

Øresundsregionen – en vækstmotor i tomgang?

Dobbelt temanummer

Med stærke urbaniseringstendenser i Europa bliver byer en større og større økonomisk faktor for nationalstaterne. Metropolregioner såsom Amsterdam, Berlin og Øresundsregionen kæmper om at tiltrække kvalificeret arbejdskraft og investeringer for at vinde den internationale konkurrence om fortsat vækst i en stadig mere globaliseret verden. At byer er blevet vækstmotorer for nationalstaterne, skyldes de positive økonomiske effekter ved, at de økonomiske aktiviteter koncentrerer på et mindre areal. Koncentrationen af aktiviteten mindsker transporttid, øger

konkurrencen mellem virksomheder og øger adgangen til kvalificeret arbejdskraft. En samlet betegnelse for disse faktorer er agglomerationseffekter. På trods af at en forståelse for udviklingen i disse metropolregioner er blevet vigtigere, ved vi ikke meget om den økonomiske integration i disse regioner. I denne artikel stiller vi derfor skarpt på den økonomiske udvikling og integration, samt de politiske begivenheder, der har haft betydning for udviklingen i Danmarks og Sveriges fælles metropolregion – Øresundsregionen.

Øresundsregionen, som i dag kaldes Greater Copenhagen, er Skandinaviens største metropolregion med over 4,1 millioner indbyggere, og regionen producerer ¼ af Danmarks og Sveriges samlede BNP (Øresundsinstittet, 2021; Europa Kommissionen, 2017). Øresundsregionen er en unik metropolregion, da den i modsætning til andre metropolregioner går på tværs af to landegrænser. Det grænseoverskridende element skaber en række barriere for den økonomiske udvikling i regionen, som ikke altid kan løses på subnationalt niveau, men kræver en inddragelse og prioritering på nationalt niveau. Vi har derfor udviklet et integrationsindeks, som giver et kvantitativt bud på, hvor velintegreret den økonomiske integration i Øresundsregionen er, og hvordan integrationen har udviklet sig over tid. Vi bruger den historiske data til at underbygge målrettede policyforslag, der kan understøtte en fortsat økonomisk udvikling i regionen til gavn for både Danmark og Sverige.

Greater "Who"?

Nationalstaterne prioriterede i 1990'erne udviklingen i Øresundet, hvilket kulminerede med indgåelsen af aftalen mellem Danmark og Sverige om at bygge Øresundsbroen, der med sin etablering smedede regionen fysisk sammen. Det var første gang siden Danmark mistede Sydsverige, at Sverige og Danmark var fast forbundet. På subnationalt plan indgik man et tæt subnationalt politisk samarbejde i form af Øresundskomiteen i 1993, som bestod af 64 folkevalgte lokale og regionale politikere fra Skåne og Sjælland (Lorentzen og Lemberg, 2017). Øresundskomiteens primære opgave var at arbejde for at fjerne grænsehindre og styrke udviklingen i Øresundsregionen, særligt

JULIAN PETAR ILIEVSKI

Stud.scient.pol., Institut for Statskundskab, Københavns Universitet, zgx838@alumni.ku.dk

MARTIN EISLER RIBER

Stud.scient.pol., Institut for Statskundskab, Københavns Universitet, tgg195@alumni.ku.dk

KJELD PHILIP BENJAMIN RUDMAN

Stud.scient.pol., Institut for Statskundskab, Københavns Universitet, stn763@alumni.ku.dk

med fokus på infrastruktur, kultur og folkelig forankring (Olshov, 2013). I 2015 blev Øresundskomiteen omdannet til organisationen Greater Copenhagen, og selvom fokus stadig var på at øge integrationen og fjerne grænsehindre, blev fokus på kultur og folkelig forandring skiftet i retning af at sikre en stærk økonomisk integration og have et stærkt brand udadtil for dermed at tiltrække investeringer og arbejdskraft til regionen.

Et økonomisk integrations samarbejde

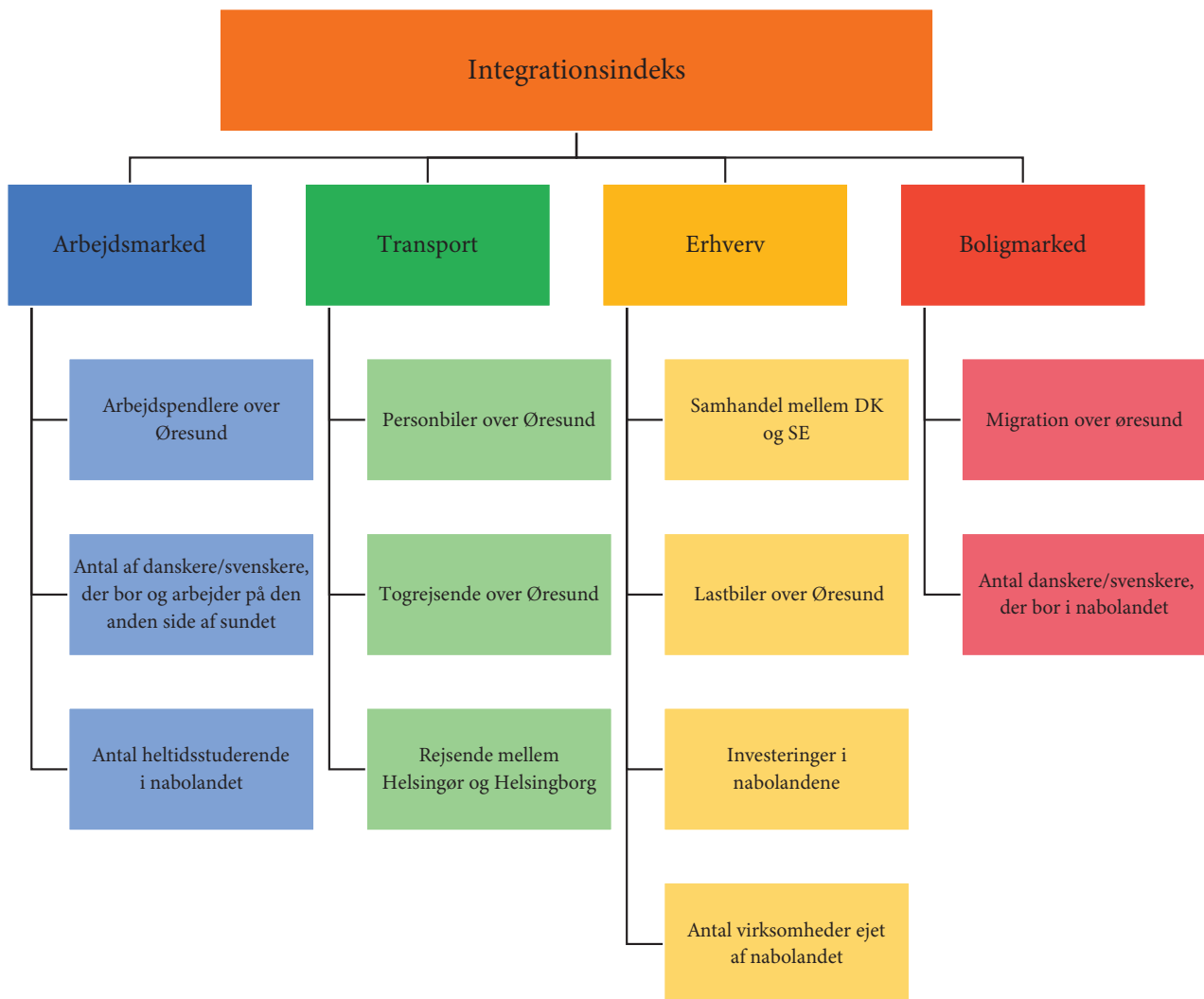
At fokusere på barrierer for integration i Greater Copenhagen er særligt aktuelt i en tid, hvor Greater Copenhagen, som organisation, arbejder for at råbe de nationale regeringer op, således at de solidt investerer i udviklingen af Øresundsregionen. Samtidig står den nye Overborgmester i København, Sophie Hæstorp Andersen, til at overtage formandskabet for Greater Copenhagen-samarbejdet. Vores analyse bidrager med ny viden, som kan anvendes som grundlag for informeret integrationspolitik og belyse regionens nuværende situation.

Integration er i sig selv et svært begreb at måle direkte, og måling af integration over Øresund besværliggøres yderligere af det grænseoverskridende element, da vi skulle sammenligne data fra to forskellige lande med to forskellige opgørelsesmetoder og databanker.

For at måle de forskellige dimensioner af økonomisk integration konstruerede vi et formativt indeks, hvor indikatorerne i sig selv var nødt til at forme fænomenet økonomisk integration i Øresundsregionen. Den teoretiske metodiske skelnen var vigtig at have for øje, da konstruktionen af indekset afhænger af den indbyrdes sammenhæng mellem de konstituerende variable. I et reflektivt indeks ville vores variable i et skulle have én fælles bagvedliggende årsag og derfor nødvendigvis variere i takt. I vores formative indeks behøver variablene ikke nødvendigvis at samvariere – selvom de ofte gør det. For eksempel påvirkes samtlige variable af konjunktursituationen, men de påvirkes ikke nødvendigvis på samme måde eller i samme grad, heller ikke i samme land eller på samme tidspunkt. Derfor kan vi ikke have en forventning om samvariation, når vi måler på integrationen i Øresundsregionen.

Vores bidrag er et formativt integrationsindeks, som består af fire konstituerende indeks; arbejdsmarked, boligmarked, transport og erhverv med i alt 13 konstituerende indikatorer frem for 20. Disse ses illustreret i figur 1.

Figur 1: Oversigt over konstituerende variable i det økonomiske integrationsindeks



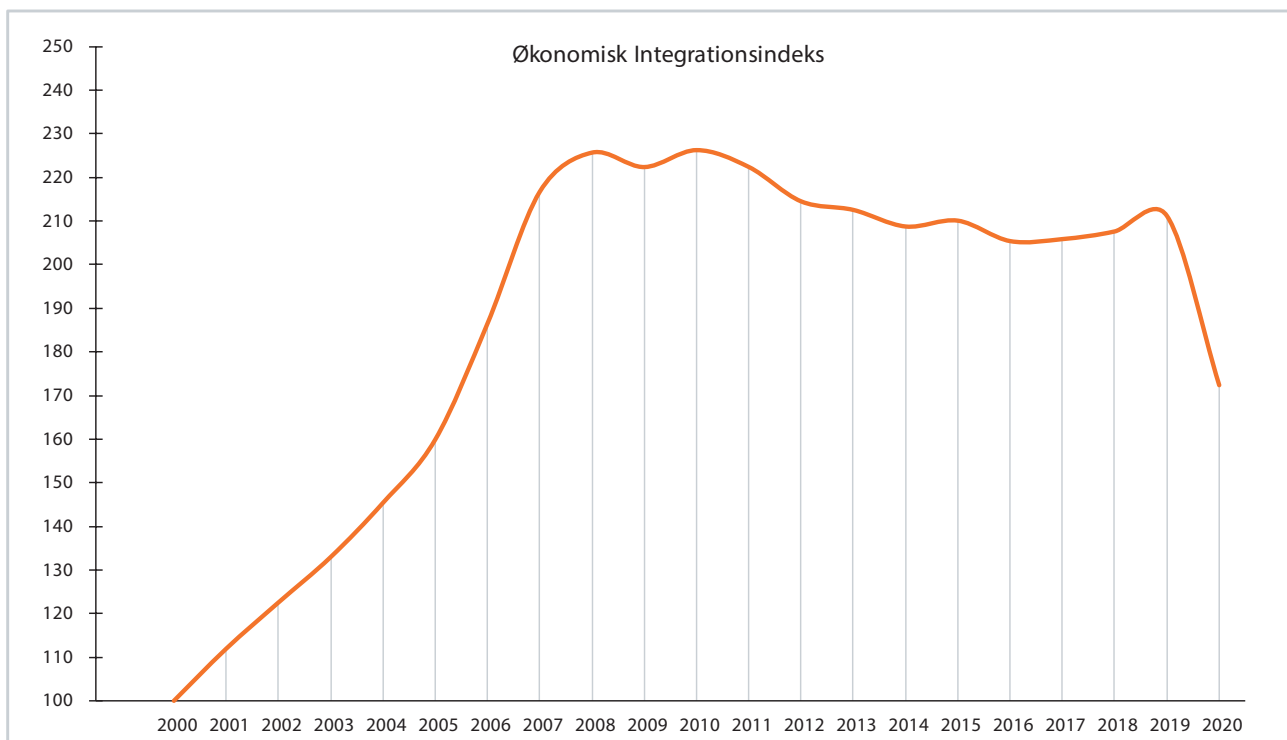
Vores integrationsindeks er inspireret af Øresundskomiteens originale integrationsindeks' grundformel fra 2015 (Øresundskomiteen, 2015). Vi har tilrettet og videreudviklet et indeks, som tidligere var brugt af forgængeren til det nuværende øresundssamarbejde; Greater Copenhagen. Før os har ingen forsøgt at forlænge indekset eller på anden vis kigge ind i, hvordan man udfører "best practice" ift. at måle integrationen i Øresundsregionen, og man mangler derfor viden om, hvilken retning integrationen er gået, og hvor regionen står i dag.

For at opnå den højest mulige målingsvaliditet ønskede vi at inkludere alle de indikatorer, som indfanger den økonomiske integration i videst muligt omfang. Men for at data kunne bruges i vores indeks krævede det, at indikatorerne var blevet ajourført og kunne ajourføres årligt i fremtiden. Derfor måtte vi granske samtlige tilgængelige datakilder for nogle variable forlænge eksisterende data og for andre variable finde nye proxy'er til måling af inte-

grationen i Øresundsregionen. Her var det centralt at bemærke, at der i om-dannelsen af Øresundskomiteen til Greater Copenhagen skete et skifte i, hvad organisationen forstod som integration. Tidligere havde man talt om, at det kulturelle aspekt var vigtigt, og at det var vigtigt at promovere en ”Øresundsborger”-identitet. Dette element er man imidlertid gået mere væk fra i dag for i stedet at fokusere på de økonomiske aspekter af integrationen. For at styrke vores målingsvaliditet skulle vi sikre, at der skabes overensstemmelse mellem det teoretiske begreb og vores operationaliserede variable, såvel som vores pragmatiske validitet. Med andre ord måtte vi sikre, at det, vi ønskede at måle, faktisk også var det, vi målte med indekset.

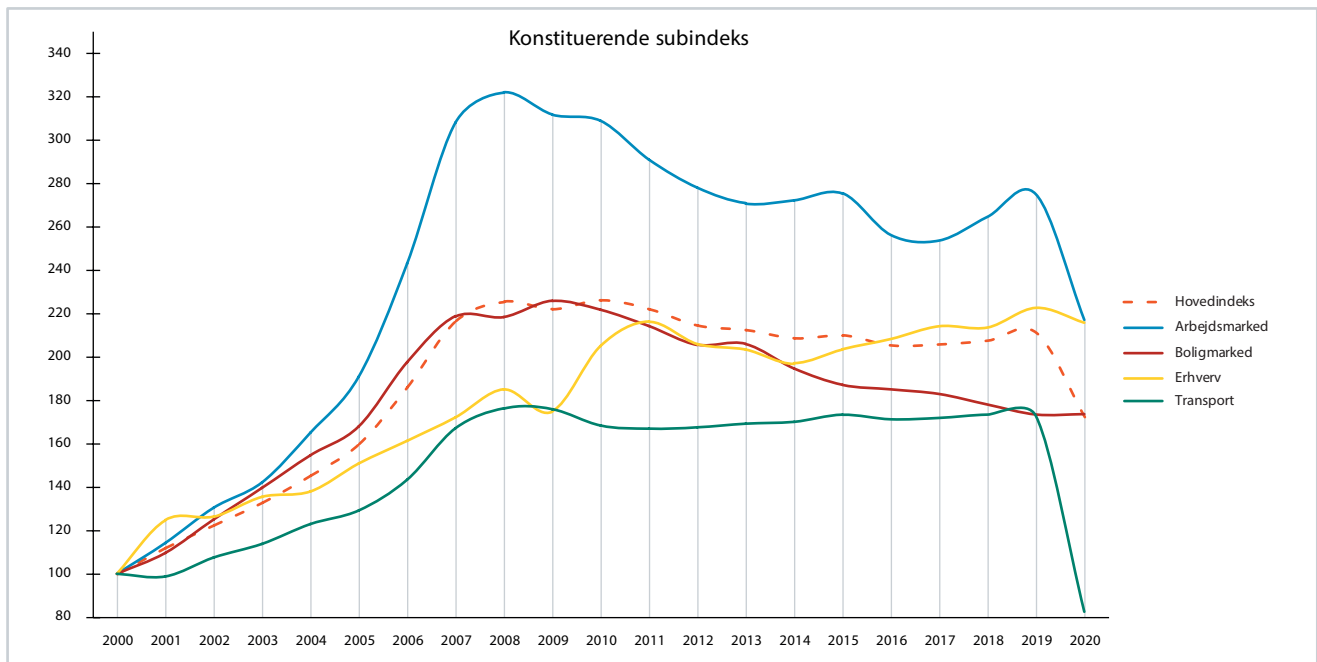
Figur 2 viser vores samlede integrationsindeks i perioden 2000-2020 og inkluderer alle indikatorer nævnt i Figur 1. Indekset tager udgangspunkt i indeks 100, dvs. år 2000 med åbningen af Øresundsbroen. For hvert år måles integrationsniveauet dermed i forhold til niveauet i år 2000. Således kan vi se, om integrationen samlet er steget eller faldet ift. integrationsniveauet i år 2000.

Figur 2: Økonomisk integrationsindeks over integrationen i Øresundsregionen fra 2000 til 2020.



Det samlede indeks består af de fire konstituerende subindeks, som vises på figur 3. Subindeksene er vægtet lige i det samlede indeks, med 25 pct. hver. Integrationsniveauet fortæller os, hvordan den samlede integration eller de forskellige subindeks har udviklet sig historisk. Udviklingen i de enkelte variable, som konstituerer subindeksene, kan ses i bilag 1.

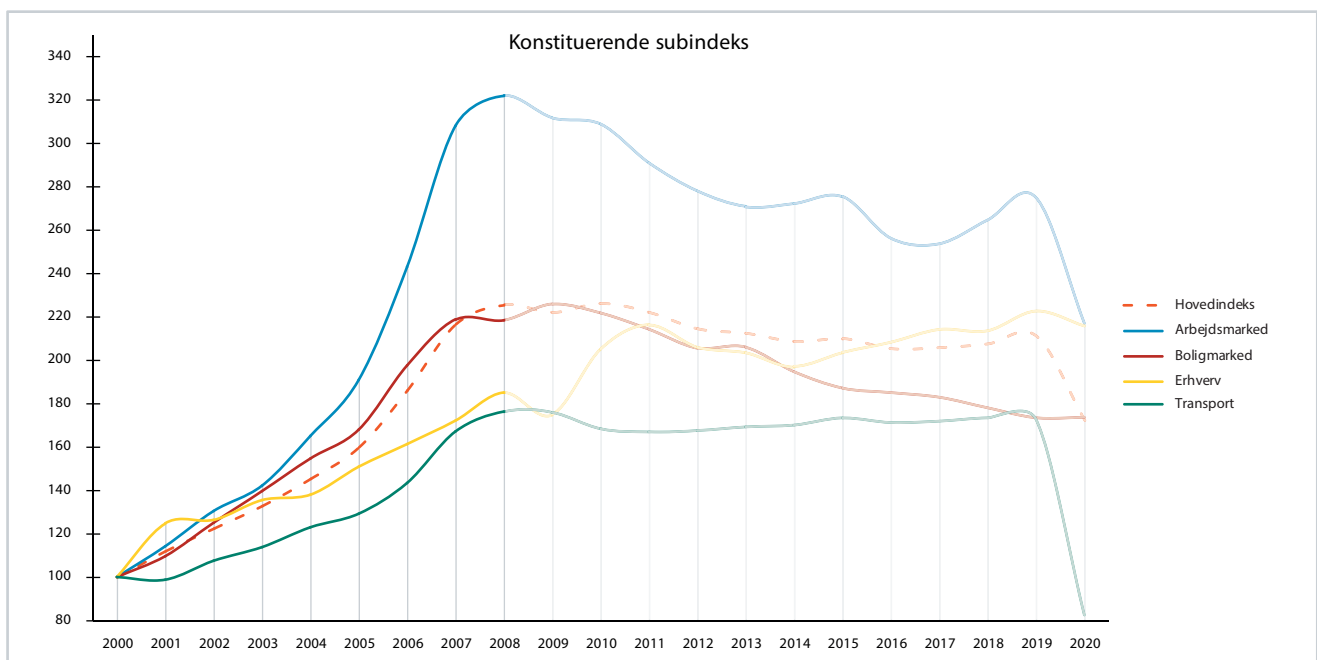
Figur 3: Konstituerende subindeks af integrationsindekset fra 2000 til 2020.



Årene fra 2000-2008 – de gyldne år

Øresundsregionen indledte det nye millennium med åbningen af Øresundsbroen i år 2000. Ud fra vores indeks kan vi på figur 4 se, at den faste forbindelse resulterede i en voldsom vækst i integration i grænseregionen:

Figur 4: Grafer over integrationen i Øresundsregionen. Fremhævet er årene fra 2000-2008.



Udviklingen blev særligt drevet af, at antallet af arbejdspendlere steg markant. Fra 2000-2008 steg antallet af arbejdspendlere således med 600 pct., og hele


arbejdsmarkedetsindekset toppede i indeks 320 i 2008 jf. bilag 1. Antallet af arbejdspendlere gik fra 3.000 pendlere i år 2000 til over 19.000 pendlere i 2008. Arbejdsmarkedsintegrationen var frem til 2008 den største drivfaktor for den økonomiske integration i Øresundsregionen, hvilket i høj grad blev muliggjort af den faste forbindelse. De tre andre subindeks indikerede ligeledes en positiv integration på tværs af flere forskellige variable, hvilket kan ses i Bilag 1.

Ser man på boligmarkedet, så flyttede langt flere over på den anden side af Øresund frem til 2008, og antallet af danskere/svenskere, der boede i nabolandet, blev fordoblet. Vores data indikerer, at broen muliggjorde en helt anden mobilitet blandt befolkningen end førhen. I erhvervsindekset ses det, at samhandlen mellem Danmark og Sverige også steg efter åbningen af Øresundsbroen. Antallet af godstog over Sundet blev ved med at stige, og antallet af investeringer i nabolandet blev fordoblet. I transportindekset ses det, at antallet af bilpassagerer (og togpassagerer) også steg i årene efter broens åbning. Antallet af togpassagerer fordobles til indeks 235 jf. Bilag 1. Der var en udbredt tværnational optimisme, og flere og flere institutioner såsom Øresundsuniversitet, Øresundsintitutet og Øresunddirekt blev oprettet med henblik på at skabe større synergi i regionen. Man oprettede sågar en pan-skandinavisk fodboldturnering, den såkaldte *Royale League* i 2004. Der var med andre ord en energi og tidsånd, hvor opmærksomheden og ønsket om en fælles region var stort, og hvor man samtidig nationalt særskilt prioriterede udviklingen i regionen.

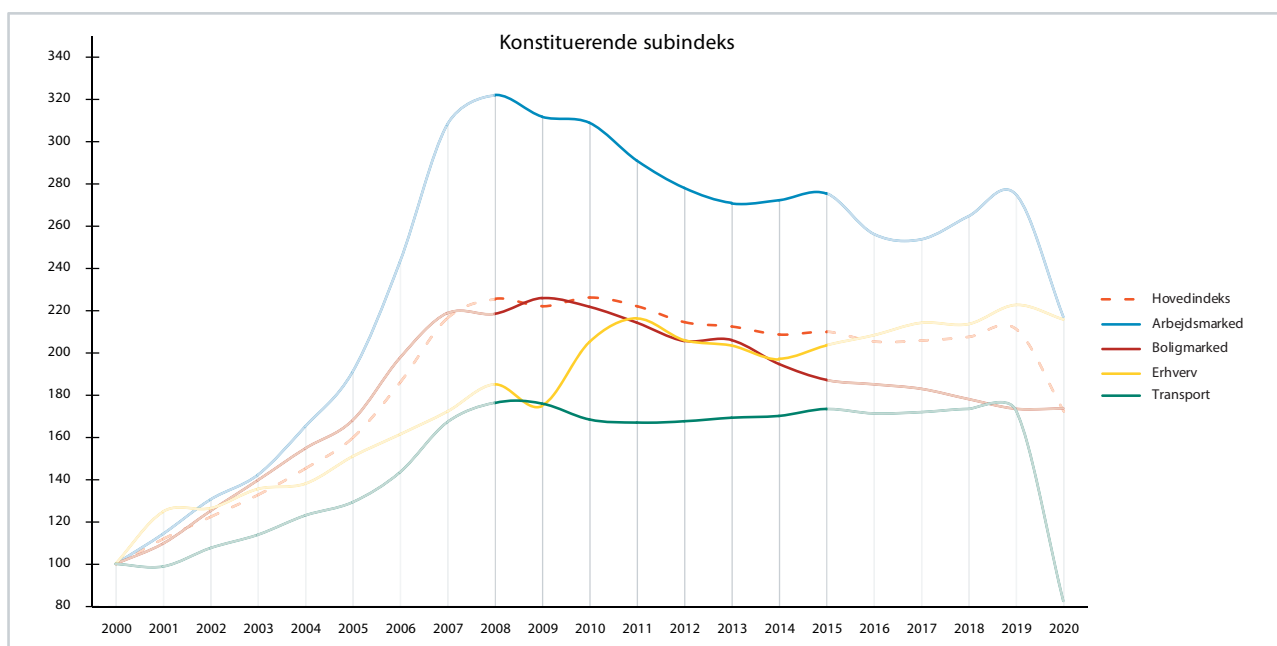
Årene fra 2008-2015 – de tabte år

I 2008 ramte finanskrisen Øresundsregionen, hvilket fik store og vedvarende konsekvenser for integrationen i regionen, som det fremgår af figur 5.

Krisen ramte initialt alle økonomiske integrationsparametre negativt, og man kunne specielt se et fald i antallet af arbejdspendlere, som drev den negative udvikling. Antallet af arbejdspendlere faldt fra 19.000 i 2008, til 14.000 i 2015, hvilket er et fald på over 25 pct. Den negative effekt af finanskrisen var langvarig for integrationen i Øresundsregionen. Også på boligmarkedet ser vi, at migrationen over Øresund faldt, mens færre og færre danskere/svenskere boede i nabolandet. Samhandlen mellem Danmark og Sverige har mellem 2009-2011 en kort positiv vækstperiode, men låser sig, i 2011, fast på indeks 220. Samtidig lukkede man i perioden også en række af de tværnationale institutioner, herunder både Øresundsuniversitet og Øresund Science Region, mens den tværskandinaviske sportsturnering Royal League allerede ophørte i 2007.

 Den negative effekt af finanskrisen var langvarig for integrationen i Øresundsregionen

Figur 5: Grafer over integrationen i Øresundsregionen. Fremhævet er årene fra 2008 til 2015.



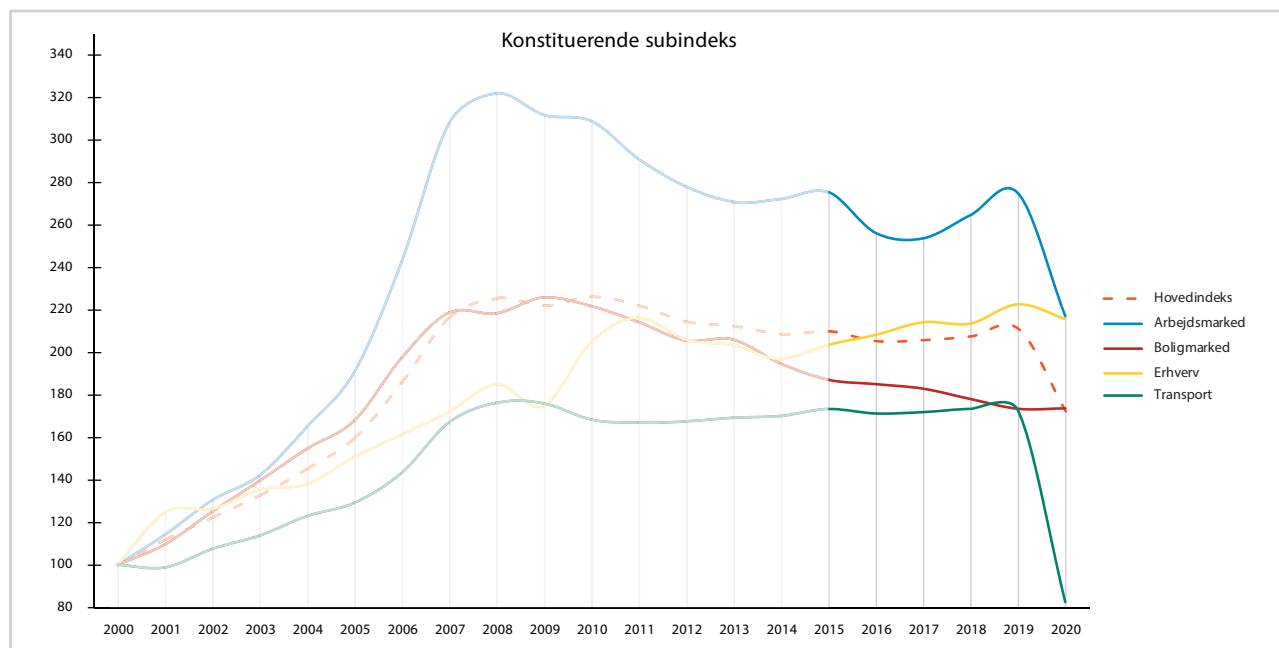
Det peger på, at pendulet svingede i den anden retning efter finanskrisen, og energien og optimismen omkring den fælles Øresundsregion forsvandt. De nationale aktører prioriterede igen ikke længere regionen på samme niveau, som man gjort førhen. Tidligere direktør ved Øresundsinstituttet Anders Olshov beskriver det: ”København var blevet forbundet med sin gamle søsterby Malmø rent fysisk, men politisk er regionen lige så opdelt som tidligere” (Olshov, 2013: 5). Regionen var i 2014 i åndenød, og der var brug for at puste nyt liv i projektet for at sikre yderligere integration i Øresundsregionen.

Årene fra 2015-2019 – de transformerende år

I 2015 omdanner man i Øresundskomiteen til The Greater Copenhagen og Skåne Committee med henblik på at skabe et nyt erhvervspolitisk kraftcenter, som kunne tiltrække investeringer og skabe jobs (Region Hovedstaden, 2015). Greater Copenhagen skulle således sætte gang i en region i stilstand. På figur 6 kan vi se, at mellem år 2015 og 2019 faldt, den samlede integration i regionen en smule for derefter at stige til et niveau, der matchede niveauet i 2015. I perioden lå transportindekset stabilt, boligmarkedsindekset faldt et par indekspoint hvert år, mens erhvervsindekset steg år for år.

Greater Copenhagens arbejde og udviklingen på arbejdsmarkedet i regionen blev, i perioden, negativt påvirket af eksterne faktorer, som var ude af deres indflydelsessfære. I 2015 ramte flygtningekrisen, og der blev som resultat indført paskontrol, hvilket var til stor gene for pendlerne. Arbejdsmarkedsindekset faldt hele 37 indekspoint mellem 2015 og 2016. Også antallet af udvekslingsstuderende falder i samme periode.

Figur 6: Grafer over integrationen i Øresundsregionen. Fremhævet er årene fra 2015 til 2020.



Arbejdsmarkedsindekset dykkede de første år, men der var fra 2017-2019 positive indikationer og en grund til forsigtig optimisme. Erhvervsindekset steg også, mens transportvariablene lå stabilt. Det samlede indeks lå dog i 2019 på samme niveau som i 2015, hvilket skyldes, at antallet af udvekslingsstuderende mellem den danske og svenske side af regionen, i modsætning til antallet af pendlere, har været konstant faldende i samme periode med i alt 30 indekspoint fra 2015 til 2019.

➤ I en situation, hvor integrationen i regionen er under pres fra de nationale regeringers politik i form af bl.a. paskontrol- len, vælger det nationale politiske niveau at svække Greater Copenhagen organisationen markant med fratagelsen af erhvervsmandatet

I 2018 led mulighederne for den subnationale interessevaretagelse i Greater Copenhagen endnu et knæk. Her beslutter man at centralisere erhvervsmandatet således, at kommuner og regioner ikke længere måtte føre en aktiv erhvervsfremmepolitik. I stedet skulle det være en funktion, som staten var tog gennem bl.a. Erhvervsfremmestyrelsen (Finansministeriet, 2018). I en situation, hvor integrationen i regionen er under pres fra de nationale regeringers politik i form af bl.a. paskontrollen, vælger det nationale politiske niveau at svække Greater Copenhagen organisationen markant med fratagelsen af erhvervsmandatet. Centraliseringen gjorde det sværere for subnationale aktører i regionen at finansiere deres interessevaretagelse i regionen, da erhvervsmandatet var en substantiel finansieringskilde. Centraliseringen af erhvervs man-

datet vidner altså om, at den interessevaretagelse, som foregik på subnationalt niveau, i sidste ende var meget afhængig af den nationalt førte politik og prioritering. Overordnet set var der indikationer på en positiv udvikling fra 2015-2019, særligt på arbejdsmarkedet, men også udviklingen indenfor erhverv indikerede gang mod en periode med positiv vækst i integrationen.

I samme periode er det vigtigt at bemærke, at samarbejdet mellem danske og svenske statistik myndigheder i 2015 brød sammen. Data blev ikke længere opgjort samlet for regionen, hvilket gør det markant sværere at danne sig et retmæssigt billede af udviklingen i Øresund.

Årene fra 2020 – corona og håb for fremtiden

Covid-19 pandemien brød i 2020 ud og skar regionen over i to. Vi kan se på figur 6, at integrationen i regionen falder til et niveau, der ikke er set lavere siden 2005. Arbejdsmarkedsindekset faldt 136 hele indekspoint, og transportindekset faldt til et niveau, som ikke var set i 20 år, altså til en tid før den faste forbindelse. De voldsomme fald skyldes, at den danske regering lukker grænsen fuldkomment ned uden at koordinere det med den svenske regering. Det skete i frygt for, at den mindre restriktive coronapolitik i Sverige ville resultere i en stor smittespredning i Danmark, hvilket regeringen ville undgå på daværende tidspunkt. Coronakrisen er en stærk påmindelse om, at uanset hvor integreret den danske og svenske side af Øresund bliver, så er der unægteligt tale om en region, der er defineret af, at de er styret af to selvstændige suveræne nationalstater. Spørgsmålet er, om man kan forhindre grænselukninger under en pandemi? Det kan man formentlig ikke forvente udelukkende i integrationens tegn. Alligevel mener vi, at man sagtens kan indføre en række foranstaltninger, som kan gøre effekten mindre og dermed skabe en mere sammenhængende region med bedre forudsætninger for vækst og gensidig fordelagtige arbejdsmarkedsvilkår.



Coronakrisen er en stærk påmindelse om, at uanset hvor integreret den danske og svenske side af Øresund bliver, så er der unægteligt tale om en region, der er defineret af, at de er styret af to selvstændige suveræne nationalstater

For året 2021 er det stadig for tidligt at konkludere på integrationstendensen. Det er dog vores klare forventning, i og med at man har åbnet grænserne og løbende hævet coronarestriktioner, at der er sat en stopper for faldet i integrationsniveauet. Vi forventer dog ikke, at integrationen nødvendigvis har nået et niveau som før coronakrisen.

Næste skridt for Øresundsregionen

Fra gennemgangen af integrationsindekset i ovenstående står det klart at udviklingen i integrationen generelt siden 2008 har haft et negativt islæt, hvilket mindsker realiseringen af de agglomerationseffekter, som kan opnås ved at

øge integrationen i regionen. Vi så i vores analyse, at man på den korte bane vil kunne hente de største gevinster på arbejdsmarkedet i form af en række konkrete tiltag, som ville gøre det nemmere og mere tilgængeligt at arbejde på den anden side af sundet. Dette kunne udledes af vores konstituerende arbejdsmarkedsindeks, som klart er faldet mest siden 2008 ud af de forskellige subindeks, hvorfor dette område bør være den øverste prioritet for regionens aktører. Vi kan se, at der specielt nu er flere gevinster at hente, da udbud og efterspørgsel er i ubalance på hver sin side af sundet (Greater Copenhagen, 2021: 3). Eksempelvis skrigger den danske side af Øresundsregionen efter arbejdskraft, samtidig med at arbejdsløsheden i Malmø er 14 pct., og der er altså stor værdi i at implementere policytiltag på både kort og lang sigt med henblik på at styrke integrationen i regionen.

Boks 1: Anbefalinger til kickstart af integrationen i Øresundsregionen

På kort sigt:

- Der bør ske en gensidig anerkendelse af professionsuddannelser.
- Grænselukninger i grænselandet skal koordineres i samarbejde mellem Danmark og Sverige med hensyn til pendlere.
- Der bør blive udarbejdet et tillæg til Øresundsaf-talen, som regulerer skatteforhold for arbejdstagere i grænseregionen, med bl.a. bestemmelser for hjemmearbejde.
- Det bør overvejes systematisk at inddrage det nationale politiske niveau eller det private erhvervsliv i Greater Copenhagens politiske arbejde.

På langt sigt:

- En Øresundsmetro bør blive bygget, så København og Malmø forbindes med endnu en fast forbindelse for at sikre stabil arbejdspendling og øge kapaciteten for godstransport på sigt.
- Der bør ske en genstart af samarbejdet mellem danske og svenske statistik myndigheder, så udviklingen i regionen systematisk kan blive monitoreret.

På kort sigt er de primære udfordringer, at der er skabt usikkerhed omkring grænselukninger mellem Danmark og Sverige efter Covid-19, at faglige kvalifikationer i Sverige ikke altid anerkendes i Danmark, og at der er usikkerhed omkring skatteforhold ift. hjemmearbejde. Det anbefales derfor, at grænselukninger skal ske med forståelse for de 15.000-16.000 arbejdspendlere i regionen. Det er for risikabelt at tage job på den anden side af sundet, hvis man risikerer, at grænsen pludselig lukker af forskellige årsager. Her skal man have et samarbejde op at stå, så dette ikke sker uden varsel. Hvis der ikke er intentioner om fremtidige grænselukninger, bør dette kommunikeres klart for at skabe tryghed for arbejdstagere, så de ikke skal frygte, at pludselige græn-

selukninger kan hindre dem i at møde fysisk på arbejde på den anden side af Øresund. Man skal med andre ord give sikkerhed til pendlerne, så man ikke afskærer dem fra jobmuligheder, forhindrer stabil integration og fjerner attraktive muligheder for hver side af sundet. Samtidig bør de nationale regeringer få strømlinet måden, hvorpå kvalifikationer fra forskellige uddannelser anerkendes, så dette ikke bliver en barriere for danske eller svenske arbejdere, som søger mod arbejdsmarkedet i nabolandet. Et stærkere bånd mellem subnationale aktører og nationale aktører ville også være hensigtsmæssigt med tanke på hovedstadens betydning for nationalstatens økonomi. Vi anbefaler derfor, at nationale repræsentanter mere systematisk mødes med Greater Copenhagen politiske bestyrelse, så det nationale niveau er bevidste om regionen og Øresundsregionens behov. Greater Copenhagen kan med fordel gå sammen med erhvervsfolk i regionen for at kunne identificere og fremhæve disse behov på både den svenske og danske side af Øresund.

På langt sigt anbefales det, at man først og fremmest investerer i en ny Øresundsmetro, da denne investering vurderes at være samfundsøkonomisk rentabel, vil skabe bedre betingelser for pendlere samt kan modvirke et fremtidigt infrastrukturelt flaskehalsproblem (Københavns Kommune og Malmö stad, 2021). Særligt hvis Skåne realiserer sin persontogs-strategi om at få 50 pct. flere borgere til at anvende offentlig transport, vil en Øresundsmetro give store samfundsøkonomiske ekstra gevinster for både Danmark og Sverige på 10 mia. kr. (Kolstrup og Espensen, 2021: 5). Man er i forvejen ved at tage stilling til at udbygge den københavnske metro til andre dele af København, hvorfor man med fordel kan inkludere en udbygning af metroen til Sverige i disse planer (Christoffersen et al., 2021). Såfremt man kan lette persontrafikken over Øresundsbroen, og man i stedet skaber plads til godstrafik, vil man desuden kunne bidrage til EU's mål om at reducere udledningen af drivhusgasser med 90 procent inden 2050 (Københavns Kommune og Malmö stad, 2021). En HH-forbindelse i form af en kombineret vej- og jernbane-løsning er ikke umiddelbart samfundsøkonomisk rentabel, men ønsker man politisk at styrke integrationen i regionen vil denne infrastrukturinvestering også være hensigtsmæssig (Transportministeriet, 2021). En Øresundsmetro kan være midlet til at skabe en mere harmonisk integration og vil potentielt bringe integrationen tilbage til niveauer, som ikke er set siden finanskrisen ramte i 2008. Øresundsbroens integrationsmæssige effekter var eksempelvis større end forventet. Som tidligere nævnt er de nationale regeringers politik således afgørende for de subnationale aktørers muligheder for at fremme udviklingen i regionen.

For at monitorere udviklingen af integrationen og den økonomiske udvikling i fremtiden anbefales det derudover, at der findes en løsning på at opgøre de relevante parametre systematisk, således at man fortsat kan justere policies afhængig af den fremtidige udvikling. Ved sammenbruddet af danske og svenske statistikmyndigheders samarbejde i 2015 opgøres f.eks. antallet af pendlere ikke officielt, hvorfor den beskrevne udvikling i antal pendlere i arbejdsmarkedsindekset også bør tages med visse forbehold, da der er anvendt en proxy

for faktisk pendling i form af udviklingen i salg af antal pendlerkort. En forudsætning for at evaluere og informere diverse policytiltag på kort og lang sigt er, at man fremover systematisk skaber bedre data og følger den økonomiske udvikling og integration specifikt for Øresundsregionen.

Litteratur

- Christoffersen, Jonas S., Jonathan L. Larsen og Maria T. Jespersen (2021), "København er et skridt nærmere en ny forlængelse af metroen: Her kan den stoppe i fremtiden," Berlingske, 19 december, www.berlingske.dk/metro-pol/koebenhavn-er-et-skridt-naermere-en-ny-forlaengelse-af-metroen-her-kan
- Europa Kommissionen (2017), *Overvindelse af hindringer i grænseområder* https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2014/boosting_growth/n46_dk_se_commuter_flows_da.pdf
- Finansministeriet (2018), *Styrket og forenklet erhvervsfremmeindsats* <https://fm.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2018/maj/styrket-og-forenklet-erhvervsfremmeindsats/>
- Greater Copenhagen (2021), "Analys av Greater Copenhagens arbejdsmarked 2021."
- Kolstrup, Kristian og Patrick F. Espensen (2021), *Samfundøkonomisk analyse af en Øresundsmetro*. København: Incentive.
- Københavns Kommune og Malmø Stad (2021), "Øresundsmetron – samlade resultat av utredningsarbejde i fyra förstudiefaser," <https://oresundsmetro.com/da/vidensbank/oresundsmetron-samlade-resultat-av-utredningsarbejde-fyra-forstudiefaser>
- Lorentzen, Jørgen og Kai Lemberg (2017), Øresundsregionen, Lex, https://denstoredanske.lex.dk/Øresundsregionen?fbclid=IwAR1vCKGjR9_ecSUR4VRSAZnw4jnCNn4CIu9-Hk52gOMM9LhS6FZFUBRUSvY
- Olshov, Anders (2013), *Øresundsregionen: Københavns uudnyttede mulighed*, Kbh: Gyldendal Business.
- Region Hovedstaden (2015), *Storstilet samarbejde over Øresund på plads*, pressemeddelelse, www.regionh.dk/presse-og-nyt/pressemeddelelser-og-nyheder/Sider/Storstilet-samarbejde-over-Øresund-på-plads.aspx?fbclid=IwAR1vCKGjR9_ecSUR4VRSAZnw4jnCNn4CIu9-Hk52gOMM9LhS6FZFUBRUSvY
- Transportministeriet (2021), *Strategisk analyse af fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg (HH)*, www.trm.dk/nyheder/2021/strategisk-analyse-af-fast-forbindelse-mellem-helsingoer-og-helsingborg-hh/?fbclid=IwAR0t61x9F3XtRmils7AkKU4GzlfuFGvCLmJIE-LOWxxNs4xY3E04HavAFLl8
- Øresundsinstittutet (2021), *FAKTA: Øresundsregionen har 4,1 millioner indbyggere*, www.oresundsinstittutet.dk/fakta-oresundsregionen-har-41-miljoner-invaanare/?fbclid=IwAR1Wa-AfzsHXut_7fthsC6KAldTPTVT-5TgrDmxTuKnEbibE3sSEYWRJWu3w
- Øresundskomiteen (2015), Øresundskomiteens Integrationsindeks nr. 4, juni.

Bilag 1: Grafer over konstituerende subindeks af integrationsindekset

