



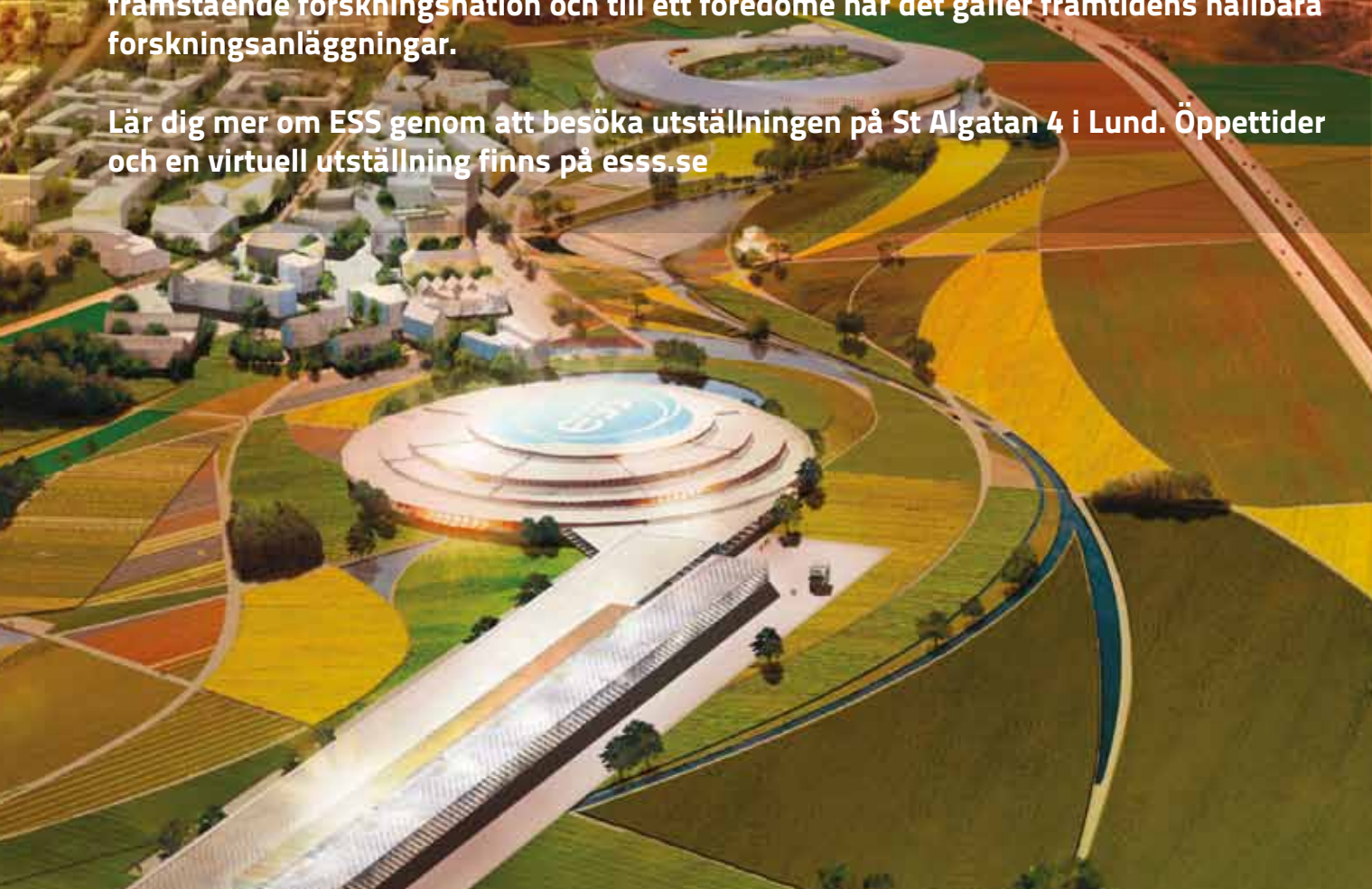
När European Spallation Source (ESS) byggs blir Sverige platsen för 17 länders samarbete för framtidens banbrytande upptäckter inom materialforskning och life science. Detta i världens första klimatneutrala forskningsanläggning.

Med ESS ökar möjligheterna för att vi ska få fram supraledare och bränsleceller som lägger grunden till framtidens klimatsmarta ekonomi.

Flera tusen europeiska forskare kommer att forska om framtidens material, nya läkemedel, bättre implantat och miljövänligare rengöringsmedel i en anläggning som redan idag engagerar institutioner och universitet i hela Europa varav flera i Sverige.

ESS ska drivas med el från förnyelsebara energikällor. Överskottsvärmen ska användas till att värma industrier, kontor och bostäder. ESS bidrar till att göra Sverige till en framstående forskningsnation och till ett föredöme när det gäller framtidens hållbara forskningsanläggningar.

Lär dig mer om ESS genom att besöka utställningen på St Algatan 4 i Lund. Öppettider och en virtuell utställning finns på esss.se



1. Invigning CMP sept 2011



2. Almedalen juli 2011



3. Mipim mars 2011

DE MØTS OFTA – Københavns Kommunes overborgmester Frank Jensen og Malmö kommunstyrelsens ordförande Ilmar Reepalu. Några exempel:

1. Tillsammans med Malmö's skolkommunalråd Katrin Stjernfeldt Jammeh vid invigningen av gemensamma hamnbolaget CMP:s nya terminaler i Malmö.
2. Debatt i Øresundshuset under den svenska politikerveckan i Almedalen på Gotland.
3. Vid Mipim-mässan i Cannes.

FOTO: JOHAN WESSMAN / THEA WIBORG

Storkommunen København-Malmö er næste skridt

GENOPSTÅET DANSK INTERESSE FOR MALMØ. Københavns overborgmester Frank Jensen (S) gør det eneste rigtige, når han vender sig mod Malmö og søger et øget samarbejde med fælles formuleringer i byplanerne, diskussioner om flere fælles organisationer end havneselskabet CMP samt en undersøgelse om en Øresundsmetro mellem København og Malmö.

Øresundsregionens to store centrumkommuner København og Malmö har meget at gruble over. I de indvandrertætte bydele stiger antallet af mennesker, der lever i fattigdom og uden for samfundet. Københavns vækst halter efter de øvrige nordiske hovedstæder. SAS ejere har et ønske om at sælge flyselskabet, hvilket, med en forkert ejer, ville kunne få store negative konsekvenser for Copenhagen Airport.

Derudover er Øresundssamarbejdet gået i stå. Øresund Science Region er nedlagt og Øresundsuniversitetet er skåret ned til et minimum. De nationale regeringer i Danmark og Sverige viser forsvindende lille interesse for regio-



ANALYSØ

nen. Efter kraftsamlingen før og i forbindelse med indvielsen af Øresundsbron, er der i dag næsten tale om en "kontrarevolution", hvor de nationale kræfter vrider strukturerne tilbage mod det nationale. Danmark er Danmark og Sverige er Sverige. I øvrigt henvises til EU. Det er muligt at drage paralleller til Rusland efter Jeltsin, hvor den gamle nomenklatur tog den politiske magt tilbage efter revolutionen, eller med Italien, hvor tangentopoli ("den korrupte by") fejede de herskende politiske partier væk efter udredningen mani pulite (rene hænder) i 1992, men hvor det gamle politiske system hovedsagligt genopstod, i nyt navn. Der er ikke noget mere farligt for København og



UNGA STÄDER. København og Malmö har en ung, växande befolkning och satsar nu bl. a. på skateboard med Stapelbäddsparken i Malmö (bilden) och Fælledparkens nye skatepark i København med tävlingar som CPH PRO och Ultra Bowl.

TURISTSTAD. København är en internationell turiststad som fått se turismen minska. En ljuspunkt är den kraftigt ökande kryssningstrafiken som även ger fler flygpassagerare.



GRÖN TILLVÄXT. Båda städerna anses ligga långt framme när det gäller miljötänkande och hållbar utveckling. Stora satsningar på cyklism är en del i arbetet liksom vindkraft, solenergi, el- och gasdrivna bilar och ambitiösa mål om CO₂-fria städer.

STARKA KLUSTER. København og Malmö har många framgångsrika företag med inriktning mot life science, it, mobiltelefon och cleantech.



NY INFRASTRUKTUR. Malmö og København vill bygga en Øresundsmetro mellan städerna när tunneln över Femern Bælt står klar 2020 och ger ökad trafik på Øresundsbron.

FORSKNINGSSTÄDER. Tillsammans med Hamburg blir København og Lund Europa-ledande inom materialforskning när forskningsanläggningarna ESS och Max IV byggs. Dessutom sker forskning inom en rad andra områden vid Øresundsregionens 14 universitet och högskolor.



VIKTIG FLYGPLATS. Københavns Lufthavn är störst i Norden men har tappat andelar mot Europas största flygplatser. Beroendet av SAS är oroväckande stort.



FOTO & ILLUSTRATION: JOHAN WESSMAN, JENNY ANDERSSON, CMP, ESS OCH KØBENHAVNS KOMMUNE

» Malmö end hvis de gamle tider vender tilbage og regionen deles. Historien viser, at de hver for sig ikke var tilstrækkelige, at isolering ikke var vejen frem.

I denne bekymrende situation gør overborgmester Frank Jensen det eneste rigtige. Han opgraderer vækstspørgsmålet og Øresundssamarbejdet. København er nu med på alle vigtigere møder om regionen, sidder med i forskellige organer og markerer i forskellige udspil en tydelig vilje til at skubbe på Øresundsregionens udvikling. Frank Jensen var eksempelvis med til den svenske politikeruge i Almedalen sammen med Ilmar Reepalu (S). Kommunen er, med sin erhvervschef Jakob Brandt, blevet medlem i Øresundsregionens bestyrelse, er mere aktive i Øresundskomiteen, har foreslået en metro mellem København og Malmö, har indledt et tættere samarbejde med Malmö, som indebærer at de begge for første gang – hvilket er unikt i verden mellem to byer – får et fælles afsnit i planerne Kommuneplan 2011 og Översiktsplan 2012 samt at de sammen satses på grøn vækst. Det signalerer at der er en vilje til at optræde sammen og lede regionen fremad i fællesskab.

Interessen for vækstspørgsmålene, hvor Øresundsregionen udgør en central del, har desuden øget og Copenhagen Business Task Force har, under Børsens tidligere chefredaktør Leif Beck Fallesens ledelse, bidraget med vigtige anbefalinger for at nå Københavns mål om 5 procent årlig vækst frem til 2020, såsom at København skal øge fokus på Øresundsregionen og vende blikket mod Hamborg, at prisen for pendlere, som rejser over Øresund skal halveres og at turisme- og erhvervsorganisationerne bør fusionere på tværs af sundet. Med andre ord sker der noget. Der findes håb, men udgangspunktet er mindst sagt problematisk, politisk såvel som økonomisk.



ANALYSe

ØI ANALYSe är Øresunds-institutts avdelning för samhällsekonomisk analys. Den oberoende analysen presenteras i Job & Magt, i rapporter, på föredrag och på konferenser.



ANDERS OLSHOV
Administrerande direktör
Øresundsintitutet

Øresundsregionen har to politiske strukturer, to forskellige valutaer, to forskellige universitetssystemer, to medieverdner, idrætshold i to forskellige seriesystemer og to forskellige erhvervslivsstrukturer. Der mangler et tydeligt lederskab. I New York styrer Michael Bloomberg, i London Boris Johnson og i Hamburg Olaf Scholz. I den binationale Øresundsregion er der ikke en person, som har mandat til at repræsentere hele regionen eller en kommunalbestyrelse med magt til at bestemme over hele regionen. Vibeke Storm Rasmussen (S) leder ganske vist det politiske samarbejdsorgan Øresundskomiteen, men denne har til trods for sine fortjenester en begrænset magt og er dårligt kendt hos almenheden.

Efter Øresund Science Region og Øresundsuniversitetet blev nedlagt, ser det ud til at universitetsverdenen atter deles i to halvdele. De visioner, som fandtes inden broen åbnede mangler. Øresundsregionen er i mental krise. Ånden som fandtes, at skabe en skandinavisk metropol og vækstregion, en grænseoverskridende mønsterregion i Europa, findes ikke mere. Det er virkelig alvorligt.

Problemet er først og fremmest strukturelt. Det er ikke muligt i det lange løb at tale seriøst om Øresundsregionen, hvis den mangler et effektivt politisk styre for hele regionen, hvis der er forskellige egeninteresser og en uinteresse for det der er fælles. Når det er tilfældet, at Øresundsintegrationen er stoppet op og til og med afløses af disintegration, hviler ansvaret tungt på de store centrumkommuner København og Malmö. Regionen kan ikke styres fra periferien og uden national opbakning. København og Malmö, som kæmpede for at få Øresundsforbindelsen gennem Copenhagen Airport, som i 1993 var drivende bag idéen at etablere Øresundskomiteen, som har etableret nye bydele nærmere hinanden og som i 2001 slog sine havneselskaber sammen i det fællesjede sels-

kab Copenhagen Malmö Port, er nødt til at gå i spidsen og agere motor for regionen ligesom Tyskland-Frankrig, der siden det europæiske fællesskab fødtes har holdt i takt-pinden for Vesteuropas og derefter hele Europas udvikling. De bliver nødt til at leve op til deres egen vision ”København og Malmö – Æn by” fra år 2000.

Aksen København-Malmö ser ud til at være etableret, men dens motor kører stadig i lavt gear. Det fælles afsnit i kommuneplanerne angiver en køreretning for fremtiden og forslaget om Øresundsmetroen er opfriskende modigt, men hvis kommunerne mener det alvorligt med visionen fra 2000, om at indbyggerne skal føle sig som borgere i ét byområde, er det nødvendigt at tage fat i de grundlæggende strukturer, der deler regionen i to halvdele og skabe flere fælles institutioner. Der er behov for at samle kræfterne yderligere.

Spørgsmålet er: Hvilke beslutninger kunne en stor-kommune som København-Malmö have taget? Skulle den have lagt energi på at få bygget to gigantiske shoppingcentre, to multiarenaer og to koncerthuse for sammenlagt 10–13 mia. DKK næsten samtidig og næsten ved siden af hinanden i Ørestad og Hillie? Kommunerne optræder oftere som konkurrenter end som partnere. Det er naturligt og konkurrence kan også føre fremad, men det er mere sandsynligt, at regionen, som den ser ud i dag, ikke udnytter hele sit potentiale.

Malmö-Lund vokser hurtigt, takket være en del hovedkontorsetableringer og nye højteknologivirksomheder på Ideon Science Park, men en stor del af væksten afhænger af en omfattende immigration og vækst i lavindkomstbrancher, så som handel og enklere tjenester. Det er en ubalanceret vækst som ikke er risikofri. København

”Axeln København-Malmö forefaller ha etablerats, men dess motor går ännu på låg växel. Det gemensamma avsnittet i kommunplanerna anger en färdriktning för framtiden och förslaget om Øresundsmetron är uppfriskande djävrt”

vokser derimod, uanset om man måler befolkning, beskæftigelses- eller BRP-vækst, betydeligt langsommere end de øvrige nordiske hovedstæder, ikke mindst i forhold til den svenske hovedstadsregion, som vokser dobbelt så hurtigt som København. Her er nogle tal for at illustrere konkurrencesituationen og hvorfor København får rollen som sneflen, som med skyklapper for øjnene, sækker håbløst bagud:

- Siden 1960 er befolkningen i Stockholms län vokset med 783.000 indbyggere, dobbelt så meget som Sjællands øgning med 393.000 indbyggere. Den procentuelle årlige stigning var 1,23 procent i Stockholm og 0,44 procent på Sjælland. I samme periode steg indbyggertallet i Skåne med 361.000 personer, eller næsten lige så meget som på Sjælland. Stigningstakten var 0,82 procent.

- I perioden 2000–2009 steg beskæftigelsen i Region Hovedstaden med 0,45 procent om året i gennemsnit (dagbefolkning). I Stockholms län var væksten mere end dobbelt så hurtig, 0,96 procent. Skåne er takket være drivkraften fra Øresundsbron vokset næsten lige så hurtigt som Stockholm, med 0,94 procent om året og med 1,30 procent inklusiv Øresundspendlerne.

- I rapporten ”European Metropolises”, som Helsingfors stad har udgivet, havnede Københavns vækst i beskæftigelse og værditilvækst i 2004–2009 henholdsvis på plads nummer 32 og 33 af 44 sammenlignelige storbyregioner i Europa. At København skulle være rigere og producere mere per indbygger – vokse langsommere, men med højere kvalitet – stemmer ikke. København er godt nok en rig by (plads 12 af 44), men samme rapport viser, at værditilvæksten per capita var højere i sammenlignelige nordeuropæiske storbyer som Oslo, Hamborg, Stockholm og Amsterdam i 2009.

”Konklusionen er, at Stockholm med vis ret kan titulere sig Skandinaviens hovedstad, i hvert fald økonomisk set. Hvis ikke København og Malmö udnytter Øresundsregionen bedre – vokser sammen – risikerer regionen, at på lang sigt blive en subregion til Stockholm på et skandinavisk/nordisk marked, en risiko som vil øge, hvis SAS bliver opkøbt af Lufthansa og Copenhagen Airports betydning mindsker yderligere”

» ● I 2000–2008 steg det reale bruttoregionprodukt i Region Hovedstaden med små 1,69 procent om året og på Sjælland med 1,55 procent om året. I samme periode voksede Stockholms län mere end dobbelt så hurtigt, med 3,49 procent. Skåne voksede med 2,44 procent om året.

● Øresundsinstituttet konstaterede i studiet ”The Location of Nordic and Global Headquarters 2010” af 603 af verdens største virksomheder, at andelen af nordiske hovedkontorer i København mindskede fra 32,8 til 29,1 procent i perioden 2006–2009. I Stockholm steg andelen fra 45,1 til 55,4 procent.

Konklusionen er, at Stockholm med vis ret kan titulere sig Skandinaviens hovedstad, i hvert fald økonomisk set. Hvis ikke København og Malmö udnytter Øresundsregionen bedre – vokser sammen – risikerer regionen, at på lang sigt blive en subregion til Stockholm på et skandinavisk/nordisk marked, en risiko som vil øge, hvis SAS bliver opkøbt af Lufthansa og Copenhagen Airports betydning mindsker yderligere. For at opnå en bedre udvikling og for at visionerne om en fremgangsrig Øresundsregion skal blive indfriet, er det nødvendigt, at akse København-Malmö bliver styrket og at der bliver taget flere initiativer for at genskabe Øresundsånden årgang 2000. Den Europæiske Unions fremvækst og den fransk-tyske akse kan fungere som forbillede. Det er muligt at tegne nogle paralleller i udviklingsforløbet i EU og i Øresundsregionen, hvor kriserne og de økonomiske og politiske nødvendigheder har drevet udviklingen og muliggjort samarbejde.

KRISERNE OG NØDVENDIGHEDERNE SOM LAGDE GRUNDEN:

● Europa var i ruiner efter anden verdenskrig. En holdbar løsning på de anstrengte relationer mellem Frankrig og Tyskland var nødvendig. Jean Monnet foreslog i 1950, at den franske og tyske kul- og stålproduktion, fundamentet for den tunge metalindustri og våbenfremstilling, skulle slås sammen. Det Europæiske Kul- og Stålfællesskab blev etableret i 1952 og var den første organisation som, i et Europa hvor nationalstaterne havde magten, byggede på overstatslighed. I 1957 indledte seks kernelande et tættere samarbejde ved at signere Romtraktaten om etableringen af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab. Målet var at lægge grunden for et fastere forbund mellem de europæiske folk, at sikre økonomiske og sociale fremskridt og rive de barrierer som delte Europa.

● København og Malmö befandt sig begge i periferien og i dyb strukturkrise i starten af 1990'erne med høj arbejdsløshed, milliardunderskud og en svag tro på fremtiden. I denne situation tog Sverige og Danmark sig sammen og gjorde en indsats for at vende udviklingen. Det sejlivede spørgsmål om en fast forbindelse over Øresund blev løst i en usædvanlig politisk kraftanstrengelse. Aftalen om Ørestad og metroen blev underskrevet. Øresundskomiteen og Copenhagen Capacity blev dannet, Malmö Högskola blev etableret. Straks efter blev Medicon Valley Academy og Øresunds-

niversitetet også dannet og aftalen om Citytunneln gennem Malmö blev underskrevet. Visionen om den integrerede Øresundsregion fødtes. Det blev manifesteret ved dokumentet ”The birth of a region” i 1997, ved HH-samarbejdet og fra 2000 med dokumentet ”København og Malmö – en by”. Mellem staterne blev der imidlertid aldrig oprettet noget langsigtet visionsdokument, hvilket regionen lider under i dag. Aftalen om Øresundsforbindelsen indeholdt ikke sådanne formuleringer.

KRISERNE SOM GAV SAMARBEJDET ET SKUB:

● Efter første og anden oliekrise, problemer med store budget- og betalingsbalanceunderskud, høj inflation og konkurrenceevalueringer blev stagflation et begreb i Europas 70'ere. EF-landene, under ledning af Frankrigs præsident François Mitterand og Vesttysklands forbundskansler Helmut Kohl, indså at det var nødvendigt med et tættere overstatsligt politisk og økonomisk samarbejde (inkl. et monetært samarbejde baseret på den tyske prisstabilitet og uafhængig centralbank) for at konkurrencekraften skulle kunne bevares og udvikles. Efter et stort arbejde trådte Den Europæiske Fælles Akt i kraft i 1987 – som fra og med 1993 sikrede fri bevægelighed for varer, tjenesteydelser, kapital og personer – og blev fulgt op i 1992 med traktaten om Den Europæiske Union med fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik, retslige og indenrigsanliggender samt en økonomisk og monetær union. I 1999 kom Schengenreglerne med pasunionen inden for EU's rammer. Det er enorme forandringer, hvor nationalstaterne på kort tid har accepteret en øget overstatslighed med det formål at opnå en bedre udvikling.

Danmark og Sverige har ikke gjort noget lignende, i stedet fokuserer de nationale politikere på det nationale. I 2011 er det tydeligt, at visionen om Øresundsregionen som en skandinavisk vækstregion ikke er blevet opnået. Øresundssamarbejdet er gået i stå. De nationale regeringer i Danmark og Sverige har overgivet regionen. Copenhagen Airport har mistet betydning. Københavns vækst halter så meget efter de øvrige nordiske hovedstæder, at byen, i mangel på national opbakning, selv må gøre noget. Derfor forstærker København sit samarbejde med Malmö gennem fælles afsnit i kommuneplanerne, forslag om en KM-metro og satsninger på grøn vækst. Det er tegn på at kernen København-Malmö bliver knyttet tættere sammen, men spørgsmålet er, hvor langt byerne er klar til at gå og hvad nationalstaterne kan acceptere.

I det kommende årti skal der tages afgørende skridt for at skabe et virkeligt ”Ørestad”. Hvis ikke dette sker, er der stor risiko for at Øresundsregionen aldrig rigtig bliver til noget og frem for alt at Danmarks økonomiske udvikling lider skade. Københavns betydning som provinshovedstad i Danmark er nemlig i en europæisk og global sammenhæng yderst begrænset og behovet for et større opland ind i Sydsverige og ned mod Ham-

FOTO: JOHAN WESSMAN



PROBLEM. Malmö och København har en rad tunga problem att arbeta med:

1. Fattigdomen och utanförskapet ökar i socialt belastade områden som Tingbjerg och Rosengård (bilden till vänster).
2. Tillväxten i befolkning, sysselsättning och bruttoregionalprodukten i Øresundsregionen halkar efter Stockholmsregionen.
3. Øresundsregionen tappar mark till Stockholm när det gäller globala företags placering av nordiska kontor.

borg er stort. Det handler om at skabe en større metacityregion, forbundet med hurtigere toge og mindst 8–10 mio. indbyggere, eller at stagnere. Sverige har heller ikke råd til at afstå fra den vækst som en dynamisk Øresundsregion kan medføre. Skåne kan være en vigtig port for ny kundskab udefra, som kan bidrage til øget produktivitetsvækst i hele økonomien.

Der skal flere indsatser til. Det politiske samarbejde mellem København og Malmö skal udvides, visionsdokumentet skrives om og være mere ambitiøst samt en form for ”overkommunal” organisation med et fælles politisk lederskab etableres. Der har tidligere været tale om muligheden til et Øresundsparlament, men det regionen har mest brug for, er et stærkt centrum med et tydeligt lederskab. ”Storkommunen København-Malmö” bør etableres, ligesom Istanbul med 13 mio. indbyggere bliver styret af en storkommune. Det er byerne København-Malmö (inklusive Frederiksberg og Lund), som er og skal være nerven i regionen, som har styrken til at vinde omverdens respekt og som kan bidrage til at skabe en større metacityregion – til gavn for både Danmark og Sverige.

Byerne bør omgående gå i gang med arbejdet med hvordan en storkommune skal struktureres med fordeling af kompetencer, skatteunderlag og mål. Flere forskere i statskundskab bør sammen med de nationale ministerier forme en ny struktur, som afspejler den grænseoverskridende regions funktionelle behov bedre. Et nyt fælles politisk sekretariat bør få opgaven at fremlægge forslag med formålet at nedbryde de nationale strukturerer inden for bl.a. sporten, valutaområdet og universitetsverdenen. Der bør stræbes efter en fælles linje inden for f.eks. infrastruktur, erhvervslivspolitik, grøn vækst, immigration og arbejdskraftindvandring.

Kommunikationen med borgerne skal være tydeligere. Det skal fremgå hvorfor byerne vil vokse sammen. Et fælles udviklingssekke kan oprettes med det formål at skaffe delfinansiering for Øresundsmetroen, ligesom dagens metro i København delvis er finansieret ved salg af grunde. Selv her kan Istanbul vise vej. Efter de indledende to broer blev bygget over Bosporen i 1973 og 1988, bygges i øjeblikket en 14 km lang togtunnel som ventes at åbne 2013 og at kunne tage 75.000 passager-

rer i timen i hver retning. Udviklingen for Øresundsregionen hidtil viser, at det ikke er nok med traditionel kommunal politik, men at de nationale niveauer også skal påvirkes og forstå den nye storkommunens interesser. Frank Jensen kan, hvis han navigerer rigtigt gøre for København, Øresundsregionen og Danmark hvad François Mitterand gjorde for Frankrig og Europa i sin præsidentperiode 1981–1995. Det var en af de største politiske bedrifter i Europa i det sidste århundrede.

Mitterands radarpartner, den tyske forbundskansler gennem seksten år (1982–1998) Helmut Kohl, genforende Berlin og Tyskland og bidrog til fremvæksten af et mere stabilt og moderne Europa med færre grænser. Hans bedrift var ikke mindre. I Malmö har Ilmar Reepalu allerede siddet i sytten år som kommunestyrelsens ordførende. Han har bidraget til at forvandle Malmö til en moderne tjenestebaseret by og har været med til Øresundsregionens genfødsel. Det er store handlinger for hvilke han skal have al ære, men hans primære interesse har været Malmö. Han kan ikke beskrives som Øresundsregionens fader på samme måde, som Helmut Kohl stod for Tysklands genforening, overstatslige europæiske løsninger og afskaffelse af D-marken. Rollerne var forskellige og hver ting har sin tid. Det politiske moment skal være til stede. Jens Kramer Mikkelsen (Københavns overborgmester 1989–2004) og Ilmar Reepalu var og er to dygtige kommunalpolitikere, som har gjort en hel del for Øresundsregionen, men først og fremmest meget for henholdsvis København og Malmö.

Nu venter vi på de to ledere, som skal tage næste skridt og gøre København og Malmö til et sammenhængende storbyområde både økonomisk og politisk og som skal skabe Storkommunen København-Malmö og en større metacityregion som omfatter Danmark, Sydsverige og Hamborg. Vi venter på regionens Mitterand og Kohl, som er klar til at opgive egen magt for noget fælles større, som forstår at det er økonomisk og politisk nødvendigt. Storkommunen København-Malmö kan opnå det som Øresundsregionen hidtil ikke er lykkedes med: at skabe en skandinavisk metropol og vækstregion samt en grænseoverskridende mønsterregion i Europa. Det lykkedes Mitterand og Kohl at gøre det umulige, at udvide det europæiske hus til trods for de mange lande og deres forskellige interesser. Det kan ikke være sværere for to byer i to lande i en region. **AO**

SYSSELSÄTTNING – ÅRLIG TILLVÄXT

PER ÅR 2000–2009 (PCT.)

Malmö kommun, natlbefolkning inkl. pendlare till Sjælland	3,24
Stavanger (LA)	2,92
Bergen (LA)	2,11
Malmö kommun	1,49
Skåne, natlbefolkning inkl. pendlare till Sjælland	1,32
Malmö-Lund (LA)	1,20
Göteborg (LA)	1,15
Tammerfors	1,10
Skåne	0,94
Stockholm (LA)	0,94
Hamburg	0,92
Oslo (LA)	0,91
Helsingfors (LA)	0,67
Berlin	0,65
Øresund (LA)	0,56
Københavns Kommune inkl. pendlare från Skåne	0,54
Region Hovedstaden	0,45
Jylland och Fyn	0,43
Region Sjælland	0,32

Källa: Danmarks Statistik, SCB, Ørestat, Norges Statistikk, Statistiska centralen Finland. Øresundsinstitutets beräkningar.

LA = lokalt arbetsmarknadsområde. Uppgifterna avser dagbefolkning om inget annat anges (personer som arbetar i området dagtid). Natlbefolkning är antal sysselsatta personer med boende i området, men inkluderar personer med arbete i annan kommun/region.