdelse	37

Bilag

Bilag 1: Data og beregning af indeks	1-1
Bilag 2: Spørgeskema og svarfrekvenser	2-1
Bilag 3: Figurer til spørgeskema	3-1
Bilag 4: Følsomhedsberegninger	4-1
Bilag 5: Studerende i Øresundsregionen	5-1

Forord

Erhvervslivets Øresundsindeks er udarbejdet af Copenhagen Economics og Inregia på opdrag fra Øresund Industri & Handelskammare i perioden fra januar til april 2001. Arbejdet med Erhvervslivets Øresundsindeks har været organiseret således, at Copenhagen Economics har varetaget projektledelsen, og Inregia har bidraget til opgaveløsningen med særligt fokus på svenske forhold og medvirken til metodeudvikling. Der har været nedsat en styregruppe bestående af Torben Lentz, Carlos Villaro Lassen, Ole Schmidt, Per Tryding, Henrik Andersson, Jens Brendstrup, Øresund Industri & Handelskammare, Claus Kastberg Nielsen, Martin Hvidt Thelle, Copenhagen Economics samt Mats Marcusson, Inregia.

Tak til stud.polit. Mads Teilmann Engberg fra Handelskammeret, som har forestået databehandlingen af spørgeskemaundersøgelsen, og til stud.merc. Erez Yerushalmi, Copenhagen Economics, som har indsamlet mange data. Sidst men ikke mindst, tak til dem som har leveret oplysninger til rapporten. Disse personer er nævnt baggerst i rapporten.

København, 30. april 2001

Martin Hvidt Thelle

Sammenfatning/Sammanfattning

Formålet med *Erhvervslivets Øresundsindex* er at måle integrationen i Øresundsregionen i erhvervslivets perspektiv. Erhvervslivets Øresundsindex er i dag målt til 53 på en skala fra 0 til 100. En værdi på 100 svarer til det niveau for aktivitet på tværs af Øresund, som man kunne forvente i en situation uden barrierer mellem Sjælland og Skåne. En værdi på 100 svarer altså til, at Skåne og Sjælland har ligeså høj integration, som Sjælland har med Jylland/Fyn, eller at Skåne har ligeså høj integration med København, som Skåne har med Stockholm i dag. Værdien på 53 betyder altså, at der kun er cirka halvt så meget aktivitet over Øresund, som man kunne forvente, hvis Øresundsregionen fungerede som én region.

Vi har målt den faktiske aktivitet over Øresund og sammenlignet med den forventede aktivitet ved høj integration. Oversætter man resultatet på 53 til en fysisk afstand, kan man sige, at: Grænsen mellem Danmark og Sverige gennem Øresund er mindst 300 kilometer bred! Det vil sige, at den faktiske aktivitet over Øresund er så lav, at man skulle tro København og Skåne ligger mindst 300 kilometer længere fra hinanden end de gør. Rapporten gør rede for hvorfor dette er tilfældet og på hvilke områder integrationen er særlig høj og på hvilke den er særlig lav.

Erhvervslivets Øresundsindex er inddelt i 4 hovedområder, hver med deres del-index: *arbejdsmarked, handel & samarbejde, trafik, samt forretningsomkostninger.*

Syftet med *Næringslivets Øresundsindex* är att mäta integrationen i Öresundsregionen utifrån ett näringslivsperspektiv. Näringslivets Öresundsindex uppmäts idag till 53 på en skala från 0 till 100. Ett värde på 100 motsvarar den nivå på aktiviteter över Öresund som kan förväntas vid en situation utan barriärer mellan Själland och Skåne. Ett värde på 100 anger alltså att Skåne är lika integrerat med Själland som med Stockholm och som Själland är med Jylland/Fyn. Värdet 53 innebär att det endast är hälften så mycket aktiviteter över Öresund som man skulle kunna förvänta om Öresundsregionen fungerade som en region.

Vi har mätt de faktiska aktiviteterna över Öresund och jämfört dessa med den nivå på aktiviteterna som kan förväntas vid hög integration. Om resultatet 53 översätts till ett fysiskt avstånd skulle man kunna säga att: Gränsen mellan Danmark och Sverige genom Öresund är åtminstone 30 mil bred! Det innebär att de faktiska aktiviteterna över Öresund är så låga att man skulle kunna tro att Köpenhamn och Skåne ligger åtminstone 30 mil längre från varandra än vad de faktiskt gör. Rapporten redogör varför det ligger till på det sättet och inom vilka områden som integrationen är särskilt hög och inom vilka områden som den är särskilt låg.

Näringslivets Öresundsindex är indelat i 4 huvudområden med varsitt delindex: *arbetsmarknad, handel & samarbete, trafik samt kostnader för företagen.*

¹ Tallene fremgår af en spørgeskemaundersøgelse foretaget i marts 2001 blandt medlemmer af Handelskammeret og medlemmer af Sydsvenska Industri- och Handelskammaren.

På det første område, *arbejdsmarkedet*, er delindekset på 34. Dette er det laveste delindeks, så her halter integrationen særligt bagefter. For eksempel er antallet af flytninger over Øresund meget lavt set i forhold til hvor mange der flytter inden for deres egen del af regionen – selvom nye tal for 2000 viser en stor stigning i flytninger fra Danmark til Sverige. Virksomhederne har også kun i ringe grad udnyttet broen til at øge ansættelserne fra den anden side af Øresund. Kun 8 procent af virksomhederne har ansat medarbejdere fra naboregionen.

På det andet område, *handel & samarbejde*, er delindeksets værdi 43. Handel og samarbejde mellem Sjælland og Skåne er altså på et lavt niveau sammenlignet med, hvor meget virksomhederne handler med andre områder i sit eget land. For eksempel afsætter virksomheder på Sjælland i dag tyve gange så meget til virksomheder i Jylland/Fyn som til virksomheder i Skåne¹, selvom det sydsvenske marked er omtrent ligeså stort og mindst lige så tæt på som det jysk/fynske marked. De skånske virksomheder handler også mere med virksomheder i Stockholm end med virksomheder på Sjælland. Skånske virksomheders salg til Stockholm er mindst fem gange så stor som salget til København.

På det tredje område, *trafik*, er delindekset 54. Trafikken over broen er lavere end man kunne forvente ved høj integration. Det er især lastbiltrafikken som er lavere end hvad man ville forvente ved høj integration. Uden barrierer på tværs af Øresund ville lastbiltrafikken være det tredobbelte af i dag.

Det fjerde område, *forretningsomkostninger*, er med en værdi på 82 det delindeks, som er tættest på 100. Forretningsomkostninger er dog fortsat forskellige i Skåne og på Sjælland, men det er på dette område, at integrationen er længst. For eksempel er kontorlejen i centrale dele af Malmø i gennemsnit kun cirka 8 procent lavere end centrale placeringer i København.

På det første området, *arbetsmarknad*, är delindexet 34. Integrationen går särskilt trögt på detta område. Till exempel är antalet flyttningar över Öresund mycket lågt i förhållande till hur många som flyttar inom sin egen del av regionen - även om ny statistik för 2000 visar att flyttningar från Danmark till Sverige har ökat kraftigt. Vad gäller företagen har dessa endast i begränsad utsträckning utnyttjat bron för att öka anställningen av medarbetare från den andra sidan Öresund. Endast 8 procent av företagen har anställt medarbetare från grannregionen.

På det andra området, *handel och samarbete*, har delindexet uppmätts till 43. Handel och samarbete mellan företagen på Sjælland och i Skåne ligger alltså på en låg nivå jämfört med hur mycket företagen handlar och samarbetar med företag i andra regioner i sina respektive länder. Till exempel säljer företag på Sjælland idag tjugo gånger så mycket till företag på Fyn och Jylland som till företag i Skåne, även om den skånska marknaden är ungefär lika stor och ligger på samma avstånd.² Även de skånska företagen handlar mer med svenska företag än danska. De skånska företagens försäljning till Stockholm är minst fem gånger så stor som försäljningen till företag i Köpenhamn.

På det tredje området, *trafik*, är delindexet 54. Trafiken över bron är lägre än man skulle kunna förvänta sig vid hög integration. Det är framförallt lastbiltrafiken som är lägre än vad som kan förväntas vid hög integration. Utan barriärer över Öresund skulle lastbiltrafiken över bron vara tredubbelt så hög som idag.

Det fjärde området, *kostnader för företagen*, med ett värde på 82 är det delindex som ligger närmast 100. Företagens kostnader är fortfarande olika på de båda sidorna av Öresund, men det är på detta område som integrationen har nått längst. Till exempel är kontorshyrorna i centrala Malmø i genomsnitt endast 8 procent lägre än i centrala Köpenhamn.

² Källa: Enkätundersökning riktad till medlemsföretag hos den danska handelskammaren och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren i mars 2001.

Erhvervslivets Øresundsindex kan også bruges til at analysere, om den danske eller den svenske del er særligt orienteret mod mulighederne i den nye region. Vi har beregnet Erhvervslivets Øresundsindex alene for Sverige og får en værdi på 56, og tilsvarende for Danmark og får en værdi på 51. Man kan altså sige, at den svenske del, ud fra deres forudsætninger og udgangspunkt, er mere orienteret mod den danske side end omvendt.

Kapitel 1 præsenterer hovedresultaterne og beskriver den anvendte metode. I kapitel 2 gennemgås delresultaterne i flere detaljer, og det forklares, hvordan de konkrete beregninger er foretaget. I kapitel 3 fremhæves resultater fra en spørgeskemaundersøgelse gennemført i marts 2001 med medlemmer af Handelskammeret i Danmark og medlemmerne af Sydsvenska Industri- og Handelskammaren. Spørgeskemaundersøgelsen tjener to formål. Dels til brug for beregning af indeks og dels til at belyse virksomhedernes opfattelse af udviklingen siden broen åbnede samt deres forventninger til de næste 3-5 år.

Endelig beskrives datagrundlag, spørgeskema og svar i de fem vedlagte bilag.

Näringslivets Öresundsindex kan även användas för att analysera vilken av den danska eller svenska delen av Öresundsregionen som är mest öppen för möjligheterna i den nya regionen. Vi har beräknat Öresundsindex separat för Sverige som får ett värde på 56 och motsvarande för Danmark ger ett värde på 51. En tolkning av det är att den svenska delen är mer öppen för möjligheterna på den danska sidan än omvänt.

Kapitel 1 presenterar huvudresultaten och beskriver den använda metoden. I kapitel 2 redovisas delresultaten detaljerat och det förklaras hur beräkningarna har genomförts. I kapitel 3 lyfts resultaten från en enkätundersökning bland medlemsföretagen i Handelskammaren i Danmark och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren fram. Enkätundersökningen har två syften. Resultaten används dels vid beräkning av indexen och dels för att belysa företagens uppfattningar om utvecklingen sedan bron öppnade samt deras förväntningar om de närmaste 3-5 åren.

Slutligen beskrivs datamaterial, enkätundersökning och svar i de fem bilagorna.

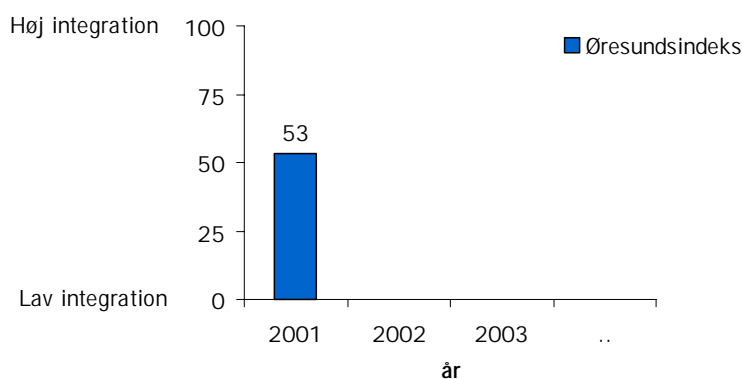
Kapitel 1 Metode og resultater

Geografisk set er der lige så langt mellem København og Malmø, som der altid har været, men Øresundsbroens åbning har betydet, at rejsetiden med bil er faldet til cirka en sjettedel af, hvad den var før juni år 2000³. Det betyder, at de to byer er rykket tættere på hinanden og muligheden for kontakt og udvekslinger er blevet større. Rejser og transport går hurtigere og lettere, men ikke billigere med hensyn til "billetprisen". Samtidig foregår et stort arbejde med "at bygge bro" på andre områder - kultur, arbejdsformidling, universitetsundervisningen og meget andet. Offentlige og private initiativer er sat igang, og ambitionsniveauet er højt. Samarbejde og nye kontakter skal være med til at skabe en fælles identitet og én samlet region bestående af Hovedstadsområdet og Skåne - Øresundsregionen. Alt dette skal føre til øget integration af de to dele i hvert sit land og medvirke til skabelsen af en ny region.

Når vi forsøger at måle integrationen i Øresundsregionen, er det fordi vi ønsker at følge med i udviklingen mens den foregår. Vi vil være bedre til at pege på områder, hvor der er brug for en øget indsats. Vi følger med i processen ved at sammenstille tilgængelige data, der alle siger noget om integrationen, og som tilsammen giver et billede af Øresundsregionen under forandring. Det er dog vigtigt at huske på, at integration ikke er et mål i sig selv, men at øget integration kan være ønskeligt for at tiltrække nye investeringer, skabe nye arbejdspladser og øge produktiviteten i virksomhederne. Med øget integration kan regionen samlet set nærme sig den kritiske masse, der er nødvendig for at kunne konkurrere med andre regioner i det nordlige Europa.

Erhvervslivets Øresundsindeks er en måling af den faktiske aktivitet mellem de to dele af regionen. Indekset giver et bredt billede af integrationsprocessen set fra erhvervslivets synsvinkel. Værdien af det samlede indeks er idag målt til 53 på en skala fra 0 til 100. En værdi på 100 svarer til høj integration, det vil sige, at aktiviteten på tværs af Øresund er som vi vil forvente i en situation, hvor alle barrierer var fjernet.

Beregning af Øresundsindeks 2001



Figur 1: Værdien af Erhvervslivets Øresundsindeks det første år

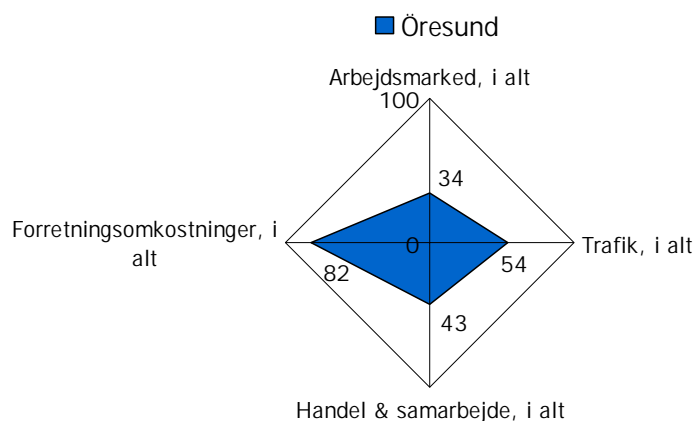
³ Beregnet på baggrund af en rejsetid idag på cirka 15 minutter fra København til Malmø og at det før broens åbning tog cirka 1½ time med færge og ventetid. Se Øresundskonsortiet (1999b).

Metoden går altså ud på at sammenligne en række observerede værdier med et tal for, hvad man ville forvente ved høj integration. Tallet for hvad man ville forvente ved høj integration, kalder vi *benchmark*. For eksempel sammenligner vi den faktiske pendling over Øresund med et benchmark, som man kan kalde den "naturlige" pendling over Øresund. Benchmarket (den naturlige pendling) angiver, hvor mange pendlere der ville være mellem Danmark og Sverige, hvis der ingen grænsebarrierer var. Grænsebarriererne for pendling dækker over de lovmæssige, sociale og sproglige/kulturelle forskelle, som gør det mere besværligt/mindre attraktivt at pendle over Øresund. Et tal for den naturlige pendling er tidligere forsøgt beregnet af Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut (AKF) ud fra en antagelse om, at hvis grænsen ikke eksisterede, ville pendlingen over Øresund følge samme mønster som den pendling, der findes indenfor landene, se Bacher *et al* (1995). Ved at dividere den observerede værdi med værdien for benchmarket, får vi et udtryk for, i hvor høj grad benchmarket er opnået.

Sammenligning mellem del-indeks

Erhvervslivets Øresundsindeks er beregnet på baggrund af fire særskilte del-indeks: (1) arbejdsmarkedet, (2) trafik, (3) handel & samarbejde og (4) forretningsomkostninger. Disse fire hovedområder og deres værdier i dette års måling vises i figur 2.

Del-indekset for *arbejdsmarkedet* måler aktiviteten på arbejdsmarkedet på tværs af Øresund. Vi følger udviklingen pendlingstrømme, flytninger, arbejdsløshedsprocenter og ansættelse af arbejdskraft. Del-indekset for *trafik* måler udnyttelsen af infrastrukturen på tværs af Øresund. Dette gælder trafikken over broen, antallet af transportforbindelser og broafgiftens størrelse. Del-indekset for *handel & samarbejde* måler handlen og samarbejdet over Øresund og ser på erhvervslivets adfærd og konjunkturerne i regionen. Denne del drejer sig om handlen og samarbejdet mellem virksomheder og udnyttelsen af fælles ressourcer. Endelig ser del-indekset *forretningsomkostninger* nærmere på, hvordan priser og omkostninger udvikler sig i regionen, og om priser og omkostninger bliver mere ensartede.



Figur 2: De fire hovedområder i Erhvervslivets Øresundsindeks

På *arbejdsmarkedet* er værdien i år målt til 34. Her har man altså kun opnået cirka en tredjedel af den aktivitet, man vil kunne forvente ved høj integration. Det er især med hensyn til flytninger, at der er lav aktivitet på tværs af Øresund.

På *trafikområdet* er værdien 54. Der er, i forhold til de andre del-indeks, en forholdsvis høj trafikaktivitet over sundet. I gennemsnit for sep 2000 – april 2001 kørte der lidt over 40 procent af de biler, man kunne forvente, såfremt der allerede i 2000 havde været høj integration i regionen. Med hensyn til lastbilerne er trafikken især kørt udenom Øresundsbroen.

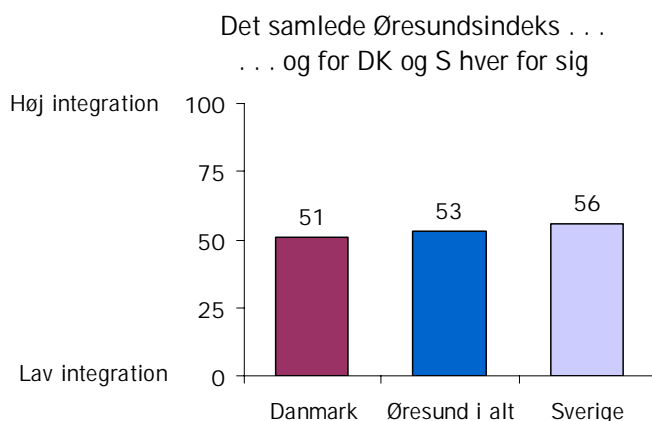
På området *handel & samarbejde* er værdien 43. Man kan altså kun observere under halvdelen af den aktivitet, man vil forvente, såfremt der ikke eksisterede nogle barrierer på tværs af Øresund. Det er især handlen med varer og tjenester over Øresund, der er på et lavt niveau sammenlignet med, hvor meget man handler med henholdsvis Jylland/Fyn og Stockholm.

På området *forretningsomkostninger* er værdien 82. Dette er det højeste del-indeks. Den høje værdi betyder, at der er små forskelle på priser og forretningsomkostninger i Hovedstaden og Skåne. Generelt er omkostningerne lavest i den svenske del.

Sammenligning mellem Danmark og Sverige

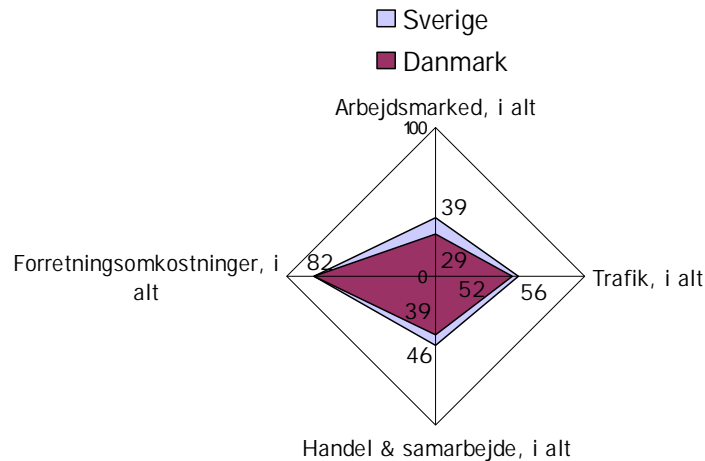
Man kan også konstruere indeks der viser hvor langt man er nået med integrationen i henholdsvis Danmark og Sverige. Dette gøres ved at holde værdien for aktiviteten *fra Sverige til Danmark* op mod et rent svensk benchmark. På samme måde kan aktiviteten *fra Danmark til Sverige* holdes op imod et rent dansk benchmark. For eksempel er der langt flere, der pendler fra Sverige til Danmark end omvendt, også set i forhold til den forventede værdi for pendlingen fra Sverige til Danmark ved høj integration.

Det samlede Øresundsindex for Danmark er på 51, mens det for Sverige ligger på 56. Der er altså en generel tendens til, at den svenske del af regionen er tættere på niveauet for høj integration end den danske del. Dette fremgår af figur 3.



Figur 3: Samlet indeks beregnet for Danmark alene, Sverige alene og Øresundsregionen i alt

Det er endvidere muligt at gå i dybden og se på forskelle mellem landene indenfor de fire hovedområder. Dette ses i figur 4. Heraf fremgår det, at det især er på arbejdsmarkedet, der er forskel. Aktiviteten fra den svenske del til den danske del er tættere på niveauet for høj integration end den modsatte vej. Bemærk, at den forventede værdi ved høj integration (benchmark) ikke nødvendigvis er den samme i de to lande.

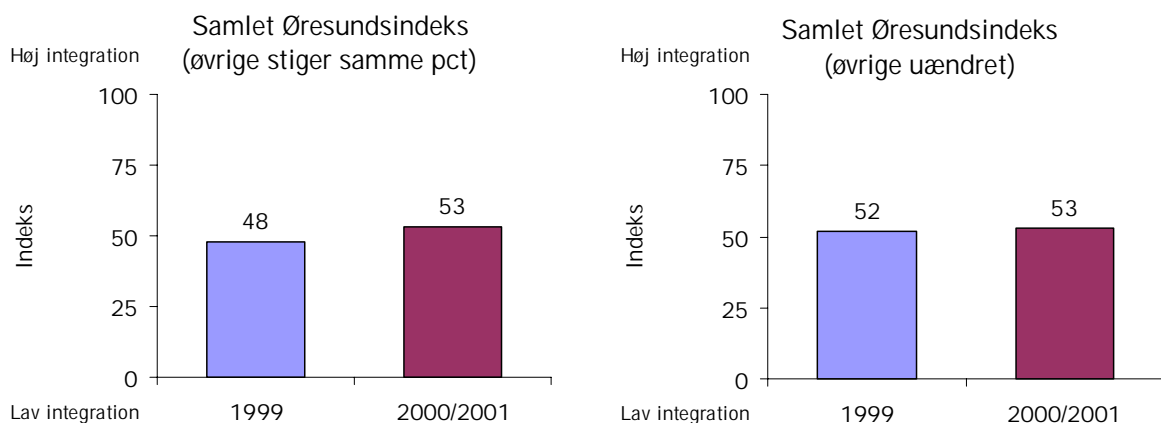


Figur 4: Danmark og Sverige og de fire hovedområder i Erhvervslivets Øresundsindeks

På området *handel & samarbejde* er der også forskelle, som især skyldes den lave danske afsætning af varer og tjenester til virksomheder i Skåne. Indeksværdierne for forretningsomkostninger er beregnet som forskellen mellem de to lande - og er derfor per definition identiske for de to lande. Det samme gælder for flere indikatorer på trafik-området, hvor der er tale om strømme over broen, der ikke er delt op på hvor trafikken er genereret.

Sammenlignet med før broen åbnede

Vi har også foretaget en sammenligning af dette års indeks, beregnet på baggrund af observationer fra 2000 og 2001, med et indeks beregnet på baggrund af observationer før broen åbnede, det vil sige for 1999. Sammenligningen skal tages med visse forbehold, idet der ikke foreligger tal på alle de fire områder, fra før broen åbnede. Trafikken over broen var selvsagt nul i 1999, og det er ikke umiddelbart muligt at indsamle prisoplysninger til brug for del-indekset for forretningsomkostninger. Men hvor det har været muligt, har vi foretaget en sammenligning.



Figur 5: Erhvervslivets Øresundsindeks i 1999 sammenlignet med 2000/2001

Erhvervslivets Øresundsindeks er beregnet på baggrund af i alt 20 forskellige indikatorer. Der findes kun tal for 4 ud af i alt 20 indikatorer for 1999⁴. Derfor vises to figurer i figur 5, hvilket illustrerer usikkerheden med hensyn til værdien af de øvrige 17 indikatorer i 1999.

Til venstre i figur 5 vises den samlede værdi af erhvervslivets Øresundsindeks, idet det er antaget, at de øvrige 17 indikatorer ændres med samme procent som for de 4 indikatorer, vi kender tal for. Med dette estimat for Erhvervslivets Øresundsindeks får man en stigning fra 48 til 53 fra 1999 til 2000/2001. I figuren til højre vises den samlede værdi af erhvervslivets Øresundsindeks, idet det er antaget, at de øvrige 17 indikatorer ikke ændres, det vil sige, at deres værdi i 1999 sættes lig de værdier, vi har fundet for 2000/2001. Med dette estimat for Erhvervslivets Øresundsindeks får man en mindre stigning fra 52 til 53 fra 1999 til 2000/2001.

Metode

De 20 indikatorer⁵ i indekset er fordelt på 4 områder, som hver især beskriver den faktiske adfærd i regionen i forhold til et benchmark. Benchmark'ene er fastsat som den værdi, indikatorerne forventes at have ved høj integration.

Øresundsindeks drejer sig om at opstille et mål for, hvordan det går med integrationen på en række områder af erhvervsinteresse. Der er udviklet en metode, som går ud på at beregne Erhvervslivets Øresundsindeks ved at holde en række indikatorer for integrationen op imod benchmarks, som er absolutte mål for de forventede værdier ved høj integration. Vi dividerer den observerede værdi med benchmarket for at beregne indeksets værdi. Variablene grupperes i fire grupper (arbejdsmarked, trafik, handel & samarbejde samt forretningsomkostninger), og hver gruppe består af 5 indikatorer, der lægges sammen til et tal for integration på det pågældende område. Endeligt kan de 4 områder give et samlet mål for integrationen, Erhvervslivets Øresundsindeks. Det samlede tal for Øresundsindeks dækker således over et uvægtet gennemsnit⁶ af resultaterne på de fire hovedområder, og de fire delindeks er igen et uvægtet gennemsnit af de 5 indikatorer på det pågældende område. Når vi bruger denne metode, betyder det, at vi vurderer, at områderne er lige vigtige for integrationen, og det tilsammen giver et dækkende billede for integrationen. Andre indeks, som for eksempel "World Competitiveness Yearbook" udarbejdet af IMD i Svejs, er også beregnet som et uvægtet gennemsnit af en lang række forskelligartede data.

Det er tanken, at Erhvervslivets Øresundsindeks måles igen til næste år. Med benchmarkmetoden får man både et indeks, som er relevant her og nu, og et indeks der kan følges år for år. Derfor er benchmarkmetoden anvendt som gennemgående metode. Udfordringen ved denne metode er især at opstille gode benchmarks. Hvergang man finder på en indikator, skal man vurdere, hvad den kan holdes op imod. Valget af benchmark vil variere fra indikator til indikator. En begrundelse for valg af benchmark kunne være en afvejning af områdernes geografiske nærhed, befolkningsstørrelse og bystørrelser. På andre områder er benchmarks konstrueret på et andet grundlag. For eksempel når priser eller omkostninger sammenlignes, er benchmark givet, som dér hvor priserne er ens. Eller når det drejer sig om handel og samarbejde, vælges benchmark efter antal beskæftigede, branchestruktur og geografi. For den danske del af Øresundsregionen, defineret ved Sjælland, Lolland og Falster, sammenlignes aktiviteten over Øresund ofte – men ikke altid – med Jylland/Fyn. For den

⁴ De fire indikatorer er pendling, flytninger, arbejdsløshedsprocenter og konjunkturer.

⁵ Bilag 1 viser samtlige 20 indikatorer og deres datakilder

⁶ Beregnet som: $\text{Indeks}_{\text{Øresund}} = \frac{1}{4} * (\text{Indeks}_{\text{arbejdsmarked}} + \text{Indeks}_{\text{trafik}} + \text{Indeks}_{\text{erhverv}} + \text{Indeks}_{\text{forretnomk}})$.

svenske del af regionen, defineret ved Skåne län, sammenlignes generelt i forhold til Stockholm.

Vi har "oversat" resultatet på 53 til en fysisk afstand og har skønnet, at grænsen mellem Danmark og Sverige gennem Øresund er mindst 300 kilometer bred. Dette er gjort for at udtrykke, at den faktiske aktivitet over Øresund er så lav, at man skulle tro København og Skåne ligger mindst 300 kilometer længere fra hinanden, end de gør. Der er tale om et forsigtigt skøn, som formodentlig ligger i underkanten. Metoden bag denne udregning består i princippet i en række større modelberegninger, som vi ikke har haft mulighed for at gennemføre⁷. Vi bygger derfor vort skøn på en analyse af handlen over den Amerikansk-Canadiske grænse, se Helliwell (1999). I denne analyse har man vist, at handlen mellem canadiske provinser er mindst 20 gange større end med amerikanske stater af samme størrelse og struktur. Altså et resultat der modsvarer danske virksomheders handel med Skåne. Her er handlen med Jylland/Fyn også cirka tyve gange større end med Skåne, og størrelse og struktur er også sammenlignelige. På baggrund af blandt andet resultaterne i Helliwell (1999) har man vurderet, at den canadiske-amerikanske grænse er cirka 2700 km bred⁸. Vi tager højde for de store afstande i Canada og USA ved at dividere med cirka 10 for at tilpasse resultatet til danske forhold. Skulle man lave samme regnestykke for den svenske del, ville man få et andet resultat.

⁷ Sådanne modelberegninger vil være ved hjælp af såkaldt gravitationsmodeller, som ofte anvendes til at forudsige handelsstrømme på baggrund af blandt andet transportomkostninger og afstande, se f.eks. Bröckner (1999)

⁸ Se f.eks. Anthony J Venables' hjemmeside på London School of Economics, <http://econ.lse.ac.uk/staff/ajv/>

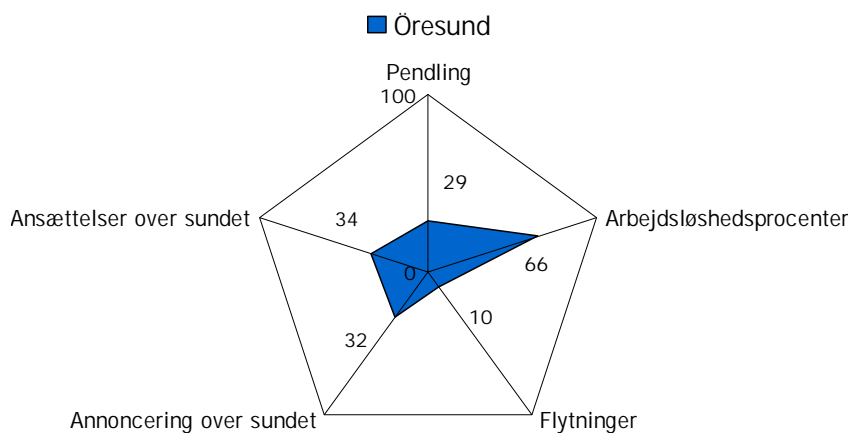
Kapitel 2 Delresultater

I kapitel 2 gennemgås resultaterne på områderne i flere detaljer. I bilag 1 redegøres for beregningerne af indekset og de anvendte datakilder. Her findes også en oversigt over samtlige indeks og indikatorer.

2.1 Arbejdsmarked

København og Malmø skal blive til én arbejdsmarkedsregion. Sådan lyder en af visionerne for Øresundsregionen og et af motiverne bag opførelsen af Øresundsbroen. Arbejdsgivere i Hovedstadsområdet og i Skåne skal have adgang til arbejdskraften på den anden side af sundet, og befolkningen i de to områder skal have mulighed for at søge beskæftigelse på den anden side af broen uden har være nødt til at flytte. Hvis det lykkes, vil det betyde flere pendlere over Øresund og - over tid - til flere personlige kontakter og dermed til et øget antal flytninger over sundet. På længere sigt vil vi måske også opleve, at arbejdsløsheden udjævnes, således at der vil være ens arbejdsløshedsprocenter i de to dele af regionen. Disse effekter søger vi at måle med del-indekset for arbejdsmarkedet.

Det samlede indeks for arbejdsmarkedet⁹ har værdien 34. Dette tal består af et uvægtet gennemsnit af de 5 indikatorer vist i figur 6. Indikatoren for flytninger har den laveste værdi på 10, og indikatoren for arbejdsløshedsprocenter har den højeste værdi på 66. De øvrige tre indikatorer antager værdier omkring 30.



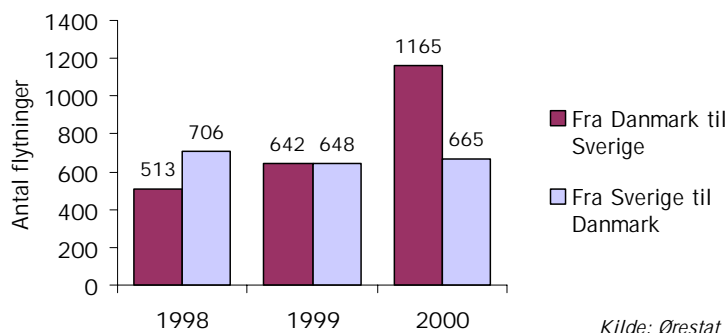
Figur 6: De fem indikatorer på arbejdsmarkedet

⁹ Øresundsindekset for arbejdsmarkedet beregnes på baggrund af virksomhedernes og befolkningens faktiske adfærd. Vi søger ikke at afdække integrationen af arbejdsmarkedsforhold, som bestemmes af offentlige myndigheder. Derfor er harmonisering af regler for skat, social sikring/sundhed og andre forhold ikke en del af beregningerne af Erhvervslivets Øresundsindeks.

Indikatoren for *pendling* måler pendlingen over Øresund i forhold til, hvor meget man pendler inden for landegrænserne i sin egen region. Indikatoren for pendling har en værdi på 29. Der er således relativt få, der pendler på tværs af sundet i dag, i forhold til hvad man kunne forvente med høj integration. I alt pendler cirka 2675 personer over Øresund, heraf 1955 fra Sverige og 720 fra Danmark. Samlet set er det under en tredjedel af, hvad man kan forvente ved høj integration. Ved høj integration forventes 8900 pendlere i alt, heraf 2.850 med bopæl i DK og 6.050 med bopæl i Sverige, et tal som Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut (AKF) har opgjort som den 'naturlige pendling', se Bacher *et al* (1995). Vores tal for pendlere er opgjort ved at tælle 'pendlerkort' hos trafiksekskaberne, hos færgeelskaberne og hos Øresundsbroen¹⁰. Til sammenligning kan det nævnes, at udpendlingen fra en enkelt kommune i Hovedstadsområdet typisk ligger mellem 5000 og 15000 udpendlere. Benchmarket for Danmark svarer nogenlunde til udpendlingen fra Hundested (2650 udpendlere), og benchmarket for Sverige svarer nogenlunde til indpendlingen til Helsingør kommune (6587 danske indpendlere). I det lys er det relativt beskedne benchmarks, vi benytter for den samlede pendling mellem Hovedstadsregionen og Skåne.

Med indikatoren *arbejdsløshed* måler vi forskelle i arbejdsløsheden over Øresund. Indikatoren har en værdi på 66. Arbejdsløsheden i Skåne og i Hovedstadsområdet er faldet siden 1994 og er i 3.kvartal 2000 på henholdsvis 6,4% og 4,2%. Den laveste af disse (den danske) udgør 66 procent af den skånske, hvorfor indikatoren for arbejdsløshed får en værdi på 66 i begge lande. Dette er ud fra en forventning om, at arbejdsløshedsprocenterne vil konvergere ved øget integration. I perioden fra 2. kvartal 1994 til 3. kvartal 2000 har arbejdsløsheden i Skåne været tættere korreleret med arbejdsløsheden i Sverige under ét (korrelationskoefficient på 0,95) end med arbejdsløsheden i den danske del af Øresundsregionen (korrelationskoefficient på 0,63). Tilsvarende gælder for den danske del af Øresundsregionen. Arbejdsløsheden i Hovedstaden har hidtil været stærkt korreleret med arbejdsløsheden i Danmark under ét (korrelationskoefficient på 0,98) og mindre korreleret med arbejdsløsheden i Skåne (0,63).

Flytninger over Øresund 1998-2000



Figur 7: Flytninger over Øresund 1998-2000

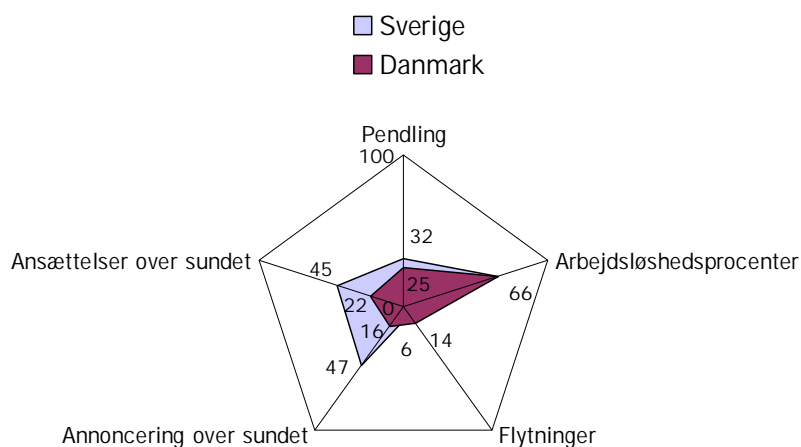
¹⁰ Danmarks Statistik og Statistiska Centralbyrån har opgjort antallet af pendlere fra Skåne til Danmark til 2424 i november 1998, ved at sammenkøre danske og svenske skatteregistre og bopælsregistre. Dette tal tyder på at vores optælling ligger i underkanten af den faktiske pendling. Fra undersøgelsen ved vi også, at en stor del af pendlere er svenske sygeplejersker.

Indikatoren for *flytninger* ser på flytninger over Øresund sammenlignet med, hvor meget man flytter inden for sin egen del af regionen. Værdien af indikatoren for flytninger er 10. Den er meget lav. Værdien er sammensat af en værdi for Sverige på 6 og en værdi for Danmark på 14. Der flyttede 665 mennesker fra Skåne til den danske del af Øresund i 2000 og 1165 fra Danmark til Sverige. Som det fremgår er antallet af flytninger fra Danmark til Sverige fordoblet i år 2000. Det er dog stadig relativt få. Til sammenligning flyttede der over 95000 mellem amterne på Sjælland i 2000. I Skåne flyttede knap 8000 personer mellem de tre lokale arbejdsmarkeder, Skåne S, NØ og NV.

Til beregning af indikatoren for flytninger har vi benyttet et benchmark for flytninger, som er beregnet af Statens Byggeforskningsinstitut (SBI)¹¹, se Andersen og Borgegård (1999). I denne rapport har man beregnet det maksimale antal flytninger mellem de to dele, som kan forventes i en fuldt integreret region. Dette niveau vil sandsynligvis aldrig kunne opleves, skriver de to forfattere. Det maksimale antal flytninger fra Malmø til Hovedstadsregionen beregnes til 4700 flytninger om året, og det maksimale antal flytninger fra Hovedstadsregionen til Malmø-regionen er beregnet til 4500 flytninger om året. Til sammenligning flyttede der i år 2000 henholdsvis 291 og 637 personer, hvilket giver den svenske indikatorværdi på 6 ($=291/4700 \cdot 100$) og den danske på 14 ($=637/4500 \cdot 100$).

Det samlede antal flytninger forventes at være uændret, men det forventes, at en del af tilflytningen vil komme fra den anden side af sundet. I rapporten defineres Øresundsregionen som Hovedstadsregionen i Danmark og Malmø-regionen i Sverige, altså en mere snæver geografisk afgrænsning end vi har brugt i andre dele af denne rapport¹².

Et andet referencepunkt for flytninger er Øresundskonsortiets (1999b) undersøgelse af interessen for flytninger over Øresund i både Danmark og Sydsverige. Den viste, at mellem 0 og 5 procent af befolkningen på Sjælland ville flytte til Sydsverige, mens interessen var noget større i Skåne, hvor 10-15 procent udtrykte interesse for at flytte over Øresund. Omregnet til absolutte tal giver dette et markant højere benchmark end vores/SBI's.



Figur 8: Danmark og Sverige på arbejdsmarkedet

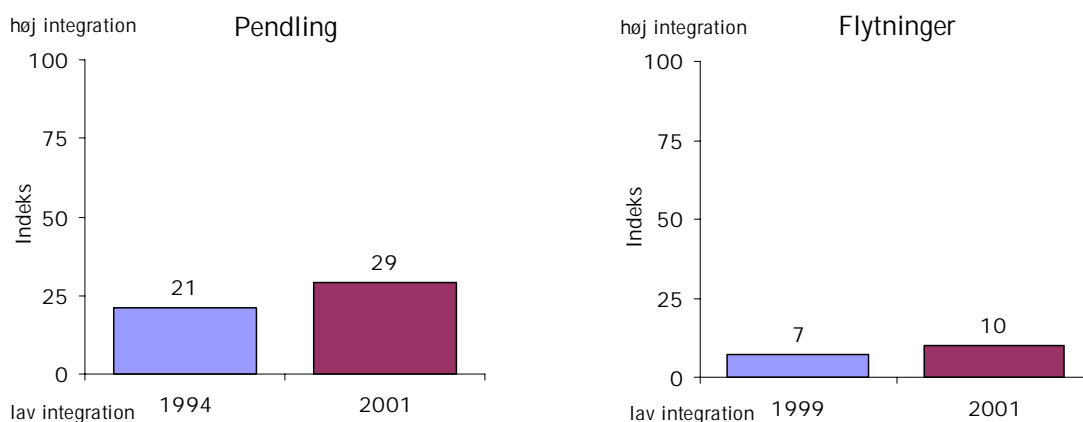
¹¹ Har nu skiftet navn til *Byg & Bolig*

¹² Se bilag 1 for en nærmere definition af områderne

Med indikatoren *annoncering* ser vi på hvor stor en andel virksomhederne, der annoncerer målrettet efter arbejdskraft i naboregionen. Dette skal ses i forhold til hvor mange der annoncerer målrettet efter medarbejdere i andre egne af eget land. Værdien for indikatoren annoncering over sundet er 30. Det danske tal er kun 16. Der er 6 procent af de adspurgte danske virksomheder, der annoncerer målrettet efter medarbejdere i Skåne. Af de samme virksomheder annoncerer 36 procent aktivt i Jylland/på Fyn. Seks divideret med 36 giver det viste indeks på 16 (afrundet). Tilsvarende beregning er lavet for Skåne i forhold til Stockholm, hvor værdien er 47. De nævnte tal stammer fra spørgeskemaundersøgelsen, som er beskrevet i kapitel 3 og i bilag 2 og 3.

Indikatoren *ansættelser* er principielt lig indikatoren for annoncering. Vi ser blot på den faktiske ansættelse i stedet for annonceringen. Indikatoren for ansættelser over sundet er 37. Igen ser vi en stor forskel på Skåne og Sjælland. Indikatoren for Skåne er 45, mens den kun er 22 for Sjælland. Tallene bag dette stammer også fra spørgeskemaundersøgelsen, som vist i kapitel 3 og i bilag 2 og 3.

Vi har sammenlignet indikatorerne *pendling* og *flytninger* med deres værdier før broen åbnede, fordi der for disse to indikatorer, findes tal fra før broen åbnede. For pendlinger sammenligner vi med den undersøgelse, som AKF har lavet, hvor pendlingen over Øresund i 1994 blev opgjort til 1950 pendlere i alt, se Bacher *et al* (1995). Vores opgørelse af pendlere viste 2675 pendlere. Holdt op imod benchmarket får vi, at indikatoren pendling alene er steget fra 21 til 29 efter broen er åbnet. Tilsvarende har vi beregnet indikatoren for flytninger alene på baggrund af flytninger i 1999. Dette viser en stigning fra 7 til 10, efter at broen er åbnet.



Figur 9: Udviklingen i indikatorerne *pendling* og *flytninger* siden broen åbnede

Der er ingen indikator for udvekslingen af studerende over sundet. Dels er det vanskeligt at opstille et benchmark, der skal tilnærme mobiliteten for studerende indenfor landegrænserne, men først og fremmest findes der ikke tilgængelig statistik, der på et sammenligneligt grundlag opgør antallet af studerende fra de to lande. I år 2000 blev 357 svenske studerende optaget på uddannelsesinstitutioner på Sjælland (heraf 240 på de danske institutioner i Øresundsuniversitetet¹³). Disse tal stammer fra den koordinerede tilmelding. Der findes ingen oplysninger om, hvor længe disse studerende bliver i Danmark.

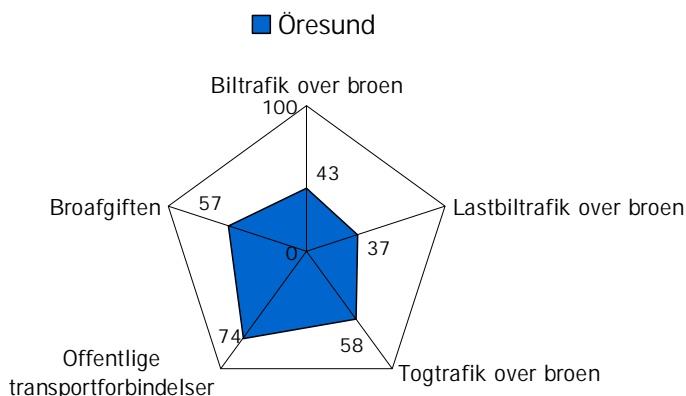
¹³ Øresundsuniversitetet omfatter i Danmark: Københavns Universitet, Danmarks Tekniske Universitet, Handelshøjskolen i København, Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole, Danmarks Farmaceutiske Højskole, Roskilde Universitet, Danmarks Biblioteksskole samt Danmarks Pædagogiske Universitet. Sidstnævnte er ikke omfattet af den koordinerede tilmelding og er således ikke med i vores opgørelse.

Ud over de langvarige udvekslinger over et eller flere semestre findes der også en række uformelle og ofte korterevarende udvekslinger, som foregår udenom de formelle programmer, og derfor ikke er omfattet af statistikker og opgørelser. Hertil kommer, at der sælges cirka 300 af de særlige "studenterkort" til Øresundstoget, hvilket er et rimeligt skøn for hvor mange "studenterpendlere", der rejser over Øresundsbroen i forbindelse med deres studier.

Ved at kontakte studieadministrationerne¹⁴ på de højere læresteder i Skåne er vi nået frem til, at der var indskrevet 105 danske studerende i Skåne i år 2000. Dette tal er populationen af danske studerende i Skåne. Da opgørelsen i Danmark omfatter nye studerende (*flow*), og da opgørelsen i Sverige omfatter en bestand (*stock*), er det ikke muligt at sammenligne de to tal. Derfor udelades tal for udveksling af studerende i selve beregningen af del-indekset for arbejdsmarkedet. Ikke fordi det er uvæsentligt, men fordi der ikke findes gode nok tal på nuværende tidspunkt. Samtlige de indsamlede tal om de studerende fremgår af bilag 5.

2.2 Trafik

Det samlede del-indeks for området "Trafik" har værdien 54. Del-indekset viser udviklingen i brugen af infrastrukturen på tværs af Øresund. Jo mere trafik over broen, jo mere integreret tyder det på, at regionen er.



Figur 10: De fem indikatorer på trafikområdet

Værdien af indikatoren *biltrafik* er 43. I perioden fra september 2000 til april 2001 kørte der knap 6000 biler over broen pr døgn. Vi har udeladt trafiktallene for de første to måneder efter broens åbning for at undgå at medregne "nyhedstrafikken", som opstår umiddelbart efter åbningen. I et af Øresundbrokonsortiets scenarier fra 1999 har man skønnet en døgntrafik ved "fuld integration" på 13600 biler, se Øresundskonsortiet (1999a). Disse to tal divideret med hinanden giver indikatorens værdi. Man skal ikke forveksle "fuld integration" scenariet med en prognose, da førstnævnte er et hypotetisk tal, såfremt alle barrierer var fjernet allerede i 2000. Til vores formål er det præcis, hvad vi skal bruge som benchmark.

¹⁴ Øresundsuniversitetet omfatter i Sverige: Lunds universitet, Sveriges lantbruksuniversitet/Alnarp og Malmö högskola. Vi har desuden kontaktet Kristianstad högskola.

Med indikatoren *lastbiltrafik* ser vi på antallet af lastbiler, der kører over broen i forhold til et scenarie uden barrierer. Værdien af indikatoren lastbiltrafik er 37. I perioden fra september 2000 til april 2001 kørte der knap 350 lastbiler over broen pr døgn. I førnævnte scenarie opgøres en døgntrafik ved fuld integration på knapt 1000 lastbiler. Indikatorens værdi beregnes som ovenfor. Man skal være opmærksom på, at det kun er lastbiltrafikken over broen, der måles, og ikke den samlede lastbiltrafik inklusiv færgerne.

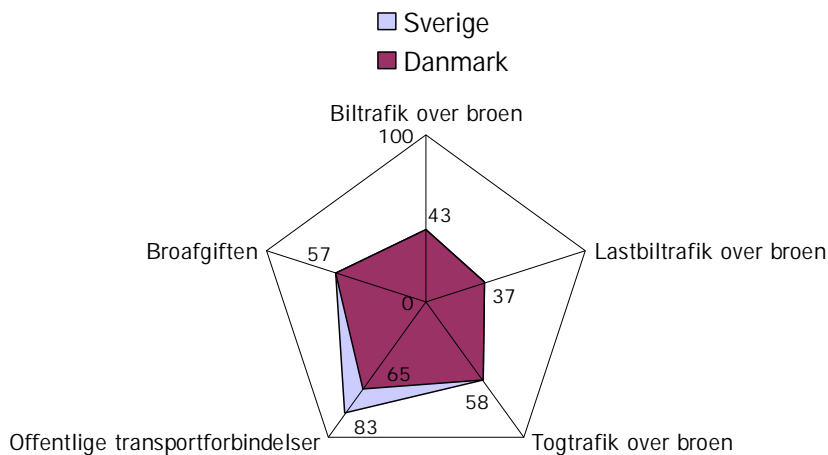
Togtrafik-indikatoren ser på togtrafikken over broen i forhold til scenariet uden barrierer. Indikatoren for togtrafik er 58. I andet halvår af år 2000 rejste 15000 passagerer med Øresundstoget pr døgn i gennemsnit. Set i forhold til Øresundbrokonsortiets scenarie med 25000 passagere i døgnnet ved fuld integration er det knap så godt. Set i forhold til DSB's egne prognoser, som selvfølgelig indregner en vis barriere-effekt, er togtallene over forventning. Igen skal vi minde om, at vi ikke ønsker at sammenligne de faktiske trafik med trafikprognoserne, men med et scenarie for trafikken i en fuldt integreret region.

Med indikatoren *offentlige transportforbindelser* ønsker vi at sammenligne afgangsfrekvensen (antal afgang pr uge) for tog over broen med afgangsfrekvenser mellem nabobyer indenfor landegrænserne. Indikatoren for offentlige transportforbindelser er 74. Her optælles det ugentlige antal afgang med passagertog over Øresund og sammenlignes med ugentlige afgang København-Roskilde og Malmø-Lund. Jo flere afgang, jo mere integreret tyder det på, at regionen er. For Sverige fås en højere værdi end for Danmark, da den svenske benchmark er lidt lavere (togfrekvensen Malmø-Lund er lavere end Kbh-Roskilde). Såfremt vi havde medregnet busafgangene mellem Lund og Malmø (linie 130 og 131), som benyttes en del, ville vi opnå en højere samlet frekvens på Malmø-Lund, og forskellene i denne indikator ville udjævnes.

Høje *bropriser* forventes at hæmme på integrationen, og broafgiften er dermed en vigtig indikator for muligheden for øget integration. Indikatoren for broafgiften er 57. Det er prisen for en pendlerrejse med bil, der er i fokus. Med den seneste takstnedsættelse koster det i gennemsnit 70 danske kroner pr tur. Handelskammeret i Danmark har tidligere argumenteret for, at broafgiften bør nedsættes til 40 danske kroner pr tur for en pendlerrejse med bil. Handelskammeret er nået frem til, at hvis der skal ske en afvejning mellem de forskellige hensyn og ønsker - f.eks. til færgetrafikken, til miljøet, til pendlerne samt om brugerbetaling og om fremme af integration - så bør prisen for pendlere ligge på 40 danske kroner pr tur. Dette beløb skulle sikre både en fornuftig indtjening for broen samt give en reel mulighed for at pendle dagligt over Sundet med bil¹⁵.

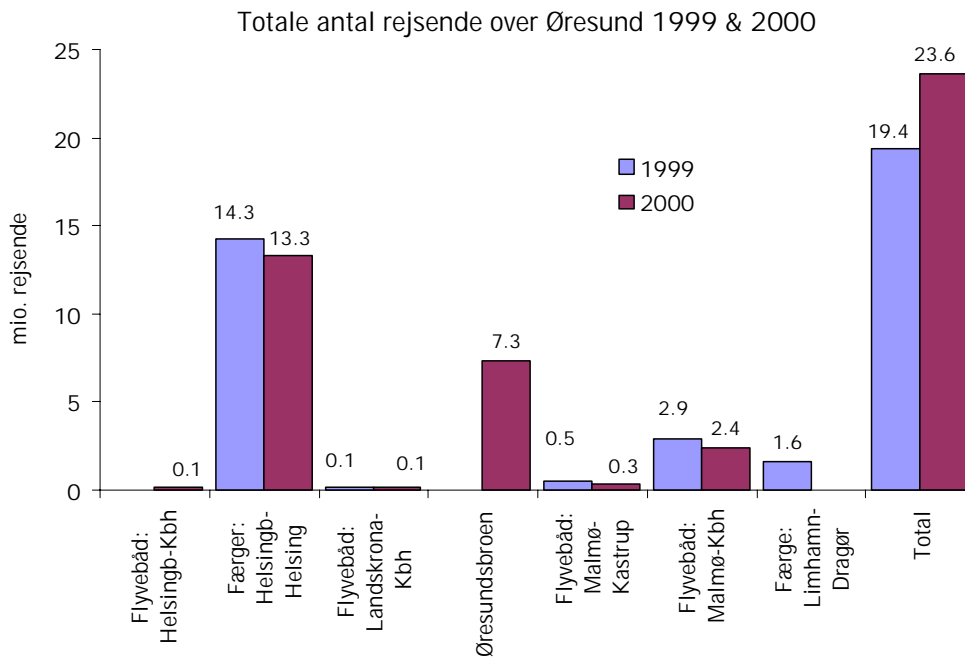
Alle disse indikatorer, undtagen indikatoren for offentlige transportforbindelser, er identiske for den svenske og den danske del. Derfor er områderne i figur 11 stort set sammenfaldende.

¹⁵ Værdien udtrykker alene Handelskammerets holdning, jævnfør notat af 27. august 2000.



Figur 11: Danmark og Sverige på trafikområdet

Del-indekset for trafik fokuserer på trafikken over broen. Der foregår imidlertid også anden trafik over Øresund med færger og flyvebåde. Som det fremgår af figur 12 er den samlede trafik over Øresund steget med 4,2 mio. rejser fra 1999 til 2000, svarende til 22 procent. Stigningen alene som følge af Øresundsbroen er 7,3 mio. rejser, men det er altså sket et fald i færgernes rejser på 3,1 mio. rejser, som mest skyldes nedlæggelsen af Dragør-Limhamn færgeren og et markant fald i antal rejsende over Helsingør-Helsingborg.

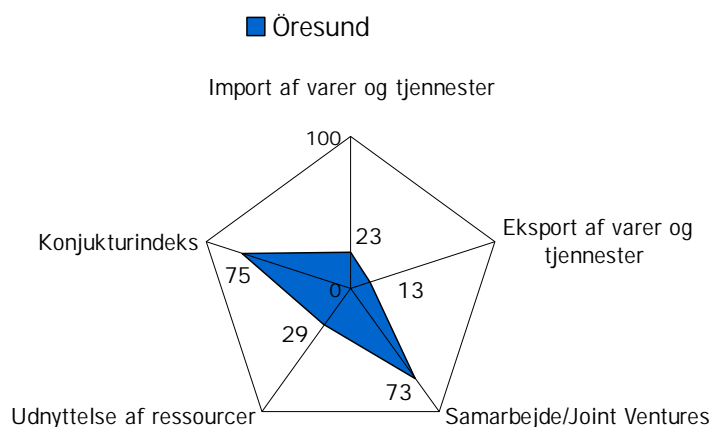


Kilde: Kilde: Malmö Hamn AB, Helsingborgs Hamn AB samt Øresundsbrokonsortiet, gengivet i Nytt från Øresund, marts 2001

Figur 12: Totale antal rejser over Øresund i 1999 og 2000

2.3 Handel og samarbejde

Det samlede del-indeks for området "Handel & samarbejde" har værdien 43. Samhandlen i Øresundsregionen har hidtil været meget begrænset. Det forventes, at øget integration vil øge samhandlen og andre økonomiske relationer som for eksempel investeringer, samarbejde og joint ventures. Endelig vil man forvente, at øget integration og den deraf følgende samhandel vil føre til, at konjunkturerne nærmer sig hinanden i de to områder. Dette søges beskrevet i denne del af Erhvervslivets Øresundsindeks. En del af inputtet til denne del af indekset kommer fra den gennemførte spørgeskemaundersøgelse, som beskrives nærmere i kapitel 3 og i bilag 2 og 3.



Figur 13: De fem indikatorer på området handel & samarbejde

Med indikatoren *import* måler vi indkøbene fra den anden side af Øresund i forhold til virksomhedernes samlede indkøb. Værdien for indikatoren import er 23. Dette tal er beregnet ud fra svarene i spørgeskemaundersøgelsen. Her spurgte vi de svenske virksomheder om, hvor stor en del af deres samlede indkøb i både ind- og udland de foretog på Sjælland, og hvor stor en del de foretog i Stockholm. For de danske virksomheder spurgte om, hvor stor en del af deres samlede indkøb i både ind- og udland de foretog på Skåne, og hvor stor en del de foretog i Jylland/Fyn. Danske virksomheder har relativt størst import over Øresund, jævnfør figur 14.

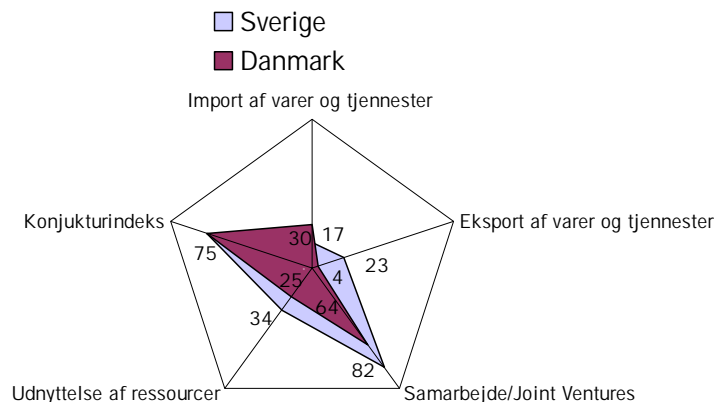
Med indikatoren for *eksport* måler vi salget til virksomheder på den anden side af Øresund i forhold til virksomhedernes samlede afsætning. Værdien for indikatoren eksport er 13. Dette tal er ligeledes beregnet ud fra svarene i spørgeskemaundersøgelsen. Her spurgte vi de svenske virksomheder om, hvor stor en del af deres samlede omsætning i både ind- og udland de solgte på Sjælland og hvor stor en del de solgte i Stockholm. For de danske virksomheder spurgte vi til Skåne i forhold til Jylland/Fyn. Svenske virksomheder har relativt størst eksport over Øresund, jævnfør figur 14.

AKF har tidligere undersøgt barriererne for handel i Øresundsregionen, se Madsen & Pødenphant (1996), og har i den forbindelse foretaget en sammenligning af eksport/import mellem hovedstadsregionen og Vestdanmark (Fyn og Jylland) henholdsvis Skåne. Begrundelsen for denne sammenligning er den samme som vores, nemlig en forventning om

samme handel, hvis der ingen grænsebarrierer var mellem Danmark og Sverige. Skåne og Vestdanmark har nogenlunde samme størrelse og økonomiske struktur. AKF's tal blev beregnet på 1994-data og viste for Sjællands vedkommende, at importen fra Skåne er ca. 11% af importen fra Vestdanmark, og at eksporten til Skåne ligger på ca. 7% af eksporten til Vestdanmark. Disse to tal kan med nogen ret sammenlignes med de henholdsvis 30% og 4%, som beregnet i vores undersøgelse. Man skal dog være opmærksom på, at vores tal omfatter handelskammerets medlemmer, som ikke nødvendigvis kan sammenlignes med alle virksomheder under ét, som i AKF's undersøgelse.

Ser man på de officielle tal for den samlede udenrigshandel mellem Danmark og Sverige fra Danmarks Statistik, kan man konstatere, at eksporten fra Danmark til Sverige i løbet af år 2000 er steget relativt kraftigt i forhold til Danmarks eksport til andre EU-lande. Dette gælder selv når der renses for den største varegruppe, nemlig råolie og olieprodukter, som er steget meget i pris i samme år. Det er ikke muligt at opdele disse nye tal på regioner, og det er derfor heller ikke muligt at sige noget mere præcist om denne stigning. Vi kan altså ikke sige om stigningen i eksporten fra Danmark til Sverige først og fremmest har fundet sted indenfor Øresundsregionen, eller om det også gælder andre regioner i de to lande. Samtidig viser tallene for udenrigshandlen også, at Danmarks import fra Sverige ikke er steget mere end Danmarks import fra andre EU-lande i samme periode.

Indikatoren for *samarbejde/joint venture* måler, hvor meget virksomhederne samarbejder (formelt eller uformelt) med virksomheder på den anden side af Øresund. Dette ses i forhold deres samarbejde med virksomheder i benchmarkregionerne i eget land. Værdien af indikatoren samarbejde/joint venture er 73. Dette tal stammer fra spørgeskemaundersøgelsen, hvor der blev spurgt til, hvorvidt virksomhederne havde samarbejde med virksomheder på den anden side af Øresund. Dette sammenlignes med andelen, der har samarbejde med virksomheder i benchmarkområderne Jylland/Fyn og Stockholm. Denne indikator har en større værdi for svenske virksomheder end for danske, jævnfør figur 14. En tredjedel (33%) af de danske virksomheder svarede, at de samarbejder med virksomheder i Skåne, og knap halvdelen (47%) af de svenske virksomheder svarede, at de samarbejder med virksomheder på Sjælland.



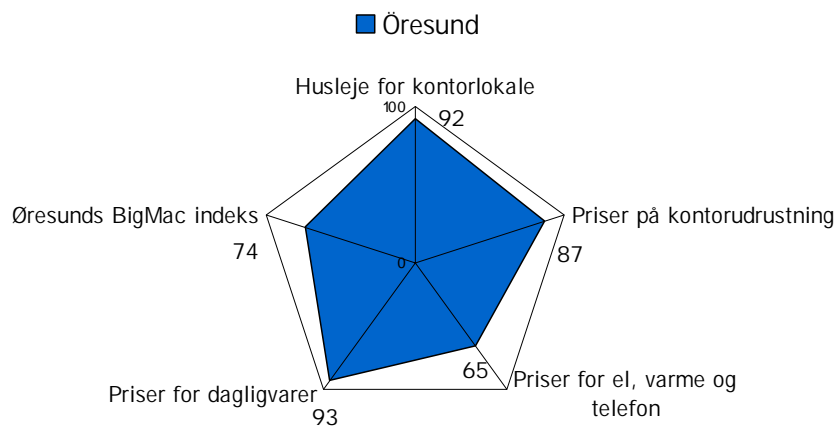
Figur 14: Danmark og Sverige for området handel & samarbejde

Med indikatoren *udnyttelse af ressourcer* måles, hvor meget virksomhederne drager nytte af avancerede ressourcer (forskning, efteruddannelse og lignende) på den anden side af sundet i forhold til, hvor meget de udnytter ressourcer i andre dele af deres eget land. Indikatoren for "udnyttelse af ressourcer" har en værdi på 29. Svenske virksomheder udnytter Øresundsregionen relativt mest. 13 procent af de svenske virksomheder svarede, at de udnytter disse muligheder på Sjælland, og kun 7 procent af de danske virksomheder svarede, at de udnytter avancerede ressourcer i Skåne.

Indikatoren for "konjunktur" har en værdi på 75. Indikatoren sammenligner konjunkturerne i de to dele af regionen. Ved øget integration forventes konjunkturerne at tilnærmes. Konjunkturmålingerne stammer fra det såkaldte *Øresundsbarometer*, som er et konjunkturbarometer for Øresundsregionen beregnet af SE-Banken, Børsen og SCB. Barometeret baserer sig på interviews med virksomheder i regionen foretaget to gange om året, se www.borsen.dk.

2.4 Forretningsomkostninger

Det samlede del-indeks for området "forretningsomkostninger" er 82. Priser på de vigtigste forretningsinputs er en god indikator på integration af markederne. Ved fuld integration forventes priserne at udligne sig således, at det koster det samme at drive en typisk virksomhed i begge dele af regionen. Indikatorerne for forretningsomkostninger beregnes ved at dividere den mindste værdi med den største værdi og gange med 100. Ved høj integration forventes værdien således at være 100. Der er per definition ikke forskelle mellem de danske og svenske tal, da indekset netop er forholdet mellem de to. Priser er sammenlignet i danske kroner ved brug af en kurs på 100 svenske = 85 danske.



Figur 15: De fem indikatorer på området forretningsomkostninger

Indikatoren for kontorleje måler prisforskelle på kontorlejemål. Indikatoren for kontorleje er 92. Vi sammenligner her København og Malmø, da der findes sammenlignelige data for disse to byer. Det er lidt billigere at leje kontor i det centrale Malmø end i det centrale København. Priserne til denne indikator stammer fra et stort ejendomsrådgiverfirma, se Sadolin&Albæk (2001). I Malmø koster kontorer i bymidten mellem 800 og 1700 danske kroner per kvadratmeter om året (når der er taget højde for at for svenske lejemål opgøres

kvadratmeterprisen per nettoareal – det vil sige uden trappe og gangarealer), og i København koster de mellem 1000 og 1700 danske kroner per kvadratmeter om året.

Indikatoren for kontorudrustning er 87. Det er billigst i Danmark på grund af lavere indkøbspriser på computere. For anden kontorudrustning, så som stole, borde og belysning, er Sverige billigere.

Indikatoren for el, varme og telefon er 65. Dette er den største prisforskel. Det er billigst i Sverige alene på grund af billigere telefonregninger, se bilag 1.

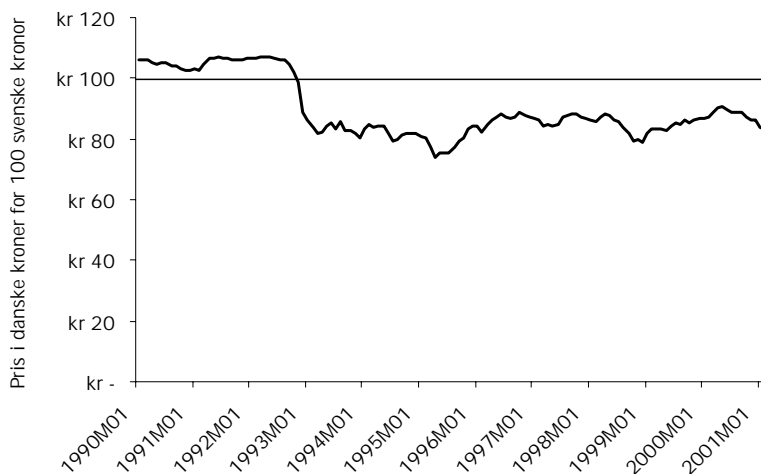
Indikatoren for dagligvarer er 93. Det er billigere at købe ind i Malmø end i København. Prissammenligningen er foretaget af "Praktiska Broar" i februar 2001, og den dækker en kurv med 34 dagligvarer i en række forskellige butikker og supermarkeder.

Indikatoren ØresundsBigMacIndeks har en værdi på 74. Det er prisen på en BigMac i Danmark (24,75 DKK ~ 29,10 SEK) sammenlignet med en prisen på en BigMac i Sverige (18,40 DKK ~ 21,60 SEK).

Endelig er valutakursomkostninger, vekslegebyrer og meromkostninger ved bankforretninger blevet undersøgt. Det viste sig ganske svært at få oplyst tal fra bankerne til beregne et indeks for en typisk betaling på tværs af sundet. For almindelig betalinger med valutakurssikring i for eksempel 6 måneder vurderes meromkostningerne at være begrænsede, det vil sige under 1% af transaktionen. For lønoverførsler mellem landene vurderes valutakursomkostninger, vekslegebyrer og meromkostninger ved bankforretninger at udgøre ikke-ubetydelige beløb, især hvis der tages hensyn til ekspeditionstiden på op til tre dage.

Månedsgennemsnit for valutakursen

(Kilde: Danmarks Nationalbank)



Figur 16: Valutakurssvingninger mellem Sverige og Danmark 1990-2001

Valutakursudsving kan både opfattes som en forretningsomkostning og som en barriere for handel og er derfor ikke uden betydning for integrationen i Øresundsregionen. Det vurderes dog ikke rimeligt at inddrage valutakurserne som en indikator for integrationen i Øresundsregionen, da valutakurserne ikke formodes at være afhængige heraf. Vi kan dog måle deres størrelse og sige noget om, hvor meget de betyder i forhold til andre barrierer.

Siden devalueringen af den svenske krone i nytåret 1992/1993 har den gennemsnitlige valutakurs været 84,27 DKK for 100 SEK. Den bedste rette linie for valutakursen i perioden januar 1993 – februar 2001 er svagt stigende startende på cirka 82 og voksende til cirka 87 i slutningen af perioden. Standardafvigelsen er cirka 3,5, og det vil sige, at såfremt vi antager at kursen er normalfordelt, vil 95 procent af de observerede valutakurser befinde sig inden for to gange standardafvigelsen. Det vil sige indenfor intervallet 84,27 +/- 7. Selvom valutakursen ikke er normalfordelt udtrykker dette alligevel noget om den maksimale usikkerhed, som valutakursforskelle har betydet siden 1993.

Der findes undersøgelser af, hvor meget af grænseeffekten der er en valutaeffekt. Blandt andet vurderer Helliwell (2000), at mellem en tredjedel og halvdelen af den samlede grænsebarriere skyldes valutakursusikkerhed. Dette skøn bygger på et resultat af Rose (2000), som har fundet frem til, at lande, der bruger samme valuta handler, tre gange mere med hinanden end lande af samme størrelse som har forskellig valuta. Disse tal bygger på handelstal for steder i verden, som rent faktisk bruger samme valuta, og der er ofte tale om små østater, som i forvejen er tæt knyttet til en tidligere kolonimagt eller lignende stærke bånd¹⁶. Derfor kan tallene ikke direkte overføres til forholdene i Øresundsregionen, men man kan tænke på, hvor mange gange mere Grønland og Færøerne handler med Danmark i forhold til andre omkringliggende lande som England og Norge. En del af denne forskel kan formodentlig forklares med den fælles valuta.

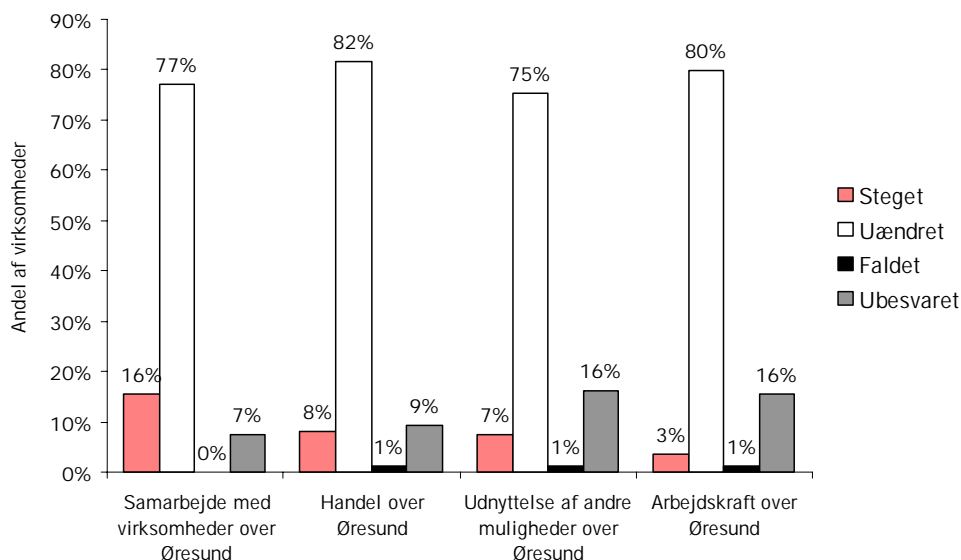
¹⁶ For eksempel New Zealand og nogle af Stillehavsøerne, USA og Amerikansk Samoa, Guam og lignende.

Kapitel 3 Spørgeskemaundersøgelse

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse i marts 2001 blandt Handelskammerets medlemmer og blandt medlemmerne af Sydsvenska Industri- og Handelskammaren.

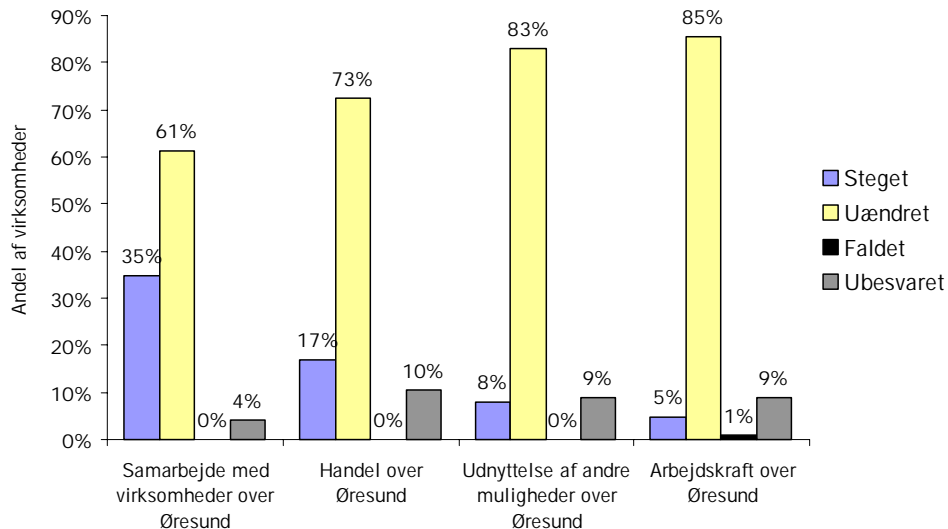
Medlemsvirksomhederne i både Danmark og Sverige er blevet bedt om at vurdere udviklingen i Øresundsregionen for deres egen virksomhed, siden broen åbnede i juni 2000. Deres vurderinger fremgår af figur 17 og 18, hvor svarerne på spørgsmål 1b, 2, 3b og 4 vises. Se i øvrigt bilag 2 og 3 for spørgeskema og svar.

Danmark 2001: Aktivitet over Øresund
- Sammenlignet med 2000 før broen åbnede



Figur 17: Udviklingen siden broen åbnede. Danmark, marts 2001. (N=174)

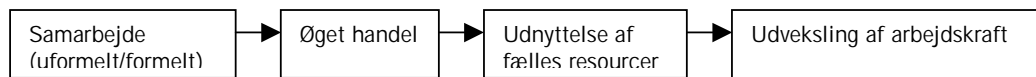
Sverige 2001: Aktivitet over Øresund
- Sammenlignet med 2000 før broen åbnede



Figur 18: Udviklingen siden broen åbnede. Sverige, marts 2001. (N=124)

Figur 17 og 18 viser en vis fremgang i aktiviteten over Øresund, og igen stiger Øresundsaktiviteten mest i den svenske del. Svenskerne har generelt det højeste niveau for integration – det ved vi fra indeksene ovenfor – men at de også har oplevet den største øgning i aktiviteten over Øresund er ny information fra spørgeskemaundersøgelsen. Som det fremgår af figur 17 og 18 er kontakterne mellem virksomheder (formelle og uformelle) over Øresund steget mest - henholdsvis 16 og 35 procent af de adspurgte virksomheder har oplevet en stigning på dette område, siden broen åbnede. Den tendens, vi har fra indekset, ser ud til at blive forstærket i næste måling ud fra disse svar. Vi kan også konstatere, at mønsteret i figur 2 går igen, når man spørger direkte til udviklingen siden broåbningen. Integrationen på arbejdsmarkedet er påvirket mindst. Kun henholdsvis 3 og 5 procent af de adspurgte virksomheder har oplevet en stigning i ansættelser af personer fra den anden side af Øresund, siden broen åbnede.

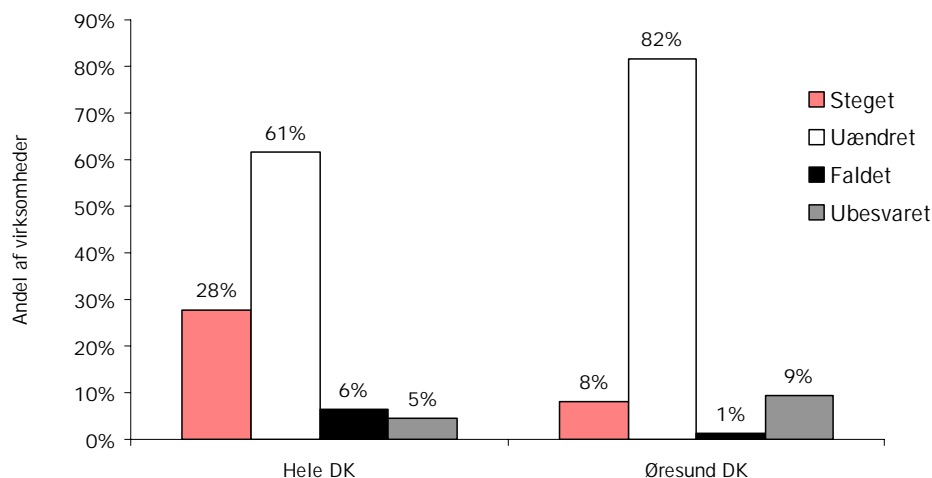
Rangordningen af de fire områder er i øvrigt den samme i de to lande, og man kunne fristes til at skitsere følgende langsigtede proces for integrationen af virksomheder i de to lande:



Skema 1: Model for langsigtet integration af virksomhedsrelationer

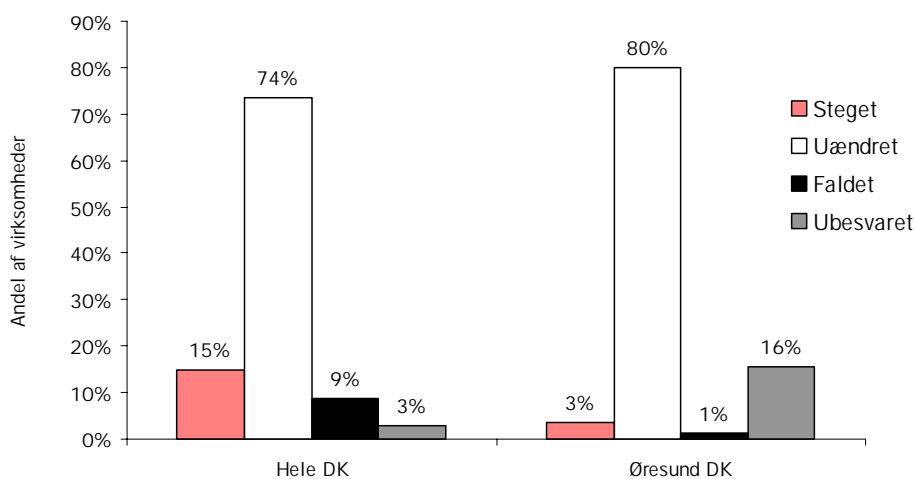
Virksomhederne er også blevet bedt om at vurdere udviklingen i omsætning og beskæftigelse generelt, siden broen åbnede således at udviklingen i Øresundsregionen kan sammenlignes med udviklingen generelt. I figurerne 19 og 20 sammenholdes de danske svar på spørgsmål 1a og 1b vedrørende omsætning og handel over Øresund, og svarene på spørgsmål 3a og 3b vedrørende beskæftigelsen. I figurerne 21 og 22 vises de tilsvarende tal for de svenske virksomheders svar. For begge områder og i begge lande gælder, at flere virksomheder har oplevet en stigning generelt end en stigning i aktiviteten over Øresund. I den danske del er 80-82 procent af virksomhederne (blandt Handelskammerets medlemmer) upåvirket af Øresundsbroen, når det gælder handel og beskæftigelse over sundet.

Danmark 2001: Handlen generelt og over Øresund



Figur 19: Udviklingen i handlen siden broen åbnede for danske virksomheder i Øresundsregionen. Marts 2001. (N=174).

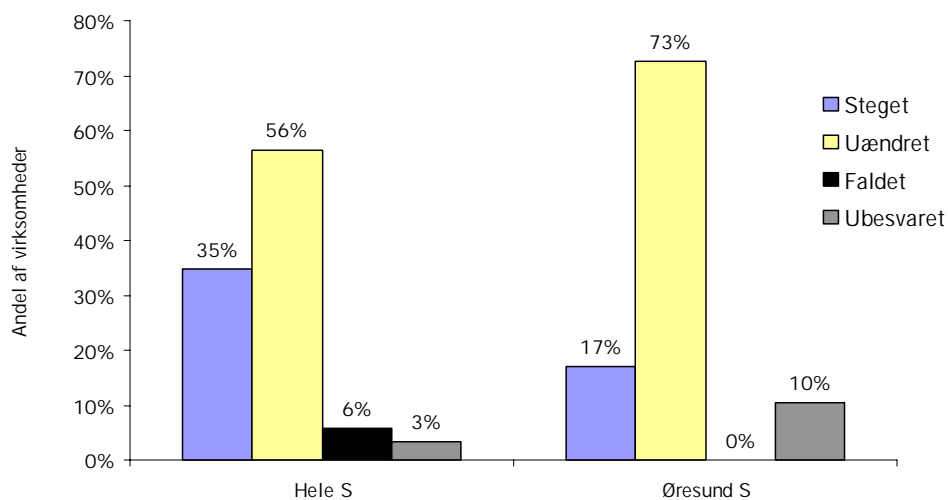
Danmark 2001: Beskæftigelse generelt og over Øresund



Figur 20: Udviklingen i beskæftigelsen siden broen åbnede for danske virksomheder i Øresundsregionen. Marts 2001. (N=174).

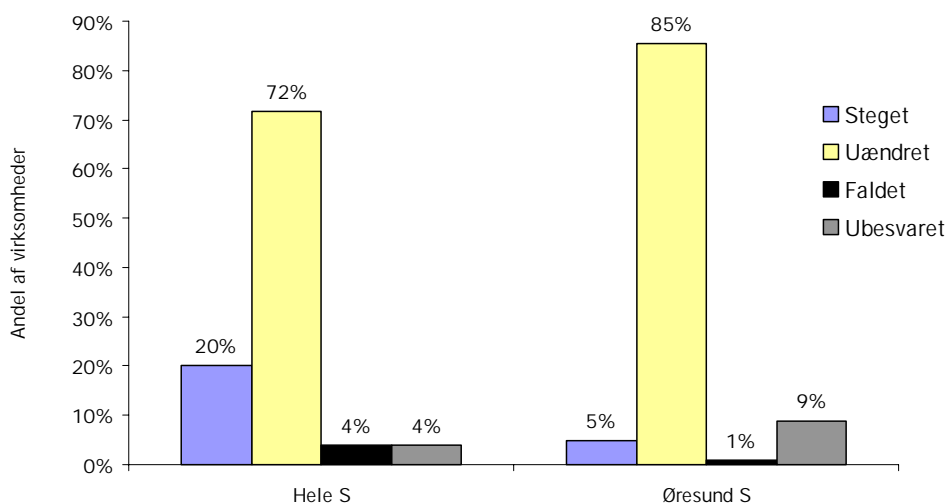
I den svenske del af Øresundsregionen er 73 procent af virksomhederne (blandt medlemmerne af Sydsvenska Industri- og Handelskammaren) upåvirket af Øresundsbroen, når det gælder handel over sundet, og 85 procent er upåvirket af Øresundsbroen, når det gælder beskæftigelsen over sundet.

Sverige 2001: Handlen generelt og over Øresund



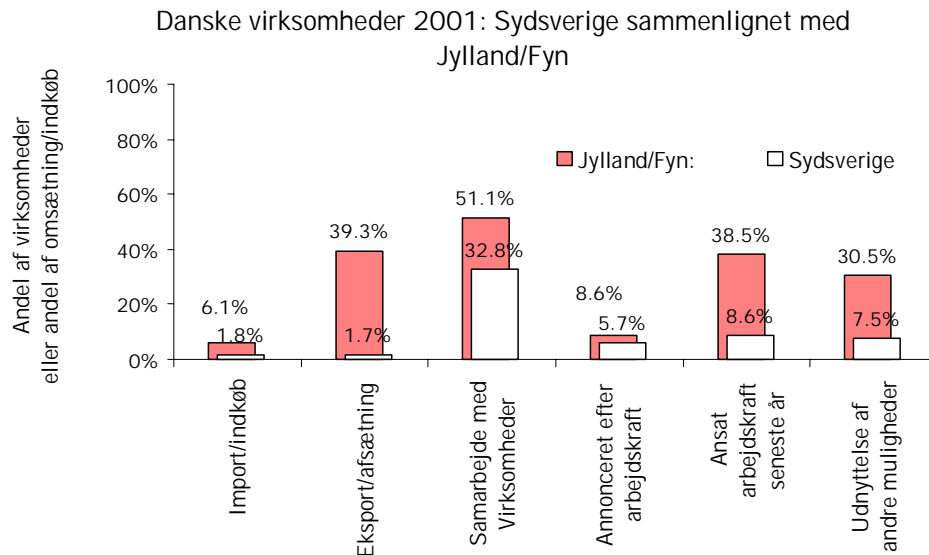
Figur 21: Udviklingen i handlen siden broen åbnede for svenske virksomheder i Øresundsregionen. Marts 2001. (N=124).

Sverige 2001: Beskæftigelse generelt og over Øresund

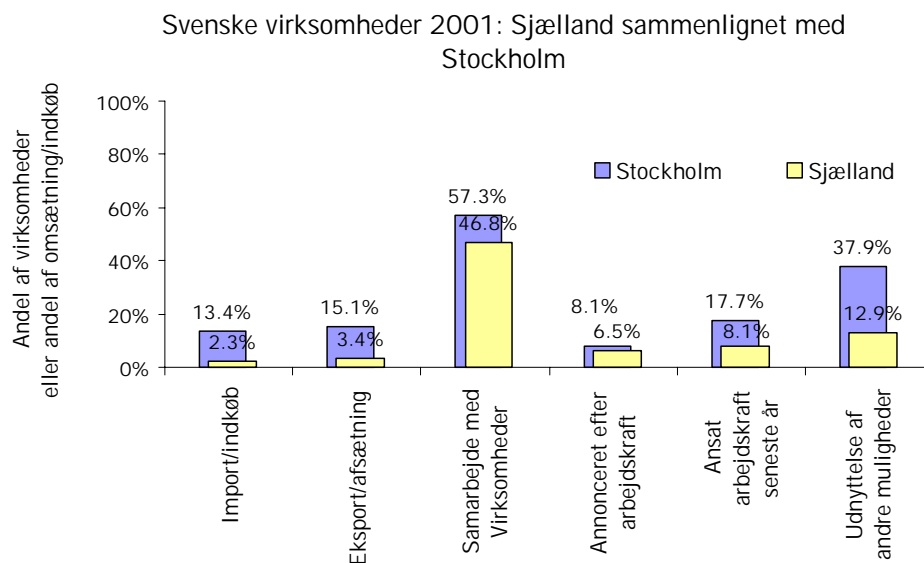


Figur 22: Udviklingen i beskæftigelse siden broen åbnede for svenske virksomheder i Øresundsregionen. Marts 2001. (N=124).

Virksomhederne er også blevet bedt om at angive deres kontakt til naboregionen i Øresundsregionen (henholdsvis Skåne og Sjælland) i forhold til en benchmark-region i deres eget land (henholdsvis Jylland/Fyn og Stockholm). Figur 23 og 24 sammenstiller svarene på spørgsmålene 5 og 7 vedrørende import, spørgsmålene 8 og 10 vedrørende eksport, spørgsmålene 11 og 13 omkring virksomhedernes samarbejde, samt spørgsmålene 14, 15, 16 og 18, der alle drejer sig om arbejdsmarkedet. Endelig sammenstilles svarene på spørgsmål 19 og 21 vedrørende udnyttelse af andre muligheder. For de seks områder svarer virksomhederne:

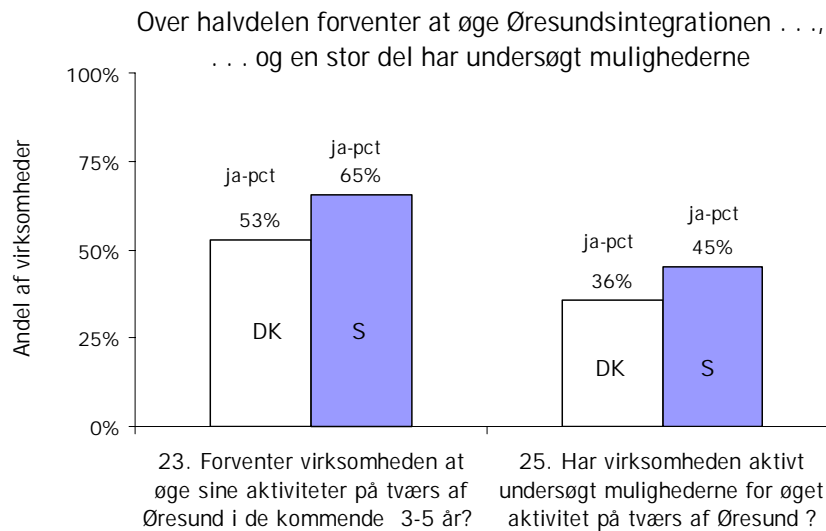


Figur 23: Danske virksomheders kontakter til Skåne sammenlignet med kontakter til jyske/fynske



Figur 24: Svenske virksomheders kontakter til Sjælland sammenlignet med kontakter til Stockholm

Vi har også spurgt virksomhederne om deres forventninger til integrationen i Øresundsregionen i de næste 3-5 år. Over halvdelen (53%) af virksomhederne i den danske del af regionen forventer at øge deres aktiviteter over Øresund de kommende 3-5 år, mens hele 65 procent i den svenske del forventer at øge deres aktivitet over Øresund. Mellem en 36 og 45 procent har aktivt undersøgt mulighederne for øget aktivitet på tværs af Øresund. I den danske del vurderer 16 procent af alle de adspurgte virksomheder, at de ikke har brug for information om mulighederne i Øresundsregionen, og i den svenske del er det kun 8 procent, jævnfør spørgsmål 28. Tyve procent af alle virksomhederne i begge dele af regionen vurderer, at de allerede har tilstrækkelig information om mulighederne i Øresundsregionen. Der er altså et stort potentiale (på 60-70% af virksomhederne) for yderligere information om Øresundsregionen.



Figur 25: Forventninger til fremtiden i Øresundsregionen

Undersøgelsens gennemførelse

Undersøgelsen er gennemført i marts 2001. Der blev udsendt 424 skemaer pr post og e-mail til virksomheder på Sjælland, hvoraf 174 er returneret (svarprocent på 41%). Der har været mulighed for at svare både pr brev og ved at svare online på Handelskammerets hjemmeside. I Sverige blev der ligeledes udsendt 250 skemaer, hvoraf 124 kom retur (svarprocent på 50%). Øresund Industri- & Handelskammare har ca. 7000 medlemmer på begge sider af Sundet, og med i alt 298 svar vurderes undersøgelsen at være repræsentativ for medlemmerne.



Øresund Industri & Handelskammare

Øresund Industri & Handelskammare blev stiftet 1. november 1999 som en delvis fusion af Sydsvenska Industri-och Handelskammaren och Det Danske Handelskammer.

Med sine 7.000 medlemmer er Øresund Industri & Handelskammare Nord-europas største handelskammer.

Organisationens formål er:

- at sikre de to organisationers medlemmer den bedste service og information om erhvervsrelevante forhold i Øresundsregionen
- at skabe personlige forretnings-kontakter over Øresund
- at blive det naturlige infocenter, når det gælder oplysninger om Øresundsregionen i et erhvervs-perspektiv
- at koordinere erhvervspolitiske tiltag og at identificere og fjerne barrierer for integrationen

Børsen, DK-1217 København K
Tlf. +45 33 95 05 00
Fax +45 33 32 52 16
dk@oresundchamber.com

Øresund Industri & Handelskammare bildades den 1 november 1999 genom en partiell fusion av Sydsvenska Industri-och Handelskammaren och Det Danske Handelskammer.

Med sina 7.000 medlemmar är Øresund Industri & Handelskammare Nord-europas största handelskammare.

Organisationens syfte är:

- att ge medlemmarna bästa möjliga service och information med relevans för företagens affärer i Øresundsregionen
- att skapa personliga affärskontakter över Øresund
- att bli det naturliga centrum för information när det gäller upplysningar om Øresundsregionen ur företagsperspektiv
- att koordinera näringspolitiska insatser och att identifiera och ta bort barrierer för integrationen

Skeppsbron 2, SE-211 20 Malmö
Tel: +46 40 690 24 00
Fax: +46 40 690 24 90
se@oresundchamber.com

COPENHAGEN ECONOMICS

Copenhagen Economics er et dansk konsulent firma specialiseret i erhvervs- og samfundsøkonomiske analyser. Copenhagen Economics udarbejder beslutningsstøtte af høj kvalitet til såvel offentlige som private beslutningstagere, og er særlig stærk indenfor konkurrencepolitik, miljøøkonomi, klimapolitik og regionaløkonomiske analyser. Der er særlig vægt på kvantitative analyser som ofte baseres på modelberegninger. Alle projekter er målrettet mod konkrete politiske problemstillinger og en stor del af arbejdet består i at kommunikere resultater på en letforståelig og brugbar måde.

Firmaet blev startet i januar 2000 af to medarbejdere i Erhvervsministeriet. I Erhvervsministeriet havde de i længere tid arbejdet med at opbygge kapacitet til at anvende avancerede økonomiske analyseværktøjer til politikanalyser. Copenhagen Economics har idag 6 ansatte, og er det eneste firma af sin art i Danmark.

Njalsgade 21, 6. sal, 2300 Kbh S
Tlf +45 7027 0740
Fax +45 7027 0741
hq@copenhageneconomics.com
www.copenhageneconomics.com



Inregia är ett svenskt strategi- och analysföretag. Inregia hjälper kunder att ringa in kritiska framgångsfaktorer och att uppskatta de resultat och risker som är förknippade med olika handlingsalternativ. Inregia medverkar också när beslut ska genomföras och med att utvärdera konsekvenser av tidigare genomförda åtgärder.

Inregia's uppdrag omfattar både "hårda" och "mjuka" frågor. Till de hårda hör uppdrag om infrastruktur, bebyggelse, trafik och finansiering. Och till de mjuka uppdrag som handlar om spelregler, värderingar och sociala frågor.

INREGIA AB Sverige
Box 12519, 102 29 Stockholm,
Tel +46 08-737 44 00
Fax +46 08-737 44 60
post@inregia.se

INREGIA AB Öresund
Njalsgade 21 g, 6-sal, 2300 København S Danmark
Tel +45 3696 40 79, +45 3696 40 78
Fax +45 3696 4077
www.inregia.se

Links

AF-Oresund	www.aforesund.org
CAT Science Park	www.catscience.dk
City of Malmo	www.malmo.se
Copenhagen Airport	www.cph.dk
Copenhagen Capacity	www.copcap.dk
Greater Copenhagen Statistical Office	www.hsk.dk
Handelskammeret	www.handelskammeret.dk
IDEON	www.ideon.se
Invest in Denmark	www.investindk.dk
Invest in Sweden Agency	www.isa.se
Københavns Kommune	www.copenhagencity.dk
Medicon Valley Academy	www.mva.org
Port of Copenhagen	www.portofcopenhagen.dk
Region Skåne	www.skane.se
Symbion Science Park	www.symbion.dk
Sydsvenska Industri- och Handelskammaren	www.handelskammaren.com
Technical University of Denmark	www.dtu.dk
University of Copenhagen	www.ku.dk
University of Lund	www.lu.se
Wonderful Copenhagen	www.woco.dk
Orelink	www.orelink.com
Orestad	www.orestad.dk
Oresund Region	www.oresund.com
Oresundskomiteen	www.oresundskomiteen.dk
Oresundskonsortiet	www.oresundskonsortiet.dk
Oresundstrafikken	www.oresundtrafik.com
Industriförbundet	www.svensktnaringsliv.se

Litteratur

- AF-Øresund (2001), "Pendling på tværs", *Flaskehals* 1. kvartal 2001
- Andersen, AK & C Anderstig (2001), *Modelling the Regional Economic Consequences of the Øresund Link*, forthcoming
- Andersen, AK (2001), "Pendlingsoplandende er blevet større", *AKF-nyt* Nr 4, 2000
- Andersen, HS og L-E Borgegård (1999), *Boligmarkedet i Øresundsregionen*, SBI-rapport 315, Statens Byggeforskningsinstitut 1999
- Bacher, DL et al (1995), *Pendling over Øresund*, Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, AKF forlaget, 1995
- Batten, D og Törnqvist G (1990), "Multilevel network barriers – The methodological challenge", *Annals of Regional Science* (1990) 24.
- Bloch, E (2000): *Over Øresund før Broen - Svenskere på Københavnseggen i 300 år*, Kbh. 2000
- Brinkmann Kommunikation (1999), *Kultur og Erhverv*
- Bröckner, J (1999), "The Economic Impacts of tge TEN Projects on the Øresund Region: an Equilibrium Modelling Approach", Paper presented at Øresund seminar, Copenhagen November 1999
- Danmarks og Sveriges Regering (1999), *Øresund – en region bliver til*, maj 1999
- Helliwell, JF (1999), "National Borders, Trade and Migration", NBER Working Paper No. 6027
- Helliwell, JF (2000), "Globalization: Myths, Facts, and Consequences", *Benefactors Lecture*, C D Howe Institute, 2000
- IFKA (2000), "Øresundsintegrationsindex", pressemedd. 19. dec 2000, Inst. for Konjunktur-analyse
- IFKA (2000), "Øresundsintegrationsindex", pressemedd. 19. dec 2000, Inst. for Konjunktur-analyse
- Industriforbundet (2000), *Konjunktoren i Skåne*, December 2000
- IMD (2000), *World Competitiveness Yearbook*, Lausanne Switzerland
- Jensen, S (1999), "Køb svensk – det er billigt", artikel fra *Fremtidsforskning* 3/1999
- Lisberg (2000), *IT-arbejdesmarkedet i Øresundsregionen*, for Arbejdsmarkedsrådene
- Madsen, B & M Pødenphant (1996), *International Handel i Øresundsregionen*, Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, AKF forlaget, maj 1996
- Malmberg G og J Håkansson (1999), *Pendling och flyttning över Sundet? – konsekvenser av Øresundsbron*, Bilag til SBI-rapport 315, Statens Byggeforskningsinstitut 1999
- Mandag Morgen (1998), *Vækstens muligheder i Øresundsregionen*, udarbejdet af Mandag Morgen for regeringens Øresundsudvalg, Oktober 1998
- Maskell, P og Törnqvist G (1999), *Building a Cross-Border Learning Region*, Copenhagen Business School Press 1999

Matthiessen, CW (1999), "Øresundsregionen – et internationalt udviklingsperspektiv", *AFK-nyt* Nr 4 1999

Edberg, MN og Olshov A (2000), *Regionernas ekonomi*, Specialstudie, November 2000, Merita-Nordbanken

Oxford Research (1998), *Virksomhederne og Øresundsregionen*, udarbejdet af Oxford Research A/S for regeringens Øresundsudvalg, Oktober 1998

Palludan, U (2000), "Øresundsregionen og Jylland", artikel fra *Fremtidsforskning* 1/2000

Palludan, U (2000), "Øresund – en region bliver til", artikel fra *Fremtidsforskning* 1/2000

Pannell Kerr Forster (2000), *Copenhagen versus Stockholm – Sales Office*, Copenhagen Capacity, maj 2000

PraktiskaBroar (1998), *Från möjlighet till verklighet*, december 1998

Regeringen (1999), *Danmark som Foregangsland: Øresundsregionen – Nye, kreative vækstmiljøer*, Marts 1999

Region Skåne (1999), *Skånsk Livskraft*

Rose, A (2000), "One Money, One Market: Estimating the Effects of Common Currencies on Trade", *Economic Policy*, 15 (30), pp. 7-46

Sadolin og Albæk (2001), *The Greater Copenhagen property market 2001*

SE-Banken m.fl (1998), *Konjunkturbarometer för Öresundsregionen*, maj 1998

SE-Banken m.fl (1999), *Öresundsbarometern*, Nr 3 maj 1999

SE-Banken m.fl (2000), *Öresundsbarometern*, Nr 6 november 2000

Undervisningsministeriet (2000), *Statistisk Årbog 2000*

UNICE (1998), *Benchmarking Europe's Competitiveness*, January 1998

Vångö, L (2001), *Dagligvaruhandel*, PraktiskaBroarÖverÖresund, februar 2001

Øresundskonsortiet (1999a), Trafikprognosemodel – Grundkørsel, maj 1999

Øresundskonsortiet (1999b), *Øresundsforbindelsens strategiske konsekvenser*, København

Øresundskomiteen (1999), *The Methodological Environmental Benchmarking Seminar*, Copenhagen, August 1999

Øresund Industri & Handelskammare (2000a), "Erhvervslivets Manifest for Øresundsregionen"

Øresund Industri & Handelskammare (2000b), "Ske regeringarnas vilja", Rapport 7 februar 2000

Øresund Industri & Handelskammare (2000c), *Elektroniska Affärer i Öresundsområdet - mötet mellan den nya och den gamla ekonomin*, udarbejdet af Acando og Øresund Industri & Handelskammare, oktober 2000

Statistiske publikationer om Øresundsregionen

Dst (1998), *Flytninger i Øresundsregionen 1998*, Nyt fra Dst nr 85

Dst (2000), *Grænsependling i Øresundsregionen*, Nyt fra Dst nr 412

Dst (2000), *Grænsependling i Øresundsregionen*, 2000:14

Dst (2000), *Antallet af danske rejsende over Øresund*

SCB (2000), *Sysselsætning RAMS*

SCB (2001), *Hittills ingen priseffekt av Øresundsbron*

SCB/Dst (1999), *Øresund – Tal om regionen*

SCB/Dst (2000), *Erhvervslivet i Øresundsregionen*

SCB/Dst (2000), *Nye virksomheder i Øresundsregionen*

SCB/Dst (2000), *Flytninger mellem Sverige och Danmark 1998-1999*

SCB/Dst (2000), *Hur ser arbetsmarknaden ut . . . ?*

SCB/Dst (2001), *Arbejdskraftundersøgelserne*

Øresundbro Konsortiet (2000), *Tal om Øresundsbron*

Gallup (1999), *Øresundsregionen*, for Berlingske Tidende

Personer kontaktet i forbindelse med rapportens udarbejdelse

Følgende personer skal have tak for at have været behjælpelige med oplysninger i forbindelse med rapportens udarbejdelse:

Anne K Andersen, AKF

Torben Zillstroff Dalgaard, DSB

Jan Albrecht, DSB

Peter Frische, Sadolin&Albæk

Anker Hoch, den koordinerede tilmelding, Københavns Universitet

Gunnar Hedin, Statistiska centralbyrån, Örebro

Michael Rolin, Pendlerforeningen

Henning Christiansen, Danmarks Statistik

Anders Olshov, Merita-Nordbanken

Frederik Olesen, Greens Analyseinstitut

Jarn Schauby, Øresundsbron

Claus Frelle-Petersen, Copenhagen Capacity

Karl-Erik Frandsen, hist. institut, KU

Tommy Persson, Skånetrafikken

Verner Steffensen, Scandlines

Helle Rye, AF-Øresund

Karoline Berander, Sydcon

Lars-Göran Nilsson, Lunds Energi